

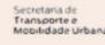
ANAIS

12° BICICULTURA
2° NITERÓI BIKE FEST

NITERÓI BIKE FEST BICICULTURA 2025



TEMPO DE
AVANÇAR



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Anais 12ª Bicultura e 2º Niterói Bikefest
[livro eletrônico] : Niterói Bike Fest :
bicicultura 2025 / organização Fátima
Priscila Morela
Edra...[et al.]. -- Niterói, RJ :
Universidade Federal Fluminense : União de
Ciclistas do Brasil, 2025.
PDF

Vários autores.

Outros organizadores: Yasmin Barros Dias,
Rafaela de Siqueira Schwantes Marinho, Emily
Sena Erthal Righi.

ISBN 978-65-87875-69-9

1. Bicicletas 2. Economia - Aspectos
sociais 3. Mobilidade urbana 4.
Sustentabilidade 5. Urbanismo I. Edra, Fátima
Priscila Morela. II. Dias, Yasmin Barros. III.
Marinho, Rafaela de Siqueira Schwantes. IV.
Righi, Emily Sena Erthal.

25-295906.0 CDD-388.411

Índices para catálogo sistemático:

1. Transporte por bicicleta : Mobilidade urbana 388.411

Eliane de Freitas Leite - Bibliotecária - CRB 8/8415

FICHA TÉCNICA

12º Bicicultura e 2º Niterói Bikefest

Data: 4 a 7 de setembro de 2025

Local: Niterói -RJ

Realização:

ACERJ - Associação de Ciclistas do Estado do Rio de Janeiro

Bike Anjo Niterói

UCB - União de Ciclistas do Brasil.

Instituições apoiadoras:

Grupo de pesquisa ETTA/UFF

Projeto Social Pedalar

Bike Amazonas

Patrocínio:

Prefeitura de Niterói

Polo Ciclovário Araribóia

Coordenadoria Niterói de Bicicleta

Pedalar é suave,

Aride

Sertell

Caloi

Comissão organizadora:

Vivian Garelli

Fernando Barcellos

Priscila Sales

Fátima Priscila Morela Edra

Pedro Matsumoto

Helena Porto

Jairo Sena

Ana Luiza Carboni

Claudio Santos



APRESENTAÇÃO

Com o tema '**Rodas que Mudam Cidades: mobilidade e vida**', o **12º Bicultura e 2º Niterói Bikefest** acontecem nos dias 4 a 7 de setembro, na cidade de Niterói-RJ, unindo pessoas e eventos que possuem um grande impacto nacional e local através da promoção da cultura da bicicleta, unindo tribos e com o objetivo de ampliar a pauta da mobilidade urbana como relevante e necessária para tratar de mudanças sociais e de uma qualidade de vida melhor.

A programação contém palestras, rodas de conversa, conferências, oficinas, passeios, empreendimentos e passeios que refletem um grande organograma de representantes de organizações sociais, poder público, empresas e academia, que juntos produzem um cenário complementar na elaboração de políticas públicas capazes de tornar nossas cidades mais humanas, igualitárias e sustentáveis.

A produção desses eventos em 2025 ficam sob a responsabilidade da ACERJ - Associação de Ciclistas do Estado do Rio de Janeiro e Bike Anjo Niterói, uma rede de pessoas voluntárias apaixonadas pela bicicleta com o apoio da UCB - União de Ciclistas do Brasil, o grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos - ETTA da Universidade Federal Fluminense - UFF, e Projeto Social Pedalar. Os eventos contam também com o apoio e patrocínio da Prefeitura de Niterói através da Coordenadoria Niterói de Bicicleta, Polo Cicloviário Arariboia e Instituto Harmony do Brasil, Pedalar é Suave, Serttel, Caloi, Amazonas Bike e Aride.

BICICULTURA

O Bicultura – Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo é o maior evento anual de celebração do uso da bicicleta nas cidades brasileiras. O encontro é um espaço para o convívio e compartilhamento, um momento para celebrar a vida e para pactuar a construção de cidades mais humanas e sócio-ambientalmente justas em um futuro não tão distante.

NITEROIBIKEFEST

O Festival NiteroiBikefest teve sua 1ª edição em 2024 e foi um grande sucesso! Seu objetivo é incentivar o uso da bicicleta e ampliar o número de ciclistas no Estado do Rio de Janeiro, sendo uma plataforma de relacionamento e interatividade que pretende pautar a bicicleta e suas contribuições com: a geração de empregos e renda, mobilidade urbana e equidade social, tecnologias, educação, cultura e lazer, esporte, meio ambiente, turismo, e empreendedorismo.

Vivian Garelli

Integrante da Comissão Organizadora do 12º Bicultura e 2º NiteroiBikefest

Voluntária da Bike Anjo Niterói, Diretora de Projetos Sociais da ACERJ e associada da União dos Ciclistas do Brasil



SUMÁRIO

RESUMOS

Projeto Social Pedalar: Construção De Elos Através Das Bicicletas	10
Cicloturismo De Mulheres 50+: Desafios E Vivências Em Rotas Hegemonicamente Masculinas No Brasil	12
Circuito Mobilidade	14
Campanha De Cicloativismo “Por Um Recife Sem Mortes No Trânsito”	15
Engajamento E Incidência No Congresso: Uma Oportunidade Criada Pelo Bicicultura 2024	17
Da Mídia Hegemônica À Micropolítica Dos Movimentos Em Prol Da Mobilidade Ativa: (Re)Narrando A Violência Cotidiana Do Meio Urbano	19
Fnebici 10 Anos: Resistência E Resiliência	21
Ciclodados - Apresentando A Nova Plataforma De Dados Da Ameciclo	23
Distribuindo A Luta: A Experiência De 5 Anos Do Fundo De Ações Livres	24
Cicloativismo E Política De Mobilidade Urbana Na Cidade De Feira De Santana - Ba	25
Onde Estão As Pessoas Negras No Seu Pedal? A Experiência Do Giro Preto	27
Programa De Extensão Ciclovida Da Ufpr	29
Velocidades Mais Seguras, Ciclismo Mais Seguro: Co-Criando A Campanha Nacional De Trânsito De 2025	31
Roda Mundo: Redesign De Velocidade	33
Os Pedais Hidrográficos Em São Paulo	34

A Economia Do Ciclismo Em Niterói: Reflexões Sobre Impactos E Oportunidades	36
“Rodas Que Mudam Cidades: Mobilidade E Vida”	38
Projeto Bicicleta Na Escola	41
Ike Ifsc Xanxerê: Pedalando Ideias E Ideais Com A Comunidade	42
Narrações Geoartísticas: Corpos Pedalantes Em Percursos Afetivos	45
Desafio Rainha Do Mtb: Rompendo Barreiras E Inspirando Gerações	48
A Jornada De Resiliência No Caminho De Cora Coralina: Uma Perspectiva De Cicloviantes Acima Dos 50 Anos	50
Território-Bicicleta: Ambiências Em Uma Rede Ciclística Na Cidade Do Rio De Janeiro	52
A Mobilidade Por Bicicleta Como Ferramenta De Sustentabilidade E Acesso À Cidade E À Universidade	54
Mobilidade Ativa, Bicicleta E Desenvolvimento Sustentável: Experiências Educativas Em Tempos De Transformação Urbana	56
Atrai Bikes: Mais Dados Para Melhores Infraestruturas Ciclovárias	58
Da Extensão À Pesquisa: A Rota Caiçara Como Trajetória De Inovação Social E Científica No Litoral Paranaense	60
Evolução De Perfil Ciclista	63
Judicializando A Luta! Indo Atrás De Um Recife Seguro!	65
Joinbike - Promovendo Saúde, Segurança E Sustentabilidade Sobre Duas Rodas	67
Mobilidade Urbana Em Conjuntos Históricos: Desafios De Preservação E Modernização No Sítio Patrimônio Mundial De Diamantina - Mg	70
Plano Diretor Ciclovário: O Que Saiu Do Papel? Avaliação Da Execução A Malha Ciclovário Do Ecife E Da Qualidade De Suas Estruturas Após Fim Da Vigência Do Pdc/Rmr	72
Cicloturismo Em Movimento: A Força Da Mobilidade Ativa No Turismo Contemporâneo	75
Micromobilidade No Rio De Janeiro: Risco Compartilhado, Lucro Concentrado	77

Políticas Públicas Integradas Para A Regeneração Urbana: Estudo Comparado De Cinco Cidades Das Américas	80
Benchmarking : “Como A Fiscalização Por Velocidade Média Tem Sido Adotada Em Diferentes Países?	82
Formas Inovadoras Que Fortaleza Vem Utilizando Para Impulsionar A Cultura Da Bicicleta Na Cidade Nos Últimos Anos	84
Relatório De 11 Anos De Contagens Da Ameciclo	86
Bicicleta Pra Voar, Ciclovía Pra Não Morrer: Um Estudo Sobre Acessibilidade Topológica, Colisões E Produção Do Espaço Urbano Voltada À Especulação Imobiliária	88
Análise Das Consequências Do Desligamento Das Lombadas Eletrônicas No Recife	89
Ideciclo Nacional: Consolidação Da Metodologia	91
Entre Marchas E Desvios: Reformas Urbanas, Corpos Pedalantes E Direito À Cidade	93
Da Mídia Hegemônica À Micropolítica Dos Movimentos Em Prol Da Mobilidade Ativa: (Re)Narrando A Violência Cotidiana Do Meio Urbano	95
Requalificação Urbana: Como Tornar As Esquinas Mais Seguras Para Ciclistas E Pedestres?	97
Somos Transitórios E O Estado É Permanente	99
O Impacto Das Condições Meteorológicas No Uso Da Bicicleta Em Niterói	101

VÍDEOS

Cicloturismo Em Niterói	104
Coolab Bici	105
Bike Anjo	106
Inspiring Lives And Bikes In Niterói	107
Fórum Mundial Da Bicicleta	108

Queimados: A Cidade Que Pedala Por Necessidade	109
Bicicleta Na Escola	110
BICICULTURA 2026	111

A decorative border at the top and bottom of the page features colorful molecular structures. These structures are composed of small circles in various colors (red, green, blue, orange, purple) connected by lines, forming a network of interconnected nodes and edges. The structures are arranged in a way that they appear to be part of a larger, continuous network that wraps around the page.

RESUMOS

PROJETO SOCIAL PEDALAR: CONSTRUÇÃO DE ELOS ATRAVÉS DAS BICICLETAS

Jairo Guimarães de Sena¹

Resumo

O Projeto Social Pedalar nasceu em 2018 no bairro de Maria Paula, na região de Pendotiba em Niterói-RJ. O bairro é bimunicipal, na fronteira entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, uma região agrícola no passado, e que mantém ainda hoje características residenciais à margem do município. Esses elementos são importantes para explicar o contexto periférico do local e sua carência em investimentos, sobretudo na grande necessidade de projetos sociais para a população que reside afastada do grande centro da cidade. Jairo Sena, após a aposentadoria como carteiro, percebeu a dificuldade que muitos vizinhos, sobretudo jovens, tinham em conseguir uma bicicleta, ou mesmo na realização de seus reparos básicos, o que motivou a criação de uma forma de captação de recursos para ajudar os moradores da região. Assim nasceu o Projeto Social Pedalar, concentrado em realizar a doação de bicicletas nas comunidades e de promover cursos de capacitação de manutenção de bicicletas com caráter social.

“Cidades amigáveis ao uso da bicicleta são também melhores para os pedestres, democráticas quanto ao uso do espaço público e mais acessíveis, garantindo a todos os cidadãos o direito à cidade. A bicicleta ajuda a fortalecer laços de solidariedade e a sensação de pertencimento local, facilitando os encontros, estimulando a cidadania e possibilitando trocas e interações entre as pessoas.”(ITDP Brasil, 2017, p. 6)

A bicicleta é um veículo, um caminho de transformação social na vida dos moradores de Maria Paula, assim como de demais regiões no Brasil, capaz de construir pontes e redes de solidariedade. O projeto busca também, a valorização do bairro e da percepção de pertencimento ao local, onde muitas pessoas nascem, crescem e permanecem no bairro.

A construção da metodologia do projeto se deu de forma orgânica, sem referências, partindo da experiência da realidade local de Maria Paula e da necessidade contínua de ampliação, o que o levou a conhecer demais iniciativas na cidade de Niterói na busca da construção de parcerias, como cicles, Bike Anjo Niterói e da coordenadoria Niterói de Bicicleta. Algumas parcerias de fora da cidade foram acessadas também ao longo do tempo, como o Aromeiazero-SP que possui o projeto “bike parada não rola”, o projeto da Bike Anjo nacional “pedalar ou repassa” e o projeto “bota pra rodar” da Ameciclo-PE. Atualmente, a atividade possui

¹ Projeto Social Pedalar
email: jairoguisena@gmail.com
instagram: https://www.instagram.com/projeto_social_pedalar/
youtube: <https://www.youtube.com/@projetosocialpedalar>



uma grande mobilização social, sobretudo nas ações de entregas de bicicleta, porém ainda enfrenta um processo de construção metodológica quanto a realização de oficinas e de uma formação formal para o mercado de trabalho, que seria um grande objetivo. O trabalho busca destrinchar um pouco mais sobre os detalhes operacionais, desafios e o impacto social das ações, a fim de construir um diálogo com demais projetos semelhantes pelo Brasil, a partir da experiência social no bairro de Maria Paula- Niterói.

Palavras-chave: Bicicleta; Doação; Social; Comunidade.

Referências

ITDP Brasil. Guia de Planejamento Cicloinclusivo. RJ, 2017. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/midias/estudos/guia-cicloinclusivo-ITDP-Brasil-agosto-2017.pdf>>. Acesso em: 22 Maio. 2025



CICLOTURISMO DE MULHERES 50+: DESAFIOS E VIVÊNCIAS EM ROTAS HEGEMONICAMENTE MASCULINAS NO BRASIL

Gisele Gomes Valle²

Resumo

Este relato investiga as experiências de mulher com mais de 50 anos que pratica cicloturismo solo em rotas como Caminho da Fé (SP), Cora Coralina (GO), Rota das Transições (MG), Chapada Diamantina (BA), entre outros roteiros, tradicionalmente frequentadas por homens. Por meio de observação participante, são revelados entraves estruturais — como ausência de acomodações seguras, pontos de apoio escassos e insegurança digital — e simbólicos — como estigmas de gênero, invisibilidade e a constante vigilância sobre seus corpos. Dados do relatório Cicloturista Brasileiro 2018 apontam que apenas 29,1% dos cicloturistas brasileiros são mulheres, e a adesão feminina à prática ainda é freada por fatores como segurança pública e viária. A pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (2024) revela que mais de 65% das ciclistas relatam ter sofrido assédio durante pedaladas em centros urbanos como São Paulo e Belém, o que repercute diretamente na decisão de viajar sozinhas em rotas remotas.

A perspectiva da artista e cicloviajante Julieta Hernández, conhecida como palhaça Miss Jujuba, ilumina esse debate com sensibilidade e urgência. Ao pedalar sozinha pelo interior do Brasil, Julieta desafiava não só o machismo estrutural das rotas, mas também preconceitos contra mulheres imigrantes e artistas de rua. Sua trágica morte escancara a vulnerabilidade extrema das mulheres em viagem solo e aponta para o feminicídio como uma ameaça real e constante. Em suas palavras: “Ser mulher, palhaça e imigrante é uma grande responsa. Porque a gente, querendo ou não, vira referência.”

A narrativa neste relato reflete essa resistência cotidiana: mulheres que encontram na bicicleta uma ferramenta de autonomia, saúde e reconexão com a natureza, ao mesmo tempo em que exigem visibilidade, políticas de segurança e infraestrutura sensível ao gênero e à idade. Conclui-se pela necessidade urgente de espaços para discussão para uma abordagem interseccional no planejamento e promoção do cicloturismo, garantindo rotas seguras, acolhedoras e representativas para mulheres 50+ e cicloviajantes solitárias.

Palavras-chave: cicloturismo feminino; mulheres 50+; mobilidade e gênero; segurança, violência simbólica.

² Professora da rede pública estadual de São Paulo e participante do Coletivo Ciclistas de SJC. Contato: giselegvalle@hotmail.com | Instagram: @gicatomica



Referências

ALIANÇA BIKE. Cicloturista brasileiro 2018: perfil e hábitos de quem viaja de bicicleta no Brasil. São

Paulo: Aliança Bike, 2018. Disponível em: <https://www.aliancabike.org.br/>. Acesso em: 23 maio 2025.

HERNÁNDEZ, Julieta. Ser mulher, palhaça e imigrante é uma grande responsa... [Publicação no Instagram].

2022. Disponível em: <https://www.instagram.com/missjuba/>. Acesso em: 23 maio 2025.

TRANSPORTE ATIVO; LABMOB. Perfil do Ciclista Brasileiro 2024: relatório nacional. Rio de Janeiro:

Transporte Ativo; UFRJ – Labmob, 2024. Disponível em: <https://labmob.ufrj.br/>. Acesso em: 10 maio 2025.



CIRCUITO DE MOBILIDADE

Ruth Costa³
Daniele Queiroz⁴

Resumo

O 1º Circuito de Mobilidade de Belém, promovido pelo Coletivo ParáCiclo, foi constituído por seis mini fóruns realizados em territórios periféricos da cidade. O evento buscou construir coletivamente propostas para melhorar a qualidade de vida das pessoas que habitam as baixadas da Amazônia Urbana, considerando que elas são as mais impactadas pela crise climática; e refletir de que forma a mobilidade e os meios de deslocamentos atravessam e afetam nossas existências e relações com as cidades. O objetivo do circuito foi elaborar propostas para colocar a pauta climática nas agendas públicas dos gestores da cidade. A ideia de apresentar a experiência do circuito de mobilidade no Bicultura 2025 é cara para nós, exatamente por ter sido realizado com um formato de audiência pública comunitária, é sabido que as políticas que alcançam territórios periféricos, pouco contemplam as pessoas que lá vivem, exatamente por serem gestadas em gabinetes, sem diálogo e sem escuta dos seus principais beneficiários; inverter esta lógica é imperativo e inegociável, quem segue elaborando planos de diretores, políticas de direito à cidade não pode seguir desconectado das reais necessidades dos cidadãos. Reunidos em Mini Fóruns, distribuídos pela cidade, fizemos escutas e sistematizamos o material coletado para formalizar demandas junto ao poder público.

Palavras-chave: baixadas; mobilidade; direito à cidade.

³ Mulher preta, periférica, mãe, cicloativista, diretora financeira do coletivo ParáCiclo

⁴ Amazônida, servidora pública, produtora cultural, licencianda em Teatro



CAMPANHA DE CICLOATIVISMO “POR UM RECIFE SEM MORTES NO TRÂNSITO”

Gustavo de Araújo Barros
Daniel Arraes de Alencar Valença

Resumo

"Por um Recife sem mortes no trânsito" foi uma campanha de mobilização social realizada pela Ameciclo (Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife) no segundo semestre de 2024, com foco na denúncia da violência no trânsito e na responsabilização do poder público frente à insegurança viária vivenciada por ciclistas na capital pernambucana.

A campanha surgiu como resposta direta à morte de quatro ciclistas – Val, Sandro, Gabi e Nelson – em um intervalo de poucas semanas, todos vítimas de atropelamentos causados por motoristas profissionais. Esses casos evidenciaram falhas estruturais persistentes, como a ausência de uma rede cicloviária segura, a falta de fiscalização eficiente e a prioridade histórica dada à fluidez do tráfego motorizado em detrimento da integridade física de quem se desloca de forma ativa. Entre as primeiras mortes da campanha, Val e Sandro, em 16 de setembro de 2024, totalizam-se até o dia 27 de maio de 2025 o total de 17 mortes de ciclistas em toda a Região Metropolitana do Recife, sendo 11 delas na capital.

As ações da campanha incluíram a instalação de bicicletas-fantasma ("Ghost Bikes") nos locais dos atropelamentos como forma de memória e protesto simbólico, além de manifestações públicas, produção de conteúdo digital, rodas de conversa e articulações institucionais, como também realização de audiências públicas na Câmara Municipal do Recife, reuniões com entidades da Prefeitura do Recife e A proposta foi não apenas homenagear as vítimas, mas também cobrar respostas concretas da gestão municipal e estadual sobre a implantação de políticas públicas de segurança viária, sendo tema de mais de 20 publicações na mídia local e nacional.

A campanha culminou com a escrita de uma carta manifesto que foi protocolada na Prefeitura do Recife e que recebeu apoio, a partir de uma grande campanha de articulação, de 132 instituições internacionais, nacionais e locais, de diferentes setores.

Ao reunir familiares, ciclistas, ativistas, pesquisadores e cidadãos solidários, a campanha conseguiu dar visibilidade à urgência do tema e contribuir para o debate público sobre uma cidade que precisa colocar a vida no centro do planejamento urbano. A experiência também reforçou a importância da incidência política da sociedade civil organizada na construção de cidades mais humanas e justas.



Palavras-chave: Cicloativismo; sociedade civil; articulação social,

Referências

AMECICLO – Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife. Por um Recife sem mortes no trânsito.

Recife: Ameciclo, 2024. Disponível em:

https://www.ameciclo.org/projetos/por_um_recife_sem_mortes_no_transito. Acesso em: 27 maio 2025.



ENGAJAMENTO E INCIDÊNCIA NO CONGRESSO: UMA OPORTUNIDADE CRIADA PELO BICICULTURA 2024

Ricardo Neres Machado⁵

Resumo

A realização do Bicultura 2024 em Brasília, representou uma oportunidade única de transformar mobilização social em incidência política direta. A Ciclocidade (Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo), como uma das organizações responsáveis pelo **Projeto de Lei das Velocidades Seguras (PL 2789/2023)** – que propõe a readequação das velocidades urbanas e a fiscalização por velocidade média – coordenou uma série de ações articuladas para ocupar institucionalmente o Congresso Nacional durante os dias de evento.

A primeira delas foi a visita organizada a gabinetes parlamentares, com mais de 20 representantes de 12 coletivos e organizações da sociedade civil, em sua maioria mulheres, vindas de diferentes regiões do país. A ação foi viabilizada com apoio da consultoria Pulso Público, responsável pelo agendamento com os gabinetes, e envolveu o mapeamento prévio dos participantes, seus horários de chegada e a articulação coletiva para a concentração em frente ao Congresso. Um ponto de destaque foi a participação ativa das organizações durante as reuniões, especialmente quando havia representantes de estados coincidentes com os parlamentares visitados – como no caso da Bici nos Planos (MS) e da Ciclolguaçu (PR). Dessas articulações, resultou inclusive a proposta de uma audiência pública sobre letalidade no trânsito com recorte racial, junto ao gabinete da deputada Carol Dartora (PR). No dia anterior à mobilização principal, integrantes da Ciclocidade também percorreram dezenas de gabinetes divulgando o *Boletim Sistemas Seguros*, como forma de alcançar mais parlamentares favoráveis à pauta.

A segunda ação foi a pedalada de abertura do evento, com cerca de 30 ciclistas. Intitulada *“Pedalando pela segurança viária: mobilização ao Congresso Nacional”*, a atividade saiu do local do Bicultura até a Praça dos Três Poderes, onde foi realizada uma foto coletiva com uma grande faixa alertando para o principal fator de risco no trânsito brasileiro: as altas velocidades.

Por fim, como parte da estratégia de comunicação, foi produzido um vídeo com falas de participantes do evento sobre a experiência de pedalar em suas cidades e a sensação de dividir espaço com carros em alta velocidade. As entrevistas também incluíam a opinião sobre o PL 2789/23. O material foi divulgado nas redes sociais do projeto como forma de amplificar a mensagem.

⁵ Diretor Geral da Ciclocidade – Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo, São Paulo/SP, ricardomachado@ciclocidade.org.br, @ciclocidade



Essas ações demonstram como eventos como o Bicultura, quando estrategicamente localizados, podem se tornar plataformas reais de incidência política e engajamento qualificado com os espaços de decisão.

Palavras-chave: segurança viária; incidência política; PL 2789/2023; cicloativismo; congresso nacional



DA MÍDIA HEGEMÔNICA À MICROPOLÍTICA DOS MOVIMENTOS EM PROL DA MOBILIDADE ATIVA: (RE)NARRANDO A VIOLÊNCIA COTIDIANA DO MEIO URBANO

Naomi Orton⁶

Resumo

Ano após ano, a violência do trânsito deixa milhões em luto pela perda de entes queridos e mais milhões com sequelas irreversíveis. Suas vítimas pertencem, em sua maioria, aos grupos mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas. Embora a bicicleta se mostre potente enquanto ferramenta de transformação social e de mitigação climática, esta violência é sentida de forma distinta pelos diferentes grupos sociais que habitam e se deslocam pelo meio urbano. No Brasil, décadas de planejamento urbano tem produzido um modelo excludente de cidade que reproduz a visão masculina e branca de quem a projetou (Rolnik, 2023). Hostil aos modais ativos, este modelo impõe o medo como experiência e banaliza a violência cotidiana. Apesar de problematizações advindas da sociedade civil, até recentemente, a comunidade acadêmica tem direcionado pouca atenção à forma pela qual tal violência é neutralizada discursivamente. A partir do pressuposto de que a percepção largamente disseminada de sinistros de trânsito – como um mal inevitável da sociedade contemporânea – pode ser também desafiada no discurso, este estudo lança um olhar crítico à construção e à contestação da culpa nas narrativas que delas nascem, bem como seu atravessamento por diferentes marcas sociais. Para tal, se apoia em análise de narrativa multimodal (Georgakopoulou, 2006; Bell, 2005; Kress; Van Leeuwen, 1996) e metodologia (auto)etnográfica (Clifford; Marcus, 2016) para examinar narrativas da violência do trânsito veiculadas pela grande mídia brasileira, como também suas trajetórias textuais (Bakhtin, 1981): comentários redigidos por internautas, além de gravações em áudio de debates públicos realizados por um grupo de cicloativistas feministas do qual sou participante. A apresentação aqui proposta centra-se em um estudo de caso selecionado – o atropelamento e morte de uma ciclista no Rio de Janeiro em 2016 – cuja história repercutiu na grande mídia, acarretando diversas interrogações que condensam fenômenos discursivos identificados no estudo mais amplo. Sua análise é orientada pelas perguntas seguintes: (i) quais representações de vítima, motorista e Estado emergem ao longo da trajetória textual da narrativa e (ii) como esses significados atualizam narrativas hegemônicas em circulação a respeito da violência do trânsito? Resultados apontam que a narrativa noticiosa construída pela grande mídia reforça práticas de culpabilização da vítima, as quais são, subsequentemente, amplificadas em comentários feitos por internautas.

⁶ PUC-Rio. naomiorton@hotmail.com.



Isso posto, nos comentários analisados, avaliações negativas das ações do motorista enquanto protagonista do mundo narrado também sugerem que a violência é praticada por e contra atores excepcionais, retratando o atropelamento como um incidente isolado (Goddard et al., 2019; Brömmelstroet, 2020). As gravações em áudio, por sua vez, atribuem novos significados às ações da vítima, ao mesmo tempo em que transferem à culpa ao motorista. Desse modo, as narrativas alternativas emergentes constroem enquadres de responsabilidade individual, em vez de interrogar as questões estruturais que produzem tal violência, ou fazer demandas ao poder público por mudanças.

Palavras-chave: culpabilização da vítima; movimentos sociais; análise de narrativa; entextualização; (auto)etnografia.

Referências

- BAKHTIN, M. **The Dialogic Imagination: Four Essays**. Texas: University of Texas, 1981.
- BELL, A. News Stories as Narratives. In: MANI, I.; PUSTEJOVSKY, J.; GAIZAUSKAS, R. **The Language of Time: A Reader**. New York: Oxford University Press. 2005. p. 397-410.
- BRÖMMELSTROET, M. Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic Crashes. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, v. 5. p. 1-11, May 2020.
- CLIFFORD, J.; MARCUS, G. (org.). **A escrita da cultura – Poética e política da etnografia**. Tradução: Maria Claudia Coelho. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2016. Título original: Writing Culture.
- GEORGAKOPOULOU, A. Thinking big with small stories in narrative and identity analysis. **Narrative Inquiry**, Amsterdam, v. 16, n. 1, p. 122–130, August 2006.
- GODDARD, T.; RALPH, K.; THIGPEN, C. G.; IACOBUCCI, E. Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, v. 3, p. 1-7, December 2019.
- KRESS, G.; VAN LEEUWEN, T. **Reading Images: the grammar of visual design**. London: Routledge, 1996.
- ROLNIK, R. Por cidades femininas feministas. In: TAVARES, R. B.; RAMOS, D, H. **Feminismurbana: um projeto teórico político**. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2023. p. 6-7.



FNEBICI 10 ANOS: RESISTÊNCIA E RESILIÊNCIA

Anneliese Paes Leme

Bárbara Vasconcelos Barbosa

Resumo

O Fórum Nordestino da Bicicleta (FNEBici) é um encontro anual que articula ciclistas, organizações, coletivos e ativistas de toda a região Nordeste do Brasil com o objetivo de fortalecer a mobilidade por bicicleta, o direito à cidade e o cicloativismo, compartilhando semelhanças e diferenças entre as cidades participantes e reafirmando o papel da bicicleta como símbolo de luta, autonomia e transformação urbana. Em 2025, o evento completou 10 anos de sua primeira edição, realizada em Recife, e retornou à cidade com o tema “Resistência e Resiliência”, este trabalho tem como objetivo compartilhar a experiência da construção e realização da sétima edição do Fórum, contemplando uma retrospectiva geral, principais desafios e possibilidades para o futuro.

Em sua sétima edição, o FNEBici recebeu 278 inscrições, com pessoas vindas de todas as capitais nordestinas e de Campina Grande/PB. A programação contou com mais de 30 atividades, incluindo rodas de conversa, oficinas práticas, pedaladas culturais, apresentações artísticas e momentos de articulação política. Ao longo de quatro dias intensos de evento, foram cerca de 45 horas de atividades, espalhadas por espaços emblemáticos de luta e do movimento da bicicleta na cidade do Recife. Ao longo da sua trajetória, o FNEBici consolidou-se como espaço de construção política, formação popular e celebração da cultura ciclística e do cicloativismo nordestino. As edições anteriores marcaram presença em seis diferentes estados, deixando um legado de articulação e visibilidade para os desafios e conquistas das mobilidades ativas em contextos urbanos diversos tornando o fórum um importante impulsionador para o cicloativismo regional.

Palavras-chave: Cicloativismo; Nordeste; Fórum; FNEBICI.

Bibliografia

HENRIQUE, Genivaldo. Fórum Nordestino de Bicicleta com inscrições abertas. Folha de Pernambuco, 11 abr. 2025. Disponível em:
<https://www.folhape.com.br/noticias/forum-nordestino-bicicleta-inscricoes/403993/>. Acesso em: 12 jun. 2025.

PEREIRA, Fatima. Fórum Nordestino da Bicicleta acontece no Recife (PE) e está com inscrições abertas. Brasil de Fato, 13 abr. 2025. Disponível em:



<https://www.brasildefato.com.br/2025/04/13/forum-nordestino-da-bicicleta-acontece-no-recife-pe-e-esta-com-inscricoes-abertas/>. Acesso em: 12 jun. 2025.



CICLODADOS - APRESENTANDO A NOVA PLATAFORMA DE DADOS DA AMECICLO

Bárbara de Vasconcelos Barbosa

Daniel Arraes de Alencar Valença

Ítalo Sérgio Chaves da Silva

Resumo

O **CICLODADOS** é uma plataforma digital de dados abertos desenvolvida pela Ameciclo com o objetivo de consolidar, visualizar e democratizar informações sobre a mobilidade por bicicleta em Recife. A iniciativa integra dados públicos, comunitários e técnicos em um ambiente acessível e interativo, fortalecendo a atuação de ciclistas, pesquisadores, gestores públicos e movimentos sociais.

O projeto nasceu da necessidade de superar a fragmentação e a ausência de dados sobre o uso da bicicleta na cidade, especialmente nas periferias. Ao reunir informações como contagens cicloviárias, sinistros de trânsito, infraestrutura cicloviária e funcionamento de sistemas como o *Bota pra Rodar*, o CICLODADOS se propõe a ser uma ferramenta de incidência política, planejamento urbano e justiça territorial.

A plataforma adota uma arquitetura baseada em microsserviços e tecnologias livres como PostgreSQL/PostGIS, Remix (React), Mapbox e integração com GPT para geração automatizada de relatórios e conteúdos. Também prevê o uso de sensores embarcados, bot no Telegram (Ameciclobot) e interfaces simplificadas para diferentes perfis de usuário(a).

Além do desenvolvimento técnico, o projeto inclui ações de **articulação territorial e formação comunitária**, com oficinas e escutas para garantir que a tecnologia reflita as realidades locais. Com perspectiva de replicabilidade nacional, o CICLODADOS propõe um novo modelo de produção e uso dos dados urbanos, centrado nas experiências dos territórios.

Palavras-chave: Mobilidade por bicicleta; Dados abertos; Justiça territorial; Tecnologia cívica; Participação social.



DISTRIBUINDO A LUTA: A EXPERIÊNCIA DE 5 ANOS DO FUNDO DE AÇÕES LIVRES

Bárbara de Vasconcelos Barbosa

Resumo

Criado em 2019 pela Ameciclo, o Fundo de Ações Livres (FAL) é um edital autogerido que fomenta o uso da bicicleta e a mobilidade ativa a partir do apoio direto a iniciativas populares no Recife e Região Metropolitana. Em 5 anos, o FAL já apoiou 24 ações com recursos acessíveis (até R\$ 1.000 por projeto), financiando intervenções educativas, culturais e urbanas idealizadas por pessoas físicas, coletivos periféricos e organizações autônomas.

Mais do que um edital, o FAL é uma ferramenta de democratização de recursos, que fortalece o protagonismo de quem vive a cidade em sua complexidade e deseja transformá-la por meio da bicicleta. As iniciativas contempladas vão desde jogos educativos e oficinas em escolas até ações de arte urbana, homenagem às vítimas do trânsito e formações em territórios invisibilizados.

A cada ciclo, o FAL amplia o alcance da cultura da bicicleta, sensibilizando novos públicos e promovendo vivências transformadoras. Os relatos mostram que o fundo permitiu a realização de projetos que não teriam viabilidade sem esse incentivo — contribuindo para levar o debate sobre mobilidade, justiça urbana e segurança viária para além das bolhas do ativismo tradicional.

Com um formato simples, transparente e de baixo custo, o FAL inspira uma nova forma de investir na bicicleta como ferramenta de educação, expressão e direito à cidade.

Palavras-chave: Educação; Mobilidade; Sensibilização; Participação; Cicloativismo.

Referências

https://www.ameciclo.org/projetos/fundo_de_acoes_livres



CICLOATIVISMO E POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE FEIRA DE SANTANA - BA

Uanderson Franco Barbosa⁷

Emmanuel Oguri Freitas⁸

Resumo

Este estudo faz parte da pesquisa de mestrado em Planejamento Territorial da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) que analisou a classe trabalhadora e o uso da bicicleta na mobilidade urbana de Feira de Santana. Esta é a segunda maior cidade do estado da Bahia, com mais de 650 mil habitantes, e fica aproximadamente a 110 km de Salvador. Neste resumo, será abordado o tema (um capítulo da pesquisa) cicloativismo e participação social, relacionando a representação/percepção da classe trabalhadora que usa bicicleta como meio de transporte. Além da pesquisa bibliográfica e documental, o estudo é centrado no trabalho de campo, procurando aprofundar a reflexão com a realidade da área pesquisada por meio das representações e explicações do fenômeno a partir da fala da própria classe trabalhadora ciclista. Nesse processo, realizamos interpretações do material coletado através das ferramentas que incluíram formulários, entrevistas, conversas informais, registros fotográficos, diário de campo e outros. O campo de estudo foi o bairro Centro Industrial do Subaé (CIS), uma área de concentração industrial, em que, nos dias habituais de trabalho, transita um número volumoso de ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Os formulários foram aplicados para 15 ciclistas em um ponto do bairro. Também houve aplicação de entrevistas para 7 participantes envolvidos na Política de Mobilidade Urbana de Feira de Santana. Na produção do trabalho de campo (que, na maioria, foi realizado pedalando pela cidade), observou-se a completa insuficiência da infraestrutura para a bicicleta como modal de transporte, especialmente, na ligação dos bairros populares com o centro da cidade e as zonas industriais. Assim como as poucas ciclovias na cidade feitas para o uso recreativo ou esportivo de bicicleta. Com as entrevistas, o estudo possibilitou compreender alguns processos políticos referentes ao planejamento, ou falta dele, na política de mobilidade urbana em Feira de Santana. Observamos que, as ações cicloativistas se concentram entre os ciclistas esportistas como em eventos de cicloturismo, *ghost bike*, buzinaço (protesto contra violência no trânsito), relatório de “Pesquisa Sobre Perfil dos Grupos Ciclísticos de Feira de Santana e Entorno”, elaboração de “Cartas Compromissos” encaminhado para o Poder Legislativo e Executivo na eleição municipal de 2020

⁷ Universidade Estadual de Feira de Santana. E-mail: uandersonfb@hotmail.com; Instagram: @uandersonfb

⁸ Universidade Estadual de Feira de Santana. E-mail: emmanuel.of@uefs.br



(iniciativa que ocorreu em várias cidades do Brasil) e outros. Os ciclistas utilizam a bicicleta por diversos motivos, porém, o sistema de transporte público na cidade é insuficiente para atender às demandas da população. Observamos, também, que existem pessoas que enxergam a bicicleta além do seu potencial modal, mas como uma ferramenta política que possibilita a humanização dos espaços públicos, acesso e oportunidade para as pessoas. Os ciclistas denunciam a precariedade de muitos trechos urbanos da cidade, bem como a falta de segurança pública, violência no trânsito causada pela imprudência e/ou agressividade dos condutores de veículos motorizados de quatro rodas. Assim, os ciclistas têm muito a dizer e propõem, inclusive, ações para melhorar os espaços para a bicicleta. Ademais ficou claro no estudo, que a mobilidade é um direito base para outros direitos que reflete o acesso e oportunidade dos serviços (público e privado) da cidade.

Palavras-chave: Cicloativismo; Bicicleta; Política de Mobilidade Urbana; Feira de Santana.

Referências

- ASSOCIAÇÃO CONEXÃO BIKE (ACB). Mobilidade sustentável nas eleições FSA/2020. Feira de Santana: **GT Lobo Guará**, 2020. Disponível em: https://gtloboguara.wordpress.com/mobsust_eleicoes2020/. Acesso em: 19 mai. 2022.
- BARCELLOS, Fernando Henrique Guimarães. **Cicloativismo e direito à cidade**. 2020, 238 f. Tese (doutorado) - Universidade Federal Fluminense, Faculdade de Direito, Niterói, 2020.
- CAMPOS, Sidney. Ciclismo vira "febre" em Feira de Santana. **Folha do Estado da Bahia**. Feira de Santana, 08, set, 2021. Disponível em: <https://www.jornalfolhadoestado.com/esportes/ciclismo-vira-febre-em-feira>. Acesso em: 14 jan. 2023.
- DEMO, Pedro. **Participação é conquista**. Cortez Editora, 1988. 176 p.
- DÍAZ BORDENAVE, Juan E. . **O que é participação?**. 8 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.
- ELOY, José Neydson Silveira (org.). Pesquisa Sobre Perfil dos Grupos Ciclísticos de Feira de Santana e Entorno. **Relatório final**, Feira de Santana, 2020, p. 43. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/perfil-dos-grupos-ciclisticos-de-feira-de-santana-e-entorno/>. Acesso em: 23 mar. 2023.
- FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar Nº 112/2018**: Institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município e dá outras providências. 2018a. Disponível em: <https://bityli.com/qSiEA> e encurtador.com.br/hiqQR. Acesso em: 7 mai. 2023.
- XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Em Tese**, Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, Vol. 3 n. 2 (2), jan./ju. 2007, p. 122-145. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/13478>. Acesso em: 28 dez. 2022.



ONDE ESTÃO AS PESSOAS NEGRAS NO SEU PEDAL? A EXPERIÊNCIA DO GIRO PRETO

Ricardo Neres Machado⁹

Resumo

Este trabalho apresenta a trajetória e as ações do Giro Preto, coletivo fundado em 2018 na cidade de São Paulo e tendo como principal motivação, a ausência de pessoas negras nos grupos de pedais noturnos e de forma geral, no cicloativismo da cidade. Criado por ciclistas negros, o grupo surge como uma inquietação e resposta ao racismo estrutural presente nas ruas, na mobilidade urbana e nas políticas públicas. O Giro Preto atua como espaço de acolhimento, resistência, fortalecimento e afirmação, conectando mobilidade urbana, memória negra, autonomia, cultura e justiça racial, e reivindicando o direito à cidade para corpos negros, historicamente marginalizados.

A metodologia adotada é qualitativa, territorial e experiencial, fundamentada na escuta ativa. As atividades se organizam por meio de pedais quinzenais, em sua maioria, exclusivos para pessoas negras, oficinas práticas, com foco na autonomia da ciclista com a sua bicicleta, intervenções culturais e urbanas, rodas de conversa e formações políticas. Também atuamos na reconstrução da memória negra na cidade, denunciando o apagamento histórico produzido pela ausência de monumentos e sinalizações que celebrem figuras e territórios negros. Em nossos roteiros, resgatamos esses pontos de memória negra. Os procedimentos são construídos a partir da escuta ativa, da vivência e estudos de seus participantes, expondo o racismo explícito nas ruas, que criminaliza e violenta corpos negros em movimento.

Entre os principais resultados do grupo, desde a sua fundação, estão o fortalecimento de uma rede de ciclistas negras e negros, a ampliação do debate sobre mobilidade antirracista, a inspiração de novos grupos semelhantes, a visibilização da bicicleta como ferramenta de emancipação e enfrentamento das desigualdades e também o tensionamento sobre a imagem e estereótipo do que é (ou não) ser ciclista. Atuamos em parceria com instituições como o SESC e também em eventos relevantes da cidade, como a Jornada do Patrimônio da Secretaria Municipal de Cultura. O Giro Preto reafirma que pedalar também é um ato político, especialmente quando feito por quem historicamente foi empurrado para as margens. Embora inscrito no eixo temático do cicloativismo e participação social, o trabalho também se conecta diretamente com os eixos de saúde, equidade e bem-estar (Eixo II), e de urbanismo e políticas públicas (Eixo IV), dada sua atuação na reconstrução da memória negra e na crítica ao racismo institucional na mobilidade.

⁹ Idealizador e membro do grupo Giro Preto (giropreto@gmail.com / @giropreto)



Palavras-chave: mobilidade antirracista; cicloativismo negro; direito à cidade; memória negra; ação direta



PROGRAMA DE EXTENSÃO CICLOVIDA DA UFPR

José Carlos Assunção Belotto¹⁰

Gheysa Caroline Prado¹¹

Silvana Nakamori¹²

José Pedro Da Ros¹³

Ken Flavio Ono Fonseca¹⁴

Fabio Carminati¹⁵

Resumo

O Programa de Extensão CICLOVIDA, da Universidade Federal do Paraná (UFPR), atua desde 2008 na promoção da mobilidade urbana sustentável, com foco na valorização da bicicleta como meio de transporte, lazer e prática esportiva. Com uma abordagem intersetorial e interdisciplinar, o programa busca transformar a universidade em referência na formulação de políticas públicas, na produção de conhecimento e na formação cidadã voltadas à mobilidade ativa, saudável e inclusiva.

Sediado no Instituto de Pesquisa Inteligência Esportiva - IPIE do Departamento de Educação Física da UFPR, o CICLOVIDA envolve docentes, técnicos, estudantes e voluntários, além de diversos parceiros externos, como movimentos sociais e instituições públicas. Consolidado como espaço de articulação entre universidade e sociedade, o programa integra ensino, pesquisa e extensão em ações como formação continuada, desenvolvimento de metodologias inovadoras e atividades práticas que estimulam a reflexão crítica e o protagonismo social.

Entre seus objetivos estão o incentivo ao uso da bicicleta nos campi da UFPR, a articulação de políticas institucionais de mobilidade, a produção e disseminação de conhecimento técnico-científico, o desenvolvimento de tecnologias sociais e a realização de eventos culturais e educativos. Atualmente, o programa tem três projetos vinculados: o sistema CoolabBici (empréstimo gratuito de bicicletas), o Desafio Intermodal (comparação entre modos de transporte) e a Rota Caiçara de Cicloturismo (roteiro de turismo sustentável no litoral do Paraná). Desenvolve ainda 22 ações em parceria com os departamentos e setores da UFPR. Citamos algumas dessas iniciativas como: a Carona Solidária, o

¹⁰ UFPR, belotto@ufpr.br, @ciclovidaufpr

¹¹ UFPR, gheysa.prado@ufpr.br, @coolabbici.ufpr

¹² UFPR, silvana@ufpr.br, @ciclovidaufpr, @conectacaicara.ufpr, @i9ufpr

¹³ UFPR, zdaros@gmail.com, @rotacaicaradecicloturismo

¹⁴ UFPR, ken@ufpr.br, @ciclovidaufpr

¹⁵ UFFS, fabio.carminati@uffs.edu.br



Biciclearte, o Simulador de Benefícios da Bicicleta, o grupo Pedal UFPR, Passeios Cicloturísticos, Publicações do CICLOVIDA com livros, guias e relatórios técnicos já publicados e campanhas educativas diversas.

Com mais de 300 alunos bolsistas de extensão e pesquisa envolvidos desde sua criação, o CICLOVIDA alcançou milhares de pessoas. Seus resultados se distribuem em três eixos: articulação institucional, produção e difusão de conhecimento, e captação de recursos. Desde 2012 já acrescentou mais de 600 vagas de estacionamento para bicicletas, com a instalação de paraciclos personalizados desenvolvidos por alunos de design nos campi da instituição. O programa contribuiu com legislações como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Programa Bicicleta Brasil e participou da criação do Programa Estadual de Ciclomobilidade do Paraná (CICLOPARANÁ). Atua ainda em conselhos e fóruns de políticas públicas e, em 2019, foi reconhecido pela Universidade das Nações Unidas com o prêmio “RCE Awards” pelo seu impacto na educação para o desenvolvimento sustentável (ODS 11).

Na produção acadêmica, incentiva projetos interdisciplinares, TCCs, dissertações, publicações e produtos educativos. Por meio da “Incubadora de Projetos de Mobilidade Sustentável”, o CICLOVIDA apoia iniciativas semelhantes em outras instituições e contribui para a inserção do tema nos currículos universitários.

Com uma metodologia participativa, o CICLOVIDA fortalece o papel da extensão universitária na transformação social, promovendo a formação crítica e o compromisso com o bem comum, contribuindo para cidades mais justas, seguras e sustentáveis.

Palavras-chave: Mobilidade Ativa; Mobilidade Sustentável; Mobilidade Saudável; Bicicleta, Extensão Universitária.

Referências

- BELOTTO, J. C. A. **Programa Ciclovida**. Curitiba: UFPR, 2008.
- _____. **Bicicleta: opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável**. 2009. Monografia (Especialização) – Universidade Federal do Paraná, Matinhos, 2009.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Programa Bicicleta Brasil: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.
- COUTO, D. P. L. **Da galera da bike ao cicloativismo**. 2015. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 18 out. 2016.
- NAKAMORI, S. **Programa Ciclovida como política de mobilidade urbana sustentável: estudo empírico na Universidade Federal do Paraná**. 2015. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Governança Pública) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2015.



VELOCIDADES MAIS SEGURAS, CICLISMO MAIS SEGURO: CO-CRIANDO A CAMPANHA NACIONAL DE TRÂNSITO DE 2025

Ana Carboni¹⁶

Resumo

Este trabalho tem como objetivo apresentar o processo de construção colaborativa da campanha nacional de segurança no trânsito de 2025, coordenada pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), com destaque para a atuação da União de Ciclistas do Brasil (UCB) por meio do projeto Vias Seguras. A campanha marca um avanço significativo ao adotar pela primeira vez no Brasil a abordagem do Sistema Seguro, centrando-se na redução da velocidade como medida essencial para a proteção da vida, especialmente de usuários vulneráveis como pedestres e ciclistas. O slogan da campanha, “Desacelere, seu bem maior é a vida”, reforça essa diretriz.

A metodologia empregada envolveu um processo participativo e intersetorial, que reuniu representantes do poder público, organizações da sociedade civil, especialistas em segurança viária e organizações não governamentais (ONGs). A UCB desempenhou um papel central na articulação dessas diferentes vozes, promovendo debates técnicos, oficinas e reuniões de alinhamento que garantiram a inserção de fundamentos técnicos consistentes e a adaptação de boas práticas internacionais à realidade brasileira.

Entre os procedimentos adotados destacam-se a realização de análise de dados sobre sinistros de trânsito, reuniões com órgãos governamentais e a sistematização de evidências científicas que embasam as propostas levadas à SENATRAN. Esse processo resultou em uma campanha que vai além da conscientização individual, propondo mudanças estruturais e culturais no modelo de gestão da segurança viária.

Os principais resultados incluem a incorporação de conceitos do Sistema Seguro à comunicação oficial da campanha, o fortalecimento do papel da sociedade civil como agente técnico e político na formulação de políticas públicas, e a articulação com o Projeto de Lei 2789/2023. Esse projeto propõe uma nova lógica para os limites de velocidade nas vias, baseada na função viária e na vulnerabilidade dos usuários, em contraste com as classificações rodoviárias tradicionais.

A atuação da UCB e parceiros mostra que a sociedade civil organizada pode contribuir efetivamente para políticas públicas mais justas, seguras e baseadas em evidências. A campanha de 2025 representa um marco ao propor uma mudança de paradigma na forma como o trânsito é

¹⁶ Conselheira da União de Ciclistas do Brasil, Gestora do Projeto Vias Seguras e Coordenadora Geral da Rodas da Paz, Email: anacarboni@yahoo.com



pensado e gerido no país, promovendo cidades mais humanas, sustentáveis e seguras para todos.

Palavras-chave: segurança viária; mobilidade ativa; gestão de velocidade; Sistema Seguro; políticas públicas.

Agradecimentos

Agradecemos o apoio da *Global Road Safety Partnership* (GRSP) pelo financiamento do projeto Vias Seguras e a *Bloomberg Initiative for Global Road Safety* (BIGRS) pelo apoio de seus especialistas e técnicos.



RODA MUNDO: REDESIGN DE VELOCIDADE

Ricardo Martins Batista¹⁷

Resumo

O Projeto Roda Mundo, apresentado no Bicultura 2018 como palestra e workshop, retorna agora com a continuação da viagem e novas propostas de formato, que podem ser adaptadas conforme as necessidades do evento. Após percorrer 31.000 km e 32 países da África e Europa em uma bicicleta de bambu, o projeto desenvolve reflexões e soluções para uma pergunta central: como uma bicicleta pode chegar a locais inacessíveis até para os carros mais rápidos?

A partir de pesquisas de campo realizadas durante a travessia do continente africano, surge o conceito de “Redesign da Velocidade”. Essa abordagem propõe repensar a forma como nos deslocamos, priorizando a direção correta e uma velocidade média sustentável como caminhos para maior eficiência e menor impacto ambiental. O projeto mostra que o tempo, quando aliado à consciência e ao ritmo natural, pode ser uma ferramenta poderosa de transformação.

Os resultados e aprendizados do Roda Mundo foram apresentados em espaços de destaque como a COP-23 da ONU, um TEDx na Alemanha e o congresso Velo-city no Rio de Janeiro. Em 2019, o projeto também participou da fundação da ONG Pedala Queimados, na cidade mais violenta do Brasil segundo rankings da época. A ONG atua com foco na transformação social por meio da bicicleta, promovendo ações de afirmação social, inclusão, geração de renda e mobilidade sustentável para populações em situação de vulnerabilidade.

O Roda Mundo propõe, portanto, mais do que uma viagem: uma forma de ver o mundo em que a bicicleta se torna símbolo de resistência, adaptação e mudança social, conectando territórios, culturas e pessoas de forma simples, eficiente e humana.

Palavras-chave: Cicloturismo; Bambu; África; Sustentabilidade; Palestra.

Links

Palestra de 20 minutos gravada em Portugal (em inglês):

<https://www.youtube.com/watch?v=pLYISInR0Ek&t=88s>

Matéria na BBC sobre o projeto: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-59803838>

Matéria na Globo News sobre o projeto (durante o Velo-City 2018): <https://encurtador.com.br/kYd1j>

Canal YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=XXa_ID3-C5k

¹⁷ Instagram: @ricardo.rodamundo



OS PEDAIS HIDROGRÁFICOS EM SÃO PAULO

Danilo Lessa Bernardineli et al.¹⁸

Resumo

O Pedal Hidrográfico é uma descoberta coletiva em busca pela conexão e pelo entendimento sistemático das águas, alguns dogmas, ferramentas e rotinas foram sendo criadas. O mais visível deles é esse pedal regular que sempre acontece num dia da semana nas águas e sertões próximas às fozes do Tamanduateí e Pinheiros com o Tietê. Esses caminhos são planejados usando camadas físicas e históricas que vão além dos aplicativos de uso comum, incentivando o público a se geo-localizar de forma autônoma sem a utilização de algoritmos normativos.

Perceber as águas neste bioma antrópico, mosaico de natural e sintético, requer uma ressignificação dos sentidos e percepção atenta. A tecnologia nos aliena, mas se torna elemento disruptivo quando sua programação é direcionada para estender ao invés de simplificar o nosso espaço perceptual. Dados públicos inéditos conseguem apontar águas antes invisibilizadas. O pedal vai até elas para ver se ainda estão lá. E sempre estão. Elas são a grande força geológica que esculpiram esses mares de morros por todo lado. Ao pedalar e navegar segundo o algoritmo prescrito pela natureza em oposição ao sintético, paisagens são encontradas: geomorfológicas, arquitetônicas, culturais e entre outras. Seguir o fluxo natural e meândrico, antítese do fluxo planejado de ser retificado, nos leva ao curto-circuito com a interseccionalidade deste bioma metropolitano, com tudo que há de se perceber e investigar.

A feitoria se divide em métodos e resultados. Metodologicamente é um pedal que segue os fluxos naturais com algum critério e algumas regras de convívio. Os critérios usuais são 1) nunca (aproximadamente) subir e descer um curso d'água mais do que uma vez, e 2) pedais regulares devem ter dispêndio de energia de movimento abaixo de 400 quilojoules. Já as regras de convívio explícitas são 1) sempre esperar, e 2) potência média acessível para todos. Para além do explícito, o Pedal Hidrográfico é também implicitamente um braço pedalante do cicloativismo e qualquer ismo alinhado com o fortalecimento e ampliação dos espaços públicos universalmente acessíveis.

¹⁸ Ana Júlia Cano, Thiago Neves do Vale, Bruno Perandin, Lucas Leite Campos, Alef Adriano, Flávia Andrade, Amanda Giglio, Paula Machado Pedrosa, Fábio Teixeira Arantes, Bruna Bom, Gregório Guirado, Ariel Campelo, Júlia de Barros Junqueira, Matheus Rodrigues Oliveira, Amanda Borges Fonseca, Giuliana Cucciolito, Rogério Mambro, Vitória Margutti, Chiara Marracini, Viviane Freitas, Matheus Batista da Silva, Carolina Tieko Kaquimoto, Érica Ceciliato, Franz Hecher, Adriana Marmo, Luiz Andrade, Gabriel Rodrigues Mardegan, Gabriel Tunes, Micael Rodrigues, Luana Marques Soares, Delaram Tassbihi, Felipe Sanson Arêas, Tom Bojarczuk, Danilo Lessa Bernardineli



Já quanto aos resultados, o principal e de difícil mensuração é a satisfação do entorno: os presentes, aqueles que interagem e aqueles que acompanham. Satisfação pode ser inferida pelos sentimentos despertados ou pelos sentimentos evitados. Ou por não despertar nem evitar nada. Satisfação pode ser aprender algo novo, ou aplicar algo velho. Podem ser novas paixões. Ou ter histórias pra contar. Pode ser também perder ou ganhar peso. Acumular quilômetros no Strava. Ou achar tudo brisa sem entender nada. É comum os piqueniques e as trocas de presentes. O compartilhamento de contos e literatura. Convites para festas de aniversário e para viradas culturais.

De mais simples mensuração numérica, O Pedal Hidrográfico catalogou de 09 de setembro de 2024 até 22 de maio de 2025 cerca de 42 pedais com uma contagem de 350 presenças distribuídas em 91 indivíduos distintos onde cada rota possui distância, tempo total e energia de movimento médias estimadas em 20 km / 3h40 / 434 kJ. Cada passeio rende em média 60 fotografias e 20 filmagens compartilhadas no grupo de zap. Inúmeras contribuições de traçados de cristas, córregos, rios, vielas, escadas e trilhas foram feitas ao OpenStreetMap - principal base pública de vias para renderização de mapas - como consequência dos pedais hidrográficos. Tudo enquanto se mantém um harmonioso equilíbrio entre a exposição duma diversidade geográfica representativa do sítio urbano de São Paulo junto a uma acessibilidade geral e uma dinâmica de grupo maleável e permeável com a espontaneidade.

Palavras-chave: turismo lento; ciclo turismo; geomorfologia urbana; geoturismo

Bibliografia

- [PMSP 2020] Prefeitura do Município de São Paulo (2020). Nuvem de pontos MDT 2020.
- [Prado Jr. 1935] Prado Jr, C. (1935). A Cidade de São Paulo - Geografia e História.
- [Pirelli et al. 2020] Paolo Pileri, Rossella Moscarelli (2020). Cycling & Walking for Regional Development - How Slowness Regenerates Marginal Areas.
- [Barbosa et al. 2017] M. R. Barbosa and E. E. Rego, "The Transition to Bicycle Mobility: Energetic Impacts Analysis - The Case of São Paulo,".
- [Haklay et al. 2008] Haklay, M., Singleton, A. and Parker, C. (2008), Web Mapping 2.0: The Neogeography of the GeoWeb. *Geography Compass*, 2: 2011-2039. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2008.00167.x>.
- [Ab' Saber 1956] Ab'Saber, A. N. (1956). Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo.
- [Campos, 2016] Roberto Cintra Campos (2016) Não-lugares : condomínios horizontais fechados em Goiânia (1990-2006).



A ECONOMIA DO CICLISMO EM NITERÓI: REFLEXÕES SOBRE IMPACTOS E OPORTUNIDADES

Emily Sena Erthal Righi¹⁹

Fátima Priscila Morela Edra²⁰

Resumo

O presente texto propõe uma reflexão crítica acerca dos impactos econômicos decorrentes do uso da bicicleta em Niterói, evidenciando como os investimentos em infraestrutura cicloviária podem favorecer o fortalecimento do comércio e dos serviços especializados na cidade. O objetivo é identificar, com base em informações disponíveis, indicadores que apontem para o potencial do ciclismo como fator impulsionador de atividades econômicas locais.

Na construção desse panorama, foram analisadas informações provenientes de fontes oficiais e reportagens recentes, como aquelas divulgadas pelo portal “Niterói de Bicicleta”. Entre os dados identificados, destaca-se o sistema NitBike, que opera com mais de 600 bicicletas distribuídas em 50 estações, registrando a participação de mais de 109 mil usuários e aproximadamente 7 mil viagens diárias. Além disso, a ciclovia da Avenida Marquês do Paraná, considerada a mais movimentada do país, contabiliza mais de 1,5 milhão de passagens anuais, evidenciando o intenso fluxo de ciclistas na cidade. Outro indicador relevante é a ampliação do Bicletário Arariboia, que passou de 446 para 850 vagas, demonstrando o comprometimento da administração pública com o incentivo à mobilidade sustentável.

Os procedimentos adotados consistiram na sistematização e comparação de indicadores relacionados à infraestrutura cicloviária e ao uso da bicicleta em Niterói. Embora dados quantitativos específicos sobre o crescimento do comércio local não estejam explicitamente detalhados em todas as fontes oficiais, o aumento do fluxo de ciclistas, como os mais de 1,5 milhão de passagens anuais na ciclovia da Avenida Marquês do Paraná e o registro de aproximadamente 7 mil viagens diárias no sistema NitBike, aponta para uma demanda crescente por serviços especializados. A expansão da infraestrutura, como a expansão do Bicletário Araribóia e a implantação de novas estações de bikes compartilhadas, sugere que os investimentos em mobilidade urbana estimulam não apenas o deslocamento sustentável, mas

¹⁹ Estudante de Economia na Universidade Federal Fluminense (UFF), bolsista de Iniciação Científica da FAPERJ, vinculada ao grupo de pesquisa ETТА – Experiências em Turismo e Transporte Ativos.
E-mail: erighi@id.uff.br

²⁰ Professora do Programa de Pós-Graduação em Turismo (PPGTUR), Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH), Universidade Federal Fluminense (UFF). Líder do grupo de pesquisa ETТА – Experiências em Turismo e Transportes Ativos.
E-mail: fedra@id.uff.br



também o surgimento e fortalecimento de negócios voltados à venda, manutenção e aluguel de bicicletas, além de fomentar o cicloturismo e fortalecer o setor de serviços na cidade.

Em síntese, o resumo propõe um ponto de partida para a discussão no Bicicultura Niterói 2025, ressaltando a relevância de se valorizar a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas também como elemento de transformação econômica e social. A abordagem aqui apresentada busca estimular o diálogo entre diferentes áreas do conhecimento, oferecendo uma reflexão atualizada e acessível aos desafios e oportunidades que envolvem o ambiente cicloviário em Niterói.

Palavras-chave: Bicicleta; Economia; Niterói; Investimentos Públicos; Cicloturismo.

Agradecimento

À Faperj pela bolsa PIBIC disponibilizada para Emily Sena Erthal Righi.

Referências

- Ciclovias de Niterói batem “concorrente” paulista e são as mais movimentadas do Brasil; conheça outros modelos de micromobilidade.** Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2025/04/27/ciclovias-de-niteroi-batem-concorrente-paulista-e-sao-as-mais-movimentadas-do-brasil-conheca-outros-modelos-de-micromobilidade.ghtml>. Acesso em: 12 jun. 2025.
- ENFOCO. **Niterói terá novas ciclovias para interligar Nit Bike; entenda.** Disponível em: <https://enfoco.com.br/noticias/cidades/niteroi/niteroi-tera-novas-ciclovias-para-interligar-nit-bike-entenda-104958>. Acesso em: 12 jun. 2025.
- Niterói de Bicicleta - Prefeitura Municipal de Niterói.** Disponível em: <https://niteroi.rj.gov.br/niteroidebicicleta/>. Acesso em: 12 jun. 2025.
- CIDADE DE NITERÓI. **Niterói é referência em ciclismo no Brasil, mostra GloboNews.** Cidade de Niterói, 27 abr. 2025. Disponível em: <https://cidadedeniteroi.com/cidades/niteroi-e-referencia-em-ciclismo-no-brasil-mostra-globonews/>. Acesso em: 12 jun. 2025.



“RODAS QUE MUDAM CIDADES: MOBILIDADE E VIDA”

Maria Soledad Omar

Gabriel Portugal

Resumo

A EZK Team é uma Assessoria Esportiva que se iniciou pensando em preparar treinamentos para corredores, ciclistas, nadadores, duathletas e triathletas. E por estar participando da 2º Niterói Bike Fest, nosso foco será a bicicleta.

Considero que nossa equipe ensina, incentiva e prepara pessoas que queiram ser inseridas no mundo do pedal; para os que buscam saúde e bem estar e também para os que querem desempenho (performance).

1. Sobre a EZK TEAM

Hoje a EZK Team oferece treinamento para natação, ciclismo e corrida. A natação em águas abertas ou indoor seja para competições específicas, triathlon ou qualquer objetivo pessoal na natação. Os treinos de ciclismo abrangem a preparação para competições de todos os tipos, associadas ou não ao Triathlon, além das orientações para atletas de todos os níveis. E os treinos para corridas, com aulas individuais ou em grupo, oferecendo orientação e suporte em competições ou nas atividades do nosso Grupo de Corridas.

2. Os Primeiros Passos Na Bicicleta

A escolha da bicicleta vai depender do que o individuo busca nos próximos meses. Seja aprender a andar do zero, seja somente para saúde ou seja ela para um melhor rendimento. O ideal para a escolha da primeira bicicleta, independente do objetivo, é ter uma que atenda ao seu tamanho e te deixe o mais confortável possível para que possa criar gosto pelo esporte, e principalmente que te faça sentir seguro para adquirir confiança durante a atividade.

O principal item de segurança é o capacete, sendo assim indispensável durante todos os pedais e treinos. Junto disso, partimos para os itens básicos de suporte para caso um pneu fure, uma corrente arrebente ou até na hora de apertar uma peça. O melhor a se fazer para ganhar uma devida experiência, é sair junto com um grupo de ciclistas para conhecer caminhos para pedalar e para minimizar riscos no trânsito.

3. Mecânica

Lavar a bike (tomando cuidado de não jogar muita água nos rolamentos), limpar e lubrificar a corrente regularmente, verificar desgaste de pastilhas (principalmente em freios a disco), ajustar



a tensão do cabo (freios mecânicos), saber trocar um pneu furado, verificar pressão correta (em PSI ou BAR, indicada no pneu) e saber ajustar altura do banco.

4. Experiência Pessoal Na Bike

4.1 Primeiro Contato Com Uma Bicicleta

Minha experiência com bicicleta de estrada (speed) aconteceu quando fiz pela primeira vez um triathlon. Na minha cidade ia acontecer uma prova e eu já nadava, pois eu fui nadadora, e já corria; então só faltava introduzir o ciclismo na minha rotina. Um dia pedalando na estrada (com mountain bike) encontro com um ciclista quem foi que me emprestou a primeira bicicleta de estrada e ajusto seu quadro (56) para minhas medidas de 1,61m e com ela participei no meu primeiro Triathlon. Assim foram meus inícios que me levariam a comprar minha primeira bike.

4.2 Competições Com Bicicleta De Speed

Uma vez que fiz minha primeira prova comecei a investigar sobre comprar uma bicicleta para mim e foi quando tive contato com um fabricante de bicicletas sob medida, de estrada, e viajei para dar minhas medidas, assim fabricavam um quadro para meu tamanho. Fiz várias competições e campeonatos que me levaram a ganhar maior experiência no ciclismo, ainda nessa época já se estava tentando fabricar bicicletas mais aero que ajudassem ao triathleta a ficar bem mais aero.

4.3 Passagem De Bike De Speed Para O Triathlon

Depois de vários anos de fazer provas com bicicletas de ciclismo e utilizar peças para adaptar as bikes que ficassem mais aero (clip, guidão, steim/mesa), tive a oportunidade de adquirir uma bicicleta de triathlon e naquela época comprei uma de tamanho 26 que na época estavam em auge. Ao modificar minha postura e aerodinâmica tive uma excelente evolução na performance e nos rendimentos.

4.4 Triathlon Com Bicicleta De Speed

Depois de vários anos participando de circuitos, campeonatos e eventos de caráter nacional (na argentina), me selecionaram para representar o país. E nessa hora minha preocupação foi fazer um melhor investimento para uma bicicleta mais específica e com melhor tecnologia. Já radicada no Brasil desde 2004, tive a possibilidade de ganhar quadros de empresas que me apoiavam e assim ter produtos mais modernos e tecnológicos. Atualmente a bicicleta de TT tem evoluído enormemente e o avanço tecnológico levou aos atletas quebrar muitas marcas, tempos em provas de diferentes distâncias e percursos.

5. Conclusão



Quero só deixar um pedido aos entes públicos e órgãos pertinentes, pois, atualmente em Niterói estamos precisando de um local específico para nos exercitar e treinar na bike e considero que a praia de Piratininga seja um local perfeito para isso. Mas é necessário maior segurança e cuidado para poder praticar nosso esporte do ciclismo com tranquilidade.



PROJETO BICICLETA NA ESCOLA

Ana Destri

Resumo

O **Projeto Bicicleta na Escola** surgiu em 2011 pela da curiosidade dos estudantes das unidades educativas em que eu atuava da RME, sobre a maneira que eu me deslocava por meio de transporte. Pela interlocução e das sugestões de atividade pelos estudantes e a organização do planejamento das aulas, foram inúmeras as descobertas nos momentos de pesquisa para a construção delas. Assim fui planejando este tema que me é tão caro, pensando no uso da bicicleta e a prática de pedalar; ao direito a cidade perpassando pela mobilidade com segurança; no trajeto casa-escola e escola-casa.

O **Projeto Bicicleta na Escola** se estruturou trazendo como objetivo orientar as crianças e os estudantes, no ir e vir com segurança, incentivando o uso consciente e seguro da BICICLETA para deslocamento, visando a prática da atividade física como também, despertar o senso crítico para as questões da sustentabilidade e mobilidade urbana e o pertencimento ao espaço urbano, tendo como prerrogativa do direito a cidade através de atividades sistematizadas e planejadas.

Algumas atividades propostas como: a história da bicicleta, conhecendo a bicicleta, enxergando a cidade, construção de placas ciclo ativistas, atividades que envolvam organização espacial, equilíbrio e coordenação motora geral, momento pedal com ciclo rotas orientadas (sinalizações), intervenção urbana, carta propostas aos gestores públicos, conversa com o secretário da mobilidade, são algumas das atividades propostas que estão inseridas no projeto.

A partir de 2013 começamos por levar temática da bicicleta para algumas instituições públicas municipais e estaduais: da educação infantil a educação de jovens e adultos (EJA). Através de palestras, pedais orientados, atividades sistematizadas e/ou atividades recreativas, utilizando a bicicleta como brinquedo. Atuamos em 40 unidades educativas e alcançando um público para além dos 3500 estudantes, sem contar com o entorno dessas unidades.

Este ano o Projeto Bicicleta na escola, retornou em algumas unidades educativas, para dar continuidade as propostas iniciadas no ano anterior e com a possibilidade de fazer parte do Projeto Político Pedagógico dessas unidades. Estamos também, nos aproximando da Secretaria Municipal de Educação de São José, cidade vizinha a Florianópolis, com intuito de ampliar nossa rede pedalante.

Esse projeto foi pensado e é executado por ciclo usuários e ciclo ativistas com a intenção de contribuir na formação do senso crítico em um pensar sustentável, começando pelo seu brinquedo, a BICICLETA.



BIKE IFSC XANXERÊ: PEDALANDO IDEIAS E IDEAIS COM A COMUNIDADE

Jóice Konrad²¹

Jackson Meires Dantas Canuto²²

Resumo

Com a pandemia do Covid-19, o andar de bicicleta tornou-se importante alternativa de lazer, bem como, meio de transporte por ser versátil, individual e de baixo custo. Nesse período, as vendas de bicicletas dispararam no Brasil e no mundo (ALIANÇA BIKE, 2021), mesmo com a falta de insumos e componentes para a produção. Após a redução das restrições e o avanço da vacinação, houve aumento significativo de eventos ciclísticos na região Oeste Catarinense.

Neste contexto, nasceu o projeto de extensão interdisciplinar - “BIKE IFSC - Xanxerê: pedalando ideias e ideais com a comunidade”, o qual foi desenvolvido de maio a dezembro de 2022, com objetivo inicial de difundir e fomentar a cultura do ciclismo e a cultura de mobilidade urbana mais ativa, saudável e sustentável na região através do desenvolvimento de um website para Associação Desportiva de Ciclistas Elas na Magrela Xanxerê²³ (ACEMAX), bem como, para a divulgação dos eventos de ciclismo e de cicloturismo.

Concomitantemente, outras ações foram desenvolvidas pelo projeto para capacitar e qualificar os condutores de bicicleta como oficinas, debates e palestras sobre segurança e educação no trânsito, saúde e bem-estar, alimentação saudável e mecânica básica de bicicletas. A articulação destas atividades, ocorreu através do princípio da interdisciplinaridade e indissociabilidade do ensino, pesquisa e extensão, a partir dos três eixos tecnológicos existentes no IFSC - Câmpus Xanxerê: Alimentos, Informática e Mecânica. As atividades contaram com o apoio e participação de profissionais voluntários e instituições como APAE, Corpo de Bombeiros Militar, Polícia Militar, Uniasselvi e grupos de pedais como Power Guidão e Xanbike, o que aproximou e fortaleceu as relações com a comunidade. A equipe do projeto realizou também uma visita técnica a oficina mecânica BIKE BE, localizada na cidade de Xanxerê, e tiveram a oportunidade participar de passeios ciclísticos e de cicloturismo, bem como, auxiliar na

²¹ Professora de Geografia do Instituto Federal de Santa Catarina - Câmpus Xanxerê. Coordenadora do Projeto de Extensão. E-mail: joice.konrad@ifsc.edu.br

²² Professor de Informática e Engenharia Mecânica do Instituto Federal de Santa Catarina - Câmpus Chapecó. Colaborador do Projeto de Extensão. E-mail: jackson.meires@ifsc.edu.br

²³ Fundada oficialmente em 2020, de caráter sócio esportivo, educacional, cultural, filantrópico e sem fins lucrativos, tem como finalidade fomentar e difundir o ciclismo entre associadas e na comunidade xanxerense, além de realizar e participar de eventos esportivos e elaborar campanhas de educação no trânsito e, oferecer orientações e organizar treinos periódicos para as ciclistas iniciantes. Voltada exclusivamente ao público feminino, até 2022, contava com 26 associadas.



organização do 2º Cicloturismo Campina da Cascavel. Ao longo de sua execução, o projeto contou com mais de 250 participantes em suas diferentes atividades, além de atenderam seis escolas (municipais e estaduais) e grupos de pedais dos municípios vizinhos como Xanxerê, Faxinal dos Guedes, Xavantina, Xaxim, Chapecó e Guatambu. Para os discentes extensionistas, o projeto foi uma oportunidade de protagonizar a transformação do pedal - uma atividade lúdica, de lazer, presente em seu dia a dia - em uma atividade de formação técnica, interdisciplinar, ética e de cidadãos ativos no/do mundo. Foi possível superar as dificuldades e estabelecer novas redes de trabalho, contato com diferentes espaços de aprendizagem e ver na prática a indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão. Para além do projeto, as leituras e discussões geradas incentivaram e contribuíram para o desenvolvimento de aplicativo mobile para auxiliar na segurança cicloviária (ByCycle), entre anos 2022 e 2023.

Portanto, a bicicleta foi uma importante ferramenta para acessar multiconhecimentos, permitindo um crescimento significativo na vida acadêmica e profissional dos estudantes, ou seja, promovendo bicicultura e ciclotransformações.

Palavras-chave: Bicicultura; Interdisciplinaridade; Projeto de Extensão; Website; Lazer;

Agradecimentos

Ao Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) - Edital Interno PROEX 02/2022 - Apoio a Projetos de Extensão. Foi contemplado com recursos e três bolsas para estudantes.

Referências

- BRASIL. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União** de 24.9.1997 e retificado em 25.9.1997. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm> Acesso em 14 de fevereiro de 2022.
- GARBIN, M. Jéssica. **Um meio inteligente de pedalar na cidade**. 2018. 139 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Design Visual) - Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/193937> Acesso em 20 set 2022
- PEREIRA, Gláucia. **Estimativa de frota de bicicletas no Brasil**. Journal of Sustainable Urban Mobility, v. 1, n. 1, 3 mar. 2021. Disponível em: <https://dataverse.harvard.edu/dataset.xhtml?persistentId=doi:10.7910/DVN/YOFPTV> Acesso em 20 set 2022
- Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília - DF: Programa Bicicleta Brasil, 2007. 232 p.
- Secretaria Nacional de Ministério de Transporte e da Mobilidade Urbana das Cidades. **Coleção Bicicleta Brasil: Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta**. 2007, 232 p. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acesso em: 08 de agosto de 2022.

SUZANA, A. T. et al. **APLICATIVO MOBILE PARA AUXILIAR NA SEGURANÇA CICLOVIÁRIA (ByCycle)**.



In: anais do 9º Seminário de Ensino, Pesquisa, Extensão e Inovação do IFSC, 2023, Joinville. Anais eletrônicos..., Galoá, 2023. Disponível em: <<https://proceedings.science/sepei-2023/trabalhos/aplicativo-mobile-para-auxiliar-na-seguranca-cicloviani-a-bycycle?lang=pt-br>> Acesso em: 11 Jun. 2025.



NARRAÇÕES GEOARTÍSTICAS: CORPOS PEDALANTES EM PERCURSOS AFETIVOS

Cadu Cinelli

Resumo

As interações entre a arte e a geografia têm gerado diversos debates e despertado interesse, especialmente por uma retomada sob o ponto de vista artístico que esse campo do saber pode apresentar. Este artigo explora alguns dos aspectos em discussão nessas relações entre artes e a(s) geografia(s) humana. Para aprofundar parte dos questionamentos propostos, os autores focam na análise das vivências proporcionadas pelo projeto artístico Percursos Afetivos, de narração de histórias itinerantes realizadas com bicicletas. A questão trazida pelos autores se concentra na compreensão dessa prática artística como um dispositivo para estimular as conexões entre o fazer geográfico e artístico.

Palavras-chave: Performance; Narração de histórias; Bicicletas; Corpo; Geoarte.

Bibliografia

- AUGÈ, Marc, *Elogio de la bicicleta*, Barcelona, Gedisa, 2009
- BENJAMIN, Walter, *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Vol. 1. *Obras Escolhidas* (S. P. Rouanet, Trad.; 8ª ed). São Paulo, Brasiliense. 2016
- BERQUE, Augustin. *La pensée paysagère*. Bastia: Éditions Éoliennes, 2016
- BONDI, Liz; DAVIDSON, Joyce; SMITH, Mick. Introduction: Geography's Emotional Turn. In: DAVIDSON, J.; BONDI, L.; SMITH, S. (Orgs.). *Emotional Geographies*. Farnham: Ashgate, p. 1-16. 2007.
- BORDIEU, Pierre. *Meditações Paschoalinas*. Oeiras, Celta Editora, 1998
- BYRNE, David. *Bicycle Diaries*. Londres: Farber and Farber, 2009.
- CAMPOS, Carlos Eduardo Cinelli O. de, *Percursos criativos e geográficos para a Arte de Contar Histórias: uma perspectiva geográfica para as histórias contadas* p 567-579. in *ANAIS DO IV SIMPÓSIO INTERNACIONAL E V SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA, LITERATURA E ARTE - uma interface entre Geografia, Turismo, Literatura e Arte: entre viagens reais e imaginárias*, Rio de Janeiro, 2020
- CAMPOS, Carlos Eduardo Cinelli O. de; TORRES, Marcos Alberto, *Entre as geografias narradas e os imaginários geográficos*, p.175 - 208 in *Geografia e Arte* org por Alessandro Dozena, Editora Caule de Papiro, Natal, 2020.
- CAMPOS, Carlos Eduardo Cinelli O. de; TORRES, Marcos Alberto, *Entrelaçamentos artístico-geográficos: por uma geografia das histórias contadas* in *Nós : Caderno do I Congresso Internacional Estudos da Paisagem (2021) : anais patrimônio em silêncio / [organizado por]: Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem ; projeto gráfico: Suzany Marihá Ferreira Feitoza e Ana Karolina Barbosa Corado Carneiro. – Maceió : Edufal, 2022. E-book. 1.699 p. : il.*



- CÂNTIA, Aline & CHAGAS, Fernando. *Narração Artística: modos de fazer* / Organização de Aline Cântia e Fernando Chagas. Belo Horizonte, AbraPalavra, 2021
- COSGROVE, Denis. A geografia está por toda parte, In: CORRÊA, Roberto Lobato; HOSENDAHL, Zeny (Orgs.). *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Ed.UERJ, 2004.
- CRUZ, Hugo Alves da, *Práticas artísticas, participação e política*. Porto, Edições Colibri, 2021.
- DARDEL, Eric. *O Homem e a Terra: natureza da realidade geográfica. Cidade: Perspectiva*, 2015.
- FABIÃO, Eleonora. *Programa Performativo: o corpo em experiência* in Revista do LUME – Núcleo Interdisciplinar em Pesquisas Teatrais – UNICAM – nº 4 – 2013.
- FERNANDES, Ciane, *Quando o Todo é mais que a Soma das Partes: somática como campo epistemológico contemporâneo* Rev. Bras. Estud. Presença, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 9-38, jan./abr. 2015.
- HAWKINS, Harriet. “Creative Geographic Methods: Knowing, Representing, Intervening. On Composing Place and Page.” *Cultural Geographies*, vol. 22, no. 2, 2015, pp. 247–68. *JSTOR*, <https://www.jstor.org/stable/26168641> . Accessed 16 Nov. 2023.
- HOLZER, Werther, A Geografia Humanista: uma revisão in Espaço e Cultura, UERJ, RJ, Edição Comemorativa, p. 137-147, 1993-2008.
- JORGE, Francisco, PEREIRA, Nelson, TOMAZ, Daniela, Há Cultura! Cultura para todos – Coordenação editorial Município de Vila Nova de Famalicão e MEXE Associação Cultural, Famalicão, Tipografia Mota & Ferreira, 2022.
- KOZEL, Salete. *Mapas Mentais: Dialogismo e representações*. Curitiba: Appris editora, 2018
- LARROSA, Jorge. *Tremores: escritos sobre experiência*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015. Coleção: Experiência e Sentido.
- LINDÓN, Alicia. *Geografías de lo imaginário o la dimensión imaginaria de las geografías del Lebenswelt?* In: Alicia Lindón e Daniel Hiernaux (Org.), *Geografías de lo imaginário* (pp. 66-86), Anthropos. 2012
- MARANDOLA Jr., Eduardo. Viagens por paisagens: experiências do sentir e do querer. Colóquio Internacional e Interdisciplinar Literatura e Paisagem: estudos de paisagem nas literaturas de língua portuguesa; Literatura, viagens e turismo cultural no Brasil, na França e em Portugal, II, 2013, Rio de Janeiro, Niterói. 2013.
- MASSEY, Doreen. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008.
- MATHIAS, A. Fernando Manteufel Fiorotti & FILHO, B. Antônio Carlos Queiroz. *Corpo-bicicleta e o deslocamento urbano: Relatos de um pedalar como experiência* in XII Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo São Paulo, Lisboa, 2020 <http://dx.doi.org/10.5821/SIIU.10174>
- MEKDJIAN, Sarah & OLMEDO, Élise. *Médier les récits de vie. Expérimentations de cartographies narratives et sensibles* in Mapped Monde Numéro número 118 · Articles ·07/2016
- NAKAMORI, Silvana,, Diretrizes para a elaboração de política pública de ciclomobilidade: experiências do Programa Ciclovida da UFPR/ Silvana Nakamori, José Carlos Assunção Belotto, Antônio Gonçalves de Oliveira. – Curitiba: PROEC/UFPR, 2016.
- PEREIRA, Juliana Cristina, Cartografias Afetivas – paisagens/passagens in Ecologias Inventivas: experiências das/nas paisagens, org. Leandro Belinaso Guimarães - Aline Gevaerd Krelling - Juliana Cristina Pereira - Karina Rousseng Dal Pont (Orgs), p. 45 – 55, Editora CRV, Florianópolis, 2015.
- SAUER, Carl O. *A Morfologia da paisagem*. In: *Paisagem, tempo e cultura*. (Orgs.) CORRÊA, Roberto, HOSENDAHL, Zeny. Rio de Janeiro, EdUERJ, 1998, p. 12-74



- SILVA, Marcia Alves Soares da, *O eu, o outro e o(s) nós: geografia das emoções à luz da filosofia das formas simbólicas de Ernst Cassirer (1874-1945) e das narrativas de pioneiros da igreja messiânica mundial*. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Curitiba 2019.
- SILVA, Joseli Maria, Contos de 'corpos como espaço' e o desafio de transformar as vidas precárias em vidas vivíveis, in Espaço e Representações: acordes de uma mesma canção, org. Salette Kozel, Marcos Torres e Sylvio Fausto Gil Filho, p. 401 – 415, Compasso Lugar Cultura, Porto Alegre, 2022.
- SOUZA JÚNIOR, Carlos Roberto Bernardes de, ALMEIDA, Maria Geralda, Geografias criativas: afinidades experienciais na relação arte-geografia in Sociedade e Natureza, v.32| p.484-493| 2020|. | Uberlândia, MG
- SPINOZA, Baruch. *Ética*. Belo Horizonte e São Paulo: Autêntica, 2018.
- TIERNO, Giuliano (2017). Ensaio com a praça pública ou sobre o conto nas cidades complexas. In G. Tierno e L. Liesenfeld (Orgs.), *Narra-te cidade. Pensamentos sobre a Arte de Narrar Histórias hoje* (pp. 19-36). A Casa Tombada Edições.
- TORRES, Marcos Alberto, Os sons que unem: a paisagem sonora e a identidade religiosa, Tese de doutorado Programa de Pós -graduação em Geografia UFPR – Setor de Ciências da Terra, Curitiba, 2014.
- WRIGHT, John, *Terrae incognitae: o lugar da imaginação na geografia / Terrae incognitae: the place of the imagination in Geography* – Revista Geograficidade, volume 4, número 2 2014.



DESAFIO RAINHA DO MTB: ROMPENDO BARREIRAS E INSPIRANDO GERAÇÕES

Lucilene Pinto de Araújo²⁴

Ellis Borges²⁴

Dhyenne Raiol²⁴

Bruna Aguiar²⁴

Raquel Andrade²⁴

Marcela Reis²⁴

Franciane Feijó²⁴

Gabriela Bianchi²⁴

Resumo

O Desafio Rainha do MTB tem como objetivo incentivar e incluir mulheres para prática do ciclismo, especificamente o mountain bike, que ainda é em sua maioria praticado por homens. Dessa forma, em 2022 um coletivo de mulheres se uniu a fim de realizar o primeiro desafio de Mountain bike exclusivo para mulheres sejam elas profissionais ou amadoras. Sediado na Comunidade de Santa Maria, na cidade de Santarém, o 1º Desafio Rainha do MTB contou com a participação de 95 atletas inscritas de sete municípios do Oeste do Pará. Desde então, o evento acontece todos os anos de forma itinerante na região e, em 2026, a 5ª edição, retornará para a cidade de Santarém, onde será realizado Vila de Alter do Chão, o caribe brasileiro. Mesmo com toda evolução da sociedade e os avanços nas políticas de inclusão, o ciclismo no Brasil ainda é um esporte praticado majoritariamente por homens, contando com uma minúscula participação feminina. Quando se trata da região amazônica, esse cenário é ainda mais desigual. Consequentemente, nas competições de ciclismo, o que observamos é uma participação reduzida de mulheres, o que se deve a diversos fatores, como a disparidade de investimento e reconhecimento. Além disso, existem barreiras sociais, como estereótipos de gênero, pressões culturais e assédio, que têm desencorajado as mulheres a se envolverem no ciclismo, principalmente em competições mistas. Uma iniciativa pensada e organizada por mulheres traz um conforto em questões de inclusão e segurança para a participação de mulheres de forma ampla. Com premiação em dinheiro para todas as categorias, que varia de idades de 12 a 60+, este evento é pioneiro na região, incentivando a participação do público feminino de toda a região. Mais do que competições, a AEFA promove a formação de lideranças femininas em cada cidade

²⁴ Associação Esportiva Feminina da Amazônia – AEFA. CNPJ: 58.618.366/0001-09



onde é realizado. A metodologia envolve as participantes em todas as etapas do projeto: elaboração de propostas de patrocínio, definição do regulamento, desenho do percurso, captação de recursos e desenvolvimento de habilidades interpessoal como liderança, oratória e trabalho em equipe. Desde sua criação, a AEFA já capacitou equipes locais nas cidades de Santarém, Belterra, Oriximiná e Alenquer, mobilizando cerca de 60 mulheres. A próxima edição, que acontecerá em Alter do Chão, tem expectativa de reunir 150 atletas e capacitar 20 novas lideranças feminina no ciclismo. Apesar de situações de misoginia enfrentadas pela AEFA, a associação se consolida como uma referência do protagonismo feminino no esporte da região. A iniciativa busca ampliar a participação feminina no esporte e fortalecer o protagonismo das mulheres, formando uma nova geração de líderes feminina na região amazônica com equidade e inclusão.

Palavras-chave: Inclusão; equidade de gênero; ciclismo feminino; Amazônia.

Agradecimentos

A AEFA agradece aos parceiros, instituições públicas e privadas da região Amazônica e as mulheres que se desafiam em nossos eventos.

Referências

- <https://www.olympics.com/ioc/news/olympism365-funding-local-innovators-for-social-development-through-sport>
- <https://ge.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2025/02/13/abertas-as-inscricoes-para-a-4a-edicao-do-desafio-rainha-do-mtb-prova-acontece-em-alenquer.ghtml>
- <https://ge.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2024/11/28/desafio-rainha-do-mtb-e-selecionado-para-receber-recurso-financeiro-e-treinamentos-do-comite-olimpico-internacional.ghtml>
- <https://ge.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2024/03/21/rainha-do-mtb-tudo-que-voce-precisa-saber-sobre-a-prova-que-vai-reunir-ciclistas-no-fim-de-semana-em-oriximina.ghtml>



A JORNADA DE RESILIÊNCIA NO CAMINHO DE CORA CORALINA: UMA PERSPECTIVA DE CICLOVIAJANTES ACIMA DOS 50 ANOS

Lilian Frazão²⁵

Luiz Andrade²⁶

Muriel Syriani Veluza²⁷

Patrícia Vilas²⁸

Resumo

A jornada de 10 dias pelo sertão de Goiás foi intensa e cheia de aprendizados. O calor forte e as queimadas trouxeram desafios extras, como a necessidade de hidratação constante, pausas para descanso e cuidados com a respiração devido à fumaça. Ainda assim, o grupo seguiu firme, superando cada obstáculo com determinação.

O segredo foi respeitar o ritmo de cada ciclista, entendendo que cada corpo tem seu tempo. Essa atitude foi essencial para que todos completassem o percurso com segurança e confiança. O apoio entre os participantes também fez a diferença: companheirismo e incentivo mútuo criaram um ambiente leve e motivador.

Um ponto importante foi o cuidado com a saúde e o limite de cada um, especialmente no manejo do Diabetes Insulino-dependente. O controle da glicemia, a alimentação adequada e os ajustes na medicação foram fundamentais para manter o bem-estar durante os pedais em clima tão exigente.

Mais do que uma aventura, a experiência mostrou o poder da preparação física e mental, da flexibilidade diante dos imprevistos e da força do trabalho em equipe. Mostrou também que idade ou condições de saúde não são barreiras quando há planejamento, respeito aos limites e vontade de seguir em frente.

Ao final, ficou a certeza de que, com união e coragem, é possível ir muito além.

Essa atitude foi essencial para que todos completassem o percurso de 300km e 13 trechos, com segurança e confiança.

Palavras-chave: Pedalada de Longa Distância; Mais de 50 Anos; Diabetes Insulino-dependente; Resiliência; Longevidade

Agradecimentos

Elissa, do Cafuné Goyano Hospedagem

²⁵ Email: lilianfz@gmail.com - Instagram: @lilianfz @queropedalaroficial

²⁶ Email: luizcomze@gmail.com - Instagram: @luiz.eduardo.andrade

²⁷ Email: murielveluza@gmail.com - Instagram: @murielsyrianiv

²⁸ Email: p.patriciavilas@gmail.com - Instagram: @pativilas @gaia_alforges



Bibliografia

Associação Caminho de Cora Coralina

Coralina, Cora. Poemas dos Becos de Goiás e Estórias Mais

Rede Brasileira de Trilhas de Longo Percurso

Vídeo Cora Coralina: A JORNADA DE RESILIÊNCIA NO CAMINHO DE CORA CORALINA: UMA PERSPECTIVA DE CICLOVIAJANTES ACIMA DOS 50 ANOS - **Lançamento: julho de 2025.**



TERRITÓRIO-BICICLETA: AMBIÊNCIAS EM UMA REDE CICLÍSTICA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Fernando Manteufel Fiorotti Mathias²⁹

Resumo

A pesquisa tem como recorte espaço-temporal grupos/coletivos/eventos de bicicleta que ocorrem na cidade do Rio de Janeiro. O recorte etnográfico é em torno de um grupo, com a predominância de usuários de bicicleta fixa (fixie/fixed gear), uma subcultura crescente nas grandes cidades na última década. É proposto, por meio de uma pesquisa qualitativa de cunho interpretativo, trazer registros fotográficos sobre as práticas desses ciclistas, a fim de analisar suas territorializações, tensionamentos da função da cidade e como fazem a criação e/ou manutenção de ambiências coletivas durante e entre pedaladas. Tal recorte nos permite investigar questões em torno do grau de acolhimento dos espaços públicos e privados frequentados pelos ciclistas, compreendendo que a instrumentalização do ciclista e o modo de se portar em trânsito nos traz informações valiosas sobre as características de sua territorialização, apontando para um conjunto de práticas que formam seu *território-bicicleta*.

Palavras-chave: Território; ambiência; bicicleta.

Agradecimentos

Agradecemos à bolsa de Doutorado da CNPq, com ela foi possível financiar o material necessário para o desenvolvimento desta pesquisa.

Bibliografia

- Almeida, S. R. G. Deslocamento In: Coser, S (Org.). Viagens, deslocamentos, espaços: conceitos críticos. EDUFES, 2016.
- CAIAFA, Janice. Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- _____. Comunicação, subjetividade e transporte nas cidades. Novos Olhares (USP): Revista de Estudos Sobre Práticas de Recepção a Produtos Midiáticos, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 7-19, 2019. Disponível em: www.revistas.usp.br/novosolhares/issue/view/11184/1617. Acesso em: 08 ago. 2020.
- CARERI, Francesco. Caminhar e parar (trad. Aurora Bernardini). São Paulo: Editora G. Gili. 2017.

²⁹ Doutorando em Arquitetura PROARQ/UFRJ, fernando.mathias@fau.ufrj.br
Instagram: @acameraqacheinolixo



- CARMELINI, Leandro. *Corpo-Bicicleta-Cidade: Circulação urbana e políticas do pedalar*. 2016. 177f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Faculdade de Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2016.
- DE BARROS LARAIA, Roque. *Cultura: um conceito antropológico*. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 1986.
- DUARTE, C. R. *Cultura, subjetividade e experiência: dinâmicas contemporâneas na Arquitetura*. In: Anais do I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pósgraduação em Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, 29 de novembro a 03 de dezembro de 2010.
- _____, Cristiane R. *Moldagem do Lugar; remoldagem do olhar*. In: Duarte, C.R e De Villanova, R. (orgs.) *Novos olhares sobre o lugar: ferramentas e metodologias, da arquitetura à antropologia*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2013, pp.27- 46. Disponível em: <https://lasc.fau.ufrj.br/livros>
- _____, Cristiane. *Ambiência e Qualidade de Vida: Novos Olhares sobre o Espaço Urbano*. Rio de Janeiro: Editora Multidisciplinar, 2019.
- FOUCAULT, Michel. *O corpo utópico, as heterotopias*. São Paulo: n-1 edições, 2013
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 1989.
- GUATTARI, Félix. *Caosmose*. Editora 34, 2012.
- HUIZINGA, J. (2019). *Homo ludens: o jogo como elemento da cultura*. Perspectiva: São Paulo
- JACQUES, Paola Berenstein. *Definições*. In: _____. (Org.). *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade/Internacional Situacionista*. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p. 65-66.
- ROLNIK, Suely; GUATTARI, Félix. *Micropolítica: cartografias do desejo*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2006.
- SENNETT, Richard. *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta*. Editora Record, 2021.
- THIBAUD, Jean-Paul. *Sociologie de l'ambiance*. Paris: Editions de la Villette, 2004.
- _____, Jean-Paul. *A cidade a través dos sentidos*. Cadernos Proarq. Revista de arquitetura e urbanismo do Proarq, n. 18, p. 1-16, 2012.
- TUAN, Y.F. *Espaço e Lugar: A perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.



A MOBILIDADE POR BICICLETA COMO FERRAMENTA DE SUSTENTABILIDADE E ACESSO À CIDADE E À UNIVERSIDADE

Autores³⁰

Resumo

O projeto de extensão “A mobilidade por bicicleta como ferramenta de sustentabilidade e acesso à cidade e à Universidade” foi desenvolvido entre abril de 2024 e abril de 2025, a partir de uma parceria entre a Universidade Federal Fluminense (UFF) e o Município de Niterói, por meio da Coordenadoria Niterói de Bicicleta, e a Pró-Reitoria de Extensão. O principal objetivo foi elaborar um diagnóstico e propor estratégias para incentivar o uso da bicicleta pela comunidade acadêmica da UFF como meio de transporte sustentável e inclusivo. A metodologia adotada incluiu a criação de um grupo de trabalho composto por docentes, técnicos e gestores, além da elaboração de um questionário on-line aplicado à comunidade universitária. O instrumento de pesquisa foi desenvolvido com base em quatro eixos temáticos, i) o perfil dos respondentes; ii) informações direcionadas apenas a quem não utiliza bicicleta; iii) informações direcionadas a usuários de bicicleta; e iv) questões relacionadas a deslocamentos ciclísticos que contemplam a UFF. O questionário obteve 400 respostas, das quais 94,5% indicaram uso da bicicleta. A maior parte dos participantes era composta por discentes (77,3%), com renda de até dois salários mínimos, reforçando o papel da bicicleta como meio acessível de transporte. Cerca de 59% utilizam a bicicleta prioritariamente para se deslocar até a UFF e 42% migraram de modais motorizados, contribuindo para a redução de emissões de gases de efeito estufa. A análise revelou também uma participação equitativa entre gêneros e a necessidade de investimentos em infraestrutura cicloviária nos campi, especialmente em bicicletários e sinalização indicativa para vias de circulação de bicicletas. O projeto incluiu a participação em eventos e ações conjuntas com a comunidade, promovendo a conscientização sobre a mobilidade ativa e sustentável. Os dados coletados oferecem subsídios para políticas públicas e institucionais voltadas à ciclomobilidade. O potencial analítico da pesquisa ainda permite aprofundamentos em correlações entre perfil socioeconômico, hábitos de mobilidade e demandas estruturais.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Bicicleta; Sustentabilidade; Universidade; Acesso; ODS 11.

Agradecimentos

Agradecemos à Universidade Federal Fluminense e ao Município de Niterói, por meio da Coordenadoria Niterói de Bicicleta, pelo apoio institucional e operacional à pesquisa.

³⁰ Antonio Carlos Sá de Gusmão; Bruno Soares Moreira César Borba; Camila Tolêdo; Daniel Henrique Nogueira Dias; Fátima Priscila Morela Edra; Kléber Santos de Mendonça; Graciella Faico; Milena Sampaio da Costa; Paulo Márcio da Silva Schiffini; Werther Holzer; André Brandão; Filipe Simões; Helena Porto; João Pedro Boechat; Juliana Martins; Leila Maribondo; Rafael Pereira; Sofia Oliver



Bibliografia

BRASIL. Ministério das Cidades. **Programa Bicicleta Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/programa-bicicleta-brasil> . Acesso em: 15 maio 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Caderno de Referência para Elaboração: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Coleção Bicicleta Brasil, Programa Brasileiro de Bicicleta – Caderno 1. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acesso em: 29 abril 2025.

TRANSPORTE ATIVO. *Pesquisa do perfil do ciclista no Brasil*. Rio de Janeiro: Transporte Ativo; Observatório da Bicicleta, 2024. Relatório de pesquisa. Disponível em: <https://ta.org.br/perfil/perfil24.pdf>. Acesso em: 29 maio 2025.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP). *Share the Road: Annual Report 2017*. Nairobi: UNEP, 2017. Disponível em: https://www.uncclearn.org/wp-content/uploads/library/sharetheroadannualrepor_2017.pdf. Acesso em: 29 abril 2025.



MOBILIDADE ATIVA, BICICLETA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: EXPERIÊNCIAS EDUCATIVAS EM TEMPOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Gisele Gomes Valle

Resumo

O presente trabalho propõe uma reflexão sobre mobilidade urbana sustentável a partir da experiência educativa do projeto “Segue o Fluxo”, que articula o uso da bicicleta como ferramenta de transformação social e ambiental nas cidades, em consonância com os princípios do desenvolvimento sustentável.

Idealizado em 2020, durante a pandemia da COVID-19, o projeto surgiu como proposta pedagógica voltada ao Ensino Médio, com o objetivo de promover a conscientização sobre mobilidade ativa. Em seu formato remoto, foram produzidos seis vídeos educativos baseados nas fases do Plano São Paulo, além de atividades didáticas via plataformas digitais. Mesmo em cenário de isolamento, o projeto buscou sensibilizar os estudantes sobre a importância da mobilidade urbana sustentável.

Com o retorno das aulas presenciais em 2022, o projeto passou a integrar os Itinerários Formativos no componente curricular “Equilíbrio e Movimento”, conforme a BNCC. A nova fase envolveu atividades interdisciplinares como análise do Perfil do Ciclista Brasileiro 2021, apresentações em grupo, pesquisas em laboratório de informática e rodas de debate. Tais ações contribuíram para o desenvolvimento da competência estatística e para o aprofundamento de temas como desigualdade urbana, direito à cidade, segurança no trânsito e qualidade de vida. Apesar dos desafios, como a limitação no acesso a recursos tecnológicos e as dificuldades de letramento estatístico, o projeto evidenciou a bicicleta como potente agente educativo e instrumento de inclusão. Os estudantes puderam conhecer ações de cicloativismo no Brasil, como o capacete desenvolvido pela Casa La Frida (Salvador/BA), pensado para proteger e abrigar cabelos afros, articulando inovação, cultura e sustentabilidade.

A proposta se alinha à Educação para o Desenvolvimento Sustentável (EDS), conforme a UNESCO (2017), ao estimular decisões conscientes frente a desafios socioambientais. A bicicleta, nesse contexto, desponta como solução acessível para a redução de poluentes, melhoria da saúde pública e democratização da mobilidade.

Dados de São José dos Campos (SP) revelam que, embora 42% das viagens urbanas sejam feitas por automóveis, apenas 3,96% ocorrem por bicicleta (IPPLAN, 2014). Isso evidencia uma infraestrutura ainda voltada ao transporte motorizado. A União de Ciclistas do Brasil (UCB, 2016) destaca que a bicicleta contribui diretamente para o alcance dos 17 Objetivos de



Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Conclui-se que projetos como o “Segue o Fluxo” demonstram o potencial transformador da mobilidade ativa quando integrada a processos educativos críticos, contribuindo para sociedades mais justas, saudáveis e ambientalmente responsáveis.

Palavras-chave: mobilidade ativa; bicicleta; desenvolvimento sustentável; educação básica; cidadania urbana.

Referências

- IPPLAN – Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento de São José dos Campos. Pesquisa Origens e Destinos 2014. São José dos Campos: IPPLAN, 2014.
- UCB – União de Ciclistas do Brasil. A bicicleta e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. 2016. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/>. Acesso em: 08 jun. 2025.
- UNESCO. Educação para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: objetivos de aprendizagem. Brasília: UNESCO, 2017.



ATRAI BIKES: MAIS DADOS PARA MELHORES INFRAESTRUTURAS CICLOVIÁRIAS

Luis Fernando Villaça Meyer

Resumo

O Projeto atrAI Bikes é um projeto detentor do Selo Bicicleta Brasil do Ministério das Cidades, e é realizado através do consórcio entre o Instituto Cordial e as organizações alemãs re:edu e 52North, contando com financiamento da FAPESP e do BMBF alemão, é uma pesquisa internacional que utiliza um conjunto de sensores fixados em bicicletas para coletar parâmetros importantes para a mobilidade urbana, como a distância do tráfego de carros, a qualidade das ciclovias e pontos de perigo durante o trajeto diário. Além dos dados de tráfego, também são mensurados alguns fenômenos ambientais, como temperatura e concentração de poeira fina.

Em meio a preocupações sobre emissões de CO2 e sinistros de trânsito, a mobilidade segura e sustentável é crucial para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Por isso, há um interesse crescente em infraestrutura para bicicletas e é essencial que cidadãos, empresas e governos locais colaborem, com base em dados, para decisões estratégicas. A pesquisa busca capacitar esses grupos em São Paulo (Brasil) e Münster (Alemanha) para coletar e analisar dados relacionados à infraestrutura para bicicletas, com Open Data e Citizen Science. Para tanto, a senseBox, um kit modular para medições ambientais composta por diversos sensores, está sendo adaptado para bicicletas no contexto do projeto: a senseBox Bike.

O Projeto atrAI Bikes se alinha com questões fundamentais da promoção da mobilidade urbana segura e sustentável. O monitoramento de parâmetros como a distância da bicicleta aos outros veículos e a qualidade das ciclovias são informações cruciais e de grande importância para políticas públicas voltadas à ciclomobilidade, integrando e promovendo uma maior inclusão dessas infraestruturas no planejamento espacial e territorial urbano.

O atrAI Bikes também desempenha um papel crucial na conscientização social sobre os impactos negativos do uso excessivo de automóveis nas cidades. Ao evidenciar a importância de alternativas de transporte não motorizadas, como a bicicleta, e ao possibilitar a coleta de dados sobre a qualidade do ar e a emissão de poluentes, a pesquisa contribui no embasamento de políticas públicas e privadas de redução dos índices de emissão de poluentes e, conseqüentemente, para a melhoria da qualidade de vida e das condições de saúde da população urbana. Essas ações reforçam a necessidade de integração de políticas públicas que priorizem a mobilidade cicloviária, promovendo um ambiente urbano mais saudável e sustentável.

Palavras-chave: Ciclomobilidade; mobilidade sustentável; sensoriamento; dados abertos; ciência



cidadã; políticas públicas.

Agradecimentos

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e Ministério Federal Alemão de Educação e Pesquisa (BMBF)

Referências

ATRAI BIKES. *Atrai Bikes*. Disponível em: <https://atrainbike.com/pt>. Acesso em: 28 maio 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. *atrainbike: mais dados para melhores infraestruturas cicloviárias*.

Disponível em:

<https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/programa-bicicleta-brasil/habilitadas/atrainbike-mais-dados-para-melhores-infraestruturas-cicloviarias>. Acesso em: 28 maio 2025.



DA EXTENSÃO À PESQUISA: A ROTA CAIÇARA COMO TRAJETÓRIA DE INOVAÇÃO SOCIAL E CIENTÍFICA NO LITORAL PARANAENSE

Silvana Nakamori³¹

José Carlos Assunção Belotto³²

José Pedro da Ros³³

Fabio Carminati³⁴

Dhyogo Miléo Taher³⁵

Kristie Kaminski Krüger³⁶

José Viriato Coelho Vargas³⁷

André Bellin Mariano³⁸

Resumo

Esta síntese aborda a conexão de três iniciativas da Universidade Federal do Paraná (UFPR), o Programa Ciclovida (2008), o Projeto Rota Caiçara de Cicloturismo – RCC (2020) e o Projeto Conecta Caiçara (2024), como exemplos de articulação entre extensão universitária, pesquisa científica e inovação social. O Programa e os projetos têm base em temas como mobilidade ativa, desenvolvimento territorial sustentável, turismo de base comunitária e empoderamento feminino por meio de tecnologias sociais, evidenciando como experiências de extensão, enraizadas em demandas concretas, podem evoluir para projetos de pesquisa financiados por editais nacionais. Metodologias como pesquisa-ação, cicloetnografia e escuta comunitária são centrais nesse percurso, fundamentado em políticas públicas como a Rede Trilhas de longo curso, a Grande Reserva da Mata Atlântica, a legislação nacional de mobilidade urbana e nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

A integração entre ensino, pesquisa e extensão, prevista no artigo 207 da Constituição Federal e na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, é reafirmada como princípio estruturante das universidades públicas. No entanto, essa integração ainda enfrenta entraves em sua concretização prática. Nesse contexto, a extensão universitária, frequentemente relegada a um papel secundário, é aqui reposicionada como catalisadora de inovação social e pesquisa

³¹ UFPR, silvana@ufpr.br, @ciclovidaufpr, @conectacaicara.ufpr, @i9ufpr

³² UFPR, belotto@ufpr.br, @ciclovidaufpr

³³ UFPR, zdaros@gmail.com, @rotacaicaradecicloturismo

³⁴ UFFS, fabio.carminati@uffs.edu.br, @pedalarparaque, @carminatiprofessor

³⁵ UFPR, dhyogo@ufpr.br, @i9ufpr

³⁶ UFPR, kristie.kuster@ufpr.br, @conectacaicara.ufpr

³⁷ UFPR, viriato@ufpr.br, @npdeasufpr

³⁸ UFPR, andrebmario@ufpr.br, @cptufpr, @conectacaicara.ufpr, @talentosemfronteiras, @iniciativastartupexperience, @tecnologia.ufpr, @aceleradora.ufpr, @pitchday.ufpr, @i9ufpr



aplicada, ao identificar necessidades territoriais, mobilizar diversos atores sociais e propor soluções contextualizadas. A experiência dos projetos da UFPR demonstra que a extensão pode atuar como campo de experimentação e ação direta, enquanto a pesquisa contribui com a sistematização e disseminação do conhecimento gerado.

Destaca-se também outro projeto da UFPR “Iniciativa Startup Experience”, que complementa esse modelo ao integrar metodologias ativas de ensino, como o Problem-Based Learning (PBL) e a aprendizagem baseada em projetos, com a promoção do empreendedorismo social. A criação de startups voltadas a desafios reais, como o “Trajeto Livre”, voltado à mobilidade de pessoas com deficiência visual, exemplifica como a articulação entre extensão, ensino e pesquisa pode gerar soluções inovadoras, inclusivas e sustentáveis.

O Conecta Caiçara, por sua vez, constitui o braço tecnológico da RCC. Seu objetivo principal é aproximar meninas e mulheres das áreas das engenharias e tecnológicas, promovendo o intercâmbio entre pesquisadores universitários, professoras e alunas do ensino médio do litoral paranaense. Entre os produtos em desenvolvimento destacam-se o Museu Virtual da Rota Caiçara e as Cicloparagens, que aliam inovação, inclusão e valorização cultural.

Entre os impactos esperados, destacam-se o fortalecimento de comunidades tradicionais (caiçaras, indígenas e quilombolas), a valorização de saberes locais e a criação de arranjos produtivos sustentáveis. O uso de metodologias participativas, como escuta comunitária e prototipagem rápida, reforça o papel da universidade como mediadora de processos sociais transformadores.

Assim, o percurso que atrela o Ciclovida, a RCC e o Conecta Caiçara, demonstra o potencial da extensão universitária, integrada à pesquisa e ao ensino, para gerar conhecimento relevante, promover inclusão e contribuir com o desenvolvimento sustentável. A proposta da RCC, alinhada a diversos ODS (1 a 17), constitui um modelo replicável de inovação social ancorado na mediação universitária.

Palavras-chave: Extensão Universitária; Empoderamento Feminino; Desenvolvimento Sustentável; Cicloturismo; Inovação Tecnológica.

Agradecimentos:

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio concedido por meio do processo 440199/2024-7, “Projeto Conecta Caiçara: empoderamento e inovação através do cicloturismo no litoral paranaense”. Este foi contemplado no âmbito do edital CNPq/MCTI/MMulheres nº 31/2023 – Meninas nas Ciências Exatas, Engenharias e Computação. Esse apoio tem sido determinante para consolidar e ampliar as ações que promovem a divulgação científica, fortalecem o engajamento comunitário e impulsionam práticas educacionais inovadoras.



Referências

- DA ROS, J. P.; BELOTTO, J. C. A. Rota Caiçara de Cicloturismo: turismo regenerativo, base comunitária e conexão entre unidades de conservação da Mata Atlântica. *Revista Turismo: Estudos & Práticas*, v. 13, n. 1, p. 1–27, 2024.
- MARIANO, A. B.; SANTIAGO SILVA, F. Jr; SEVERO, I. A.; KOLLROSS, E.; VARGAS, J. V. C. Startup Experience Initiative: a modern approach to integrating education, research, entrepreneurship, and soft skills training. In: *27th ABCM International Congress of Mechanical Engineering – COBEM 2023*, Florianópolis, 2023. p. 1–12.
- NAKAMORI, S. Ciclomobilidade como fomento à mobilidade sustentável: análise aplicada na legislação do Brasil, estados brasileiros e municípios do estado do Paraná. 2023. 346f. Tese (Doutorado em Planejamento e Governança Pública) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2023.
- NAKAMORI, S. Programa Ciclovida como política de mobilidade urbana sustentável: estudo empírico na Universidade Federal do Paraná. 2015. 230f. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Governança Pública) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2015.



EVOLUÇÃO DE PERFIL CICLISTA

Mariana Oliveira da Silveira

Daniel Arraes de Alencar Valença

Resumo

A pesquisa "Evolução do Perfil Ciclista" realizada entre 2015 e 2024 pela AMECICLO em parceria com Transporte Ativo e LABMOB UFRJ traçou um perfil detalhado dos ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte cotidiano em Recife. Realizada em quatro edições (2015, 2018, 2021 e 2024), a pesquisa entrevistou progressivamente mais ciclistas, atingindo 750 entrevistas nas últimas duas edições.

O estudo revelou mudanças significativas e tendências consistentes no comportamento dos ciclistas ao longo dos anos. Um dos achados mais relevantes é o principal motivo de utilização da bicicleta: mais da metade dos entrevistados (cerca de 52%) afirmaram usá-la por ser "mais rápida e prática", contradizendo a ideia difundida de que a bicicleta é apenas uma alternativa para quem não pode pagar pelo transporte público. A pesquisa também revelou que questões ambientais são menos decisivas na escolha desse meio de transporte, embora aspectos econômicos e de saúde sejam significativos, especialmente entre pessoas de maior idade e maior renda.

A infraestrutura cicloviária continua sendo um ponto crítico: em 2024, 64% dos entrevistados afirmaram que pedalaria mais frequentemente caso houvesse mais e melhores ciclovias e bicicletários. Outro problema relevante apontado pelos ciclistas é a insegurança no trânsito, diretamente ligada à falta de respeito dos motoristas por quem pedala.

A pesquisa também destacou que a maioria das viagens diárias feitas por ciclistas dura entre 10 e 30 minutos, com o destino mais comum sendo o trabalho, embora tenha havido crescimento no uso para deslocamentos para compras e atividades sociais. O estudo também indicou que cerca de um quarto dos ciclistas sofreu algum tipo de sinistro de trânsito nos últimos anos, apontando para a necessidade urgente de políticas mais eficazes de segurança viária.

Quanto ao perfil demográfico, predominam ciclistas adultos jovens, com maior concentração na faixa etária de 25 a 34 anos, e com ensino médio completo. Há uma perceptível mudança no perfil de gênero e raça dos ciclistas, evidenciando um crescimento gradual da diversidade entre os usuários da bicicleta em Recife.

Ao analisar dados nessa série histórica, percebe-se algumas questões, como que o crescente aumento da estrutura cicloviária tem fidelizado as pessoas que já usavam a bicicleta como modo de transporte, uma vez que a maioria destas pedala há mais de 10 anos. No entanto, a precariedade das estruturas não tem atraído novas pessoas para pedalar. Além disso, percebe-se



que a chegada das estruturas mudou o imaginário de quem pedala, sendo a requisição destas como solução para segurança o maior pedido nos últimos anos, enquanto nas primeiras edições eram outras as preocupações de quem pedala.

Esses dados são cruciais para embasar políticas públicas que promovam a mobilidade ativa, buscando tornar Recife uma cidade mais humana, segura e sustentável, alinhada às demandas reais dos ciclistas.

Palavras-chave: mobilidade ativa, perfil ciclista, infraestrutura cicloviária, segurança no trânsito, cicloativismo.

Bibliografia

AMECICLO – Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife. Evolução de Perfil Ciclista. Recife: Ameciclo, 2025. Disponível em: documentos.ameciclo.org . Acesso em: 27 maio 2025.



JUDICIALIZANDO A LUTA! INDO ATRÁS DE UM RECIFE SEGURO!

Daniel Arraes de Alencar Valença

Flora Oliveira Da Costa

Isabel Lima De Oliveira Seve

Rachel Gesteira Ferraz Cezar

Resumo

A Ação Civil Pública movida pela Ameciclo, apresentada como uma das mais contundentes estratégias recentes de incidência política e jurídica em defesa da vida no trânsito, representa uma síntese do acúmulo de dados, articulações e mobilizações construídas pela sociedade civil para enfrentar a omissão do poder público municipal no Recife. A ação, ajuizada em maio de 2025, cobra o cumprimento da Lei Municipal nº 18.887/2021, especialmente o artigo 34, que determina a redução dos limites de velocidade conforme a hierarquia viária da cidade, com fiscalização eletrônica permanente e sinalização adequada.

O processo tem como base técnica os dados produzidos pela própria Ameciclo ao longo de mais de uma década — como os relatórios de contagem de ciclistas e as pesquisas de perfil —, além de análises sobre a distribuição e a gravidade dos sinistros de trânsito na cidade. Entre 2022 e 2024, observou-se um aumento expressivo nas mortes de ciclistas e pedestres em vias com limites de 60 km/h, contrariando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da ONU e da legislação municipal. As 10 vias mais perigosas concentram quase 30% das ocorrências fatais, apesar de representarem apenas 4% da malha viária.

Mesmo com reiterados pedidos de informação, manifestações públicas, audiências e participação em espaços institucionais, a Prefeitura do Recife não efetivou a sinalização exigida por lei, tampouco implementou medidas de fiscalização contínua. A negligência resultou não apenas no agravamento dos riscos viários, mas também em um cenário de desrespeito à memória das vítimas e à participação social.

Nesse contexto, a proposta da roda de conversa no Bicultura é discutir os limites e as potências da judicialização como estratégia de ação política. A ideia é compartilhar com coletivos, pesquisadoras e militantes de outras cidades como a produção de dados e memória pode fortalecer a atuação jurídica, dando visibilidade aos direitos coletivos violados — como o direito à vida e à mobilidade segura. A ação ainda requer indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 1 milhão, a ser revertido para ações pedagógicas, de memória e monitoramento de políticas públicas, reafirmando o compromisso da Ameciclo com a justiça social e a mobilidade ativa.

Mais do que uma petição jurídica, a ação é expressão de um ciclo de mobilização e luta por cidades mais humanas. É, por isso, um tema urgente para o Bicultura: para refletirmos



coletivamente sobre como transformar o luto em luta, a omissão em política, e os dados em defesa da vida.

Palavras-chave: Segurança viária, Velocidade urbana, Judicialização, Mobilidade ativa, Direito à cidade



JOINBIKE - PROMOVENDO SAÚDE, SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE SOBRE DUAS RODAS

Fábio A. dos S. Silva³⁹

Eduardo L. Takao⁴⁰

Antônio E. Kloc⁴¹

Amanda Y. Kudo⁴²

Gustavo A. K. de Lima⁴³

Mariana Mara de Magalhães⁴⁴

Victor Lorenzo⁴⁵

Vitória Vieira⁴⁶

Tadeu Saldanha

Resumo

Em um contexto de elevada insegurança viária, a adoção da bicicleta é freada por estatísticas alarmantes. Dados oficiais apontam cerca de 4 ciclistas mortos por dia no Brasil (mais de 15 mil ao todo na última década) e quase 443 mil ocorrências de furto/roubo de bicicletas em 2021. Esses números demonstram que muitos brasileiros deixam de pedalar por medo de acidentes, violência e furtos, apesar dos benefícios sociais ambientais do pedal.

Os pedais coletivos surgem como alternativa para segurança e sociabilidade. Pedalar em grupo reduz drasticamente os riscos de atropelamentos, colisões e assaltos, já que “a união faz a força” no trânsito. Além disso, promove interação social, amizade e suporte mútuo entre ciclistas. No entanto, hoje é difícil encontrar esse apoio: participar de pedais coletivos depende de conhecer outros ciclistas de antemão, realidade que não atinge a maioria. Essa lacuna evidencia a necessidade de ferramentas que conectem ciclistas de forma intuitiva, rápida e eficaz.

Nesse cenário, o projeto JoinBike propõe uma solução inovadora: um aplicativo que conecta ciclistas para formar grupos de pedal de acordo com interesses e níveis semelhantes. Desenvolvido por estudantes e pesquisadores do IFPR (Instituto Federal do Paraná), o JoinBike busca funcionar como uma rede social do ciclista, proporcionando que os ciclistas possam se unir para pedalar em grupos e, conseqüentemente, tenham mais segurança. O app ainda incorporará

³⁹ Instituto Federal do Paraná (IFPR)

⁴⁰ Instituto Federal do Paraná (IFPR)

⁴¹ Instituto Federal do Paraná (IFPR)

⁴² Instituto Federal do Paraná (IFPR)

⁴³ Babson College (USA)

⁴⁴ Instituto Federal do Paraná (IFPR)

⁴⁵ Instituto Federal do Paraná (IFPR)

⁴⁶ Instituto Federal do Paraná (IFPR)



funcionalidades exclusivas para mulheres, como o módulo “CicloSegura”, reduzindo a desigualdade de gênero no ciclismo.

Mesmo antes do app ser lançado, o JoinBike já tem atuado ativamente para fortalecer o ciclismo no Brasil. Através do nosso canal no WhatsApp (com 350 participantes), do nosso Instagram (que já conta com mais de 3.500 seguidores) e do site do JoinBike, divulgamos diariamente os pedais que estão acontecendo em Curitiba e Região Metropolitana, conectando inúmeros ciclistas até o momento. Simultaneamente, também organizamos eventos ciclísticos em parceria com prefeituras, tais como o “Pedala JoinBike” (Colombo-PR, com apoio da Prefeitura, do IFPR e do Sebrae) e o “Cicloturismo Quitandinha”, em parceria com a prefeitura de Quitandinha, os quais envolveram centenas de ciclistas de todas as idades, fortalecendo o movimento pela mobilidade ativa. Essas iniciativas aumentaram a visibilidade do projeto e criaram uma rede de usuários engajados que aguardam ansiosamente pelo lançamento da nossa plataforma.

O JoinBike se alinha diretamente a vários Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial os ODS 3, 4, 5, 10, 11 e 13, ao promover saúde, educação, igualdade de gênero, redução das desigualdades, cidades mais sustentáveis e combate às mudanças climáticas. Por conta do seu enorme impacto social, o projeto já foi apresentado nas melhores universidades do mundo, Harvard e MIT (nos EUA), foi eleito como a 2º melhor inovação em mobilidade do Brasil no “Parque da Mobilidade Urbana” (em São Paulo) e foi nomeado como um dos 30 melhores projetos sustentáveis do mundo pelo “The Earth Prize” (Suíça), além de ter tido a honra de participar do Bicicultura 2023 (em Florianópolis), promovendo amplamente a conscientização sobre o uso seguro, inteligente e coletivo da bicicleta.

Palavras-chave: Segurança; Aplicativo; Trânsito; Mobilidade Urbana; Inovação.

Agradecimentos:

Instituto Federal do Paraná (IFPR) e Governo Estadual do Paraná.

Referências

- SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. *Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade*. Revista de Direito da Cidade, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 113-137, 31 jan. 2022. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/52895>. Acesso em: 12 jun. 2025. scielo.br
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Em 2021, 4,0% dos domicílios do país tinham pelo menos uma vítima de furto*. Rio de Janeiro: IBGE, 7 dez. 2022. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/35759-em-2021-4-0-dos-domicilios-do-pais-tinham-pelo-menos-uma-vitima-de-furto>. Acesso em: 12 jun. 2025. agenciadenoticias.ibge.gov.br
- BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção Primária à Saúde. Departamento de Promoção da Saúde. *Guia de Atividade Física para a População Brasileira*. Brasília: Ministério da Saúde, 2021.



Disponível em:
http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_atividade_fisica_populacao_brasileira.pdf. Acesso em:
12 jun. 2025.

PAINEL INTERGOVERNAMENTAL DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS (IPCC). Relatório de Avaliação Climática, 2024. Acesso em: 12 jun. 2025.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM). Brasília: Ministério da Saúde, 2024. Acesso em: 12 jun. 2025.



MOBILIDADE URBANA EM CONJUNTOS HISTÓRICOS: DESAFIOS DE PRESERVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NO SÍTIO PATRIMÔNIO MUNDIAL DE DIAMANTINA - MG

Raquel Andretto
Guilherme F. D. C. Varajão

Resumo

Diamantina, tombada pelo IPHAN e reconhecida como Patrimônio Cultural da Humanidade (UNESCO), vive hoje o dilema entre preservar seu conjunto arquitetônico do período colonial — caracterizado por ruas estreitas, íngremes e calçadas de rochas quartzíticas — e atender às crescentes demandas de mobilidade da população, sendo sede microrregional. Este estudo, sendo parte de uma pesquisa no âmbito do programa de pós-graduação em Ciências Humanas da UFVJM, objetiva (i) caracterizar os padrões de deslocamento em área protegida e (ii) avaliar a compatibilidade das intervenções viárias propostas com o arcabouço legislativo-patrimonial vigente.

A pesquisa baseia-se em um questionário municipal aplicado em 2025, com 614 respondentes. Os dados foram tratados por estatística descritiva e análise cartográfica, quantificando origem–destino, modo de transporte, distância e motivos de viagem. A revisão normativa abrange UNESCO, IPHAN, Plano Diretor e legislação de mobilidade e patrimônio.

Resultados preliminares:

Modal predominante: automóvel particular (48,4 %), seguido de deslocamentos a pé (28,5 %). Apenas 34,5 % dos residentes utilizam transporte público em alguma frequência.

Padrão espacial: fluxo majoritário de bairros periféricos para o centro histórico, com média de 3,5 km por viagem relacionada predominantemente ao setor de serviços.

Ineficiências: apesar da curta distância, os tempos de viagem são elevados em razão da topografia acentuada e das características da malha viária, estreita e com problemas de capilaridade, gerando congestionamentos, desconforto e conflito entre pedestres e veículos.

Risco patrimonial: propostas recentes de asfaltamento ameaçam a integridade do calçamento histórico, podendo infringir diretrizes da UNESCO/IPHAN.

Caminhos conciliatórios: (a) alargamento e requalificação de calçadas para incentivar deslocamentos pedonais; (b) fortalecimento da oferta e atratividade do transporte coletivo; (c) estímulo a modos alternativos, como bicicleta; (d) adoção de revestimentos compatíveis com a estética histórica e requisitos de drenagem; e (e) criação de zonas de acesso restrito restrito a automóveis no núcleo protegido.



Este diagnóstico inicial subsidia uma matriz decisória que equilibra eficiência de mobilidade, qualidade de vida e salvaguarda patrimonial, podendo ser referência replicável a outros conjuntos históricos brasileiros.

Palavras-chave: mobilidade sustentável; patrimônio cultural; planejamento urbano; UNESCO, IPHAN; cidades históricas.

Referências

- FUBINI, Filippo, Analisi dell'impatto della ZTL sulla distribuzione delle attività commerciali: il caso studio di Torino (Dissertação de Mestrado), 2020. Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Gestionale, Politecnico di Torino, 2020
- GREGORI, Lucio et al. Tarifa zero: a cidade sem catracas. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.
- VILLAÇA, Flávio. O território e a dominação social. In: Margem Esquerda, número 24. São Paulo: Boitempo, 2015.
- SANTOS, Milton. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2012.
- Werneck, Gustavo. Diamantina atira pedras no título mundial da Unesco, Estado de Minas, Belo Horizonte, 5 de maio de 2025. <https://www.em.com.br/gerais/2025/05/7136075-diamantina-atira-pedras-no-titulo-mundial-da-unesco.htm> l. Acesso dia 27/05/2025



PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO: O QUE SAIU DO PAPEL? AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO A MALHA CICLOVIÁRIO DO RECIFE E DA QUALIDADE DE SUAS ESTRUTURAS APÓS FIM DA VIGÊNCIA DO PDC/RMR

Gustavo de Araújo Barros⁴⁷

Resumo

As políticas de mobilidade urbana têm um papel crucial na determinação das condições de vida nas cidades. A compreensão dessas políticas e suas implicações é essencial para a avaliação do impacto de decisões pretéritas nas condições atuais, sobretudo as atreladas à mobilidade ativa, em especial a infraestrutura cicloviária.

O estudo apresenta uma análise comparativa entre a malha cicloviária por tipologia do planejado no Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife (PDC/RMR) e a malha cicloviária existente da cidade do Recife até 2023, considerando tanto aspectos quilométricos quanto espaciais.

Tal análise se justifica pelo término dos dez anos de vigência (2014-2024) do PDC/RMR, o que requer uma avaliação de suas metas. Os resultados obtidos pela análise georreferenciada, como pela análise dos dados disponíveis, demonstram que a malha cicloviária atual do Recife, em termos quilométricos de tipologias, não contempla totalmente o definido no PDC/RMR e diverge das diretrizes estabelecidas no plano e outros marcos legais da mobilidade urbana. Também foi constatado como a disposição espacial da malha existente contempla parcialmente o definido no PDC/RMR, revelando que o plano não foi implantado integralmente em seus 10 anos de vigência. Grande parte da malha cicloviária existente se encontra fora do definido no PDC/RMR, indo contra os preceitos da necessidade de uma rede cicloviária integrada e segura.

Palavras-chave: Planejamento; mobilidade; bicicleta; malha cicloviária; Recife.

Bibliografia

ALVES, P.; RAIA, A.A.J. Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil. São Carlos: Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana PPGEU, 2010.

AMAR, G. Mobilités urbaines – éloge de la diversité et devoir d'invention. Paris: Éditions de l'aube, 2004.

ANTP/BNDES. Integração nos transportes públicos. Série de cadernos técnicos - volume 5. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/844ED48C-AD51-4C8EA50C-15B4E13548EE.pdf. Acesso em: 28 jun. 2024.

⁴⁷ gustavo.araujobarros@ufpe.br - Universidade Federal de Pernambuco



- ARIES, Prefeitura do Recife, Porto Digital.** Recife 500 Anos [Online]. Disponível em: <http://www.rec500.org.br/>. Acesso em: 03 jul. 2023.
- ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO RECIFE. AMECICLO.** Observatório cicloviário. Recife-PE. Disponível em: <https://dados.ameciclo.org/observatorio>. Acesso em: 06 jul. 2023.
- ASCHER, F.** Os novos princípios do urbanismo. Tradução de N. Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BAIARDI, Y.C.L.** O papel da microacessibilidade na mobilidade urbana: o caso da estação de trem Santo Amaro na cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.
- BAIARDI, Y.C.L.** Nó de transporte e lugar: dilemas, desafios e potencialidades para o desenvolvimento de um hub urbano de mobilidade. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.
- BANISTER, D.** The sustainable mobility paradigm. In: Transport Policy, v. 15, p. 73-80, 2007.
- BATALHA, Y.; PORTUGAL, L.** Os fatores intervenientes no uso da bicicleta: uma revisão a partir da mobilidade sustentável. In: 33º Congresso de Ensino e Pesquisa em Engenharia de Transportes. [s.d.]. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/337608655_OS_FATORES_INTERVENIENTES_NO_USO_DA_BICICLETA_UMA_REVISAO_A_PARTIR_DA_MOBILIDADE_SUSTENTAVEL. Acesso em: 29 jun. 2024.
- BOGOTÁ.** Cicloinfraestructura y señalización segura para ciclistas en Bogotá. Disponível em: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/cicloinfraestructura-y-senalizacion-segura-para-ciclistas-en-bogota>. Acesso em: 31 ago. 2024.
- BRASIL.** Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 30 jun. 2023.
- CARVALHO, Carlos H. R.** Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões. Relatório IPEA para discussão, 2016.
- CÂMARA, P.** Gerência da mobilidade: a experiência da Europa. In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte ANPET XII, Fortaleza, Brasil, 1998.
- CRUZ, M. F.** Fortaleza em uma década de ação pela segurança no trânsito. Painel da Segurança Viária. Ciclo 2021/2022. Working Paper. São Paulo: Instituto Cordial, 2022. Disponível em: <https://p2.institutocordial.com.br/psv-135-wp-fortaleza-decada-seguranca-viaria>. Acesso em: 12 jul. 2023.
- CTTU.** Relatório anual de segurança viária do Recife 2022. Recife, 2022. Disponível em: <https://cttu.recife.pe.gov.br/relatorios-anuais-de-seguranca-viaria>. Acesso em: 25 mar. 2025.
- CTTU.** Relatório preliminar de segurança viária do Recife 2023. Recife, 2024. Disponível em: <https://cttu.recife.pe.gov.br/relatorios-preliminares-de-seguranca-viaria>. Acesso em: 29 mar. 2025.
- FORTALEZA.** Malha cicloviária. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menuprogramas/malha-ciclovi%C3%A1ria.html>. Acesso em: 31 ago. 2024.
- IBGE.** Cidades. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/niteroi/panorama>. Acesso em: 31 ago. 2024.



IBGE. Panorama de Recife. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/recife/panor>

ICPS RECIFE. Mapa: Plano Diretor Cicloviário (2014) - Redes Cicloviárias Metropolitana e Complementar.

Base de dados. Disponível em: <http://icps.recife.pe.gov.br/node/61205>. Acesso em: 31 ago. 2024.

PERNAMBUCO. Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana de Recife. Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria das Cidades (SECID), Recife, 2014.

RECIFE. Malha cicloviária do Recife. Base de dados. Disponível em: <http://dados.recife.pe.gov.br/ne/dataset/malha-cicloviaria-do-recife/resource/a76b2f7a-1431-4db6-ac13-d4c6afd43d01>. Acesso em: 17 maio 2024



CICLOTURISMO EM MOVIMENTO: A FORÇA DA MOBILIDADE ATIVA NO TURISMO CONTEMPORÂNEO

Thamara França Jardim Soares⁴⁸

Fátima Priscila Morela Edra⁴⁹

Resumo

O uso da bicicleta em Seropédica, município localizado na Baixada Fluminense do estado do Rio de Janeiro, ultrapassa sua função tradicional como meio de transporte. A prática cotidiana do ciclismo, se configura como um elemento estruturante da vivência urbana e da identidade local. Neste contexto, o presente trabalho teve como objetivo analisar de que forma a mobilidade ativa em Seropédica, marcada pela expressiva presença de ciclistas, constitui um espaço social propício ao desenvolvimento do cicloturismo. Buscando compreender as dinâmicas de apropriação do território urbano e sua transformação em destino turístico a partir do uso da bicicleta.

A principal base para a análise foi a *Pesquisa do Perfil do Ciclista (PPC)*⁵⁰, coordenada nacionalmente pela Associação Transporte Ativo em parceria com o Observatório das Metrôpoles e sob a coordenação das autoras na cidade de Seropédica. A pesquisa, de natureza quantitativa e caráter transversal repetido, foi aplicada pela primeira vez em Seropédica no ano de 2024, por meio da aplicação de 429 questionários com ciclistas locais e de passagem. Os dados foram coletados em locais estratégicos de grande fluxo de ciclistas, como praças, ciclovias e centros comerciais, e foram complementados por interações informais com a população e com visitantes cicloturistas (Transporte Ativo, 2024).

A topografia predominantemente plana e a deficiência histórica no transporte público municipal contribuíram para a população adotar a bicicleta como principal meio de deslocamento. Ao longo dos anos, mesmo com a popularização dos automóveis, o hábito de pedalar manteve-se culturalmente enraizado. A PPC (2024) confirmou essa tendência ao indicar que 76,5% dos ciclistas utilizam a bicicleta entre cinco e sete dias por semana, índice superior ao observado em cidades com maior infraestrutura cicloviária, como Niterói (74,6%) e Rio de Janeiro

⁴⁸ Mestranda em Turismo. Universidade Federal Fluminense. Lattes: <https://lattes.cnpq.br/6728204897053953>. E-mail: thamaraf@id.uff.br.

⁴⁹ Doutora em Ciência Política. Professora Assistente no Programa de Pós-graduação em Turismo da Universidade Federal Fluminense. Lattes: <https://lattes.cnpq.br/1335801032091086>. E-mail: fedra@id.uff.br.

⁵⁰ Pesquisa Transversal Repetida, desenvolvida nos anos de 2015, 2018, 2021 e 2024 realizada/coordenada nacionalmente pelo Transporte Ativo, Laboratório de Mobilidade Sustentável (LabMob/UFRJ) e Observatório das Metrôpoles que contam com parceria de grupos e/ou pessoas nas cidades para sua aplicação e desenvolvimento. No caso da cidade de Seropédica, foi a primeira vez em que foi realizada por meio da parceria com o grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA).



(69,4%). Tais dados indicam a existência de um “movimento orgânico” de ciclomobilidade, desenvolvido independentemente de investimentos públicos estruturados.

A bicicleta é utilizada de forma multifuncional em Seropédica, abrangendo finalidades como lazer, trabalho, estudo e compras. Apesar da ampla adesão, os principais desafios identificados pelos ciclistas são a ausência de infraestrutura cicloviária adequada e a carência de ações educativas no trânsito (PPC, 2025). Esses fatores impõem limites à consolidação plena da mobilidade ativa e ao seu aproveitamento como vetor turístico.

O cenário apresentado revela um forte potencial para o desenvolvimento do cicloturismo. A cidade integra a região turística Baixada Verde (TurisRio, 2025), caracterizada por atrativos naturais e históricos. A presença de cicloturistas⁵¹ relatam a tranquilidade das paisagens rurais e a familiaridade da população com o uso da bicicleta. Iniciativas como o grupo “Pedala Seropédica” organizam eventos ciclísticos que atraem visitantes e movimentam a economia local. Como destacam Edra e Vasconcellos (2024), cidades que apostam na mobilidade ativa tendem a obter reconhecimento por sua qualidade de vida e sustentabilidade, tornando-se destinos atrativos ao turismo ativo.

Portanto, a base espontânea e consolidada da ciclomobilidade em Seropédica configura um alicerce estratégico para o desenvolvimento do cicloturismo. A valorização do território, aliada ao incentivo à mobilidade ativa, pode transformar a realidade urbana da cidade, promovendo inclusão, sustentabilidade e novas oportunidades econômicas.

Palavras-chave: Ciclismo urbano; Turismo ativo; Estudo transversal repetido

Referências

- EDRA, F. P. M.; VASCONCELLOS, M. B. Métricas para análise do turismo ativo em destinos turísticos com base no design urbano. *Turismo: Visão e Ação*, Balneário Camboriú, SC, v. 26, e20150, jan./dez. 2024. DOI: 10.14210/tva.v26.20150.
- TURISRIO. *Seropédica*. Secretaria de Estado de Turismo do Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: <https://www.turismo.rj.gov.br/cidades/seropedica/>. Acesso em: 15 maio 2025.
- TRANSPORTE ATIVO. *Perfil do ciclista brasileiro 2024*. Rio de Janeiro: Transporte Ativo, 2024. Disponível em: <https://ta.org.br/perfil/perfil24.pdf>. Acesso em: 15 maio 2025.

⁵¹ Cicloturistas entrevistados na Pesquisa do Perfil do Ciclista, 2024



MICROMOBILIDADE NO RIO DE JANEIRO: RISCO COMPARTILHADO, LUCRO CONCENTRADO

Vivi Zampieri⁵²

Resumo

Este trabalho investiga criticamente a expansão da micromobilidade na cidade do Rio de Janeiro, abordando como uma solução de mobilidade urbana — necessária, legítima e promissora — tem sido apropriada pelo mercado em um contexto de ausência regulatória. Inspirados na crítica de Guerreiro Ramos à racionalidade instrumental, argumentamos que o que poderia ser um benefício coletivo tornou-se uma fonte de lucro privado com custos sociais amplamente distribuídos, especialmente entre os mais vulneráveis.

Bicicletas e patinetes elétricos, como outros modais de micromobilidade, são bem-vindos quando regulamentados com foco no interesse público. No Rio, porém, sua expansão segue a lógica de mercado, ignorando políticas como o CicloRio, que permanece sem execução efetiva. A Resolução CONTRAN nº 996/2023 evidenciou essa omissão: diante da incapacidade de fiscalizar normas já existentes, a prefeitura permite a circulação desordenada desses veículos, sem garantir segurança, planejamento urbano ou justiça no uso do espaço público.

A metodologia da pesquisa combina análise documental, levantamento estatístico de sinistros viários, revisão bibliográfica e fundamentação teórica crítica, com base em autores como Marx, Ermínia Maricato, Guerreiro Ramos e Leonardo Veiga. Os dados do DATASUS e do IBGE foram triangulados com normas e observações de campo, permitindo identificar tendências preocupantes: desde a publicação da resolução federal, houve um aumento de 702% nos acidentes envolvendo ciclomotores.

O estudo revela como a omissão do Estado colabora para a socialização dos riscos — como acidentes, insegurança viária e sobrecarga no sistema público de saúde — ao passo que os lucros da comercialização desses veículos se concentram nas mãos de empresas e redes de distribuição sem qualquer compromisso com a coletividade. A desarticulação entre CET-Rio, SMTR, Detran-RJ e Guarda Municipal expõe uma falência na governança urbana, agravada pela falta de planejamento territorial e políticas integradas.

A população que mais depende de bicicletas — justamente aquela excluída do sistema formal de transporte — é também a mais afetada pelos riscos dessa lógica desregulada. A crise

⁵² Membro da Comissão de Segurança no Ciclismo do Rio, criadora do projeto Bike na Pista, especialista em política e planejamento urbano, Observadora Certificada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, Prefeita da bicicleta na Cidade do Rio de Janeiro pela BYCS, pós-graduanda em Gestão Pública no IPPUR/UFRJ www.bikenapista.com.br [instagram.com/vivizampieri.rio](https://www.instagram.com/vivizampieri.rio) e-mail: vivi@bikenapista.com.br



da micromobilidade, portanto, não é técnica, mas política. É expressão de uma racionalidade que normaliza a precarização da mobilidade nas periferias e transforma mortes evitáveis em externalidades da “modernização”.

Concluimos que é urgente reverter esse quadro por meio de uma governança intersetorial, contínua, territorializada e com participação ativa da sociedade civil. A micromobilidade deve ser tratada como um direito social, e não como privilégio mercadológico. Sem essa virada, o que se vende como inovação urbana continuará sendo, na prática, mais uma forma de desigualdade estruturada pelo abandono estatal.

Palavras-chave: micromobilidade; políticas públicas; mobilidade urbana; ciclomotores; planejamento urbano.

Agradecimentos

Agradeço às organizações Multiplicidade, UCB e ITDP Brasil, bem como aos ativistas Renata Falzoni e Zé Lobo, cujas trajetórias e ações foram fundamentais para a construção crítica deste trabalho.

Referências

- BINATTI, Gabriela. *Mobilidade e cultura de bicicleta no Rio de Janeiro*. 2012. Monografia (Especialização em Gestão Ambiental) – Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: https://ta.org.br/educativos/docs/cmb_rio.pdf. Acesso em: 20 abr. 2025.
- CARVALHO, Fernando J. Cardim de. *A teoria monetária de Marx: uma interpretação pós-keynesiana*.
- INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Índice de Desenvolvimento Social (IDS) por Áreas de Planejamento (AP), Regiões de Planejamento (RP), Regiões Administrativas (RA), Bairros e Favelas do Município do Rio de Janeiro – 2010. Disponível em: <https://www.data.rio/documents/fa85ddc76a524380ad7fc60e3006ee97/about> . Acesso em: 8 mar. 2025.
- LOBO, José. Entrevistas e Relatórios – Transporte Ativo. Disponível em: <https://transporteativo.org.br/ta/?cat=19> . Acesso em: 07 abr. 2025.
- MARICATO, Ermínia. Metrópole, legislação e desigualdade . *Estudos Avançados*, São Paulo, Brasil, v. 17, n. 48, p. 151–166, 2003. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/9928> . Acesso em: 4 maio. 2025.
- MARICATO, Ermínia. *Para Entender a crise Urbana*, Ed. Expressão popular, São Paulo, 2015.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Livro I: o processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2013. (Coleção Marx-Engels). Cap. 4 – A Fórmula Geral do Capital.
- MULTIPLICIDADE e UCB. Caminhos para readequação de velocidades no Brasil: opinião pública e análise sobre mortes no trânsito. Disponível em: <https://multiplicidademobilidade.com.br/multiplicidade-e-ucb-lancam-publicacao-de-referencia-sobre-seguranca-viaria/> .Acesso em: 13 abr. 2025.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Saúde. Solicitação via Lei de Acesso à Informação. Protocolo RIO-29972927-6.
- RAMOS, Alberto Guerreiro. *A nova ciência das organizações: uma introdução à teoria organizacional neoclássica*. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1989.



- VEIGA, Leonardo Amaral da. Segregação residencial e racial no Rio de Janeiro: um estudo sobre suas origens e sua atualidade. 2013. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/526/3/LAViega.pdf> . Acesso em: 20 abr. 2025.
- VIANA, Julia. A era da micromobilidade: aliando economia e sustentabilidade. ABJ Notícias, [S. l.], 2023. Disponível em: <https://abjnoticias.com.br/a-era-da-micromobilidade-aliando-economia-e-sustentabilidade/> . Acesso em: 3 maio 2025.



POLÍTICAS PÚBLICAS INTEGRADAS PARA A REGENERAÇÃO URBANA: ESTUDO COMPARADO DE CINCO CIDADES DAS AMÉRICAS

Alberto Gallo⁵³

Resumo

A regeneração de centros urbanos tem se consolidado como uma resposta contemporânea aos desafios acumulados das grandes cidades, marcada por processos de degradação física, expulsão de moradores, perda de vitalidade econômica e esvaziamento cultural.

Este trabalho tem como objetivo discutir a importância de políticas públicas integradas que articulem três eixos fundamentais para a revitalização sustentável desses territórios: mobilidade urbana, atração de moradias e recuperação qualificada dos espaços públicos. A literatura nacional e internacional aponta que iniciativas isoladas ou guiadas apenas pelo voluntarismo de personalidades e lideranças políticas, não geram transformações duradouras. O que se mostra eficaz são Projetos Estruturados, que são aqueles que se apoiam em diagnósticos territoriais precisos, revisão de instrumentos legais e urbanísticos, oferta de financiamento público e privado, além de um cronograma realista de intervenções com horizonte de médio e longo prazo, resistente à descontinuidade administrativa.

Para aprofundar a análise, o trabalho apresenta um estudo comparativo de cinco *Cases Urbanos* de cidades americanas: Buenos Aires (Argentina), Medellín (Colômbia), Cidade do México (México), Rio de Janeiro (Brasil) e Chicago (EUA). A metodologia adotada inclui análise documental das políticas públicas recentes, além de revisão bibliográfica especializada em planejamento urbano e mobilidade ativa. Os procedimentos envolvem a identificação de padrões de atuação entre os casos, com ênfase na capacidade institucional de coordenar intervenções multissetoriais, integrar agentes públicos e privados e garantir participação social qualificada.

Os resultados evidenciam que experiências bem-sucedidas compartilham elementos comuns: investimentos na mobilidade, sobretudo na transporte público, infraestrutura cicloviária; incentivos à habitação nos centros requalificados, com foco em diversidade socioeconômica; e revalorização dos espaços públicos como lugar de encontro, cultura e pertencimento. Verifica-se também que a bicicleta, quando integrada ao desenho urbano e às políticas habitacionais, deixa de ser um mero complemento e passa a ser eixo estruturante de um modelo de cidade mais justo e sustentável. Conclui-se, portanto, que regenerar os centros urbanos é mais do que requalificar fisicamente seus espaços: trata-se de reconectar o território com a vida cotidiana das pessoas,

⁵³ Doutorando PPED/IE/UFRJ, Tema de Pesquisa Adaptação, Regeneração e Resiliência Urbana;



garantir acessos, promover justiça espacial e fortalecer o compromisso político com a função social da cidade.

Palavras-Chave: Regeneração urbana; Mobilidade ativa; Espaço público; Habitação; Políticas públicas.

Bibliografia

- ARTEAGA, Armando. Medellín, Urban Renewal of Informal Settlements through Public Space: The Case of the North-Eastern Integral Urban Project (PUI). In: [Book or journal title, if available]. [Place of publication: publisher, if available], 2020. p. 53-69. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/344846012_Medellin_Urban_Renewal_of_Informal_Settlements_Through_Public_Space_The_Case_of_the_North-Eastern_Integral_Urban_Project_PUI. Acesso em: 06maio2025.
- DI VIRGILIO, Maria Mercedes; RAMIREZ, Lucas. Urban, Housing, and Population Dynamics of the Inner and Former Peripheries of Buenos Aires. *Journal of Latin American Geography*, Baton Rouge, v. 22, n. 2, p. 82-115, 2023. Disponível em: <https://repository.lsu.edu/jlag/vol22/iss2/4/>. Acesso em: 06maio2025.
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do design urbanos no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. (Original: *The Death and Life of Great American Cities*, 1961).
- LEIPZIGER, Deborah; LEAL, Diana. *Status of a New Value Capture Tool in Mexico City: El Sistema de Actuación por Cooperación (SAC)*. Working Paper WP21DL1. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2021. Disponível em: https://www.lincolninst.edu/app/uploads/legacy-files/pubfiles/leipziger_wp21dl1.pdf. Acesso em: 10 jun. 2025.
- PAULA, Paula Vale de; MARQUES, Rui Cunha; GONÇALVES, Jorge Manuel. Public-Private Partnerships in Urban Regeneration Projects: The Brazilian Context and the Case of “Porto Maravilha” in Rio de Janeiro. *Land*, v. 14, n. 5, p. 1055, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/land14051055> Acesso em: 06maio2025.
- VERBAS, Omer; COKYASAR, Taner; JOYCE-JOHNSON, Seamus; WAINWRIGHT, Scott; COATES, Maeve; ROUSSEAU, Aymeric; ALOISI, Jim; STEWART, Anson; AULD, Joshua. Impact of Transit on Mobility, Equity, and Economy in the Chicago Metropolitan Region. arXiv preprint, sep. 2024. Disponível em: <https://arxiv.org/abs/2409.04568> . Acesso em: 10 jun. 2025.



BENCHMARKING : “COMO A FISCALIZAÇÃO POR VELOCIDADE MÉDIA TEM SIDO ADOTADA EM DIFERENTES PAÍSES?”

Ricardo Neres Machado⁵⁴

Resumo

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o excesso de velocidade é o principal fator de risco no trânsito em todo o mundo. No Brasil, a fiscalização é feita por radares pontuais, em que a velocidade do veículo é registrada quando ele passa no ponto de medição do radar. Esse método não é suficiente para garantir o respeito aos limites de velocidade.

Como uma das organizações idealizadoras do Projeto de Lei das Velocidades Seguras (PL 2789/2023), que propõe duas alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB): a readequação dos limites de velocidade e a autorização para o uso da fiscalização por velocidade média, a Ciclocidade (Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo) decidiu aprofundar o debate técnico e político sobre o tema. Para isso, produziu um estudo inédito que mapeia como esse tipo de fiscalização tem sido implementado em 28 países.

Embora a fiscalização por velocidade média seja recomendada oficialmente pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), sua aplicação para fins de autuação ainda não é permitida no Brasil. Com o objetivo de fortalecer o embasamento sobre o tema no país, o estudo oferece evidências e referências internacionais que demonstram a eficácia do método em diferentes contextos, além de subsidiar tecnicamente a tramitação do PL 2789/2023 no Congresso Nacional.

A pesquisa adota uma abordagem de benchmarking internacional, com base em levantamento documental realizado a partir da análise de relatórios públicos, legislações nacionais e internacionais, dados oficiais e literatura científica disponível. O estudo examina legislações vigentes, tipos de vias monitoradas, impactos na redução de sinistros e mortes e a percepção social sobre a medida.

Ao contrário do que se imagina, a fiscalização por velocidade média é aplicada em cenários diversos, desde rodovias de alta velocidade até zonas urbanas com limites de 30 km/h. Entre os casos destacados estão a Tower Bridge, em Londres, fiscalizada em um trecho de apenas 300 metros, zonas escolares em Bruxelas (Bélgica) e trechos urbanos e semiurbanos na Itália, que variam entre 5 e 40 km de extensão.

⁵⁴ Diretor Geral da Ciclocidade – Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo, São Paulo/SP, ricardomachado@ciclocidade.org.br, @ciclocidade



O estudo também analisa experiências brasileiras, como os projetos-piloto realizados em São Paulo, Curitiba e Brasília, que demonstraram que os motoristas tendem a reduzir a velocidade apenas ao passar pelos radares e logo em seguida voltam a acelerar. Em Brasília, quando sinalizada a presença da fiscalização por velocidade média, 94% dos condutores mantiveram a velocidade dentro do limite ao longo de todo o trecho fiscalizado.

Outro ponto de destaque é a análise sobre a aceitação pública da medida. Em diversos países, a fiscalização por velocidade média é percebida como mais justa, pois avalia o comportamento do condutor ao longo de todo o percurso, e não apenas em um ponto isolado. O estudo também reúne, em formato de tabela, referências científicas internacionais que comprovam os efeitos positivos dessa ferramenta na segurança viária.

Palavras-chave: segurança viária; fiscalização velocidade; visão zero; sistemas seguros; PL 2789/2023

Bibliografia

CICLOCIDADE, Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. Benchmarking: Como a fiscalização por velocidade média tem sido adotada em diferentes países? São Paulo: Ciclocidade, 2024.



FORMAS INOVADORAS QUE FORTALEZA VEM UTILIZANDO PARA IMPULSIONAR A CULTURA DA BICICLETA NA CIDADE NOS ÚLTIMOS ANOS

Autores⁵⁵

Resumo

Tendo investido tempo e recursos, além de dedicado esforços, por anos, na ampliação da malha cicloviária na última década, a cidade de Fortaleza ajustou a rota e passou, mais diretamente desde 2023, a reforçar a busca pela integração da bicicleta na cultura da cidade. Os primeiros passos desse novo caminho foram dados com a candidatura e integração da Capital ao Programa BICI (Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure), com a elaboração de um projeto centralizado pela inovação e a busca por mais segurança e conforto aos usuários mais cotidianos do modal. A iniciativa, contudo, não se resumiu apenas ao olhar de melhoria da infraestrutura, pois o objetivo escolhido também foi o de impulsionar uma maior diversidade dos tipos de ciclistas e uma maior adesão à bicicleta como meio de transporte diário. A perspectiva corrobora com as proposições de que “estudos mostram que a presença de infraestrutura cicloviária segregada está positivamente associada à maior participação feminina no ciclismo urbano” (Battiston et al., 2022), e que “para ciclistas com mais de 50 anos, a percepção de conforto e segurança aumenta significativamente em vias com infraestrutura cicloviária separada” (Štraus et al., 2024). Desde o início do BICI em Fortaleza – integrado completamente à política cicloviária da cidade e sendo gerenciado por uma iniciativa conjunta entre Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania, Secretaria da Conservação e Serviços Públicos, e Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação de Fortaleza (Citinova) –, a gestão pública municipal trabalhou na efetivação de novos modelos de infraestrutura cicloviária, focadas em uma maior proteção e melhores níveis de conforto, exemplificado pelos projetos Interseções Mais Seguras (de renovação do desenho viário para redução de conflitos de modais) e pelo Plantando Ciclos (de plantio de árvores em ciclovias e ciclofaixas na cidade). Nesta perspectiva inovadora, a política cicloviária de Fortaleza promoveu o primeiro edital de inovação aberta para a contratação de soluções dedicadas a impulsionar o uso da bicicleta na cidade com o objetivo de contratar 3 startups para o desenvolvimento de soluções disruptivas. As propostas vencedoras consistem em um sistema de sinalização noturna baseada

⁵⁵ Anderson Yago Sampaio Brito, Carolina Sophia Andrade Belchior Bitencourt, Daniel Soares dos Santos, Gustavo Pinheiro Lessa Parente, Tais Barreto Costa, Priscila Tatiana Diniz Coelho Cajado, Rebeca Froés de Assis, Samuel Quintela Soares Martins, Caio Gustavo Coelho Guimarães



em inteligência artificial, um aplicativo de bonificação de ciclistas e um sistema de compartilhamento de bicicletas elétricas focado em entregadores. Na esfera do engajamento de comunidades foram pensadas iniciativas como o Papo de Pedal, em formato de blitz educativa com distribuição de elementos de segurança para ciclistas, e coleta de informações com pesquisa direta para análise com apoio de inteligências artificiais; e a produção de uma newsletter mensal para a divulgação das ações direcionadas a quem pedala na cidade além de informações relevantes sobre os cenários municipal, estadual e nacional. Outra iniciativa para engajamento da população foi a criação da Galeria de Recondicionamento e Aprendizagem sobre Bicicletas Urbanas (GRAU), que tem como objetivo promover educação, fomentar o empreendedorismo e estimular o uso da bicicleta por meio da doação e do recondicionamento destes equipamentos.

Palavras-chave: Urbanismo; Infraestrutura cicloviária; políticas públicas.

Referências

- BATTISTON, A.; NAPOLI, L.; BAJARDI, P.; PANISSON, A.; PEROTTI, A.; SZELL, M.; SCHIFANELLA, R. Revealing the determinants of gender inequality in urban cycling with large-scale data. arXiv, 22 mar. 2022.
- ŠTRAUS, A. et al. Age-Friendly Cycling Infrastructure—Differences and Preferences among 50+ Cyclists. Sustainability, v. 16, n. 17, p. 7280, 2024.
- Prefeitura de Fortaleza.



RELATÓRIO DE 11 ANOS DE CONTAGENS DA AMECICLO

Mariana Oliveira da Silveira

Resumo

A pesquisa desenvolvida pela AMECICLO em parceria com o Pernambuco Bike Anjo analisa o uso da bicicleta no Recife e cidades próximas a partir da contagem manual das viagens realizadas por ciclistas em diversos pontos estratégicos. Realizadas desde 2013, essas contagens têm como objetivo compreender padrões de deslocamento, identificar necessidades de infraestrutura cicloviária e fornecer dados para embasar políticas públicas e melhorar a segurança dos ciclistas. A metodologia adotada inclui o registro detalhado das viagens quanto ao horário, direção, gênero do ciclista, uso de capacete, tipo de bicicleta (como bicicletas cargueiras ou compartilhadas), além do comportamento observado, como o uso de calçadas ou da contramão.

Ao longo de 11 anos, foram realizadas mais de 66 contagens em 33 pontos diferentes, contabilizando mais de 150 mil viagens. A pesquisa revelou aspectos importantes: o maior número de viagens ocorre nas horas de pico tradicionais, entre 6h e 8h da manhã e 16h às 19h da noite, destacando o uso da bicicleta principalmente para deslocamentos de trabalho. Apesar do crescimento do número geral de ciclistas ao longo dos anos, foi constatado um aumento proporcional significativo nas viagens realizadas por mulheres em pontos específicos, indicando avanços, ainda que lentos, na inclusão de gênero no uso da bicicleta.

A infraestrutura cicloviária disponível mostrou-se um fator crucial para aumentar a segurança e incentivar novos usuários. Entretanto, a pesquisa destaca que muitas das infraestruturas existentes são desarticuladas, limitando sua eficácia plena. A implantação recente de ciclovias, como na Avenida Agamenon Magalhães, teve impacto positivo, embora restrito pela falta de conexões adequadas com outras vias cicláveis.

A presença de bicicletas compartilhadas, especialmente em regiões centrais e próximas a grandes polos geradores de tráfego, também cresceu significativamente. Tal modalidade demonstrou um importante papel inclusivo, facilitando especialmente o uso da bicicleta por mulheres e novos usuários. Porém, o uso de equipamentos de segurança, como capacetes, ainda permanece baixo em muitas regiões, exceto em áreas de maior poder aquisitivo, evidenciando desigualdades socioeconômicas e de segurança percebidas pelos ciclistas.

Essa iniciativa da AMECICLO não apenas fornece dados valiosos para políticas públicas, mas também mobiliza a comunidade, envolvendo centenas de voluntários e fortalecendo o cicloativismo local. A continuidade dessas contagens e avaliações qualitativas é essencial para construir uma cidade mais segura, democrática e sustentável através do incentivo ao uso da bicicleta.



Palavras-chave: mobilidade ativa; contagem de ciclistas; infraestrutura cicloviária; cicloativismo; segurança no trânsito.

Bibliografia

AMECICLO – Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife. Evolução de Perfil Ciclista. Recife: Ameciclo, 2025. Disponível em: documentos.ameciclo.org . Acesso em: 27 maio 2025.



BICICLETA PRA VOAR, CICLOVIA PRA NÃO MORRER: UM ESTUDO SOBRE ACESSIBILIDADE TOPOLÓGICA, COLISÕES E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO VOLTADA À ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

Agatha Knox Figueira
Edja Bezerra Faria Trigueiro

Resumo

Este artigo baseia-se em achados de pesquisa de mestrado sobre configuração urbana e pedalabilidade na cidade de Natal–RN. Pedalabilidade é aqui compreendida como conjunto de qualidades do ambiente urbano favoráveis ao uso de bicicletas como modo de transporte eficiente, de baixo custo, não poluente e com benefícios para a saúde. O aumento no número de usuários deste modo de transporte e a melhoria na qualidade dos seus deslocamentos depende da presença de cicloestruturas adequadas, fator citado em pesquisas de escala nacional como a demanda mais urgente de ciclistas (LABMOB UFRJ; TRANSPORTE ATIVO, 2018, 2022). No estudo que ancora o argumento aqui apresentado, foram investigadas relações entre forma urbana, acessibilidade topológica e a presença de infraestrutura voltada a ciclistas, na perspectiva de favorecimento de pedalabilidade e segurança no trânsito. Verificou-se a existência de uma infraestrutura cicloviária inadequada em extensão, tipo de via e localização, que não acompanha a hierarquia de acessibilidade viária na medida onde se concentra o deslocamento, e onde há disputa perigosa de espaço com outros veículos – e se concentra em áreas economicamente mais privilegiadas da cidade, deixando descobertas aquelas onde trafega a maioria dos que usam a bicicleta como modo cotidiano de transporte.

Palavras-chave: ciclomobilidade; sintaxe do espaço; morfologia urbana; geoprocessamento.



ANÁLISE DAS CONSEQUÊNCIAS DO DESLIGAMENTO DAS LOMBADAS ELETRÔNICAS NO RECIFE

Daniel Arraes de Alencar Valença

Resumo

A pesquisa realizada pela Ameciclo analisou os impactos decorrentes do desligamento parcial dos sistemas de fiscalização eletrônica no Recife, ocorrido entre 2023 e 2024. Apesar dos equipamentos estarem ativos 24 horas por dia, uma decisão judicial suspendeu a autuação eletrônica entre 22h e 6h, descumprindo a Lei Municipal nº 18.887/2021, que determina a fiscalização contínua.

Os dados coletados revelam consequências alarmantes em termos de segurança viária e arrecadação municipal. Observou-se uma redução significativa das multas por excesso de velocidade após o desligamento, com média mensal caindo pela metade no segundo semestre de 2023. Outras infrações, como estacionamento irregular e uso indevido da faixa exclusiva para ônibus, mantiveram-se estáveis, demonstrando que não houve aumento da conscientização cidadã, mas sim uma redução dos registros devido à diminuição do monitoramento eletrônico.

O impacto mais crítico foi identificado na segurança viária. A análise apontou um aumento expressivo no número de sinistros com vítimas, crescendo 60,3% de 2022 para 2023 e 129,3% entre 2022 e 2024. Em um período específico analisado sem fiscalização eletrônica integral, o número de vítimas aumentou em 77,6%, evidenciando uma relação direta entre a ausência de controle eficaz sobre a velocidade e a elevação dos riscos nas vias urbanas.

A arrecadação municipal também sofreu redução expressiva devido à queda das multas, com perdas estimadas em aproximadamente R\$ 18 milhões, representando um recuo de 23%. Isso compromete diretamente investimentos essenciais em segurança viária e educação para o trânsito, agravando ainda mais o cenário de insegurança e imprudência no tráfego.

Diante dessas constatações, o relatório destaca a urgência de ações concretas para restabelecer a fiscalização eletrônica integral. Recomenda-se investigar a omissão do poder público em cumprir a legislação municipal, rever decisões judiciais que restringem a fiscalização noturna, e promover maior controle social e participação da comunidade nas políticas de mobilidade urbana.

Em suma, o estudo demonstra que a fiscalização eletrônica é fundamental para garantir a segurança no trânsito e a integridade física das pessoas, sendo imprescindível reativar plenamente o monitoramento para reduzir acidentes, preservar vidas e assegurar recursos financeiros essenciais à segurança pública e manutenção da infraestrutura viária.



Palavras-chave: fiscalização eletrônica; segurança viária; sinistros de trânsito; arrecadação municipal; mobilidade urbana.

Bibliografia

AMECICLO – Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife. Evolução de Perfil Ciclista. Recife: Ameciclo, 2025. Disponível em: documentos.ameciclo.org . Acesso em: 27 maio 2025.



IDECICLO NACIONAL: CONSOLIDAÇÃO DA METODOLOGIA

Daniel Arraes de Alencar Valença

Resumo

O IDECICLO Nacional representa um avanço significativo na construção de um instrumento padronizado para avaliar a qualidade e a abrangência da infraestrutura cicloviária em municípios brasileiros de variados portes e contextos urbanos. A metodologia, desenvolvida desde 2018 e agora em fase de consolidação, combina auditorias de campo, indicadores técnicos e pesquisa participativa, permitindo a comparação sistemática de trechos de vias sob as perspectivas de planejamento, projeto, manutenção e urbanidade. Ao longo de cinco anos, foram realizadas 19 reuniões de alinhamento entre a equipe nacional e parceiros técnicos (ITDP Brasil e WRI Brasil), garantindo coerência com boas práticas globais de mobilidade ativa e a incorporação de elementos inovadores, como critérios de acessibilidade e segurança para diferentes perfis de usuários.

A etapa piloto, concluída em dezembro de 2024, envolveu auditorias em 15 cidades espalhadas por quatro regiões do país, totalizando mais de 31 km de vias avaliadas em 44 segmentos distintos. Cada segmento foi examinado por dois avaliadores treinados, que registraram métricas como largura de ciclofaixas, continuidade de pistas, qualidade de pavimentação, presença de mobiliário urbano, sinalização e velocidade de tráfego motorizado. Esse levantamento de campo não apenas validou os indicadores do Manual de Aplicação, mas também revelou nuances locais, exigindo ajustes finos na pontuação e na definição de eixos avaliativos.

Para garantir a aderência social, durante o Bicultura 2024 foram coletadas 47 contribuições de participantes — cicloativistas, gestores públicos e consultores — que priorizaram, por meio de questionário interativo, fatores considerados cruciais para a continuidade e expansão do IDECICLO. As sugestões resultaram em atualizações na versão preliminar do Manual de Aplicação (50 páginas), com acréscimo de uma seção dedicada à integração entre infraestrutura cicloviária e espaços de convivência, reforçando a noção de ciclabilidade como parte integrante da paisagem urbana.

Do ponto de vista financeiro, até o momento foram executados R\$ 25.419,11 dos R\$ 50.000,00 captados, distribuídos entre consultorias técnicas, recursos humanos e design editorial. A transparência na prestação de contas, documentada em relatórios parciais, fortalece a credibilidade do projeto junto a patrocinadores e órgãos públicos.

Os próximos passos, que devem estar concluídos durante o Bicultura Niterói, incluem a revisão final do Manual com a incorporação das últimas contribuições de campo, a finalização de um guia gráfico para facilitar a aplicação dos indicadores e o desenvolvimento de uma ferramenta computacional online que automatiza o cálculo do índice para qualquer trecho urbano. Com isso, o



IDECICLO Nacional se prepara para se tornar uma referência robusta e acessível para gestores municipais, pesquisadores e comunidades, proporcionando um diagnóstico preciso e orientado por evidências sobre as condições ciclovárias do país.

Palavras-chave: Índice Ciclovitário; Auditoria de Infraestrutura; Mobilidade Urbana; Participação Social; Indicadores Técnicos.



ENTRE MARCHAS E DESVIOS: REFORMAS URBANAS, CORPOS PEDALANTES E DIREITO À CIDADE

Raphael Soifer⁵⁶

Resumo

Esse trabalho utiliza o urbanismo, a autoetnografia e os estudos de performance como lentes para investigar as complexas relações entre território, memória e identidade através de uma análise de bicicletas e corporeidade no Rio de Janeiro. Partindo do conceito de “direito à cidade” de Henri Lefebvre e das distinções que esse mesmo autor faz entre espaços concebidos, percebidos e vividos, o texto considera que andar de bicicleta constitui uma gama de práticas corporais de espaço capazes de proporcionar aos seus praticantes experiências únicas da cidade em termos de autonomia, perspectiva e acesso. Inspirado na categoria de “corpos pedalantes” de Cadu Cinelli, além de trabalhos de Marc Augé e Luis Vivanco que entendem a bicicleta como um dispositivo que ativa a memória individual e social, o texto busca articular algumas dessas práticas como formas de se relacionar com e (re)produzir o espaço urbano. Ao mesmo tempo, considera questões trazidas por Joice Berth e Cida Bento sobre identidade e posicionalidade diante de instituições urbanas, além de relatos dos artistas e ciclistas Paulo Nazareth e Cristina Ribas pensando esses mesmos temas. Assim, interroga as maneiras em que fatores como raça, gênero, classe, geografia específica (Zona Norte vs. Zona Sul, favela vs. “asfalto”, etc.), entre outros, podem afetar as concepções, percepções e vivências dos corpos que pedalam pela cidade.

As reformas em grande escala executadas no Rio de Janeiro desde 2010, especialmente em prol de megaeventos como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, têm alterado significativamente as possibilidades de transporte e deslocamento na cidade ao mesmo tempo em que promoveram mudanças socioespaciais dramáticas. Novas ciclovias e ciclofaixas – majoritariamente no Centro e Zona Sul da cidade – o programa Bike Itaú e campanhas conscientizadoras para ciclistas, motoristas e pedestres surgiram junto com remoções em massa, a ocupação policial/militar de favelas pela chamada “pacificação” e a crescente repressão do Choque de Ordem, iniciativa municipal concebida para punir “pequenos delitos” nas ruas da cidade. Assim, o crescimento em opções para ciclistas pode ser relacionado, mesmo que indiretamente, à intensificada repressão de corpos tidos como perigosos ou infratores, inclusive muitos corpos pedalantes.

⁵⁶ Pesquisador visitante na ESDI/UERJ. Doutor em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), mestre em Ciências da Arte (UFF), bacharelado em Artes Cênicas e Antropologia (Yale University, EUA).
<http://raphisoifer.com>
@raphiologia



A partir de relatos pessoais de um corpo branco que pedala pelo Rio de Janeiro desde 2011, o texto examina o tensionamento entre o potencial libertador de andar de bicicleta pela cidade e o controle e a violência oficial que acompanham as transformações urbanas. Tendo em vista o aprofundamento e atualização que David Harvey traz aos conceitos de Lefebvre diante de tendências como megaeventos e a gentrificação em grande escala, o artigo busca questionar quais direitos à cidade seriam possíveis para quais corpos pedalantes. Problematiza a noção de “revitalização” para perguntar quais práticas e formas de convivência são apagadas pelas grandes reformas urbanas, e propõe que andar de bicicleta, prática corporal que pode incluir desvios e eventuais quebras de normas, seria capaz de ativar memórias de outras formas de viver a cidade, fomentando exceções aos sucessivos estados de exceção impostos no Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; bicicleta; direito à cidade; memória social; revitalização

Bibliografia

- Augé, Marc. *Elogio da bicicleta*. Trad. Ana Pinto Mendes. Lisboa: Edições 70, 2020
- Bento, Cida. *O pacto da branquitude*. São Paulo: Companhia das Letras, 2022
- Berth, Joice. *Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023.
- Certeau, Michel de. *A invenção do cotidiano. Vol. 1: Artes de fazer*. 15a edição. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes Editora, 2008.
- Cinelli, Cadu. *Narração geoartística: movimentos de corpos pedalantes*. Tese de doutorado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2024.
- Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas no Rio de Janeiro. *Olimpíada Rio 2016, os jogos da exclusão*. https://br.boell.org/sites/default/files/dossiecomiterio2015_-_portugues.pdf Acesso em: 12 de junho de 2025
- Harney, Stefano e Fred Moten. *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. Nova York: Minor Compositions, 2013
- Harvey, David. *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Londres: Verso, 2012
- Lefebvre, Henri. *Writings on Cities*. Tradução e edição por Eleonore Kofman e Elizabeth Lemas. Oxford: Blackwell, 1996
- Nazareth, Paulo e Cristina Ribas. “Bicicleta lilás”. In *Práticas contemporâneas de mover-se*. Michelle Sommer [org.] Rio de Janeiro: Editora Circuito, 2015.
- Vieira, Leonardo. “Paes inaugura ciclofaixa no Centro e pede paciência aos cariocas.” In *O Globo*, 16 de fevereiro de 2014. <https://oglobo.globo.com/rio/paes-inaugura-ciclofaixa-no-centro-pede-paciencia-aos-cariocas-11620747> Acesso em: 12 de junho de 2025
- Vivanco, Luis. “Bogotá: Perspectives on the ‘World Bike Capital’”. In *Routledge Companion to Cycling*. Ed. Norton, Brogan et al. Nova York: 2022



DA MÍDIA HEGEMÔNICA À MICROPOLÍTICA DOS MOVIMENTOS EM PROL DA MOBILIDADE ATIVA: (RE)NARRANDO A VIOLÊNCIA COTIDIANA DO MEIO URBANO

Naomi Orton⁵⁷

Resumo

Ano após ano, a violência do trânsito deixa milhões em luto pela perda de entes queridos e mais milhões com sequelas irreversíveis. Suas vítimas pertencem, em sua maioria, aos grupos mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas. Embora a bicicleta se mostre potente enquanto ferramenta de transformação social e de mitigação climática, esta violência é sentida de forma distinta pelos diferentes grupos sociais que habitam e se deslocam pelo meio urbano. No Brasil, décadas de planejamento urbano tem produzido um modelo excludente de cidade que reproduz a visão masculina e branca de quem a projetou (Rolnik, 2023). Hostil aos modais ativos, este modelo impõe o medo como experiência e banaliza a violência cotidiana. Apesar de problematizações advindas da sociedade civil, até recentemente, a comunidade acadêmica tem direcionado pouca atenção à forma pela qual tal violência é neutralizada discursivamente. A partir do pressuposto de que a percepção largamente disseminada de sinistros de trânsito – como um mal inevitável da sociedade contemporânea – pode ser também desafiada no discurso, este estudo lança um olhar crítico à construção e à contestação da culpa nas narrativas que delas nascem, bem como seu atravessamento por diferentes marcas sociais. Para tal, se apoia em análise de narrativa multimodal (Georgakopoulou, 2006; Bell, 2005; Kress; Van Leeuwen, 1996) e metodologia (auto)etnográfica (Clifford; Marcus, 2016) para examinar narrativas da violência do trânsito veiculadas pela grande mídia brasileira, como também suas trajetórias textuais (Bakhtin, 1981): comentários redigidos por internautas, além de gravações em áudio de debates públicos realizados por um grupo de cicloativistas feministas do qual sou participante. A apresentação aqui proposta centra-se em um estudo de caso selecionado – o atropelamento e morte de uma ciclista no Rio de Janeiro em 2016 – cuja história repercutiu na grande mídia, acarretando diversas interrogações que condensam fenômenos discursivos identificados no estudo mais amplo. Sua análise é orientada pelas perguntas seguintes: (i) quais representações de vítima, motorista e Estado emergem ao longo da trajetória textual da narrativa e (ii) como esses significados atualizam narrativas hegemônicas em circulação a respeito da violência do trânsito? Resultados apontam que a narrativa noticiosa construída pela grande mídia reforça práticas de culpabilização da vítima, as quais são, subsequentemente, amplificadas em comentários feitos por internautas. Isso posto, nos comentários analisados, avaliações negativas das ações do motorista enquanto protagonista do mundo narrado também sugerem que a violência é praticada por e contra atores

⁵⁷ PUC-Rio. naomiorton@hotmail.com.



excepcionais, retratando o atropelamento como um incidente isolado (Goddard et al., 2019; Brömmelstroet, 2020). As gravações em áudio, por sua vez, atribuem novos significados às ações da vítima, ao mesmo tempo em que transferem à culpa ao motorista. Desse modo, as narrativas alternativas emergentes constroem enquadres de responsabilidade individual, em vez de interrogar as questões estruturais que produzem tal violência, ou fazer demandas ao poder público por mudanças.

Palavras-chave: culpabilização da vítima; movimentos sociais; análise de narrativa; entextualização; (auto)etnografia.

Referências

- BAKHTIN, M. **The Dialogic Imagination: Four Essays**. Texas: University of Texas, 1981.
- BELL, A. News Stories as Narratives. In: MANI, I.; PUSTEJOVSKY, J.; GAIZAUSKAS, R. **The Language of Time: A Reader**. New York: Oxford University Press. 2005. p. 397-410.
- BRÖMMELSTROET, M. Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic Crashes. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, v. 5. p. 1-11, May 2020.
- CLIFFORD, J.; MARCUS, G. (org.). **A escrita da cultura – Poética e política da etnografia**. Tradução: Maria Claudia Coelho. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2016. Título original: Writing Culture.
- GEORGAKOPOULOU, A. Thinking big with small stories in narrative and identity analysis. **Narrative Inquiry**, Amsterdam, v. 16, n. 1, p. 122–130, August 2006.
- GODDARD, T.; RALPH, K.; THIGPEN, C. G.; IACOBUCCI, E. Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, v. 3, p. 1-7, December 2019.
- KRESS, G.; VAN LEEUWEN, T. **Reading Images: the grammar of visual design**. London: Routledge, 1996.
- ROLNIK, R. Por cidades femininas feministas. In: TAVARES, R. B.; RAMOS, D, H. **Feminismurbana: um projeto teórico político**. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2023. p. 6-7.



REQUALIFICAÇÃO URBANA: COMO TORNAR AS ESQUINAS MAIS SEGURAS PARA CICLISTAS E PEDESTRES?

João Picanço⁵⁸

Resumo

Este trabalho apresenta duas propostas de requalificação urbana em Niterói (RJ), voltadas para a promover mais segurança para ciclistas e pedestres, por meio de intervenções de baixo custo e alto impacto. Os casos analisados são o entorno do Cinema Icaraí, atualmente em processo de restauração, e o principal acesso à Praia do Sossego, em Cambinhas, área mais frequentada após a certificação Bandeira Azul.

No entorno do Cinema Icaraí, diagnóstico participativo identificou sérios problemas de infraestrutura para ciclistas e pedestres: ausência de ciclovia e faixas de travessia, calçadas estreitas e deterioradas e falta de rampas de acessibilidade. Um poste mal posicionado representa risco direto, forçando pedestres a caminharem na pista de rolamento. A área apresenta ainda impermeabilização excessiva e escassez de arborização, o que agrava o desconforto térmico e a formação de ilhas de calor.

Já no acesso à Praia do Sossego, destaca-se uma praça subutilizada na esquina da Rua da Graça com a Rua Desembargador Nicolau Mary Júnior, marcada por descarte irregular de resíduos e elevada incidência de acidentes de trânsito. A proposta busca transformar esse ponto em um espaço de convivência e conexão segura de ciclistas e pedestres com a praia.

Ambas as intervenções seguem princípios do urbanismo tático, ruas completas, cidades para pessoas e a abordagem Visão Zero, voltada para a eliminação de mortes e lesões graves no trânsito. As ações previstas incluem implantação de zonas 30, onde a velocidade máxima permitida para veículos motorizados é de 30 km/h. O objetivo é aumentar a segurança viária, especialmente para ciclistas e pedestres. As melhorias propõem também o alargamento de calçadas, implantação de travessias elevadas, reconfiguração geométrica das esquinas e criação de áreas de lazer. Nesse contexto, ruas hostis podem se transformar em ruas gentis.

O paisagismo sustentável é um eixo central nas duas propostas, com a utilização de espécies nativas da Mata Atlântica, como o ipê-roxo, e substituição de superfícies impermeáveis por materiais drenantes, contribuindo para a mitigação de enchentes e melhora do microclima urbano. A arborização das cidades não é só enfeite e embelezamento, é também uma máquina de saúde.

⁵⁸ Ciclista, mestre em políticas públicas, estratégias e desenvolvimento (IE/UFRJ), engenheiro de produção (Escola Politécnica/UFRJ) e engenheiro do BNDES há 16 anos. As opiniões emitidas no artigo são de responsabilidade do autor e não refletem necessariamente a opinião do BNDES. E-mail: jp17.paz@gmail.com



O projeto reconhece que os sinistros de trânsito não são eventos aleatórios, mas consequências de um sistema viário mal planejado. No Brasil, morrem mais de 80 pessoas por dia no trânsito. É como se quase todos os dias caísse um avião no nosso país. Fundamentadas em literatura técnica e exemplos de boas práticas, as intervenções apresentadas são replicáveis e reforçam a importância de cidades centradas nas pessoas com soluções integradas para que o uso da bicicleta e a mobilidade a pé sejam incentivados a partir da melhoria da segurança viária.

Este trabalho demonstra como projetos urbanos baseados em participação cidadã e conhecimento técnico podem transformar espaços públicos em ambientes mais seguros para ciclistas e pedestres, promovendo acessibilidade, inclusão, menos ruído e menos poluição.

Palavras-chave: mobilidade ativa; requalificação urbana; urbanismo tático; segurança viária; e paisagismo sustentável.

Bibliografia

- Almeida, I. M., Abreu, V. H. S., Souza, G. M. Oportunidades e Desafios da Implementação de Ruas Completas. IV Simpósio de Engenharia, Gestão e Inovação. doi:10.29327/sengi2021.347639. 2021.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. S. I., 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 01/06/2025.
- Cardim, R. Paisagismo sustentável para o Brasil: Integrando natureza e humanidade no século XXI. São Paulo: Olhares. 2022.
- Gehl, J. Cidades para pessoas. São Paulo, Perspectiva. 2013.
- ITDP Brasil. Urbanismo tático: tintas, cones e a transformação das cidades. ArchDaily Brasil. 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/929253/urbanismo-tatico-tintas-cones-e-a-transformacao-das-cidades>. Acesso em: 05/03/2025.
- ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Soluções para incentivar a segurança viária. 2024. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/solucoes-para-incentivar-a-seguranca-viaria>. Acesso em: 01/05/2025.
- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. A responsabilidade pelos acidentes de trânsito segundo a Visão Zero. In: XVI Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Anais do XVI Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. São Paulo: ANTP. v. 1. p. 1-9. 2007.
- WRI Brasil. Ruas Completas no Brasil. 2021. Disponível em: <http://wribrasil.org.br/publicacoes/ruas-completas-no-brasil>. Acesso em: 17/03/2025.



SOMOS TRANSITÓRIOS E O ESTADO É PERMANENTE

Fernando Rosenbaum⁵⁹

Resumo

O apresenta duas experiências de articulação entre o anseio da comunidade e o poder público no estado do Paraná, com foco na ciclomobilidade e na segurança de ciclistas. Destacam-se nesse contexto a plataforma Minha Bike e o sistema de Boletim de Acidentes de Trânsito Eletrônico Unificado (Bateu). Ambas representam conquistas da sociedade civil organizada, que, por meio de ações de advocacy e cooperação interinstitucional, conseguiram impulsionar políticas públicas permanentes, mesmo em contextos de governos transitórios, evidenciando a importância da continuidade na manutenção.

A plataforma Minha Bike permite que cidadãos registrem suas bicicletas com segurança no portal do Governo Digital, utilizando dados biométricos, fotos e número de série. Lançada em 2018 pela então governadora Cida Borghetti e desenvolvida pela CELEPAR, a ferramenta é resultado direto da mobilização de organizações civis como Cicloiguaçu, Pedal Cajuru, Federação Paranaense de Ciclismo e Ciclovida (UFPR), com apoio da Secretaria de Segurança Pública e DETRAN/PR. O sistema busca coibir furtos e facilitar a recuperação de bicicletas, embora enfrente desafios de divulgação e de integração com as bases de dados da polícia civil e dos boletins de ocorrência online.

Complementarmente, o sistema Bateu (www.bateu.pmpr), iniciado em 2011 e lançado em 2012, trouxe inovação ao registro de acidentes de trânsito no estado, permitindo a impressão de documentos pela internet, sem necessidade de deslocamento ao batalhão. Apenas a partir de 2019, após discussões dentro do programa CICLOPARANÁ, usuários da mobilidade ativa passaram a ter o direito de registrar ocorrências relacionadas a bicicletas e outros modais leves. De 2019 até fevereiro de 2024, foram registradas 2.111 ocorrências envolvendo ciclistas apenas na capital. O sistema também oferece geolocalização e base de dados com estatísticas detalhadas, que orientam ações emergenciais em pontos críticos.

Em 2014, o sistema foi integrado ao PROJUDI do Tribunal de Justiça do Paraná, viabilizando audiências de conciliação diretamente no fluxo de registro da ocorrência, numa parceria entre TJPR, PMPR, DETRAN/PR e CELEPAR. O índice de consenso nas audiências

⁵⁹ Graduado na Escola de Música e Belas Artes do Paraná. É sócio da empresa de impacto social Bicletaria Cultural e atua como coordenador geral da CICLOIGUAÇU, com trajetória em advocacy em políticas ciclovias no Paraná. www.cicloiguacu.org.br



superou os 40%, evidenciando a importância da cultura da conciliação frente à judicialização de conflitos. Em 2019, o sistema foi migrado para a plataforma Paraná Inteligência Artificial (PIÁ), ampliando suas funcionalidades para atender também ciclistas, usuários de patinetes e outros meios de transporte não motorizados. Porém, Paraná se destaca como o único estado que cobra pela emissão do boletim (R\$ 105,00 presencial e R\$ 73,73 pela web), o que suscita debates sobre o acesso igualitário à justiça.

Ambas as soluções — Minha Bike e Bateu — são marcos institucionais de políticas voltadas à mobilidade urbana segura, demonstrando como a ação da sociedade civil organizada pode resultar em ferramentas públicas tecnológicas com potencial transformador. Representam a institucionalização de demandas históricas por segurança, visibilidade e respeito à mobilidade ativa. Essa permanência só é possível graças à dedicação da vida de cicloativistas e organizações articuladas entre diferentes setores, composto por técnicos, relações pessoais com servidores públicos e munidos de representantes do legislativo comprometidos com cidades a pauta.

Palavras-chave: ciclomobilidade; advocacy; govtech; tecnologia; participação social.

Agradecimentos

Agradecemos à CELEPAR pelo desenvolvimento das plataformas Minha Bike e Bateu, e ao Governo do Estado do Paraná pelas parcerias institucionais. Reconhecemos o papel das organizações Pedal Cajuru, Federação Paranaense de Ciclismo, Ciclovida (UFPR), Mandato Goura, Conselho Estadual de Ciclomobilidade do Paraná, voluntários e ativistas da causa da bicicleta no estado.

Referências

ASSOCIAÇÃO CICLOIGUAÇU. Minha Bike: Cadastro de Bicicletas do Estado do Paraná. Disponível em: www.minhabike.pr.gov.br. Acesso em: 07 jul. 2025.

BATEU. Sistema de Registro de Acidentes de Trânsito do Paraná. Disponível em: www.bateu.pmpr. Acesso em: 07 jul. 2025.

CELEPAR – Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná. Soluções Digitais em Segurança Pública. Curitiba: CELEPAR, 2020.



O IMPACTO DAS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS NO USO DA BICICLETA EM NITERÓI - RJ

João Pedro Gomes Boechat de Oliveira⁶⁰

Matheus Henrique de Sousa Oliveira⁶¹

Resumo

A partir dos dados do Contabike de Niterói - rede de contadores automáticos instalado em 11 pontos na cidade, é possível ter um acompanhamento em tempo real do uso da bicicleta, em diversos períodos do dia. Comparando os dados obtidos com os dados meteorológicos, especialmente temperatura e pluviometria, é possível medir os dados e confrontar um dos mitos estabelecidos sobre a mobilidade por bicicletas no Brasil: de que não se pedala porque é muito quente, e que as chuvas frequentes impactam a efetividade da ciclomobilidade. Os resultados ilustram uma relação de intensidade das chuvas importante para a compreensão - classificando a chuva como fraca, média ou forte, é possível verificar que a quantidade de dias que de fato impactam o uso das bicicletas é muito baixo se comparado a todos os dias do ano. Ainda: o uso da bicicleta, mesmo em meses de calor, não tem reais impactos como é difundido e comumente pregado por quem não pedala. Este estudo busca desmistificar um dos velhos mitos sobre a ciclomobilidade ilustrando dados reais que tornaram-se acessíveis a partir de iniciativas de contadores automáticos na cidade de Niterói.

Palavras-chave: Transporte ativo; mobilidade urbana; mobilidade ativa; bicicleta; Niterói; clima.

Referências

- BÖCKER, L.; DIJST, M.; FABER, J. Weather, transport mode choices and emotional travel experiences. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, 2016.
- BRUM-BASTOS, V. S.; LONG, J. A.; DEMŠAR, U. Weather effects on human mobility: a study using multi-channel sequence analysis. **Computers, Environment and Urban Systems**, 2018.
- COLE-HUNTER, T. et al. Objective correlates and determinants of bicycle commuting propensity in an urban environment. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, 2015.

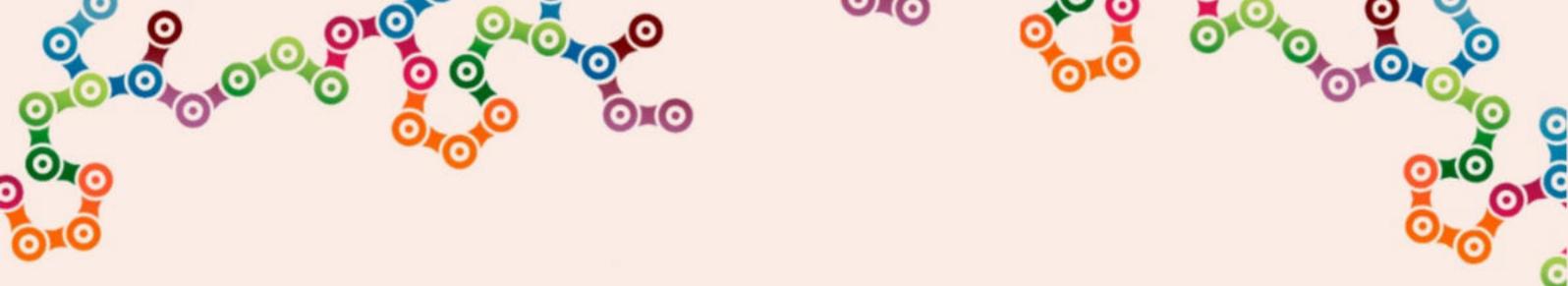
⁶⁰ Diretor de Infraestrutura Cicloviária e mestrando em Engenharia de Transportes na Universidade Federal do Rio de Janeiro. @jp.boechat

⁶¹ Professor da COPPE/UFRJ com pesquisa na área de novas tecnologias de transporte (MaaS) e modelos de concessão e financiamento de transportes.



- FLYNN, B. S.; DANA, G. S.; SEARS, J.; AULTMAN-HALL, L. Weather factor impacts on commuting to work by bicycle. **Preventive Medicine**, 2011.
- PACHECO, C. S. A.; VIOLA, P. D. D. Influência de variáveis climáticas no fluxo de ciclistas em Belo Horizonte, Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, n. 26, p. 319-337, jan.-jun. 2022.
- ZHOU, M. *et al.* Impacts of weather on public transport ridership: Results from mining data from different sources. **Transportation Research Part C: Emerging Technologies**, 2016.





VÍDEOS



CICLOTURISMO EM NITERÓI

Cauê Zeferino⁶²

Helga Cristina Menezes Mathias Netto⁶⁰

Letícia Maria de Souza⁶⁰

Raphael Rodrigues Machado Brandão⁶⁰

Raquel Marins do Nascimento⁶⁰

Fátima Priscila Morela Edra⁶⁰



Link para acesso:  V002

Agradecimentos

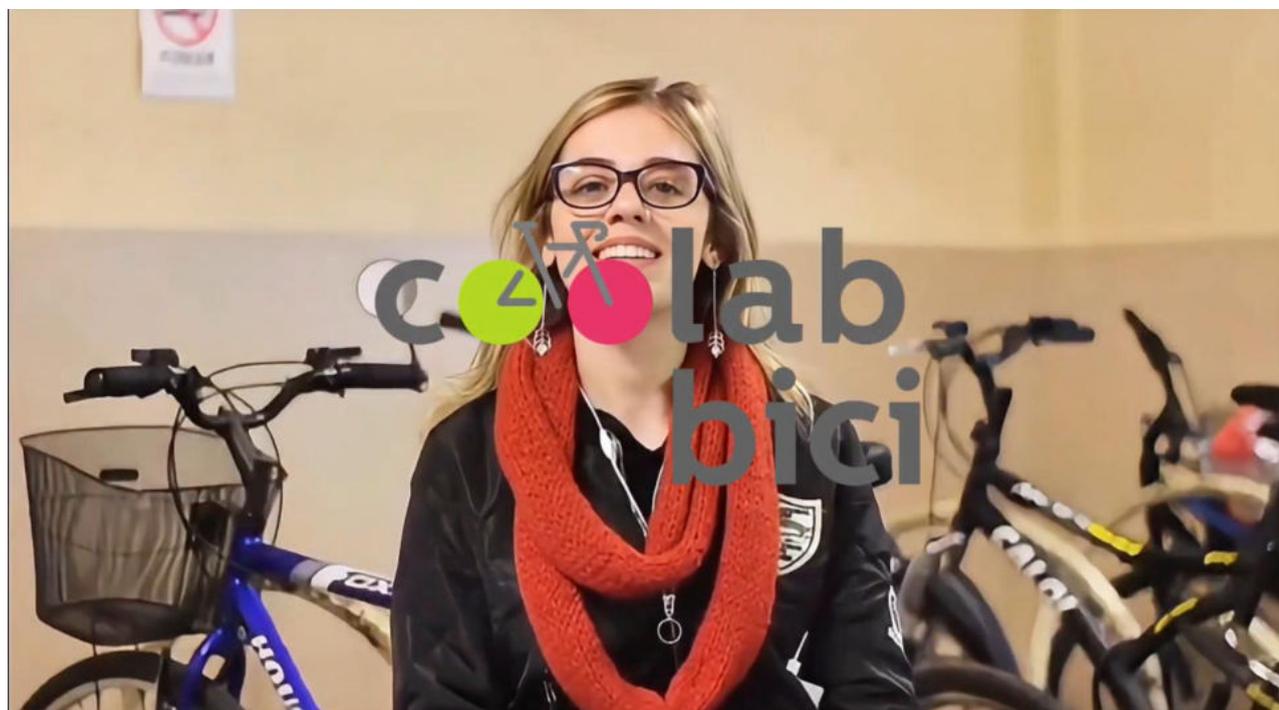
Ao CNPq pela bolsa PIBIC concedida à Raquel Marins do Nascimento e à Faperj pelo apoio para aquisição de equipamentos por meio do edital APQ1 à Fátima Priscila Morela Edra.

⁶² Universidade Federal Fluminense



COOLAB BICI

Gheysa Prado



Link para acesso:  V003



BIKE ANJO

Emanuela Amaral



Link para acesso: 📺 V005



INSPIRING LIVES AND BIKES IN NITERÓI

Rafaela de Siqueira Schwantes Marinho⁶³

Yasmin Barros Dias⁶¹

Fátima Priscila Morela Edra⁶¹



Link para acesso: [Inspiring lives and bike in Niterói](#)

Agradecimentos

Ao CNPq pela bolsa PIBIC disponibilizada à Rafaela Marinho.

À Faperj pela bolsa PIBIC disponibilizada à Yasmin Dias e ao recurso para aquisição de equipamentos por meio do edital APQ1 para Fátima Edra.

⁶³ Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF).



FÓRUM MUNDIAL DA BICICLETA

Douglas Oliveira Alves Junior (Doug)

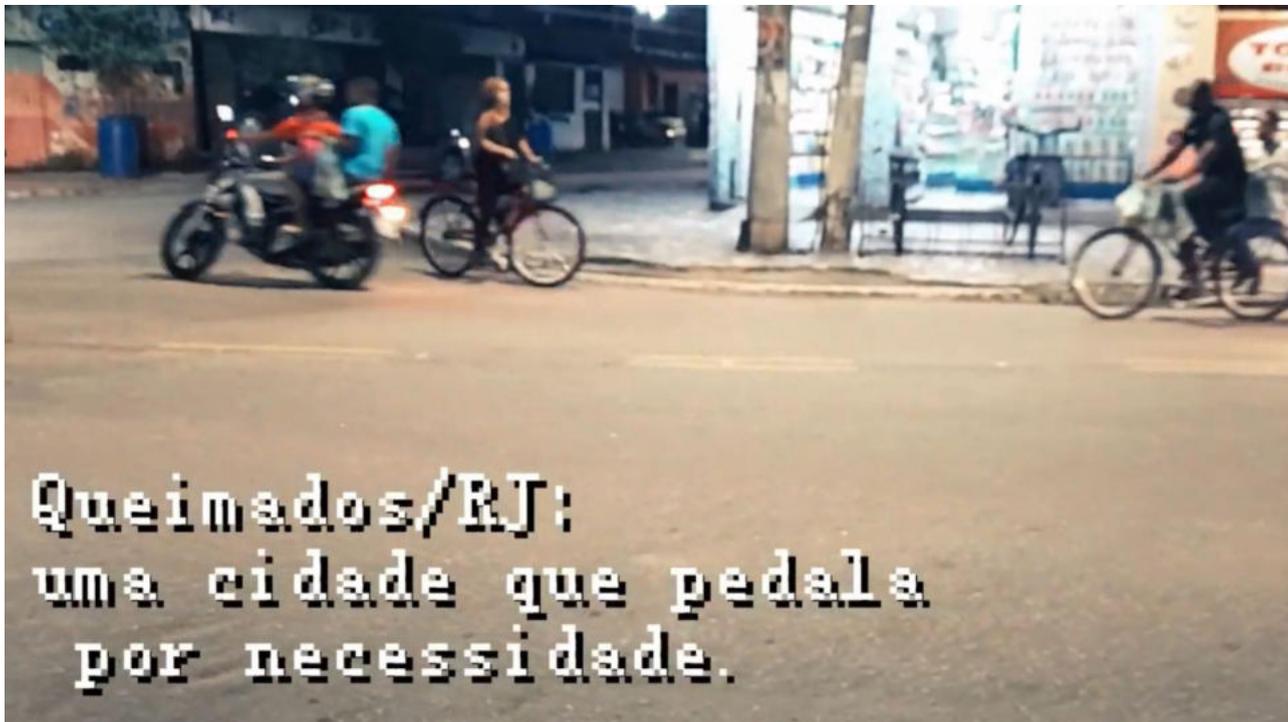


Link para acesso:  V004



QUEIMADOS: A CIDADE QUE PEDALA POR NECESSIDADE

Alexandre de Sant'ana Patrocinio



Link para acesso: [📺 Projeto Mostra MVQ - Alexandre de Sant'ana Patrocinio .mp4](#)



BICICLETA NA ESCOLA

Ana Maria Nascimento Destri



Link para acesso: [bicicleta na escola filme.mp4](#)





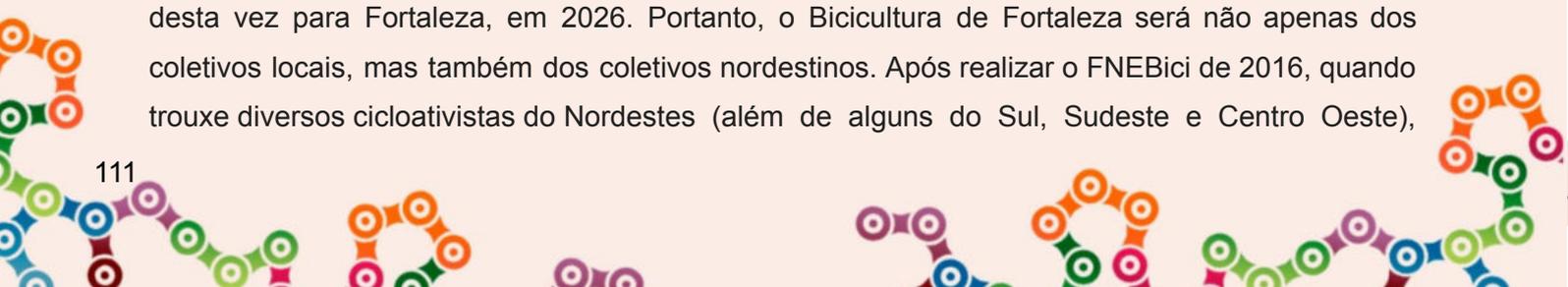
BICICULTURA 2026

Fortaleza, capital do estado do Ceará, é atualmente a quarta maior cidade em população do Brasil, e a capital com a maior densidade populacional do país. É amplamente conhecida por suas belas praias, sol quase o ano todo, boa gastronomia, o forró, povo muito receptivo e bem humorado, e por tudo isto tem uma imensa vocação para o turismo. Mas dentre o meio cicloativista, é reconhecida como a provável capital com a melhor infraestrutura cicloviária do Brasil, o que a tornaria a melhor das cidades grandes para pedalar no país.

Veja bem, não estamos falando da malha cicloviária mais extensa - que pertence a São Paulo - ou de ciclovias que foram possibilitadas por obras marcantes, como a Ciclovia Tim Maia na orla do Rio de Janeiro, ou a Ciclovia da Vida, anexa à Terceira Ponte, no Espírito Santo. A rede cicloviária de Fortaleza vem sendo construída a 12 anos, desde 2013, quando foi aprovado o Plano Diretor Cicloviário Integrado - PDCI, e a expansão se iniciou principalmente pelas ciclofaixas na cidade. Desde então, passamos de 68 para pouco mais de 500 km de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e calçadas compartilhadas. Estão bem espalhadas pela cidade, respeitam os requisitos mínimos de dimensionamento, e são em sua maioria conectadas, tornando fácil traçar rotas que atravessam vários bairros passando apenas por infraestruturas cicloviárias. Além do investimento na mobilidade por bicicleta, as gestões municipais nesses 12 anos tiveram preocupação constante com a segurança viária, e conseguiram reduzir em 50% as mortes anuais no trânsito, sendo uma das únicas cidades no mundo a atingir esta meta.

Mas não se pode dizer que toda esta mudança ocorreu apenas pela boa vontade do poder público. O movimento cicloativista que surgiu em 2012 com a Massa Crítica Fortaleza, a Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza - Ciclovida, o Bike Anjo Fortaleza e as Ciclanas, sempre cumpriu seu papel de luta, pressionando a prefeitura quando necessário, e colaborando quando encontrou abertura para tal. E não tem como falar do movimento cicloativista local sem falar da união dos coletivos nordestinos. Alguns representantes de coletivos da região Nordeste se conheceram em um evento no Rio em 2014 (obrigado, Transporte Ativo!), se reencontraram algumas vezes em outros eventos na região Sudeste, e começaram a articulação para se integrarem mais e promoverem eventos no Nordeste. Daí surgiu o primeiro Fórum Nordeste da Bicicleta - FNEBici, que ocorreu no Recife em 2015, e desde então ocorre anualmente, sendo o único fórum regional do Brasil. Em 7 edições presenciais, já passou por 6 dos 9 estados da região, e em 2026 voltará a Fortaleza.

Foi desta união dos coletivos nordestinos que surgiu a candidatura para o primeiro Bicultura no Nordeste, o de 2017, no Recife. E o movimento se repetiu em 2024, com diversas pessoas nordestinas subindo ao palco em Brasília para trazer o evento pela segunda vez à região, desta vez para Fortaleza, em 2026. Portanto, o Bicultura de Fortaleza será não apenas dos coletivos locais, mas também dos coletivos nordestinos. Após realizar o FNEBici de 2016, quando trouxe diversos cicloativistas do Nordeste (além de alguns do Sul, Sudeste e Centro Oeste),





agora Fortaleza - junto com os demais coletivos do FNEBici - quer trazer novamente cicloativistas de todas as regiões para pedalar por aqui, conhecer as belezas do litoral, aproveitar as outras maravilhas da cidade, e avaliar se realmente a nossa infraestrutura cicloviária é a melhor das capitais. Queremos que as pessoas conheçam o que tem de bom por aqui, para que possam utilizar de exemplo em outras cidades! Mas apesar de todas as boas características, sabemos que ainda temos alguns problemas, precisamos continuar lutando, e acreditamos que um evento deste porte também pode contribuir para melhorarmos a nossa cidade e região.

Esperamos todo mundo em Fortaleza em 2026!!

Felipe Alves

Comissão Organizadora - Bicicultura Fortaleza