



1

2

## Original Article

3

### Areas of protection for competitive cycling: leisure and training

4

TIBÉRIO COSTA JOSÉ MACHADO<sup>1 2</sup>, MAURO MORAES MACÊDO<sup>3</sup>

5

6

<sup>1</sup>Instituto Crescer com Meta, Rio de Janeiro, Brasil;

7

<sup>2</sup>Grupo de Estudos de Direito Desportivo – FND/UFRJ, Brasil;

8

<sup>3</sup>FIEPS- Federação Internacional de Educação Física e Esportiva, Rio de Janeiro, Brasil.

9

10

tiberiojose@gmail.com

11

12

13

### Abstract

14

**Introduction:** The production of implements, objects and tools by man in the search for improving living conditions and facilitating daily activities, made man an inventor of tools to help him in his daily life. In this context, the invention of the bicycle became relevant for urban mobility. It became a leisure instrument and later a sporting aspect in contemporary times, bringing to light numerous traffic accidents, which led to the creation of specific areas for the practice of cycling called APCC – Areas of Protection for Competitive Cycling. **Objective:**

15

The study aimed to present the legal provisions that consecrated the creation of these areas in the city of Rio de Janeiro, together with the presentation of the chosen locations and their peculiarities. **Methods:** Documentary study, focusing on the analysis of the publications that make up the Organic Law of the Municipality of Rio de Janeiro and the Official Gazette of the City - RJ, together with the analysis of the website of the Municipal Department of Sports and Leisure – SMEL. **Results/**

16

**Conclusion:** The results indicated the creation of the APCCs on May 17, 2013, through Bill 248/2013, which designated five areas for this purpose: Parque Radical Deodoro, Parque Madureira, Praia da Reserva, Aterro do Flamengo, Porto Maravilha, with the intention of being controlled spaces for the training of competitive cycling athletes, enabling the development of the sport in the city of Rio de Janeiro, which enjoys the attention of the State for the creation of legislation that meets the desires of this public.

17

**Keywords:** Cycling; Competition; Leisure; Traffic Safety.

18

19

20

21

22

23

24

25

26

35

## Article original

36

### Zones de protection pour le cyclisme de compétition : loisirs et

37

### entraînement

38

#### Abstrait

39 **Introduction:** La production d'outils, d'objets et d'outils par l'homme dans la  
40 recherche d'améliorer les conditions de vie et de favoriser les actions  
41 quotidiennes, a fait de l'homme un inventeur d'outils pour l'aider dans sa vie  
42 quotidienne. Dans ce sillage, l'invention du vélo est devenue pertinente pour la  
43 mobilité urbaine. Il est devenu un outil de loisir puis un aspect sportif à l'époque  
44 contemporaine, mettant en lumière de nombreux accidents de la circulation, ce  
45 qui a conduit à la création d'espaces spécifiques pour le cyclisme appelés  
46 APCC - Aires de Protection du Cyclisme de Compétition. **Objectif:** L'étude avait  
47 pour objectif de présenter les dispositifs juridiques qui ont consacré la création  
48 de ces zones dans la ville de Rio de Janeiro, ainsi que la présentation des  
49 emplacements choisis et de leurs particularités. **Méthodes:** Étude  
50 documentaire, axée sur l'analyse des publications qui composent la loi  
51 organique municipale de la ville de Rio de Janeiro et le Journal officiel de la ville  
52 - RJ, ainsi que sur l'analyse du site Web du Département municipal des sports  
53 et des loisirs - SMEL. **Résultats:** Les résultats ont indiqué la création des  
54 APCC le 17 mai 2013, par le biais du projet de loi 248/2013, qui a désigné cinq  
55 zones à cet effet : Parque Radical Deodoro, Parque Madureira, Praia da  
56 Reserva, Aterro do Flamengo, Porto Maravilha, avec l'intention d'être des  
57 espaces contrôlés pour la formation des athlètes cyclistes de compétition,  
58 permettant le développement du sport dans la ville de Rio de Janeiro, qui  
59 bénéficie de l'attention de l'État pour la création d'une législation qui répond aux  
60 désirs de ce public.

61

62 **Mots-clés:** Cyclisme ; Compétition ; Loisir ; Sécurité routière.

63

64

## Artículo original

65

66

67

### Áreas de protección para el ciclismo de competición: ocio y entrenamiento

68

69

#### Resumen

70

71

72

73

74

75

76

**Introducción:** La producción de implementos, objetos y herramientas por parte del hombre en la búsqueda de mejorar las condiciones de vida y favorecer las acciones cotidianas, convirtió al hombre en inventor de herramientas para ayudarlo en su vida diaria. En este sentido, la invención de la bicicleta adquirió relevancia para la movilidad urbana. Se convirtió en una herramienta de ocio y posteriormente en un aspecto deportivo en la época contemporánea, sacando

77 a la luz numerosos accidentes de tráfico, lo que motivó la creación de zonas  
78 específicas para el ciclismo denominadas APCC – Zonas de Protección del  
79 Ciclismo de Competición. **Objetivo:** El estudio tuvo como objetivo presentar los  
80 dispositivos legales que consagraron la creación de estas áreas en la ciudad de  
81 Río de Janeiro, junto con la presentación de las localidades elegidas y sus  
82 peculiaridades. **Métodos:** Estudio documental, con foco en el análisis de las  
83 publicaciones que componen la Ley Orgánica Municipal del Municipio de Rio de  
84 Janeiro y el Diario Oficial del Municipio – RJ, junto con el análisis del sitio web  
85 de la Secretaría Municipal de Deportes y Ocio – SMEL. **Resultados/  
86 Conclusión:** Los resultados indicaron la creación de las APCCs el 17 de mayo  
87 de 2013, a través del Proyecto de Ley 248/2013, que designó cinco áreas para  
88 tal fin: Parque Radical Deodoro, Parque Madureira, Praia da Reserva, Aterro do  
89 Flamengo, Porto Maravilha, con la intención de ser espacios controlados para  
90 la formación de atletas de ciclismo competitivo, posibilitando el desarrollo de la  
91 modalidad en la ciudad de Rio de Janeiro, que goza de la atención del Estado  
92 para la creación de una legislación que atienda a los deseos de ese público.

93

94 **Palabras clave:** Ciclismo; Competencia: Ocio; Seguridad vial.

95

96

## Artigo Original

97 **Áreas de proteção ao ciclismo de competição: lazer e treinamento**

98 TIBÉRIO COSTA JOSÉ MACHADO<sup>1 2</sup>, MAURO MORAES MACÊDO<sup>3</sup>

99 <sup>1</sup>Instituto Crescer com Meta, Rio de Janeiro, Brasil;

100 <sup>2</sup>Grupo de Estudos de Direito Desportivo – FND/UFRJ, Brasil;

101 <sup>3</sup>FIEPS- Federação Internacional de Educação Física e Esportiva, Rio de Janeiro,  
102 Brasil.

103 tiberiojose@gmail.com

104

105 **Resumo**

106 **Introdução:** A produção de implementos, objetos e ferramentas pelo homem  
107 na busca de melhorar as condições de vida e favorecer ações do cotidiano, fez  
108 do homem um inventor de ferramentas para auxiliá-lo no dia a dia. Nesta  
109 esteira, a invenção da bicicleta tornou-se relevante para a mobilidade urbana.  
110 Tornou-se um instrumento de lazer e posteriormente uma vertente esportiva na  
111 contemporaneidade, trazendo ao lume inúmeros acidentes de trânsito, o que  
112 levou a criação de áreas específicas para a prática do ciclismo nomeadas de  
113 APCC – Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição. **Objetivo:** O estudo  
114 objetivou apresentar os dispositivos legais que consagraram a criação destas  
115 áreas na cidade do Rio de Janeiro, juntamente com a apresentação dos locais  
116 escolhidos e suas peculiaridades. **Métodos:** Estudo do tipo documental,  
117 centrando-se na análise das publicações ocorridas que compõem a Lei  
118 Orgânica Municipal da Cidade do Rio de Janeiro e o Diário Oficial da Cidade-  
119 RJ, juntamente com a análise do site da Secretaria Municipal de Esporte e

[Digite texto]

120 Lazer – SMEL. **Resultados/ Conclusão:** Os resultados apontaram a criação  
121 das APCCs em 17 de maio de 2013, através do Projeto de Lei 248/2013 que  
122 destinou cinco áreas para essa finalidade: Parque Radical Deodoro, Parque  
123 Madureira, Praia da Reserva, Aterro do Flamengo, Porto Maravilha, com a  
124 intenção de serem espaços controlados para o treinamento dos atletas de  
125 ciclismo de competição, possibilitando o desenvolvimento do esporte na cidade  
126 do Rio de Janeiro que goza da atenção do Estado para criação de uma  
127 legislação que atendam os anseios deste público.

128

129 **Palavras-chave:** Ciclismo; Competição: Lazer; Segurança no Trânsito.

130

131

## Introdução

O processo evolutivo é uma característica intrinsecamente humana, que englobou uma gama de alterações anatômicas, fisiológicas, comportamentais, sociais e culturais. A constante busca para criação e aperfeiçoamento de implementos que favorecessem o desenvolvimento da vida humana, isto é, de forma mais confortável e com menor esforço físico, tornou-se uma tônica e condição sine qua non ao longo dos anos, sendo tal habilidade uma dentre os distintos fatores determinantes para diferenciação dos hominídeos dos demais seres vivos (Amboni, 2019). Nesta esteira, Amboni (2019, p. 204) nos ensinou que a produção de implementos, objetos e ferramentas, em outras palavras, meios de melhorar as condições de vida e favorecer a realização de ações do cotidiano, fez do hominídeo um verdadeiro, produtor, inventor e criador de materiais que viraram extensão e parte integrante de seu corpo, assim como descrito a seguir: “No ato de produzir a vida material está o ato de fabricar os meios de produção, o que torna o homem um produtor de ferramentas como extensão do seu corpo, como meio de auxiliá-lo na transformação da natureza”.

Destarte, é nos lícito depreender que diversos inventos surgiram e tornaram-se parte integrante do *modus vivendi* humano, atendendo distintas finalidades e anseios, moldados por cada período vigente. Em que pese a bicicleta, criação que corroborou de forma indubitável para mobilidade humana, é possível discorrer que a mesma representa uma alternativa fidedigna de transporte nos grandes centros urbanos. (Lemos, et. al., 2017). Contudo, Ferrari e Pires (2011) trazem a discussão que em observância a relação existente entre o Homem e a bicicleta na sociedade hodierna, torna-se possível apresentar que tal relação encontra-se majoritariamente pautada no prisma do transporte, ou seja, da mobilidade, porém não podemos deixar padecer na obscuridade a possibilidade de lazer e prática esportiva que podem ser alcançadas através da utilização deste implemento.

Não obstante, De Sá (2014) discorreu que as bicicletas podem apresentar outras formas de relação com o Homem, corroborando com que apresentaram Ferrari e Pires (2011). De acordo com o autor a vertente esportiva possibilitou o desenvolvimento do emprego da bicicleta no âmbito esportivo profissional ou amador, gozando de demasiada aceitação na contemporaneidade. Ainda sobre a relação estabelecida entre o Homem, a bicicleta e a prática esportiva, em decorrência do crescente número de adeptos da modalidade esportiva, juntamente com a insuficiência de locais específicos para o desenvolvimento da modalidade esportiva em questão, é nos lícito depreender que com o passar dos anos tornou-se latente a necessidade de criação de espaços específicos para prática esportiva do Ciclismo e por conseguinte, evitar acidentes de trânsito, sendo estas áreas nomeadas de Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição – APCC (Lima, 2022). Sendo assim, o estudo em tela objetivou apresentar os dispositivos legais que consagraram a criação destas áreas na cidade do Rio de Janeiro, juntamente com a apresentação dos locais escolhidos e suas peculiaridades.

## A Bicicleta e seu surgimento na sociedade humana

A bicicleta é um meio de transporte de extrema versatilidade e ecológico, tendo seu surgimento associado ao século XIX, mais precisamente no ano de 1817 através do modelo chamado de draisiana, inventada pelo alemão Karl von Drais e apresentando como peculiaridade a inexistência de pedais e tendo a madeira como matéria prima. Neste primeiro modelo, o usuário devia mover-se através de impulsos realizados pelos pés em contato com o solo. (Ferraz, 2020).

Já no ano de 1860, os franceses Pierre Michaux e seu filho Ernest Michaux realizaram um aperfeiçoamento crucial a draisiana, adicionando pedais a roda dianteira e desta forma criando o velocípede, sendo um marco de extrema importância. (Marques, 2022).

Em 1876 o engenheiro inglês Henry Lawson desenvolveu um modelo de bicicleta que ficou conhecido por sua segurança e apresentava como características as rodas de tamanho iguais, os pedais conectados a roda traseira, sendo tal mecanismo interligado por correias, ocorrência que melhorou de forma substancial a estabilidade e por conseguinte a segurança dos usuários. (Boos; Pinotti, 2022).

Apesar dos avanços as bicicletas ainda eram restritas, não existiam em grande número para atender a população, sendo algo pouco difundido. No ano de 1888, o escocês John Dunlop aperfeiçoou os inventos anteriores e adicionou pneus pneumáticos, ocorrência que corroborou de forma indubitável para o conforto e estabilidade. Além disso, impulsionada pelos feitos da Revolução Industrial, a produção em massa passou a ser uma tendência, popularizando este objeto entre os distintos segmentos da sociedade. (Andrade; Kravetz; Corrêa, 2022).

## O nascimento do Ciclismo

O ciclismo é uma modalidade esportiva que envolve o Homem e a bicicleta, apresentando demasiado crescimento na sociedade hodierna, sendo desenvolvida de forma profissional ou amadora e gozando de significativo destaque e visibilidade midiática. (Silva; Pereira; Amaral, 2023). Os indícios remetem que as primeiras corridas de bicicleta ocorreram em meados de 1860, juntamente com a inclusão dos pedais na mesma. Uma das primeiras corridas realizadas ocorreu em Paris no ano de 1868, seguida primeira corrida entre cidades, ocorrendo de Paris a Rouen no ano de 1869 e que envolveu um percurso de 123km. (Gomes; Faria; Menezes, 2021).

É oportuno trazer a baila que o ciclismo enquanto modalidade esportiva rapidamente ganhou admiradores, praticantes e observadores, que passaram a admirar o esporte, juntamente com o crescimento da cultura da prática de atividade física em nosso seio social. Como citado anteriormente, a Europa foi o grande palco destes acontecimentos, sendo até mesma incluída no quadro de modalidades esportivas dos jogos olímpicos de Atenas no ano de 1896, na modalidade pista e na modalidade estrada, sendo esta segunda vertente menos constante nas edições olímpicas subsequentes. (Lessa; Silva, 2017).

Ainda de acordo com Lessa e Silva (2017) é possível apresentar que o crescimento do ciclismo enquanto modalidade esportiva é algo inconteste, fato que possibilitou o surgimento de outras vertentes deste esporte como Bicycle Moto Cross - BMX e o ciclismo de montanha, modalidades que também foram

englobadas no quadro olímpico de modalidades esportivas e corroboraram por impulsionar os avanços percebidos neste esporte. Em que pese a República Federativa do Brasil o panorama de crescimento de números de praticante do ciclismo também remete ao crescimento assim como afirmaram Souza Júnior et. al. (2022). Ademais, trouxeram à baila que o crescimento do ciclismo em território brasileiro ocorreu principalmente na década de 80, acontecimento que promoveu um aumento no número de bicicletas, sendo necessárias medidas com a finalidade de salvaguardar este público. (Gimenez; Gimenez, 2015).

### A proteção aos ciclistas e as APCCs

Com o crescimento do ciclismo no território brasileiro, tornou-se necessário a criação de alternativas para proteger este público, para que a respectiva prática pudesse ser desenvolvida com segurança. Tal fato assume significativa importância, já que em nosso país existem taxas elevadas de acidentes de trânsito, principalmente envolvendo os ciclistas. De acordo com Garcia, Freitas e Duarte (2013) é possível entender que o crescimento dos acidentes ocorreu proporcionalmente a utilização das bicicletas pela população em suas infinitas práticas, sendo necessárias medidas de segurança.

Nesta esteira surgem as cicloviárias, sendo estas áreas destinadas a locomoção com bicicletas e sem a presença de veículos com propulsão a motor. Além disso, as cicloviárias, ciclo faixas ou faixa compartilhada apresentam tendência de crescimento tendo impacto positivo, sendo tais medidas elencadas como políticas públicas que proporcionam imensuráveis benefícios que transcendem o cosmo do transporte. Para Dias e Magagnin (2018) a criação destas áreas corroboram por fortalecer o hábito da utilização da bicicleta em suas distintas possibilidades, que englobam desde o transporte, até a prática do lazer e do esporte, além da busca pela manutenção da saúde.

Respeitante a cidade do Rio de Janeiro, é nos lícito apresentar que as cicloviárias apresentam outra funcionalidade que é o desenvolvimento do cicloturismo, que é uma forma de explorar, conhecer e aproveitar os principais pontos da cidade, tendo a bicicleta como meio de locomoção e transporte. (Edra; Costa; Fernandes, 2015).

Ainda sobre a cidade do Rio de Janeiro e o desenvolvimento do ciclismo em duas distintas possibilidades, tornou-se possível a compreensão de que a prática deste esporte na vertente esportiva e com viés competitivo careceu da criação de uma área específica, sendo nomeada de Área de Proteção ao Ciclismo de Competição – APCC. A respectiva iniciativa teve origem através de um caso fatídico, isto é, o atropelamento de um ciclista por um ônibus enquanto o mesmo treinava no ano de 2013, sendo assim idealizado um espaço destinado ao desenvolvimento do ciclismo competitivo em via pública, porém sem a presença de veículos automotores num determinado horário do dia. Desta ideia surgiu a primeira APCC da cidade do Rio de Janeiro, sendo esta nomeada de Pedro Nikolay, localizada no Aterro do Flamengo. (O Globo Rio, 2013).

Sendo assim, o estudo objetiva compreender qual o dispositivo legal que consolida a criação da APCCs na cidade do Rio de Janeiro, juntamente com suas delimitações, além de identificar quais áreas estão ativas ou foram destinadas para tal finalidade.

## Métodos

O estudo em questão optou por empregar como recurso metodológico a pesquisa do tipo documental, notabilizou-se como o tipo de pesquisa que busca responder as questões norteadoras dos estudos, através da análise dos documentos. Cellard (2008, p. 295) nos ensina que:

o documento escrito constitui uma fonte extremamente preciosa para todo pesquisador nas ciências sociais. Ele é, evidentemente, insubstituível em qualquer reconstituição referente a um passado relativamente distante, pois não é raro que ele represente a quase totalidade dos vestígios da atividade humana em determinadas épocas. Além disso, muito freqüentemente, ele permanece como o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente.

Como mencionada acima, os documentos possuem extrema relevância e importância no campo das pesquisas científicas, principalmente pela riqueza e segurança das informações que podem ser obtidas, além de possibilitar uma dimensão temporal e social. (Cellard, 2008).

A busca pelos documentos centrou-se na análise das publicações ocorridas e compõem a Lei Orgânica Municipal da Cidade do Rio de Janeiro e o Diário Oficial da Cidade do Rio de Janeiro, juntamente com a análise do site da Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SMEL

Os resultados provenientes da análise realizada na Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, permitiram inferir que o processo de criação das APCCs teve início em 17 de maio de 2013, através da criação do Projeto de Lei 248/2013 que apresentou como ementa a criação de Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição – APCCS nas Vias Públicas da cidade:

Art. 1º Ficam criadas as Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição – APCCs, no âmbito do Município.

§1º Entende-se como Área de Proteção ao Ciclista de Competição – APCC, para os efeitos desta Lei, o espaço de trechos com um mínimo de mil e quinhentos metros lineares em cada sentido, totalizando uma volta de no mínimo de três mil metros lineares, nos limites do Art. 58 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Serão criadas ao menos, duas APCCs nas seguintes regiões do Município:

I – Zona Oeste;

II – Zona Sul;

III – Grande Tijuca;

IV – Barra da Tijuca e Jacarepaguá;

V – Zona Norte;

VI – Ilha do Governador; e

VII – Grande Bangu.

Parágrafo único. O horário de funcionamento diário das APCCs será das quatro horas às cinco horas e trinta minutos.

Art. 3º O Poder Executivo promoverá campanhas educativas, no sentido de alertar os motoristas para a importância do cumprimento desta Lei.

[Digite texto]

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará em sessenta dias esta Lei, o valor da multa aplicável em razão de seu descumprimento, fixando inclusive a operacionalização da segurança de tráfego.

Não obstante, em 31 de março de 2014 o respectivo Projeto de Lei foi sancionado, originando a Lei 5719, que manteve a redação original.

Sobre as APCCs e seu funcionamento, a cidade do Rio de Janeiro possui cinco áreas que são destinadas a esta finalidade:

**Tabela 1 – O Título deve ser informativo sobre o conteúdo**

Nome	Local	Dimensão
Circuito Ventania	Parque Radical Deodoro	2,4 KM
Circuito Danilo Diver	Parque Madureira	2,6 KM
Circuito Guilherme Paiva	Praia da Reserva	3,7 KM
Circuito Pedro Nikolay	Aterro do Flamengo	7 KM
Circuito Marcos Hama	Porto Maravilha	11 KM

## Discussão

A criação das APCCs na cidade do Rio de Janeiro pelo Poder Público Municipal, vai ao encontro do que está consagrado no Artigo 217 da Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988 e que consagrou o seguinte texto, em que pese ao fomento ao esporte e ao lazer em solo pátrio: “É dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não formais, como direito de cada um.” (Brasil, 1988).

Para Regô (2022) a criação de espaço que possam corroborar para o emprego de medidas alternativas de mobilidade urbana são fundamentais e crescentes na sociedade brasileira, contudo Dias e Magagnin (2016) e GoisJúnior (2013) apresentaram que o ciclismo enquanto modalidade esportiva, apresenta uma tendência crescente na sociedade brasileira, sendo necessária medidas com a finalidade de viabilizar a prática desta modalidade de forma segura.

Ainda em que pese ao crescimento do ciclismo na sociedade brasileira em suas distintas finalidades e possibilidades, Sartori (2021) e Silva, Santos e Decanini (2008) discorreram que a visibilidade alcançada pela respectiva modalidade nos meios de comunicação e redes sociais favoreceu para adesão de novos adeptos e admiradores deste desporto, que possui a sagacidade de unir o lazer, a interação com a natureza, a prática esportiva e os cuidados com a saúde.

A criação das APCCs na cidade do Rio de Janeiro pelo Poder Público Municipal emerge como uma forma indubitável de fomento ao ciclismo competitivo, além de proteger os praticantes desta modalidade esportiva, já que a literatura nos permite inferir que os ciclistas, sobretudo que optam por desempenhar este esporte na vertente competitiva, pelo fato de não utilizarem as ciclovias e desenvolverem sua rotina de treinamentos em ruas e estradas estão mais suscetíveis a acidentes, sendo necessárias medidas para salvaguardar este público, assim como discorreram com maestria Canabarro e Van Der Linden (2019).

Andrade et. al. (2023) trouxe a baila que existem medidas além da criação de áreas específicas com a finalidade de melhorar a segurança dos ciclistas, como melhorar sua identificação e visualização, desta forma sendo esta medida uma alternativa com a finalidade de evitar acidentes com este público, principalmente no período noturno. Além do mais, o respectivo autor mostrou que a segurança é uma preocupação dos praticantes deste esporte, que estão dispostos a buscar e incorporar meios que possam assegurar sua segurança efetiva, assim como ocorre nos casos

[Digite texto]

das APCCs da cidade do Rio de Janeiro que são áreas exclusivas para prática do ciclismo em determinados horários e gozam do apoio dos entes públicos para que esta segurança seja assegurada, assim como previsto na Lei Municipal 5719, de 31 de março de 2014. (Rio de Janeiro, 2014).

## Conclusão

A mobilidade através das bicicletas surge como uma tendência crescente na sociedade contemporânea, sendo algo estimulado por diferentes aspectos como a proteção ambiental ou os cuidados com a saúde, contudo sua utilização deixou de ser algo relacionado apenas a mobilidade do indivíduo para emergir como uma prática esportiva que goza de demasiado apreço, visibilidade e ocupa uma parcela significativa do mercado associada a indústria do esporte, consolidando a modalidade esportiva nomeada de ciclismo e que engloba em seu cosmo diversas possibilidades de prática como o ciclismo indoor, o BMX e o ciclismo em estrada, que notabilizou-se pela realização de provas de distância.

Respeitante à prática do ciclismo em estradas ou ruas, em outras palavras, em áreas onde o acesso não é controlado ou restrito, principalmente quando temos como cenários para prática esportiva os grandes centros urbanos, torna-se latente a necessidade de delimitar a interação entre motoristas e ciclistas, com a finalidade de evitarmos acidentes e desta forma, proporcionar uma prática esportiva segura aos atletas. Nesta esteira, as APCCs surgem como uma alternativa fidedigna que objetiva corroborar na promoção de espaços específicos e controlados para o treinamento dos atletas de ciclismo de competição, possibilitando o desenvolvimento deste esporte que externa sinais irrefutáveis de crescimento em nosso seio social e na cidade do Rio de Janeiro goza da atenção do Poder Público, no que tange a criação de uma legislação específica e que atende os anseios deste público e objetiva resguardar a integridade de todos.

## Referências

Andrade, E. C. L.; Kravetz, M. C.; Corrêa, H. D. G. (2022). Gestão ambiental na utilização de tanque séptico com pneu inservível: uma alternativa para o aproveitamento dos pneus descartados e o tratamento do esgoto doméstico em Santarém – Pará. Científica Digital: São Paulo.

Amboni, V. (2019). Trabalho e educação: o processo da existência humana. *Germinal: marxismo e educação em debate*, Salvador, v. 11, n. 3. p. 203-2012.

Brasil. (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988. Brasília: *Casa Civil*. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acessado em: 06 de março de 2025.

Boos, L. I.; Pinotti, M. A. (2022). Estudo de implantação de Sistema fotovoltaico em estações de manutenção de bicicletas no município de Guabiruba-SC. *Revista da UNIFEBE*, Brusque, v. 1, n. 27.

Canabarro, A. J. M.; Van Der Linden, J. C. S. (2019). Segurança no ciclismo: uma revisão sistemática de literatura da produção brasileira entre 2014 e 2018. *Educação Gráfica*, Bauru, v. 23, n. 2, ago, p. 239-253.

[Digite texto]

Cellard, A. A análise documental. In: Poupart, J.; Deslauriers, J. P.; Groulx, L. H. (2008). A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, Vozes.

De Sá, S. M. N. B. (2014). Sustentabilidade socioambiental através do esporte: no equilíbrio das bicicletas, esportivas e trabalhadores ensejam novo perfil para a mobilidade urbana. In. Sustentabilidade ambiental: estudos jurídicos e sociais. Caxias do Sul-RS: EDUCS.

Dias, V. F. Q.; Magagnin, R. C. (2016). A percepção do ciclista em relação à infraestrutura cicloviária: estudo de caso da ciclofaixa da Avenida Comendador José da Silva Martha em Bauru. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, Tupã, v. 4, n. 7, p. 1-13.

Edra, F. P. M.; Costa, M. L.; Fernandes, T. T. (2015). Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 15 n. 3, p.331-345.

Ferrari, R. D.; Pires, G. L. (2011). Bicicleta, lazer, mobilidade urbana: uma experiência em mídia-educação. Licere, Belo Horizonte, v. 14, n. 4.

Ferraz, S. C. (2020). Direito de Trânsito. Intersaberes: Curitiba.

Garcia, L. P.; Freitas, L. R. S.; Duarte, E. C. (2013). Mortalidade de ciclistas no Brasil: características e tendências no período 2000 – 2010. Revista Brasileira de Epidemiologia, São Paulo, v. 16, n. 4, p. 918-929.

Gimenez, F. A. P.; Gimenez, S. C. (2015). Capital Social e Redes Sociais Empreendedoras na Criação e Crescimento de uma Empresa de Cicloturismo. Revista Turismo em Análise, São Paulo, v. 26, n. 3.

Gois Júnior, E. (2013). O esporte e a modernidade em São Paulo: práticas corporais no fim do século XIX e início do XX. Movimento, Porto Alegre, v. 19, n. 4, out./dez., p. 95-117.

Gomes, O. C.; Faria, B. B.; Menezes, M. S. (2021). Ergonomia, usabilidade e conforto no vestuário feminino ciclista. Projetica, Londrina, v. 12, n. 3.

Lemos, L. L.; Harkot, M. K.; Santoro, P. F.; Ramos, I. B. (2017). Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, v. 16, p. 68-92.

Lessa, P. R.; Silva, M. M. (2017). O Ciclismo de Estrada e a construção de uma cultura nacionalista: um olhar sobre o Tour de France. Movimento, Porto Alegre, v. 23, n. 1, p. 407-418.

Lima, C. R.; Da Silva, J. P. B.; Gomes, M. A.; Ventura, M. M.; Coelho, P. L.; Blasius, R. S. (2022). Acidentes de trânsito envolvendo Ciclistas na Cidade de Palma/TO nos anos de 2019 e 2020. Revista Extensão, Palmas, v. 6, n. 2.

Marques, J. P. A. A. (2022). O Nascimento da Bike City: Como as Cidades se Tem Revolucionado para os Ciclistas Estarem no Topo de Hierarquia do Trânsito – Os Casos de Amsterdã o e de Lisboa. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Dissertação de Mestrado em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território. Disponível em:

[Digite texto]

<https://www.proquest.com/openview/197b5129c825f44744f0d15b1ea89448/1?pg-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>. Acessado em: 25 de fevereiro de 2025.

O Globo Rio (2013). Área para treinamento de ciclistas é inaugurada no Aterro do Flamengo. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/area-para-treinamento-de-ciclistas-inaugurada-no-aterro-do-flamengo-8437849>. Acessado em: 06 de março de 2025.

Rêgo, A. D. (2022). Ciclovias e ciclofaixas na redução dos problemas do trânsito e alternativa sustentável de mobilidade urbana: estudo de caso na cidade de Macapá. *Nature and Conservation*, Aquidabã, v.15, n.3, p.95-104.

Rio de Janeiro. Lei 5.719, DE 31 DE MARÇO DE 2014. Cria Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição – APCCs nas vias públicas e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

Sartori, A. (2021). Ciclismo e cicloturismo em santa catarina (brasil): características, motivações e interesses. *Podium*, São Paulo, v. 10, n. 2, p. 24-53.

Silva, E. A.; Santos, E.; Decanini, M. M. S. (2008). *Revista Brasileira de Cartografia*, Uberlândia, v. 60, n. 04.

Silva, Y. N.; Pereira, I. C. S.; Amaral, C. M. (2023). Patrocínio no ciclismo: Dificuldades e motivações para a prática da modalidade. *Revista de Gestão e Negócios do Esporte*, Limeira, v. 8, n. 2.