

HISTÓRIA DAS CICLOVIAS

Volker Briese

Ciclovias para expansão do tráfego motorizado

Publicado originalmente em alemão:
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Forschungs Dienst Fahrrad - FDF 218 – 28/5/1994
<http://www-2.informatik.umu.se/adfc/fdf/fdf-218.html>



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

FDF
archiv

[Até 1999, o Serviço de Pesquisa sobre Bicicleta (FDF) do ADFC publicou textos quinzenais sobre questões de trânsito e política cicloviária. Tilman Bracher, Mattias Doffing e Elmar Steinbach gentilmente disponibilizaram estes textos na Internet. O FDF foi encerrado em meados de 1999, sendo substituído pelos "Bicycle Research Reports", cujo acesso pode ser obtido na página da Federação Europeia de Ciclistas, em <http://www.ecf.com>]

Tradução para o inglês: Galway Cycling Campaign
http://www.eirbyte.com/gcc/info/vbriese_abstract.html
[transcrito abaixo]



Traduzido e editado para o português por Denir Mendes Miranda
para a ONG Transporte Ativo: <http://www.ta.org.br>
novembro de 2005



Pontos chaves: No início século vinte, as primeiras ciclovias foram construídas para o conforto dos ciclistas. Desde o final da década de 1920, ciclovias têm sido reivindicadas e promovidas como pré-requisito para a expansão do tráfego motorizado. A partir já dos anos 30, os ciclistas foram forçados a usar ciclovias, com a alegação de ser para a própria segurança deles.

Índice principal: Volker Briese pesquisou a revista industrial *Radmarkt* [Mercado da Bicicleta], que vem sendo publicada desde 1886, e compilou a história das ciclovias na Alemanha até 1940. No século dezanove, as pessoas começaram a exigir ciclovias porque as ruas sem pavimentação ou pavimentadas com pedras grandes eram claramente inapropriadas para andar de bicicleta.

As primeiras vias especiais construídas para ciclistas não seguiram diretrizes padronizadas ou especificações do governo. Em Bremem, Hamburgo e Lüneburg estas vias eram inicialmente seções da rua que foram melhoradas para os ciclistas. Nos arredores de Hanover e Magdeburg, as ciclovias eram usadas para o ciclismo recreacional e para fazer excursões. Estas ciclovias foram construídas graças a iniciativas próprias de clubes de ciclismo ou como facilidades providenciadas pelo município.

Entre 1926 e 1928, fortes demandas foram feitas para remover os ciclistas das ruas por meio da construção de ciclovias. A primeira "bíblia" da construção de ciclovias, *Der Radfahrverkehr. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und die Anlage von Radfahrwegen* [Tráfego Cicloviário: seu significado econômico e a construção de ciclovias], foi publicada em 1926, pelo Dr. Henneking, Oficial da Construção Urbana da cidade de Magdeburg. Isto deu origem ao desenvolvimento das "diretrizes para a criação de ciclovias" pelo *Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA)* [Grupo de Estudo

para a Construção de Ruas para Automóveis], em 1927. A partir desta época - ao contrário, por exemplo, da Inglaterra - a construção de ciclovias intensificou-se na Alemanha, de modo que os ciclistas finalmente "saíssem das ruas".

No período do regime nazista, a construção de ciclovias tornou-se integrada à propaganda do Estado e do Partido como um pré-requisito importante para o progresso do tráfego motorizado. A construção de ciclovias foi apoiada pelo *Nationalsozialistische Kraftfahrer-Korps (NSKK)* [Corporação Nacional-socialista dos Motoristas] e pelo *Der Deutsche Automobil-Club (DDAC)* [Automóvel Clube Alemão].

No *Reichs-Straßen-Verkehrs-Ordnung (RStVO)* "Regulamento do Tráfego nas Ruas do Reich", introduzido em 1º de outubro de 1934, o direito dos ciclistas, cavaleiros e pedestres de usarem as ruas foi consideravelmente restringido. "Se uma rua é destinada a um tipo particular de tráfego (calçadas, ciclovias, pista para cavalos), então este tráfego fica restrito àquela parte da rua atribuída a ele."

O uso compulsório de ciclovias foi a principal norma disciplinar enfrentada pelos ciclistas, embora na década de 1930 eles tivessem clara maioria sobre o tráfego motorizado, com uma relação de 20 bicicletas para 3 automóveis. Podemos concluir pela intensa propaganda havida de 1934 em diante, a respeito do uso compulsório das ciclovias, que os ciclistas não estavam felizes com as recentes ciclovias, de má qualidade e mal aplainadas, e preferiam usar as ruas principais. Enquanto as *autobahns* do Reich eram comemoradas como "as ruas de Adolf Hitler", as ciclovias eram chamadas de "ruas do pequeno homem".

"Deixe-nos mostrar (durante os jogos olímpicos de 1936) aos estrangeiros maravilhados a prova de uma Alemanha promissora; uma Alemanha onde o motorista tem acesso seguro e livre de bicicletas não somente nas *autobahns*, mas em todas as ruas".



Em 1935, a revista *Radmarkt* apresentou esta ciclovia feita com blocos de madeira como o mais recente progresso na cidade de Berlim.

Fonte:
<http://myhome.iolfree.ie/~hardshell/bo/bike/weg3.html>

Volker Briese publicou os seguintes artigos: "Construção de ciclovia antes da Segunda Guerra Mundial – de volta para o futuro" em: Radmarkt, 5/1993; "Ciclovias, ópio para o ciclista", em Radfahren, 1/1994; "Ciclovias. As associações de automóvel determinam a política da bicicleta", em: Radfahren, 2/1994.



FDF 218 - 28.05.1994

VOLKER BRIESE: HISTORY OF CYCLE TRACKS

Cycle tracks for the expansion of motorised traffic

Key points: At the start of the twentieth century the first cycle tracks were constructed for the comfort of cyclists. Since the end of the 1920s, cycle tracks have been required and promoted as a prerequisite for the expansion of motorised traffic. It was only in the 1930s that cyclists were forced to use cycle tracks, allegedly for their own safety.

Main content: Volker Briese has reviewed the industry newspaper "Radmarkt" (Bicycle Market), that has been published since 1886, and has compiled the history of cycle tracks in Germany up until 1940. In the nineteenth century people began to demand cycle tracks because the unpaved roads and roadways paved with large stones were clearly unsuitable for cycling.

The first special tracks that were constructed for cyclists did not follow standardised guidelines or state specifications.

In Bremen, Hamburg and Luneburg these tracks were initially sections of the roadway that had been improved for cyclists. In the environs of Hanover and Magdeburg the tracks were for the purpose of recreational cycling and for making excursions. These were constructed thanks to the self-help initiatives of cycling clubs or as municipally provided facilities.

Between 1926 and 1928 firm demands were made to remove cyclists from the roadways through the construction of cycle tracks. The first bible of cycle track construction, "The economic significance of cycle traffic and the construction of cycle tracks," was published by Dr. Henneking in 1926. This brought about the development of the "Guidelines for creation of cycle tracks" by the Study Group for the Construction of Roads for Automobiles in 1927. In contrast to the example of England, from this time the construction of cycle tracks intensified in Germany, so that cyclists finally come "off the streets"

In the National Socialist era cycle-track construction became integrated into state and party propaganda as an important pre-requisite for the furtherance of motorised traffic. The construction of cycle tracks was supported by the National Socialist Motorist Corps (NSKK) and the German Automobile Club (DDAC).

In the "Road Traffic Regulation of the Reich" (RStVO) introduced on October 1, 1934, the rights of cyclists, equestrians and pedestrians to use streets were considerably restricted. "Where a road is assigned to a particular type of traffic (Footpaths, Cycle Track, Bridle paths), then this traffic is restricted to that part of the road assigned to it."

Compulsory cycle track use was the main disciplinary instrument faced by cyclists, although in the 1930s, with a ratio of 20:3, they still had a clear majority over motorised traffic. We can conclude from the intense propaganda surrounding the compulsory use of cycle-tracks from 1934 onwards that the cyclists were not happy with

the new narrow, inexpensive and poorly surfaced cycle tracks and preferred to use the main roadways instead. While the Reich's Autobahns were being celebrated as "Adolf Hitler's roads" the cycle tracks were being termed "the roads of the little man". "Let us show the marvelling foreigners (during the forthcoming Olympic Games 1936) proof of an up-and-coming Germany; a Germany where the motorist has bicycle-free and safe access not only to the autobahns but to all roads".

V. Briese: "Cycle track construction before the second world war - back to the future", in: Radmarkt 5/1993. "Cycle tracks, Opium for the cyclist", in Radfahren 1/1994. "Cycle tracks. Automobile associations determine bicycle policy", in: Radfahren 2/1994.

Address: Prof. Dr. Volker Briese, Elser Kirchstr. 39, 33106 Paderborn; Tel. 0521-69450.

<http://www-2.informatik.umu.se/adfc/fdf/fdf-218.html>

(Translated by Shane Foran Jan 2004 with some help from friends in Germany)

Until 1999, the ADFC's Bicycle Research Service published reports on traffic issues and cycle politics on a fortnightly basis. Many thanks to Tilman Bracher, Mattias Doffing and to Elmar Steinbach, who have published these reports on the Internet.

The Bicycle Research Service was discontinued mid-1999. It was superseded by the Bicycle Research Reports which can be subscribed from the ECF (www.ecf.com).
European Cyclists' Federation ECF - Rue de Londres 15 (b 3) - B-1050 Brussels - Phone: +32-2-512 98 27 - Fax: +32-2-511 52 24, e-mail: office@ecf.com
