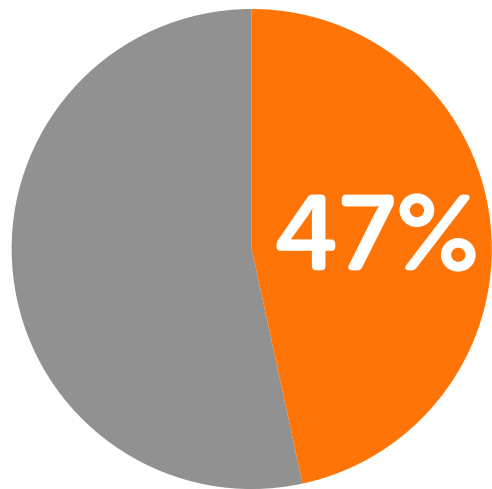
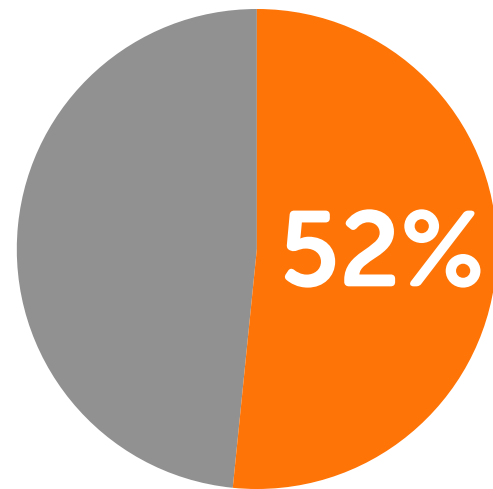


DADOS & ESTATÍSTICAS
CIDADES, URBANIZAÇÃO
E MERCADO IMOBILIÁRIO

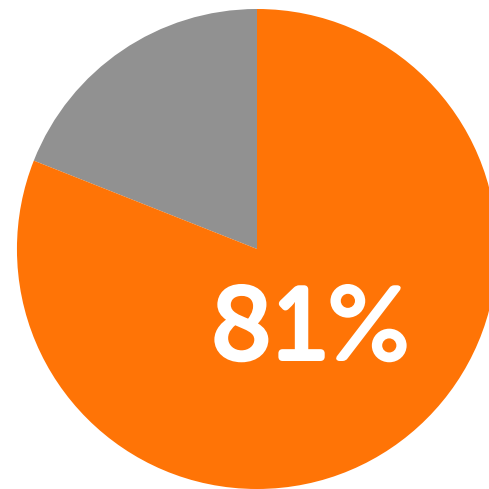
POPULAÇÃO URBANA x POPULAÇÃO RURAL



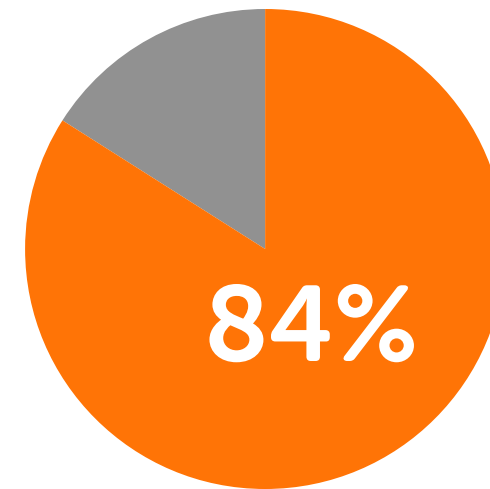
MUNDO
2000



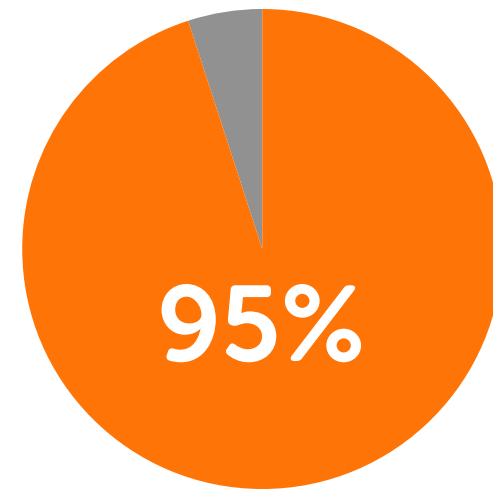
MUNDO
2010



BRASIL
2000



BRASIL
2010



SÃO PAULO
2010



SÃO PAULO

6ª cidade mais populosa do mundo:
11.891.876

5ª maior aglomeração mundial
19.649.000

Densidade Demográfica
160,46 hab./km²
3ª maior do país

10ª Cidade mais cara do mundo
(Exame)

6ª Cidade com melhor qualidade de vida da Am Lat

Uma pesquisa publicada ontem pela Associação de Investidores Estrangeiros no Setor Imobiliário (Afire, sigla em inglês), apontou ainda **São Paulo como a quarta cidade mais atraente para aplicações em imóveis entre as grandes metrópoles internacionais no ano.**

O boom brasileiro no setor da construção fez do País passar a atrair um interesse global. O grande destaque é a cidade de São Paulo. No ranking elaborado no ano passado, a capital paulista era a 26.^a na lista de prioridades de investidores estrangeiros.

Na classificação de ontem, subiu para a quarta posição. O local preferido de investidores em 2012 será Nova York, seguido por Londres e Washington. São Paulo superou a cidade de Frankfurt e todas as capitais de países da zona do euro e das economias dos Brics.

O Brasil tem o mercado imobiliário mais efervescente do mundo, segundo apontou uma pesquisa da consultoria imobiliária Knight Frank.

O Global House Price Index, índice de preços imobiliários no mundo produzido pela empresa, apontou que os preços no Brasil subiram 15,2% nos 12 meses até o terceiro trimestre do ano, maior alta global. Em seguida, ficaram os mercados de Hong Kong, com alta de 14,2% nos preços, e Turquia, com valorização de 11,5% nos imóveis.

Confira o ranking da Knight Frank, organizado pelos dados em 12 meses.

| Colocação | País | Variação nos preços em 12 meses | Variação nos preços em 6 meses | Variação nos preços em 3 meses |
|-----------|-----------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 1º | Brasil | 15.2% | 6.3% | 3.0% |
| 2º | Hong Kong | 14.2% | 14.1% | 4.5% |
| 3º | Turquia | 11.5% | 6.9% | 3.5% |
| 4º | Rússia | 10.7% | 5.6% | 2.4% |
| 5º | *Colômbia | 10.5% | 5.7% | 4.9% |
| 6º | Áustria | 10.1% | 0.2% | 0.7% |
| 7º | China | 7.7% | 12.8% | 4.6% |
| 8º | Malásia | 7.3% | 1.3% | -1.8% |
| 9º | Noruega | 7.0% | 3.8% | 0.6% |
| 10º | Islândia | 6.6% | 3.8% | 0.7% |

Venda de imóveis em SP cresce 45% em 2013.

Até o oitavo mês deste ano foram lançadas 18.261 unidades, aumento de 39,1% ante mesmo período de 2012.

Também foi registrada uma alta no número de lançamentos. Segundo dados da Embraesp (Empresa Brasileira de Estudo de Patrimônio), até o oitavo mês deste ano foram lançadas 18.261 unidades, aumento de 39,1% ante mesmo período de 2012, quando foram inaugurados 13.127 imóveis.

Cinco distritos da cidade foram responsáveis por 32% do total de lançamentos do acumulado do ano. Dentre eles, a Barra Funda concentrou o maior número de unidades lançadas (1.533), seguida pela Vila Andrade, com 1.198 unidades, Vila Prudente, com 1.125, Itaim Bibi, com 1.109, e Lapa, que teve 927 novas unidades.

Valor médio do m² no Brasil: R\$5.100

Valor do m² mais caro: R\$15.000
(Jardim Paulista, em São Paulo)

Santíssima Trindade da valorização imobiliária:
metrô, parque e shopping.

GRANDES TEMAS SOBRE A VIDA NAS CIDADES

Pensando que, de acordo com a ONU, **até 2020 90% da população do Brasil e América Latina viverá em contextos urbanos**, tais mudanças deverão girar em torno de temas derivados da interação entre pessoas e cidades. Mobilidade, acesso, convivência, entretenimento coletivo e outros assuntos relacionados serão grandes oportunidades.

URBANISMO E PLANEJAMENTO



Snips Rand Hindi é uma startup que usa Big Data para analisar padrões de uma cidade e prever problemas estruturais - o resultado são apps que ajudam os cidadãos a evitar congestionamentos ou saber se terão lugar para sentar no metrô.

FELICIDADE E BEM ESTAR



A seguir, alguns trechos da entrevista com Jan Gehl para a Revista Vida Simples em Julho/2011.

Jan Gehl: arquiteto especialista em criar cidades melhores. Ele foi responsável por mudar a cara de Copenhague, nos anos 1960. Para ele, as cidades têm solução e dá a receita: pensar, em primeiro lugar, nas pessoas.

"Você já notou que sabemos tudo sobre o habitat ideal dos gorilas, girafas, leões, mas nada sobre o Homo sapiens?" Qual o lugar ideal para essa espécie viver? Infelizmente, sabemos muito pouco. Boa parte dos profissionais que definem o futuro de uma cidade, os arquitetos, urbanistas e políticos, estão preocupados com outras coisas. Eles querem melhorar o trânsito, criar "skylines", monumentos, pontes, mas nenhum deles tem na agenda o item "criar uma cidade melhor para as pessoas viverem"."

Jan Gehl

E qual seria o lugar ideal para o homem viver?

“Certamente não é uma cidade em que se precise passar três horas por dia dentro de um carro preso no congestionamento.”

Jan Gehl

“O congestionamento é, sem dúvida, um dos maiores problemas das grandes cidades do mundo.”

Jan Gehl

“A chave para integrar a bicicleta à mobilidade urbana de uma cidade muito grande é não pressupor que as pessoas vão fazer todo o trajeto pedalando. Pedalar 20 quilômetros pode ser ok para quem é jovem e tem condicionamento físico, mas certamente não é uma prática para todos. Então **a bicicleta precisa estar integrada a outros meios de transporte.** Bicletários deveriam existir na maioria absoluta dos pontos de ônibus, trens e metrô, para que as pessoas possam fazer parte do trajeto pedalando e parte de metrô, por exemplo.”

Jan Gehl

“Se você, por exemplo, perguntar a uma criança o que ela quer de natal, ela vai te responder uma lista de coisas que já conhece. Uma criança nunca pediria algo de que nunca ouviu falar. O mesmo vale para as demandas das pessoas em relação às cidades. **É fundamental que haja informação sobre como uma cidade pode ser melhor para que a sociedade exija as coisas certas.** Enquanto exigirem mais ruas para dirigirem seus carros, as cidades vão continuar crescendo do jeito errado. Quando passarem a exigir mais liberdade de locomoção, daí o governo terá que fazer algo a respeito. Em Copenhague foi assim.”

Jan Gehl

“Planejamento urbano não garante a felicidade. **Mas mau planejamento urbano definitivamente impede a felicidade.** A pior coisa para a felicidade das pessoas é perder tempo paradas no congestionamento.”

Jan Gehl



Em Copenhague, 93% estão satisfeitos com a cidade

Segundo pesquisa conduzida pelo Urban Design Department, um departamento da prefeitura que cuida do bem-estar das pessoas.

Os 50 países onde as pessoas são mais felizes, segundo a ONU

Ranking de "felicidade" mundial divulgado pela agência de desenvolvimento social da ONU mostra os países onde as pessoas são mais felizes; o Brasil está na lista.

Os países mais felizes estão também nos rankings de países com maior IDH e maior renda per capita.

| | |
|----|-----------|
| 1 | Dinamarca |
| 2 | Noruega |
| 3 | Suíça |
| 4 | Holanda |
| 5 | Suécia |
| 6 | Canadá |
| 7 | Finlândia |
| 8 | Áustria |
| 9 | Islândia |
| 10 | Austrália |

| | |
|----|-----------------|
| 11 | Israel |
| 12 | Costa Rica |
| 13 | Nova Zelândia |
| 14 | Emirados Árabes |
| 15 | Panamá |
| 16 | México |
| 17 | EUA |
| 18 | Irlanda |
| 19 | Luxemburgo |
| 20 | Venezuela |

| | |
|-----------|---------------|
| 21 | Bélgica |
| 22 | Reino Unido |
| 23 | Omã |
| 24 | Brasil |
| 25 | França |
| 26 | Alemanha |
| 27 | Qatar |
| 28 | Chile |
| 29 | Argentina |
| 30 | Singapura |

| | |
|----|--------------------|
| 31 | Trinidade e Tobago |
| 32 | Kuwait |
| 33 | Arábia Saudita |
| 34 | Chipre |
| 35 | Colômbia |
| 36 | Tailândia |
| 37 | Uruguai |
| 38 | Espanha |
| 39 | República Tcheca |
| 40 | Suriname |

| | |
|----|---------------|
| 41 | Coreia do Sul |
| 42 | Taiwan |
| 43 | Japão |
| 44 | Eslovênia |
| 45 | Itália |
| 46 | Eslováquia |
| 47 | Guatemala |
| 48 | Malta |
| 49 | Equador |
| 50 | Bolívia |

NOVA DINÂMICA DAS CIDADES

O número de pessoas que vivem sozinhas cresceu 80% nos últimos anos. Elas frequentam mais bares, restaurantes e espaços públicos e estão ajudando a revitalizar a vida urbana.

Pouco a pouco, vemos emergir um mindset community-centered: interações/ações que visam melhorar a convivência das pessoas no ambiente urbano. **Essa mentalidade coloca no centro um grupo de pessoas com afinidades semelhantes, unidas por ferramentas para que possam melhorar as relações das pessoas entre si e com seu entorno.**

MOBILIDADE



A seguir, alguns trechos da entrevista com Enrique Peñalosa para a Folha de São Paulo em 02/10/2013.

Enrique Peñalosa é ex-prefeito de Bogotá (1998 a 2001) e responsável por implementar o amplo sistema de corredores de ônibus da capital colombiana há mais de uma década. Atualmente é consultor nas áreas de trânsito e de urbanismo e pré-candidato do Aliança Verde à presidência da Colômbia.

“O transporte é diferente de todos os demais desafios que temos na nossa sociedade. Diferentemente da saúde ou da educação, tende a piorar à medida que nos tornamos mais ricos. Se amanhã São Paulo exibir o dobro da renda per capita atual, haverá melhora nesses itens, mas o transporte vai ser pior, a não ser que mudemos de modelo.”

Enrique Peñalosa

"Quando um ônibus passa ao lado de carros engarrafados, temos um símbolo de democracia. O interesse coletivo está acima do particular"

Enrique Peñalosa

"Podem fazer mais duas ou três linhas de metrô, e não vai consertar o trânsito, pode-se fazer mais vias, e não vai consertar. Os ônibus com faixa exclusiva e os metrôs podem consertar o problema da mobilidade, mas não dão jeito no trânsito. **A única maneira de dar um jeito no trânsito é com restrições ao uso dos carros.**"

Enrique Peñalosa

"O aumento da passagem em SP foi o estopim das manifestações de massa de junho, e uma proposta central foi a gratuidade do transporte. O sr. acha viável?"

É interessante que os protestos surjam ao redor da mobilidade porque a mobilidade é uma nova expressão de liberdade. Tem a ver com equidade."

Enrique Peñalosa



A seguir, alguns trechos da entrevista com o urbanista alemão Martin Gegner para a Revista Galileu em Julho/2013.

"É preciso questionar o conceito de automóvel privado."

Martin Gegner

O que piora a mobilidade urbana em São Paulo?

“A preferência pelo transporte individual privado nas últimas décadas e especialmente nos últimos anos. É óbvio que a cidade não comporta mais crescimento da frota de automóveis. Construir novas faixas nas marginais não resolve nada neste sentido. **É preciso uma política drástica e corajosa para sair do colapso no trânsito de São Paulo.**”

Martin Gegner

“Não era de surpreender que as manifestações começassem por causa da mobilidade urbana, pois ela apresenta muitos aspectos da injustiça social no Brasil. **E infelizmente o Brasil perdeu a oportunidade de melhorar sua infraestrutura do transporte urbano com a Copa 2014.** Desse modo ligam-se dois grandes temas dos protestos: o grande gasto do dinheiro público com a Copa e o não investimento desse dinheiro no transporte público precário e de má qualidade.”

Martin Gegner

TECNOLOGIA A FAVOR DA MOBILIDADE

"Construir uma metrópole conectada é o desafio do nosso tempo"

Scott McQuire, da Universidade de Melbourne (Austrália) e do italiano Massimo Canevacci. Os pesquisadores discutiram as transformações urbanas em um encontro da Universidade de São Paulo (USP).

"Google Street View, começou com imagens de cinco cidades e agora faz parte da transformação do espaço público. Hoje, as pessoas o usam para planejar viagens e ver o local para onde vão antes de sair de casa"

Scott McQuire, da Universidade de Melbourne (Austrália) e do italiano Massimo Canevacci. Os pesquisadores discutiram as transformações urbanas em um encontro da Universidade de São Paulo (USP).

**Mobilidade urbana: como apps
estão transformando o trânsito**



Waze

Recém adquirido pelo Google, o Waze é sem dúvida alguma o mais completo e conhecido aplicativo para ajudar motoristas de todo o mundo. Usando mapas e sistema de navegação via GPS, o app conta com a ajuda de mais de 50 milhões de usuários nos mais diversos países para fornecer informação sobre congestionamentos, rotas alternativas, radares e até mesmo blitzes policiais.

É a partir das informações trazidas pelos usuários da comunidade que as rotas são criadas, podendo ser alteradas em tempo real, procurando deixar motoristas longe de acidentes, congestionamentos e até mesmo manifestações na pista. O Waze traz ainda dados sobre postos de gasolina no caminho e, integrado ao Facebook, pode enviar mensagens para amigos com o tempo estimado de chegada até o destino.



Taxijá

Cansado de procurar um ponto de táxi ou aguardar pendurado ao telefone para solicitar um carro? Aplicativos como o Taxijá buscam automatizar a chamada de um táxi utilizando a localização do passageiro e do motorista. Ao solicitar um táxi você tem acesso à localização dos carros que estão mais perto, sendo possível ter acesso a dados como disponibilidade de pagamento por cartão, review das condições do carro e da simpatia do condutor. Basta então escolher chamar qual deles prefere para que o taxista receba imediatamente uma notificação no smartphone e se dirija até o local em que você está.

Além de ser muito mais prático do que buscar um táxi livre nas ruas ou ligar para a central, aplicativos como esse acabam criando uma comunidade em que é possível ler dicas e avaliações sobre o serviço.

Moovit



Depender de tabelas com horários de ônibus não é mais uma realidade para os donos de smartphone. Basta uma conexão com a internet para ter acesso à localização de um veículo em tempo real, bem como horário estimado de chegada ao ponto e as melhores rotas para ir de um local a outro. Em parceria com a prefeitura e os órgãos responsáveis pelo transporte coletivo, apps como o Moovit têm se transformado em companheiros essenciais para quem depende de ônibus e metrô nas grandes cidades.

Presente em lugares como Nova Iorque, Los Angeles e Roma, o Moovit chegou a sete cidades brasileiras - entre elas Curitiba. Utilizando dados cedidos pela própria URBS, o aplicativo conta ainda com os dados adicionados pela comunidade de usuários, transformando a experiência do transporte coletivo em algo muito mais seguro e completo.

Com o auxílio do Moovit, os cerca de 250mil usuários brasileiros do app não ficam mais esperando o ônibus no ponto e podem chegar exatamente na hora em que o veículo estiver passando. Além disso, é possível avaliar o desempenho do motorista e as próprias condições do ônibus, bem como avisar se o coletivo estiver lotado demais, deixando dicas aos demais passageiros.

Os apps finalistas do concurso App My City pensam em como melhorar a vida dos milhões de pessoas que vivem nas megacidades.

Colab

(Recife, Brasil)

O aplicativo vencedor do concurso tem uma proposta relativamente simples: **conectar pessoas com um interesse em comum em sua cidade**. Ele cria, então, redes sociais para incentivar um melhor exercício da cidadania.

A plataforma funciona baseada em um tripé de ações, chamadas de “Fiscalize”, “Proponha” e “Avalie”. Na primeira, a pessoa encontra um problema da cidade e faz um relato, colocando sua geolocalização e tirando uma foto. Na segunda, ela pode interagir com outros relatos, compartilhando-os, propondo alterações em seus textos ou endossando o pedido de mudança. E na terceira cabe ao cidadão avaliar algum tipo de serviço público.

PublicStuff

(Nova York, EUA)

O app finalista tem uma proposta semelhante ao brasileiro, mas procura estabelecer uma relação mais profunda entre os cidadãos e o poder público. A intenção é que a **interação entre as duas partes construa uma cidade mais colaborativa, sustentável e prazerosa.**

Além da interação via site ou aplicativo, o PublicStuff tem um projeto interessante de uso do twitter. Se alguém escreve uma frase da rede social com a hashtag #civicidea automaticamente os programadores colocam a ideia ou o relato dentro do aplicativo, onde ele será encaminhado para a organização governamental mais respectiva.

BuzzJourney

(Kfar-Saba, Israel)

De forma diferente dos outros dois, o aplicativo israelense tem como objetivo um problema específico da vida nas megacidades, o transporte. o outro finalista do concurso **reúne em mapas interativos todas as rotas, caminhos e horários possíveis, atualizados em tempo real**, que uma pessoa pode fazer ao se deslocar pela cidade.

Um aspecto interessante do aplicativo é seu sistema de caronas compartilhadas. Os usuários dizem qual o trajeto que vão fazer e se estão oferecendo ou precisando de uma carona. Motorista e passageiro se localizam em um mapa interativo e combinam o ponto de encontro e a corrida.

OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

“O espaço público nas grandes cidades brasileiras é uma esfera problemática. Infelizmente para muitas pessoas significa uma área de medo. A classe média prefere espaços privados como clubes e condomínios e espaços semi-privados como shopping centers. A ideia do espaço público é que se trata de um espaço livre para todo mundo sem segregação por poder econômico. Nas cidades brasileiras só existem poucos espaços públicos neste sentido. O espaço público típico brasileiro é a praia. Assim, as cidades fora do litoral sofrem mais da falta de espaço público.”

Martin Gegner

Centro de São Paulo terá wifi grátis

A prefeitura de São Paulo vai construir redes de internet sem fio no centro da cidade para oferecer acesso público e gratuito. O Pátio do Colégio, o vale do Anhangabaú e a praça Roosevelt estão na lista das primeiras áreas públicas que terão internet sem fio.

A criação de 42 áreas de Wi-fi em São Paulo é uma das metas do prefeito da cidade Fernando Haddad (PT). A prefeitura fará uma licitação para criar pontos de acesso grátis em 120 locais. As regiões do centro e oito praças da cidade funcionarão como rede piloto.



Festival Baixo Centro

O **BaixoCentro** é um festival de rua colaborativo, horizontal, independente e autogestionado realizado por uma rede aberta de produtoras interessadas em ressignificar esta região da capital de São Paulo em torno do Minhocão, que compreende os bairros de Santa Cecília, Vila Buarque, Campos Elísios, Barra Funda e Luz. Com o mote "as ruas são pra dançar", busca estimular a apropriação do espaço público pelo público a quem, de fato, pertence, motivando uma maior interação das pessoas com seus locais de passagem, trabalho ou moradia cotidianos.

Minhocão vira cinema a céu aberto neste sábado

Às 21h30 deste sábado, o Minhocão vai virar um cinema a céu aberto com a projeção em um prédio de "A Onda", filme de 2008 dirigido por Dennis Gansel. A orientação é você levar sua própria pipoca, uma canga para sentar-se em cima e uma sacolinha para colocar seu lixo.

Organizada pelo coletivo BaixoCentro, a exibição será na curva para a avenida São João, próximo à saída do metrô Santa Cecília, onde há um acesso para o elevador. Haverá uma mesa discussão sobre a temática logo em seguida.

**ESPAÇOS PÚBLICOS
DE INICIATIVAS PRIVADAS
AO REDOR DO MUNDO**



CENTRAL ST. GILES COURT (London, UK)

Projeto: Renzo Piano & Fletcher Priest
Architects
Ano: 2010

Info: Neste projeto denso de uso misto recém inaugurado na região de Camden, uma enorme praça é aberta no centro, em meio a restaurantes, lojas e cafés, com ampla permeabilidade para a área urbana externa.



BAL HARBOUR SHOPS (Florida, EUA)

Projeto: Herbert H. Johnson & Associates
Ano: 1965

Info: Este shopping de luxo em Bal Harbour, na Florida, se tornou provavelmente o principal ponto de encontro dos moradores do entorno, pelo formato diferenciado de corredor aberto com excelente paisagismo. Outra grande diferença dele aos principais shoppings é de que é propriedade de uma empresa familiar e também apoia diversos programas sociais da comunidade em que está inserido.



LAS ARENAS (Barcelona, España)

Projeto: Rogers Stirk Harbour + Partners
Ano: 2011

Infos: Inaugurado em março deste ano, o projeto é uma conversão de uma antiga arena de touradas em um centro comercial. No topo foi criado uma praça com vistas incríveis da cidade.



PRAÇA AMAURI (São Paulo, Brasil)

Projeto: Isay Weinfeld
Ano: 2002

Info: Sendo proprietária de vários pontos comerciais da Rua Amauri, a família Diniz criou na mesma rua um pocket park de altíssima qualidade, valorizando ainda mais os pontos da rua e criando uma imagem positiva da família com a cidade.



SEAGRAM BUILDING PLAZA (New York, USA)

Projeto: Ludwig Mies Van der Rohe

Ano: 1957

Info: Sendo um gesto pioneiro em Manhattan, uma das áreas então com os terrenos mais caros do mundo, o espaço deixado em frente ao edifício Seagram hoje é não só um respiro entre os arranha-céus como uma área onde acontecem eventos, manifestações e onde as pessoas sentam para seus rápidos almoços take-out.



LEVER HOUSE PLAZA (New York, USA)

Projeto: Skidmore, Owings & Merrill

Infos: Logo em frente ao Seagram Building em Nova Iorque, fica na frente neste ranking por ter sido inaugurado 5 anos antes. Na praça ficam expostas obras do acervo da coleção de arte da Lever House



NASHER SCULPTURE CENTER GARDEN (Dallas, USA)

Projeto: Peter Walker Partners

Ano: 2003

Info: Junto ao edifício sede da Nasher Collection de autoria de Renzo Piano, o amplo jardim com obras de Alexander Calder, Richard Serra, Alberto Giacometti, entre outros, fica no centro de Dallas. Resultado do trabalho de Raymond Nasher (o proprietário da coleção) que idealizou o centro.



HARVARD YARD (Cambridge, USA)

Projeto: Diversos arquitetos
Ano: Inauguração em 1718

Info: Uma área verde central no campus de Harvard, é também a parte mais antiga da universidade. De forma simbólica neste ranking, campi de universidades privadas ao redor do mundo normalmente constituem espaços públicos de excelente qualidade, sendo um ponto de encontro central entre jovens universitários.



SONY PLATZ (Berlin, Alemanha)

Projeto: Peter Walker Partners
Ano: 2000

Info: Logo após a queda do Muro de Berlin, a Sony tinha planos de estabelecer sua sede em Potsdamer Platz. Reunindo residências, hotéis, lojas, centro de convenções, auditórios e restaurantes, a praça central é um elemento central do projeto.



ROCKEFELLER CENTER (New York, USA)

Projeto: Raymond Hood
Ano: 1939

Info: Considerado o maior projeto privado já realizado em tempos modernos, teve a construção da praça como um elemento central de valorização do projeto. Sempre movimentada, o espaço também abriga no inverno a pista de patinação que mais chama atenção no mundo.

**CIDADES QUE PENSAM
NOS CICLISTAS**



A Market Street, avenida central de São Francisco, é um bom exemplo de como criar vias acessíveis para ciclistas. Em grande parte da avenida há uma ciclovia segregada dos automóveis. Quando há conversão de carros ou pontos de ônibus, a ciclovia é deslocada para o centro da avenida, para não atrapalhar a fluidez dos ciclistas e evitar acidentes. Em alguns trechos, a via é compartilhada entre ciclistas e motoristas – e nesse casos a velocidade máxima permitida é 16 km/h, para evitar acidentes. Um belo exemplo de adaptação de uma avenida com tráfego intenso para a circulação de bicicletas.



Os trens metropolitanos de Copenhague possuem vagões especiais com engate para a roda traseira das bicicletas.



Em Amsterdam (como em outras cidades europeias) é muito comum o bike-box: um espaço para que os ciclistas aguardem o semáforo à frente dos carros, pois é bem mais seguro largarem antes).



O modelo de aluguel de bicicletas de Lyon inspirou Paris, Barcelona e Londres (foto). Nesse sistema, empresas de publicidade fornecem bicicletas públicas de aluguel e ganham visibilidade.



Em Copenhague, algumas das ciclovias são apenas faixas pintadas em grandes avenidas. O asfalto possui demarcação para que os carros esperem a passagem das bicicletas antes de fazer a conversão à direita.



Em Londres, bicicletas podem, por lei, circular nas faixas preferenciais de ônibus. Os motoristas dos coletivos recebem um treinamento intenso para o convívio com ciclistas. Alguns chegam a mudar de faixa para fazer uma ultrapassagem segura.



Em vias de espaço compartilhado, em Amsterdam, a velocidade máxima permitida é bem baixa para preservar a segurança dos ciclistas e dos pedestres.



Em Amsterdam: a rua organizada em “camadas” tem espaços para pedestres, ciclistas, carros e veículo leve sobre trilhos. São meios de transporte seguros para todas as necessidades.



Para garantir a fluidez dos ciclistas, **algumas ciclovias de Paris** que ficam no canto da rua são desviadas para a calçada onde há pontos de ônibus. Assim, os passageiros de coletivos podem sair do veículo em segurança e os ciclistas não precisam parar.