Perfil do Ciclista Nacional: Tendências e Transformações (2015–2024)

Autor(res)

Nathália Aparecida Bragança Fávaris
Yan Sávio Gomes De Jesus

Categoria do Trabalho

Pós-Graduação

Instituição

UNIVERSIDADE DE CUIABÁ - UNIC

Introdução

O crescimento acelerado das cidades brasileiras nas últimas décadas trouxe desafios relacionados à mobilidade urbana, à poluição e à qualidade de vida da população. Neste contexto, a bicicleta, historicamente associada como um meio transporte popular e de baixo custo, foi incorporada também às práticas de lazer e esporte, ao deslocamento sustentável e às políticas públicas de mobilidade urbana.
Seu uso configura-se como estratégia eficaz para conciliar mobilidade sustentável e qualidade de vida, pois reduz impactos ambientais e favorece hábitos saudáveis. Além de estimular a atividade física, favorece a inclusão social, reduz a dependência do transporte motorizado e fortalece políticas públicas direcionadas à construção de cidades mais equilibradas, acessíveis e orientadas ao bem-estar coletivo.
Estudos recentes indicam que a bicicleta desempenha papel central na mobilidade urbana sustentável no Brasil (Knebel, 2024; Coutinho, 2024; Lauar et al.; 2025). Knebel (2024) demonstra que uso de bicicleta na cidade São Paulo foi associada aos fatores sociodemográficos e da infraestrutura disponível. De modo semelhante, Coutinho (2024) destaca que, mesmo diante da insuficiência de ciclovias em Uberlândia, a bicicleta permanece como alternativa viável e saudável. Assim como, Lauar et al. (2025) destacam que o incentivo ao ciclismo promove inclusão social, a melhoria da qualidade de vida e a mitigação de impactos ambientais, reforçando sua importância na mobilidade urbana.
O perfil do ciclista, contudo, apresenta-se dinâmico, refletindo tanto as transformações sociais e urbanas quanto as demandas por saúde, bem-estar e alternativas ao transporte motorizado. Nesse sentido, a análise da evolução assume sua relevância no âmbito dos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) da ONU, uma vez que fornece subsídios para a promoção da saúde e bem-estar (ODS 3), para implementar políticas públicas de energia limpa e mobilidade sustentável (ODS 7 e 8), para o incentivo à inova

Objetivo

Analisar a evolução do perfil do ciclista brasileiro, destacando as mudanças sociais, econômicas e culturais que influenciaram seus hábitos e motivações.

Material e Métodos

O estudo foi realizado por meio de uma pesquisa descritiva e documental, com abordagem quantitativa, baseada nos resultados das pesquisas nacionais sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro nos anos de 2015, 2018, 2021 e 2024

organizadas pela Transporte Ativo, pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB/UFRJ) e pelo Observatório das Metrópoles.

A análise dos dados foi realizada de forma sistemática, onde foram identificados os padrões e as tendências na evolução do perfil do ciclista brasileiro ao longo dos anos (GIL, 2019). Os padrões e tendências foram organizados de forma comparativa entre os diferentes anos de pesquisa através de características sociodemográficas (idade, gênero, renda, escolaridade), motivações para o uso da bicicleta (transporte, lazer, prática esportiva), frequência e padrões de deslocamento, além de, infraestrutura disponível e da percepção sobre segurança e acessibilidade.

Resultados e Discussão

Os estudos sobre o perfil do ciclista brasileiro apresentam evolução em termos de abrangência, detalhamento e representatividade ao longo das edições (Tabela 1). Em 2015, a pesquisa inicial foram entrevistados 5.012 ciclistas em dez cidades brasileiras. Na edição de 2018, o número de participantes foi ampliado para 7.624, abrangendo 25 cidades no Brasil, além de quatro na Colômbia e três na Argentina. Em 2021, a terceira edição contou com 10.630 ciclistas em 16 cidades brasileiras, enquanto, em 2024, forma entrevistados 11.973 participantes em 18 cidades, garantindo ampla representatividade nacional.

No que se refere a continuidade, quatro cidades participaram de todas as edições (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre); cinco em três edições (Curitiba, Recife, Brasília, Salvador e Fortaleza) e quatro em duas (Goiânia, Campinas, Florianópolis e Vitória). Essa continuidade permite acompanhar de forma sistemática as transformações no perfil sociodemográficas, nos hábitos de deslocamento e na percepção sobre infraestrutura, constituindo base sólida para análises comparativas ao longo do tempo.

O público masculino predomina em relação ao feminina, todavia, o público feminino é crescente alcançando no ano de 2024 32% em relação aos demais anos em trajetos urbanos curtos. A faixa etária com maior público é de 25 a 44 anos (55% a 60%), seguida por jovens de 18 a 24 anos (20% a 22%) e pessoas acima de 45 anos (18% a 20%). Quanto à escolaridade, predominam ciclistas com ensino médio completo e superior, com aumento de pessoas com ensino superior em cidades com melhor infraestrutura. Todavia, a maior parte do público é formada por trabalhadores assalariados e estudantes, com renda heterogênea predominando classes médias, embora pessoas de baixa renda também utilizem a bicicleta, especialmente em cidades menores. De forma geral, o perfil sociodemográfico se diversifica ao longo das edições, refletindo variações de gênero, idade, escolaridade e renda, além da expansão da infraestrutura e políticas públicas de incentivo à mobilidade ativa.

A respeito dos padrões de deslocamento, observa-se que a bicicleta permanece como principal meio de transporte diário, especialmente nos trajetos relacionados a trabalho e estudo, ainda que o uso recreativo e esportivo tenha crescido ao longo do tempo. A frequência e distâncias demonstram a consolidação da bicicleta como alternativa confiável em deslocamentos curtos e médios, motivada por praticidade, economia, saúde e sustentabilidade, o que evidência valorização crescente da mobilidade urbana ativa.

A infraestrutura cicloviária configura-se como fator determinante nas cidades com ciclovias, ciclofaixas e bicicletários protegidos apresentam maior adesão e percepção de segurança. Entretanto, barreiras como tráfego intenso, desrespeito de motoristas e ausência de infraestrutura adequada ainda limitam o uso diário. Embora a percepção de segurança melhora gradualmente, persistem desafios relacionados a conectividade insuficiente da rede cicloviária e necessidade de educação no trânsito permanecem, influenciando frequência e tipo de deslocamento.

Durante a pandemia de COVID-19 (2020–2022), muitos ciclistas evitaram transporte público, aumentando o uso da bicicleta para deslocamentos curtos, lazer e exercícios. Algumas cidades implementaram ciclovias temporárias, evidenciando potencial e limitações da infraestrutura. Esse período reforçou o uso bicicleta como transporte

seguro, saudável e sustentável, consolidando hábitos que persistem após a flexibilização das restrições.
Nesse contexto, destaca-se que a bicicleta não apenas representa um meio de transporte eficiente, mas também um instrumento de promoção da sustentabilidade e da qualidade de vida. Seu uso contribui para a redução da emissão de poluentes, estimula práticas de vida mais saudáveis, favorece a inclusão social e fortalece políticas públicas voltadas para cidades mais equilibradas, acessíveis e ambientalmente responsáveis.

Conclusão

O transporte com o uso da bicicleta afirma-se como componente essencial da mobilidade urbana sustentável, promovendo inclusão, saúde e equilíbrio ambiental, ainda que demande avanços em infraestrutura e segurança para ampliar seu potencial transformador.

Referências

COUTINHO, L. A. Mobilidade urbana: a bicicleta como meio de transporte sustentável na cidade de Uberlândia-MG. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/42249>. Acesso em: 15 set. 2025.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

KNEBEL, M. T. G. Os determinantes do uso da bicicleta como forma de deslocamento na cidade de São Paulo. 2024. Tese (Doutorado em Ciências) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.6.2024.tde-13022025-111518>. Acesso em: 15 set. 2025.

ONU BRASIL. Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Brasília: ONU Brasil, 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 15 set. 2025.

LAUAR, D. P.; SOUZA, M. C.; CABRAL, S. C.; TEIXEIRA, D. A.; POMPERMAYER, R. S.; FERREIRA, J. C. S.; SANTOS, S. M. D. Bicicleta: uma opção alternativa de mobilidade urbana no Brasil. Revista Caderno Pedagógico, Curitiba, v. 22, n. 10, p. 1-19, 2025. DOI: <https://doi.org/10.54033/cadpedv22n10-129>. Acesso em: 15 set. 2025.

TRANSPORTE ATIVO. Perfil do ciclista brasileiro. São Paulo, 2015. Disponível em: <https://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

—. Perfil do ciclista brasileiro 2018. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

—. Perfil do ciclista brasileiro 2021. São Paulo, 2021. Disponível em: <https://ta.org.br/perfil/ciclista21.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

—. Perfil do ciclista brasileiro 2024. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://ta.org.br/perfil/perfil24.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.