AMECICLO
&
PERNAMBUCO BIKE ANJO

CONTAGEM DE CICLISTAS

CRUZAMENTO AVENIDA GOVERNADOR AGAMENON MAGALHÃES X AVENIDA GOVERNADOR CARLOS DE LIMA CAVALCANTI (PRAÇA DO DERBY)

RECIFE | PERNAMBUCO

16 DE MAIO DE 2024

RELATÓRIO DE CONTAGEM DE CICLISTAS

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - contato@ameciclo.org
PERNAMBUCO BIKE ANJO - pernambuco@bikeanjo.org

CRUZAMENTO AVENIDA GOVERNADOR AGAMENON MAGALHÃES X AVENIDA GOVERNADOR CARLOS DE LIMA CAVALCANTI (PRAÇA DO DERBY)



Imagem 1: Crianças ciclistas voltando da escola com suas responsáveis

SUMÁRIO

1. DA APRESENTAÇÃO **4**

2. DA METODOLOGIA ADOTADA **4**

3. DO PONTO DE CONTAGEM: CRUZAMENTO AVENIDA GOVERNADOR AGAMENON MAGALHÃES X AVENIDA GOVERNADOR CARLOS DE LIMA CAVALCANTI (PRAÇA DO DERBY) **5**

4. DOS RESULTADOS 6

5. DAS CONCLUSÕES 12

6. PRINCIPAIS IMAGENS **1**3

7. CRÉDITO **15**

1. DA APRESENTAÇÃO

A Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife em parceria com o Pernambuco Bike Anjo, cuja missão em comum é a de transformar as cidades através da bicicleta, realizaram a contagem a fim de buscar dados atualizados sobre a real utilização da bicicleta, uma contagem de ciclistas em cruzamento de vias importantes no centro da cidade do Recife.

2. DA METODOLOGIA ADOTADA

A pesquisa de "contagem de ciclistas", desenvolvida pela ONG Transporte Ativo adota um método simples: a partir do preenchimento de planilha específica, contabiliza-se a quantidade de ciclistas que passam pelo ponto de coleta de dados. Assim, além da quantidade por hora, direção e sentido, registram-se informações subjetivas importantes como presença de carona, uso de capacete, gênero, tipo de bicicleta (comum, cargueira e triciclo), tipo de uso (transporte ou a serviço), ainda se conduzida no fluxo e contrafluxo permitido na via e a partir dessa contagem contamos também o uso da bicicleta a partir de entrega por aplicativo.

As equipes de coleta contaram sempre com o limite mínimo de duas pessoas, que dividem as funções de contadora (que porta e assinala a planilha) e fiscal, que lhe anuncia os dados e verifica a marcação, bem como no auxílio geral das demandas. Não há qualquer indisposição quanto a um limite máximo de contadoras num mesmo intervalo de tempo, mas, efetivamente, duas pessoas (por ponto de contagem) são suficientemente eficazes na captura dos dados.

A contagem, realizada ao dia 16 de Maio, foi iniciada às 6 horas da manhã e encerrada às 20 horas, totalizando 14 horas de coleta de dados no cruzamento da Avenida Governador Agamenon Magalhães com a Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti (Praça do Derby).
Para este local, foi realizada uma contagem dupla e simultânea nas duas pistas da Av. Gov. Agamenon Magalhães que cruzam a Av. Gov. Carlos de Lima Cavalcanti. Os dados quantitativos e qualitativos foram coletados separadamente em cada cruzamento das pistas da Agamenon, classificados como pontos Leste e Oeste. O cruzamento Oeste, adjacente à praça, corresponde à pista no sentido Olinda-Boa Viagem. Consequentemente, o cruzamento Leste corresponde à pista no sentido contrário. Durante este intervalo, foi feito contínuo registro fotográfico das mais diversas peculiaridades locais que puderam ser constatadas.

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - contato@ameciclo.org
PERNAMBUCO BIKE ANJO - pernambuco@bikeanjo.org

3. DO PONTO DE CONTAGEM: CRUZAMENTO AVENIDA GOVERNADOR AGAMENON MAGALHÃES X AVENIDA GOVERNADOR CARLOS DE LIMA CAVALCANTI (PRAÇA DO DERBY)

O ponto de contagem foi escolhido devido à necessidade de avaliar um trecho da cidade onde já realizamos duas contagens anteriores, quando ainda não existia uma estrutura cicloviária. Esta terceira contagem se mostrou essencial para avaliar o impacto da implementação da ciclovia no deslocamento dos ciclistas que passam por essa área.
Durante as 14 horas de contagem foram contados ao todo 2117 ciclistas pela equipe do ponto Oeste e 2013 ciclistas pela equipe do ponto Leste. É importante lembrar que a soma desses números não representa o total de ciclistas que passaram pelos cruzamentos, pois a interação entre os dois pontos pode fazer com que um mesmo ciclista seja contabilizado duas vezes durante o mesmo deslocamento.



Imagem 2: Mapa com cruzamento do ponto de contagem sinalizado ao centro.
Avenida Governador Agamenon Magalhães X Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti (Praça do Derby)

Chama atenção a porcentagem de bicicletas que utilizaram a ciclovia em ambos os sentidos da Agamenon, chegando em 24,1% na pista do ponto Oeste (ao todo 511 ciclistas) e 28,7% na pista do ponto Leste (578 ciclistas), Esses dados revelam que muitos ciclistas provavelmente já percorriam esse trajeto antes da construção da nova estrutura, enfrentando a insegurança das vias movimentadas. E embora já houvesse um grande fluxo de ciclistas nas áreas onde agora se encontra a ciclovia, percebe-se um aumento significativo no número de pessoas se locomovendo de bicicleta nesses trajetos em comparação com contagens anteriores, evidenciando o impacto positivo causado pela nova estrutura.

4. DOS RESULTADOS

Avenida Governador Agamenon Magalhães X Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti (Praça do Derby)

Esta foi a terceira contagem feita neste ponto e pudemos observar o seguinte fluxo de ciclistas ao longo de 14 horas de contagem:

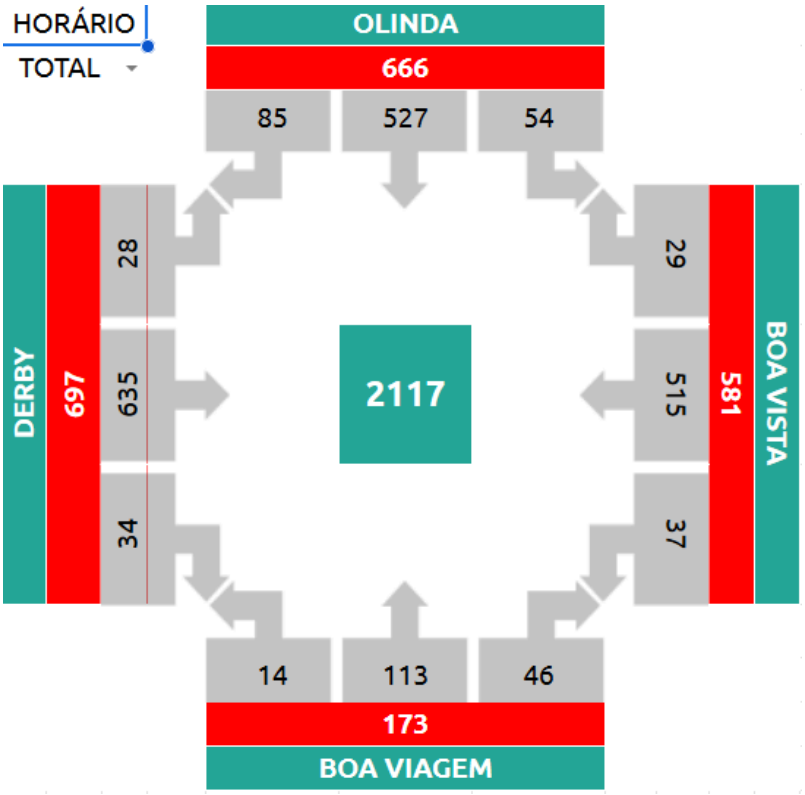


Imagem 3: Esquema resumo dos quantitativos de fluxo de ciclistas OESTE Avenida Governador Agamenon Magalhães X Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti (Praça do Derby)

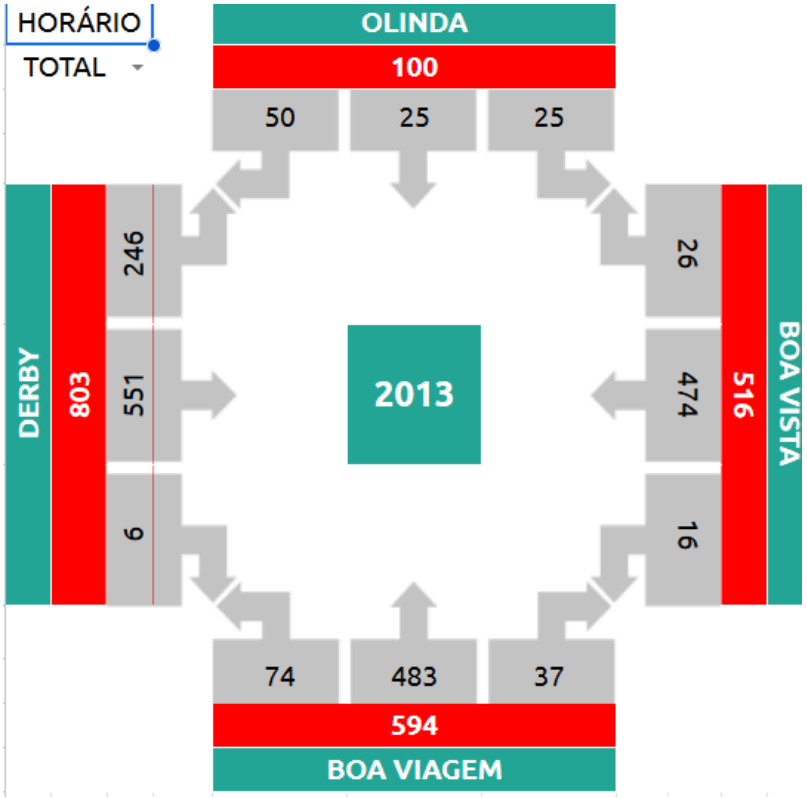


Imagem 4: Esquema resumo dos quantitativos de fluxo de ciclistas LESTE
Avenida Governador Agamenon Magalhães X Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti (Praça do Derby)

Em relação aos fluxos de origem e destino mais registrados, destaca-se: Derby-Boa Vista, com 30% dos translados registrados no ponto Oeste e 27,4% no ponto Leste.
O deslocamento entre esses dois pontos é de grande importância para ser observado, pois estabelece uma ligação vital entre o subúrbio de Recife e o centro da cidade. Além disso, serve como uma conexão direta com outras localidades, como Camaragibe. Este trajeto não apenas facilita o acesso aos recursos e serviços urbanos, mas também fomenta a integração e a mobilidade regional.

Considerando essa realidade, destaca-se ainda mais a importância de uma infraestrutura cicloviária que conecte esses dois pontos-chave, seguindo o trajeto entre a Conde da Boa Vista, Avenida Carlos de Lima Cavalcanti e Avenida Caxangá. Tal estrutura não apenas facilitaria o deslocamento dos ciclistas entre o subúrbio de

Recife e o centro da cidade, mas também incentivaria o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável e saudável.

É notável que os horários de pico de fluxo de ciclistas correspondem aos momentos próximos ao início da manhã, entre 6h e 7h, e ao final da tarde e início da noite, entre 16h e 18h, sendo este último o período de maior intensidade de ciclistas. Esses picos podem ser atribuídos a diversos fatores, como o deslocamento para o trabalho ou para as instituições de ensino, especialmente em uma área que dá acesso a importantes vias da cidade.

Por outro lado, os intervalos de menor intensidade de ciclistas são observados ao redor do meio-dia, entre 11h e 12h. Este padrão pode ser explicado pelo fato de que muitas pessoas tendem a evitar atividades ao ar livre durante os horários de maior calor e incidência solar.

Além dos dados sobre o fluxo de ciclistas, é crucial considerar o contexto do trânsito no local para uma análise mais completa. O cruzamento entre a Avenida Governador Agamenon Magalhães e a Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti é conhecido por ser uma área de intenso tráfego veicular, caracterizada por congestionamentos recorrentes durante os horários de pico.

A presença significativa de ciclistas nesse cruzamento pode ser vista como uma resposta às condições do trânsito na região. Muitas pessoas podem optar pelo uso da bicicleta como uma alternativa mais rápida e eficiente para se deslocar em meio ao congestionamento, especialmente nos horários de maior movimento.

Dados quantitativos e sentido de deslocamento																	
ORIGEM	DESTINO	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL	%
OLINDA	DERBY	5	7	4	11	3	0	2	5	4	9	6	10	13	6	85	4,0%
OLINDA	BOA VIAGEM	72	120	27	34	18	20	17	27	20	25	39	48	30	30	527	24,9%
OLINDA	BOA VISTA	2	0	1	1	4	0	3	11	9	11	5	5	2	0	54	2,6%
BOA VISTA	OLINDA	2	0	1	3	1	1	0	0	8	4	6	2	0	1	29	1,4%
BOA VISTA	DERBY	8	10	5	19	31	26	22	27	26	40	63	128	72	38	515	24,3%
BOA VISTA	BOA VIAGEM	1	0	1	2	0	2	0	5	8	4	9	1	3	1	37	1,7%
BOA VIAGEM	BOA VISTA	3	2	1	2	6	1	0	3	2	4	9	10	0	3	46	2,2%
BOA VIAGEM	OLINDA	13	7	13	1	3	4	8	8	5	8	8	24	7	4	113	5,3%
BOA VIAGEM	DERBY	0	0	0	2	1	1	1	0	2	1	2	2	1	1	14	0,7%
DERBY	BOA VIAGEM	0	3	1	1	3	0	5	4	4	5	2	3	2	1	34	1,6%
DERBY	BOA VISTA	78	105	76	38	43	35	46	21	22	31	22	36	43	39	635	30,0%
DERBY	OLINDA	2	2	2	2	1	2	0	3	3	1	2	3	3	2	28	1,3%
	TOTAL	186	256	132	116	114	92	104	114	113	143	173	272	176	126	2117	
	Percentual	8,79%	12,09%	6,24%	5,48%	5,38%	4,35%	4,91%	5,38%	5,34%	6,75%	8,17%	12,85%	8,31%	5,95%	100,00%	

Imagem 5: Quantitativo de ciclistas nos intervalos entre 6h-20h; OESTE

Dados quantitativos e sentido de deslocamento																	
ORIGEM	DESTINO	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL	%
OLINDA	DERBY	3	3	1	1	1	5	5	1	5	0	4	13	7	1	50	2,5%
OLINDA	BOA VIAGEM	4	2	2	2	1	4	1	3	1	0	1	2	0	2	25	1,2%
OLINDA	BOA VISTA	0	0	1	0	0	3	3	0	7	1	5	2	2	1	25	1,2%
BOA VISTA	OLINDA	0	1	1	0	2	3	1	5	3	1	5	2	2	0	26	1,3%
BOA VISTA	DERBY	7	9	7	26	4	31	0	30	33	38	74	124	61	30	474	23,5%
BOA VISTA	BOA VIAGEM	0	1	1	0	1	1	0	1	0	4	4	0	0	3	16	0,8%
BOA VIAGEM	BOA VISTA	1	5	2	3	2	2	1	3	2	2	3	3	5	3	37	1,8%
BOA VIAGEM	OLINDA	30	41	21	18	15	13	29	19	19	39	59	90	62	28	483	24,0%
BOA VIAGEM	DERBY	3	1	2	2	6	6	4	3	1	2	16	10	12	6	74	3,7%
DERBY	BOA VIAGEM	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	2	6	0,3%
DERBY	BOA VISTA	59	87	58	42	38	29	40	24	23	42	21	23	31	34	551	27,4%
DERBY	OLINDA	19	24	23	10	14	15	11	18	7	16	16	42	28	3	246	12,2%
	TOTAL	126	174	120	104	85	112	96	107	101	145	209	311	210	113	2013	
	Percentual	6,26%	8,64%	5,96%	5,17%	4,22%	5,56%	4,77%	5,32%	5,02%	7,20%	10,38%	15,45%	10,43%	5,61%	100,00%	

Imagem 6: Quantitativo de ciclistas nos intervalos entre 6h-20h; LESTE

Característica	%
Mulher	7,0%
Crianças e adolescentes	0,4%
Capacete	8,5%
Caronas	0,9%
Cargueira tradicional	6,9%
Serviço	2,2%
Contramão	5,7%
Calçada	6,9%

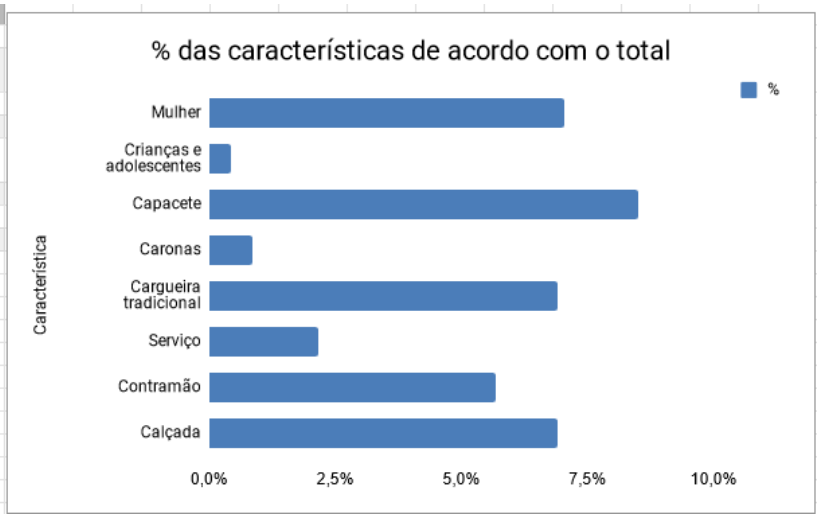


Imagem 7: Qualitativo percentual de ciclistas, ao longo do dia. OESTE

Característica	%
Mulher	7,7%
Crianças e adolescentes	0,7%
Capacete	9,4%
Caronas	1,3%
Cargueira tradicional	6,1%
Serviço	1,1%
Contramão	5,2%
Calçada	8,4%

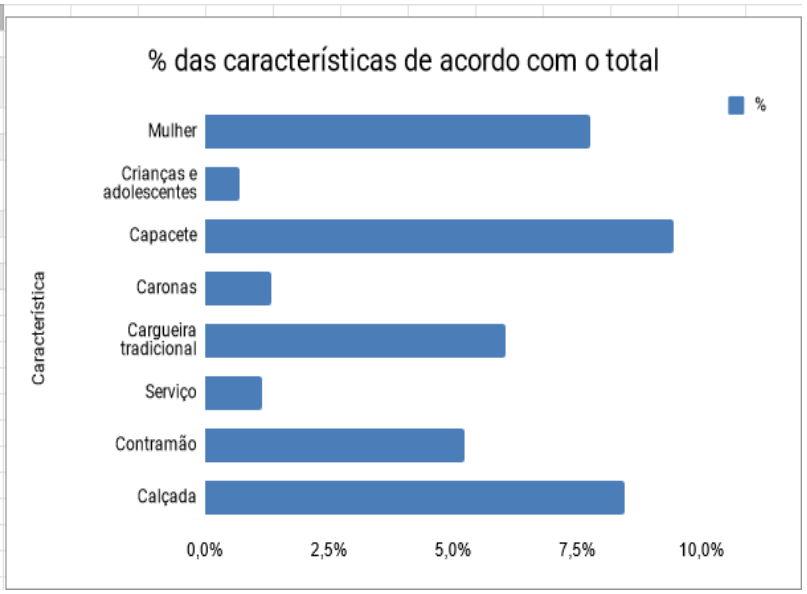


Imagem 8: Qualitativo percentual de ciclistas, ao longo do dia. LESTE

Dados qualitativos padrões																
Característica	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL	%
Mulher	7	15	24	4	2	6	8	10	9	12	13	12	19	8	149	7,0%
Crianças e	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	9	0,4%
Capacete	15	24	16	10	10	6	5	9	8	6	12	29	13	17	180	8,5%
Caronas	0	0	0	0	0	1	2	4	0	1	3	6	0	1	18	0,9%
Cargueiras	8	12	12	18	16	4	9	3	15	13	11	9	10	6	146	6,9%
Serviço	0	0	3	8	4	1	2	1	19	3	0	2	2	1	46	2,2%
Contramão	20	13	12	2	2	2	3	7	1	10	8	14	19	7	120	5,7%
Calçada	10	5	12	11	2	2	7	19	18	27	9	8	8	8	146	6,9%

Imagem 9: Qualitativo total de ciclistas, ao longo das 14 horas de contagens. OESTE

Dados qualitativos padrões																
Característica	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL	%
Mulher	5	12	17	3	8	7	12	5	9	10	26	19	12	11	156	7,7%
Crianças e	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	2	5	0	2	14	0,7%
Capacete	14	27	16	10	9	4	7	5	8	6	21	29	20	14	190	9,4%
Caronas	2	5	1	1	0	2	3	3	0	2	3	11	1	1	35	1,7%
Cargueiras	8	9	10	9	15	10	7	2	10	8	14	3	7	2	114	5,7%
Serviço	1	1	0	12	1	2	0	26	3	4	8	2	1	0	61	3,0%
Contramão	12	5	4	0	4	4	10	6	1	2	9	38	8	9	112	5,6%
Calçada	20	20	12	4	4	5	5	4	7	15	18	38	12	6	170	8,4%

Imagem 10: Qualitativo total de ciclistas, ao longo das 14 horas de contagens. LESTE

Dados qualitativos das observações																
Característica	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL	%
Carona criança	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	5	0	0	9	0,4%
Carona mulher	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	2	0	0	0	6	0,3%
Carona homem	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	3	0,1%
Cargueira	8	12	12	18	16	4	9	3	15	13	11	9	10	6	146	6,9%
Adaptada a carga	0	12	9	8	8	3	4	3	6	3	0	7	8	6	77	3,6%
Serviço	0	0	3	8	4	1	2	1	19	3	0	2	2	1	46	2,2%
Serviço APP	0	0	0	5	7	19	31	26	0	25	0	21	18	23	175	8,3%
Contramão	20	13	12	2	2	2	3	7	1	10	8	14	19	7	120	5,7%
Contramão para	3	0	0	0	0	2	1	4	0	2	11	15	10	4	52	2,5%
Bike PE	6	15	14	10	3	2	6	15	6	21	9	29	25	22	183	8,6%
Empurrando	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	3	2	0	9	0,4%
Triciclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Carroça	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Elétrica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	3	0,1%
Motorizada	0	0	3	3	0	0	0	0	2	4	3	0	5	0	20	0,9%
Skate e outros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,0%
Cadeirante	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,0%
Handbike	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Grupos de Pedal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Faixa Azul															0	0,0%
Ciclomotor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	6	0,3%
Ciclovia	85	114	38	38	11	6	7	22	26	27	25	44	35	33	511	24,1%
Contraciclo	6	18	11	3	1	0	1	7	0	10	8	18	7	8	98	4,6%
"Outros"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

Imagem 11: Quantitativos dos quesitos subjetivos analisados. OESTE

Dados qualitativos das observações																
Característica	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**TOTAL**	**%**
Carona criança	1	4	0	1	0	2	2	2	0	1	1	3	0	1	18	0,9%
Carona mulher	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	2	0	1	0	9	0,4%
Carona homem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Cargueira	8	9	10	9	15	10	7	2	10	8	14	11	7	2	122	6,1%
Adaptada a carga	8	7	6	8	9	7	4	5	10	6	13	18	5	8	114	5,7%
Serviço	1	1	0	0	1	2	0	0	3	4	8	2	1	0	23	1,1%
Serviço APP	0	0	2	12	15	35	45	26	24	26	26	26	17	15	269	13,4%
Contramão	12	5	4	0	4	4	10	6	1	2	9	38	8	2	105	5,2%
Contramão para	10	5	0	0	0	4	0	0	4	3	22	16	10	7	81	4,0%
Bike PE	4	9	16	9	5	7	14	7	5	16	27	38	20	20	197	9,8%
Empurrando	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0,2%
Triciclo	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,1%
Carroça	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Elétrica	3	0	1	2	1	1	2	2	1	0	0	0	0	0	13	0,6%
Motorizada	0	0	3	0	0	0	2	0	0	7	2	2	3	1	20	1,0%
Skate e outros	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,1%
Cadeirante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Handbike	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Grupos de Pedal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Faixa Azul															0	0,0%
Ciclomotor	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,2%
Ciclovia	39	45	40	17	27	21	31	26	12	34	81	113	65	27	578	28,7%
Contraciclo	2	4	2	1	1	4	1	4	0	1	1	5	0	4	30	1,5%
"outros"	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		

Imagem 12: Quantitativos dos quesitos subjetivos analisados. LESTE

Apesar da implementação da ciclovia na região, o percentual de crianças e adolescentes que a utilizam permanece inferior a 1%. Este dado é revelador, pois mesmo sendo uma área que proporciona acesso a instituições de ensino, o baixo fluxo desse grupo indica uma lacuna significativa em termos de segurança para os ciclistas nessa faixa etária. A presença reduzida de crianças e adolescentes na ciclovia sugere que ainda há desafios a serem superados para garantir um ambiente seguro e convidativo para esse público.

A presença significativa de bicicletas cargueiras na região (mais de 6% em cada ponto) indica uma demanda por soluções de transporte que sejam ágeis, flexíveis e economicamente viáveis. Em muitos casos, essas bicicletas são uma alternativa eficiente aos veículos motorizados para o transporte de cargas em distâncias curtas ou médias. No entanto, é importante levar em consideração a presença e as necessidades das bicicletas cargueiras. Isso pode incluir a criação de áreas de estacionamento específicas, a implementação de rotas seguras para o transporte de cargas e a promoção de iniciativas que incentivem o uso responsável e sustentável desses veículos.

Também foi notável a presença de muitos ciclistas transitando pela contramão, seja para realizar uma conversão, seja para acompanhar o fluxo de tráfego naquela direção. Isso evidencia que a existência apenas de uma ciclovia no sentido Olinda-Boa Viagem (e vice-versa) não é suficiente para assegurar um deslocamento seguro para os ciclistas naquela área. Esse cenário é especialmente preocupante considerando que a Avenida Governador Carlos de Lima Cavalcanti conecta pontos cruciais da Região Metropolitana do Recife, e ainda carece de infraestrutura cicloviária adequada nesse trecho.

A falta de uma estrutura cicloviária ao longo dessa via essencial pode contribuir para situações de risco para os ciclistas, que muitas vezes são obrigados a compartilhar o espaço com o tráfego de veículos motorizados, aumentando a probabilidade de acidentes e conflitos no trânsito. Além disso, a ausência de uma ciclovia ao longo de um trecho tão movimentado pode desencorajar muitas pessoas de utilizar a bicicleta como meio de transporte, limitando assim as opções de mobilidade sustentável na região.

5. DAS CONCLUSÕES

A Ameciclo e a Bike Anjo fizeram nova contagem no cruzamento da Caxangá com a Afonso Olindense onde foram observadas em 14h um total de 2117 pessoas pedalando no ponto Oeste desta dupla contagem e 2013 no ponto Leste.

Diante das observações sobre o fluxo de ciclistas, a presença de bicicletas cargueiras e entregadores de aplicativos, bem como os desafios enfrentados pela falta de infraestrutura cicloviária adequada, torna-se evidente a necessidade urgente de investimentos em mobilidade urbana sustentável na região do cruzamento entre as avenidas Agamenon Magalhães e Carlos de Lima Cavalcanti, em Recife.

Embora exista uma ciclovia nas pistas da Avenida Agamenon Magalhães, sua unidirecionalidade representa uma limitação para os ciclistas que transitam na região. A ciclovia atende apenas a demanda no sentido Olinda-Boa Viagem (e vice-versa), deixando desassistidos os ciclistas que necessitam se deslocar em outras direções, como aqueles que se dirigem pela Avenida Carlos de Lima Cavalcanti.

Acerca desse cenário, é fundamental que as autoridades municipais e estaduais priorizem a implementação de medidas que promovam a segurança dos ciclistas, incluindo não apenas a expansão e melhoria da ciclovia existente, mas também a construção de novas vias cicláveis que atendam às necessidades de deslocamento de todos os usuários de bicicleta na região. Investir em uma infraestrutura cicloviária abrangente e segura não apenas beneficia os ciclistas, mas também contribui para a redução do congestionamento, a melhoria da qualidade do ar e a promoção de uma mobilidade urbana mais inclusiva e sustentável para todos os cidadãos.

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - contato@ameciclo.org
PERNAMBUCO BIKE ANJO - pernambuco@bikeanjo.org

Assim, é essencial que sejam adotadas medidas concretas para transformar a região em um ambiente mais acolhedor e seguro para quem opta pela bicicleta como meio de transporte, garantindo que todas as vias importantes, como a Avenida Carlos de Lima Cavalcanti, sejam contempladas com infraestrutura cicloviária adequada.



Imagem 13: Equipe de contagem de ciclistas Ameciclo em ação.

6. PRINCIPAIS IMAGENS



Imagem 14 : O uso de bicicletas cargueiras é frequente na região.

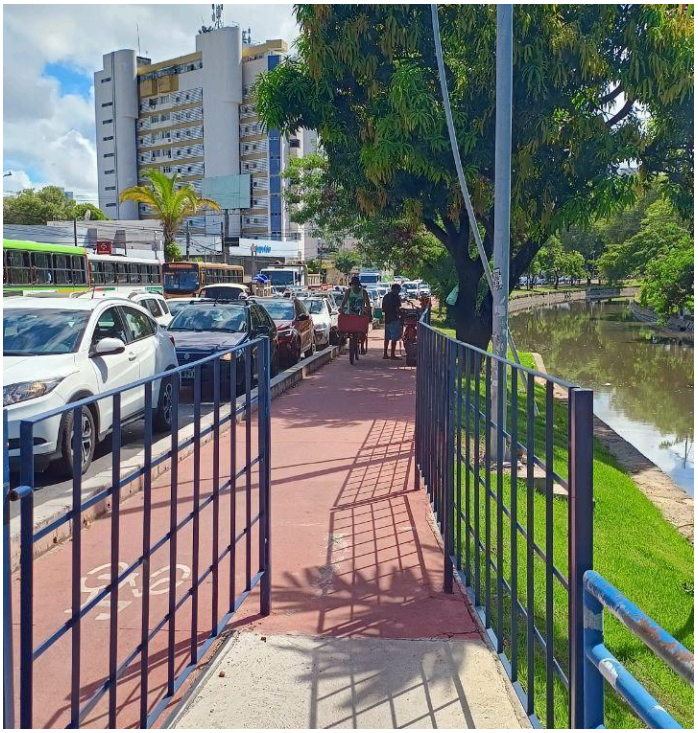


Imagem 15: Ciclistas utilizando a ciclovia

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - contato@ameciclo.org
PERNAMBUCO BIKE ANJO - pernambuco@bikeanjo.org



Imagens 16: Ciclistas utilizando as bicicletas compartilhadas pela calçada.

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - contato@ameciclo.org
PERNAMBUCO BIKE ANJO - pernambuco@bikeanjo.org

7. CRÉDITO

A Ameciclo agradece imensamente à toda equipe responsável por esta contagem:

Coordenação Contagem de Ciclistas | Ameciclo - Jaidiu Carneiro
Coordenação Contagem de Ciclistas | Bike Anjo - Barbara Barbosa
Coordenação do Dia - Jaidiu Carneiro e João Victor
Relatório - Julia de Santana

E aos diversos contadores que apareceram para contribuir com essa pesquisa tão importante.

Sem vocês este trabalho não aconteceria!

REALIZAÇÃO

AMECICLO ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

&

PERNAMBUCO BIKE ANJO

AMECICLO
&
PERNAMBUCO BIKE ANJO

Esta contagem foi feita de acordo com metodologia desenvolvida pela Associação Transporte Ativo

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - contato@ameciclo.org
PERNAMBUCO BIKE ANJO - pernambuco@bikeanjo.org