



**MAIS  
BICI  
CLETÁRIOS**

**RELATÓRIO  
DE PROJETO  
(set/21-ago/22)**

realização



parceria

**CICLOCIDADE**  
ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO

patrocínio



## 1. APRESENTAÇÃO

### - O QUE É O PROJETO MAIS BICICLETÁRIOS

Para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável, insere-se a importância de compreender o pedestre, o ciclista e o usuário de transporte coletivo no centro do planejamento da rede, buscando a priorização e integração de modais que possibilitem a intermodalidade e a garantia de políticas públicas destinadas a esses usuários. Nesse sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (2012), consolida uma visão que prioriza esses modais, por muito negligenciados em favor do transporte individual motorizado.

A bicicleta é, dessa forma, importante elemento dessa rede. Além de ser ferramenta para promover a mobilidade sustentável, a saúde, a geração de renda, a ciclogística e o lazer, é o meio de transporte mais eficiente em distâncias de até 7km,<sup>1</sup> possibilitando que seja utilizada em trajetos curtos ou em trajetos mais longos, a partir da integração com outros modais, como o transporte público de alta capacidade (trem, metrô, monotrilho, terminais de ônibus urbanos). Para a garantia dessa integração, insere-se a importância não só da constituição de rede cicloviária acessível, mas também de infraestrutura de estacionamento e zeladoria das bicicletas - os bicicletários.

Na cidade de São Paulo, foi estabelecido pela Lei SICLO (Lei nº16.885/2018) e pelo Plano de Mobilidade (PlanMob 2015) a meta do município em cumprir, até 2024, a implantação de bicicletários<sup>2</sup> em todas as estações e terminais de transporte coletivo. Esse desafio é reforçado pelo Plano de Metas (2021-2024), que insere como meta implantar bicicletários em todos os terminais urbanos de ônibus municipais. Dos bicicletários existentes, destaca-se a superlotação e não atendimento da demanda de muitos bicicletários em operação, tanto na cidade quanto na metrópole paulista: o bicicletário da estação Itaim Paulista (CPTM) possui 256 vagas e demanda (Demanda por Bicicleta em Dia Útil - BDU) de 287 vagas (dado de outubro de 2021); o mesmo ocorre com o bicicletário da estação São Miguel Paulista (CPTM), com 208 vagas disponíveis, tem recorde de ocupação de 317 usuários em um único dia.<sup>3</sup> Nesse contexto, observa-se que muitos usuários acabam estacionando suas bicicletas em grades ou árvores próximas, sem a garantia de ter suas bicicletas ao retornarem, devido ao alto número de furtos<sup>4</sup>.

Observando o não atendimento à demanda por bicicletários por parte do poder público, constata-se também a existência de pequenos negócios locais nos arredores das estações, geridos por empreendedores dos territórios, onde é cobrada taxas acessíveis para o estacionamento de bicicletas, assim como são oferecidos outros serviços, como mecânica básica.

Nesse contexto, com a finalidade de promover a intermodalidade, constituir infraestrutura para a promoção do uso da bicicleta e incentivar mais pessoas a pedalar, o Instituto Aromeiazero, em parceria com Ciclocidade e com patrocínio do Itaú, desenvolve o projeto “Mais Bicicletários”, que propõe-se a constituir um bicicletário próximo a estações de alta capacidade (trem, metrô, monotrilho, terminais de ônibus urbanos) em áreas com altos índices de vulnerabilidade, nas bordas da cidade de São Paulo, para a promoção do uso

da bicicleta e da intermodalidade nesses territórios. Além dos suportes para o estacionamento das bicicletas e zeladoria das mesmas, o bicicletário propõe-se a oferecer serviços adicionais como mecânica de bicicletas, vestiário, espaço de apoio a ciclogística, hub de ciclogística, sendo também ponto de promoção de ações de uso da bicicleta no território.

O projeto Mais Bicicletários faz parte de um guarda-chuva de projetos do Instituto Aromeiazero intitulado “Viver de Bike”, que busca por meio do fortalecimento de grupos e coletivos periféricos, a geração de renda e o desenvolvimento local, buscando a descentralização dos espaços de emprego e assim a diminuição do movimento pendular, com vistas a uma mobilidade urbana mais sustentável.

#### PREMISSAS

- modelo de bicicletário com sustentabilidade financeira
- constituir modelo que seja replicável e que possua negócios acessórios relacionados a bicicleta

#### OBJETIVOS

- Integração entre mobilidade e logística, com recorte no transporte por bicicleta
- Sustentabilidade;
- Funcionalidade;
- Empreendedorismo e geração de renda na periferia;
- Transformação urbana de territórios periféricos.

#### MENSURAÇÃO E INDICADORES

- maior taxa de ocupação do bicicletário;
- menores emissões de gases do efeito estufa;
- mais entregas realizadas por bicicletas;
- índice de integração modal
- retorno positivo em imagem

1 [Guia de Planejamento Cicloinclusivo, ITDP](#)

2 Considera-se bicicletários espaços com zeladoria

3 Em 2015 - Dados apresentados pela CPTM.

4 O não atendimento da demanda e o estacionamento das bicicletas em árvores e grades pode ser observado na reportagem [“Falta de vaga em bicicletário da CPTM transforma até árvore em paraciclo em SP”](#), Folha de São Paulo, agosto de 2021.

## 2. AÇÕES REALIZADAS E CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS

### 2.1 INTRODUÇÃO

A partir da pesquisa [Bicicletário Modelo](#) realizada pela Ciclocidade e publicado em 2021, o projeto Mais Bicletários estruturou suas diretrizes iniciais. A pesquisa Bicletário Modelo, organizada em dois volumes (volume 1 - caderno metodológico; volume 2- caderno de resultados), trouxe em seu caderno de resultados análises a partir da mobilidade urbana, de modelos de negócios sociais e de infraestrutura, consolidando após processo participativo de escuta por meio de workshop, uma matriz de decisão que elencou territórios prioritários pela perspectiva do urbanismo, a constituição de um modelo de negócios e estimativa de custos.

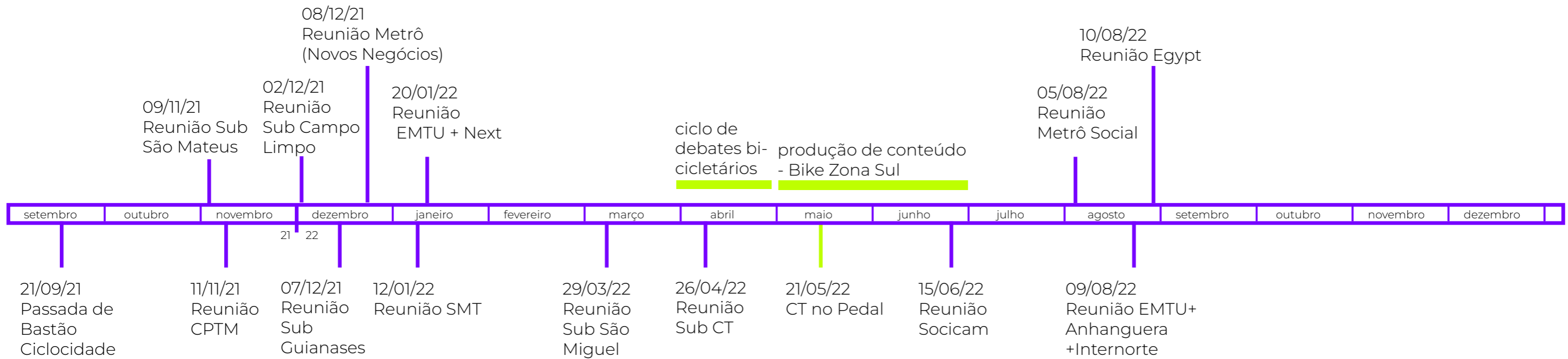


Estrutura da pesquisa. Fonte: "Bicicletário Modelo", Ciclocidade, 2021.

A partir dos territórios elencados pela matriz de decisão apresentada na pesquisa, o Projeto Mais Bicletários estruturou um processo de investigação e articulação territorial em quatro territórios, consolidando um estudo de implantação. A premissa de proximidade do bicicletário a ser implantado próximo a estações de alta capacidade (trem, metrô e terminais de ônibus), inseriu a necessidade de diálogo com entes públicos, visto que as áreas possíveis para implantação analisadas era em quase sua totalidade públicas, sendo remanescentes privadas de alto valor de locação, considerando a alta valorização do preço da terra nos arredores das estações. Dessa forma, o processo de articulação para implementação do bicicletário com entes públicos foi longo, de modo que se inseriu como estratégia constituir uma fase para disseminação e mobilização em torno da pauta, com vista a criar mecanismo que reiteraram a importância dos bicicletários para o poder público e para a população de forma geral. Por fim, com andamento dos diálogos, estudos e articulações mais aprofundados dos territórios potenciais foram realizados, consolidando cenários e estratégias para implementação. Assim, o projeto Mais Bicletários se consolidou em três grandes fases:

1. Estudo de Campo
2. Mobilização e ativação
3. Estratégias e definição de cenários

NOTAS	AT (Acesso Transporte)	RD (Redução Desigualdades)	DB (Demandas Bicletas)	MM (Migração Modal)	OB (Oferta Bicletários)	ER (Equidade Racial)	EG (Equidade Gênero)	SE (Suporte Entregadores)	AE (Acesso Equipamentos)	SC (Sistema Cicloviário)	DL (Desenvolvimento Local)	SOMA	FINAL	CLASSIF
GUAIANASES	4	4	3	2	4	4	2	2	3	2	4	275	3,24	1
CAPÃO REDONDO	3	4	4	3	2	4	3	2	2	3	4	273	3,21	2
SANTO AMARO	4	4	3	4	2	3	3	3	2	3	1	272	3,20	3
BARRA FUNDA	2	3	3	4	3	2	4	3	4	4	2	255	3,00	4
SANTANA	3	2	4	3	4	1	3	3	3	3	3	245	2,88	5
ARTUR ALVIM	3	2	4	3	3	2	3	2	2	4	4	243	2,86	6
SÃO MATEUS	3	2	4	3	1	3	2	2	2	4	4	228	2,68	7
TUCURUVI	3	2	3	3	3	2	2	4	2	1	2	217	2,55	8
TATUAPÉ	2	2	3	4	2	1	2	4	4	3	3	216	2,54	9
Peso	13	13	11	9	8	8	7	5	4	4	3	85	1	



**Fase 1: Estudo de Campo**

**Fase 2: Mobilização e ativação**

**Fase 3: Estratégias e definição de cenários**

\* O organograma evidencia o início dos diálogos com cada instituição, realizados ao longo de todo o período

## 2.2 FASE 01 : ESTUDO TERRITORIAL

O estudo de territorial realizado concentrou-se no três territórios prioritários elencados pela pesquisa “Bicicletário Modelo”, Guaianases, Capão Redondo e Santo Amaro, sendo também inserido o território de São Mateus, a partir da potencialidade evidenciada pelo Instituto Aromeiazero pelas recém inauguradas estações da Linha 15-Prata e pelas articulações já realizadas com ativistas do coletivo Bike Zona Leste. As análises constituíram perspectivas para cada território e analisaram dois potenciais cenários: parceria com o poder público e empreendedorismo social.

Todos os cenários de empreendedorismo social elencados, que tinham por premissa a locação de um espaço e constituição de um bicicletário sem parceria com o poder público, mostraram-se inviáveis, seja pelo alto valor da locação (acima de 10.000 reais mensais), pela indisponibilidade de área para implantação em terrenos com valor de menor locação ou pela distância que terrenos com valores dentro da margem tinham das estações. O diálogo com os entes públicos foi então estruturado, sendo realizada em paralelo ações de comunicação e ativação da pauta.

### **GUAIANASES - CENÁRIO**

- Articulação com poder público (CPTM)
- Referência: Ascobike (Termo de Permissão de Uso com CPTM)

### **CAPÃO REDONDO- CENÁRIO**

- Empreendedorismo Social - Mínimo Produto Viável
- Locação e adaptação de casa para receber o bicicletário
- Referência: Bike Comunidade

### **SÃO MATEUS - CENÁRIO**

- Articulação com poder público (SPTrans)
- Referência: Tembici no Terminal Tiradentes (Termo de Cessão)

### **SANTO AMARO - CENÁRIO**

- Articulação com o poder público (Metrô, SPTrans, CPTM e Parque Bruno Covas/Secretaria do Verde)
- Parceria com Tembici para a instalação de bicicletas compartilhadas
- Referência: Tembici no Largo da Batata - Bicicletário como mobiliário urbano - (Termo de Cooperação)



— linha ferroviária

— faixa, corredor e linha de ônibus

## GUAINASES ENTORNO (500 m)- DISPONIBILIDADE DE TERRENOS



Terreno 1 (Cicloidade)  
- Público (CPTM)



Terreno em obras  
/ anexo bicicletário  
funcionários-  
Público (CPTM)



Terreno 3 (Cicloidade) -  
Privado (estacionamen-  
to do restaurante São  
Cristóvão)



Terreno 2 (Cicloida-  
de) - Público (CPTM)

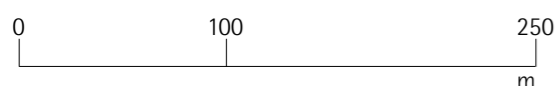
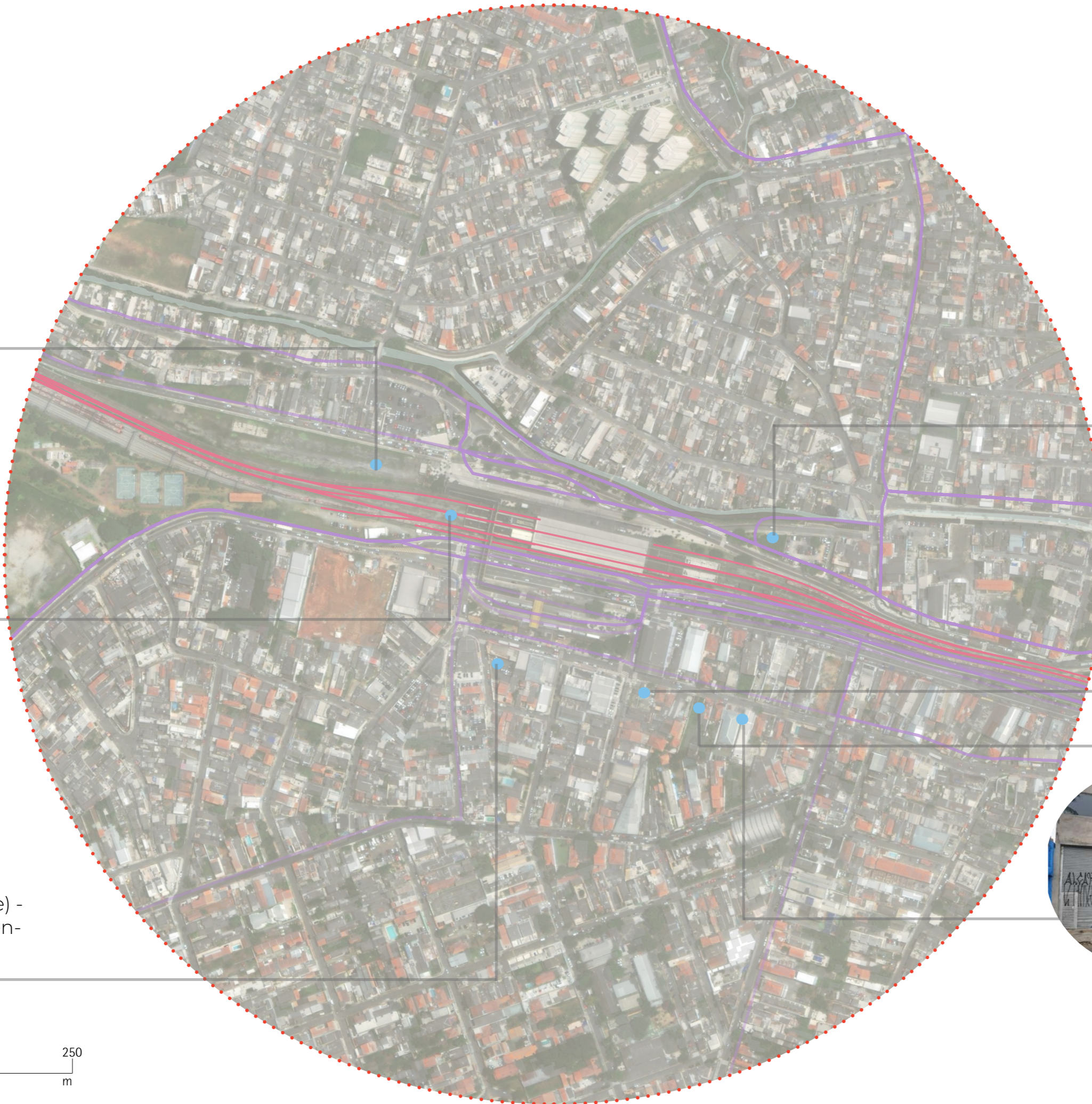





Terreno à venda -  
privado (sem retor-  
no)

Terreno baldio



Galpão para  
locação -  
R\$ 20.000,00



-  ciclovias e ciclofaixas  
linha metrô
-  faixa, corredor e linha  
de ônibus
- 



Terreno 2 (Ciclocidade)  
- Público (Metrô) - área  
com boa acessibilidade



Terreno 1 (Ciclocidade) - Privado  
tem 4.873 m<sup>2</sup>, e  
está à venda por R\$  
12.000.000,00.



Terreno 4 (Ciclocidade)  
- Privado (atualmente  
LBS comércio de Mate-  
riais de Construção)



## CAPÃO REDONDO ENTORNO (500 m)- DISPONIBILIDADE DE TERRENOS



3 Casas com gara-  
gem para alugar -  
Privado (2 a 3 cômo-  
dos), aluguel varia  
R\$ 600,00 750,00 e  
1.000,00

Terreno 3 (Ciclocidade) - Pública  
(área verde Terminal  
EMTU)





- ciclovias e ciclofaixas
- linha metrô
- faixa, corredor e linha de ônibus

SANTO AMARO  
ENTORNO (500 m)-  
DISPONIBILIDADE  
DE TERRENOS

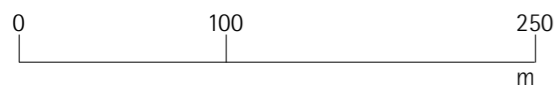





Terreno 1 (Ciclocidade)  
- Público

Terreno 2 (Ciclocidade)  
- Público



Terreno 3 (Ciclocidade)  
- Público (CPTM)



-  ciclovias e ciclofaixas
-  linha metrô
-  faixa, corredor e linha de ônibus

SÃO MATEUS  
ENTORNO (500 m)-  
DISPONIBILIDADE  
DE TERRENOS



Terreno 1 -  
Ponto de Apoio  
ao Terminal São  
Mateus (Público)



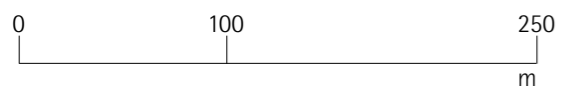
Terreno para locação - Mensal R\$ 15.000,00



Terreno 2 -  
Sem retorno



Bicicletário Terminal - Bicicletário desativado (Público)



## 2.3 FASE 02: MOBILIZAÇÃO E ATIVAÇÃO

O projeto Mais Bicletários constituiu uma estratégia que buscou ativar e mobilizar acerca de bicicletários, com foco em comunicar grupos periféricos e reforçar a importância da pauta. Essa fase, denominada “Mobilização e Ativação”, se estruturou em três ações: ciclo de debates; CT no pedal; edital de produção de conteúdo. O ciclo de debates teve por foco a discussão aprofundada da pauta a partir de diferentes pontos de vista. O CT no pedal trouxe uma discussão territorializada em Cidade Tiradentes, mobilizando coletivos da região ao redor da temática, pressionando o poder público para a reimplantação da Ciclofaixa da Avenida dos Metalúrgicos e dialogando com a Tembici para a melhoria dos serviços da Estação Bike 12hs; o edital de produção de conteúdo teve por foco comunicar o público periférico, de forma abrangente, sobre bicicletários e teve como selecionado o coletivo Bike Zona Sul.

ciclo de debates

### ciclo de debates

#### [1ª Parada - Bici o que? O que são, para o que servem e porque amamos tanto esses bicicletários](#)

Partindo de experiências exitosas de bicicletários em São Paulo, no Brasil e na América Latina, o primeiro bate-papo propôs-se a discutir boas práticas de bicicletários que são referenciais para o debate público, apresentando diferentes experiências de gestão pública e comunitária.

#### Debatedores

Adilson Alcântara - Bicletário Ascobike - Mauá-SP

Filipe Simões - Niteroi de Bicicleta - Niterói-RJ

Deiny Façanha - Ciclocidade - São Paulo-SP

Ricardo Montezuma -Ex-assessor de mobilidade da Prefeitura de Bogotá,Colômbia

Mediação - Suzana Nogueira - Consultora em Planejamento de Mobilidade Urbana

Data: 13.04, às 19hs (horário de Brasília) - duração de 1h30

#### [2ª Parada - Bicicleta dá em árvore? - a falta que um bicicletário faz nas bordas das cidades](#)

Partindo do contexto das regiões metropolitanas, pelas perspectivas de investigadores-comunicadores, ativistas e de gestores de bicicletários locais, o segundo bate-papo propôs-se a olhar e debater, a partir das bordas das cidades, o contexto dos atuais bicicletários públicos existentes, a demanda não atendida pelo poder público e diferentes experiências de bicicletários.

#### Debatedores:

Paulo Alves - Bike Zona Sul - São Paulo-SP

Edivan Cruz - Parceiros da Alegria (Edivan) - Salvador-BA

Rogério Rai - Pedale-se - São Paulo-SP

Mediação: Renata Falzoni - Portal Bike é Legal

Data: 19.04, às 19hs (horário de Brasília) - duração de 1h30



### 3ª Parada - Um cantinho pra chamar de nosso - bicicletário é um direito e um bom negócio

Partindo do contexto da Região Metropolitana de São Paulo, pelas perspectivas do poder público, de agentes privados e ativistas, o terceiro bate-papo propôs-se a olhar e debater os bicicletários a partir dos aspectos de gestão, das práticas para a constituição de mais bicicletários e de sua inserção na rede de mobilidade.

Debatedores:

Reginaldo Assis de Paiva - CPTM São Paulo

Mariana Cruz - Tembici

Jean Carlos Martins do Vale - Bike Zona Leste

Mediação: Cadu Ronca - Aromeiazero

Data: 26.04, às 19hs (horário de Brasília) - duração de 1h30



**MAIS BICI CLETÁRIOS**

**CICLO DE DEBATES**

**13, 19 E 26/04 ÀS 19H**

**/aromeiazero**

realização: **ARO MEIAZERO** parceria: **CICLOCIDADE** patrocínio: **Itaú**

No total foram  
**389 visualizações no youtube,**  
**203 no LinkedIn,**  
**1225 no Facebook** (até 16/05/2022)

### **CT no Pedal**

Com objetivo de criar estratégias para melhoria da infraestrutura cicloviária no território de Cidade Tiradentes, assim como aumentar o uso da Estação Bike 12hs, gerido pela Tembici, a iniciativa “CT no Pedal” estabeleceu três eixos de ações no território: advocacy pelo retorno da Ciclofaixa dos Metalúrgicos; articulação pela melhoria dos serviços da Estação Bike 12hs; evento CT no Pedal.

As articulações para o retorno da Avenida Ciclofaixa dos Metalúrgicos seguem em estado avançado, após diálogos com a Subprefeitura, DRE Guaianases e atualmente com a SME (Secretaria Municipal de Educação). Nos diálogos com a Tembici, foram realizadas intervenções para melhoria das informações e sinalização da Estação Bike 12hs, também sendo bicicletas disponibilizadas para os coletivos para uso durante o evento CT no Pedal. O evento, por si, realizado no dia 21/05, foi realizado juntamente com os coletivos do território, sendo cada qual responsável por uma das ações:

- mecânica básica ( “A rua é delas”);
- oficinas para mulheres iniciantes participarem do pedal e ensinarem mulheres a pedalar ( “Casa Anastácia”);
- empréstimos de bicicletas da Tembici;
- [cobertura do evento](#) ( “Perifa no rec”);
- condução do Pedal (Pelotão de Elite)

**No CT no Pedal,**  
**15 mulheres participaram da oficina**  
**para aprender a pedalar**  
**6 reparos realizados nas bicicletas**  
**cerca de 50 pessoas participaram da ação**  
**17 bicicletas foram emprestadas pela Tembici**



Participantes CT no Pedal. Fonte: Acervo

## 2.4 FASE 03: ESTRATÉGIAS E DEFINIÇÃO DE CENÁRIOS

### Bike Zona Sul

Compreendendo que, no geral, não há o entendimento da importância dos bicicletários para a promoção da intermodalidade sustentável por parte do público usuário do transporte público e da negligência do poder público em promover essa infraestrutura, foi elaborado um edital de chamamento para grupos/coletivos, com objetivo de elaborar uma estratégia de comunicação que dialogasse com o público periférico, pressionasse ações do poder público e inserisse a problemática dos bicicletários para o público em geral, com os seguintes objetivos:

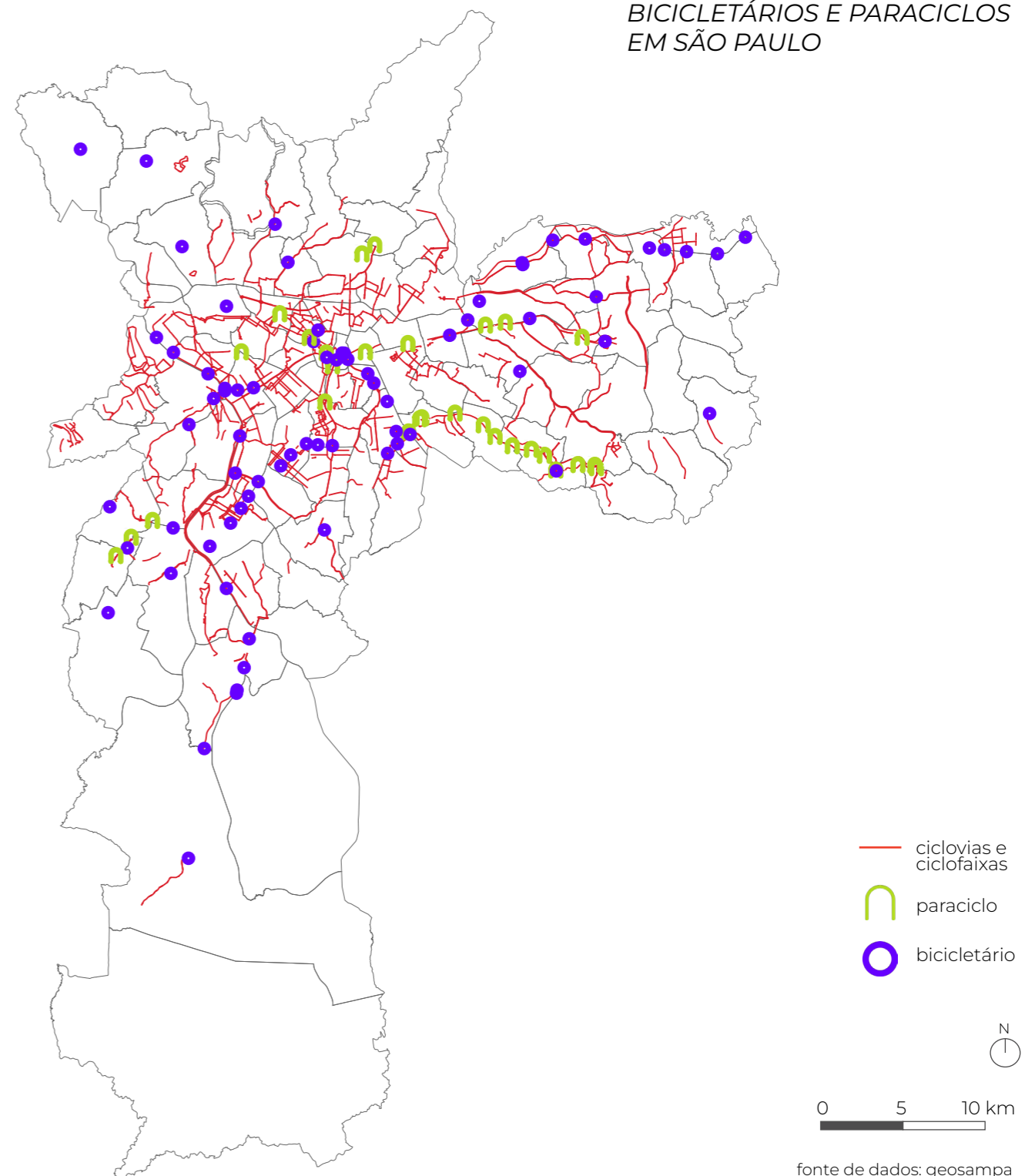
- Comunicar a problemática dos bicicletários para o público periférico, principalmente para os usuários de transporte público;
- Mostrar a realidade do uso dos bicicletários existentes nas estações de alta capacidade por pessoas usuárias de transporte público;
- Evidenciar a negligência do poder público em promover o uso da bicicleta, construindo infraestrutura adequada para tal, e em cumprir sua meta de instalar bicicletários em todas as estações e terminais urbanos;
- Apresentar a atuação de bicicletários privados nos arredores de estações, que suprem uma demanda não atendida pelo poder público e que tornam-se referência de empreendedorismo local.

O coletivo selecionado, Bike Zona Sul, realizou ações de produção de conteúdo digital, como: [Abaixo-Assinado por bicicletário no Terminal Guido Caloi](#); Diferenças entre bicicletários e paraciclos; Mapa de bicicletários; Entrevistas com usuários e ciclistas. O resultados podem ser encontrados no instagram no [Instituto Aromeiazero](#) e do [Bike Zona Sul](#).

### Bicicletários na Cidade de São Paulo

Com objetivo de ir além dos territórios elencados pela matriz da Ciclocidade e no estudo territorial (vide 2.1 Fase 01: Estudo Territorial), buscando expandir as possibilidades, se atendo porém a territórios periféricos, foram iniciados estudos para desenho de potenciais territórios e parceiros. Os mapas a seguir apresentam algumas análises que auxiliaram no mapeamento e definição de estratégias.

BICICLETÁRIOS E PARACICLOS EM SÃO PAULO



### MAS O QUE É INTERMODALIDADE?

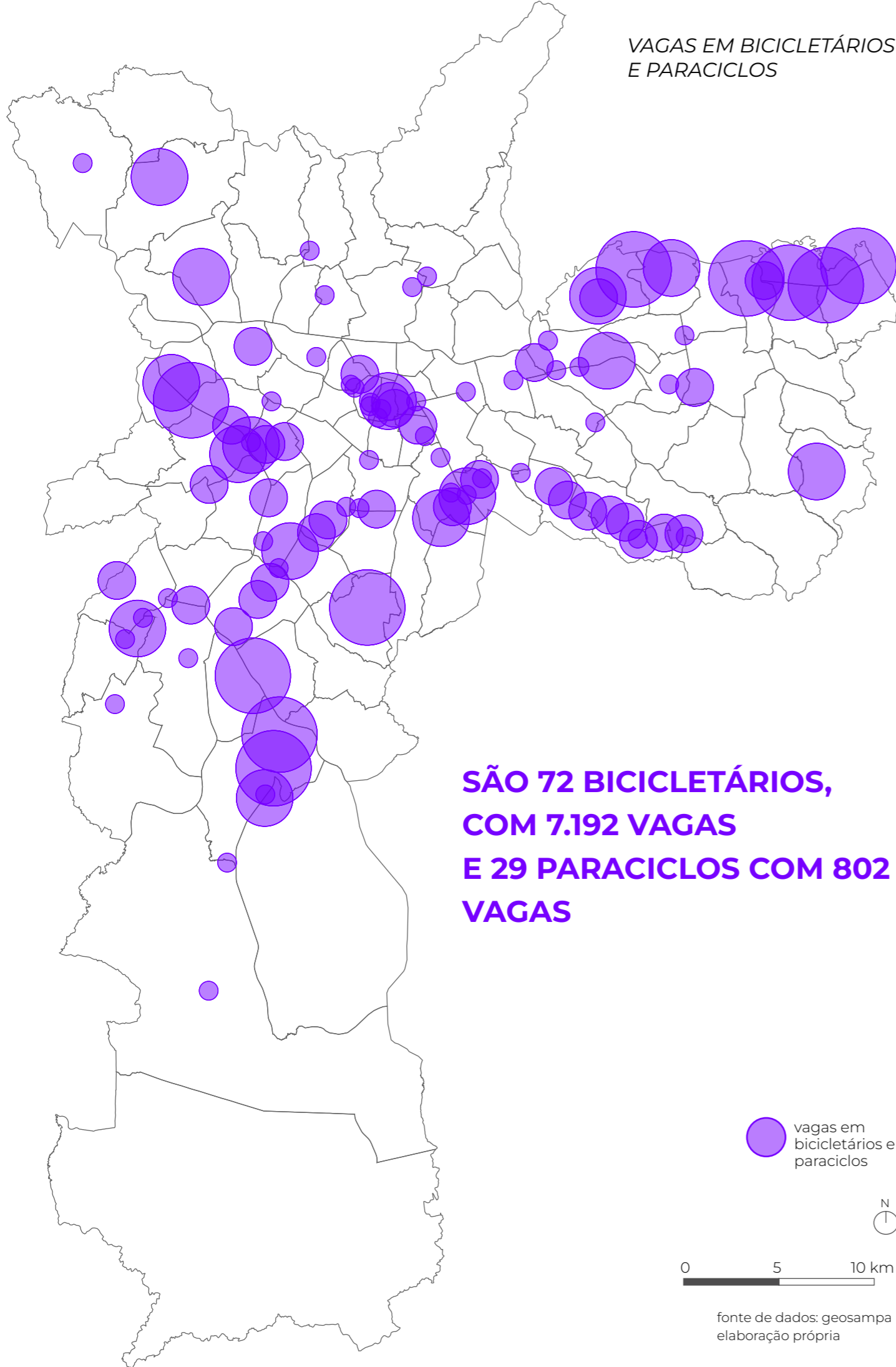
É a combinação de diferentes meios de transporte em um determinado deslocamento, algo que é possível ser feito, por exemplo, iniciando o percurso de bike, até um bicicletário e depois, pegar um ônibus, um trem ou metrô até seu local de destino.



No total foi elaborado 1 abaixo-assinado com 200 assinaturas.

A campanha aconteceu de 1/julho a 1/agosto de 2022. Foram 10 vídeos postados e um total de 1268 interações

### VAGAS EM BICICLETÁRIOS E PARACICLOS



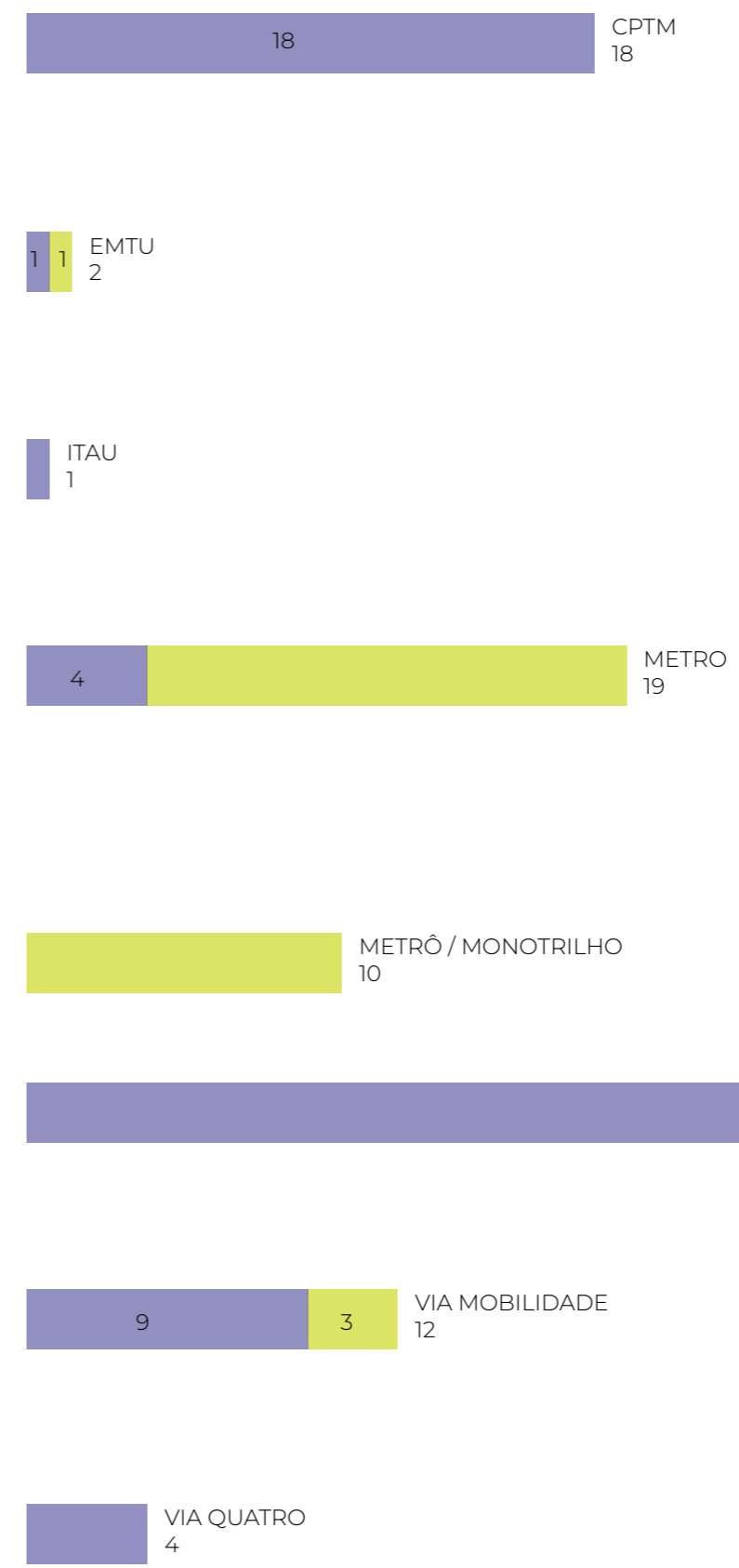
**SÃO 72 BICICLETÁRIOS,  
COM 7.192 VAGAS  
E 29 PARACICLOS COM 802  
VAGAS**

● vagas em bicicletários e paraciclos



fonte de dados: geosampa  
elaboração própria

### NÚMERO DE BICICLETÁRIOS / PARACICLOS E RESPONSÁVEIS PELA GESTÃO



observação:  
os dados foram obtidos em 2022 na plataforma Geosampa. Cabe ressalvas sobre a denominação de bicicletários de espaços sem zeladoria que foram evidenciados na análise.  
Para mais informações, recomenda-se o acesso a base de dados disponibilizadas pela pesquisa "[Melhores Práticas em Bicicletários - São Paulo](#)" (2020), da Ciclocidade, que apesar de desatualizada, apresenta mais dados sobre os bicicletários/paraciclos e suas especificações.

■ PARACICLO  
■ BICICLETÁRIO



Gratil em frente ao bicicletário da estação São Miguel Paulista da CPTM. Fonte: Acervo





Heloisa Bento Ribeiro  
Coordenadora do projeto

dezembro / 22