

Contagem de Ciclistas | 2019

Relatório analítico

Realização:

BH EM CICLO

ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS
URBANOS DE BELO HORIZONTE

Apoio:

NossaBH

Belo Horizonte - 2019

Realização:

BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte

Coordenação:

Carlos Edward Campos

Revisão:

Carlos Edward Campos

Jessica de Almeida

Marcelo Cintra do Amaral

Contadores em campo:

- Amanda Cristine Alves Corradi
- Augusto Hendricus
- Augusto Schmidt
- Elisa Dias
- Gabriel Castro Rocha
- Gabriela Amado
- Helena Coelho
- Jessica de Almeida
- José Almir
- Marina Tello
- Renato Leite
- Sérgio Guerra

Apoio:

Movimento Nossa BH

@bhemciclo / www.bhemciclo.org

@movimentonossabh / www.nossabh.org.br

Copyright © 2019 BH em Ciclo. Esta obra abaixo está licenciada como Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional - CC BY-NC - e pode ser reproduzida para qualquer fim não comercial em seu formato original ou em qualquer forma adaptada, sempre que se atribua à BH em Ciclo e que as obras derivadas tenham uma licença nos mesmos termos da obra original.

A BH em Ciclo não é responsável por erros contidos em obras derivadas e não garantirá que o uso da obra para outros fins não infrinja os direitos de terceiros.



Relatório Analítico das Contagens de Ciclistas em Belo Horizonte - 2019

1. Introdução e contexto

A [BH em Ciclo](#) - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte - é uma associação sem fins lucrativos formada por cidadãos que pedalam em Belo Horizonte, que compreendem a bicicleta como meio de transporte e que acreditam que os belo-horizontinos são capazes de se locomover de maneira mais sustentável pela cidade. A Associação teve sua constituição pautada na compreensão de que é preciso defender, priorizar e promover a bicicleta no planejamento e gestão da mobilidade urbana em BH e na defesa do direito de pedalar pela cidade de forma segura e confortável.

Dentre seus objetivos, destacam-se: **promover** a bicicleta como meio de transporte; **discutir** com gestores públicos questões acerca da mobilidade urbana; **dialogar** com ciclistas de Belo Horizonte para ouvir suas demandas, **participar** do planejamento urbano da cidade; e **levantar** dados sobre a mobilidade ativa e o perfil das e dos ciclistas de Belo Horizonte.

Seguindo seus objetivos e agindo dentro de uma de suas seis áreas de atuação¹, a de Pesquisa, a BH em Ciclo compreende a contagem de ciclistas como um instrumento fundamental no planejamento das políticas públicas para o fomento do uso da bicicleta como um modo de transporte e, além disso, como uma ferramenta para subsidiar o controle e a participação social.

Em 18 de julho de 2017, o Prefeito Alexandre Kalil aprovou o Plano de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte (PlanBici-BH), que prevê, em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), a meta de ter **2% do total de deslocamentos na capital mineira sendo feitos em bicicleta até 2020**. Para que isso ocorra, é preciso que ele seja implementado seguindo o que foi planejado em cada um

¹ Saiba mais em <http://bhemciclo.org/areas-de-atuacao/>.

de seus eixos, como uma política consistente de incentivo ao uso desse modo de transporte, adotada pelo poder público em conjunto com a sociedade civil belo-horizontina. O Plano prevê medidas como a ampliação e melhoria da estrutura cicloviária (bicicletários, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas), implementação de pontos de apoio ao ciclista, projetos de acalmamento de trânsito (Zonas 20, 30 e ruas de bicicleta), campanhas educativas perenes, integração física e financeira dos modos de transporte, disponibilização de recursos financeiros, humanos e orçamentários para as políticas de bicicleta, entre outras.

Depois de transcorrido mais de um ano da aprovação do PlanBiciBH, pouco ou quase nada das suas ações foram executadas. Em 18 de julho de 2018, para “comemorar” o aniversário de um ano do Plano de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte, a BH em Ciclo lançou uma plataforma de monitoramento da execução do plano e que pode ser consultada no endereço <https://planbicibh.org/>.

Figura 1 - Situação da execução do PlanBiciBH no 4º Quadrimestre de 2018



Após inúmeras discussões entre sociedade civil e Prefeitura desde o dia 6 de setembro, a BHTRANS colocou o PlanBici em revisão, conforme pode ser visto no printscreen abaixo.

PREFEITURA
BELO HORIZONTE

O que você procura?

INÍCIO NOTÍCIAS ESTRUTURA DE GOVERNO ▾ SERVIÇOS ACESSO RÁPIDO ▾ TRANSPARÊNCIA FALE CONOSCO

INÍCIO - BHTRANS - INFORMACOES - TRANSPORTES - BICICLETAS - PLANBICI_BH - PLANBICI_BH

BHTRANS

- EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE
- QUEM É QUEM
- PROGRAMAS E PROJETOS
- NOTÍCIAS BHTRANS
- LICITAÇÕES E EDITAIS
- HISTÓRICO DE NOTÍCIAS
- SERVIÇOS
- CONTATO

ROTATIVO DIGITAL

- APLICATIVOS CREDENCIADOS
- COMO FUNCIONA?
- LOCALIZAÇÃO DE VAGAS
- POSTOS DE VENDA

PLANBICI_BH

atualizado em 06/09/2018 | 16:05

PlanBici é o Plano de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte, construído a partir de uma demanda do Prefeito Alexandre Kalil em reunião com a Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte – BH em Ciclo, ocorrida no dia 08/05/2017. O Plano foi desenvolvido por ciclistas e técnicos de entidades da administração municipal em 6 reuniões extraordinárias do GT Pedala BH, além de duas reuniões na BHTRANS. Concluído no início de Julho, o Plano foi apresentado e aprovado pelo Prefeito em 18 de julho de 2017.

Tendo como base o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH, o PlanBici foi construído em seis eixos:

- Infraestrutura e circulação;
- Integração modal e bicicletas compartilhadas;
- Comunicação, educação e mobilização;
- Governança, produção de dados e transparência;
- Legislação;
- Financiamento.

O objetivo geral do plano, é aumentar em cinco vezes a participação da bicicleta como modal de transporte, passando dos atuais 0,4% para 2% no horizonte de 2020.

(O documento Plano de Mobilidade por Bicicleta está em revisão)

Nesse contexto, as contagens de ciclistas podem, e vão, auxiliar na identificação de demandas reprimidas e na orientação mais precisa para efetivação dessas políticas, contribuindo para melhoria da oferta e, sobretudo, para a gestão da demanda dos deslocamentos por bicicleta em nossa cidade. Elas também servem, por outro lado, para o monitoramento da efetividade ou não dessas políticas de incentivo ao uso da bicicleta como parte da mobilidade urbana da capital mineira.

Os resultados individuais, os comparativos e a análise desses resultados serão detalhados a seguir, compreendendo que não há exaustão das análises e que os dados gerados podem, e devem, ser explorados, cruzados e analisados à luz do que já foi produzido em BH sobre a mobilidade urbana de forma geral e, especialmente, por bicicleta.

2. Metodologia

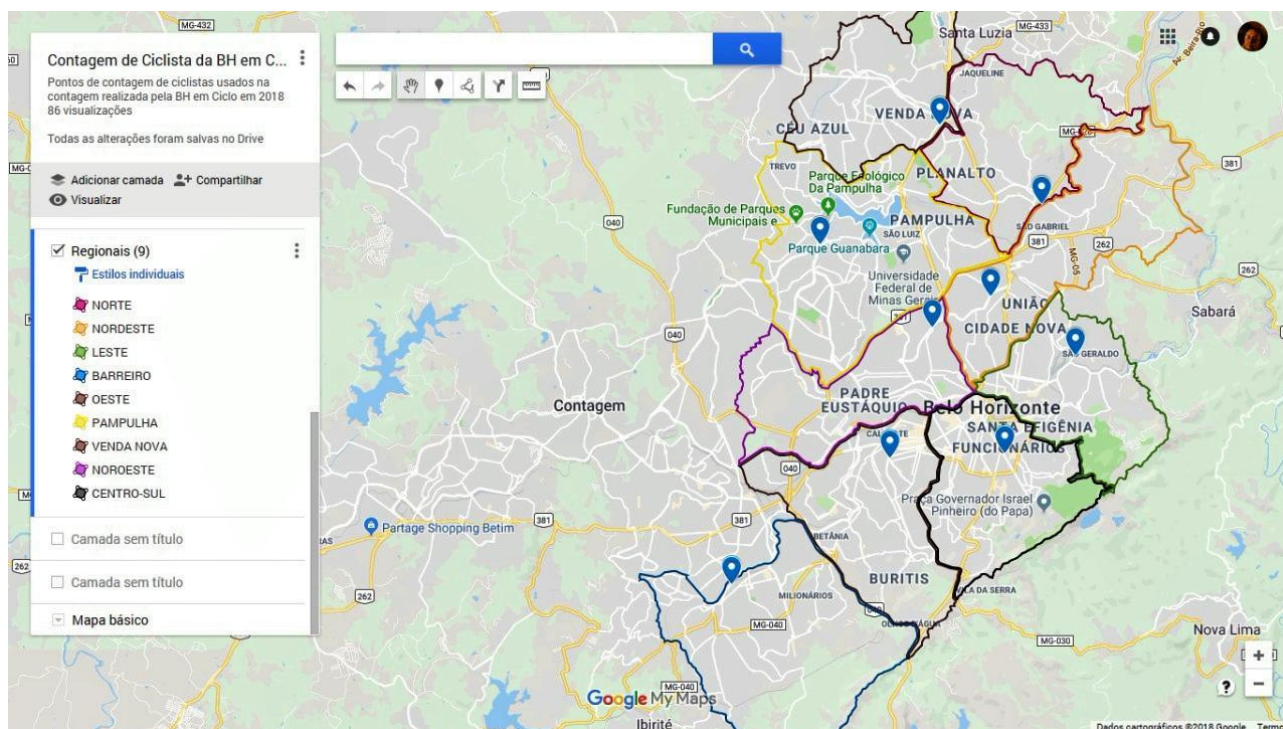
Para melhor compreensão do cenário geral do uso da bicicleta em Belo Horizonte, os pontos escolhidos na cidade abrangem as nove regionais e dão continuidade à série histórica de contagens de ciclistas na cidade.

A Contagem de Ciclistas de 2019 repetiu os mesmos nove pontos da Contagem de 2018. As pesquisas foram realizadas nos locais apresentados na Figura 2, por meio de contagem visual, registradas em um modelo [planilha de contagem](#) adaptada do modelo anterior.

3. Os pontos de contagem

- **Locais com contagem realizada em 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019:**
 - Via 240 esquina com Rua Monsenhor Messias (Norte);
 - Avenida Américo Vespúcio esquina com Avenida Pinheiros (Noroeste);
 - Avenida Teresa Cristina entre Rua Julio Cesar Vieira e Rua Marcelo Bernucci Sydney (Barreiro);
 - Avenida Bernardo Monteiro esquina com Avenida Afonso Pena (Centro Sul);
 - Rua Itaituba entre Avenida Souza Aguiar e Rua Itaité (Leste);
 - Rua Doutor Álvaro Camargos entre Rua Padre Pedro Pinto e Rua das Pedrinhas (Venda Nova).
- **Locais com contagem em 2017, 2018 e 2019:**
 - Avenida Heráclito Mourão de Mirand, esquina com Avenida Otacílio Negrão de Lima (Pampulha);
 - Avenida Silva Lobo esquina com Avenida Barão Homem de Melo (Oeste).
- **Ponto com contagem em 2018 e 2019:**
 - Avenida Bernardo Vasconcelos, esquina com Avenida Arthur Guimarães.

Figura 2 - [Mapa com locais pesquisados](#)



As nove contagens foram realizadas em dias úteis entre 10 de setembro e 10 de outubro de 2019, entre terça e quinta-feira, das 7h às 19h, utilizando de planilhas individuais a cada hora de contagem, com a presença de no mínimo dois contadores por turno de quatro horas.

Além da contagem numérica, foi feita uma avaliação qualitativa dos ciclistas, registrando:

- Gênero²;
- Faixa etária estimada;
- Local de preferência de passagem (ciclovias, calçada ou rua);
- Sentido de deslocamento;
- Tipo de bicicleta (pública, particular ou cargueira);
- Uso ou não do capacete e se está a trabalho (usando a bicicleta como instrumento de trabalho).

² O gênero, por conta da limitação metodológica, foi estabelecido pelo fenótipo do ou da ciclista.

4 - Análise dos dados

A Tabela 1 apresenta os dados globais obtidos nas contagens deste ano e nas três contagens anteriores. No total de nove pontos pesquisados foram contados **3.401 ciclistas circulando pela cidade, sendo 326 (9,59%) identificados como mulheres e 3.075 (90,41%) como homens**. O ponto da Avenida Heráclito Mourão, na região da Pampulha, continua sendo um ponto fora da curva. Apesar de uma pequena queda no número de ciclistas, neste ano contamos 1.051 ciclistas no total, contados nas 12 horas de pesquisa, representando 30,9% do total de ciclistas contados.

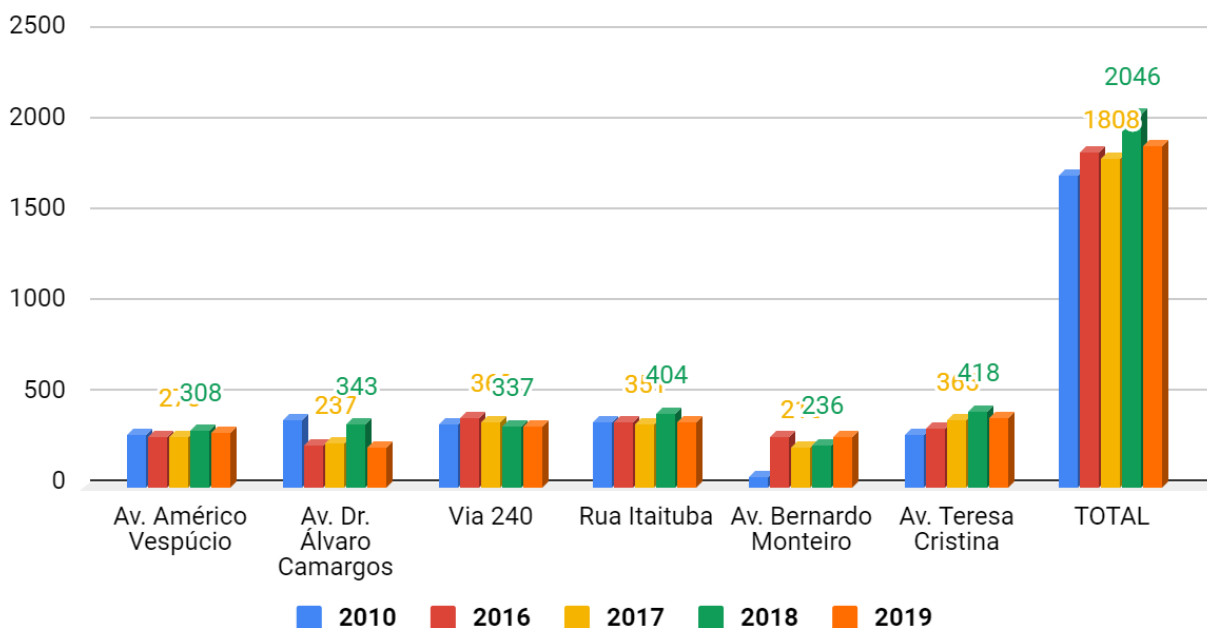
Considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 283,4 pessoas foram contadas por hora, em média. O resultado foi **um ciclista a cada 12,7 segundos**. Nos horários de maior fluxo (entre 18h e 19h), foi contado, em média, **um ciclista a cada 7,1 segundos**.

Tabela 1 - Total de ciclistas registrados nas contagens 2010 - 2019

Dados Globais	2010			2016			2017			2018			2019		
	Mulheres	Homens	Total	Mulheres	Homens	Total	Mulheres	Homens	Total	Mulheres	Homens	Total	Mulheres	Homens	Total
Av. Américo Vespúcio	10	279	289	13	263	276	18	260	278	21	287	308	17	287	304
Av. Dr. Álvaro Camargos	7	368	375	3	233	236	11	226	237	23	320	343	13	212	225
Via 240	9	342	351	29	348	377	23	339	362	26	311	337	27	304	331
Rua Itaituba	11	345	356	30	328	358	9	342	351	19	385	404	29	327	356
Av. Bernardo Monteiro	3	54	57	46	228	274	29	186	215	25	211	236	39	239	278
Av. Teresa Cristina	0	284	284	5	318	323	7	358	365	14	404	418	24	358	382
Av. Silva Lobo	0	0	0	0	0	0	13	219	232	14	265	279	11	203	214
Rua Heráclito Mourão	0	0	0	0	0	0	132	854	986	149	1040	1189	158	893	1051
Av. Bernardo Vasconcelos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	309	321	8	252	260
TOTAL	40	1672	1712	126	1718	1844	242	2784	3026	291	3532	3835	326	3075	3401

Gráfico 1 - Série histórica das Contagens de 2010 a 2019
(apenas para seis pontos coincidentes)

Série Histórica 6 pontos



Na comparação geral entre as pesquisas de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019, é preciso se atentar à diferença de números de pontos contados em cada um dos anos.

Levando em consideração apenas os **seis pontos contados desde 2010**:

- 1.712 ciclistas em 2010;
- 1.844 em 2016, sendo constatado um **aumento de 7,7%** entre 2010 e 2016;
- 1.808 em 2017, sendo constatada uma **leve queda de 1,95%** entre 2016 e 2017;
- 2.046 em 2018, sendo constatado um **aumento de 13,16%** entre 2017 e 2018;
- 1.876 em 2019, sendo constatada uma **queda de 8,31%** entre 2018 e 2019.

Levando em consideração **os nove pontos contados em 2018 e 2019**:

- Em 2018 foram 3746 ciclistas contados;
- Em 2019 foram 3401 ciclistas contados, sendo constatada uma **queda de 11,39%**.

Observando todo o período avaliado até agora, em oito anos foi registrado, nestes seis pontos, um **aumento de 9,58%** no número de ciclistas contados, com uma média de 1,06% ao ano.

Comparando os **oito pontos coincidentes entre 2017, 2018 e 2019**, temos:

- 3.026 ciclistas em 2017;
- 3.514 ciclistas em 2018, com **aumento de 16,19% no número de ciclistas** em comparação ao ano anterior.
- 3.141 ciclistas em 2019, com **redução de 10,61% no número de ciclistas** em comparação com 2018.

Outra contribuição da metodologia adotada é fornecer o perfil dos ciclistas conforme as qualificações realizadas durante a Contagem, conforme apresentado na Tabela 2.

Tabela 2 - Perfil qualitativo do total de ciclistas registrados nas contagens

	2010		2016		2017		2018		2019	
Até 12 anos	30	1,75%	42	2,28%	48	1,5%	84	2,2%	17	0,5%
De 12 a 18 anos	190	11,10%	242	13,12%	281	8,6%	424	11,0%	197	5,8%
De 18 a 40 anos	1258	73,48%	1003	54,39%	1,981	60,6%	2,078	54,1%	2,151	63,2%
Acima de 40 anos	234	13,67%	536	29,07%	960	29,4%	1,252	32,6%	1,036	30,5%
Na ciclovia	0	0,00%	968	52,49%	1,213	37,1%	1,338	34,9%	1,320	38,8%
Na rua	1430	83,53%	691	37,47%	1,632	49,9%	1,943	50,6%	1,643	48,3%
Na calçada	282	16,47%	184	9,98%	425	13,0%	557	14,5%	438	12,9%
Fluxo	n.d.	-	n.d.	-	2,996	91,6%	3,411	88,9%	3,067	90,2%
Contrafluxo	n.d.	-	n.d.	-	274	8,4%	427	11,1%	334	9,8%
Em bicicleta pública	0	0,00%	24	1,30%	55	1,7%	59	1,5%	70	2,1%
Em bicicleta particular	1637	95,62%	1785	96,80%	3134	95,8%	3,736	97,3%	3,311	97,4%
Em bicicleta cargueira	75	4,38%	34	1,84%	81	2,5%	43	1,1%	20	0,6%

Com relação à faixa etária, em 2019 foram classificados 0,5% como crianças (abaixo de 12 anos) e 5,8% como jovens entre 12 e 18 anos. A ampla maioria está **entre 18 e 40 anos: 63,2%**. E 30,5% são identificados como pessoas acima de 40 anos.

Apesar de cinco pontos de contagem possuírem **ciclovias**, apenas **38,8%** usam essa estrutura na cidade para se deslocar. Pouco menos da metade das pessoas, **48,3%**, **optou por compartilhar as ruas** com outros veículos. **12,9%** das pessoas preferiu **trafegar pelas calçadas**, provavelmente por ainda sentirem insegurança ao usar as ruas. Foram **9,8%** de pessoas optando por um caminho pelo **contra-fluxo**, provavelmente indicando necessidades de adaptação nas ciclovias unidirecionais ou na própria regulamentação.

Foi identificado também que **0,6% das pessoas utilizaram bicicletas cargueiras** e **2,1% utilizaram bicicletas compartilhadas**.

Quando avaliamos os resultados agregados em relação aos demais itens avaliados, conforme apresentado na Tabela 2, é perceptível, com relação à faixa etária, um grande aumento no número de ciclistas **entre 18 e 40 anos**, sendo exatamente a faixa que detém maior vigor físico, passando **de 54,1% para 63,2% de 2018 a 2019**. O dado pode sugerir um aumento da agressividade do trânsito. Na mesma direção, tivemos também uma pequena **redução no número de ciclistas usando a rua**, de **50,6%** de ciclistas em 2018 para em 2019 o resultado cair para **48,3%**.

O uso das **bicicletas compartilhadas** apresentou um pequeno **aumento de 1,5% em 2018 para 2,1% em 2019**. O dado pode indicar uma maior aceitação das pessoas ao novo sistema de bicicletas compartilhadas sem doca (modelo em atividade na época das contagens), em comparação ao sistema com doca que foi desativado quase em todos os pontos contados, exceto a Avenida Heráclito Mourão.

Com relação às **bicicletas de carga** (cargueiras), percebemos a **continuidade da redução da presença delas** na cidade. Em 2017 elas eram 2,5% das bicicletas, em 2018 eram 1,1% e **em 2019 foram 0,6%**. O número é distante daquele obtido no levantamento de 2010, quando elas representavam 4,38% do total de bicicletas contadas. Por outro lado, o percentual de **ciclistas a trabalho mais que dobrou**, crescendo **de 0,8% em 2018 para 1,9% em 2019**, o que corrobora a presença dos ciclo-entregadores nas ruas.

Outra análise realizada foi por **faixa horária**, o que permitiu a identificação de perfis distintos de ciclistas ao longo dos horários pesquisados. O Gráfico 2 apresenta os dados desagregados de todos os nove pontos pesquisados, além do total da cidade, sendo perceptível um **padrão de picos de deslocamento no início e final do dia** (este maior), sem muita discrepância em todos os pontos. Mesmo na Avenida Heráclito Mourão, local em que era possível supor a prevalência do uso da bicicleta para o lazer ou esporte, ainda é presente o **padrão de uso para a finalidade de transporte**.

Além disso, como os dados foram levantados de forma desagregada, foi possível verificar que o comportamento horário das mulheres pedalando era levemente diferente dos homens, como mostrado no Gráfico 3. Com a geração do mesmo gráfico com os percentuais por hora (Gráfico 4), é visto que há certo equilíbrio no comportamento entre homens e mulheres que optam por usar a bicicleta em Belo Horizonte.

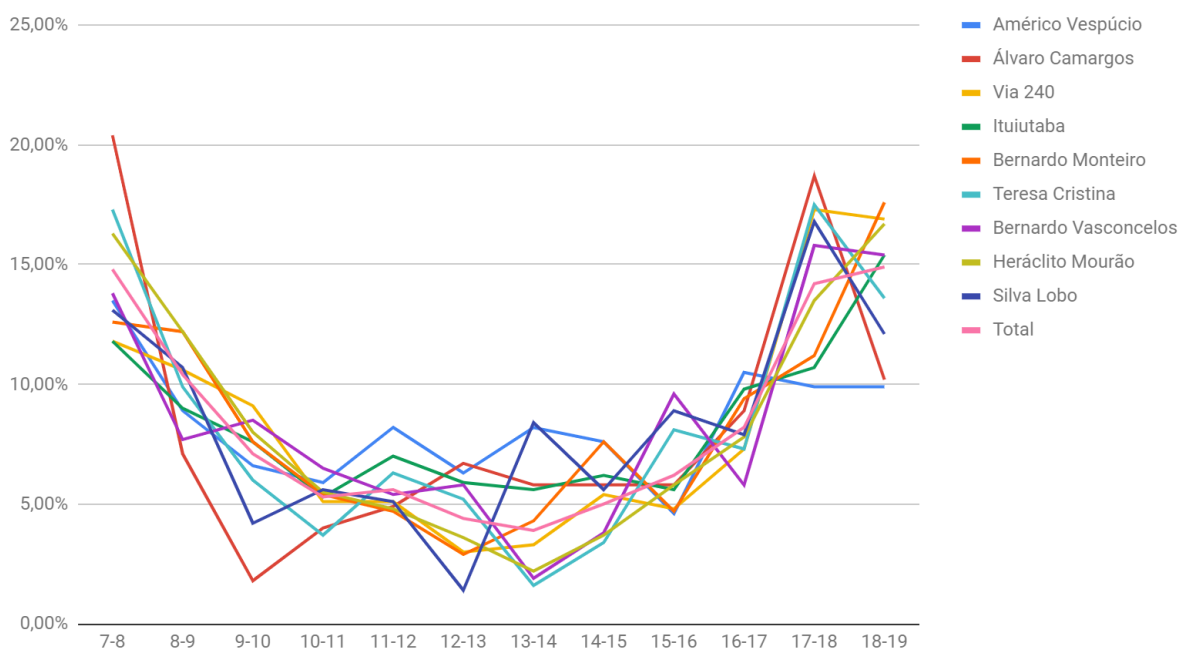
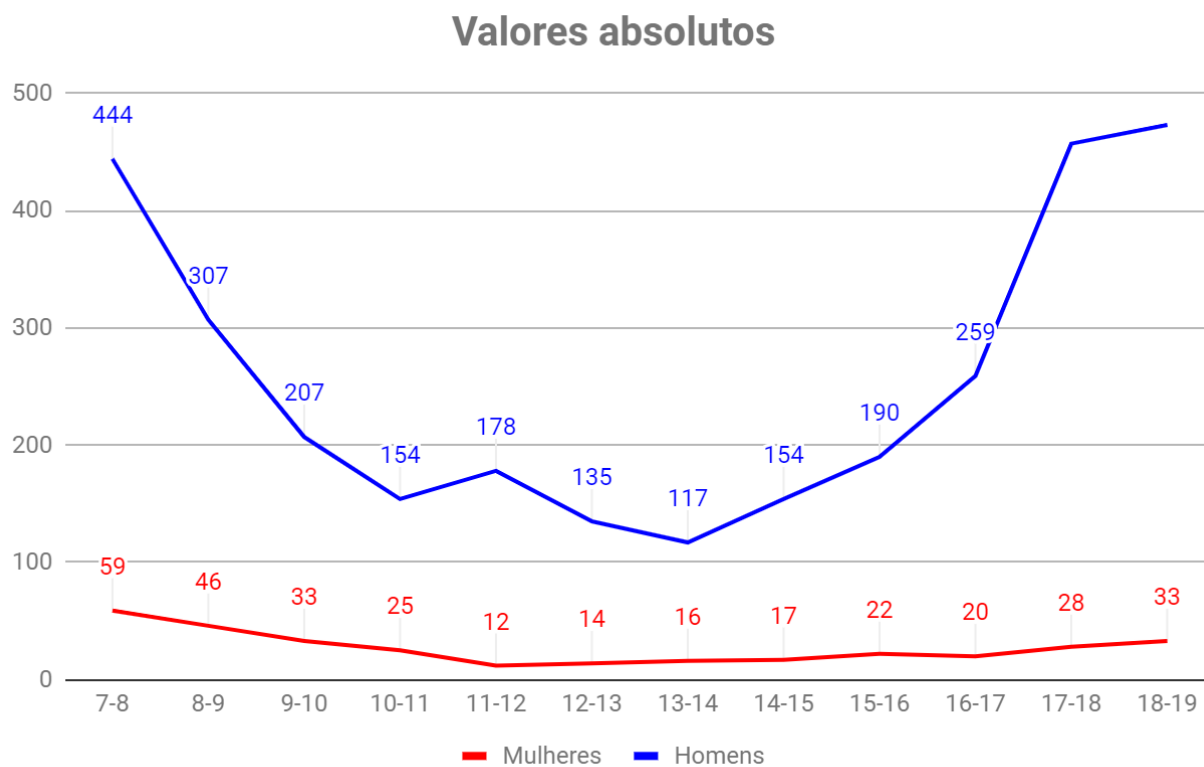
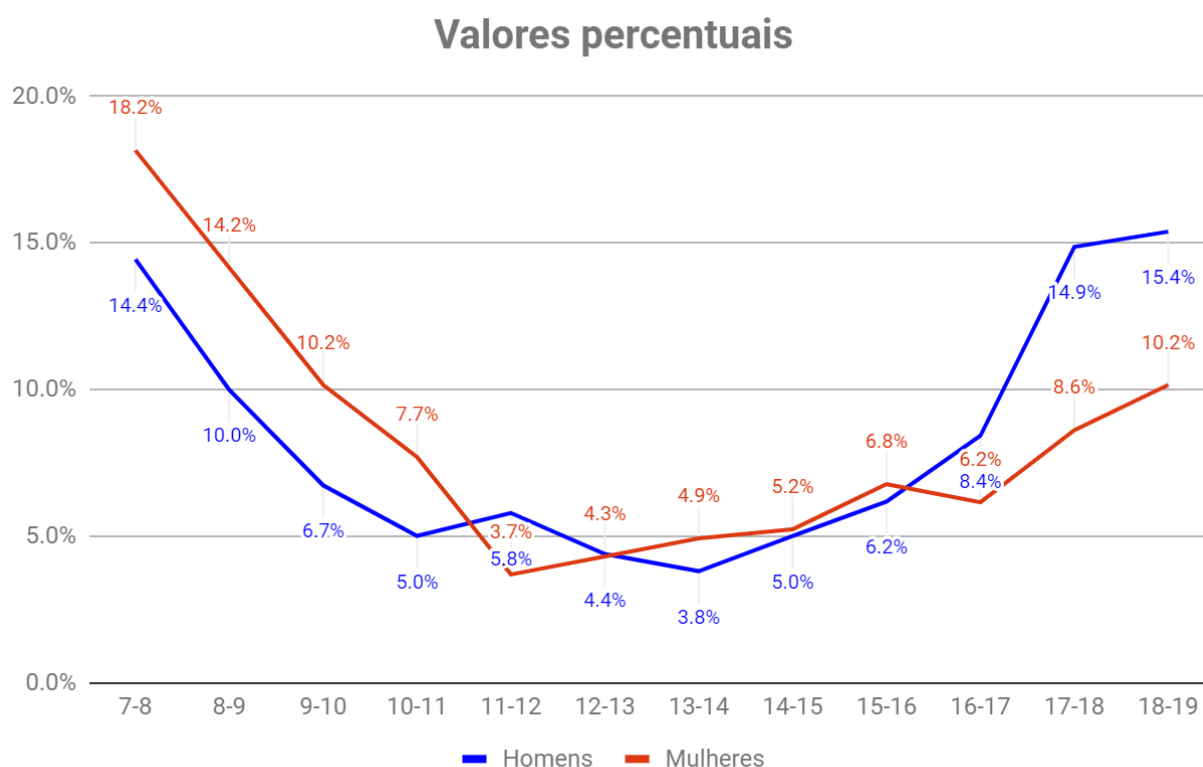
Gráfico 2 - Variação horária por ponto pesquisado**Distribuição Horária por via****Gráfico 3 - Variação horária de ciclistas por gênero (valores absolutos)**

Gráfico 4 - Variação horária de ciclistas por gênero (percentuais)

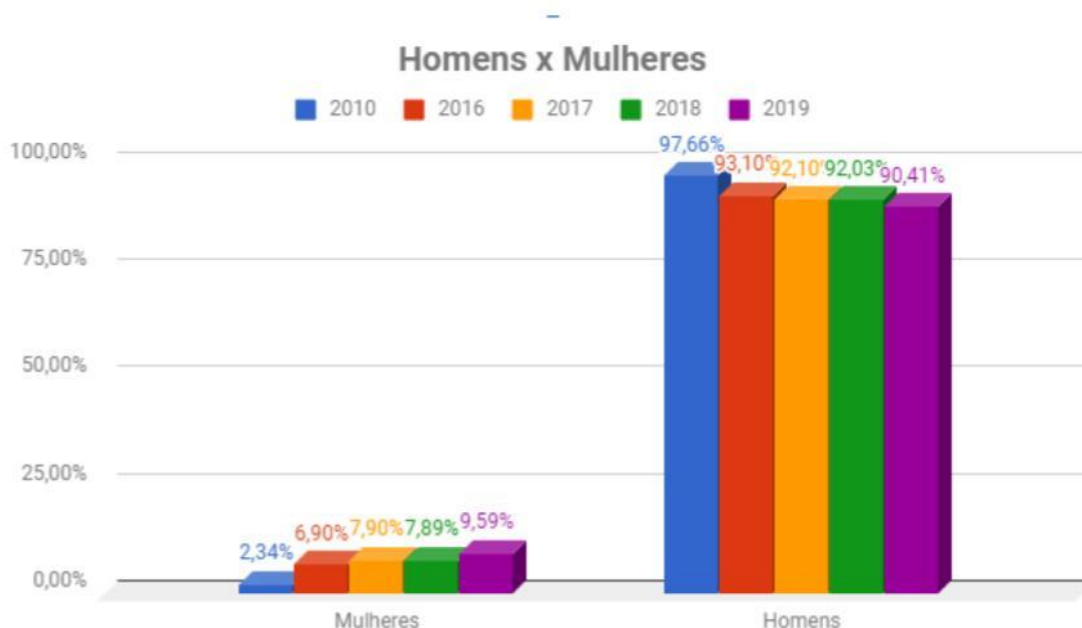
É comum, em análises deste tipo, supor que as mulheres manteriam um maior equilíbrio no número de deslocamentos durante todo o dia, motivado pela divisão desigual das tarefas domésticas, já que as mulheres, além do deslocamento casa - trabalho - casa, são também responsáveis pelas viagens de apoio e compras para casa, por exemplo. No entanto, o resultado da pesquisa de contagem parece indicar que as mulheres têm um pico tardio (talvez pelo tipo de emprego) com mais viagens pela manhã, totalizando 50,3% entre 7h e 10h (contra 36,1% dos homens). Fora do “horário de pico” as mulheres têm percentuais menores que os dos homens.

O Gráfico 5 mostra que as mulheres aumentaram significativamente a participação nos deslocamentos por bicicleta entre os anos de 2010 e 2016, triplicando os números neste período. Já entre 2016 e 2017 tivemos um aumento de apenas 1% na participação delas entre os ciclistas contados. Entre 2017 e 2018 não houve alteração significativa nessa proporção, o que significa que o número de mulheres e homens pedalando aumentou na mesma proporção. **De 2018 para 2019 o aumento no número de mulheres pedalando, mais uma vez, foi suave, mas representa o maior percentual desde que a Contagem de Ciclistas passou a ser feita.**

Desta forma, se em 2010 a quantidade de mulheres pedalando nestes pontos representava 2,34% do total, a quantidade em 2016 era de 6,9%; em 2017 era 7,9% e em

2018 era de 7,89%. Em 2019, **as mulheres representaram 9,58% das pessoas que se locomovem por bicicleta na cidade**. Apesar da alta, o número é ainda tímido perto da presença de 53% de mulheres residentes em Belo Horizonte segundo o censo 2010 do IBGE.

Gráfico 5 - Proporção Homens/Mulheres de 2010 a 2019



Nos próximos subitens serão descritos e analisados os dados apurados nos dez dias de contagem, ponto por ponto.

4.1 - [Avenida Américo Vespúcio](#)

Ponto da contagem: Avenida Américo Vespúcio esquina com Avenida Pinheiros, local onde não havia ciclovias em 2010, mas que hoje há.

A Tabela 3 apresenta os dados gerais das contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019. Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 25,3 pessoas foram contadas por hora, em média, o que resulta em um ciclista a cada dois minutos.

Tabela 3 - Dados gerais relativos às contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019 no ponto da Avenida Américo Vespúcio

Américo Vespúcio										
Indicadores	2010		2016		2017		2018		2019	
Total de Ciclistas	289		276		278		308		304	
Mulheres	10	3.46%	13	4.71%	18	6.50%	21	6.80%	17	5,6%
Homens	279	96.54%	263	95,29 %	260	93.50%	287	93.20%	287	94,4%
Até 12 anos	4	1%	12	4,35 %	7	2.50%	10	3.20%	0	0.00%
De 12 a 18 anos	70	24%	51	18.48%	31	11.20%	32	10.40%	28	9,2%
De 18 a 40 anos	164	57%	145	56.88%	167	60.10%	156	50.60%	177	58,2%
Acima de 40 anos	51	18%	55	20.29%	73	26.30%	110	35.70%	99	32,6%
Sentido av Pres Carlos Luz	161	56%	146	52.90%	126	45.30%	160	51.90%	137	45,1%
Sentido av Pres Ant Carlos	128	44%	130	47.10%	152	54.70%	148	48.10%	167	54,9%
Na ciclovia	0	0	190	68.84%	180	64.70%	201	65.30%	203	66,8%
Na rua	239	83%	64	23.19%	80	28.80%	84	27.30%	82	27.00%
Na calçada	50	17%	22	7.97%	18	6.50%	23	7.50%	19	6,3%
Em bicicleta pública	0	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
Em bicicleta particular	264*	91% *	270*	97.83%	265	95.30%	304	98.70%	304	100.00%
Em bicicleta cargueira	25*	9% *	6*	2.17%	13	4.70%	4	1.30%	0	0.00%

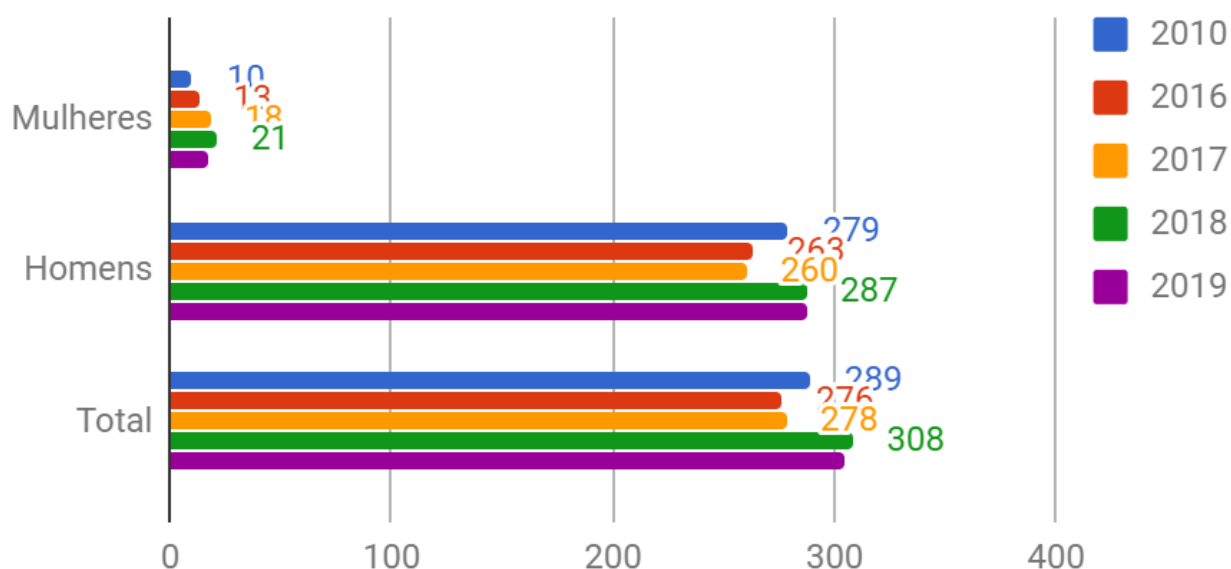
* Números aproximados. Em 2010 o indicador era por tipo de deslocamento, a serviço ou por transporte.

Depois de uma pequena redução do número total de ciclistas em 2016 e desse número se manter estável em 2017, houve aumento de 9,74% em 2018, número que se manteve praticamente estável em 2019 como apontado no Gráfico 6. O nível de utilização da ciclovia se manteve estável apesar da visível deterioração dela.

Na análise dos números, foi percebida uma interrupção tanto da tendência do aumento do número de mulheres pedalando (passando de 6,8% em 2018 para 5,6% em 2019), quanto do número de pessoas com mais de 40 anos, passando de 35,7% em 2018 para 32,6% em 2019, sugerindo que a estrutura cicloviária vem diminuindo a capacidade de dar segurança a estes ciclistas devido ao nível de deterioração das estruturas.

Gráfico 6 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Avenida Américo Vespúcio

Américo Vespúcio - 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019



Fotos do ponto de contagem da Avenida Américo Vespúcio:



Fotos: Bruna Caldeira

4.2 - Avenida Dr. Álvaro Camargos

Ponto da contagem: entre a Rua Padre Pedro Pinto e Rua das Pedrinhas. Em 2010 o local

possuía uma ciclovia que depois foi retirada.

A Tabela 4 apresenta os dados gerais das contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019. Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi das 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 18,8 pessoas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada 3,2 minutos. Nos horários de maior fluxo (entre 7h e 8h e entre 17h e 18h), foi contado, em média, um ciclista a cada minuto.

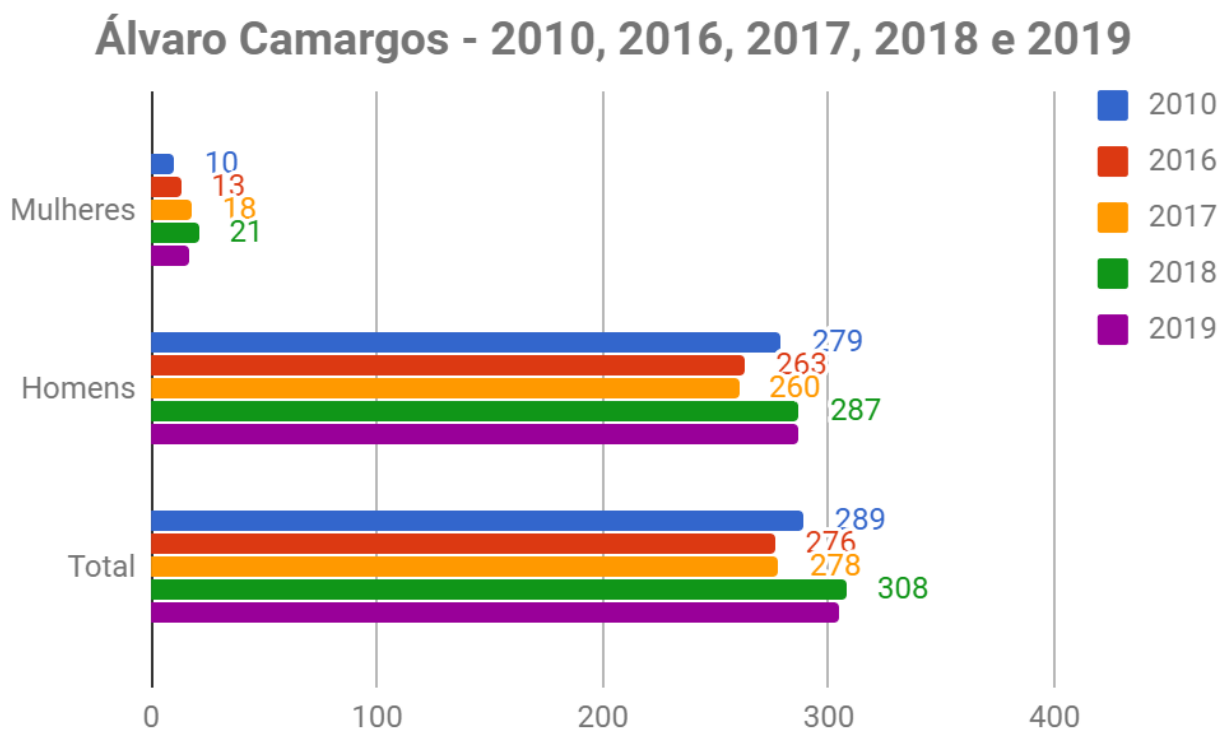
Tabela 4 - Dados gerais relativos às contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019 no ponto da Avenida Álvaro Camargos

Álvaro Camargos									
Indicadores	2010		2016		2017		2018		2019
Total de Ciclistas	375		236		237		343		225
Mulheres	7	2%	3	1.27%	11	4.60%	23	6.70%	13
Homens	368	98%	233	98.73%	226	95.40%	320	93.30%	212
Até 12 anos	2	0%	3	1.27%	2	0.8%	4	1.20%	1
De 12 a 18 anos	21	6%	18	7.63%	23	9.70%	46	13.40%	10
De 18 a 40 anos	297	79%	118	51.27%	127	53.60%	171	49.90%	123
Acima de 40 anos	55	15%	94	39.83%	85	35.90%	122	35.60%	91
Sentido Padre Pedro Pinto	178	47%	126	53.39%	122	51.50%	198	42.30%	131
Sentido São João Batista	197	53%	110	46.61%	115	48.50%	145	42.30%	94
Na ciclovia	0	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0
Na rua	354	94%	224	94.92%	218	92.00%	311	90.70%	206
Na calçada	21	6%	12	5.08%	19	8.00%	32	9.30%	19
Em bicicleta pública	0	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0
Em bicicleta particular	357*	95% *	224	94.92%	219	92.40%	335	97.70%	214
Em bicicleta cargueira	18*	5% *	12	5.08%	18	7.60%	8	2.30%	11

* Números aproximados. Em 2010 o indicador era por tipo de deslocamento, a serviço ou por transporte.

Neste ponto de contagem houve redução de 37% no número de ciclistas entre 2010 e 2016. Em 2017 o número de ciclistas contados se manteve estável comparado com 2016. Em 2018 o crescimento foi de 44,7%, próximo ao número de 2010 quando ainda havia ciclovia no local. Em 2019 o número de ciclistas voltou a cair: 34,40% a menos do que em 2018. Pode ser que boa parte desta redução seja explicada pelo fato de que no dia da contagem o céu estava nublado e com vários momentos de chuva durante toda a pesquisa, o que desestimula o uso da bicicleta como meio de transporte.

Gráfico 7 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Avenida Álvaro Camargos



Fotos do ponto de contagem da Avenida Álvaro Camargos:



Fotos: Gabriel Castro

4.3 - [Via 240](#)

Ponto da contagem: Via 240 esquina com rua Santa Maria, local onde não havia ciclovias em 2010, mas que já existia na contagem feita em 2016.

A Tabela 5 apresenta os dados gerais das contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019. Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 27,6 pessoas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada dois minutos. Nos horários de maior fluxo (entre 17h e 18h), foi contado, em média, um ciclista a cada minuto.

Tabela 5 - Dados gerais relativos às contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019 no ponto da Via 240

Via 240										
Indicadores	2010		2016		2017		2018		2019	
Total de Ciclistas	351		377		377		337		331	
Mulheres	9	3%	29	7,69%	23	6,40%	26	7,70%	27	8,01%
Homens	342	97%	348	92,31%	339	93,60%	311	92,30%	304	90,21%
Até 12 anos	8	2%	17	4,51%	12	3,30%	24	7,10%	8	2,37%
De 12 a 18 anos	28	8%	52	13,79%	41	11,00%	43	12,80%	37	10,98%
De 18 a 40 anos	266	76%	182	48,28	200	53,00%	134	39,80%	217	64,39%
Acima de 40 anos	49	14%	126	33,42%	123	32,60%	136	40,40%	69	20,47%
Sentido C. Machado	196	56%	188	49,87%	184	48,90%	150	44,50%	155	45,99%
Santa Luzia	155	44%	189	50,13%	193	51,10%	187	55,50%	176	52,23%
Na ciclovias	0	0	268	71,09%	246	65,20%	246	73,00%	250	74,18%
Na rua	258	71%	91	24,14%	107	29,6%	67	19,90%	65	19,29%
Na calçada	93	26%	18	4,77%	20	5,20%	24	7,10%	16	4,75%
Em bicicleta pública	0	0	0	0	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Em bicicleta particular	348	99% *	370	98,14%	365	96,70%	334	99,10%	330	97,92%
Em bicicleta cargueira	3	1% *	7	1,86%	12	3,30%	3	0,90%	1	0,30%

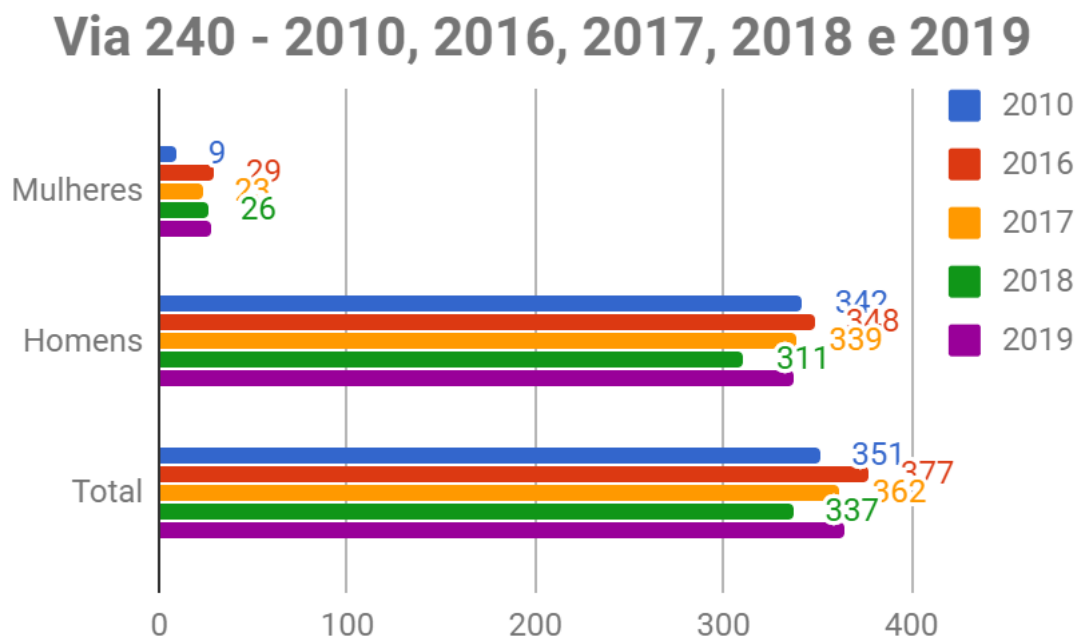
* Números aproximados, em 2010 o indicador era por tipo de deslocamento, a serviço ou por transporte.

Neste local, tivemos uma redução de 6,9% no número total de ciclistas entre 2017 e 2018, tendo sido o único ponto com este comportamento. Por outro lado, foram observadas mudanças interessantes nos números, provavelmente em função da construção ou da presença da ciclovias.

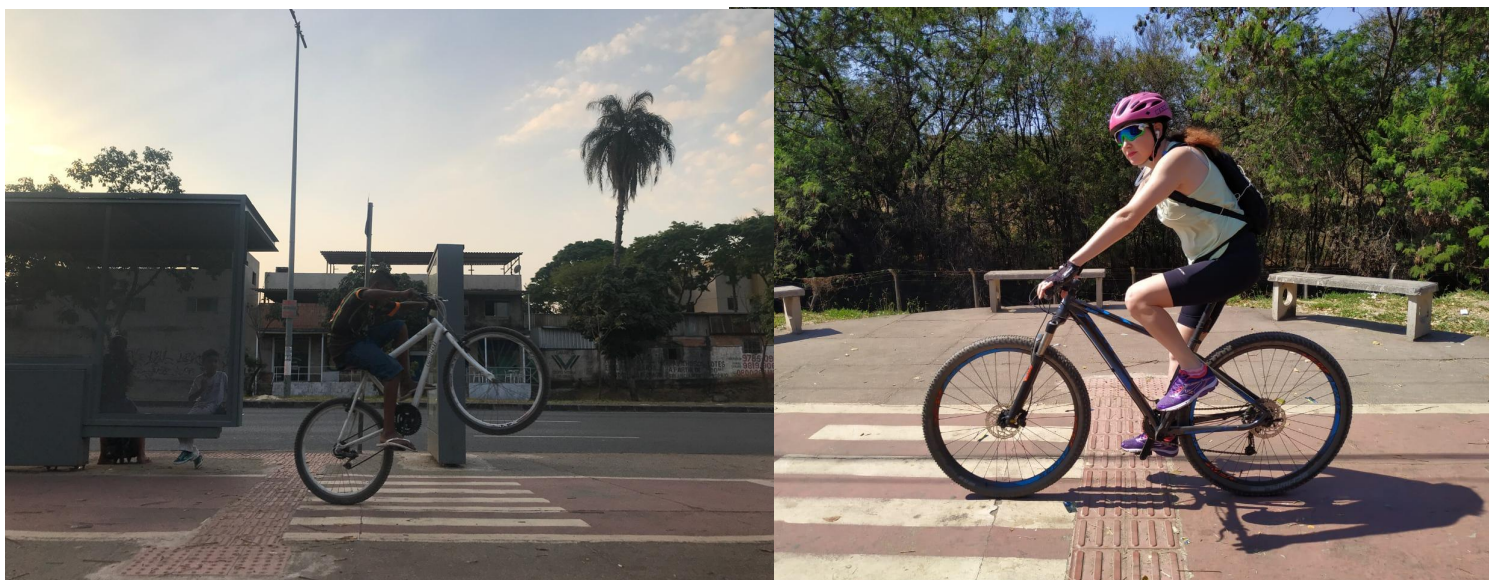
O percentual de mulheres continuou com tendências de aumento, passando de 7,7% em 2018 para 8,01% em 2019. O número de ciclistas nas ruas também continuou caindo, passando de 19,9% em 2018 para 19,29% em 2019. Esses dados indicam que a estrutura

ciclovária é uma solução neste local e que influencia a escolha das pessoas.

Gráfico 8 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Via 240



Fotos do ponto de contagem da Via 240:



Fotos: Jessica de Almeida

4.4 - [Rua Itaituba](#)

Ponto de contagem: Rua Itaituba entre Avenida Souza Aguiar e Rua Itaité, local em que não existe estrutura cicloviária, mas há previsão de instalação desde 2010.

A Tabela 6 apresenta os dados gerais das contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019. Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 29,7 pessoas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada dois minutos. No horário de maior fluxo (entre 18h e 19h), foi contado, em média, um ciclista a cada 1,1 minuto.

Tabela 6 - Dados gerais relativos às contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019 no ponto da Rua Itaituba

Itaituba									
Indicadores	2010		2016		2017		2018		2019
Total de Ciclistas	356		358		351		404		356
Mulheres	11	3%	30	8.38%	9	2.60%	19	4.70%	29
Homens	345	97%	328	91.62%	342	97.40%	385	95.30%	327
Até 12 anos	12	3%	4	1.12	4	1.10%	16	4.00%	1
De 12 a 18 anos	37	10%	70	19.55%	66	18.80%	46	11.40%	34
De 18 a 40 anos	258	73%	178	49.72	198	56.40%	210	52.00%	235
Acima de 40 anos	49	14%	106	29.61%	83	23.60%	132	32.70%	86
Sentido av Andradas	200	56%	171	47.90%	202	57.50%	200	49.50%	168
Sentido Bairro Boa Vista	156	44%	186	52%	149	42.50%	204	50.5	188
Na ciclovia	0	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0
Na rua	260	73%	231	64.53%	220	62.70%	218	54.00%	216
Na calçada	96	27%	127	35.47%	131	37.3%	186	46.00%	140
Em bicicleta pública	0	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0
Em bicicleta particular	343	96% *	354	98.88%	344	98.00%	399	98.80%	350
Em bicicleta cargueira	13	4% *	4	1.12%	7	2.00%	5	1.20%	3

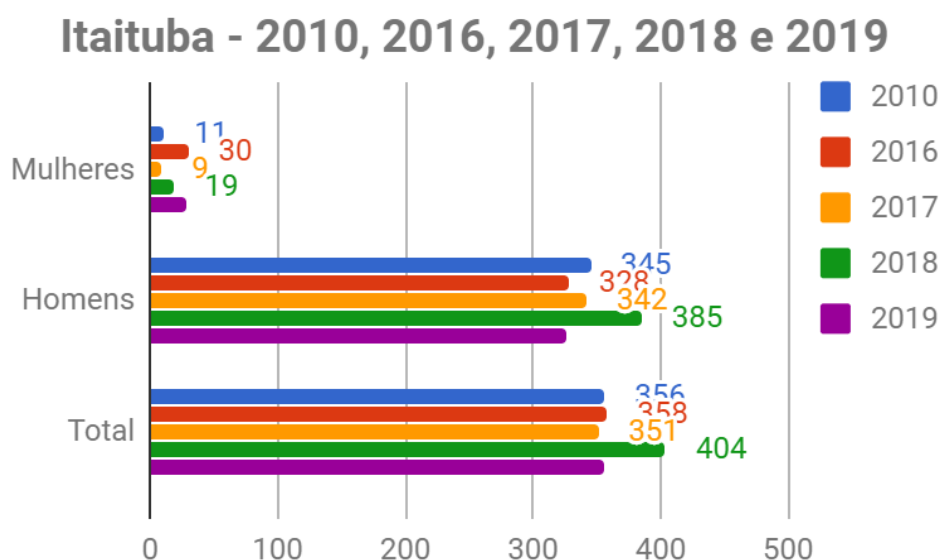
* Números aproximados, em 2010 o indicador era por tipo de deslocamento, a serviço ou por transporte.

No local, o número total de ciclistas apontou redução de 11,88% de 2018 para 2019. Foi observado um aumento percentual no número de mulheres pedalando entre 2018 e 2019 passando de 4,70% para 8,10%, mas ainda abaixo dos 8,36% de 2016. O percentual de crianças menores de 12 anos usando bicicleta caiu de 2018 para 2019, passando de 4,0% para 0,30%, sugerindo uma dificuldade destas pessoas em lidar com a agressividade do trânsito usando suas bicicletas como transporte.

Como foi mostrado nos anos anteriores, a Rua Itaituba e as pessoas que por ela transitam continuam a merecer uma estrutura cicloviária que permita mais segurança nos seus deslocamentos, em especial por ela ser, sempre, um dos pontos com maior quantidade de ciclistas da cidade.

Além disso, em breve haverá a conexão entre a regional Leste, via Itaituba, e a regional Nordeste, com a ciclovia da Via 710 que está em construção. A partir desta nova conexão, Belo Horizonte ganhará um grande corredor cicloviário com mais de 15 quilômetros de conexões por três regionais (Centro-Sul, Leste e Nordeste).

Gráfico 9- Evolução do número de ciclistas por gênero na Rua Itaituba



Fotos do ponto de contagem da Rua Itaituba:



4.5 - [Avenida Teresa Cristina](#)

Ponto de contagem: Avenida Teresa Cristina entre Rua Júlio César Vieira e Rua Marcelo Bernucci Sydnei, local onde não havia estrutura cicloviária na contagem de 2010 e hoje há.

A Tabela 7 apresenta os dados gerais das contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019. Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 31,8 pessoas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada dois minutos. Nos horários de maior fluxo (entre 7h e 8h), foi contado, em média, um ciclista a cada 54,5 segundos.

Tabela 7 - Dados gerais relativos às contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019 no ponto da Avenida Teresa Cristina

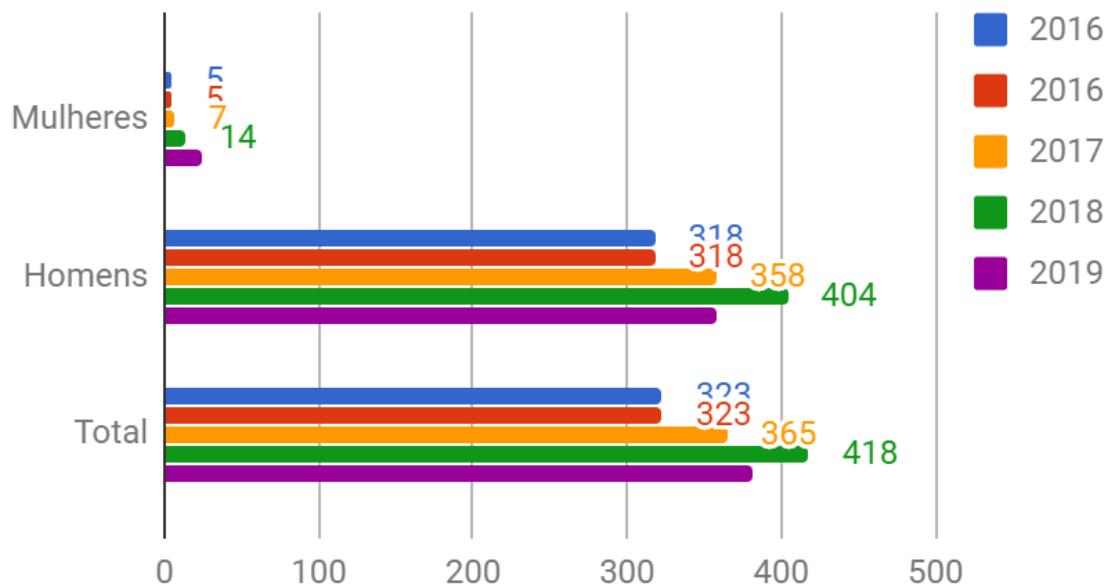
Teresa Cristina										
Indicadores	2010		2016		2017		2018		2019	
Total de Ciclistas	284		323		365		418		382	
Mulheres	0	0	5	1.55%	7	1.90%	14	3.30%	24	6.30%
Homens	284	100%	318	98.45%	358	98.10%	404	96.70%	358	93.70%
Até 12 anos	4	1%	4	1.24%	7	1.90%	13	3.10%	1	0.30%
De 12 a 18 anos	33	12%	36	11.15%	24	6.60%	56	13.40%	22	5.80%
De 18 a 40 anos	219	77%	188	59.75%	196	53.70%	244	58.40%	230	60.20%
Acima de 40 anos	28	10%	90	27.86%	138	37.80%	105	25.10%	129	33.80%
Sentido Centro	147	52%	156	48.45%	190	52.10%	206	49.30%	166	43.50%
Sentido Ibirité	137	48%	166	51.55%	175	47.90%	212	50.70%	216	56.50%
Na ciclovia	0	0	258	80.12%	287	78.60%	305	73.00%	250	65.40%
Na rua	276	97%	59	18.32%	67	18.40%	87	20.80%	126	33.00%
Na calçada	8	3%	5	1.55%	11	3.00%	26	6.20%	6	1.60%
Em bicicleta pública	0	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
Em bicicleta particular	272*	96% *	321	99.69%	358	98.10%	413	98.80%	380	99.50%
Em bicicleta cargueira	12*	4%*	1	0.31%	7	1.90%	5	1.20%	2	0.50%

* Números aproximados. Em 2010 o indicador era por tipo de deslocamento, a serviço ou por transporte.

Houve, neste local, uma queda de 8,6% no número de ciclistas entre 2018 e 2019. Apesar disso, houve aumento de 71,4% no número de mulheres ciclistas vistas circulando neste ponto. Porém, houve diminuição no número de homens pedalando: 11.3% de redução entre 2018 e 2019.

Gráfico 10 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Avenida Teresa Cristina

Tereza Cristina - 2010, 2016 ,2017, 2018 e 2019



Fotos do ponto de contagem da Avenida Teresa Cristina:



Fotos: Bruna Caldeira

4.6 - Avenida Bernardo Monteiro

Ponto de contagem: Avenida Bernardo Monteiro esquina com Avenida Afonso Pena, ponto em que não havia ciclovias em 2010 e hoje há. Em 1º de julho de 2016, o local recebeu o primeiro contador automático de ciclistas de Belo Horizonte.

A Tabela 8 apresenta os dados gerais das contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019. Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 23,2 pessoas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada três minutos. No horário de maior fluxo (entre 18h e 19h), foi contado, em média, um ciclista a cada 1,2 minutos.

Tabela 8 - Dados gerais relativos às contagens de 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019 no ponto da Avenida Bernardo Monteiro

Bernardo Monteiro										
Indicadores	2010		2016		2017		2018		2019	
Total de Ciclistas	57		274		278		236		278	
Mulheres	3	5%	46	16,79%	38	13,50%	25	10,60%	39	14,03%
Homens	54	95%	228	83,21%	240	86,50%	211	89,40%	239	85,97%
Até 12 anos	0	0	2	0,73%	3	0,90%	0	0,00%	0	0,00%
De 12 a 18 anos	1	2%	15	5,47%	9	3,30%	6	2,50%	6	2,16%
De 18 a 40 anos	54	95%	192	70,07%	183	66,00%	184	78,00%	212	76,26%
Acima de 40 anos	2	3%	65	23,72%	83	29,80%	46	19,50%	60	21,58%
Sentido Savassi	11	19%	147	53,65%	136	48,80%	118	50,00%	145	52,16%
Sentido Hospitais	46	81%	127	46,35%	142	51,20%	118	50,00%	133	47,84%
Na ciclovias	0	0	252	91,97%	246	88,40%	213	90,3%	250	89,93%
Na rua	43	75%	22	8,03%	26	9,30%	17	7,20%	20	7,19%
Na calçada	14	25%	0	0	6	2,30%	6	2,50%	8	2,88%
Em bicicleta pública	0	0	24	8,76%	12	4,20%	20	8,50%	27	9,71%
Em bicicleta particular	53*	93% *	246	89,78%	266	95,80%	216	91,50%	250	89,93%
Em bicicleta cargueira	4*	7% *	4	1,46%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,36%

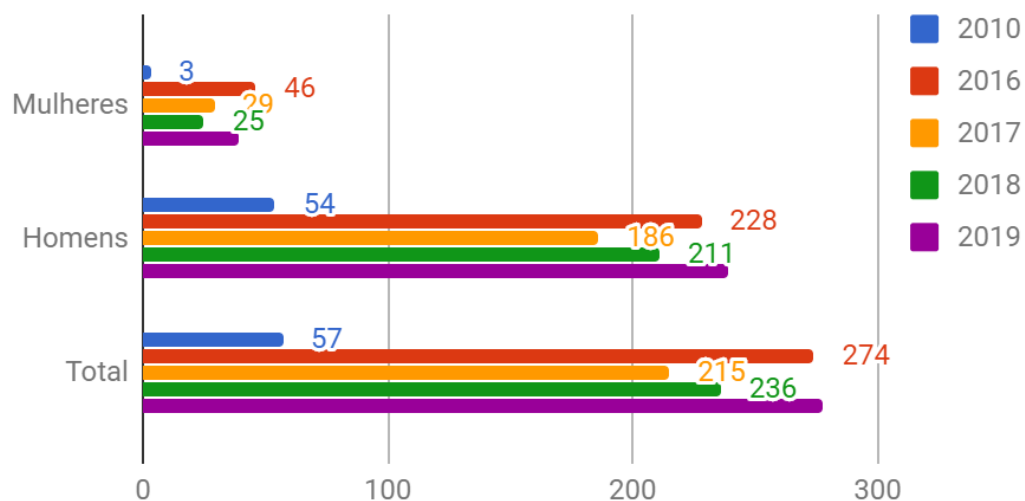
* Números aproximados. Em 2010 o indicador era por tipo de deslocamento, a serviço ou por transporte.

Neste local, voltou a crescer o total de ciclistas, número que havia caído em 2018. Em 2019 foi observado um aumento de 17,79% no fluxo de ciclistas, e o percentual de mulheres também voltou a crescer, passando de 10,6% em 2018 para 14,03% do total de ciclistas em 2019. Este ano foi identificado um grande aumento do número de ciclistas a trabalho. Eles são quase 10% do total de ciclistas contados contra 4,7% em 2018.

A participação das bicicletas compartilhadas, agora no sistema sem doca, voltou a crescer nas viagens, colaborando com 9,71% do total dos ciclistas.

Gráfico 11 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Avenida Bernardo Monteiro

Bernardo Monteiro - 2010, 2016, 2017, 2018 e 2019



Fotos do ponto de contagem da Avenida Bernardo Monteiro



Fotos: Gabriel Castro

4.7 - Avenida Heráclito Mourão

Ponto de contagem: rotatória do cruzamento entre as avenidas Heráclito Mourão e Otacílio Negrão de Lima, sendo a primeira sem estrutura cicloviária e a segunda com uma ciclovia bidirecional. O ponto foi contado pela segunda vez este ano.

A Avenida Heráclito Mourão, na região da Pampulha, continua sendo um ponto fora da curva com relação aos números apurados na contagem. Por lá passaram, durante a contagem, quase quatro vezes a média de ciclistas contados nos outros pontos da cidade.

Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 87,6 pessoas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada 1,7 minuto. No horário de maior fluxo (entre 18h e 19h), foi contado, em média, um ciclista a cada um minuto e meio.

Tabela 9 - Dados gerais relativos às contagens de 2017, 2018 e 2019 no ponto da Avenida Heráclito Mourão

Av Heráclito Mourão						
Indicadores	2017		2018		2019	
Total de Ciclistas	986		1190		1051	
Mulheres	132	13.40%	149	12.50%	157	14.90%
Homens	854	86.60%	1040	87.40%	893	85.00%
Até 12 anos	7	0.70%	7	0.60%	5	0.50%
De 12 a 18 anos	33	3.30%	106	8.90%	30	2.90%
De 18 a 40 anos	660	66.90%	631	53.00%	626	59.60%
Acima de 40 anos	286	29.00%	446	37.50%	390	37.10%
Sentido Mineirão	244	24.70%	286	24.00%	226	21.50%
Sentido Zoológico	680	69.00%	711	59.70%	629	59.80%
Sentido Heráclito Mourão	62	6.30%	193	16.20%	196	18.60%
Na ciclovia	320	32.50%	373	31.30%	367	34.90%
Na rua	548	55.60%	702	59.00%	588	55.90%
Na calçada	118	12.00%	115	9.70%	96	9.10%
Em bicicleta pública	39	4.00%	39	3.30%	36	3.40%
Em bicicleta particular	947	96.00%	1145	96.20%	1015	96.60%
Em bicicleta cargueira	0	0.00%	6	0.50%	0	0.00%

O comportamento das viagens dos ciclistas neste ponto repete o comportamento de todos os outros pontos contados, refletindo o uso da bicicleta como modo de transporte com picos no início e fim do dia, como é visto na figura 19.

Houve uma leve queda de 11,6% no número de ciclistas contados neste ano. Esta

diminuição pode ter uma relação com o clima, que no dia da contagem apresentava céu bem nublado de 7h a 9h e de 16h a 18h: horários de maior fluxo de ciclistas. Um pequeno aumento no percentual de mulheres também foi percebido, subindo de 12,50% em 2018 para 14,9% em 2019.

Gráfico 12- Variação de ciclistas totais por hora na Avenida Heráclito Mourão

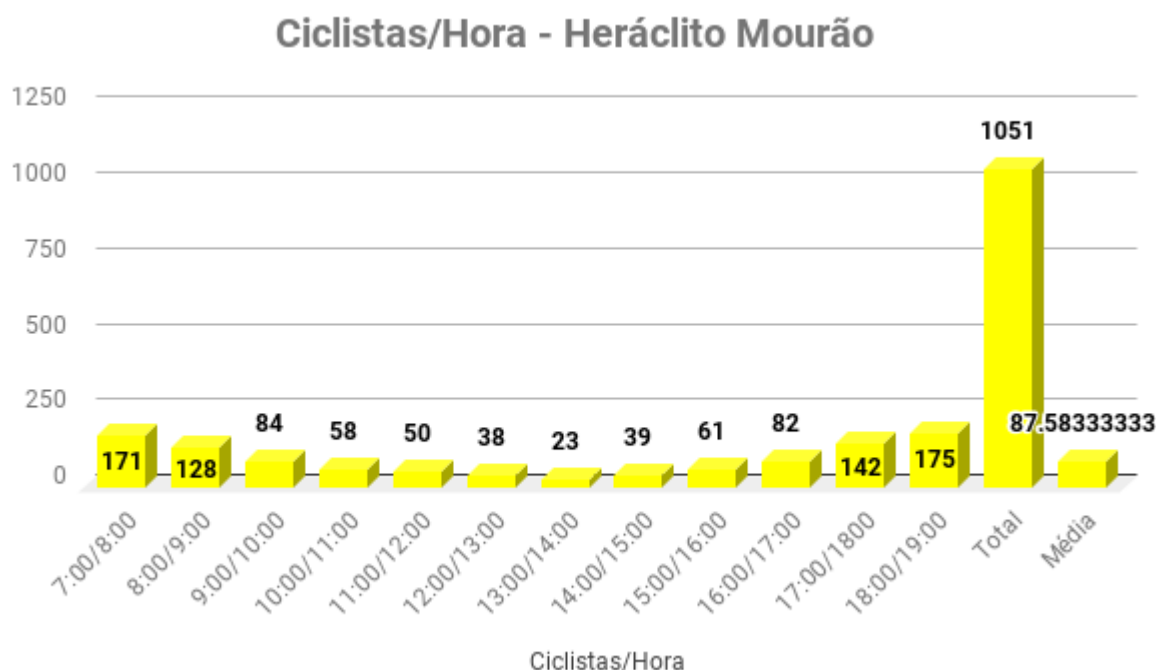
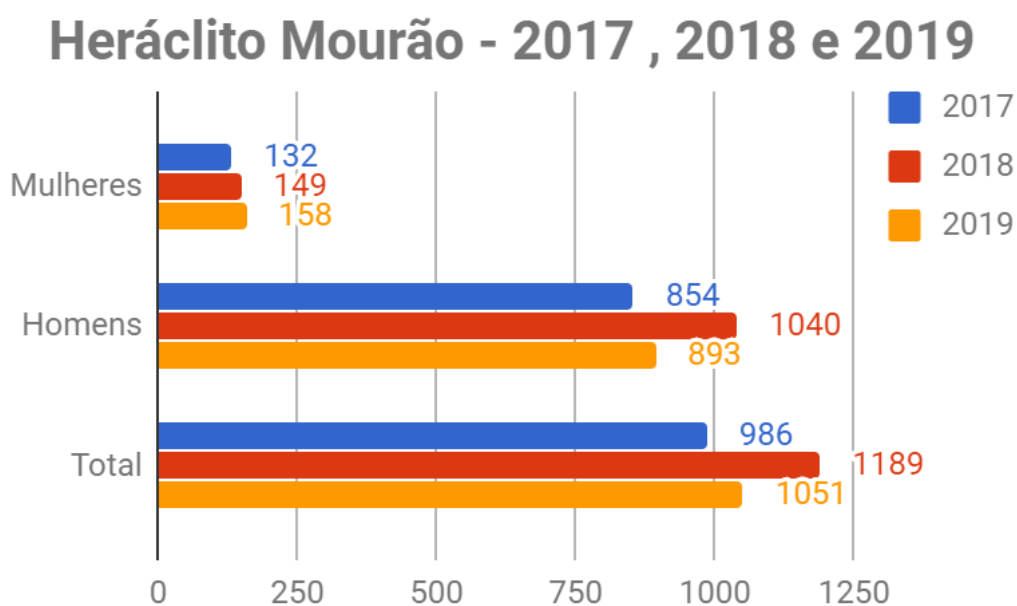


Gráfico 13 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Avenida Hráclito Mourão



Fotos do ponto de contagem na Avenida Heráclito Mourão:



Fotos: Juliano Augusto

4.8 - [Avenida Silva Lobo](#)

Ponto de contagem: Avenida Silva Lobo no entroncamento com a Avenida Barão Homem de Mello. Este local e seu entorno não possuem qualquer estrutura cicloviária.

Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 17,8 ciclistas foram contadas por hora, em média, totalizando um ciclista a cada três minutos.

Tabela 10 - Dados gerais relativos às contagens de 2017, 2018 e 2019 no ponto da Avenida Silva Lobo

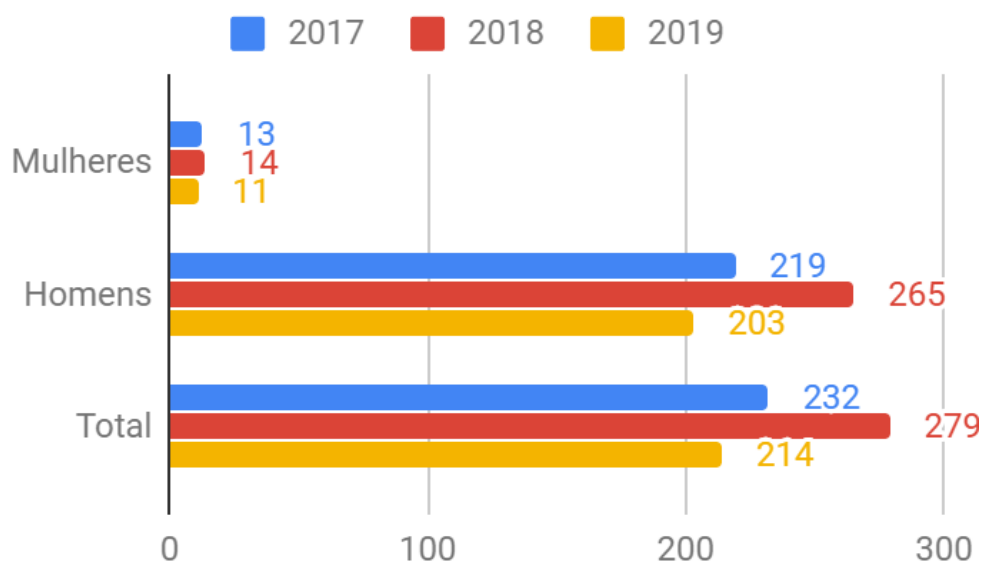
Av Silva Lobo						
Indicadores	2017		2018		2019	
Total de Ciclistas	232		280		214	
Mulheres	13	5,60%	14	5,00%	11	5,14%
Homens	219	94,40%	265	94,60%	203	94,86%
Até 12 anos	5	2,20%	5	1,80%	1	0,47%
De 12 a 18 anos	343	14,70%	46	16,40%	10	4,67%
De 18 a 40 anos	148	63,80%	175	62,50%	151	70,56%
Acima de 40 anos	45	19,40%	54	19,30%	52	24,30%
Sentido Prado	123	53,00%	120	42,90%	105	49,07%
Sentido Buritis	60	25,90%	78	27,90%	68	31,78%
Sentido Grajaú	49	21,10%	82	29,30%	41	19,16%

Na ciclovia	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Na rua	189	81,50%	226	80,70%	152	71,03%
Na calçada	43	18,50%	54	19,30%	62	28,97%
Em bicicleta pública	0	0,00%	0	0,00%	2	0,93%
Em bicicleta particular	225	97,00%	275	98,20%	212	99,07%
Em bicicleta cargueira	7	3,00%	5	1,80%	0	0,00%

Neste ano, o terceiro com contagem neste ponto, foi percebida uma queda de 27,96% no número de ciclistas. Foi detectada também uma tendência de aumento no percentual de ciclistas optando por trafegar na calçada. O percentual de 28,97% é maior que a média geral das contagens (12,9%), sugerindo que a rua é percebida como um ambiente hostil para quem decide usar a bicicleta no local.

Gráfico 14 - Evolução do número de ciclistas separados por gênero na Avenida Silva Lobo

Silva Lobo - 2017, 2018 e 2019



Fotos do ponto de contagem na Avenida Silva Lobo:



4.9 - [Avenida Bernardo Vasconcelos](#)

Ponto de contagem: Avenida Bernardo Vasconcelos esquina com a Avenida Arthur Guimarães. Este local foi contado pela primeira vez neste ano e não tem qualquer estrutura cicloviária. Sua escolha tem como objetivo avaliar, nos próximos anos, o impacto que a implantação (em andamento) da ciclovia da Via 710 terá na região, uma vez que conectará três regionais da cidade (Nordeste, Leste e Centro-sul).

Em 2019, considerando que o período de pesquisa foi de 7h às 19h, ou seja, 12 horas seguidas, 21,7 ciclistas foram contados por hora, em média, totalizando um ciclista a cada três minutos.

Tabela 11 - Dados gerais relativos à contagem de 2019
no ponto da Avenida Bernardo Vasconcelos

Av Bernardo Vasconcelos				
Indicadores	2018		2019	
Total de Ciclistas	321		280	
Mulheres	13	4,05%	8	2,86%
Homens	308	96,00%	252	90,00%
Até 12 anos	5	1,60%	0	0,00%
De 12 a 18 anos	43	13,40%	20	7,14%
De 18 a 40 anos	172	53,70%	180	64,29%
Acima de 40 anos	101	31,40%	60	21,43%
Sentido Crsitiano M.	169	52,80%	142	50,71%

Sentido Ant. Carlos	152	47,20%	118	42,14%
Na ciclovia	0	0,00%	0	0,00%
Na rua	230	71,70%	188	67,14%
Na calçada	91	28,30%	72	25,71%
Em bicicleta pública	0	0,00%	2	0,71%
Em bicicleta particular	314	97,80%	256	91,43%
Em bicicleta cargueira	7	2,20%	2	0,71%

No local, o percentual de pessoas usando a calçada para se deslocarem de bicicleta permanece alto: 25,71%. O número é mais que dobro da média geral da contagem. Isto sugere, assim como a observação dos contadores, que a via é muito agressiva com os ciclistas, demandando a instalação de estrutura cicloviária que garanta a segurança de quem opta pela bicicleta.

Fotos do ponto de contagem na Avenida Bernardo Vasconcelos:



5 - Considerações finais e conclusões:

A contagem realizada neste ano detectou uma significativa queda no número de ciclistas com relação aos números de 2018. Nos nove pontos de contagem de **2019, foram contados 3.401 ciclistas**. Se em 2018 foram contabilizados 3.838 ciclistas nos mesmos nove pontos, existe **queda de 11,39% no número de ciclistas**.

Observando todo o período avaliado até agora, em oito anos foi registrado, nos seis pontos comuns a todos os anos, um **aumento de 9,58%** no número de ciclistas contados, com uma média de 1,06% ao ano.

A divisão de gênero no número de ciclistas este ano trouxe uma grata surpresa: as mulheres em 2018 eram 7,89% do total de ciclistas e **em 2019 foram 9,59%**, o que significa que **o número de mulheres pedalando subiu** numa proporção maior do que a dos homens.

A Avenida Bernardo Monteiro foi o único ponto contado em que não foi identificada redução no número de ciclistas. Houve, na verdade, um **aumento de 17,79%**. Por outro lado, a Avenida Álvaro Camargos foi o ponto com a maior redução do número de ciclistas: **34,40%**.

O cenário identificado na cidade é o mesmo que nos últimos anos. Pouco ou quase nada foi feito em termos de política pública para estimular o uso da bicicleta como modo de transporte em BH.

Belo horizonte ainda tem uma malha ciclovária tímida, que não se configura, por ora, como uma rede. Os dados oficiais da BHTrans contabilizam 89 quilômetros de estruturas majoritariamente exclusivas para bicicletas (em alguns pontos há o compartilhamento com pedestres), mas de acordo com os resultados do [IDECICLO-BH - Índice de Desenvolvimento Ciclovário de Belo Horizonte](#), metodologia de avaliação da estrutura ciclovária aplicada pela BH em Ciclo este ano, a cidade conta com 76 quilômetros de estruturas, 13 quilômetros a menos do que o declarado pela prefeitura e grande parte da estrutura remanescente carece de muita manutenção. Ou seja, o pouco que se tinha de estrutura está se deteriorando com a falta de manutenção adequada e regular.

Após um levantamento técnico no âmbito do programa Pedala BH, foi sabido que a cidade possui um projeto ciclovário que prevê a construção de 411 quilômetros de ciclovias até 2020³. Enquanto ele não está sendo executado, os poucos trechos construídos permanecem desconectados.

Desde julho de 2017 a cidade conta também com um Plano de Mobilidade por Bicicletas

³ Inicialmente, o Pedala BH previa 380 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas para a cidade.

([PlanBici-BH](#)) que tem como horizonte o ano de 2020 e estabelece metas, responsabilidades e estimativas de custos para que, para além da estrutura cicloviária, se estabeleça uma política pública para a bicicleta. O PlanBici-BH está sendo praticamente ignorado pela BHTrans e pela Prefeitura de Belo Horizonte.

Segundo dados da [Pesquisa do Perfil do Ciclista](#), coordenada nacionalmente em 2015 pela ONG Transporte Ativo e realizada em Belo Horizonte pela BH em Ciclo, **52,7% dos entrevistados disseram que utilizaria mais a bicicleta como modo de transporte se houvesse maior estrutura cicloviária**. Esta tendência pode ser percebida claramente nos dados das contagens e que mostram a grande adesão das pessoas às ciclovias onde elas foram construídas.

Também na Pesquisa do Perfil do Ciclista, 65,6% dos entrevistados em Belo Horizonte afirmaram que o principal problema enfrentado quando pedalam é a **falta de respeito dos motoristas e a insegurança no trânsito**, relacionada diretamente com o primeiro item.

A pesquisa [Descobrimos como #BHPedala](#), realizada em 2016 pela BH em Ciclo em Belo Horizonte, identificou que **53,57%** das pessoas usariam mais a bicicleta se existissem mais bicicletários seguros nas estações de transferência e integração do MOVE e nas estações de metrô. **52,25%** das pessoas também usariam mais a bicicleta associada ao transporte coletivo se houvesse menos limitações ao uso da bicicleta no metrô e nos ônibus.

Na Pesquisa do Perfil do Ciclista, Belo Horizonte é, das 10 cidades que participaram, a que teve um dos índices mais baixos de intermodalidade nos deslocamentos envolvendo a bicicleta: apenas 14,4% dos entrevistados usa a bicicleta em combinação com outro modo de transporte.

Nada ou quase nada tem sido feito nestes últimos sete anos para incentivar a intermodalidade. Destaca-se, negativamente, que os poucos paraciclos nas estações de transporte coletivo normalmente são instalados em locais sem segurança, o que não dá confiança ao ciclista para trancar a bicicleta neles e, daí, fazer uso do transporte coletivo. Em termos de bicicletários, a realidade é a mesma dos paraciclos: existem em poucas estações e não são seguros.

Outro fator que inibe a integração modal são os horários em que é permitido entrar nos ônibus e metrô com a bicicleta. Os horários são limitados e só recentemente a prefeitura regulamentou, por meio de uma [portaria](#), a entrada das bicicletas dobráveis nos ônibus da cidade em qualquer horário.

O sistema de bicicletas compartilhadas com doca, que operava em parte da cidade desde 10 de abril de 2014, foi encerrado no dia 9 de abril de 2019, sem contribuir de forma significativa para as viagens feitas em bicicletas. Quase ao mesmo tempo se instalou um

sistema de bicicletas compartilhadas sem doca, que ainda era uma novidade durante as contagens deste ano. Em 2018 as viagens em bicicletas compartilhadas eram 1,5% do total e em 2019 elas representaram 2,1% das viagens.

Este cenário no campo das políticas públicas e das ruas desestimula muito o uso da bicicleta como modo de transporte e contribuiu em boa medida para a queda de 11,39% no número de ciclistas detectado este ano.

[A crise de desabastecimento](#) ocorrida devido à greve dos caminhoneiros iniciada em 21 de maio de 2018, levou muita gente a considerar e a usar a bicicleta como uma alternativa viável ao automóvel para deslocamentos diários. Outro impacto da crise econômica foi sobre o poder de compra dos brasileiros, o que pode ter sido um segundo fator para o aumento do uso das bicicletas nos deslocamentos feitos na cidade no ano passado.

O cenário visto ano passado, e que parece ter deixado um passivo de ciclistas detectados nas Contagens de 2018, não se manteve. E somado ao descaso com quem usa a bicicleta na cidade, ele parece ter feito uma parte dos ciclistas abandonar a bicicleta como opção de transporte, levando a esse triste número de 11,39% de ciclistas a menos na cidade em 2019 se comparado a 2018.

Para cumprirmos a meta de 2% de deslocamentos feitos por bicicletas em Belo Horizonte, prevista pelo PlanBici-BH e pelo PlanMob-BH para 2020, e, mais importante do que isso, para garantirmos que cada pessoa na cidade que optou pelo deslocamento de bicicleta tenha o direito de fazê-lo em segurança, é preciso que a BHTrans saia da inércia quando o assunto é mobilidade por bicicleta, e se movimente para colocar em execução, da forma como foi planejado, o plano elaborado com intensa participação da sociedade civil e aprovado pelo prefeito Alexandre Kalil em 18 de julho de 2017.

Continuamos tendo, todos e todas, muito a fazer.