

Perfil dos usuários de bicicletas da ciclofaixa de lazer do Cariri.

Maria Carolina da Silva Oliveira¹; Ary Ferreira da Silva²; Madson Lucas de Souza³; Mateus Nogueira Silva⁴; Paulo Francisco Saraiva Caselli⁵; Luciano Alves Vieira⁶; Arthur da Costa Azevedo⁷; Vinicius Castro De Pinho Neto⁸; Victor Nogueira Lima⁹

¹⁻²⁻³⁻⁴⁻⁵⁻⁶⁻⁷⁻⁸ Universidade Federal do Cariri (UFCA) – Campus Juazeiro do Norte - Ceará. Av. Tem.

Raimundo Rocha, Cidade Universitária - Tel: (88)32219575. carolinasioliveira@gmail.com ; ⁸

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rua Marquês de São Vicente, 225, Gávea - Rio de Janeiro, RJ. Tel.: (21) 3527-1001. victornogueira467@gmail.com

RESENHA

O presente trabalho apresenta um diagnóstico das características socioeconômicas dos ciclistas que usam a ciclofaixa de lazer do Cariri e a opinião acerca das condições de uso, de acesso e segurança da mesma realizada através de uma pesquisa com os usuários em diferentes pontos de todo o percurso.

PALAVRAS-CHAVES: ciclofaixa de lazer; bicicleta; mobilidade urbana; cariri

INTRODUÇÃO

Os deslocamentos por bicicleta podem ter um papel importante no desenvolvimento sustentável das cidades, pois como se sabe, as bicicletas não agridem o meio ambiente, haja vista que o nível de emissão de poluentes ser zero, racionalizam e otimizam a utilização dos espaços públicos permitindo maior harmonia e equidade entre os elementos do trânsito, além de garantir uma atividade mais saudável aos seus adeptos do ponto de vista físico.

O Banco Mundial tem reconhecido cada vez mais as vantagens do tráfego não motorizado e considerando que as ciclovias oferecem um potencial muito grande aos países em vias de desenvolvimento, visto que a construção das mesmas para reduzir os gastos públicos em infraestrutura de transporte, sobretudo se for possível promover o uso da bicicleta através de uma melhor oferta e do melhor acesso a facilidades de financiamento (Banco Mundial apud D' AgordSchaan, 1996).

Na cidade de Juazeiro do Norte, localizada na microrregião do Cariri, sul do Ceará, a 396 km da capital do estado, Fortaleza, em linha reta, possuindo uma área de 249 km², com climas tropical quente semi-árido e tropical quente semi-árido brando e temperaturas médias de 26.8 °C no mês mais quente e 23.6 °C no mês mais frio, com uma população de 249.939 habitantes (IBGE, 2010). Existem pelo menos cinco grandes grupos de ciclistas na cidade. Esses grupos de ciclismo do Cariri reivindicavam um espaço adequado para os adeptos do esporte, porém não apenas uma ciclofaixa, mas uma ciclovia. De modo que em 21 de junho de 2015 foi inaugurada a primeira ciclofaixa de lazer, do interior do Ceará, localizada na avenida Leão Sampaio, com uma extensão de 8Km ao longo da CE-060, ligando os municípios de Juazeiro do Norte e Barbalha, separada por cones e funcionando aos domingos de 06h às 11h. Estima-se que cerca de 500 pessoas usufruam do espaço todos os domingos.

Diante disso buscou-se conhecer o perfil dos usuários atuais e das expectativas dos usuários em potencial, para implantação de políticas de incentivo ao transporte por bicicletas na região.

DIAGNÓSTICO

De acordo com LEIVA & BARBOSA (2005), sabe-se muito sobre a física dos deslocamentos sobre bicicletas, mas apenas este conhecimento não é suficiente para que o seu uso seja estimulado no contexto urbano. É importante conhecer o próprio ciclista e compreender que cada grupo de usuário corresponde a determinada necessidade. A determinação do perfil

dos ciclistas possibilita uma mudança de postura vigente por parte dos setores de planejamento, que é de completo desconhecimento sobre o usuário de bicicleta, e para isso precisa-se definir através de políticas que permitam, baseado em dados, investir em diretrizes para promover o uso da bicicleta como meio de transportes autossustentável e ambientalmente correto.

Para se conhecer as características socioeconômicas dos ciclistas que usam a ciclofaixa de lazer e a opinião acerca das condições de uso, de acesso e segurança da mesma foi elaborada uma pesquisa com os usuários em diferentes pontos de todo o percurso.

O questionário apresentou perguntas sobre as características pessoais dos entrevistados (idade, escolaridade, sexo, renda mensal), e também sobre a opinião dos ciclistas a respeito do uso da bicicleta e da ciclofaixa de lazer.

Os questionários foram distribuídos entre alunos voluntários que puderam aplicar aos usuários, ao longo de todo o percurso em pontos estratégicos, sendo eles no início do percurso na Praça José Hilário (La Favorita), em dois pontos intermediários do segmento e no ponto de apoio existente no final do trecho.

Questionário de pesquisa

Baseado nas experiências coletadas anteriormente foi desenvolvido um questionário aplicado a usuários de bicicletas para obter dois conjuntos de informação:

- a) Relativas às características pessoais do entrevistado: idade, sexo, escolaridade, renda familiar bruta, quanto aos deslocamentos dos entrevistados até chegar a ciclofaixa (origem e destino), distância média de percorrida, a frequência que utiliza a ciclofaixa e o motivo pelo qual a utiliza.
- b) Relativas às condições operacionais: fatores que podem afetar a locomoção dos usuários no percurso como segurança, limpeza, manutenção, acessibilidade e organização, e também quais as dificuldades para se transitar na ciclofaixa. O apêndice A apresenta o questionário usado na pesquisa.

PROPOSIÇÕES, RESULTADOS

Foram entrevistados usuários da ciclofaixa, em um total de 119 questionários preenchidos, no dia 13 de dezembro de 2015 no período de 06:00 às 10:00 horas. Os resultados quanto a características pessoais são apresentadas abaixo.

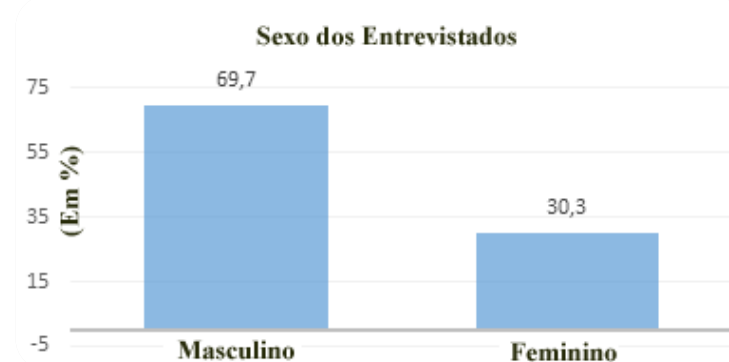


Figura 13: Gênero dos entrevistados

Como esperado, os homens são maioria dos entrevistados, afirmando o perfil observado em outras pesquisas, com a proporção de 69,7% para o sexo masculino e 30,3 % para o sexo feminino. Para VASCONCELLOS (2005), fatores pessoais como gênero, idade, renda e escolaridade afetam diretamente no padrão de viagens dos indivíduos. Apesar da redefinição das tarefas entre os gêneros na sociedade brasileira, nos dias de hoje, os homens ainda realizam um maior número de deslocamentos do que as mulheres.

Quanto a idade dos entrevistados observou-se que se encontram entre 15 a 25 anos e entre 35 e 45 anos, ocorrendo um empate entre essas duas faixas etárias. Como mostra a figura 14. Nota-se que o uso da bicicleta reduz significativamente a partir dos 55 anos, correspondendo a 9,2 % do total. Doze anos era a idade mínima estabelecida para participar da pesquisa, e chama a atenção a quase ausência de ciclistas entre 12 e 15 anos, representando apenas 6,7 % do total.



Figura 14: Faixa etária dos entrevistados

Em média 30% dos entrevistados possuem ensino médio completo e 24% possuem ensino superior completo, correspondendo a 54% do total. Podemos associar esse fato a heterogeneidade de regiões de origem dos usuários, em que áreas mais centrais concentram uma maior parte dos ciclistas com Ensino Superior ou Pós-graduação completos, enquanto a área periférica apresenta maior proporção de pessoas com Ensino Fundamental ou Ensino Médio (Figura 15).

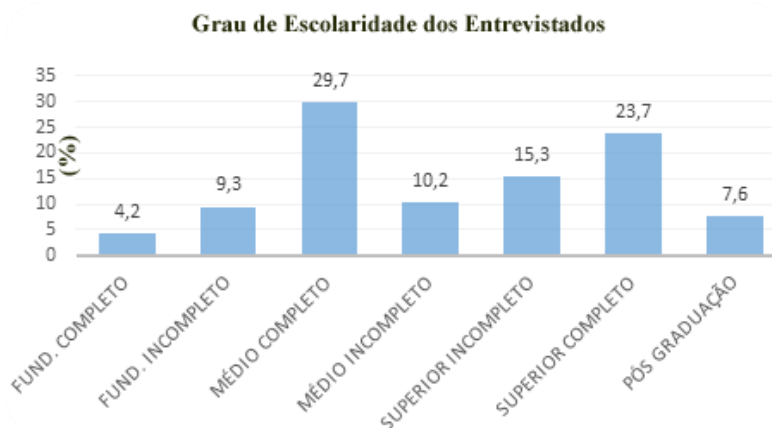


Figura 15: Grau de escolaridade do usuário da ciclofaixa de lazer

A renda individual média foi questionada de acordo com as cinco faixas de renda ou classes sociais (E a A), de acordo com o IBGE para o ano de 2015 (salário mínimo em R\$ 788,00). A maior parte dos ciclistas respondeu que possuem renda mensal de 3 e 4 salários mínimos (25%) e entre 5 a 10 salários (22%). Sendo a maioria dos entrevistados, segundo o IBGE, pertencentes a classe C da sociedade. A faixa e renda também varia de acordo com a área da cidade, em que na área central a variação da renda dos ciclistas tende a ser mais equilibrada, nas áreas intermediárias e periférica a predominância de usuários com renda até 3 salários mínimos se mantém. A figura 16 mostra os resultados.

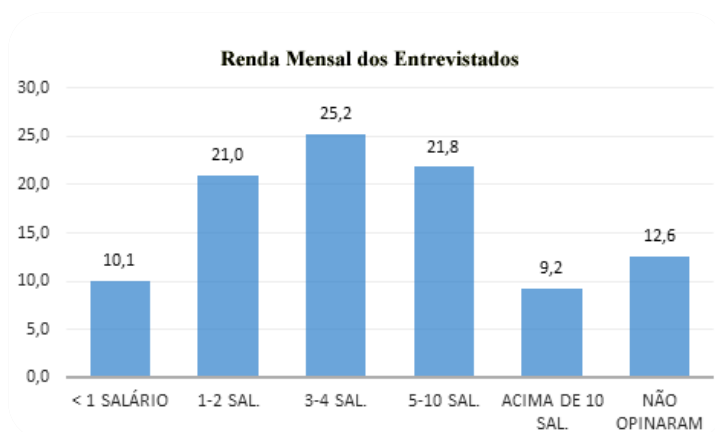


Figura 16: Renda familiar dos entrevistados

Avaliando o principal motivo pelo qual as pessoas utilizam a bicicleta na ciclofaixa de lazer, pode-se observar é para a prática de esportes (57 %), porém uma grande quantidade de entrevistados respondeu ser por motivos de lazer e passeio (52%), conforme mostra a figura 17.

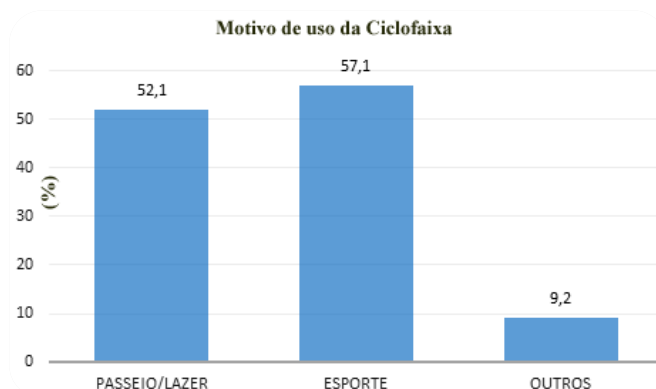


Figura 17: Motivo do uso da bicicleta

Quanto a incidência do uso da bicicleta na ciclofaixa, os entrevistados puderam informar a frequência com a qual utilizam a bicicleta. De forma que uma grande maioria diz utilizar a ciclofaixa todos os fins de semana, como mostra a figura abaixo (Figura 18).

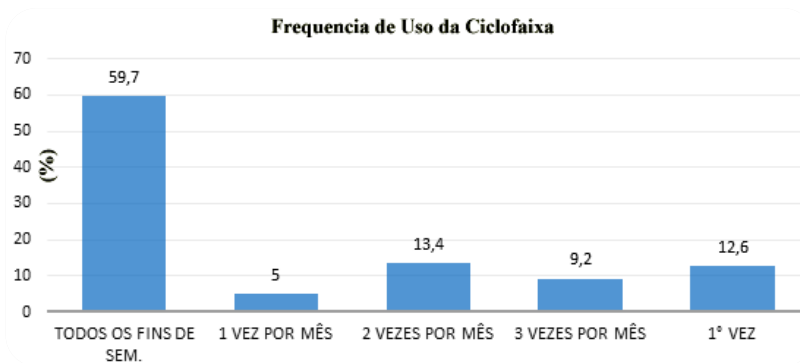


Figura 18: Frequência do uso da bicicleta

Os entrevistados foram questionados quanto a distância percorrida na ciclofaixa, em que 79% respondeu realizar todo o percurso disponível (16 km de extensão), contando-se a ida e volta. Desta forma, pode-se reforçar a hipótese de que o uso da ciclofaixa está associado à prática de hábitos saudáveis, ou seja, a busca por um estilo de vida mais saudável (Figura 19).

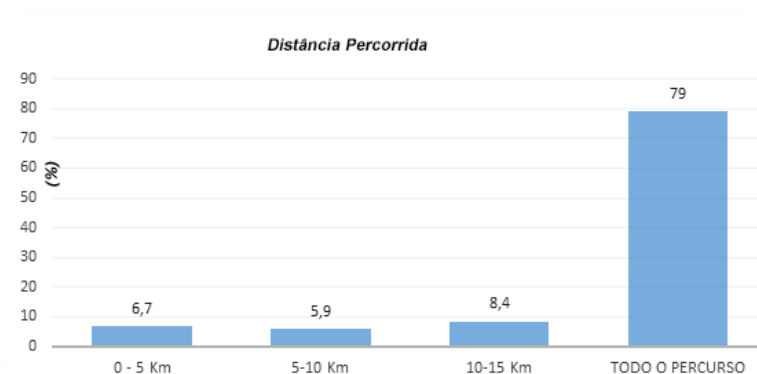


Figura 19: Distância percorrida no segmento da ciclofaixa

Dos usuários entrevistados, 85% classificou a segurança dada ao ciclista na ciclofaixa como boa, 13,4% classificaram como regular e apenas 1,7% classificaram como ruim. Quanto a principal dificuldade ao transitar na ciclofaixa, 45,4 % responderam não encontrar nenhuma dificuldade, enquanto 32,8 % julgaram ser as condições climáticas e ainda 11,8% disseram ser a segurança fator de dificuldade.

Dos 119 entrevistados, 84 % afirmaram que a ciclofaixa e seus acessos serem seguros e bem sinalizados, enquanto 16% afirmaram não ser. A acessibilidade foi considerada boa por 83% dos usuários, 13% consideram regular e 4% ruim.

Quando questionados sobre o comportamento dos agentes de trânsito na orientação do ciclista, 74% disseram ser bom, 16% responderam ser regular, 7% julgaram ruim e 3% preferiram não opinar.

Em se tratando de manutenção, limpeza e conservação da ciclofaixa, 75% julgaram boa, 22% regular e 3% péssima, tendo em vista que segundo os entrevistados, em alguns momentos puderam ser encontrados animais mortos ou lixo no percurso.

Do total de entrevistados, 81% disseram ser importante, a colocação de uma assistência mecânica em algum ponto ao longo da ciclofaixa para o caso de um eventual problema com a bicicleta.

Devido a ciclofaixa ser destinada não somente aos usuários de bicicleta, bem como aos praticantes de caminhada, julgou-se importante o questionamento quanto ao espaço cedido à esses dois públicos, observando-se que nessa situação há probabilidade da ocorrência de acidentes, de modo que 58% disseram ser bom, 26% regular e 16% afirmaram ser ruim.

Dentre as alternativas colocadas, os ciclistas puderam identificar quais os equipamentos de segurança utilizados ao se andar de bicicleta. O tênis, capacete, o sinalizador e os faróis foram os principais equipamentos mencionados, conforme mostra a figura 20.

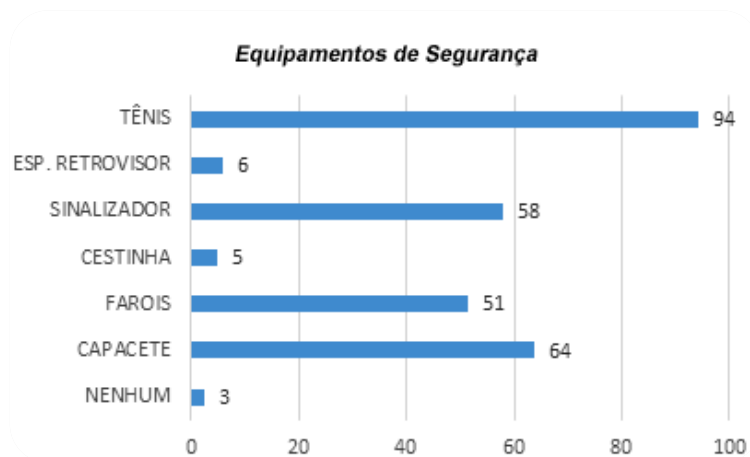


Figura 20: Uso de equipamentos de segurança entre os entrevistados

Quando questionados quanto forma de locomoção até chegar a ciclofaixa, 87% dos usuários responderam utilizar a bicicleta, enquanto 13 % disseram utilizar o carro. Tal fato pode mostrar a viabilidade de implantação de ciclovias, por exemplo, onde há mais demanda de usuários, proporcionando alternativas de locomoção para a população.

Os usuários de bicicleta foram questionados quanto a origem/destino de forma que com os resultados obtidos foi possível confeccionar o mapa de desejo, sendo que as regiões cobertas por cores mais escuras são as que têm maior quantidade de usuários se deslocando, conforme mostra a figura 21. A maior diversidade de respostas se deu nas entrevistas com os usuários da cidade de Juazeiro do Norte, sendo mais frequente o bairro Lagoa Seca como origem das viagens. Esse fato está associado principalmente a proximidade do bairro com a ciclofaixa. Quanto ao destino das viagens, todos disseram ter o mesmo da origem, regressando para suas residências. É importante ressaltar a presença, ainda que em menor quantidade, de ciclistas das de cidades de Barbalha e Crato.

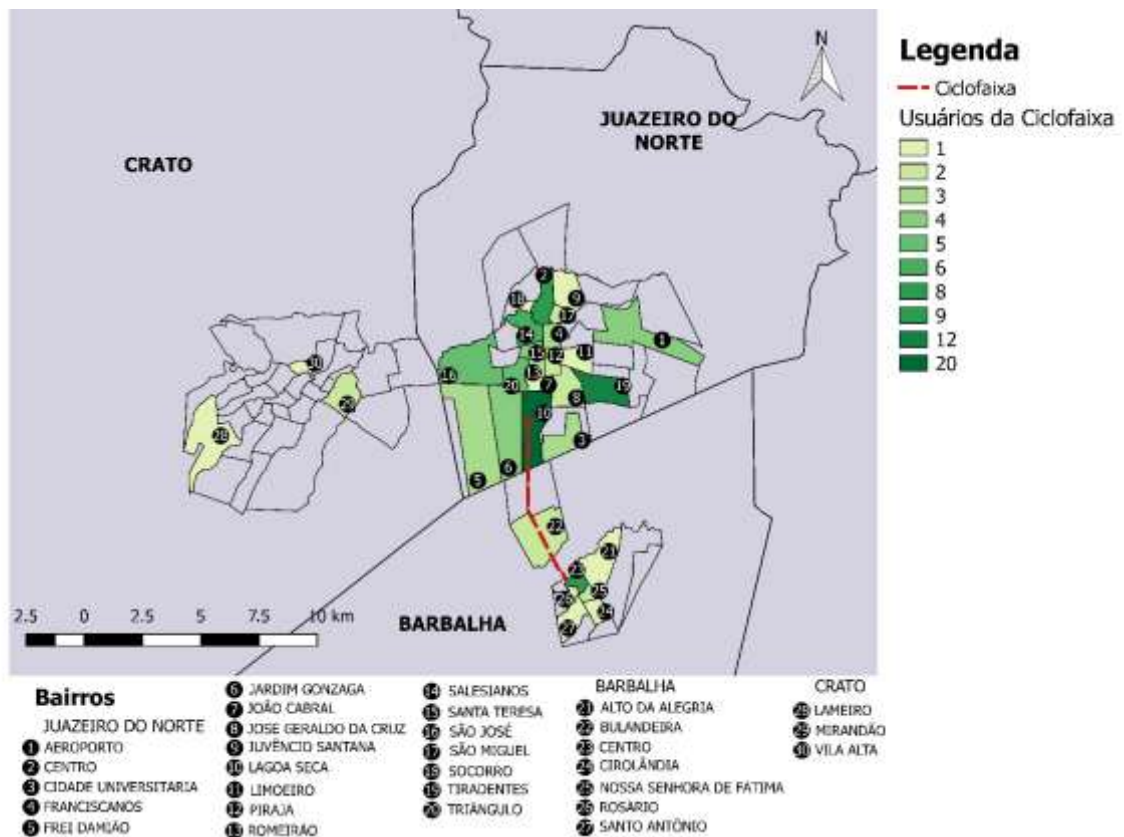


Figura 21 - Linhas de desejos dos usuários entrevistados na Ciclofaixa

Como observado no mapa da figura 21, que os ciclistas derivam diversas localidades das cidades de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, bem como o percentual significativo de usuários que chegam até a ciclofaixa utilizando a bicicleta, buscou-se a opinião quanto a localização sugeridas para implantação de ciclovias no Cariri de forma que os resultados mais expressivos são mostrados na tabela abaixo (Tabela 1).

Tabela 1 – Localidades sugeridas para implantação de ciclovias no Cariri

Av. Padre Cícero – Crato/Juazeiro do Norte	18%
Parque Ecológico – Juazeiro do Norte	14 %
Av. Leão Sampaio – Juazeiro do Norte/Barbalha	10%
Pirajá – Juazeiro do Norte	9 %

Pode-se observar que a localidade em que houve o maior número de sugestões para implantação de uma ciclovias foi a Avenida Padre Cícero que liga os municípios de Juazeiro do Norte à Crato. Um fato importante é que existe um projeto de implantação em execução

de uma ciclovia, executado pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran), ligando os municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, com 17 km de extensão.

CONCLUSÕES

Através dos resultados obtidos pode-se concluir que o perfil dos usuários da Ciclofaixa de Lazer do Cariri levantado nessa pesquisa indica que os homens são os que mais usam a bicicleta, a idade observada foi entre 15 a 25 anos e entre 35 e 45 anos, possuem ensino médio completo, e uma renda mensal de 3 e 4 salários mínimos. O principal motivo apontado pelos entrevistados para o uso da ciclofaixa é pra pratica de esportes e a maioria dos usuários afirmaram realizar todo o percurso disponível, reforçando a hipótese de que o uso da ciclofaixa está associado à pratica de hábitos saudáveis, ou seja, a busca por um estilo de vida mais saudável.

A origem/destino mais citada pelos os usuários foi a cidade de Juazeiro do Norte, sendo mais frequente o bairro Lagoa Seca. Esse fato está associado principalmente a proximidade do bairro com a ciclofaixa. De modo geral a segurança, limpeza, manutenção, acessibilidade e organização da ciclofaixa foram consideradas boas pelos ciclistas.

Pode-se observar também o anseio dos usuários e se ter uma ciclovia definitiva em diversos pontos da região, para que a pratica de esporte, ou mesmo para trabalho e estudo.

Este estudo buscou colaborar para o desenvolvimento das pesquisas na área de transporte cicloviário na região do Cariri cearense, tendo em vista a recente implantação de uma ciclovia ligando os municípios de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. O conhecimento do perfil dos ciclistas possibilita uma mudança da postura vigente por parte dos setores de planejamento, de forma a definir políticas e diretrizes para a promoção da bicicleta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRADIBI – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO, IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE BICICLETAS, PEÇAS E ACESSÓRIOS. O Mercado Brasileiro de Bicicletas. <http://www.abradibi.com.br/mercado.html>. Acesso em 04 de novembro de 2012.

ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Relatório geral de 2011. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/simob/relat%C3%B3rio%20geral%202011.pdf. Acesso em 13 de outubro de 2012.

Camilo inaugura 1ª ciclofaixa no Cariri e autoriza sede regional do Detran. Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/cariri/cidades/ciclofaixa-na-ce-060-inaugurada-no-cariri-por-camilo-santana/>. Acesso em: 23 de novembro de 2016

CARVALHO, E. F. DE. Aceitabilidade de uma ciclovia sob a ótica do comércio do seu entorno. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia, 2013

Ciclofaixa de Lazer do Cariri se mantém inalterada aos domingos. Disponível em: <http://portal.detran.ce.gov.br/index.php/noticias/14-lista-de-noticias/43907-ciclofaixa-de-lazer-do-cariri-se-mantem-inalterada-aos-domingos>, Acesso em: 22 de novembro de 2016

Ciclovias ganham o interior do Ceará. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/9817/ciclovias-ganham-o-interior-do-ceara.html?print=s>. Acesso em: 30 de novembro de 2016

CLIMA: JUAZEIRO DO NORTE. Disponível em: <http://pt.climate-data.org/location/4447/>. Acesso m: 23 de novembro de 2016

D'AGORD SCHAAN, E. Identificação de parâmetros condicionantes à implantação de planos e projetos cicloviários. Dissertação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1996.

FRANCO, L. P. C.. Perfil e Demanda dos Usuários de Bicicletas em Viagens Pendulares. Dissertação de Mestrado - Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2012.

GEIPOT (2001). Manual de Planejamento Cicloviário, 126f. Empresa Brasileira de Transportes – GEIPOT, 3ª Edição revisada e ampliada. Brasília – DF, Brasil.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Juazeiro do Norte: Censo Populacional 2010, 2011. Página da internet: www.ibge.gov.br/. Último acesso em: 22/11/2016.

LEIVA, G. C.; BARBOSA, H. M. Transporte não motorizado e moderação de tráfego. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2005.

SOUSA, P. B. DE. Análise de fatores que influem no uso da bicicleta para fins de planejamento cicloviário. Tese de Doutorado - Programa de Pós Graduação em Engenharia de Transportes e Área de Concentração em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2012