

**PROGRAMA DE RESIDÊNCIA EM GESTÃO PÚBLICA DA
PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO**

Rodrigo Dias Paes Landim

**CICLOVIAS EM FOCO: Utilização de dados da malha cicloviária
como subsídio para intervenções urbanas**

**São Paulo
2025**

Rodrigo Dias Paes Landim¹

**CICLOVIAS EM FOCO: Utilização de dados da malha cicloviária
como subsídio para intervenções urbanas**

Trabalho apresentado no Programa de Residência em
Gestão Pública da Prefeitura de São Paulo – SP.

Orientador: Luccas Bernacchio Gissoni
(Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e
Transporte)

Avaliador: Felipe Lara Vogel
(Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e
Transporte)

São Paulo

2025

¹ Residente em Gestão Pública, atualmente alocado na Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), bacharel em Ciência e Tecnologia e Engenharia Ambiental e Urbana pela Universidade Federal do ABC (UFABC).

Resumo

O presente projeto de intervenção, desenvolvido no âmbito do Programa de Residência em Gestão Pública da Prefeitura de São Paulo, tem como objetivo propor diretrizes para qualificação da malha cicloviária da cidade, com base em evidências empíricas e diagnósticos técnicos.

A partir da análise integrada de dados da Auditoria Cidadã da Ciclocidade (2022), da plataforma Strava Metro e de contagens da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), foram identificados mais de 200 km de vias com potencial de intervenção, sendo 53 km considerados prioritários por estarem em condições precárias ou inexistentes.

A proposta contempla um cronograma de ações de curto prazo, com estimativa orçamentária de R\$26 milhões, compatível com as metas do Programa de Metas 2025–2028 e os compromissos do Plano de Ação Climática - SP.

Ao alinhar diagnóstico técnico com estratégias de gestão pública, o trabalho oferece subsídios concretos para a consolidação da bicicleta como meio de transporte seguro, eficiente e sustentável na capital paulista.

Palavras-chave: Mobilidade ativa; Infraestrutura cicloviária; Planejamento urbano; Políticas públicas; Transporte sustentável.

1. Introdução

Desde meados do século passado, a cidade de São Paulo tem passado por um intenso processo de expansão territorial acompanhado por um modelo de mobilidade urbana centrado na priorização do modal rodoviário. Dessa forma, os veículos motorizados foram sistematicamente favorecidos em relação a outros meios de transporte na capital paulista.

Durante muitos anos, não houve registro de planos concretos para a implementação de uma rede cicloviária em São Paulo. No entanto, na década de 70 com um contexto favorável para alternativas viárias, muito devido à crise do petróleo que atingiu o cenário global de transporte sobre pneus, a cidade inaugurou sua primeira ciclovia, localizada na Avenida Juscelino Kubitschek (1976). Contudo, essa infraestrutura teve vida curta e, em 1988, deu lugar a um túnel de interligação viária (Malatesta², 2014).

Nos anos 1980, países europeus passaram a adotar a bicicleta como meio de transporte urbano, impulsionados pelo crescente interesse em sustentabilidade e seus benefícios sociais e econômicos. Seguindo essa tendência, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) apresentou, em 1981, o primeiro plano cicloviário de São Paulo, denominado “Sistemas Cicloviários Setoriais”, que previa a construção de mais de 185 km de ciclovias. No entanto, o projeto nunca se concretizou (Malatesta, 2014).

Ao longo das décadas seguintes, novas propostas foram elaboradas, especialmente entre 1994 e 2004, mas, mais uma vez, a execução foi mínima e não houve avanços significativos na criação de infraestrutura cicloviária (CET, 2020). A partir de 2010, políticas públicas voltadas à mobilidade ativa ganharam força no cenário nacional. Com diretrizes alinhadas ao governo federal da época, a administração municipal seguiu orientações da Política Nacional de Mobilidade

² Mestra e Doutora em Mobilidade Não Motorizada pela FAUUSP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo).

Urbana (Lei nº 12.587/2012)³, que determinava que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborassem um plano específico para o setor.

Em resposta a essa exigência, a Prefeitura de São Paulo apresentou, em 2015, o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob, instituído pelo Decreto 56.834/2015). O PlanMob é o instrumento de planejamento que orienta a mobilidade urbana na cidade, e prioriza o transporte coletivo e os modos ativos, como a caminhada e o uso da bicicleta, buscando reduzir a dependência do transporte individual motorizado e melhorar a qualidade de vida em São Paulo.

Com essa nova abordagem, a malha cicloviária da cidade cresceu rapidamente. A extensão da rede cicloviária saltou de 63 km para 468 km em um curto período entre 2012 e 2016, superando a meta estabelecida pela administração municipal.

As medidas adotadas após a implementação do PlanMob podem ser consideradas bem-sucedidas, pois contribuíram para que São Paulo se tornasse a cidade com a maior infraestrutura cicloviária do país. De acordo com dados divulgados pela CET em março de 2025, a capital paulista conta com 767,3 km de ciclovias e ciclofaixas ou ciclorrotas. Além disso, a cidade dispõe de 72 bicicletários, 51 paraciclos, 7411 vagas em bicicletários e um sistema de bicicletas compartilhadas com 320 estações.

De fato, a cidade de São Paulo vem passando por uma transformação gradual no paradigma historicamente voltado ao transporte motorizado. Durante décadas, a priorização dos veículos automotores moldou a infraestrutura viária e os hábitos de deslocamento, dificultando a adoção de alternativas mais sustentáveis, como a bicicleta. No entanto, a Pesquisa Origem e Destino (OD), realizada em 2023, aponta sinais claros de um movimento de transição.

Embora as viagens por modos motorizados tenham caído 11,1% e os deslocamentos não motorizados tenham registrado uma redução de 23,3%, o uso da

³ A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o [inciso XX do art. 21](#) e o [art. 182 da Constituição Federal](#), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

bicicleta cresceu 25%, demonstrando uma adesão crescente ao modal em todas as faixas de renda.

Apesar das viagens de bicicleta representarem apenas 1,3% do total, os dados indicam um avanço na mobilidade ativa e evidenciam a necessidade de políticas públicas que consolidem essa tendência de crescimento (METRÔ, 2025). No entanto, apesar da expansão da malha cicloviária, ainda existem desafios que limitam uma maior adesão ao uso da bicicleta. Para enfrentar esse cenário, a cidade estabeleceu como meta alcançar 4% de viagens realizadas por bicicleta em relação ao total de deslocamentos até 2030 (PlanClima).

De acordo com a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro (2024), 52,5% dos ciclistas afirmam que melhorias na infraestrutura, como mais ciclovias e ciclofaixas, os fariam pedalar com mais frequência. Questões relacionadas à segurança pública (30,4%) e à educação no trânsito (9,9%) também são apontadas como fatores que impactam a decisão de utilizar a bicicleta como meio de transporte diário.

Corroborando com a pesquisa do Perfil do Ciclista, um estudo realizado pela pesquisadora Jennifer Dill, da Universidade Estadual de Portland, em parceria com o Strava,⁴ revelou que a maioria das pessoas têm muito mais probabilidade de utilizar a bicicleta caso tenham acesso a uma infraestrutura segura. Esse dado reforça a importância de investimentos contínuos na expansão e manutenção da malha cicloviária, garantindo condições adequadas para os ciclistas e incentivando um número ainda maior de pessoas a adotarem esse modal como meio de transporte.

Entendendo a importância da qualidade da infraestrutura para a locomoção dos ciclistas, a gestão municipal é frequentemente criticada pela falta de manutenção do sistema atual. Problemas como ciclofaixas apagadas devido a recapeamento, largura inadequada e ausência de sinalização estão entre as principais demandas dos coletivos cicloviários por melhorias (CBN, 2025).

⁴ O Strava é um aplicativo para celulares mundialmente popular que permite monitorar e registrar atividades físicas, como corrida, ciclismo e caminhada por meio de GPS do próprio usuário.

Em 2022, as associações sem fins lucrativos Ciclocidade e Instituto Clima e Sociedade (iCS) promoveram um estudo denominado Auditoria Cidadã, percorrendo toda a malha cicloviária da cidade de São Paulo na época (667km). Durante o estudo as vias foram classificadas, segundo sua condição, em: inexistente, precária, razoável e boa.⁵ Foi avaliado especificamente o estado de preservação das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas existentes considerando aspectos como manutenção, pintura, pavimentação e sinalização.

Diante da relevância da mobilidade ativa, fomentar o uso da bicicleta e alinhar essa iniciativa aos objetivos da Prévia do Programa de Metas 2025-2028 e do Plano de Ação Climática 2030 são passos fundamentais. A compreensão do estado atual da malha cicloviária permite embasar um cronograma de manutenção mais eficiente, priorizando intervenções em estruturas que apresentam maior risco à segurança dos ciclistas. Dessa forma, cria-se um cenário que potencializa os resultados dos programas municipais, garantindo uma infraestrutura mais segura e acessível para a mobilidade da cidade.

Para diagnosticar os principais gargalos da malha cicloviária paulistana, foram mobilizadas fontes qualificadas e atualizadas, como a Auditoria Cidadã da Ciclocidade (2022), a base de dados da CET, a plataforma Strava Metro e a Pesquisa Origem e Destino (2023). Essas fontes foram selecionadas por sua relevância técnica e confiabilidade, permitindo uma análise robusta das condições estruturais das ciclovias e dos padrões de uso pela população.

A metodologia aplicada consistiu na análise cruzada entre os dados de manutenção, o estado físico da malha e os fluxos de utilização registrados em plataformas institucionais e colaborativas. Essa abordagem permitiu mapear os trechos prioritários com base em critérios técnicos e evidências empíricas, estabelecendo uma base sólida para a proposta de intervenção que será apresentada nas seções seguintes.

⁵ A classificação da manutenção de acordo com o Ciclocidade considera que condição precária é a que representa perigo para o usuário, demandando intervenção imediata, a condição razoável é aquela que também demanda intervenção, porém não prioritária; e a condição boa que não demanda intervenção.

2. Objetivos

Este projeto tem como objetivos:

- Criar uma proposta de intervenção voltada à qualificação da malha cicloviária da cidade de São Paulo, com base em evidências sobre a condição física das vias e seus níveis de uso, identificando áreas prioritárias para manutenção ou implantação de infraestrutura cicloviária.
- Oferecer subsídios técnicos para o planejamento e monitoramento do Programa de Metas 2025–2028, em alinhamento com o Plano de Ação Climática 2030, com foco na ampliação da mobilidade ativa e na redução da dependência de modais motorizados.
- Apresentar uma proposta concreta de curto prazo para a manutenção de 53 km de ciclovias e ciclofaixas classificadas como inexistentes ou precárias, representando cerca de um terço da meta prevista pela administração municipal até 2028.
- Contribuir para o aumento da segurança viária, o incentivo ao uso da bicicleta e a democratização do espaço urbano, com impacto esperado na elevação do percentual de viagens realizadas por bicicleta e na melhora da qualidade de vida dos munícipes.

3. Metodologia

A metodologia adotada para esta análise baseia-se na integração de diferentes bases de dados, buscando avaliar a qualidade da infraestrutura cicloviária da cidade de São Paulo e sua relação com a manutenção realizada.

Os dados utilizados foram extraídos de fontes diversas, incluindo a Auditoria Cidadã da Ciclocidade, a plataforma Strava Metro, contagens realizadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e dados internos da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte (SMT). A seguir, detalha-se a abordagem metodológica empregada.

3.1. Análise Comparativa: Manutenção x Auditoria Cidadã

Para avaliar a efetividade da manutenção da infraestrutura cicloviária e possíveis novas intervenções, a análise seguiu os seguintes passos:

- Identificação das ciclovias que passaram por manutenção após a assinatura do contrato de manutenção, conforme informações fornecidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT). A relação completa dessas infraestruturas está disponível no **Anexo 1**.
- Comparação das condições dessas ciclovias com os dados da Auditoria Cidadã da Ciclocidade, que classificou a qualidade da infraestrutura cicloviária da cidade em 2022. Essa comparação permitiu calcular a porcentagem de vias mantidas que ainda apresentavam problemas estruturais e aquelas que estavam em boas condições.
- Definição de prioridades para as intervenções que foi realizada com base em critérios técnicos, considerando-se, principalmente, o percentual da extensão da via com necessidade de intervenção identificada na auditoria, além do grau de precariedade da infraestrutura existente.

3.2 Análise Comparativa: Utilização da Infraestrutura (Strava Metro x Manutenção)

Para compreender uma possível relação dos níveis de manutenção e a utilização das ciclovias pelos ciclistas, a metodologia envolveu as seguintes etapas:

- Extração de dados da plataforma Strava Metro⁶, que fornece informações sobre a frequência de uso das vias pelos ciclistas cadastrados na plataforma.
- Os dados de utilização são quantificados por meio de um identificador denominado **OSM_ID**. Para associar esses códigos aos nomes das ruas correspondentes, utilizou-se uma base de referência disponibilizada pela CET, que contém a relação entre os identificadores OSM e os logradouros da cidade de São Paulo.

⁶ Os dados anonimizados do aplicativo Strava estão disponíveis para organizações licenciadas na plataforma Strava Metro.

- Com a identificação dos nomes das ruas, tornou-se possível verificar quais são as vias mais utilizadas pelos ciclistas, permitindo uma análise cruzada com os dados de manutenção e qualidade da infraestrutura.

3.3 Análise Comparativa: Utilização da Contagem CET x Manutenção Ciclocidade

- Para aprofundar a análise da utilização da infraestrutura cicloviária, utilizou-se a contagem de ciclistas⁷ disponibilizada pela CET na plataforma GeoSampa, na camada de bicicletas. Essa contagem fornece uma distribuição das ruas baseada em modelos estatísticos locais, permitindo estimar, com certo grau de confiança, as tendências de uso das vias pelos ciclistas em São Paulo.
- Com base nesses dados, realizou-se um comparativo com as informações extraídas da Auditoria Cidadã da Ciclocidade para avaliar a condição da infraestrutura cicloviária. A análise visou determinar a porcentagem de vias que passaram por manutenção e que foram classificadas como precárias, razoáveis ou inexistentes, proporcionando uma visão mais ampla da qualidade da rede cicloviária e da efetividade das intervenções realizadas.

Por meio dessas análises, busca-se compreender a efetividade das ações de manutenção atuais e planejar futuras intervenções, fornecendo subsídios para a formulação de políticas públicas voltadas à melhoria da mobilidade ativa na cidade de São Paulo.

4. Revisão de literatura

O desenvolvimento da pesquisa iniciou-se com uma revisão da literatura, visando compreender o histórico e as políticas que envolvem o tema. Para isso, foram consultadas referências de urbanistas e conselhos técnicos especializados em mobilidade ativa.

Em seguida, analisaram-se os dados coletados para diagnosticar a qualidade da malha viária na cidade. Esse diagnóstico é apresentado nos itens a seguir:

⁷ A pesquisa foi conduzida entre 2021 e 2022 pela Ciclocidade, em parceria com o Departamento de Pesquisas e Simulações de Tráfego (DPT) da CET, a assessoria técnica da SMT e o acompanhamento de pesquisadores do Instituto de Matemática e Estatística da Universidade de São Paulo (IME-USP).

4.1 Diagnóstico - Ciclocidade

Como princípio do diagnóstico foi realizada uma síntese do trabalho da Auditoria Cidadã da Ciclocidade, em que foram avaliados aspectos fundamentais da infraestrutura cicloviária, incluindo a presença e qualidade das estruturas de proteção, a sinalização nos cruzamentos, a pintura das vias e o estado geral do pavimento. Os resultados indicam que 81% da malha cicloviária analisada da cidade se encontrava em boas condições, enquanto 19% das vias apresentavam problemas que exigiam atenção para garantir a segurança e a eficiência da mobilidade por bicicleta.

A parte que exigia atenção é composta por:

Figura 1: Trechos Críticos e Percentuais⁸

Situação da Estrutura	Porcentagem	Descrição
Necessita de manutenção	12%	Estruturas com problemas em algum ou alguns dos itens avaliados.
Requer intervenção imediata	5%	Estruturas com condições mínimas de proteção comprometidas, colocando ciclistas em risco.
Inexistente	2%	Estruturas completamente apagadas, como a ciclofaixa da Av. dos Metalúrgicos.

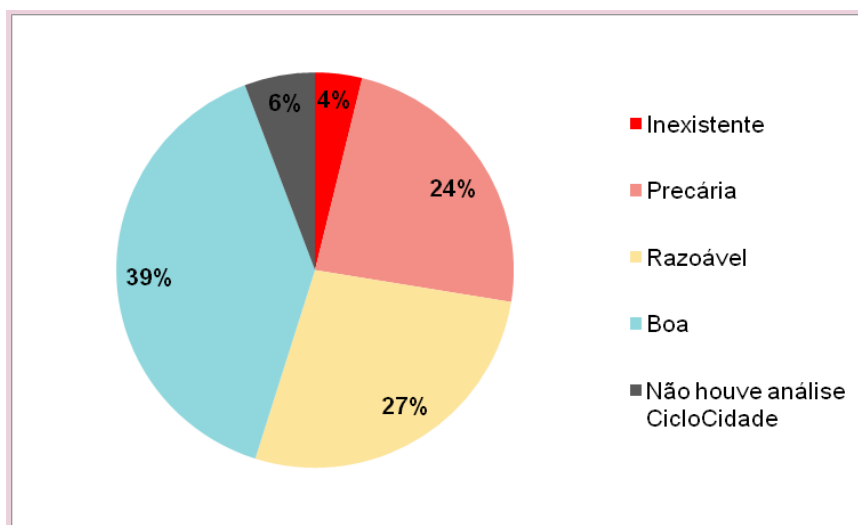
Fonte: (Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte e Auditoria Cidadã; elaboração própria).

De acordo com documentos da própria Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), até fevereiro de 2025, 89 km da malha cicloviária passaram por manutenção, além de 14 km com intervenções em andamento. Destes 89 km, foi analisada a condição atribuída a esses trechos na auditoria. Com isso, foi possível visualizar, em termos percentuais, quantos quilômetros mantidos estavam anteriormente classificados como "inexistente", "precária", "razoável" ou "boa", além da parcela sem análise específica pela Ciclocidade. Essa abordagem permitiu avaliar se as intervenções realizadas priorizaram, de fato, os trechos em pior estado

⁸ Para fins de padronização com a classificação utilizada na Auditoria Cidadã realizada pela CicloCidade, a categoria "Necessita de manutenção" foi equiparada à condição "Razoável", enquanto "Requer intervenção imediata" corresponde à condição "Precária".

de conservação.

Figura 2: Condições das vias que Receberam Manutenção



Fonte: (Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte; elaboração própria).

Destaca-se que, embora parte da infraestrutura tenha sido classificada como "boa" na auditoria de 2022, isso não garante que essas vias estivessem em boas condições no momento da manutenção, pois os dados refletem a realidade daquele ano. Apesar disso, ao analisar as vias identificadas pela auditoria cidadã como necessitando de intervenção, observa-se que menos da metade passou por manutenção. Portanto, é fundamental que todas essas vias sejam priorizadas em novos programas de manutenção da infraestrutura cicloviária.

4.2 Diagnóstico - Dados CET

Das vias monitoradas pela CET, 200 pontos foram analisados, totalizando aproximadamente 44 km de infraestrutura cicloviária que necessitavam de intervenção. Deste total, apenas 17,5 km passaram por algum tipo de intervenção, enquanto 26,6 km seguem sem melhorias, conforme a figura abaixo:

Figura 3: Status das infraestruturas

Situação da Estrutura	Infraestruturas com necessidade de intervenção (km)	Intervenção Realizada (km)	Intervenção Não Realizada (km)
Inexistente	2,244	0	2,244
Precário	2,534	0,761	1,773
Razoável	39,374	16,79	22,584
Total Geral	44,152	17,551	26,601

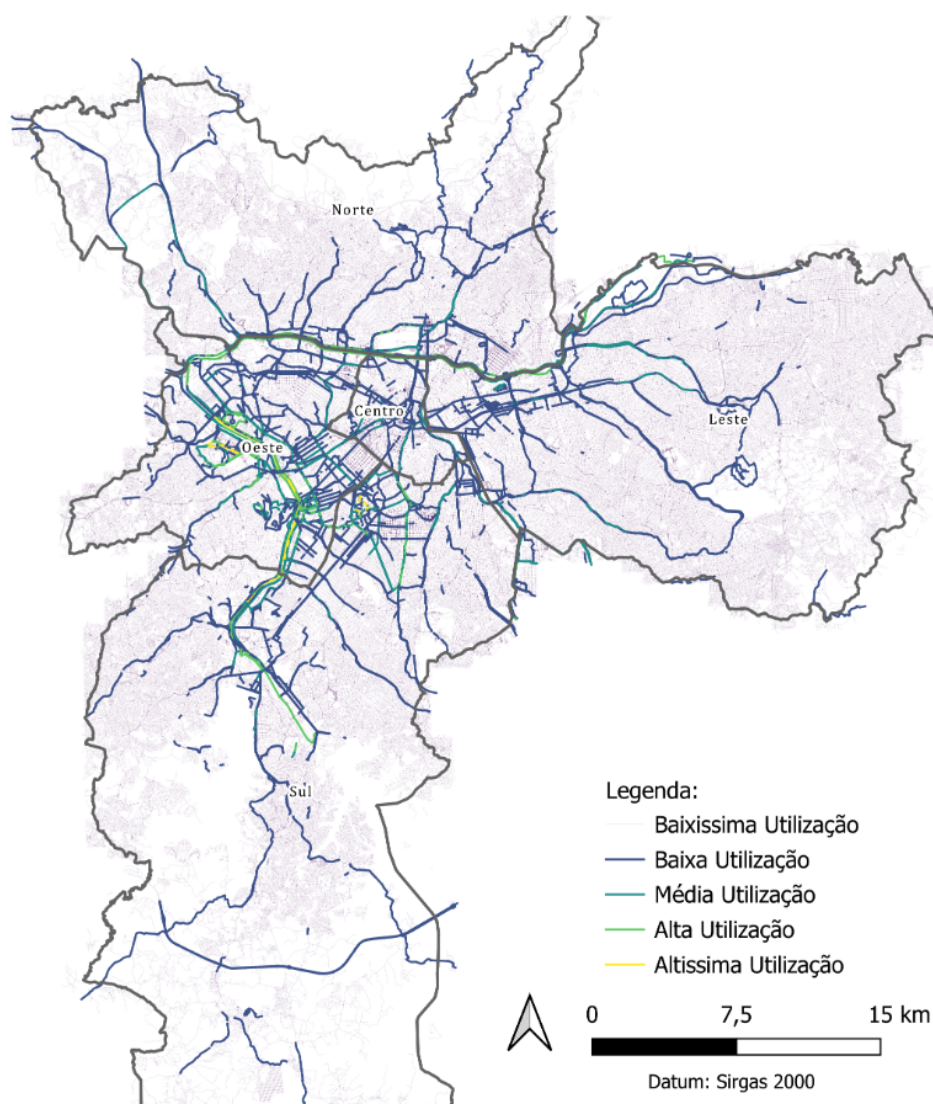
Fonte: (Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte; elaboração própria).

4.3 Diagnóstico - Strava Metro

Os dados de utilização da plataforma Strava Metro, embora bastante detalhados, apresentam certo grau de viés, pois são geralmente registrados durante práticas esportivas. Isso se evidencia pelo maior volume de viagens concentrado em locais preferidos pelos ciclistas esportivos, como a Ciclovia do Rio Pinheiros, vias dentro da Cidade Universitária, Rodoanel Mario Covas e a Marginal Tietê - estas últimas sem infraestrutura cicloviária, mas frequentemente utilizada por grupos de ciclistas esportivos.

Apesar dessa limitação, a plataforma é eficaz no monitoramento de infraestruturas com grande fluxo de ciclistas em regiões centrais, além de identificar padrões de uso em áreas fora do centro expandido, como a Avenida Eliseu de Almeida. No mapa de calor abaixo, gerado a partir dos dados de utilização, é possível observar tendências no uso da bicicleta em diferentes regiões.

Figura 4: Mapa de calor / Utilização de bicicletas em São Paulo.⁹



Fonte: (Strava Metro; elaboração própria).

Mesmo que o Strava Metro não forneça o volume exato de viagens em cada via, uma vez que nem todos os ciclistas são usuários do aplicativo, os dados permitem identificar padrões de deslocamento.

⁹ Dados extraídos na plataforma Strava Metro, referente à utilização entre janeiro e dezembro de 2024.

5. Projeto de intervenção

A partir do mapeamento das infraestruturas que necessitavam de intervenção, a análise dos dados obtidos com as manutenções executadas e o grau de utilização por usuários, foi possível perceber uma oportunidade real e atual de intervenção, com o objetivo não é só de atender aos planos da secretaria na prévia do Programa de Metas 2025 - 2028, mas sim ampliar as ações de priorizar os modos de transporte ativos, buscando reduzir a dependência do transporte individual motorizado e melhorar a qualidade de vida dos munícipes da cidade de São Paulo .

5.1 Infraestruturas mapeadas para intervenção

Esta proposta de intervenção apresenta, como sugestão de execução das ações de manutenção, nas seguintes infraestruturas, classificadas conforme o grau de prioridade estabelecido a partir do respectivo status de conservação:

Tabela 1: Proposta de Intervenção por prioridades

Infraestrutura	Status	Extensão (m)	Grau de Prioridade
Ciclovía Parque Adutora Rio Claro - Zilda Arns	Inexistente	7670	Prioridade 1
Ciclovía Reserva Raposo	Inexistente	1580	Prioridade 1
Ciclovía Yate Clube/ Represa Guarapiranga	Inexistente	1369	Prioridade 1
Ciclofaixa Pari / Canindé - Trecho 1	Inexistente	2338	Prioridade 1
Ciclofaixa Roberto Marinho	Inexistente	4587	Prioridade 1
Ciclofaixa Simão Álvares	Inexistente	1224	Prioridade 1
Ciclofaixa Carioca/ Camumu	Inexistente	1197	Prioridade 1
Ciclofaixa Caminho Verde	Inexistente	11582	Prioridade 1
Ciclofaixa Arouche/ Viera de Carvalho	Inexistente	968	Prioridade 1
Ciclofaixa Abagiba	Precária	1680	Prioridade 2
Ciclofaixa Amarilis	Precária	619	Prioridade 2
Ciclofaixa Cândido Motta Filho	Precária	1331	Prioridade 2
Ciclofaixa Cleaveland	Precária	631	Prioridade 2
Ciclofaixa Córrego do Sapé	Precária	574	Prioridade 2
Ciclofaixa Koshun Takara	Precária	898	Prioridade 2
Ciclofaixa Escola Politécnica - Trecho 2	Precária	3997	Prioridade 2
Ciclofaixa Marsilac - Trecho I	Precária	2529	Prioridade 2
Ciclofaixa Mirandópolis	Precária	228	Prioridade 2

Ciclofaixa Parque Araribá - Trecho 1	Precária	1010	Prioridade 2
Ciclofaixa Parque Araribá - Trecho 2	Precária	3373	Prioridade 2
Ciclofaixa Chácara Santo Antônio - Trecho 1	Precária	2500	Prioridade 2
Ciclofaixa Edu Chaves / Antônio Borges	Precária	1773	Prioridade 2
Ciclofaixa Praça da Sé	Precária	365	Prioridade 3
Ciclofaixa Jaguaré - Trecho 3	Razoável	325	Prioridade 3
Ciclofaixa Aguiar da Beira	Razoável	2435	Prioridade 3
Ciclofaixa Ananias Holanda de Oliveira	Razoável	332	Prioridade 3
Ciclofaixa Antônio Batuíra	Razoável	333	Prioridade 3
Ciclofaixa Artur de Azevedo - Trecho 2	Razoável	263	Prioridade 3
Ciclofaixa Balsa	Razoável	1079	Prioridade 3
Ciclofaixa Coriolano	Razoável	1574	Prioridade 3
Ciclofaixa Guilherme Fongaro	Razoável	805	Prioridade 3
Ciclofaixa Hugo Carotini	Razoável	645	Prioridade 3
Ciclofaixa Interlagos - Trecho 2	Razoável	1231	Prioridade 3
Ciclofaixa Jaguaré - Trecho 2	Razoável	3140	Prioridade 3
Ciclofaixa Mergenthaler	Razoável	721	Prioridade 3
Ciclofaixa Pablo Casals	Razoável	1037	Prioridade 3
Ciclofaixa Pasteur / Canindé	Razoável	335	Prioridade 3
Ciclofaixa Ponte Domingos Franciulli Neto	Razoável	1571	Prioridade 3
Ciclofaixa Rafael de Barros	Razoável	947	Prioridade 3
Ciclofaixa Shopping Tatuapé	Razoável	460	Prioridade 3
Ciclofaixa Sumaré - Trecho 2	Razoável	373	Prioridade 3
Ciclofaixa Valdemar Ferreira	Razoável	835	Prioridade 3
Ciclofaixa Vila Prudente - Trecho 1	Razoável	1295	Prioridade 3
Ciclofaixa Xavier de Toledo	Razoável	187	Prioridade 3
Ciclovia Bento Guelfi	Razoável	2959	Prioridade 3
Ciclovia Faria Lima	Razoável	2090	Prioridade 3
Ciclovia Parque Ecológico do Tietê	Razoável	13948	Prioridade 3
Ciclofaixa Custódio de Lima	Razoável	524	Prioridade 3
Ciclofaixa Otacílio Tomanik	Razoável	1823	Prioridade 3
Ciclofaixa Artur de Azevedo	Razoável	2134	Prioridade 3
Ciclofaixa Engenho Novo	Razoável	1033	Prioridade 3
Ciclofaixa Francisco Mesquita	Razoável	1559	Prioridade 3
Ciclofaixa Luís Stamatís	Razoável	2055	Prioridade 3

Ciclofaixa Jardim Helena / São Miguel - Trecho 1	Razoável	3673	Prioridade 3
Ciclofaixa Praça da República/ São Luís	Razoável	370	Prioridade 3
Ciclofaixa Águia de Haia	Razoável	2173	Prioridade 3
Ciclofaixa Juntas Provisórias	Razoável	2229	Prioridade 3
Ciclofaixa Águia de Haia	Razoável	2173	Prioridade 3
Ciclofaixa Balsa	Razoável	1206	Prioridade 3
Ciclofaixa Rafael de Barros	Razoável	947	Prioridade 3
Ciclofaixa Coca / Cava	Razoável	1865	Prioridade 3
Ciclovia Parque Guarapiranga	Razoável	4378	Prioridade 3
Ciclofaixa Fradique Coutinho	Razoável	179	Prioridade 3

Fonte: (Auditoria Cidadã).

Com todas essas infraestruturas listadas acima, temos ao menos 53 km de infraestrutura como prioridade 1 e 2 que deveriam ser priorizadas no calendário de manutenção de 2025.

Ao todo temos o total de 121,26 km de proposta para manutenção, aproximadamente 80% da meta de manutenção para os próximos 4 anos, de acordo com o Programa de Metas 2025-2028.

No **anexo 2** temos algumas fotos extraídas do Google Maps que evidenciam que as infraestruturas realmente necessitam de intervenção.

Além dos 121 km citados acima, devemos considerar vias que atualmente são consideradas boas, mas que com o passar do tempo podem necessitar de algum tipo de manutenção. Com isso, foram listadas abaixo vias que apresentaram trechos pontuais com necessidade de intervenção levando em consideração os dados presentes na auditoria cidadã:

Tabela 2: Proposta de intervenção pontual¹⁰

Infraestrutura	Critério	Extensão (m)
Ciclofaixa Rebouças	Intervenção Pontual	3413
Ciclofaixa Assis Ribeiro - Trecho 3	Intervenção Pontual	1217
Ciclofaixa Tomé de Souza	Intervenção Pontual	1863

¹⁰ As vias classificadas como necessitando de intervenção pontual apresentaram trechos avaliados como em estado **razoável**, **precário** ou **inexistente** em **menos de 30%** de sua extensão total de infraestrutura ciclovária de acordo com a classificação da Auditoria Cidadã.

Ciclofaixa Pedro Bueno	Intervenção Pontual	2845
Ciclofaixa São Miguel	Intervenção Pontual	7280
Ciclofaixa Elba	Intervenção Pontual	2159
Ciclovia Abel Tavares	Intervenção Pontual	2553
Ciclofaixa Maria Luiza Americano	Intervenção Pontual	4015
Ciclofaixa Alberto Cavalcanti	Intervenção Pontual	1041
Ciclofaixa Paulo Andrighetti	Intervenção Pontual	1520
Ciclofaixa Cohab Educandário	Intervenção Pontual	4679
Ciclofaixa Direitos Humanos	Intervenção Pontual	2250
Ciclofaixa Rubens Gomes de Souza	Intervenção Pontual	1073
Ciclovia Escola Politécnica - Trecho 1	Intervenção Pontual	1792
Ciclofaixa Anália Franco	Intervenção Pontual	456
Ciclofaixa Jaguaré - Trecho 1	Intervenção Pontual	4750
Ciclofaixa Luís Carlos Gentile de Laet	Intervenção Pontual	643
Ciclofaixa Miranda de Azevedo	Intervenção Pontual	1534
Ciclofaixa João Ramalho	Intervenção Pontual	2305
Ciclofaixa Viaduto Vinte e Cinco de Março	Intervenção Pontual	1042
Ciclovia São João	Intervenção Pontual	503
Ciclofaixa de Ligação da Ciclopasseira	Intervenção Pontual	1355
Ciclofaixa José Pinheiro Borges - Trecho 1	Intervenção Pontual	1395
Ciclofaixa Francisco de Paula Vicente Azevedo	Intervenção Pontual	1712

Fonte: (Auditoria Cidadã).

Além disso, vias identificadas pela CET e pelo monitoramento do Strava com alto fluxo de ciclistas, para assim elaborar um lista de atenção de vias que necessitam de um monitoramento constante da sua qualidade:

Tabela 3: Proposta de monitoramento por grau de utilização.

Infraestrutura	Critério	Extensão (m)
Ciclovia Bernardino de Campos	Utilização	752
Ciclovia Braz Leme	Utilização	2938
Ciclovia Faria Lima	Utilização	2090
Ciclofaixa de Ligação da Ciclopasseira	Utilização	1335
Ciclovia Faria Lima - Trecho 2	Utilização	11196
Ciclovia Indianópolis	Utilização	3586
Ciclofaixa Jabaquara - Trecho 1	Utilização	3673

Ciclovía Paulista	Utilização	2702
Ciclovía Eliseu de Almeida - Trecho 1	Utilização	2364
Ciclofaixa Ponte Cidade Universitária	Utilização	481
Ciclovía Faria Lima - Conexões	Utilização	5641

Fonte: (Strava Metro; CET).

Assim temos mais 90 km de infraestrutura no radar para futuras intervenções de manutenção, totalizando mais de 210 km de infraestrutura cicloviária que podem ser objetos de intervenção.

Dando continuidade ao cenário apresentado, é importante destacar que estudos sobre a qualidade da infraestrutura cicloviária são frequentemente atualizados, com novas publicações sendo lançadas anualmente. Há a expectativa de que uma nova auditoria seja divulgada ainda em 2025, o que poderá revelar um panorama mais abrangente e atualizado das infraestruturas que demandam intervenção.

Considerando a natureza dinâmica desse contexto, entende-se que o mais adequado, neste momento, é concentrar os esforços nas intervenções de curto prazo. Assim, este projeto prioriza as infraestruturas classificadas com grau de prioridade 1 e 2, que somam cerca de **53 km** — o equivalente a aproximadamente **um terço da meta prevista** no Programa de Metas 2025-2028.

5.2 Fatores necessários para a implementação da solução

Essa proposta de intervenção tem como sugestão de execução de aproximadamente um ano, contemplando objetivos e metas da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) e Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP), considerando os seguintes fatores:

Tabela 4: Fatores de implementação da intervenção.

Tempo	Estima-se um período de 12 meses para a execução total da intervenção, considerando a extensão e complexidade das estruturas envolvidas.
Contexto político-institucional	A iniciativa está alinhada ao Programa de Metas 2025-2028 e à política de incentivo à mobilidade ativa da Prefeitura de São Paulo.
Capacidades	A implementação exige coordenação entre diferentes órgãos

estatais	públicos, especialmente a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT).
Recursos humanos	Serão necessários engenheiros, técnicos em mobilidade, fiscais de obras e equipes operacionais especializadas em infraestrutura ciclovária, além de equipes administrativas para acompanhamento dos processos de contratação e execução.
Aspectos jurídicos e administrativos	A compatibilização com a legislação vigente, a tramitação de processos administrativos e a transparência pública são fatores determinantes para a credibilidade e continuidade do projeto. A ausência de uma licitação vigente pode representar um entrave, sendo necessário priorizar a estruturação de um novo processo licitatório ou a utilização de contratos vigentes por meio de aditivos ou regimes emergenciais.

Fonte: (Autoria Própria, 2025).

Vale destacar que, durante entrevista realizada junto ao corpo técnico que compõe a equipe de planejamento do sistema ciclovário da cidade, foi ressaltado que o contrato atualmente vigente para manutenção da malha ciclovária é o primeiro instrumento contratual com esse escopo na história recente da SMT.

Como ocorre em diversos contratos no setor público, há uma série de desafios operacionais e administrativos ainda em processo de amadurecimento, os quais revelam importantes aprendizados que devem ser incorporados à estruturação de futuros contratos e, conseqüentemente, na continuidade do projeto.

5.3 Processos, atividades, produtos e resultados esperados

Para a implementação da proposta, estão previstas as seguintes **atividades principais**:

- A consolidação e validação da lista de trechos prioritários para manutenção;
- A elaboração e lançamento do processo licitatório, ou, alternativamente, a definição da contratação por meio de contratos vigentes, caso aplicável;
- A execução das obras de manutenção de acordo com o cronograma estabelecido;
- O monitoramento e a avaliação das intervenções realizadas, assegurando a

qualidade técnica das infraestruturas recuperadas.

Como **produtos esperados**, espera-se a recuperação de trechos da infraestrutura cicloviária com condições técnicas adequadas para um uso seguro e confortável dos munícipes.

Entre os **resultados esperados**, destacam-se a melhoria significativa na segurança e conforto dos ciclistas, o consequente aumento da utilização da bicicleta como meio de transporte sustentável e o fortalecimento das políticas e ações de mobilidade ativa na cidade de São Paulo.

5.4 Governança, indicadores e Cronograma

A execução deste projeto de intervenção deverá ser conduzida por meio de um processo estratégico e colaborativo, com a participação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), responsável pela coordenação geral da iniciativa e pela definição das diretrizes estratégicas.

O monitoramento da execução do projeto será contínuo, permitindo o acompanhamento sistemático do progresso das intervenções. Para isso, será utilizado como indicador principal a quantidade de quilômetros de infraestrutura cicloviária com manutenção concluída, possibilitando avaliar, de forma objetiva, o avanço físico das obras em relação ao total previsto.

Atualmente, não dispomos de parâmetros que permitam a definição de um cronograma com precisão, uma vez que a continuidade do projeto depende de uma série de fatores que impactam diretamente nas decisões a serem tomadas. Entre esses fatores, destacam-se a disponibilidade orçamentária, a definição do modelo de contratação, a articulação entre os diferentes órgãos envolvidos e o cenário político-institucional vigente.

No entanto, a seguir, apresentamos uma proposta de cronograma ideal, com base em um cenário favorável, considerando que em 2024 já foi possível executar obras de manutenção com valores semelhantes aos estimados nesta proposta. Essa projeção serve como referência para planejamento, reforçando a viabilidade técnica e financeira da execução das ações no prazo de um ano.

Tabela 5: Cronograma sugerido.

Etapa	Descrição	Prazo estimado
1. Planejamento inicial	Validação dos trechos e compatibilização orçamentária	Mês 1
2. Processo licitatório ou definição contratual	Abertura de licitação ou uso de contratos vigentes	Mês 2 a 5
3. Execução das obras	Execução em frentes simultâneas ou por lote	Mês 6 a 12
4. Monitoramento	Avaliação de resultados e entrega de relatórios	Ação Contínua

Fonte: (Autoria Própria, 2025).

5.5 Recursos necessários

5.5.1 Recursos Humanos

Integração e colaboração entre equipes técnicas da CET e SMT, profissionais de engenharia e fiscalização, além de servidores para tramitação e gestão administrativa do projeto.

5.5.2 Recursos Tecnológicos

Serão necessários sistemas de gestão e monitoramento das obras, preferencialmente por meio de plataformas integradas com toda a PMSP, que permitam acompanhar o andamento das intervenções e garantir maior transparência e eficiência na execução.

Internamente, destaca-se a possibilidade de integrar o monitoramento das obras ao Sistema Municipal de Administração Estratégica (SMAE), já utilizado pela Prefeitura de São Paulo. Ainda assim, é fundamental investir em tecnologias complementares voltadas à análise de dados e à automatização de relatórios, a fim de garantir maior agilidade na tomada de decisão e na fiscalização das ações em campo.

Atualmente, os recursos disponíveis pela SMT são limitados, contando-se com um pacote Office (versão 2007), que não atende às demandas atuais de gestão de projetos e análise de dados. Como alternativa, recomenda-se a adoção do pacote Microsoft 365 e ferramentas modernas como o Power BI. Essas plataformas

permitem a criação de painéis interativos que ampliam a visibilidade das ações adotadas, facilitam a comunicação entre equipes e órgãos de controle e potencializam a capacidade analítica da administração pública.

5.5.3 Financeiros

No que diz respeito aos recursos financeiros, é mensurado com base no custo médio registrado em 2024 para manutenção de infraestrutura cicloviária, o valor de R\$ 458.647,75 por quilômetro e atualização do custo com correção monetária de aproximadamente 7,54%¹¹ a.a., sendo assim o investimento total estimado é de aproximadamente:

R\$ 26.139.469,00 (vinte e seis milhões, cento e trinta e nove mil, quatrocentos e sessenta e nove reais) para execução do projeto de recuperação de 53 km de infraestrutura cicloviária.

Adicionalmente, recomenda-se a modernização das ferramentas tecnológicas utilizadas internamente, com a adoção do pacote Microsoft 365, cujo custo anual parte de **R\$ 400,00** (quatrocentos reais) por usuário. Para funcionalidades avançadas de análise de dados e visualização de indicadores, como aquelas disponíveis na versão Pro do Power BI, estima-se um custo adicional de cerca de **R\$ 1.100,00** (mil e cem reais) por usuário ao ano.

6. Conclusão

A ampliação e qualificação da malha cicloviária de São Paulo são passos essenciais para consolidar um modelo de mobilidade ativa, segura e democrática. Este projeto evidencia que existem avanços recentes e um aumento na utilização de bicicletas como meio de transporte, apesar de lacunas significativas na manutenção da infraestrutura existente.

Ao propor uma intervenção baseada em dados técnicos, uso real da malha e diagnósticos especializados, o trabalho contribui em apresentar uma proposta de intervenção que prioriza trechos com infraestrutura cicloviária inexistente ou precária, mas não apenas responde a uma demanda urgente por segurança e conforto dos ciclistas, como também contribui para o cumprimento das metas

¹¹ Pautado no Índice Nacional de Custo da Construção (INCC), valor referente aos últimos 12 meses.

municipais voltadas à mobilidade sustentável, com subsídios concretos para a gestão pública, fortalecendo a política de mobilidade ativa na cidade.

A adoção das medidas sugeridas pode gerar impactos positivos na segurança dos ciclistas, no estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte e na redução da dependência de veículos motorizados. A expectativa é que, com a implementação das ações recomendadas, a cidade de São Paulo avance na direção de uma cidade mais acessível, resiliente e voltada ao bem-estar coletivo.

Como sugestões futuras, destaca-se a importância de revisar e atualizar este trabalho a partir da publicação de uma nova auditoria cidadã, de modo a garantir a aderência das propostas às condições mais recentes das ciclovias e aos anseios da população.

Além disso, recomenda-se nas futuras revisões do projeto verificar a viabilidade de realizar um levantamento de dados do SP 156 sobre manifestações da população acerca da manutenção de ciclovias e ciclofaixas correlacionando-os com o diagnóstico apresentado.

Adicionalmente, é possível aprofundar a análise em outras variáveis que afastam a população do uso da bicicleta como meio de transporte, tais como a ausência de segurança viária, a falta de conectividade entre trechos cicloviários e fatores socioeconômicos que limitam o acesso e a adesão à mobilidade ativa, considerando por exemplo informações da pesquisa "Características Urbanísticas do Entorno dos Domicílios", realizada pelo Censo Demográfico de 2022.

Referências

CBN. *Ciclistas denunciam condições precárias das ciclovias de São Paulo*. CBN, São Paulo, 24 mar. 2025. Disponível em: <https://cbn.globo.com/sao-paulo/noticia/2025/03/24/ciclistas-reclamam-sobre-falta-de-fiscalizacao-e-reparo-em-ciclovias-de-sao-paulo.ghtml>. Acesso em: 26 mar. 2025.

CICLOCIDADE – ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO. *Auditoria cidadã da estrutura ciclovária de São Paulo – 2022*. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/wp-content/uploads/2022/07/Auditoria-Cidada-Estrutura-Ciclovitaria-SP-2022.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2024.

CICLOCIDADE – ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO. *Plano de monitoramento das viagens de bicicleta em São Paulo*. São Paulo: Ciclocidade, 2023. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/wp-content/uploads/2023/08/plano-monitoramento-viagens-bicicleta-sp-web.pdf>. Acesso em: 27 dez. 2024.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). *Manual de Sinalização Urbana – Volume 13: Espaço Ciclovário*. Disponível em: https://www.cetsp.com.br/media/392076/msuol13_espacociclovuario.pdf. Acesso em: 11 dez. 2024.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). *Mapa de infraestrutura ciclovária*. São Paulo: CET, 2025. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>. Acesso em: 22 mar. 2025.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ/SP. Relatório Síntese – Pesquisa Origem Destino, 2023. Disponível em: https://www.metro.sp.gov.br/pt_BR/pesquisa-od/#:~:text=Realizada%20desde%201967%2C%20a%20Pesquisa,e%2079%20mil%20pessoas%20pesquisadas. Acesso em: 24 mar. 2025.

MALATESTA, M. E. B.. *A bicicleta nas viagens cotidianas do município de São Paulo*. 2021. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

STRAVA. *Metroview*. Disponível em: <https://metroview.strava.com/>. Acesso em: 11 dez. 2024.

MEDIUM. *How representative are Strava bike commuters? Lessons from Santa Clara*. Disponível em: <https://medium.com/strava-metro/how-representative-are-strava-bike-commuters-lessons-from-santa-clara-b84f74d66af0>. Acesso em: 25 mar. 2025.

SÃO PAULO (Município). *Decreto nº 60.448, de 9 de agosto de 2021*. Dispõe sobre a reorganização da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-60448-de-9-de-agosto-de-2021/detalhe>. Acesso em: 11 dez. 2024.

SÃO PAULO (Município). Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. Plano de Ação Climática do Município de São Paulo (PlanClima SP). São Paulo, 1 jul. 2024. Disponível em: https://capital.sp.gov.br/web/meio_ambiente/w/comite_do_clima/284394. Acesso em: 03 abr. 2025.

Anexo 1 - Detalhamento das infraestruturas que passaram por manutenção

Tabela 6: Status de Manutenção de infraestruturas.

Estrutura	Extensão (m)	Classificação de Condição - Ciclocidade	Status em 31/03/2025
Ciclofaixa Agostinho Cantu	882	Razoável	Em Manutenção
Ciclofaixa Aratas	784	Boa	Finalizada
Ciclovía Arena Corinthians	1394	Precária	Em Manutenção
Ciclofaixa Benjamim Constant	230	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Caititu	2059	Boa	Não Iniciadas
Ciclofaixa Camargo	464	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Carioca / Camumu	1197	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Barão da Passagem	1356	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Brás Leme - Ligação	368	Razoável	Não Iniciadas
Ciclofaixa Cambuci	45	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Cecília Lotemberg	2018	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Chácara Santo Antônio	971	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Consolação	373	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Estado (Rua das Figueiras)	26	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa França Pinto	1536	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Jaguará	174	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Jair Ribeiro	1722	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Jardim Helena / São Miguel - T2	1736	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Metalúrgico	2624	Não Classificada	Finalizada
Ciclofaixa Mofarrej	61,3	Razoável	Em Manutenção
Ciclofaixa Nazaré - Trecho 2	347	Precária	Não Iniciadas
Ciclofaixa Nazaré - Trecho 2 (Tachões)	2400	Razoável	Não Iniciadas
Ciclofaixa Parque da Mooca	1446	Inexistente	Finalizada
Ciclofaixa Parque São Rafael	1655	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Passo da Pátria	1604	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Passo da Pátria	161	Inexistente	Finalizada
Ciclofaixa Patriotas	2158	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Santa Eulália	392	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Vila Prudente - T1	1295	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Vila Prudente - T1 Complemento	971	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Vila Prudente - T3	2068	Precária	Finalizada

Ciclofaixa Vinte e Um de Abril	323	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Vinte e Um de Abril	834	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Visconde de Taunay	102	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Visconde de Taunay	871	Precária	Finalizada
Ciclovía Brás Leme	2938	Razoável	Não Iniciadas
Ciclovía e Ciclofaixa Hebe Camargo	3553	Precária	Finalizada
Ciclovía Faria Lima - Trecho 2	4354	Boa	Em Manutenção
Ciclovía Faria Lima - Trecho 2	2405	Razoável	Em Manutenção
Ciclovía Figueira / Rangel	794	Boa	Não Iniciadas
Ciclovía Figueira / Rangel	192	Razoável	Não Iniciadas
Ciclovía Inajar de Souza	5997	Precária	Não Iniciadas
Ciclovía Luís Carlos Berrini	3331	Razoável	Finalizada
Ciclovía Octalles / Zagottis	1123	Boa	Finalizada
Ciclovía Ponte Aricanduva	791	Precária	Finalizada
Ciclovía Santos Dumont - Trecho 1	522	Boa	Finalizada
Ciclovía Sumaré	3245	Razoável	Finalizada
Ciclovía Teotônio Vilela	4105	Razoável	Finalizada
Ciclovía Vd Antártica	1388	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Costa Carvalho	96	Precária	Em Manutenção
Ciclovía Eliseu de Almeida (Parcial)	2363	Boa	Finalizada
Faria Lima - Conexões	1351	Não Classificada	Em Manutenção
Ciclofaixa Gabriel Migliori	1361	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Jabaquara - Trecho 3	627	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Jabaquara - Trechos 1 e 2	4397	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Jacu Pêssego	148,1	Boa	Finalizada
Ciclovía Jaguaré	745	Razoável	Finalizada
Jardim Cordeiro	909	Precária	Finalizada
Ciclofaixa Joaquina Ramalho	627	Boa	Finalizada
Ciclofaixa José Alves Cunha Lima	1309	Não Classificada	Finalizada
Ciclofaixa Manuel da Nóbrega	224	Razoável	Em Manutenção
Ciclofaixa Marquês de São Vicente	4035	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Martiniano de Carvalho	769	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Martiniano de Carvalho 2	1171	Boa	Em Manutenção

Ciclovía Monotrilho Vila Prudente	396	Boa	Não Iniciadas
Nhambiquaras - Jurupis x Acoce x Maracatins (Parcial)	869	Boa	Não Iniciadas
Ciclofaixa Norma Pieruccini Giannotti	909	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Parque Araribá - Trecho 2	842	Precária	Finalizada
Ciclovía Ponte Jânio Quadros	539	Boa	Finalizada
Ciclovía Ponte Vila Guilherme	695	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Praça da República	402	Boa	Não Iniciadas
Ciclofaixa São João	768	Boa	Finalizada
São Miguel	53,5	Razoável	Em Manutenção
Ciclovía Tancredo Neves	2540	Boa	Finalizada
Ciclofaixa Torres de Oliveira	1258	Razoável	Finalizada
Ciclofaixa Vd Nove de Julho	275	Não Classificada	Finalizada
Ciclofaixa Vila Carrão	2120	Precária	Em Manutenção
Ciclofaixa Vitória Speers	1208	Inexistente	Finalizada

Fonte: (Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte).

Anexo 2 - Exemplos da situação das infraestruturas - Via Google Maps

Figura 01 e 02: Fotos da Ciclovía Parque Adutora Rio Claro - Zilda Arns - R. Adutora Rio Claro em março de 2023 (à esquerda), R. Maria Carolina de Jesus em junho de 2024 (à direita).



Fonte: (Google Maps, 2025).

Figura 03 e 04: Fotos da Ciclovía Yate Clube / Represa Guarapiranga - R. Valentim Ramos Delano em abril de 2024.



Fonte: (Google Maps, 2025).

Figura 05 e 06: Fotos da Ciclofaixa Escola Politécnica - Av. Escola Politécnica em maio de 2024).



Fonte: (Google Maps, 2025).

Figura 07 e 08: Foto da Ciclofaixa Corrego do Sape - Av. Waldemar Roberto em junho de 2023 (à esquerda) e Foto da Ciclofaixa Amarilis - Av. Amarilis em fevereiro de 2024 (à direita).



Fonte: (Google Maps, 2025).

Figura 09 e 10: Foto da Ciclofaixa Águia de Haia - Av. Águia de Haia em novembro de 2023 (à esquerda) e Foto da Ciclofaixa Artur de Azevedo - R. Artur de Azevedo em outubro de 2024 (à direita).



Fonte: (Google Maps, 2025).