

PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO PARA A PROMOÇÃO DA MOBILIDADE POR BICICLETA NO BRASIL: POSSIBILIDADES E DESAFIOS

Victor Andrade
Juciano Rodrigues
Filipe Marino

SINOPSE

A mobilidade ativa tem papel fundamental na construção de cidades mais sustentáveis. É escasso o conhecimento sobre as motivações e dificuldades relativos a pedalar no Brasil. Assim, este artigo apresenta os resultados da primeira pesquisa nacional brasileira sobre as motivações e desafios para o uso da bicicleta como transporte urbano.

PALAVRAS CHAVE

Mobilidade ativa; Mobilidade por bicicleta; Mobilidade urbana; Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

O panorama da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras tem se tornado cada vez mais crítico. Nossas cidades, por um lado, se viram diante de um longo período de ausência de investimentos em transporte público de massa, por outro, foram atingidas por um aumento explosivo da motorização individual. Tais fatores acabaram por determinar, em grande medida, a maneira como nos deslocamos atualmente.

Evidências que caracterizam uma piora nas condições de mobilidade urbana no país não faltam. Pioneiro por trazer um panorama dos últimos vinte anos, o estudo de Rafael Pereira e Tim Shwhanen, realizado com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, mostra uma trajetória crescente do tempo de deslocamento nas principais regiões metropolitanas do Brasil. Ao mesmo tempo, dados do Censo 2010 revelaram expressivas diferenças entre elas, se destacando a situação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que aparecia com o maior percentual de pessoas que realizavam o trajeto casa-trabalho com o tempo superior a 1 hora, superando inclusive a Região Metropolitana de São Paulo.

Nesse contexto, a intensidade e a frequência com que o tema aparece nas discussões políticas e acadêmicas atingem outro patamar. Sem dúvida, um dos motivos que colocaram a questão da mobilidade ainda mais no centro do debate sobre o futuro da sociedade urbana no Brasil foi o protagonismo que as demandas sociais relacionadas ao transporte urbano tiveram nas chamadas “Jornadas de Junho”, como ficou conhecida a série de manifestações que começaram em junho de 2013.

Desde então, muito tem se falado sobre os desafios e as soluções para os problemas da mobilidade urbana, especialmente aqueles que incidem negativamente sobre as dimensões social e ambiental da vida urbana. A superação desses graves problemas de mobilidade existentes hoje em nossas cidades passa inevitavelmente pelo transporte ativo – entendido como pedalar e andar – e por seu papel fundamental na construção de cidades mais socialmente justas e sustentáveis.

Assim, focando no transporte cicloviário – sem descartar sua interface com outros meios de transporte - este artigo tem como objetivo principal apresentar e discutir os resultados da primeira pesquisa brasileira de âmbito nacional sobre as motivações e desafios para o uso da bicicleta como transporte urbano, realizada em 2015.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Esta pesquisa intitulada “Perfil do Ciclista Brasileiro” foi realizada através de uma parceria entre a ONG Transporte Ativo, o Laboratório de Mobilidade Sustentável do PROURB/UFRJ e o Observatório das Metrôpoles, rede nacional de pesquisa com sede no IPPUR/UFRJ. Esta é a primeira pesquisa brasileira sobre o perfil dos ciclistas urbanos com abrangência nacional e vem preencher importantes lacunas onde até então havia escasso conhecimento sobre os usuários e o uso da bicicleta como transporte urbano no Brasil.

A partir dessa pesquisa nacional foi possível observar a realidade dos ciclistas de dez cidades brasileiras, distribuídas pelas diferentes regiões do país, em busca de uma maior representatividade nacional. As cidades foram escolhidas a partir da posição geográfica no país e da capacidade operacional local para auxiliar na aplicação dos questionários. Em cada uma delas foram entrevistadas aproximadamente 0,015% da total população. São elas: Belo Horizonte, Niterói, Rio de Janeiro e São Paulo no Sudeste; Porto Alegre no Sul; Aracaju, Salvador e Recife no Nordeste; Brasília no Centro-Oeste e Manaus no Norte.

Devemos reconhecer que é escasso o conhecimento sobre o transporte ativo no Brasil, especialmente sobre o perfil, as motivações e as dificuldades encontradas pelos ciclistas, inclusive por parte da academia. Este cenário traz um grande desafio para os atores envolvidos na elaboração e implementação de políticas urbanas voltadas a esse modo de transporte. Gehl Architects (2004) problematiza a abundância de dados sobre o transporte motorizado e a presença de técnicos especializados em engenharia de tráfego lidando com estes dados nos governos locais. Por outro lado, há escassez de dados sobre o transporte ativo.

O caso brasileiro é similar e a “Pesquisa Nacional do Ciclista Brasileiro” emerge na busca de um melhor entendimento do transporte ativo no Brasil, bem como na estruturação de uma rede nacional de pesquisadores utilizando uma metodologia uniforme para este entendimento. Todavia, é fundamental reconhecer que pouco do conhecimento produzido sobre transporte ativo no Brasil muito se deve ao esforço das organizações da sociedade envolvidas na luta pela mobilidade por bicicleta no país.

A “Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro” é o primeiro levantamento em escala nacional sobre o perfil do ciclista e suas motivações. A pesquisa foi realizada durante os meses de julho e agosto e envolveu a participação de mais de 100 pesquisadores, coordenados pela ONG Transporte Ativo e outras nove organizações da sociedade civil.

Em primeiro lugar, o desenho da pesquisa procurou contemplar a diversidade territorial interna de cada lugar. Dessa forma, as entrevistas foram distribuídas igualmente no tecido urbano seguindo a divisão da cidade em áreas, denominadas: centrais, intermediárias e periféricas. Estas áreas foram definidas por cada grupo local envolvido na aplicação da pesquisa.

Além dessa orientação territorial, os questionários foram aplicados de forma a garantir representatividade do sexo feminino. O percentual mínimo foi pré-definido com base em dados das contagens fornecidos pelas organizações da sociedade civil responsáveis pela pesquisa em cada cidade. Especificamente, foi recomendado para cada equipe local que o percentual de mulheres entrevistadas não deveria ser menor que a divisão modal para bicicletas em cada cidade.

Esse procedimento foi adotado com o objetivo de garantir uma coleta mínima de informações sobre mulheres ciclistas, uma necessidade que ficou mais evidente após a aplicação dos questionários teste, visto que pesquisadores reportaram a dificuldade de se entrevistar mulheres. Além disso, pela natureza da população-alvo, onde o

informante está em “movimento”, corria-se bastante o risco de a população de mulheres ficar ainda mais subestimada, caso não houvesse essa recomendação sobre a abordagem mínima. Tal controle era fundamental para garantir os menores riscos possíveis de vício de seleção dos informantes.

Outro detalhe importante diz respeito ao fato de a pesquisa ter procurado se distanciar do uso da bicicleta como atividade de lazer, por isso as entrevistas foram realizadas apenas em dias úteis. Esse recorte era fundamental para garantir o objetivo central da pesquisa, qual seja buscar informações relacionadas ao uso da bicicleta como meio de transporte.

Ademais, a definição da população-alvo levou em consideração as limitações decorrentes da natureza dessa população (volante e infinita em termos estatísticos), procurando delimitar da maneira mais refinada possível quem seriam os informantes: pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, ou seja, “usuários de bicicleta que as utilizam como modal de transporte pelo menos uma vez por semana; acima de 12 anos, que esteja utilizando, estacionando ou empurrando uma bicicleta”. Em termos técnicos esta é a unidade de análise da Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro, que agregadas compõem a população de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em cada cidade pesquisada.

Em relação ao desenho da pesquisa, lembramos, por fim que essas estratificações e controles foram feitos de modo a garantir maior eficiência no levantamento de campo, dado que – pela peculiaridade da população alvo - não foi possível aplicar técnicas de amostragem probabilística.

As metrópoles brasileiras apresentam, de forma geral, uma distribuição irregular de usos no seu território. As áreas com maiores densidades habitacionais raramente são também aquelas com vasta oferta de trabalho, o que cria grandes e consideráveis movimentos pendulares. Segundo dados do Censo Demográfico de 2010, em torno de 23 milhões de pessoas se deslocam diariamente no interior das 15 principais regiões metropolitanas, apenas para trabalho. Desse total, 20% se desloca entre um município e outro (IBGE, 2010).

Morar numa metrópole brasileira significa, para a maioria das pessoas, se deslocar cotidianamente para trabalhar, estudar e acessar equipamentos e serviços urbanos. Embora, em termos de distribuição modal, no Brasil, prevaleça o transporte ativo (a pé ou de bicicleta), em cidades maiores, o transporte motorizado, tanto o coletivo quanto o individual, tem grande peso (ANTP, 2015). De acordo com o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana¹, elaborado pela Associação Nacional de Transportes Públicos, em municípios com população superior a 1 milhão de habitantes, o transporte individual é responsável por 32% das viagens, enquanto que o transporte coletivo e o modais ativos são responsáveis por 32,2% e 35,8% respectivamente. Em municípios menores – população entre 60 mil e 100 mil hab. – deslocar-se sem motorização está presente em 52,4% das viagens.

Apesar dessa configuração, nos últimos anos, algumas metrópoles brasileiras estão sinalizando uma mudança no sentido de valorização das formas de deslocamento através do transporte ativo, em especial o através da bicicleta. Diversas cidades, dentre elas a capital federal Brasília e as duas maiores cidades do país, São Paulo e Rio de Janeiro, com diferenças, estão voltando parte da sua política de planejamento de transportes para a infraestrutura ciclovária e o incentivo ao uso da bicicleta. Nesse

¹ O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP compreende a coleta e o tratamento de dados de transporte público e tráfego urbano dos municípios brasileiros com população superior a 60 mil habitantes. O Relatório publicado em 2015 contempla dados coletados em 2013.

âmbito, é verdade que há ainda muitos desafios a serem enfrentados, principalmente nas periferias, mas passos importantes têm sido dados.

Parte dessas mudanças encontra ressonância nas aspirações dos usuários detectadas através da “Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista de 2015”². Metade dos ciclistas vê na melhoria da infraestrutura cicloviária o principal incentivo para pedalar ainda mais. De acordo com a literatura sobre influências no uso de bicicleta (HUNT, J.; ABRAHAM, J., 2007), facilidades cicloviárias de qualquer tipo, sejam elas de uso misto com o tráfego, ciclofaixa ou ciclovia, são determinantes na escolha do uso da bicicleta e dos caminhos a serem feitos.

Esse dado nos revela que a promoção do uso de bicicletas através da criação de infraestrutura cicloviária pode ser um dos pontos chave na difusão do uso desse modal nas metrópoles brasileiras, de forma que as pessoas que aspiram utilizar a bicicleta como meio de transporte em detrimento aos modais motorizados encontre as condições necessárias para realizá-lo.

Para os que já são ciclistas, a rapidez e a praticidade da bicicleta aparece como resposta de 42,9% dos entrevistados quando perguntados sobre a principal motivação para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Esse motivo prevalece em 9 das 10 cidades pesquisadas. Embora a diferença seja pequena, a exceção ficou com Brasília, onde 32,3% dos ciclistas apontaram como motivo para começar a utilizar a bicicleta o fato de ser “mais saudável” e 30,9% porque “é mais prático e rápido”.

Algumas cidades se destacam em relação a esse motivo. Manaus, por exemplo, foi a cidade com maior número de resposta “é mais prático e rápido”, com 55,3%, seguida de Recife (51,4%) e São Paulo (47,6%).

Em relação à continuidade da prática de pedalar, “é mais prático e rápido” foi a resposta de 44,6% dos ciclistas brasileiros. Sobre essa dimensão, parece existir, com o passar do tempo, uma permanência desse motivo como o principal para o uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil. Quando comparamos a resposta a esse quesito segundo a quantidade de tempo em que as pessoas utilizam esse modal, o percentual registra uma ligeira, mas importante diferença. Isso se evidencia ao constatarmos que entre os adeptos mais recentes (menos de 6 meses) 42,8% dos usuários apontaram que continuar a utilizar a bicicleta como meio de transporte se deve à rapidez e à praticidade, enquanto que, entre os adeptos mais antigos, esse percentual é de 44,2%.

Essa constatação indica, em primeiro lugar, a força desse motivo tanto para a escolha da bicicleta quanto para a continuidade de sua utilização. Nesse caso, podemos colocar como hipótese explicativa que, a ao longo do tempo, o usuário encontra também melhores condições para o deslocamento, devido, entre outras causas, à adaptação ao ambiente de circulação - que inclui infraestrutura e condições de trânsito -, resultando em maior percepção de segurança e diminuição do tempo de trajeto.

Ainda para encontrarmos o lugar da praticidade e da rapidez no ato de pedalar, devemos levar em conta alguns outros pontos. Primeiramente, as regras de trânsito do ciclista são mais simples que aquelas dos motoristas de veículos motorizados – dada a baixa velocidade e complexidade envolvidas no ato de pedalar.

A bicicleta é um equipamento mecânico muito mais simples que o veículo motorizado, o que permite, em grande medida, as manutenções e consertos de eventuais problemas sejam mais simples e rápidos, diferentemente dos veículos automotivos.

² Realizada por iniciativa da ONG Transporte Ativo com participação do PROURB e do Observatório das Metrópoles (IPPUR/UFRJ).

Outra questão associada à praticidade diz respeito às dimensões da bicicleta e a facilidade em estacioná-la. Embora desejável, não é absolutamente necessário um bicicletário para permitir o estacionamento de uma bicicleta. Este pode ser feito em diversos tipos de mobiliário urbano, o que embora seja ruim para o meio ambiente urbano, é uma opção muito utilizada no Brasil, onde faltam esse tipo de infraestrutura. Ainda sobre a praticidade associada à bicicleta, trata-se de um veículo onde a força necessária para o deslocamento é realizada pelo condutor, e não por combustão ou energia elétrica, o que tira a necessidade de abastecimento ou carregamento da bicicleta. Para que a viagem ocorra, basta que condutor e bicicleta estejam aptos ao deslocamento.

Em relação à rapidez, há duas considerações importantes a serem feitas. Para pequenos trajetos, a bicicleta é o modal que permite maior velocidade. Nas áreas urbanas, “a bicicleta pode muitas vezes ser mais rápida que outros modos de transporte e permitir aos ciclistas evitar congestionamentos.” (KALTER, O., 2007 apud HEINEN, E.; WEE, B.; MAAT, K., 2014, p. 59).

Os dados da pesquisa em questão demonstram, portanto, que tanto para iniciar quanto para continuar a pedalar, praticidade e rapidez são os dois itens que notadamente justificam as motivações dos ciclistas atuais. Ademais, a adoção da bicicleta como meio de transporte por parte de indivíduos é um processo contínuo de adaptação, seja às condições urbanas, às regras de trânsito e às características do veículo.

Em todo o Brasil, a maioria dos entrevistados na pesquisa utilizam a bicicleta 5 ou mais vezes por semana (73,8%), o que denota intensidade nessa prática. Ao mesmo tempo a utilização intensiva da bicicleta parece indicar também uma assimilação das vantagens e uma adaptação aos problemas enfrentados pelos ciclistas em suas viagens cotidianas. Uma das grandes questões levantadas pela pesquisa trata da segurança em relação ao ato de pedalar. A segurança ciclística, real ou percebida, é um dos assuntos mais discutidos no tema e “muitas das respostas contradizem o senso comum”. (HUNT, J.; ABRAHAM, J., 2007, p. 457).

Através dos resultados da pesquisa Perfil do Ciclista foi possível constatar, por exemplo, que os ciclistas mais antigos tendem a minimizar a falta de segurança no trânsito como um problema enfrentado no dia-a-dia. Enquanto esse é um problema apontado por 22,1% daqueles que pedalam há menos de 6 meses, entre os que utilizam a bicicleta há mais de 5 anos esse é uma preocupação para 19,4%. Ao compararmos esses dois grupos, também percebemos diferenças em relação à percepção da falta de infraestrutura como um problema. No caso do grupo de ciclistas recentes, esse é um problema para 30% deles. Já para os mais antigos a falta de infraestrutura é um problema para 25,5%.

Por outro lado, ao serem questionados sobre o que os faria você pedalar mais?, quase metade dos entrevistados em todo o Brasil escolheram a resposta “mais infraestrutura viária”. Podemos entender que parte dessa resposta se associa à segurança que a infraestrutura cicloviária dá ao ciclista, mesmo que com o passar do tempo essa percepção se minimiza, tanto em relação ao ato de pedalar e ao controle da bicicleta na via quanto à segurança associada à proteção do trânsito de veículos e de acidentes decorrentes dessa proximidade.

A resposta “mais segurança no trânsito” foi a resposta mais escolhida em Manaus (40,7%) e Niterói (37,9), seguida por “mais infraestrutura cicloviária” em ambos os casos (38,7% e 34,5% respectivamente). Nesse sentido, é possível considerar que a adaptação do ciclista está muito ligado à disponibilidade de infraestrutura.

Em relação à intermodalidade, na média brasileira, apenas 26,4% dos ciclistas brasileiros utilizam a bicicleta em combinação com outro modo de transporte nos

trajetos semanais. Para a maioria, portanto, a bicicleta se torna o único modo de deslocamento urbano.

Esse dado, porém, não permite uma leitura precisa da intermodalidade no Brasil uma vez que há situações muito distintas nas cidades pesquisadas. Uma explicação possível para a intermodalidade poderia ser o tamanho das cidades, ou seja, as maiores cidades apresentariam o maior percentual de pessoas que combinam a bicicleta com outro modo de transporte. Essa relação se mostrou inexistente uma vez que três capitais de porte similar, Belo Horizonte (2.4 milhões de habitantes), Brasília (2.8 milhões) e Manaus (2 milhões) apresentam dados muito diferentes entre si.

Em Belo Horizonte, apenas 14,4% dos entrevistados utilizam a bicicleta em combinação com outro modal de transporte, diferentemente de Brasília, onde 52,2% dos ciclistas conjugam a viagem de bicicleta com outro modo. Já em Manaus, a bicicleta é o único modo utilizado por 99,3% da população que anda de bicicleta, ou seja, apenas 0,7 dos ciclistas usam outro modo de transporte nas viagens cotidianas. Vale lembrar que em Manaus o único transporte público disponível é o sistema de ônibus.

Podemos encontrar alguns indícios para essas respostas com base numa rápida análise dos sistemas de mobilidade urbana em cada uma e das características geográficas gerais dessas cidades. Brasília é uma cidade plana, diferentemente de Belo Horizonte, de relevo montanhoso, o que poderia tornar o exercício de pedalar mais intenso e, dependendo do trajeto, inviável para determinados grupos. No entanto, Belo Horizonte é uma das cidades onde se observa o uso intenso da bicicleta. Nela, 71,1% dos entrevistados utilizam esse veículo mais de cinco vezes por semana, o que descarta a hipótese da geografia como um empecilho à sua utilização.

Essa constatação torna importante questionar também o que faz Manaus e Brasília terem índices de intermodalidade tão diferentes? Brasília hoje apresenta uma das maiores malhas cicloviária do Brasil³, com 440 quilômetros, e planeja ter implementados até 600 quilômetros⁴, o que a coloca como a cidade brasileira com mais infraestrutura cicloviária. Já Manaus ocupa o último lugar, com apenas 6 quilômetros de ciclovias disponíveis. Logo, neste caso, a infraestrutura cicloviária aparentemente não apresenta relação direta com a intermodalidade, uma vez que em Manaus, cidade com menos infraestrutura, os ciclistas a utilizam como único modal. Lembrando que nessas duas cidades o uso da bicicleta se apresenta de forma intensa, em Brasília, mais de 60,2% das pessoas a utilizam mais de 5 vezes por semana, enquanto que em Manaus esse percentual chega a 77,8%. Logo, a falta de infraestrutura de circulação parece não ter grande influência sobre a intensidade no uso da bicicleta como meio de transporte.

Outra correlação possível, que também pode ser descartada é da extensão territorial. A cidade de Brasília apresenta 5.801,9 quilômetros quadrados⁵, metade da extensão de Manaus (11.401,1 quilômetros quadrados). Logo, as grandes distâncias, que geralmente induzem à intermodalidade, não são neste caso um dado considerado.

Há, porém, uma relação a ser explorada, que é a renda média dos habitantes, onde Brasília apresenta renda média de R\$ 2.097,836, diferentemente de Manaus, que tem

³ Dados da ONG mobilize, de abril de 2015, disponíveis no site www.mobilize.org.br

⁴ Informação obtida na Agencia Brasília, disponível no site www.agenciabrasilia.df.gov.br/noticias/item/7732-malha-de-ciclovias-do-df-é-a-amaior-do-pa%C3%ADs.html

⁵ Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE, 2014.

⁶ Idem.

R\$ 912,63 por habitante. Neste caso, a intermodalidade pode ser um indício de restrição de acesso à troca de modais através da tarifa cobrada. Um dado que evidencia esse fato é que 21% dos brasilienses escolhem a bicicleta por ser mais barato contra 27,2% dos manauaras.

Ao compararmos as pessoas que combinam e as que não combinam a bicicleta com outros modais em seus trajetos essa relação parece ficar mais evidente. Embora em ambos os grupos a prevalência seja das pessoas com renda entre um e dois salários mínimos, algumas diferenças merecem ser destacadas. A principal delas se refere à constatação de que de fato, entre aqueles que realizam combinação intermodal, há maior presença de pessoas com maior renda. Desses, 5,3% têm renda superior a dez salários mínimos. Já entre aqueles que utilizam apenas a bicicleta em seus deslocamentos cotidianos, o percentual de pessoas com esse patamar de renda é de 3,7%. Ao mesmo tempo, no primeiro grupo, 9,8% tem renda entre cinco e dez salários mínimos, contra 6,7% do segundo.

Dentre as assimetrias encontradas, podemos citar também o caso de Aracaju (623 mil habitantes) e Niterói (495 mil habitantes), que apresentam índices de intermodalidade muito diferentes; 6,8% da população de Aracaju usa outro modal enquanto 47,1% da população de Niterói faz uso de outro modo de transporte. Vale lembrar que a barca que dá acesso ao Rio de Janeiro, que é o maior destino dos passageiros diários, permite a entrada irrestrita de bicicletas.

No caso de Niterói se deve considerar o fato de fazer parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, onde parte majoritária dos empregos está concentrada no município núcleo, obrigando parte da população economicamente ativa a se deslocar até o outro lado da baía da Guanabara, sendo que aproximadamente 6% da força de trabalho que trabalha no Rio de Janeiro vem de Niterói⁷. A cidade apresenta hoje aproximadamente 30 quilômetros de ciclovias⁸, e faz parte do plano de mobilidade da cidade ter 60 quilômetros até o fim de 2016. Nesse caso, a integração entre a bicicleta e outros modos se deve quase que exclusivamente às Barcas que fazem a ligação entre a cidade e o Centro do Rio de Janeiro. As estações das Barcas acabam funcionando quase como uma espécie de polo gerador de tráfego de ciclistas.

Já as duas maiores cidades do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro, apresentam respectivamente 27,8% e 34,8% de intermodalidade, índices um pouco acima da média nacional e não tão diferentes entre si. Ambas as cidades apresentam bons índices de infraestrutura cicloviária comparativamente ao Brasil, sendo 374 quilômetros disponíveis no Rio de Janeiro e 265,5 quilômetros disponíveis em São Paulo. Em ambas, a integração pode ser explicada pela rede metroviária.

Das outras cidades pesquisadas, Salvador é a cidade que mais se distancia da média, com 11,8% de intermodalidade, seguida por Recife (18,3%) e Porto Alegre (20,1%). De forma geral, esses dados indicam como hipótese o grande potencial a ser explorado na inclusão da bicicleta como modal na composição dos deslocamentos urbanos, sobretudo naqueles de maior distância. Equipar as estações intermodais com facilidades para os ciclistas e incentivar o uso intermodal da bicicleta, como é feito em Brasília, através da possibilidade do transporte da bicicleta no sistema público de metrô.

Outro caminho a ser perseguido é a exclusão do uso dos modais motorizados para pequenas e médias distâncias. Dados das Regiões Metropolitanas dos Estados

⁷ Dado disponível no Núcleo de Estudos Populacionais da Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docspdf/ABEP2008_1766.pdf

⁸ Informação obtida em <http://www.niteroidebicicleta.rj.gov.br/index.php/2016-01-12-18-29-32/infraestrutura-cicloviaria>

Unidos (HOCHMAIR, 2013) indicam entre 1 e 2 milhas (1,6 a 2,3 quilômetros) a distância média acessível por bicicletas a partir de estações de transporte.

Os dados apresentados nos indicam que, havendo infraestrutura cicloviária, há grande possibilidade do aumento da intermodalidade, uma vez que as duas cidades com maior índice de intermodalidade são também cidades com bons números de infraestrutura cicloviária.

Consideramos que a produção de informação e conhecimento sobre o uso da bicicleta nas grandes cidades brasileiras é parte essencial nesse processo, na medida que pode qualificar a discussão sobre a incorporação de princípios e diretrizes relacionadas ao transporte ativo no processo de planejamento das cidades.

Este artigo pretende, portanto, não só agregar mais informação e maior conhecimento ao debate sobre a mobilidade por bicicleta, mas também empoderar a sociedade para discutir seriamente novos caminhos para a mobilidade urbana no país.

CONCLUSÕES

Diversos dados demográficos foram coletados, o que vem auxiliando na elaboração de políticas de mobilidade mais efetivas e focadas em perfis de ciclistas específicos. Dentre os itens pesquisados, ressaltamos a importância de conhecer o perfil do ciclista brasileiro em relação à sua idade, gênero e necessidade de trajeto. Os resultados apontam que não há perfil único do ciclista brasileiro e que o modal cicloviário abrange grupos sociais diversos e residentes nas áreas centrais e periféricas das cidades.

Além disso, a pesquisa permitiu um melhor entendimento das motivações que levam o indivíduo a escolher o modal cicloviário para os deslocamentos urbanos, assim como os principais obstáculos para essa escolha. Dentre os principais motivadores, podemos elencar os seguintes: praticidade, segurança e custo.

Como aplicação imediata dos dados coletados e analisados nesta pesquisa, temos o fornecimento de subsídios para que gestores públicos, urbanistas e outros atores envolvidos formulem uma agenda mais precisa e robusta de políticas públicas e ações de promoção do transporte cicloviário.

As recomendações apresentadas focam no refinamento e ampliação da infraestrutura cicloviária, otimização da intermodalidade, campanhas de educação e conscientização e ampliação do conhecimento sobre o perfil de ciclistas das metrópoles brasileiras em prol de uma cidade mais democrática.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, V.; HARDER, H.; JENSEN, O. B.; MADSEN, J. C. O. *Bike Infrastructures. Architecture and Design*. Aalborg: Aalborg Universitet, 2011.

BINATTI, G. *Mobilidade de Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro*. Transporte Ativo: Rio de Janeiro, 2016.

BLUE, E. *Bikenomics: How Bicycling Can Save the Economy*. Portland: Microcosm Publishing, 2015.

RODRIGUES, J. M. *Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014*. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

SCHWANEN, T.; PEREIRA, R. *Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo*. Textos para Discussão, IPEA, Brasília, 2013.

TRANSPORTE ATIVO (2015). *Perfil do Ciclista Brasileiro*. Parceria Nacional Pela Mobilidade por Bicicleta (Livreto). Disponível em <<http://transporteativo.org.br/wp/2015/11/27/conheca-quem-usaa-bicicleta-no-brasil/>>. Acesso em 21 jun. 2016.

VASCONCELLOS, E. A. *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*. São Paulo: Editora Manol, 2013.

WASELFISZ, J. J. *Mapa da Violência. Acidentes de Trânsito e Motocicletas*. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos/FLACOS-Brasil, 2013.