



# manual de bicicletários

modelo ASCOBIKE mauá

ASCOBIKE + ITDP

**Textos**

Adilson Alcantara

Ana Maria Destito

Jonas Hagen

Juliana de Campos Silva

**Edição de textos**

Cide Piquet

**Fotos**

Andrea Felizolla, com exceção de:

Luc Nadal, ITDP [fig.21]

Jeroen Buis, I-ce [fig.22]

Niels Tørsløv, Prefeitura de Copenhague [fig.23]

Jonas Hagen, ITDP [fig.24]

Carlos Pardo, GTZ [fig.25]

**Projeto gráfico e diagramação**

Juliana de Campos Silva

# manual de bicicletários

modelo ASCOBIKE mauá



# índice

Introdução	3
Implantação de bicicletários	7
O exemplo da ASCOBIKE	11
Localização	13
Espaço físico	15
Serviços oferecidos	19
Modelo de gestão	23
Para além dos bicicletários	27
Contato	30

## introdução

Este manual visa orientar e incentivar a criação de estacionamentos para bicicletas nas cidades brasileiras, apresentando as vantagens e formas de implantar bicicletários principalmente junto a terminais de transporte público.

Partindo do modelo do bicicletário de Mauá, criado e administrado pela ASCOBIKE – Associação dos Condutores de Bicicletas de Mauá –, este manual disponibilizará o conhecimento adquirido na rotina diária deste estacionamento para bicicletas a fim de melhor atender os ciclistas e como forma de promover o uso da bicicleta enquanto meio de transporte.

Consideramos importante estimular o uso da bicicleta, por ser um meio de transporte ecologicamente correto (não emite poluentes), saudável (reduz a obesidade e os acidentes de trânsito), economicamente viável e que promove a igualdade social. Além disso, o uso da bicicleta colabora para a redução do congestionamento e da poluição sonora e melhora o ambiente urbano de modo geral. Por essas razões, tem havido nos últimos anos um grande interesse por parte dos governos e do setor privado no incremento do uso da bicicleta, o que pressupõe a criação de estacionamentos seguros e convenientes para estimular as viagens de bicicleta em nossas cidades.

**Demanda reprimida de usuários de bicicleta**

2001	200 usuários/dia
2008	1700 usuários/dia



# implantação de bicicletários

## Bicicletários e paraciclos

Existem dois tipos de estacionamentos para bicicletas. O mais simples consiste num dispositivo, também chamado de paraciclo [fig. 1], que pode ser fixado no piso, parede ou teto, no qual as bicicletas são guardadas de forma ordenada e podem ser presas com um cadeado ou corrente, garantindo uma segurança mínima contra furtos. Este mobiliário urbano, muito comum na Europa e na Ásia, pode ter vários formatos e abrigar uma ou várias bicicletas. Na ASCOBIKE os suportes para as bicicletas são feitos de ganchos, que as deixam na posição vertical, o que permite um melhor aproveitamento do espaço. Já o bicicletário é um estacionamento que utiliza o mesmo dispositivo para o acondicionamento das bicicletas, mas que, além disso, tem o acesso controlado, oferecendo maior segurança, e presta ainda diversos serviços aos usuários.

### Por que construir um bicicletário?

Bicicletários e paraciclos são grandes estimuladores do uso da bicicleta como forma de deslocamento. A existência de um local apropriado para se estacionar a bicicleta com segurança, praticidade e conforto devolve dignidade a este meio de transporte.

### Onde implantar um bicicletário?

Bicicletários e paraciclos são bem-vindos em espaços públicos e em todos os lugares considerados pólos atrativos de pessoas [fig.2]. Terminais de transporte coletivo [fig.3], centros e prédios comerciais, escolas, condomínios residenciais, hospitais, *shopping centers*, supermercados etc. são lugares que recebem diariamente um grande número de pessoas (clientes, funcionários, moradores etc.) que poderiam acessá-los de bicicleta.



1



2



3

### Como implantar um bicicletário?

A área necessária à implantação de um bicicletário é bastante flexível e pode variar de acordo com o programa de atividades proposto pelo gestor do bicicletário.

A implantação de um paraciclo é ainda mais simples, pois requer apenas o espaço suficiente para abrigar um pequeno número de bicicletas. Para abrigar até 5 bicicletas, por exemplo, é necessário um espaço de 6m<sup>2</sup>.



Com a reforma, o bicicletário adquiriu infraestrutura para abrigar até 2.000 bicicletas

## o exemplo da ascobike

*A ASCOBIKE não cuida apenas de bicicletas, mas de quem está em cima delas.*

Adilson Alcantara

### Um breve histórico

A ASCOBIKE – Associação dos Condutores de Bicicletas – é uma organização não governamental fundada em 2001 pelo ferroviário Adilson Alcantara, funcionário da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM), que nessa época ocupava o cargo de chefe da estação e foi encarregado de encontrar uma solução para as inúmeras bicicletas que ficavam precariamente amarradas todos os dias nas grades da estação do município de Mauá, dificultando a circulação de pedestres e passageiros. A solução encontrada foi organizar os ciclistas, fundar uma associação e construir um local adequado ao estacionamento de bicicletas, onde as pessoas, em sua maioria usuárias do trem, pudessem deixá-las com segurança. Foi solicitada à CPTM a concessão de uma área ociosa, vizinha à estação, localizada sob a passarela de pedestres, para abrigar o bicicletário. Assim nasceu a ASCOBIKE, e o acordo para concessão do espaço foi firmado. Desde então, o número de adeptos da bicicleta no município tem aumentado de forma significativa, e recentemente a CPTM reformou o bicicletário com o objetivo



de adequar sua capacidade à demanda crescente, mantendo, porém, os padrões operacionais.

Mais que um bicicletário, a ASCOBIKE é um instrumento para promover o uso da bicicleta como alternativa de transporte para o morador da cidade de Mauá, e se tornou também um ponto de referência no município. A associação promove o uso da bicicleta como meio de transporte economicamente viável, socialmente justo e ambientalmente correto, ou seja, um meio de transporte sustentável.

Além da segurança ao estacionar sua bicicleta, a associação oferece diversos serviços ao usuário: banheiro feminino e masculino, empréstimo e manutenção de bicicletas, café e água, apoio jurídico e serviço de assistência social.

O bicicletário, que começou com aproximadamente 200 bicicletas, atende hoje 1.700 usuários diariamente e é o maior bicicletário das Américas.

#### São objetivos da associação:

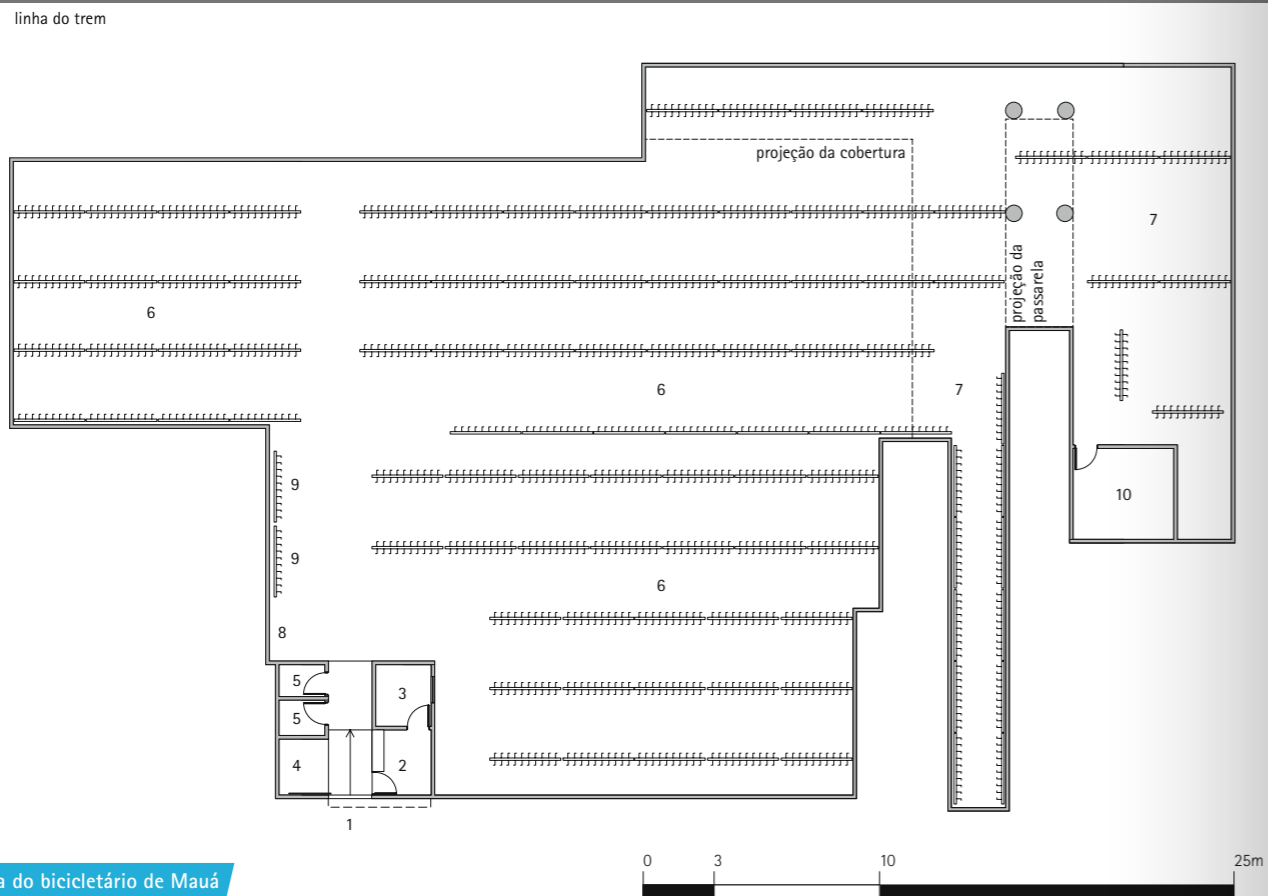
- Incentivar a bicicleta como meio de transporte
- Apoiar a paz e a educação no trânsito
- Buscar junto aos órgãos governamentais condições para proteção dos ciclistas e das bicicletas
- Orientar ciclistas, motoristas e pedestres sobre os direitos e obrigações contidos no Código Brasileiro de Trânsito
- Organizar os ciclistas em busca de qualidade de vida
- Agregar valor ao ato de pedalar

## localização

Rua Rio Branco, nº 36 E  
CEP 09310-110  
Centro Mauá SP Brasil  
Estação CPTM Mauá



À esquerda, cobertura da ASCOBIKE que localiza-se ao lado da estação de trem de Mauá



Planta do bicicletário de Mauá

## espaço físico

Num bicicletário, os dispositivos para acondicionamento das bicicletas devem estar distribuídos de maneira que facilitem a movimentação dentro do ambiente, e podem ser instalados na vertical ou horizontal. O importante é respeitar o espaço de circulação e a distância ideal entre as bicicletas.

No bicicletário de Mauá o acesso é controlado por uma única entrada [1]. A oficina mecânica foi estrategicamente localizada na extremidade oposta à entrada do estacionamento para distribuir a vigilância e, assim, promover maior segurança também desta área do bicicletário. Todo o espaço é provido de iluminação natural e artificial.

Área total  
1127,2 m<sup>2</sup>

Legenda:

1. Entrada
2. Recepção
3. Escritório
4. Café
5. Banheiros
6. Vagas cobertas
7. Vagas descobertas
8. Vagas para idosos
9. Vagas femininas
10. Oficina mecânica

Economia anual de emissões de carbono com um bicicletário de 2.000 vagas

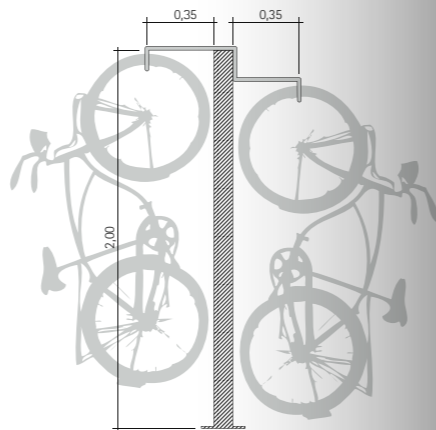
Carro*	2.376 kg
Ônibus**	285 kg

\* CONAMA 1997 \*\* FETRANSPOR 2007

### Dispositivo Horizontal

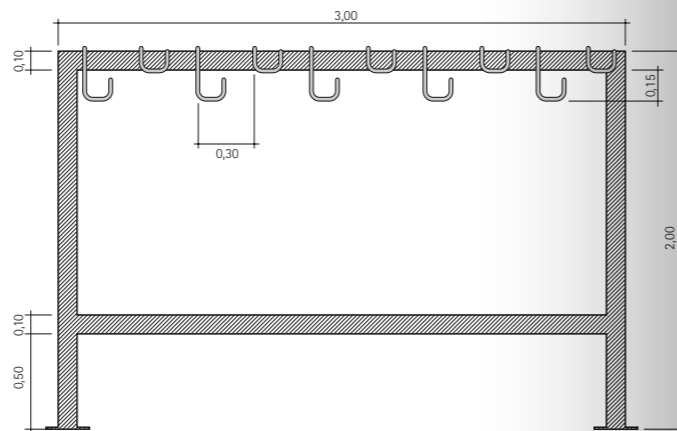
Esse tipo de dispositivo tem como inconveniente o fato de ocupar mais espaço que o vertical, no entanto é muito prático, especialmente para mulheres, crianças e idosos [fig. 10, p. 24]. É importante, apenas, observar a distância mínima entre uma bicicleta e outra para que seja possível acomodá-las facilmente.

A ASCOBIKE possui 40 vagas horizontais, com 40 cm de distância entre as bicicletas e apoio na roda dianteira.



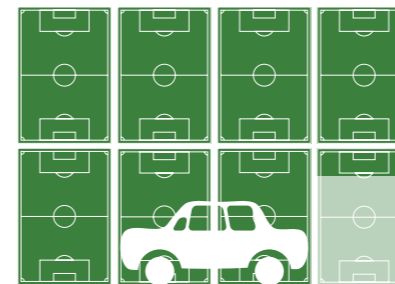
### Dispositivo vertical

A maioria dos dispositivos disponibilizados pela ASCOBIKE é instalada na vertical (1.960 vagas), o que otimiza o aproveitamento do espaço físico. Nossos dispositivos são instalados a intervalos de 30 cm e afixados alternadamente a 1,80 m e 1,95 m de altura, de modo que um guidão não conflite com o outro.



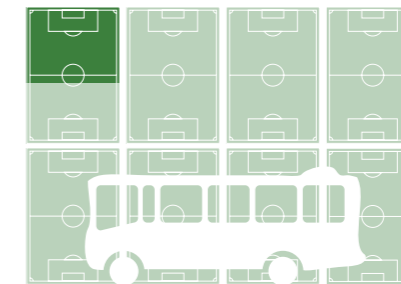
Dimensões dos dispositivos verticais utilizados pela ASCOBIKE

### Espaço de estacionamento e área de manobra ocupado por 2000 pessoas em diferentes tipos de veículo



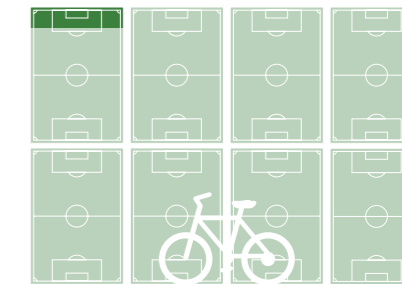
#### Automóveis

1.667 carros (ocupação média de 1,2 passageiros por veículo)	52.899 m <sup>2</sup> ou 7,2 campos de futebol
---	---



#### Ônibus

27 ônibus (ocupação de 74 passageiros por veículo)	4.050 m <sup>2</sup> ou 0,55 campos de futebol
---	---



#### Bicicletas

2.000 bicicletas (estacionamento vertical; 1 ciclista por veículo)	1.063 m <sup>2</sup> ou 0,15 campos de futebol
---	---

Usuários e funcionários da ASCOBIKE



## serviços oferecidos

### Estacionamento seguro 24h [fig. 9]

A ASCOBIKE funciona 24 horas por dia e 365 dias por ano, estando sempre aberta para receber os ciclistas.

### Café quente e água gelada [fig. 5]

A associação serve em torno de 2.000 cafezinhos diariamente aos associados.

### Caixa para engraxar sapatos [fig. 5]

O equipamento fica disponível aos associados que queiram utilizá-lo.

### Instalações sanitárias

Banheiros masculinos e femininos exclusivos para os usuários.

### Profissionais qualificados [fig. 6]

Os funcionários da ASCOBIKE são treinados para fornecer um serviço eficiente e um excelente tratamento aos associados. É parte fundamental da missão da ASCOBIKE fazer com que cada associado se sinta valorizado e respeitado.

### Vagas especiais para mulheres e idosos [fig. 10]

Acessibilidade facilitada e mais espaço para guardar a bicicleta nas vagas femininas e dispositivo horizontal de estacionamento especial para idosos.

### Compressor de ar [fig. 14]

Para a calibragem de pneus (uso gratuito).



9



10



11

### Oficina [fig. 11]

A oficina da ASCOBIKE oferece serviços de manutenção e revisão de bicicletas por valores sempre menores do que os praticados no mercado.

### Empréstimo de bicicletas

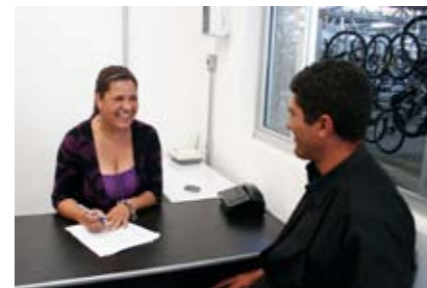
Aos usuários cujas bicicletas estiverem na oficina, a ASCOBIKE oferece uma de suas bicicletas para empréstimo até que a manutenção esteja concluída (por um período pré-acordado).

### Plano de Saúde

A associação mantém contrato com empresa de planos de saúde para oferecer planos com preços especiais aos associados e funcionários.

#### Responsabilidades do usuário

- ✓ Guardar a bicicleta devidamente
- ✓ Usar cadeado para prender a bicicleta



12



13

### Atendimento social [fig. 12]

A assistência social faz parte dos trabalhos da associação, que mantém dois assistentes sociais para acompanhamento dos associados em suas diversas necessidades.

### Apoio jurídico [fig. 13]

Informações jurídicas são fornecidas gratuitamente aos associados encaminhados pelos assistentes sociais ao escritório de advocacia contratado pela associação.

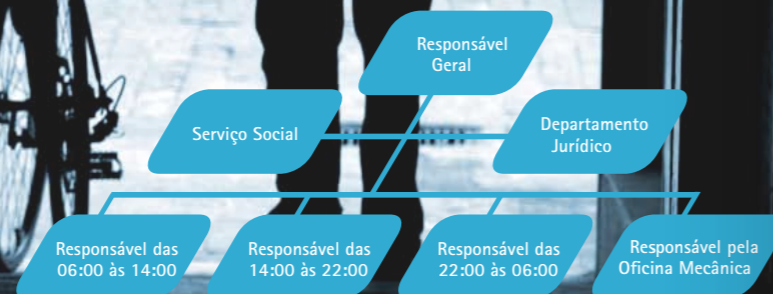


14

## Organograma da associação



## Organograma de operação



## modelo de gestão

O bicicletário de Mauá é mantido com recursos próprios da associação, advindos da mensalidade paga pelos usuários associados. O espaço utilizado pela associação foi concedido pela CPTM, que posteriormente promoveu também a reforma das instalações. O novo galpão, com capacidade para 2.000 bicicletas, foi entregue à ASCOBIKE em 15 de agosto de 2008.

A associação é hoje composta por aproximadamente 1.700 ciclistas associados e a cada dia recebe novos integrantes.

## Custo para o usuário

R\$ 10,00	taxa mensal para associados
R\$ 1,00	taxa diária (24h) para usuários avulsos



15



16



17

### Funcionamento

Para se associar é necessário preencher uma ficha de cadastro com dados pessoais do ciclista e informações sobre a bicicleta (cor, marca e valor estimado para ressarcimento em caso de roubo ou danos) [fig. 15]. Cada associado recebe um número de registro que fica anexo ao quadro da bicicleta em uma pequena placa de identificação [fig. 16]. O mesmo número também é colocado no gancho onde será pendurada a bicicleta [fig. 17] e registrado no *software* desenvolvido especialmente para a associação. Ao guardar a bicicleta o associado

se identifica através de seu número e recebe um comprovante de estacionamento [fig. 18] (em que consta o nome do associado, a data e horário de chegada, além de servir como veículo de informações ou mensagens educativas) [fig. 19]. Na saída, o ciclista deve apresentar o mesmo comprovante para retirar a bicicleta do estacionamento. Em caso de perda do comprovante de estacionamento, o associado deverá assinar um documento para retirar sua bicicleta.

A mensalidade da associação é de R\$ 10,00. Há ainda a opção do estacionamento avulso, para não asso-



18



19



20

ciados, com custo de R\$ 1,00 e permanência de até 24 horas.

Para se tornar um associado é preciso, também, assinar um contrato que dispõe as regras da associação. O cadeado ou outro dispositivo para prender a bicicleta deve ser trazido pelo próprio usuário e seu uso é obrigatório. A associação só se responsabiliza por danos causados a bicicletas que tenham sido guardadas da forma devida [fig. 20].

## Infraestruturas para bicicletas pelo mundo



21



22



23



24



25

## para além dos bicicletários

As cidades modernas com altos índices de qualidade de vida projetam suas redes de infraestrutura para abrigar as diferentes formas de deslocamento humano (a pé, de bicicleta, transporte coletivo sobre pneus e sobre trilhos e transporte individual) com segurança, qualidade e conforto. Essas cidades possuem redes cicloviárias eficientes, que permitem que a bicicleta seja uma opção de deslocamento para todas as pessoas, independentemente de sexo ou idade. Antes da implantação, essas cidades planejam onde, quando e como será criada uma ciclovia, com o objetivo de formar diversas conexões em rede que possibilitem a circulação de ciclistas por toda a cidade. Além disso, a rede cicloviária é constantemente expandida e melhorada sobre o sistema viário existente, e os novos bairros já são projetados para o uso da bicicleta. Para garantir um bom uso do sistema cicloviário, é preciso que haja uma sinalização adequada e que sejam implantadas infraestruturas auxiliares, como bicicletários e paraciclos.

- 21. Ponte Simone de Beauvoir para ciclistas e pedestres sobre o Rio Senna. Paris, França.
- 22. Ciclovias na Holanda.
- 23. Ciclistas em ciclovia, Copenhague, Dinamarca.
- 24. Ciclovia na orla de Copacabana, Rio de Janeiro.
- 25. Ciclovias de Bogotá, Colômbia.



As cidades brasileiras estão começando a projetar redes de ciclovias e a implantá-las, e já existem hoje excelentes exemplos de redes implantadas. Como na maior parte das cidades brasileiras o clima é propício e as distâncias médias de viagem são relativamente curtas, o potencial da bicicleta como meio de transporte no Brasil é enorme.

Ao escolher um modo de transporte que não produz nenhum dano ecológico, os 1.700 usuários diários da ASCOBIKE contribuem para uma cidade, um país e um mundo melhores e mais equilibrados. O modelo de gestão da ASCOBIKE é 100% brasileiro e completamente reproduzível. Esperamos que este manual contribua para a implantação de muitos bicicletários no país, e que esses bicicletários colaborem para a implantação de sistemas ciclovitários nas cidades brasileiras, melhorando a qualidade de vida de todos os cidadãos.



## Um dia na vida de um associado da ASCOBIKE

06:00 *Edmundo\* acorda e prepara seu filho de 5 anos, João\*, para a escola.*

07:15 *Deixando o carro na garagem, Edmundo leva João para a escola de bicicleta.*

07:25 *Edmundo deixa João na escola.*

07:45 *Edmundo pedala até a ASCOBIKE e estaciona sua bicicleta. Toma um café e conversa com alguns amigos antes de sair do bicicletário.*

07:51 *Edmundo toma o trem da Estação Mauá até o centro de São Paulo. Depois de ter pedalado até o bicicletário, Edmundo está bem desperto e lê o jornal durante o trajeto.*

08:31 *Edmundo chega à Estação da Luz e caminha até seu trabalho na Rua Santa Ifigênia.*

17:30 *Terminado o dia de trabalho, Edmundo caminha de volta para a Estação da Luz e toma o trem para Mauá.*

18:10 *Edmundo chega à ASCOBIKE, bebe um copo d'água e antes de sair lembra que os freios da bicicleta precisam de manutenção. Deixa sua bicicleta na oficina da ASCOBIKE e sai com uma bicicleta emprestada.*

18:35 *Edmundo chega à casa da tia que cuida de João depois da escola. Eles jantam com a família da tia.*

20:10 *João e Edmundo partem para casa de bicicleta. Durante a viagem, vão conversando sobre o que aconteceu durante o dia.*

20:25 *João e Edmundo chegam em casa. Edmundo guarda a bicicleta nos fundos da casa. Por ter um estacionamento seguro onde deixar sua bicicleta, Edmundo evitou 5 viagens de carro, contribuindo para uma cidade menos poluída, menos congestionada e muito mais humana.*

\* nomes e história fictícios



ASCOBIKE Mauá  
55 11 4541 8743 / 3439 1354  
Adilson Alcantara  
55 11 8510 4289  
adilsonalcantara@uol.com.br  
contato@ascobike.org.br  
www.ascobike.org.br



ITDP no Brasil  
Jonas Hagen  
55 21 9483 7462  
jhagen@itdp.org  
www.itdp.org

Fontes Rotis Sans Serif e Helvetica Rounded  
Papel Couché Matte 150 gr/m<sup>2</sup>  
Impresso em janeiro de 2009



Rua Rio Branco, nº 36 E 09310-110 Centro Mauá SP Brasil



Realização