CONTAGEM DE CICLISTAS

CRUZAMENTO

AV. DR. BELMINIO CORREIA x RUA GÉRSON DE AQUINO LUCENA
CAMARAGIBE | RMR RECIFE | PERNAMBUCO

15 DE ABRIL DE 2026

RELATÓRIO DE CONTAGEM DE CICLISTAS

CRUZAMENTO

AV. DR. BELMINIO CORREIA x RUA GÉRSON DE AQUINO LUCENA CAMARAGIBE | RMR RECIFE | PERNAMBUCO



Imagem 1: Imagem geral da situação hostil, com vias esburacadas, no cruzamento da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.**

SUMÁRIO

1. DA APRESENTAÇÃO 4
2. DA METODOLOGIA ADOTADA 4
3. DO PONTO DE CONTAGEM: AV. DR. BELMINIO CORREIA x RUA GÉRSON DE AQUINO LUCENA | CAMARAGIBE 5
4. DOS RESULTADOS 7
5. DAS CONCLUSÕES 11
6. RECOMENDAÇÕES DE INTERVENÇÕES RELACIONADA AO 1º PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE (PDC/RMR) 12
7. PRINCIPAIS IMAGENS 14
8. CRÉDITO 17

1. DA APRESENTAÇÃO

A Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife (AMECICLO), organização da sociedade civil dedicada à promoção da mobilidade por bicicleta, realizou contagem sistemática de fluxos cicloviários com o objetivo de gerar dados atualizados sobre o uso desse modo de transporte em ponto estratégico da Região Metropolitana do Recife (RMR). A atividade integra o Projeto de Fortalecimento da Produção de Dados sobre a Mobilidade por Bicicleta na RMR, financiado pelo Governo do Estado de Pernambuco, por meio da Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura, com recursos provenientes da Emenda Parlamentar nº 000574/2023, de autoria da Deputada Estadual Dani Portela. O presente relatório refere-se ao ponto localizado no cruzamento da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena**, no município de **Camaragibe**, sendo um ponto inaugurado nesta contagem. Além deste, há outro ponto neste município, na Praça de Camaragibe, que foi contado no ano de 2023 pela AMECICLO.

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 viagens de ciclistas que passam pelo ponto de coleta de dados. 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, ou pela calçada. Além disso, ainda observa- se se o uso de serviço é por aplicativo.

As equipes de coleta contam 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.

Para a contagem da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena** foram três duplas num esquema de revezamento, com turnos de 5h por dupla.

A contagem, realizada no dia **15 de abril de 2026**, foi iniciada às 6 horas da manhã e encerrada às 20 horas, totalizando 14 horas de coleta de dados no cruzamento da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.** Durante

todos os intervalos, foi feito contínuo registro fotográfico das mais diversas peculiaridades locais que puderam ser constatadas.

3. DO PONTO DE CONTAGEM: AV. DR. BELMINIO CORREIA x RUA GÉRSON DE AQUINO LUCENA | CAMARAGIBE

O ponto de contagem foi definido a partir da necessidade de avaliação de um trecho estratégico situado no bairro de **Timbi**, no município de **Camaragibe**, integrante da Região Metropolitana do Recife (RMR), que possui população de 147.771 habitantes, de acordo com o Censo 2022. Trata-se de um local até então não monitorado pela AMECICLO, e é o segundo ponto contado pela Associação no município de Camaragibe.

Em relação ao **outro ponto já monitorado pela AMECICLO**, a contagem foi realizada em **2023** e ocorreu na **Praça de Camaragibe**, situada no anel viário que conecta o município ao Recife, entre as avenidas Dr. Belminio Correia e Gen. Newton Cavalcante. Na ocasião, foram registradas **1.663** viagens de bicicleta ao longo de 14 horas de observação.

Os dados de **2023** já indicavam um ambiente hostil à circulação cicloviária, evidenciado pelo baixo percentual de mulheres (4,1%), pelo uso elevado de capacete (10,5%) e por comportamentos como circulação em calçadas (14%), contramão (8,9%) e pessoas empurrando a bicicleta (2,5%). Esses elementos qualitativos mostravam uma percepção de risco na região de Camaragibe, mesmo diante de uma demanda significativa.

O trecho analisado em **2026**, localizado na **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena**, em **Camaragibe**, situa-se fora dos principais eixos estruturadores de ligação direta com o Recife, mas integra um corredor relevante de conexão com o município de **São Lourenço da Mata**.

Apesar dessas diferenças de contexto, ambos os pontos evidenciam a presença de demanda cicloviária relevante, mesmo diante de condições viárias desfavoráveis e da ausência de infraestrutura prevista no **1º Plano Diretor Cicloviário desde 2014**. No caso específico do ponto na **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena**, as observações em campo indicam um ambiente hostil ao uso da bicicleta, marcado pelo tráfego intenso de veículos motorizados — especialmente ônibus —, condução agressiva, escassez de arborização e condições inadequadas da via, fatores que desestimulam a circulação de ciclistas.

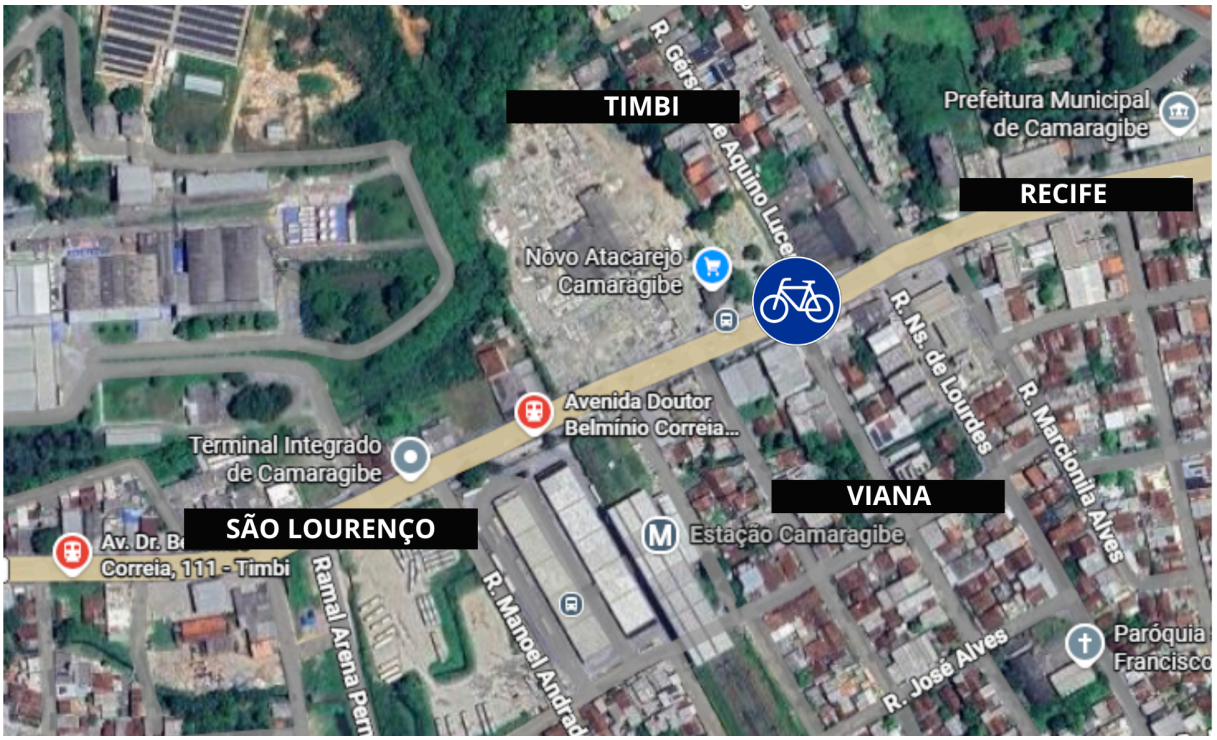


Imagem 2: Mapa com o cruzamento sinalizado na
Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.

4. DOS RESULTADOS

AV. DR. BELMINIO CORREIA x RUA GÉRSON DE AQUINO LUCENA | CAMARAGIBE

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

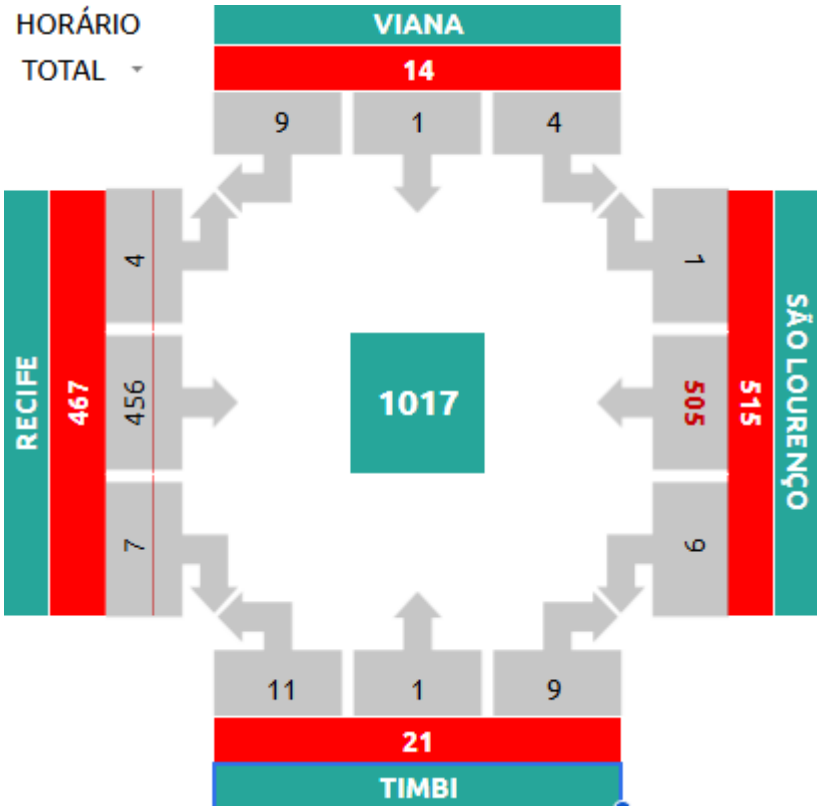


Imagem 3: Esquema resumo dos quantitativos de fluxo de ciclistas na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***

4.1. Análise dos Fluxos Cicloviários

A contagem realizada no ponto do bairro de **Timbi**, em **Camaragibe**, registrou um volume total de **1.017 deslocamentos de bicicleta**, indicando que se trata de um ponto com intensidade significativa de uso da bicicleta, mesmo num ambiente bem hostil da rede viária local.

Observou-se um fluxo de **456 viagens de ciclistas no sentido Recife / São Lourenço** e **505 viagens no sentido São Lourenço / Recife**, consolidando esse corredor como o principal vetor de deslocamento com praticamente **95%** do total de viagens. Por

outro lado, os fluxos associados aos eixos de **Timbi e Viana** apresentaram volumes significativamente menores, com **21 e 14 deslocamentos totais**, respectivamente. Esses valores menores do eixo **Timbi / Viana** são consequência das vias desses destinos serem extremamente locais, de pouca movimentação. Nesse contexto de concentração de número de viagens no eixo principal **Recife / São Lourenço**, em termos de comportamento de mobilidade, reforça a leitura de que o cruzamento não atua como um nó de redistribuição, mas sim como parte de um **corredor linear de deslocamento**.

De forma geral, os dados indicam que o ponto analisado exerce um papel estratégico como **corredor metropolitano de circulação cicloviária**. O fortalecimento dessa função depende diretamente da qualificação do eixo **Recife / São Lourenço**, com melhorias que ampliem a segurança, o conforto e a continuidade dos deslocamentos por bicicleta.

4.2. Análise Temporal dos Fluxos Cicloviários (Distribuição Horária)

Abaixo, segue imagem do quantitativo de fluxos por hora do dia.

Dados quantitativos e sentido de deslocamento																
ORIGEM	DESTINO	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL
Viana	Recife	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	3	0	9
Viana	Timbi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Viana	São Lourenço	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	4
São Lourenço	Viana	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
São Lourenço	Recife	62	53	40	38	21	24	29	33	22	38	35	51	32	27	505
São Lourenço	Timbi	2	0	0	2	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	9
Timbi	São Lourenço	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	4	0	9
Timbi	Viana	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Timbi	Recife	0	1	1	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0	1	11
Recife	Timbi	0	0	0	2	0	0	2	0	1	0	1	1	0	0	7
Recife	São Lourenço	24	29	21	28	27	25	24	19	24	24	51	78	48	34	456
Recife	Viana	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	4
	TOTAL	90	85	62	74	49	50	59	53	49	68	95	133	88	62	1017
	Percentual	8,85%	8,36%	6,10%	7,28%	4,82%	4,92%	5,80%	5,21%	4,82%	6,69%	9,34%	13,08%	8,65%	6,10%	100,00%

Imagem 4: Dados Quantitativo de ciclistas nos intervalos entre 6h-20h na
Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.

A distribuição horária das viagens evidencia um **padrão típico de deslocamentos utilitários**, com variações maiores no início do dia e no final do dia.

Observa-se, no **período da manhã (6h–8h), volumes de 90 e 85 viagens por hora**, respectivamente, indicando a presença de deslocamentos utilitários já nas primeiras horas do dia. Ao longo do restante da manhã e início da tarde (9h–15h), os fluxos se mantêm relativamente estáveis, variando entre 49 e 74 viagens por hora, sem a formação de um pico expressivo nesse intervalo.

A partir das 16h, **há um crescimento acentuado no volume de viagens, com 95 deslocamentos entre 16h–17h e um pico máximo de 133 entre 17h–18h**. Em seguida, observa-se uma redução gradual, com 88 viagens entre 18h–19h e 62 na última hora de contagem. Esse comportamento caracteriza um pico mais concentrado no fim da tarde, associado, sobretudo, aos deslocamentos de retorno, reforçando o caráter utilitário da demanda ao longo do dia.

4.3. Análise das Características Qualitativas dos Ciclistas

A avaliação das características qualitativas das pessoas ciclistas permite aprofundar a compreensão sobre o perfil dos(as) usuários(as) e as condições em que os deslocamentos são realizados, complementando a análise quantitativa dos fluxos. Seguem abaixo imagens 5 e 6 com dados qualitativos.

Dados qualitativos padrões		
Característica	TOTAL	%
Mulher	25	2,5%
Crianças e adolescentes	49	4,8%
Capacete	71	7,0%
Carona criança	12	1,2%
Carona mulher	7	0,7%
Carona homem	2	0,2%
Cargueira tradicional	58	5,7%
Adaptada a carga	88	8,7%
Serviço	8	0,8%
Serviço APP	90	8,8%
Contramão	74	7,3%
Contramão para conversão	6	0,6%
Calçada	233	22,9%

Dados qualitativos das observações		
Característica	TOTAL	%
Empurrando	14	1,4%
Triciclo	1	0,1%
Elétrica	12	1,2%
Motorizada	7	0,7%
Ciclomotor	5	0,5%
Cadeirante	1	0,1%
"Outros" PDC	1	0,1%
Caronas	21	2,1%
Cargueiras	146	14,4%
Serviço	98	9,6%
Contramão	80	7,9%
Bike som	1	0,1%
Colete refletivo	2	0,2%

Imagens 5 e 6: Dados qualitativos de ciclistas nos intervalos entre 6h-20h na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***

A análise integrada dos dados qualitativos e das observações em campo no cruzamento da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena**, em **Camaragibe**, evidencia um ambiente significativamente adverso à circulação cicloviária.

Os dados reforçam o uso intensivo de estratégias de autoproteção por parte das pessoas ciclistas. Destaca-se o elevado percentual de circulação em **calçadas** em 233 viagens (22,9%) e a ocorrência relevante de deslocamentos na **contramão** e na **contramão para conversão**, em 74 e 6 viagens respectivamente (total de 8%). Esses comportamentos de uso da calçada e da contramão indicam adaptação às condições inseguras da via. Esse padrão é coerente com a observação em campo de que ciclistas frequentemente sobem e descem da calçada para evitar conflitos com o tráfego motorizado intenso, especialmente ônibus e veículos de grande porte.

O percentual de ciclistas com **capacete** (7%) e a presença, ainda que menor, de **coletes refletores** (0,2%) apontam para um contexto em que os usuários sentem necessidade de mitigação individual dos riscos. Esse cenário é agravado pelas condições físicas da via, como a presença de buracos e a ausência de espaço adequado para circulação segura.

Observa-se baixa participação de **mulheres** (2,5%), em apenas 25 viagens, e reduzida incidência de **crianças e adolescentes** (4,8%), em 49 viagens, além de percentuais muito baixos de **caronas**, especialmente infantis (1,2%). Esses indicadores são classicamente associados a ambientes viários mais inseguros, onde grupos mais vulneráveis tendem a ser excluídos do uso da bicicleta.

A presença de bicicletas **cargueiras** (tradicionais e adaptadas somando mais de 14% - 146 viagens) e de deslocamentos ligados a **trabalho/serviço** (cerca de 10% - 98 viagens) evidencia o caráter utilitário da bicicleta no trecho, mesmo diante das condições adversas. Ou seja, trata-se de uma **demanda resistente**, que persiste apesar da falta de infraestrutura cicloviária.

Em síntese, tanto os dados quantitativos quanto as observações qualitativas convergem para um diagnóstico claro: **o trecho apresenta um ambiente hostil, que induz comportamentos de risco como forma de adaptação e restringe a diversidade de usuários**. Ainda assim, a presença consistente de ciclistas — inclusive em atividades produtivas — demonstra a relevância do eixo e o potencial de crescimento da demanda, caso sejam implementadas melhorias estruturais adequadas.

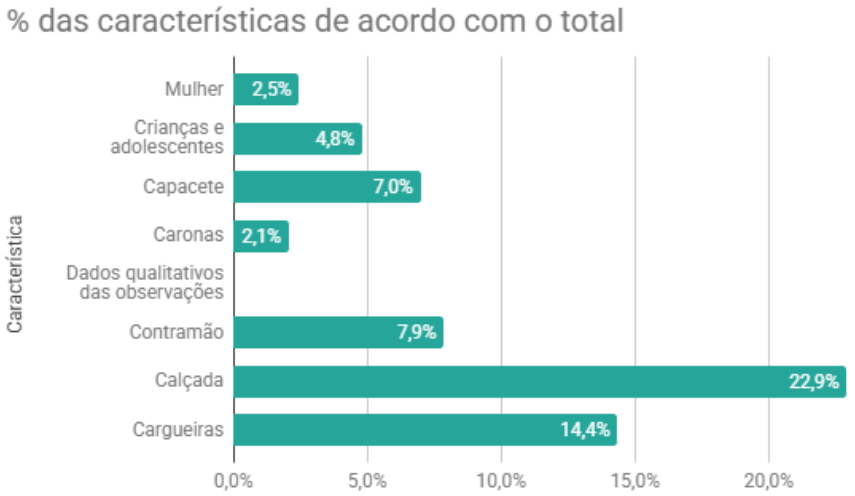


Imagem 7: Dados qualitativos em destaque nos intervalos entre 6h-20h na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***

5. DAS CONCLUSÕES

A contagem de viagens cicloviárias realizada pela **Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife (AMECICLO)** no cruzamento da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena, em Camaragibe**, evidencia a importância do ponto como parte da dinâmica de deslocamentos por bicicleta no município, ainda que inserido fora dos principais eixos estruturadores metropolitanos. Os volumes registrados e os padrões observados indicam a presença de uma demanda de caráter predominantemente utilitário, associada a deslocamentos cotidianos.

Apesar disso, as condições de circulação identificadas revelam um cenário de baixa qualidade e elevada **insegurança viária**. O intenso fluxo de veículos motorizados — especialmente ônibus e veículos de grande porte —, aliado à condução agressiva, à escassez de arborização e às condições precárias do pavimento, configura um ambiente hostil para a circulação de ciclistas. A ausência de espaço adequado na via leva à adoção de estratégias de autoproteção, como o uso recorrente da calçada e a circulação na contramão.

As **condições físicas da infraestrutura** agravam esse contexto, com presença de buracos e limitações no espaço viário que comprometem a segurança e o conforto dos deslocamentos. Ainda assim, observa-se a manutenção de um volume relevante de ciclistas, inclusive em situações de maior exposição ao risco, o que evidencia a existência de uma demanda latente não atendida por condições adequadas de infraestrutura cicloviária.

Os dados **qualitativos** reforçam esse diagnóstico ao indicar baixa participação de mulheres e crianças, além de comportamentos adaptativos como circulação na calçada e na contramão. Por outro lado, destaca-se o caráter utilitário da bicicleta no ponto, com presença significativa de deslocamentos associados a trabalho e transporte de carga, evidenciando sua importância funcional mesmo em um contexto adverso.

Nesse sentido, os comportamentos observados devem ser compreendidos como respostas às limitações do sistema viário, refletindo a necessidade de intervenções que promovam maior segurança, conforto e adequação viária às rotas e demandas existentes.

6. RECOMENDAÇÕES DE INTERVENÇÕES RELACIONADA AO 1º PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE (PDC/RMR)

Os resultados indicam que o ponto de contagem em **Camaragibe** funciona num **corredor linear de deslocamento**, com forte presença de deslocamentos utilitários. Em consonância com o **1º Plano Diretor Cicloviário - PDC/RMR** — que orienta a priorização de eixos com maior demanda e função estruturante — recomenda-se:

- Priorizar a implantação da **Ciclovia Metropolitana Av. Dr. Belminio Correia / Rua Telêmaco Borba / Rua Manoel Honorato da Costa**, prevista no **1º Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife (PDC/RMR)**, mas ainda não executada. Classificada como tipologia **ciclovia** e sob responsabilidade do **Governo do Estado**, essa infraestrutura abrange um eixo estratégico que inclui a Av. Dr. Belminio Correia e vias complementares de conexão, estendendo-se também até a Av. Gen. Newton Cavalcante (ver Imagem 8).

- Trata-se de um corredor de caráter metropolitano que passa diretamente pela área do ponto de contagem analisado em Camaragibe, sendo fundamental para a estruturação da rede cicloviária local e regional. Sua implantação é especialmente relevante diante das condições observadas em campo, marcadas por alta periculosidade e ausência de infraestrutura adequada, além da demanda cicloviária já existente no trecho.

- Nesse sentido, a efetivação da **Ciclovia Metropolitana Av. Dr. Belminio Correia / Rua Telêmaco Borba / Rua Manoel Honorato da Costa** tem potencial para qualificar significativamente os deslocamentos por bicicleta, promovendo maior segurança, conforto e continuidade, além de fortalecer a

conexão com municípios vizinhos, como **São Lourenço da Mata**. Trata-se, portanto, de uma intervenção prioritária para atender à demanda atual e estimular o crescimento do uso da bicicleta na região.

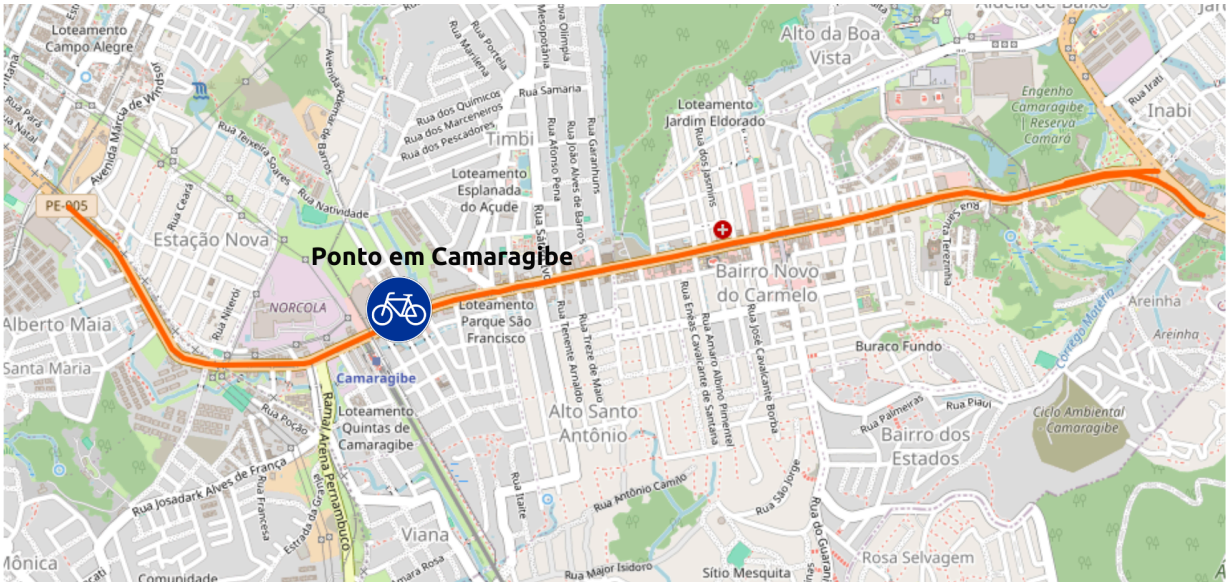


*Imagem 8: Marcada na cor laranja, a **Ciclovia Metropolitana Av. Dr. Belminio Correia / Rua Telêmaco Borba / Rua Manoel Honorato da Costa** proposta no 1º Plano Diretor Cicloviário que nunca foi executada. Fonte: openstreetmap.org (https://www.openstreetmap.org/relation/15997450)*

Abaixo estão apresentadas imagens das três duplas de pesquisadores responsáveis pela contagem no ponto de **Camaragibe**. As equipes atuaram em regime de revezamento, com turnos de 5 horas por dupla, garantindo a cobertura integral das 14 horas de coleta de dados. Para assegurar a continuidade da pesquisa, cada nova dupla chegava com, no mínimo, 30 minutos de antecedência, permitindo a organização da equipe e a transição adequada entre os turnos.



*Imagens 9, 10 e 11: As três duplas de Pesquisadores Contadores que estiveram em ação no cruzamento da **Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***

7. PRINCIPAIS IMAGENS



Imagem 12 : O uso de bicicletas para caronas ocupou apenas 2% das viagens na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***



Imagem 13 : O uso das bicicletas cargueiras ocupou 14% das viagens na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***

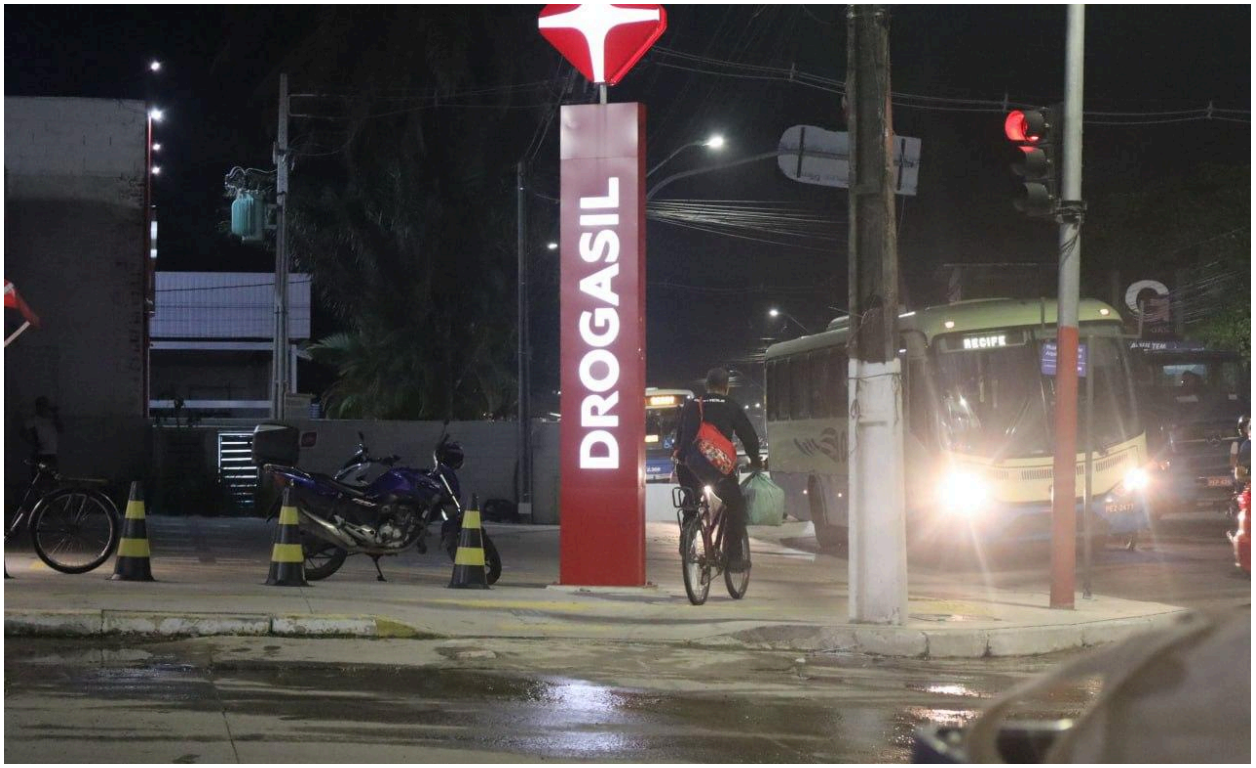


Imagem 14 : Viagens feitas utilizando a calçada ocuparam 23% das viagens, sendo 233 viagens do total na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***



Imagem 15 : Nesta imagem vê-se um dos exemplos de uso da bicicleta para serviço na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***



Imagem 16 : Houve alguns registros de pessoas empurrando as bicicletas na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***



Imagem 17 : Viagens feitas por mulheres ocuparam apenas 2,5% das viagens, sendo 25 do total de 1017 viagens na ***Av. Dr. Belminio Correia com a Rua Gérson de Aquino Lucena / Camaragibe.***

8. CRÉDITO

REALIZAÇÃO

AMECICLO ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA DO GOVERNO DE PERNAMBUCO

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