

CARACTERIZAÇÃO E PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS DE CICLOVIAS EM
PELOTAS: O CASO DAS AVENIDAS FERNANDO OSÓRIO E DOM JOAQUIMMARCIO DANIEL LAGES PINHEIRO¹; LUCAS MANASSI PANITZ²¹ UFPel - Licenciando em Geografia – madalapin@hotmail.com² UFPel – lucaspanitz@gmail.com**1. INTRODUÇÃO**

O objetivo deste trabalho é de investigar os diferentes usos e percepções por parte dos usuários das ciclovias¹ das avenidas Fernando Osório e Dom Joaquim, que fazem a conexão da zona norte com o centro de Pelotas/RS. Nosso foco é a perspectiva das mobilidades suaves e cidadãos: aquelas que são ambientalmente saudáveis, socialmente justas e economicamente favoráveis ao desenvolvimento urbano. A mobilidade urbana sustentável² surge como forma de amenizar os impactos ambientais, sociais e ecológicos que vem alterando o meio ambiente e sobretudo o espaço urbano. Dessa forma, a utilização da bicicleta como meio de transporte surge como alternativa viável e de importantes repercussões em cadeia (melhoras nos índices de qualidade de vida, estresse urbano e de poluição sonora e atmosférica). As ciclovias e ciclofaixas, dentre outras modalidades de incentivo ao uso da bicicleta, se constituem na principal viabilização da mobilidade urbana sustentável.

2. METODOLOGIA

De acordo com Poll

la accesibilidad es la facilidad con que un lugar puede ser alcanzado desde otro, es una cualidad referida al espacio. La accesibilidad no es un absoluto, es necesaria la deconstrucción del concepto tradicional, ya que se debe tener en cuenta la diversidad de las personas y la diferenciación en la movilidad; es un concepto relativo, en función de las características del usuario, del tipo de desplazamiento y de otros muchos condicionantes, como los factores climáticos, la calidad de las vías, etc (POLL, 2006, p.332)

Portanto, vemos que a boa acessibilidade é o que faz com que a mobilidade seja incrementada e ganhe qualidade. Por isso é relevante investigar como estão sendo utilizados os espaços para estes fins, qual seu público, quais são as finalidades do uso da bicicleta e quais os desafios para a melhoria das ciclovias e ciclofaixas.

¹ **Ciclovía.** “É o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separado da pista de rolamento dos outros modos por terrapleno, com mínimo de 0,20 m de desnível, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados. No sistema viário, pode localizar-se ao longo do canteiro central ou nas calçadas laterais.” **PROGRAMA BICICLETA BRASIL** (2007, p. 101)

² **Mobilidade Urbana Sustentável:** “[...]o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, ou seja, baseado nas pessoas e não nos veículos.” **BRASIL. Ministério das Cidades** (2004, p.13, 14) apud BOHUSCH; SCHEIBE (2014, p. 168).

O recorte espacial para pesquisa foram as ciclovias das avenidas Fernando Osório e Dom Joaquim, que fazem a conexão da zona norte com o centro de Pelotas/RS. A coleta de dados foi realizada com o uso de questionário de caráter qualitativo e quantitativo e questões de caráter aberto (semiestruturadas). O questionário realizado utilizou algumas diretrizes do Programa Bicicleta Brasil (2007) em seu caderno 1 sobre o Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades.

Foram entrevistadas no total vinte pessoas, sendo dez pessoas em cada avenida, no intervalo de duas horas, no horário da tarde entre 15:30 e 17:30, em dia de semana (quinta-feira), com condições meteorológicas favoráveis para o uso da bicicleta (ausência de chuva, alagamentos, ventos fortes, frio/calor intenso).

No questionário foram feitas perguntas de caracterização - sexo, idade, número de vezes que utiliza a bicicleta por semana, finalidade do uso, tempo de deslocamento, horário de utilização, motivos para o uso - e percepção do uso da bicicleta e da infraestrutura existente - pavimentação, iluminação e sinalização, mobilidade, relações entre os modais (pedestre, ciclista, motoristas), e preconceito da população quanto ao uso. Os resultados serão expostos em tabela e a seguir discutidos.

Como fundamentação teórico e metodológica foram feitas leituras sobre mobilidade urbana sustentável (THORSON, 1998); (BOHUSCH; SCHEIBE 2014), planejamento urbano e planos de mobilidade (PROGRAMA BICICLETA BRASIL, 2007); além de formas de questionários de campo sobre o tema.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Por se tratar de um público muito heterogêneo, os ciclistas não se deslocam sempre para os mesmos locais e nem possuem o mesmo objetivo ao utilizar a bicicleta. Porém, sintetizamos o quadro a seguir no intuito de compreendermos regularidades que nos auxiliem na compreensão do estudo proposto.

Tabela 1: Síntese das respostas do questionário realizado.

Tabela 1: Entendimento das respostas do questionário realizado.											
Pergunta		Avenida Fernando Osório					Avenida Dom Joaquim				
Sexo:	Homens: 80%			Mulheres: 20%		Homens: 80%			Mulheres: 20%		
Média de Idade:	20 a 30	31 a 40	41 a 50	51 a 60	Mais de 60	20 a 30	31 a 40	40 a 50	51 a 60	Mais de 60	
	50%	10%	10%	20%	20%	50 %	20%	X	20%	10%	
Finalidade	Esporte 10%		Lazer 20%		Meio de transporte 70%	Esporte 20%		Lazer 20%		Meio de transporte 60%	
Motivos que levam a utilizar a bicicleta	Preocupação ambiental: 9%					Preocupação ambiental:25%					
	Melhorar a saúde:28%					Melhorar a saúde:35%					
	Precariedade do transporte público urbano:17%					Precariedade do transporte público urbano:10%					
	Por questões financeiras:21%					Por questões financeiras:5%					
	Pelo tempo do deslocamento:21%					Pelo tempo do deslocamento:25%					

	Outros quais: Meios de acessibilidade por deficiência física. 4%			Outros quais: Não houve respostas		
Quanto tempo costuma ser o seu trajeto	Até 30 min. 20%	Até uma hora 50%	Mais de uma hora 30%	Até 30 min. 20%	Até uma hora 70%	Mais de uma hora 10%
Costuma utilizar a bicicleta a noite	Sim: 40%		Não: 60%	Sim: 30 %		Não: 70% Insegurança.
A utilização da bicicleta é vista com preconceito pela população? Porque?	Sim: 70% “Os ciclistas não são vistos no trânsito.”		Não: 30%	Sim: 60% “[...]principalmente os motoristas, pois não respeitam os ciclistas.” “Porque a maioria dos usuários tem pouco poder aquisitivo.”		Não: 40% “Hoje em dia muitas pessoas utilizam bicicleta.”
Ciclistas utilizando ciclovia	Sim: 26	Não: 32	Total: 58	Sim 36	Não 16	Total 52
Nesta ciclovia de a nota de 1 a 3 sendo 1 ruim/péssimo, 2 regular/suficiente, 3 bom/ótimo?						
	Avenida Fernando Osório			Avenida Dom Joaquim		
	Ruim	Regular	Ótima	Ruim	Regular	Ótima
Estrutura	40%	50%	10%		40%	60%
Manutenção	20%	60%	20%		30%	70%
Mobilidade	30%	40%	30%		30%	70%
Segurança	30%	60%	10%	10%	30%	60%
Respeito	20%	70%	10%	40%	20%	40%

No intervalo de tempo da coleta dos dados apenas 20%, dos usuários eram mulheres, como afirma a pesquisa Como em pesquisa já realizada por Miranda (2003 *apud* Coleção Bicicleta Brasil) o percentual de mulheres é bastante baixo comparado ao dos homens pois apenas em torno de 15% a 20% são usuários femininos.

O que também foi possível verificar eram os diferentes usos, porém houve bastante divergência entre as avenidas, na Av. Fernando Osório a maioria utilizava como meio de transporte, enquanto na Av. Don Joaquim o uso se deu principalmente por esporte e lazer. Referente as avaliações da ciclovia na Av. Fernando Osório fico entre péssimo e bom e na Av. Don Joaquim ficou entre bom e ótimo.

Acerca de 90% dos ciclistas veem a violência como um fator negativo para não utilizar a bicicleta a noite assim, os usuários da Av. Don Joaquim queixam-se

principalmente dos pedestres na faixa e os postes de rede elétrica no meio da ciclovia, já os usuários da Av. Fernando Osório queixando-se dos cruzamentos mal sinalizados, assim como o pavimento precário da ciclovia no qual em dias de pluviosidade intensa, formam-se poças de água na pista e também os carros paralelos a pista ao passarem em velocidade alta ao lado devido ao atrito do automóvel com a água acabam molhando-se.

E a principal queixa é o desrespeito por parte dos motoristas para com os ciclistas, e 30% diz que o ciclista é invisível no trânsito.

Outro ponto levantado é que a ciclovia não está sendo utilizada apenas pelos ciclistas, mas também pelos pedestres e estes não preocupam-se em sair da frente ou andar nos cantos para ter maior mobilidade no relato em entrevista foi dito: “o pessoal que anda a pé, não sai da frente para nós passar, a gente tem pressa”.

4. CONCLUSÕES

Tendo em vista a continuação do projeto: acrescentar novas perguntas na pesquisa com o intuito de obter maior clareza sobre o perfil do ciclista, tais como: origem e destino do usuário (logradouro), renda mensal, profissão, entre outras. Este trabalho não encerra o perfil do usuário e nem as percepções do usuário sobre as condições da via, mas sim fomentar novas discussões acerca da mobilidade em Pelotas, buscando futuramente analisar outras ciclovias da cidade. Assim, busca-se contribuir com os planejadores urbanos municipais para as políticas de incentivo de uma mobilidade urbana sustentável, saudável e cidadã, que democratize o direito à cidade e melhore a qualidade de vida cotidiana no espaço urbano.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOHUSCH, Graziela; SCHEIBE, Luiz Fernando. **Mobilidade Urbana Sustentável: um ensaio sobre o conceito**. Geosul, Florianópolis, v. 29, n. 57, p. 157-176, jan./jun. 2014.

POLL, Ana Olivera. Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. **Treballs de la Societat Catalana de Geografia**, p. 326/343. Catalunha, 2006.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

THORSON, Ole. Movilidade Sostentable. **La Factoría**, Catalunha, 5ª ed. 1998.