

Tema: Questões Urbanas – Meio Ambiente - Transporte Não Motorizado

Título: Análise da Locação dos Estacionamentos de Bicicletas na Requalificação da Via W3 Sul em Brasília/DF

Autor: Yuriê Baptista César¹

¹: Geógrafo (UnB), mestre em Engenharia Urbana (UFSCar);
yuriebc@gmail.com; 61 99154-7958.

SINOPSE

No Distrito Federal a Avenida W3 Sul e seus arredores foi requalificada em 2021, entre as ações realizadas foram instalados centenas de paraciclos ao longo do trecho, porém a sua implantação não foi a mais adequada. Este artigo faz uma análise da locação deste mobiliário e da legislação local que dispõe sobre o tema.

PALAVRAS-CHAVE

Infraestrutura ciclovária; mobiliário urbano; planejamento e questão urbana; legislação urbanística; sistema viário.

INTRODUÇÃO

Este artigo pretende fazer uma análise do processo de planejamento da locação de paraciclos em decorrência do Programa de Requalificação Urbana da Avenida W3, no trecho referente a Via W3 Sul, localizada na Asa Sul da Capital Federal, cujo objetivo é a requalificação dos espaços públicos do Setor Comercial Regional Sul (SCRS), e de seu entorno, incluindo as vias W3 e W2, mediante a organização dos estacionamentos, remodelação e ampliação das calçadas, melhoria das travessias de pedestres e arborização, inaugurado em dezembro de 2021.

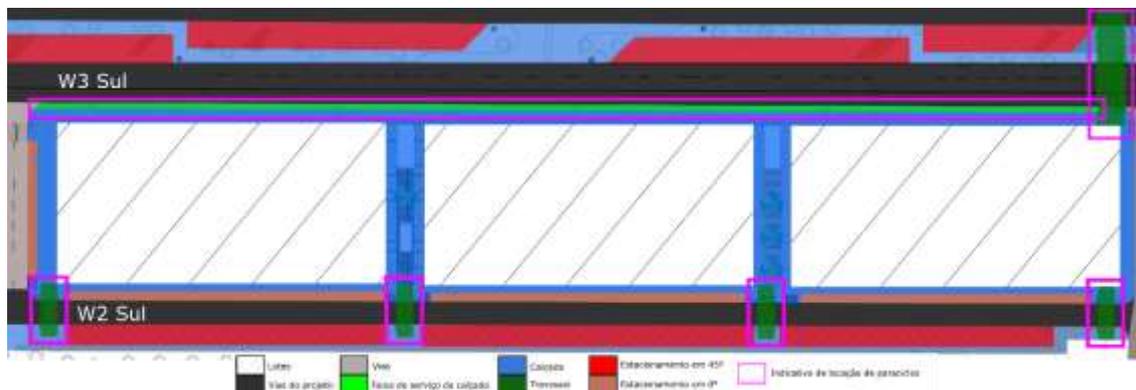
O Programa incluí a definição de faixas de serviço para alocação de mobiliário urbano, incluindo paraciclos, que também deveriam ser alocados nas travessias, de forma a oferecer conforto e segurança aos ciclistas. As proposições do projeto indicam que eles devem ser distribuídos de forma homogênea, para que os ciclistas encontrem estacionamentos de bicicletas em locais próximos aos seus destinos, proporcionando mais condições de vigilância e conforto, melhorando a sensação de segurança.

A área de abrangência do programa de requalificação compreende um trecho linear de cerca de cinco quilômetros abrangendo as quadras 502 a 516 da Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, localizadas entre as vias W2 e W3. A via W3 é uma via arterial e uma das principais avenidas do Distrito Federal, possui três faixas de rolamento em cada sentido, separadas por um canteiro central, a faixa mais a direita é exclusiva para ônibus. No canteiro central há bolsões de estacionamentos de automóveis em 45°. A via W2 é uma via local, de sentido único (sul – norte), com uma faixa de rolamento e dotada de estacionamento para automóveis ao longo de todo o trajeto, no lado direito as vagas estão posicionadas em 45° e no outro, a 0°. Entre as duas vias há lotes de uso misto com fachadas voltadas as duas vias, destinados a comércios e serviços, onde estão localizados agências bancárias, comércios diversos, bibliotecas, centros culturais, estabelecimentos de saúde, órgãos públicos, igrejas, praças e residências.

As quadras possuem um desenho similar entre si, dessa forma, é possível adequar pressupostos de intervenção urbana de forma homogênea em todas elas. O desenho

básico de uma quadra, e do programa de requalificação, está apresentado na Figura 01. Nela estão identificadas as principais intervenções realizadas, a melhoria das calçadas e travessias, a organização das vagas de estacionamentos de automóveis e a implantação de uma faixa de serviço na calçada junto a W3. Foram destacados, em rosa, os locais onde há indicação de locação dos paraciclos.

Figura 01: Croqui básico do Programa de Requalificação da W3



Fonte: Adaptado da apresentação do programa de Requalificação Urbana da Avenida W3, aprovado na 154ª reunião do Conselho de Planejamento Urbano do Distrito Federal (CONPLAN), em 26 de julho de 2018.

Para realizar a requalificação, foram elaborados sete projetos que compreendem cerca de duas quadras cada um, um trecho linear de aproximadamente 725 metros, onde foram alocados, ao todo, 211 paraciclos.

Através da análise dos Memoriais Descritivos (MDE) e das pranchas dos Projetos do Sistema Viário (SIVs) de cada um dos sete projetos e da visita de campo, o objetivo deste artigo é analisar como o paraciclo, enquanto mobiliário urbano e elemento de promoção da política cicloviária e estímulo ao uso da bicicleta, foi incorporado pelos planejadores e demais gestores e técnicos no Programa de Requalificação Urbana da Avenida W3.

Toda a informação relativa aos projetos foi acessada via manifestações através da Lei de Acesso à informação (LAI), pelo portal Participa DF (www.participa.df.gov.br), e do site do Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica do DF - SISDUC/SEDUH, disponível em www.sisduc.seduh.df.gov.br.

DIAGNÓSTICO

Após recebida a resposta da manifestação via LAI enviada à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) e acessar os Memoriais Descritos (MDE) e os Projetos do Sistema Viário (SIV), foi informado que foram elaborados sete projetos para toda a área que compreende a W3 e W2 Sul. Ao analisar os SIV, constatou-se que cada um deles apresenta uma “padronização” diferente para a localização dos paraciclos, porém não há nenhuma justificativa em nenhum dos MDEs a respeito destas alterações. Todos os MDEs copiam o mesmo texto da proposição acerca da distribuição dos paraciclos, que compõe o projeto-modelo, conforme apresentado abaixo:

Com o propósito de fornecer conforto e segurança ao ciclista, são propostos paraciclos distribuídos em diversos pontos adjacentes às travessias nas vias W2 e W3, e ao longo da faixa

de serviço da calçada da via W3 [Figura 02]. Essa distribuição homogênea possibilitará que os ciclistas encontrem estacionamento de bicicletas nos locais próximos aos seus destinos, com maior condição de vigilância e conforto, melhorando a sensação de segurança.

Figura 02: Exemplificação da locação dos paraciclos.



Fonte: MDE 054/2018/SEDUH.

O projeto piloto, determina que os paraciclos devem ser distribuídos próximos as travessias das vias W2 e W3 e ao longo da faixa de serviço da calçada da via W3, justificando, corretamente, que os ciclistas encontrarão estacionamentos de bicicletas nos locais próximos aos destinos, facilitando a vigilância, o conforto e melhorando a segurança. Esta é praticamente a mesma recomendação presente no Guia de Boas Práticas Para Instalação de Estacionamentos de Bicicletas: Paraciclos e Bicletários (2017), elaborado pela União de Ciclistas do Brasil. Que, por sua vez, vai de acordo ao Manual do GEIPOT (2001), que destaca a importância dos paraciclos estarem localizados “o mais próximo possível do local de destino dos ciclistas” e que “é preferível a implantação de vários paraciclos de pequena capacidade junto aos destinos dos ciclistas do que, por exemplo, de apenas um, de grande capacidade, com característica de bicicletário, a uma distância média maior dos pontos de destino na mesma área” (GEIPOT, 2001).

O Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, do Ministério das Cidades (2007), avança e destaca a importância de se ajustar o número de vagas e acordo com a demanda, afirmando que é prejudicial o excesso e à falta de vagas, que ficariam ociosas.

A própria SEDUH, em 2017, publicou o Guia de Urbanização, que traz diretrizes para o desenvolvimento de projetos e mobiliário urbano. Este guia descreve o paraciclo “padrão SEGETH”¹, definindo suas características técnicas e recomendações, entre elas, a “preferência para locais próximos a áreas institucionais, comerciais e de ensino” (pág. 110).

Desta forma, pode-se dizer que é presente na literatura e cadernos de referência brasileiros, reforçado pela Guia de Urbanização e por leis distritais (como será apresentado a seguir), a necessidade de instalação de paraciclos distribuídos nas proximidades da entrada dos estabelecimentos, de forma a facilitar a segurança da bicicleta estacionada.

¹ A SEDUH era Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação (SEGETH) em 2017.

Legislação do Distrito Federal

Os Memoriais Descritivos citam a legislação do Distrito Federal e destacam alguns trechos que se relacionam diretamente com os objetivos do projeto, destacadas abaixo aquelas que tratam da mobilidade por bicicleta. Há, ainda, outras três leis distritais que não foram citadas nos MDEs e que tratam da política cicloviária e de estacionamentos para bicicletas. A seguir são apresentadas cada uma delas.

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU - Lei Distrital nº 4.566/2011), além do que já foi citado nos MDEs, determina algumas medidas de integração entre os diversos modos de transporte, incluindo a implantação de paraciclos próximos aos terminais e estações de integração do transporte público coletivo (art. 16, II e art. 22, II). Também determina que o modo cicloviário é composto por rede viária e “bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas” (art. 21) e “a uniformização dos projetos cicloviários” (art. 22, V).

A lei 3.885/2006, em relação à estacionamentos de bicicleta, apenas determina em seu artigo 2º que “a implementação da política referida no art. 1º desta Lei deverá garantir: VI – a implementação de infraestrutura cicloviária, ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada, bicicletário, paraciclo, sinalização e similares”. Não estabelecendo critérios e nem normas para instalação dos paraciclos.

Já a lei 4.423/2009, define os seguintes locais de grande afluxo de público onde há obrigatoriedade de instalação de estacionamentos de bicicletas: I – órgãos públicos distritais; II – parques; III – shopping centers; IV – supermercados; V – instituições de ensino das redes pública e privada; VI – agências bancárias; VII – igrejas e locais de cultos religiosos; VIII – hospitais; IX – instalações desportivas; X – museus e outros de natureza cultural, como teatros, cinemas e casas de cultura; XI – indústrias. A mesma lei ainda determina que os estacionamentos deverão ter, no mínimo, 10 vagas para bicicletas.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT – Lei Complementar 803/2009), no inciso IV do artigo 18º, define como uma das diretrizes setoriais para o transporte do DF a promoção da “implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo”; e, no artigo 20º determina as diretrizes para o sistema viário e circulação, que incluem a destinação de “espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte” (inciso III). O decreto distrital nº 38.047/2017 regulamenta o artigo 20º do PDOT e avança, determinando que haja, no mínimo, “1 vaga para bicicleta em paraciclo para cada 20 vagas destinadas a automóvel, no caso de estacionamentos com até 50 vagas de automóvel” (Art. 14, II) e “10% do total do número de vagas relativos a automóveis para bicicletas em paraciclos, no caso de estacionamentos que tenham mais de 50 vagas de automóvel” (Art. 14, III). E no seu artigo 30º reforça legislações anteriores, estabelecendo que bicicletários e paraciclos devem estar “preferencialmente nas proximidades de terminais rodoviários, metroviários, de equipamentos comunitários e de atividades consideradas polos geradores de viagens”.

O Sistema Cicloviário do DF é instituído pela Lei Distrital 4.397/2009, que no artigo 8º estabelece a necessidade dos “terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros

locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos”.

Da mesma forma, a Lei Distrital 4.800/2012 determina a obrigatoriedade de instalação de bicicletários em: I – agências bancárias; II – estações do metrô; III – estabelecimentos de ensino públicos e privados; IV – clínicas, hospitais, centros de saúde e Unidades de Pronto-Atendimento – UPAs; V – edifícios que abrigam órgãos públicos; VI – supermercados e shopping centers; VII – parques; VIII – outros estabelecimentos que atraiam grande quantidade de pessoas. (art. 1º). No mesmo artigo, estabelece o prazo de dois anos (findo em abril de 2014) para que os estabelecimentos sejam devidamente adequados. E, no seu artigo 2º, determina que a criação e recuperação de estacionamentos públicos “deverão prever obrigatoriamente a implantação de bicicletários”.

Por fim, a lei 6.458 de 2019 tem entre seus objetivos, “garantir a inclusão dos requisitos de acessibilidade e segurança à mobilidade ativa no planejamento territorial e nos projetos urbanísticos e de habitação” (art. 2º, III), “aumentar a integração entre os modos ativos e coletivos de transporte” (art. 2º, IV) e “eliminar barreiras arquitetônicas e urbanísticas para a mobilidade ativa, de forma a tornar a cidade acessível e amigável aos usuários dos meios de transporte não poluentes” (art. 2º, VI). Ela não aborda, diretamente, a questão dos estacionamentos para bicicletas, mas a leitura dos objetivos destacados infere que os projetos urbanísticos devem possuir elementos que facilitem e garantam o acesso de pessoas em suas bicicletas.

Como apresentado, ao menos desde 2006 as leis no DF determinam a obrigatoriedade de instalação de estacionamentos para bicicletas em diversos locais do DF, bem como - desde 2009 - a quantidade mínima de vagas. As legislações também dissertam sobre a necessidade de uniformização dos projetos cicloviários e de se aumentar a integração entre os diversos tipos de transporte, incluindo da bicicleta com o transporte público coletivo. E explicitamente determina que a criação e recuperação de estacionamentos públicos deverão prever obrigatoriamente a implantação de bicicletários.

Bicicletários ou paraciclos

A respeito dos estacionamentos de bicicletas, bicicletários e paraciclos, é importante fazer um esclarecimento a respeito das suas diferenças. *Estacionamento de bicicleta* é o termo genérico ao qual abrange todas as formas e espaços destinados ao estacionamento destes veículos. O termo *bicicletário*, durante algum tempo foi utilizado para tratar genericamente dos estacionamentos de bicicletas. No manual de GEIPOT (1976), são apresentadas duas nomenclaturas, *bicicletário* e *estacionamentos de curta duração*. Tratando os *bicicletários* como aqueles destinados a parada da bicicleta em períodos mais longos, dotados de cobertura, proteção a intempéries e vigiados. Enquanto os de *curta duração*, seriam aqueles destinados a paradas mais curtas, para acesso ao comércio e serviços.

Posteriormente, em 1984, o GEIPOT publicou o relatório denominado Estudos de Transporte Cicloviário – Estacionamento, que apresenta diversas recomendações de locação e de equipamentos a serem utilizados nos estacionamentos de bicicletas. Neste relatório o termo *bicicletário* é utilizado de forma genérica para tratar de qualquer tipo de estacionamento para bicicletas.

A norma ABNT – NBR 9283, de 1986, classifica o mobiliário urbano por categorias e subcategorias de acordo com a sua função. Ela define que *bicicletário* é mobiliário urbano de circulação e transporte, ela não cita o termo *paraciclo*.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei Federal 9.503/1997) define o termo *bicicletário* como “local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas” (Anexo I).

Em 2001, foi lançada a 3ª versão do Manual de Planejamento Ciclovitário² do GEIPOT. Nela, é citado um Encontro Técnico realizado em março de 2020 onde foi acordado a utilização do termo *paraciclo* para se referir aos estacionamentos de bicicletas “de curta e média duração, com baixa e média capacidade”, diferenciando-os dos *bicicletários* que são os “estacionamentos de grande capacidade e longa permanência”.

Ao longo dos anos, diversos manuais, cadernos técnicos, projetos e estudos passaram a seguir o definido em 2001, concordando genericamente que o *paraciclo* é a estrutura que permite apoiar e prender a bicicleta, podendo estar distribuída enquanto mobiliário urbano, e o *bicicletário* é um conjunto dessas estruturas organizadas em um determinado espaço onde há vigilância e zeladoria.

Somente em 2021, através do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, em seu Volume VIII – Sinalização Ciclovitária, que os dois termos foram conceituados com força legal e normativa. Conceituando *paraciclo* como “área especial de estacionamento dotada de mobiliário urbano utilizado para fixação de bicicletas que pode ser instalado em via pública ou no interior dos estabelecimentos, dispostos individualmente ou em grupo em posição vertical ou horizontal” (pág. 33) e *bicicletário* como “espaço destinado ao estacionamento de bicicletas equipado ou não com paraciclos dotados de zeladoria” (pág. 33). E define zeladoria como “a existência de controle de acesso e segurança patrimonial, sendo desejável a proteção das bicicletas contra as intempéries” (pág. 33).

Trazendo esta evolução do termo para o contexto distrital, a legislação local não determina a caracterização do que é *bicicletário* e o que é *paraciclo*, apesar de que em algumas leis são utilizados os dois termos³. O Guia de Urbanização apresenta características técnicas para produção e instalação apenas de *paraciclos*. Assim, é possível fazer a leitura de que quando a legislação cita apenas *bicicletário*, ela está se referindo aos estacionamentos de bicicleta de forma genérica, podendo ser *bicicletários* ou *paraciclos*. Quando o texto cita os dois termos, há a diferenciação conceitual entre eles, apesar de que nenhuma das leis determina onde devem ser instalados *paraciclos* ao invés de *bicicletários* e vice-versa. É uma lacuna na legislação que precisa ser resolvida, bem como é preciso que as diversas leis que tratam especificamente da mobilidade por bicicleta sejam condensadas em uma única legislação, de forma a facilitar a sua consulta e o seu cumprimento por parte do poder público, dos estabelecimentos e da população do DF.

Como apresentado, a legislação local é vasta ao determinar a obrigatoriedade e os locais onde os estacionamentos de bicicletas devem ser instalados. Dentre os locais citados na legislação, apresentados anteriormente, quase todas as atividades

² Uma segunda edição foi lançada em 1980 e, em relação aos estacionamentos de bicicleta, manteve as mesmas nomenclaturas da primeira edição.

³ Vale destacar que a Lei Distrital 4.397/2017, em seu Anexo I, apresenta conceitos e definições relacionados as normas viárias do DF, conceitua, por exemplo o que é calçada, ciclovia, via compartilhada etc., porém, apesar de ser uma das leis que utiliza os termos *bicicletário* e *paraciclo*, ela não apresenta a definição de nenhum deles.

descritas se desenvolvem ao longo da avenida W3 Sul, com exceção de indústrias, parques (apesar de haver várias praças) e condomínios (apesar de haver residências nos andares superiores do comércio) - há um shopping center localizado na W3, porém não na área de intervenção. Desta forma, se justifica a distribuição de paraciclos de forma uniforme em todo o trecho, com especial atenção a estabelecimentos que possuem maior capacidade de atração de público, como escolas e cursos, o Centro Cultural Renato Russo, os centros de saúde, o SESC, supermercados, cartórios, prédios públicos, entre outros, podendo receber mais paraciclos do que as demais áreas.

RESULTADOS

Levando em conta a legislação, a normatização e os pressupostos apresentados nos MDEs, foi realizada uma análise de cada um dos Projetos do Sistema Viário (SIV) de forma a identificar a localização de cada um dos paraciclos, bem como a quantidade de vagas destinadas ao estacionamento de automóveis e de motocicletas em cada um dos projetos elaborados. Toda a informação foi georreferenciada através do software QGIS, onde foram produzidos mapas de forma a facilitar a visualização das informações e orientar a análise de campo.

Em seguida, foram realizadas visitas de campo (em maio de 2023) para verificar a implantação dos paraciclos; observar as atividades desenvolvidas ao longo da área de abrangência do projeto; e o uso dos paraciclos.

Seguindo o projeto piloto (SIV-MDE 054/2018), todos eles seguem o mesmo padrão, mantendo as mesmas justificativas, objetivos, condicionantes e proposições. Porém, apesar de todos os itens que compõem o projeto terem sido padronizados nos MDEs, o mesmo não aconteceu para a locação dos paraciclos. Assim, há uma variedade na padronização da locação dos paraciclos em cada um dos projetos, assim como na quantidade de cada estrutura alocada em cada uma das quadras, sem justificativas apresentadas e, inclusive, indo contrário às proposições, que indicam um padrão de locação que não foi respeitado. Da mesma forma, a legislação do DF, determina diretrizes para locação de paraciclos, que incluem tipos de estabelecimentos comerciais e polos geradores de tráfego, que, apesar de citadas nos Memoriais Descritivos, não foram cumpridas.

Tabela 01: Quantidade de vagas de estacionamento locados em cada um dos projetos

Projeto	Quadra	Quantidade Paraciclos	Vagas em Paraciclos ⁴	Estacionamentos Automóveis
SIV-MDE 037/2020	502 e 503	24	48	213
SIV-MDE 036/2020	504 a 506	36	72	428
SIV-MDE 132/2019	507 e 508	12	24	237
SIV-MDE 108/2019	509 e 510	11	22	305
SIV-MDE 054/2018	511 e 512	24	48	472
SIV-MDE 114/2019	513 e 514	27	54	308
SIV-MDE 038/2020	515 e 516	77	154	271
	TOTAL	211	422	2.234

⁴ Em geral, a depender o distanciamento entre os paraciclos, demais mobiliários e construções, cada unidade comporta duas bicicletas.

Em toda a área de intervenção foram alocados 211 paraciclos de forma não uniforme, o projeto que tem mais paraciclos alocados possui 75 unidades, enquanto o que menos possui, conta com apenas 11 (Tabela 01).

Se os paraciclos tivessem sido distribuídos de forma homogênea, como estabelecido nos MDEs, deveria haver uma média de 30 paraciclos por projeto, ou 14 por quadra, porém não é isso que aconteceu. Os polos gerados de viagens e as atividades realizadas que a legislação determina a obrigatoriedade de disponibilizar estacionamentos de bicicletas não foram citados e nem identificados nos documentos e não receberam nenhuma atenção especial. Como exemplo, pode-se citar o Espaço Cultural Renato Russo, localizado na 508 Sul, que recebeu apenas três vagas para bicicleta. Ou os supermercados e prédios públicos que não receberam nenhum.

Há um conjunto de paraciclos, com 13 unidades, localizado na 513, próximo a Escola Parque da 313/314 Sul, porém ele não é próximo o suficiente ao acesso à escola para aproveitar a proximidade e presença do zelador, que poderia contribuir com a segurança das bicicletas estacionadas ali. Além disso, ao que parece, a própria escola (ou comunidade próxima) utiliza eles como depósito de lixo.

Os MDEs instruíram a locação dos paraciclos ao longo da faixa de serviço da W3 e nas travessias da via W2, conforme apresentado na Figura 01. Pouco mais de um terço deles (34%) estão localizados na faixa de serviço da calçada da W3 Sul e todos estão concentrados em apenas três projetos que compreendem a 511 até a 516, ou seja, mais da metade da via (da 502 até a 510) não possui nenhum paraciclo em um dos dois locais definidos pelos MDEs e que cumprem exatamente o que consta nos manuais (próximo aos estabelecimentos comerciais). Além disso, 85% dos que estão na faixa de serviço, estão localizados apenas nas quadras 515 e 516, distribuídos de forma quase uniforme.

Em relação as travessias, em toda a área do projeto, há 61 travessias na Via W2 que deveriam receber paraciclos. Destas, 51% possuem paraciclos, resultando em 33% deste tipo de mobiliários alocados. Os outros 30% estão localizados ao longo das vias perpendiculares (24%) e no canteiro central da W3 (6%).

Praticamente ao longo de toda a W2 há vagas de estacionamentos de automóveis ao em 45º e ao longo do meio fio. No canteiro central da via W3 também estão localizadas diversas vagas em 45º ao longo de todo o trecho. Além disso, há quatro bolsões de estacionamentos entre a W2 e a W3 dentro da área de intervenção (há dois bolsões na área que não estão incluídos no perímetro). Todas estas vagas somadas totalizam 2.234 vagas, comparando com as 422 vagas em paraciclos, há 19% de vagas para bicicletas em relação a quantidade de vagas de automóveis. A legislação determina 10%. Porém, as vagas de automóveis estão homoganeamente distribuídas ao longo de todo o trajeto, pode-se dizer que há ao menos uma vaga de automóvel localizada a 20 metros da entrada de qualquer estabelecimento, por outro lado, para a bicicleta não se pode falar o mesmo.

Há um conjunto de 13 paraciclos próximo a uma escola; há outro conjunto com 12, no canteiro central da W3, na 513/514; um com quatro, na 509; um conjunto com seis na 505; outro com seis, distante cerca de 25 metros de um com cinco, na 503; e, por fim, um com seis distante 30 metros de um com quatro unidades na 502. Estes conjuntos totalizam 56 unidades (27%) do total. Com exceção de dois casos, próximo a um cartório e a um posto de saúde, não foi observada nenhuma justificativa para a locação dos outros conjuntos de paraciclos.

Os paraciclos estão dispostos em 88 locais diferentes, em 27 deles há apenas uma unidade, em 52 locais há um conjunto de duplas ou trios e em 9 deles, há quatro ou mais. Se considerarmos a soma da distância das duas vias (W3 e W2), teremos cerca de 10 km lineares. Caso os 211 mobiliários estivessem distribuídos de forma uniforme, deveria haver 21 unidades a cada quilometro, ou uma a cada 50 metros.

Se os paraciclos estivessem dispostos de forma homogênea e uniforme, como determinada pela legislação e seguindo a orientação do MDE e do croqui básico apresentado na Figura 01, de forma que em cada travessia houvessem 2 unidades (como está indicado na imagem da direita da Figura 02) e, na faixa de serviço da W3, fossem alocados um paraciclo a cada 25 metros (a fachada do estabelecimento comum possui 5 e 10 metros) e considerando somente onde há os lotes de usos mistos, desconsiderando as entre quadras, deveria haver 144 paraciclos na faixa de serviço da W3 e 150 nas 75 travessias⁵. Totalizando 294 paraciclos com 588 vagas em 219 locais.

Ao realizar o campo, foi possível constatar que, ao menos, 30 paraciclos nem foram instalados (não há indicativo no pavimento⁶) e outros cinco já estão danificados ou foram retirados. A maioria dos que não foram implantados estão localizados na via W2, nas quadras 505 e 506.

CONCLUSÕES

Através da análise da legislação e dos pressupostos do Programa de Requalificação Urbana da Avenida W3, contidos nos Manuais Descritivos dos sete projetos elaborados, foi possível concluir o seguinte:

As orientações em relação a locação dos paraciclos constantes nos MDEs estão de acordo com as boas práticas e orientações constantes em manuais, que orientam que eles fiquem próximos aos estabelecimentos e distribuídos de forma uniforme.

Porém elas não aprofundam o suficiente de acordo com a legislação distrital, que determina diversos tipos de atividades que são obrigadas a possuir estacionamentos para bicicletas, que não foram incorporadas nos pressupostos dos MDEs de forma a orientar a locação de paraciclos. Da mesma forma, estabelecimentos que possuem uma demanda maior, que estão presentes no trecho em questão, não receberam um maior número de vagas. Não há orientação em relação a quantidade de vagas para bicicleta de acordo com a quantidade de vagas de estacionamentos de automóveis.

Ao analisar a legislação, constatou-se que ela é repetitiva e falha, pois várias delas dispõem sobre o mesmo tema e não se complementam. Não conceituam e nem diferenciam o bicicletário do paraciclo e, apesar de apenas uma delas determinar um prazo para que os estabelecimentos se adequem, nenhuma delas indica como a fiscalização deverá ser realizada e quais as penalidades cabíveis em caso de descumprimento.

Cada um dos projetos possui uma pessoa arquiteta como projetista e outras pessoas responsáveis pela revisão, coordenação e supervisão. Apesar das três últimas

⁵ Conforme Figura 01, cada quadra possui cinco travessias e três lotes, cada um deles com 80 m de comprimento. Sendo 15 quadras, são 75 travessias e 45 lotes totalizando 3.600 metros lineares.

⁶ O paraciclo é chumbado ao chão, sendo necessário fazer dois furos grandes. Quando o paraciclo foi retirado os furos permanecem no chão. Nestes locais não foram encontrados vestígios da instalação.

atividades citadas serem realizadas, cada uma delas, por quase as mesmas pessoas, os projetos foram elaborados por pessoas diferentes, o que, de alguma forma, explica as diferentes formas de locação dos paraciclos. Porém, a mesma pessoa foi a projetista de dois projetos (SIV-MDE 108/2019 e SIV-MDE 054/2018) que possuem diferentes formas de distribuição dos mobiliários em questão.

Este trabalho não se debruçou em avaliar como ciclistas - para além dos paraciclos -, pedestres, usuários e usuárias do transporte público e os automóveis foram tratados, porém pode-se observar que o viário destinado ao automóvel, bem como os espaços destinados à sua parada, seguem um padrão de qualidade e de homogeneidade muito maior do que os demais.

A locação dos paraciclos sem um padrão definido, não contribui para estimular o uso da bicicleta. De alguma forma, o simples fato de existir paraciclos (coisa rara no Distrito Federal) é positivo. Mas a falta de padronização faz com que as pessoas tenham que decorar onde os paraciclos estão implantados para decidir se fará aquele trajeto com ou sem a bicicleta, se será possível ou não estacioná-la com o mínimo de segurança no seu destino. Caso houvesse uma coerência na distribuição destes equipamentos, a decisão de realização do trajeto seria mais fácil.

Ademais, quadras com uma grande oferta de paraciclos, caso não sejam utilizados, podem incorrer em uma propaganda contrária a que mais estruturas sejam instaladas em outros locais.

Por fim, faz-se necessário entender o que levou cada uma das pessoas projetistas a tomarem opções de locação dos paraciclos divergentes daquelas contidas nos MDEs e na legislação. Além da consolidação de uma única legislação distrital que trate do tema, uma capacitação dos técnicos e gestores é um caminho importante para que os futuros projetos incluam infraestruturas adequadas, que cumpram com as normas e leis e contribuam para transformar as cidades e a mobilidade urbana, contribuindo para a priorização e promoção do uso de modos sustentáveis de transporte.

Conclui-se, portanto, que a mobilidade por bicicleta, neste caso em especial os paraciclos - mobiliário urbano destinado a parada da bicicleta -, não foi incorporada de maneira adequada no planejamento e, ainda mais, nem na execução do que estava proposto, visto que os pressupostos do Programa de Requalificação Urbana da Avenida W3 apresentados nos MDEs não foram seguidos, assim como, dezenas de unidades de paraciclos planejadas, sequer foram implantadas. Percebeu-se que o viário para o automóvel - e seus estacionamentos - foi cuidadosamente tratado, até tendo aumentado a quantidade de vagas de estacionamento, enquanto a priorização a mobilidade sustentável, estabelecida pelos MDEs, por leis distritais e federais não foi cumprida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9283**: Equipamento Urbano. Rio de Janeiro, 1986.

BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. **Manual de planejamento cicloviário**. - 3. ed. Brasília : GEIPOT, 2001.

BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. **Estudos de Transporte Cicloviário – Estacionamento**. Brasília : GEIPOT, 1984.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de set. de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: MCidades, 2007. (caderno 1)

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. CONTRAN - DENATRAN. 1ª edição – Brasília: CONTRAN, 2021.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.047 de 09 de março de 2017**. Regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 3.885 de 07 julho de 2006**. Assegura, na forma que especifica, política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.397 de 27 agosto de 2009**. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.423 de 10 de nov. de 2009**. Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.566 de 04 de maio de 2011**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.800 de 29 de março de 2012**. Dispõe sobre a instalação de bicicletários no Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.458 de 26 de dez. de 2019**. Institui a Política Distrital de Incentivo à Mobilidade Ativa - PIMA, com o objetivo de incentivar a mobilidade a pé e o uso de bicicletas, patinetes e veículos similares não poluentes no Distrito Federal, e dá outras providências.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO. **Memorial Descritivo SIV-MDE 036/2020**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2020.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO. **Memorial Descritivo SIV-MDE 037/2020**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2020.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO. **Memorial Descritivo SIV-MDE 038/2020**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2020.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO. **Memorial Descritivo SIV-MDE 108/2019**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2019.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO. **Memorial Descritivo SIV-MDE 132/2019**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2019.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO. **Guia de Urbanização**. 1ª ed. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2017.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO. **Memorial Descritivo SIV-MDE 054/2018**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2018.

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS E INFRAESTRUTURA. **Memorial Descritivo SIV-MDE 114/2019**. Brasília: Governo do Distrito Federal. 2019.

UCB - União de Ciclistas do Brasil. **Guia de Boas Práticas Para Instalação de Estacionamentos de Bicicletas: Paraciclos e Bicicletários**. UCB, 2017.