



**CENTRO UNIVERSITÁRIO
PARAÍSO CURSO DE
ARQUITETURA E URBANISMO**

ANA CLARA ALMEIDA MANGUEIRA

**MOBILIDADE URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA: ESTUDO SOBRE A
CICLOFAIXA DA AVENIDA AILTON GOMES EM JUAZEIRO DO NORTE**

JUAZEIRO DO NORTE – CE

ANA CLARA ALMEIDA MANGUEIRA

**MOBILIDADE URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA: ESTUDO SOBRE A
CICLOFAIXA DA AVENIDA AILTON GOMES EM JUAZEIRO DO NORTE**

JUAZEIRO DO NORTE – CE

2025

RESUMO

O presente estudo tem como foco a ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes, em Juazeiro do Norte, a qual, apesar de representar um importante espaço de mobilidade e prática de atividades físicas, apresenta problemas relatados por seus usuários. Entre as principais dificuldades, destacam-se a falta de organização do espaço, o risco de acidentes e a ausência de divisão adequada entre ciclistas, pedestres e motociclistas. A pesquisa busca propor soluções que garantam maior segurança e melhor aproveitamento da via, por meio de uma análise baseada em observações de campo e em referenciais teóricos sobre mobilidade urbana. O objetivo central é contribuir para a conscientização da população acerca dos direitos e deveres de cada público, promovendo a redução de conflitos e a melhoria da qualidade de vida no município.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Ciclofaixa; Segurança viária; Organização do trânsito.

ABSTRACT

This study focuses on the bike lane of Avenida Ailton Gomes, in Juazeiro do Norte, which, despite being an important space for mobility and physical activities, presents several problems reported by its users. Among the main issues are the lack of proper organization, the risk of accidents, and the absence of adequate division between cyclists, pedestrians, and motorcyclists. The research aims to propose solutions to ensure greater safety and better use of the lane, based on field observations and theoretical references on urban mobility. The central objective is to raise public awareness about the rights and duties of each group of users, thereby reducing conflicts and contributing to the improvement of quality of life in the city.

Keywords: Urban mobility; Bike lane; Road safety; Traffic organization.

1. INTRODUÇÃO

O trânsito em Juazeiro do Norte caracteriza-se por apresentar grande fluxo de veículos, especialmente em horários de pico, o que gera situações de desorganização e riscos à mobilidade urbana. Nesse contexto, destaca-se a ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes, espaço destinado à prática de atividades físicas e ao deslocamento sustentável, mas que, segundo relatos de seus usuários, apresenta diversas limitações quanto à segurança e funcionalidade.

O presente estudo tem como objetivo propor soluções e intervenções para os problemas observados nesse espaço, buscando reduzir o risco de atropelamentos, promover uma melhor organização entre ciclistas, pedestres e motociclistas, além de sugerir uma redistribuição dos elementos estruturais presentes no perímetro da ciclofaixa.

A pesquisa fundamenta-se em observações de campo e no referencial teórico sobre mobilidade urbana, visando contribuir para a conscientização da população quanto aos direitos e deveres de cada público usuário, de modo a evitar conflitos e ampliar a qualidade do espaço urbano.

A estrutura do trabalho organiza-se da seguinte forma: inicialmente, apresenta-se um breve histórico da mobilidade em Juazeiro do Norte e, em especial, da ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes. Em seguida, são discutidas as principais problemáticas identificadas a partir da relação entre os diferentes usuários. Por fim, serão apresentadas propostas de intervenção que buscam apontar possíveis soluções para os desafios levantados.

2. CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

As ciclovias e ciclofaixas constituem espaços voltados para a circulação de bicicletas e, em alguns casos, também de pedestres, sem a necessidade de delimitações físicas por objetos fixos. Sua principal finalidade é separar os ciclistas do tráfego motorizado, reduzindo riscos e promovendo maior segurança na mobilidade urbana (ORENSTEIN, 2017).

Historicamente, a primeira ciclofaixa foi construída em Paris, no ano de 1862, com o objetivo de reservar um espaço exclusivo para os ciclistas, livre da circulação de outros tipos de transporte. Entretanto, a popularização desse tipo de via ocorreu apenas na Alemanha, em 1930, no contexto de um programa governamental que incentivava o desenvolvimento da indústria automobilística e, conseqüentemente, demandava a criação de espaços destinados às bicicletas (ADAMI, 2018).

As ciclovias e ciclofaixas baseiam-se na ideia de estimular o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável, garantindo maior segurança aos usuários e adequando sua utilização às normas de segurança viária. Elementos como rota bem planejada, sinalização adequada, piso apropriado e demais recursos de infraestrutura são fundamentais para que o projeto urbano ofereça conforto, segurança, atratividade e funcionalidade, aliados à estética do espaço público (ADAMI, 2018).

No Brasil, segundo Vasconcellos (2012), a bicicleta desempenha papel relevante como meio de transporte individual de baixo custo, principalmente em cidades de médio e pequeno porte, sendo indispensável que políticas públicas valorizem sua integração ao sistema de mobilidade urbana. Nesse sentido, Gehl (2013) destaca que o planejamento das cidades deve priorizar o ser humano em escala local, promovendo espaços mais democráticos, seguros e acessíveis.

De acordo com dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2020), o uso da bicicleta tem crescido no país, mas ainda enfrenta barreiras relacionadas à falta de infraestrutura adequada e à convivência conflituosa com veículos motorizados. O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN,

2019) reforça que a implantação de ciclovias bem estruturadas é medida essencial para reduzir acidentes e estimular a mobilidade sustentável.

Portanto, observa-se que a implementação adequada de ciclovias e ciclofaixas não deve se restringir apenas à demarcação de espaços, mas envolver um planejamento integrado que considere segurança, conforto, acessibilidade e atratividade, fortalecendo a bicicleta como alternativa viável de transporte urbano.

2.1. CICLOFAIXA AVENIDA AILTON GOMES

A ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes, inaugurada em janeiro de 2016 e pavimentada em agosto do mesmo ano, liga o Centro de Juazeiro do Norte ao bairro Cidade Universitária com extensão de aproximadamente 5,6 km e largura de 1,40 m em ambos os sentidos (NORDESTE, 2018).

Apesar de sua importância estratégica para o deslocamento de estudantes e ciclistas, o local enfrenta problemas recorrentes de uso indevido e insegurança. Usuários denunciam com frequência irregularidades como estacionamento de veículos, tráfego de motocicletas e carga/descarga de caminhões sobre a faixa — em especial no trecho em frente ao Mercado do Pirajá — o que interfere diretamente na integridade e circulação dos ciclistas. Como um ciclista relatou: “Ela é muito estreita e tem bastante movimento de carros, motos, além dos camelôs que comercializam produtos na área” (O POVO).

Essas ocupações irregulares foram associadas pelo Departamento Municipal de Trânsito (Demutran) à prática de ações educativas e fiscalização contínua, com o objetivo de coibir motos e veículos sobre a ciclofaixa.

Além disso, há relatos visuais e em redes sociais sobre invasões recorrentes por motociclistas na área, que agravam ainda mais os conflitos entre modais Instagram.

Geograficamente, a Avenida Ailton Gomes está catalogada como via arterial no sistema viário municipal, o que reforça sua relevância e exige diretrizes específicas para garantir um deslocamento seguro e integrado.

Diante do exposto, o cenário atual reforça a necessidade de intervenções que vão além da infraestrutura física: é essencial fortalecer ações de fiscalização efetiva, sinalização clara, campanhas educativas e reorganização do entorno, especialmente em pontos críticos como o Mercado do Pirajá.

3. PROBLEMÁTICA

Ao longo do percurso da ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes, podem-se observar diversos problemas que comprometem a segurança e a fluidez do tráfego de ciclistas e pedestres. Em determinados trechos, a faixa apresenta largura reduzida, dificultando a circulação nos horários de maior movimento.

O entorno do Mercado Pirajá constitui um ponto crítico. Nesse trecho, várias barracas de camelôs ocupam o meio-fio, caminhões realizam descarregamento sobre a ciclofaixa e há presença de cadeiras de bares. Além disso, o fluxo intenso de automóveis torna quase inviável a passagem segura dos ciclistas. Como relatado por um usuário: “Como se ali não fosse uma faixa exclusiva, como se o investimento para a construção da ciclofaixa fosse menos importante do que qualquer outro capitalizado na cidade”. (AZEVEDO, 2017).

Outro problema frequente refere-se à ausência de sinalização adequada em alguns pontos da ciclofaixa, prejudicando a orientação de ciclistas e pedestres e aumentando os riscos de acidentes (AZEVEDO, 2017).

Portanto, a convivência conflituosa entre pedestres, ciclistas, veículos motorizados e comércio irregular evidencia a necessidade de intervenções estruturais, educativas e de fiscalização, visando garantir a segurança e a funcionalidade da ciclofaixa.

4. CONFLITOS DE USO: CICLISTAS, PEDESTRES, CARROS E MOTOS

Na Avenida Ailton Gomes, observa-se, em diversos horários do dia, trechos com intenso fluxo de carros e motocicletas, situação incompatível com a presença de uma ciclofaixa destinada à circulação segura de ciclistas e pedestres.

Em várias ocasiões, veículos motorizados ignoram a legislação e estacionam sobre a ciclofaixa, impedindo a passagem de ciclistas e pedestres. Como relatam moradores e comerciantes da região:

“De acordo com moradores e comerciantes da área, é comum, mesmo com a proibição, que veículos permaneçam em cima da faixa, destinada aos ciclistas e pedestres” (AZEVEDO, 2017).

Nos trechos de maior tráfego, o trânsito de carros e motos sobre a ciclofaixa aumenta significativamente o risco de acidentes, evidenciando a necessidade de fiscalização rigorosa, sinalização adequada e medidas de conscientização da população (AZEVEDO, 2017).

5. CICLOFAIXAS DE REFERÊNCIA

A implantação de uma ciclofaixa exige planejamento cuidadoso e a observância de uma série de critérios técnicos para garantir segurança e funcionalidade. Um projeto bem elaborado considera o estudo prévio do local, avaliando o fluxo de veículos, a largura disponível e a interação com pedestres e ciclistas.

Segundo Cruz (2018), “Indicada para vias onde o trânsito motorizado é menos veloz, é muito mais barata que a ciclovia, pois utiliza a estrutura viária existente.”

Devido à ausência de barreiras físicas que separem ciclistas dos veículos motorizados, é essencial que o espaço destinado à ciclofaixa seja suficiente para comportar os usuários de forma segura. Além disso, a sinalização deve ser clara e contínua ao longo de todo o percurso, priorizando a segurança, o lazer e o conforto dos ciclistas e pedestres.

A observância desses critérios garante que a ciclofaixa não apenas funcione como um meio de transporte, mas também como um espaço urbano integrado, seguro e acessível, servindo como referência para projetos futuros em outras regiões da cidade.

6. PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

A análise da ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes evidencia diversos problemas relacionados à largura reduzida, invasão do espaço por veículos e comércio irregular, ausência de sinalização e intenso fluxo de motos e carros nos horários de pico. Para mitigar essas situações, propõem-se as seguintes intervenções:

- **Ampliação e reorganização da faixa**
Em trechos críticos, especialmente próximos ao Mercado Pirajá, recomenda-se a ampliação da largura da ciclofaixa, permitindo a passagem segura de ciclistas e pedestres. Além disso, a redistribuição de elementos urbanos, como mobiliário, bancos e barracas, deve ser planejada de modo a não interferir na circulação.
- **Sinalização e demarcação adequadas;**
É fundamental implantar sinalização contínua e visível em toda a extensão da ciclofaixa, incluindo faixas de alerta, placas educativas e pintura diferenciada do piso. A sinalização deve informar tanto ciclistas quanto motoristas sobre a exclusividade da via e reforçar o respeito à legislação.
- **Fiscalização e ações educativas**
Para reduzir o uso indevido da ciclofaixa por carros e motos, é necessária a intensificação da fiscalização pelo Demutran e a aplicação de penalidades a veículos que invadam a faixa. Simultaneamente, campanhas educativas voltadas à população local podem sensibilizar moradores, comerciantes e usuários sobre os direitos e deveres no espaço urbano.
- **Criação de trechos de segurança**
Nos pontos de maior conflito, como cruzamentos e áreas próximas a

mercados, recomenda-se a criação de trechos com barreiras físicas temporárias ou sinalização vertical reforçada, delimitando claramente a área destinada aos ciclistas.

- **Monitoramento e avaliação contínua:**
Implantar sistemas de monitoramento periódicos, com registro de fluxo de ciclistas, pedestres e veículos, permite identificar novos problemas e ajustar as medidas adotadas, garantindo a manutenção da segurança e da funcionalidade da ciclofaixa ao longo do tempo.

Essas propostas buscam garantir que a ciclofaixa da Avenida Ailton Gomes funcione de maneira segura, organizada e integrada à mobilidade urbana, priorizando os ciclistas e pedestres sem comprometer a circulação eficiente dos demais modais.

REFERÊNCIAS

ADAMI, A. **Mobilidade urbana e uso da bicicleta: um estudo sobre ciclovias e ciclofaixas**. São Paulo: Editora Senac, 2018.

ADAMI, Anna. **Ciclovias e ciclofaixas**. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/transporte/ciclovias/ciclofaixas>>. Acesso em: 11 nov. 2018.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Relatório de Mobilidade Urbana 2020**. São Paulo: ANTP, 2020. Disponível em: <https://www.antp.org.br/>. Acesso em: 26 ago. 2025.

AZEVEDO, Felipe. **Desrespeito nas ciclofaixas torna ciclista invisível no trânsito de Juazeiro do Norte**. 2017. Disponível em: <http://www.miseria.com.br/index.php?page=noticia&cod_not=207573>. Acesso em: 11 nov. 2018.

CRUZ, Willian. **Ciclovias, ciclofaixa, ciclorrota e espaço compartilhado**. 2018. Disponível em: <<http://vadebike.org/2011/05/ciclovias-ciclofaixa-ciclo-rota-e-espaço-compartilhado/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Manual de Projetos de Ciclovias**. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/denatran/>. Acesso em: 26 ago. 2025.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

NORDESTE, Diário do. **Juazeiro do Norte (CE): Primeira ciclovias será inaugurada em janeiro**. Disponível em: <<https://www.blogcariri.com.br/2015/12/juazeiro-do-norte-ce-primeira-ciclovias.html>>. Acesso em: 11 nov. 2018.

ORENSTEIN, L. **Mobilidade urbana e o espaço da bicicleta**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2017.

ORENSTEIN, José. **Qual a diferença entre ciclovias, ciclofaixa e ciclorrota. E para quais situações elas servem**. 2017. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/04/20/Qual-a-diferença-entre-ciclovias-ciclofaixa-e-ciclorrota.-E-para-quais-situações-elas-servem>>. Acesso em: 11 nov. 2018.

VASCONCELLOS, E. A. **Política de transportes no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Manole, 2012.