

Revolução da Bicicleta: Como Paris se tornou 100% ciclável em apenas uma década

Marcos Abilio Bosquetti¹

RESUMO

A capital francesa, com 2,1 milhões de habitantes, passou por uma notável transformação em sua mobilidade urbana. Em menos de 10 anos Paris reduziu significativamente sua dependência do automóvel, tornando-se uma das capitais mais cicláveis do mundo. Em 2016 menos de 3% dos deslocamentos diários em Paris eram realizados com bicicleta contra 12% feitos com automóvel. Em 2024 esta relação foi invertida sendo 11% dos deslocamento feitos com bicicleta e 4% com automóveis [L'Institut Paris Région, 2024]. Com o objetivo de aprofundar o entendimento sobre os fatores-chave de sucesso dessa rápida transformação, realizou-se uma pesquisa qualitativa descritiva em forma de um estudo de caso. Para maior aproximação do campo, o pesquisador utilizou a técnica de observação participante e realizou seis entrevistas abertas em profundidade com um colaborador da ONG cicloativista *Paris en Selle*, o gerente da agência de cicloturismo urbano *Paris a Vélo*, o proprietário da loja de bicicletas *Les Vélos Parisiens* e três residentes ciclistas. Os registros da observação participante realizada ao longo de quatro dias de deslocamento com bicicleta em Paris, juntamente com as entrevistas constituíram os dados primários que foram triangulados com os dados coletados de websites da prefeitura, institutos de pesquisa, ONGs e mídia de notícias. Os resultados apontam como fatores-chave de sucesso: i) liderança da socialista Anne Hidalgo, primeira prefeita de Paris, eleita em 2014 e reeleita em 2021 com o apoio do *Les Verts* (partido verde) e uma proposta de políticas públicas voltadas à sustentabilidade urbana com ênfase na redução do uso do automóvel, promoção da mobilidade ativa e criação de espaços públicos humanizados e verdes; ii) investimento público de 250 milhões de euros no *Plan Vélo*, sendo 100 milhões no primeiro mandato [2015 a 2020] mais 150 milhões no mandato atual [2021 a 2026] com a meta de tornar Paris 100% ciclável [Paris, 2025]; iii) atuação das ONGs cicloativistas e ambientais na cobrança do *Plan Vélo* incluindo a criação do *Observatoire du Plan Vélo*, um portal com mapa interativo sobre a evolução da infraestrutura cicloviária [Paris en Selle, 2025]; iv) engajamento da população no movimento político e social em prol do direito a ciclomobilidade [Cox, 2023]; v) greve de seis semanas no transporte público de Paris (dez 2019 e jan 2020) evidenciando a autonomia e independência do modal bicicleta; vi) quarentena do Covid e a consequente criação

¹ Universidade Federal de Santa Catarina UFSC e Grupo de Pesquisa BikeTour (CNPq). E-mail marcos.bosquetti@ufsc.br

das *Coronapistes*, que consiste em amplas ciclovias temporárias voltadas para o transporte e lazer seguro para o desconfinamento, uma iniciativa bem sucedida que fez duplicar a quantidade de bicicletas nas ruas de Paris, sendo que parte dessas ciclovias ficaram permanentes (Le Monde, 2020); vii) Olimpíadas Paris 2024 que atraiu recursos federais e parte dele foi investido na construção da *Olympistes*, uma rede de 56 km de ciclovias conectando todas as sedes olímpicas de Paris, cuja eficácia na mobilidade de 15 milhões de visitantes durante as duas semanas das olimpíadas destacou o potencial do modal bicicleta e a transição para uma Paris sustentável (Bloomberg, 2024); e viii) conjunto de ações integradas entre governo, empresas e sociedade, tais como programas de educação para ciclomobilidade nas escolas da rede pública, subsídios para aquisição de bicicletas e cargo-bikes, integração da ciclogística no plano municipal *Éco-logistique*, criação de estacionamentos seguros para 130.000 bicicletas incluindo mil vagas para cargo-bikes, inversão da prioridade no sistema de gestão do trânsito com a criação de ondas verdes de semáforos para a bicicleta, redução da velocidade e das vagas de estacionamento dos automóveis no centro de Paris, conversão de diversas ruas em ciclovias, melhoria da segurança e condições de trabalho dos ciclistas autônomos que realizam entregas, subsídios para a criação de lojas e oficinas de bicicleta próximas das ciclobias, e apoio municipal para a criação de uma rede de desenvolvimento do cicloturismo urbano (Paris, 2025). O estudo mostra que, apesar da resistência inicial da população motorizada ao *Plan Vélo* e dos desafios de adotar um modelo urbano centrado nas pessoas, onde carros são visitantes, não donos do espaço público, a visão de tornar Paris 100% ciclável até 2026 está se tornando uma realidade.

Palavras-chave: ciclomobilidade urbana; cidades sustentáveis; políticas públicas.

Referências

APUR. L'Atelier Parisien d'Urbanisme: Les Boucles cyclables en héritage des Jeux olympiques de Paris, 2025. Disponível em: <https://apur.org/fr/nos-travaux/boucles-cyclables-heritage-jeux-olympiques-paris-2024>. Acesso: 18 mai. 2025.

COX, P. Cycling Activism: Bike Politics and Social Movements, 2023. Londres: Routledge.

L'INSTITUT PARIS REGION - IPG. Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens. Disponível em: <https://institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>. Acesso: 18 ago. 2024.

PARIS. Un nouveau plan vélo pour une ville 100 % cyclable, 2025. Disponível em: <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>. Acesso: 15 mar. 2025.

PARIS EN SELLE. Observatoire du Plan Vélo: Paris Cyclabe, 2025. Disponível em: <https://observatoire.parisenselle.fr/>. Acesso: 23 mar. 2025.