

DESAFIO INTERMODAL

CURITIBA 2008

28 de maio de 2008

Realização



MOBILIDADE URBANA



Pesquisas e Ações
rumo a um futuro
saudável e sustentável



**Projeto
Transformando o
Trânsito**



WWW.BICICLETADACURITIBA.ORG

CONTATOS:

WWW.NPT.UFPR.BR

CICLOVIDA@UFPR.BR

FONE NPT: 33102725

O Desafio Intermodal

Qual será o meio de transporte mais eficiente para atravessar a cidade às seis horas da tarde, horário em que milhares de curitibanos ficam presos no trânsito na volta para casa?

Para responder a essa pergunta, repensar a mobilidade das pessoas na cidade de Curitiba e estimular o uso da bicicleta, o programa Ciclovida da UFPR e o grupo Bicicletada Curitiba promoveu o Desafio Intermodal, que contou com 11 participantes, representando 6 modais diferentes:

| | Modal | Participante |
|-----------|-----------------------------------|---------------------|
| 1 | Ciclista profissional | Alex Mayer |
| 2 | Ciclista master | Luis Peters |
| 3 | Ciclista + ônibus (Bike dobrável) | Luis Patrício |
| 4 | Ciclista com Cecizinha (mulher) | Elenice Guimarães |
| 5 | Ciclista roda-fixa | Thiessen Gunnar |
| 6 | <i>Skatista</i> | Juan Parada |
| 7 | Pedestre | Claudio Celestino |
| 8 | Usuário de ônibus | Tássia Arouche |
| 9 | Usuário de táxi | Luciano Lacerda |
| 10 | Motorista de automóvel | Vicente Boguzhevski |
| 11 | Motociclista | Fernando Franciosi |

Diversos modos de locomoção, saindo ao mesmo tempo de um mesmo local na hora do "rush" e devendo chegar a um destino comum. As regras foram simples, sendo que as leis de trânsito deveriam ser respeitadas e o trajeto poderia ser escolhido pelos próprios participantes.

Data: 28 de maio de 2008, quarta-feira às 18 horas.

Ponto de partida: Rua Augusto Stresser, nº207 - Juvevê.

Ponto intermediário: Câmara de Vereadores de Curitiba.

Ponto de chegada: Prefeitura de Curitiba - Centro Cívico.

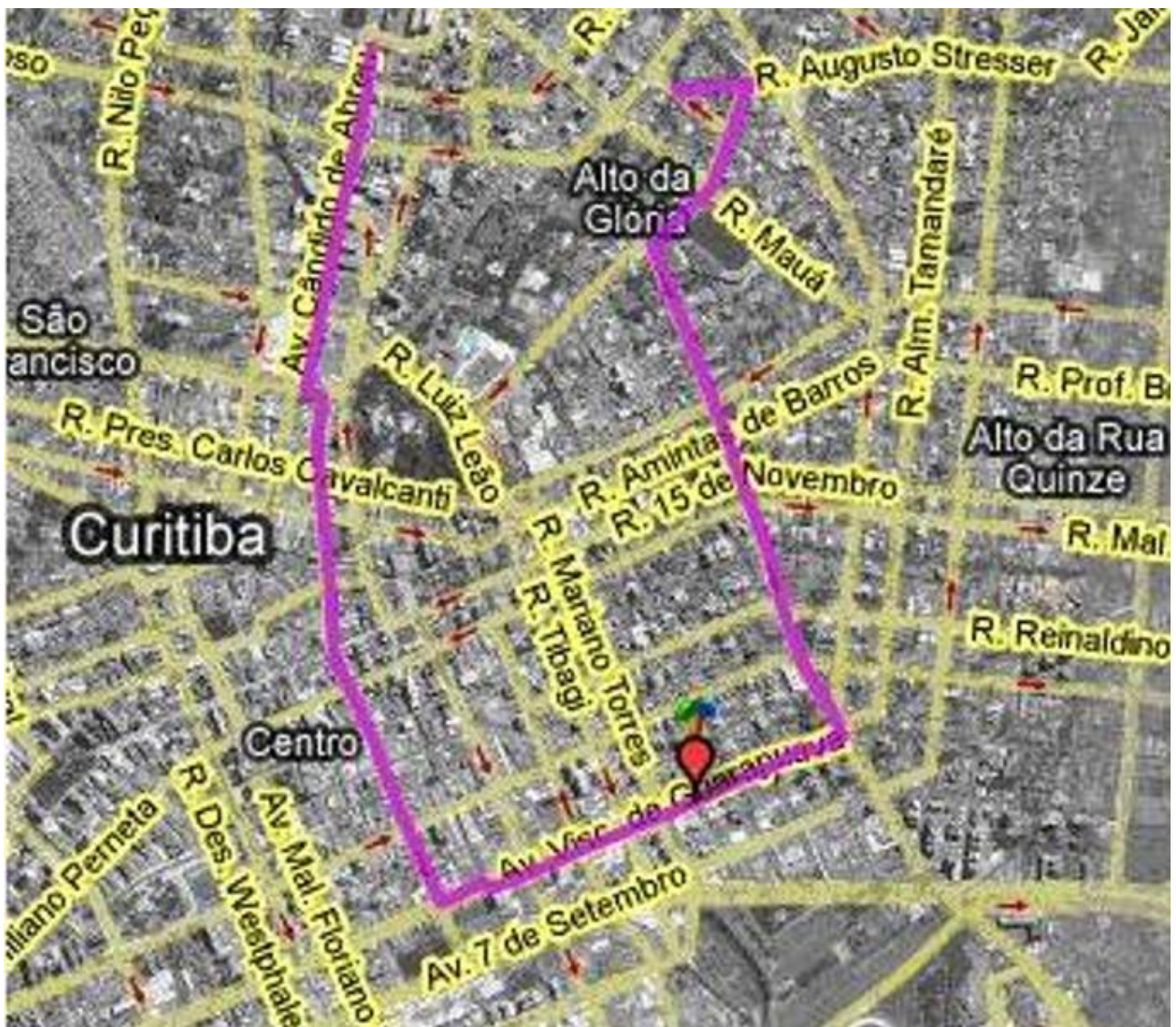
Quem usa a bicicleta economiza tempo, dinheiro, promove a saúde e colabora com o meio ambiente. A iniciativa de Desafio Intermodal possibilitou uma visibilidade ao fato de que uma política de incentivos ao uso de meios não motorizados como modo de deslocamento nas grandes cidades é desejável, acima de tudo. Mais infra-estrutura viária, estacionamentos e campanhas de sensibilização levarão cada vez mais pessoas a buscar a praticidade destes modos. Essa situação gerará benefícios para todos os cidadãos, tanto os que ficam presos no engarrafamento dentro de seus carros, quanto, principalmente, a maioria dos habitantes da Região Metropolitana de Curitiba que se deslocam a pé e de ônibus.

A iniciativa gerou grande repercussão na mídia e uma discussão nacional sobre o tema através da realização de várias reportagens e eventos semelhantes em vários pontos do país. O Desafio Intermodal inseriu-se no conjunto de ações propostas pelo programa Ciclovida da UFPR, que visa através de pesquisas comprovar a eficiência dos modos não motorizados como opção de mobilidade nas cidades brasileiras, contribuindo para uma cultura de mobilidade urbana mais saudável e sustentável.

Equipe do programa Ciclovida e grupo Bicicletada Curitiba

Percurso

Os participantes saíram da Rua Augusto Stresser, nº207, passaram pela Câmara dos Vereadores e chegaram à Prefeitura, na Avenida Cândido de Abreu, registrando sua presença no ponto de partida, no intermediário e na chegada. Abaixo, um mapa com uma alternativa de percurso, a qual foi executado pelo Ciclista Máster, Luis Peters..



Regulamento

Saindo do ponto inicial, todos ao mesmo tempo, cada modo de deslocamento poderá usar o caminho que for mais conveniente, desde que obrigatoriamente passe pelo Ponto Intermediário na Câmara Municipal de Curitiba. Nesse ponto, deverá estacionar e fazer a verificação com o controlador do local.

Todos devem respeitar as leis de trânsito e as regras de segurança do meio de transporte que usarem. O Desafio Intermodal não é uma corrida, é uma medição, tudo deve ser feito na velocidade comum de seu cotidiano.

O participante que estiver de carro, moto e bicicleta deve sair a pé do ponto de encontro e buscar seu veículo em estacionamento assim como deve estacioná-lo para chegar ao local da chegada caminhando.

Ao chegar ao ponto final, o participante deverá se encaminhar até a tenda do Ciclovida, localizada em frente à Prefeitura, para que a equipe registre o tempo dele.

Para facilitar a comunicação entre os participantes, todos receberam uma lista com os telefones de cada um dos envolvidos.












Planilha de Chegada

A Planilha 1 indica cada modal com os tempos de chegada no ponto intermediário e no ponto final, indicados na ordem de chegada. É possível constatar que as bicicletas e o *skatista* tiveram um desempenho superior aos demais modais.

Planilha 1 – Tempos parciais e finais dos diferentes modais, em ordem de chegada.

| <i>Ordem de chegada</i> | <i>Desafiante</i> | <i>Tempo parcial (minutos) C. Vereadores</i> | <i>Tempo final (minutos) Prefeitura</i> | <i>Velocidade média¹ (km/h)</i> |
|-------------------------|-----------------------------------|--|---|--|
| 1º | Ciclista profissional | 09'33" | 18'33" | 22,90 |
| 2º | Ciclista roda fixa | 08'20" | 19'30" | 21,76 |
| 3º | Skatista | 10'35" | 22'00" | 19,00 |
| 4º | Ciclista Máster | 09'54" | 24'44" | 17,21 |
| 5º | Ciclista com Cecizinha | 10'22" | 25'32" | 16,60 |
| 6º | Automóvel | 10'50" | 32'40" | 12,96 |
| 7º | Motocicleta | 18'03" | 35'03" | 11,98 |
| 8º | Ciclista + ônibus (Bike dobrável) | 23'25" | 42'15" | 09,96 |
| 9º | Pedestre | 23'00" | 42'22" | 09,94 |
| 10º | Ônibus ¹ | 22'40" | 45'30" | 09,27 |
| 11º | Táxi | 20'00" | 46'10" | 09,11 |

Para efeitos de cálculo, a distância percorrida por todos os modais foi igualada em 7 km, que corresponde à distância do percurso do Desafio estipulada pelos organizadores, ainda que tenha havido pequenas variações para mais e para menos.

| |
|--|
| <p>1º Ciclista profissional</p> <p>Tempo 18'33"</p> <p>Velocidade média 22,9 km/h</p>  |
| <p>2º Ciclista roda fixa</p> <p>Tempo 19'30"</p> <p>Velocidade média 21,76 km/h</p>  |
| <p>3º Skatista</p> <p>Tempo 22'00"</p> <p>Velocidade média 19 km/h</p>  |
| <p>4º Ciclista master</p> <p>Tempo 24'44"</p> <p>Velocidade média 17,21 km/h</p>  |
| <p>5º Ciclista com cestinha</p> <p>Tempo 25'32"</p> <p>Velocidade média 16,60 km/h</p>  |
| <p>6º Automóvel</p> <p>Tempo 32'40"</p> <p>Velocidade média 12,96 km/h</p>  |
| <p>7º Motocicleta</p> <p>Tempo 35'03"</p> <p>Velocidade média 11,98 km/h</p>  |
| <p>8º Ciclista + ônibus</p> <p>Tempo 42'15"</p> <p>Velocidade média 9,96 km/h</p>  |
| <p>9º Pedestre</p> <p>Tempo 42'22"</p> <p>Velocidade média 9,94 km/h</p>  |
| <p>10º Ônibus</p> <p>Tempo 45'30"</p> <p>Velocidade média 9,27 km/h</p>  |
| <p>11º Táxi</p> <p>Tempo 46'10"</p> <p>Velocidade média 9,11 km/h</p>  |

Planilha de análise de poluentes e demais indicadores

Na planilha 2, estão computados os dados estimados de poluição (emissão de CO₂, NOX, CO e HC)¹, ruído e despesas diretas daquela viagem.

Planilha 2 – Indicadores de despesa, ruído e poluição (emissão de CO₂, NOX, CO e HC)

| | Despesa (reais) | Ruído² (decibéis) | CO₂ (gramas) | NOX (gramas) | CO (gramas) | HC (gramas) |
|--------------------------------------|----------------------------|---|------------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| Ciclista profissional | 0,00 | 15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Ciclista Máster | 0,00 | 15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Ciclista + ônibus (Bike dobrável) | 3,80 | 80 | 0,15 | 0,57 | 0,62 | 0,09 |
| Ciclista com Cecizinha | 0,00 | 15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Ciclista roda fixa | 0,00 | 15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Skatista | 0,00 | 22 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Pedestre | 0,00 | 10 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Ônibus* | 3,80 | 80 | 0,15 | 0,57 | 0,62 | 0,09 |
| Táxi | 23,00 | 74 | 1,20 | 0,48 | 3,20 | 0,75 |
| Automóvel | 1,11 | 74 | 1,20 | 0,48 | 3,20 | 0,75 |
| Motocicleta | 0,58 | 83 | 0,51 | 1,09 | 9,18 | 1,97 |

*Ônibus considerando lotação de 60 pessoas
Gasolina C: 78% gasolina + 22% álcool anidro (v/v).

1- Os índices de poluição são nominais, medidos pelo Instituto de Tecnologia para o Desenvolvimento - LACTEC.

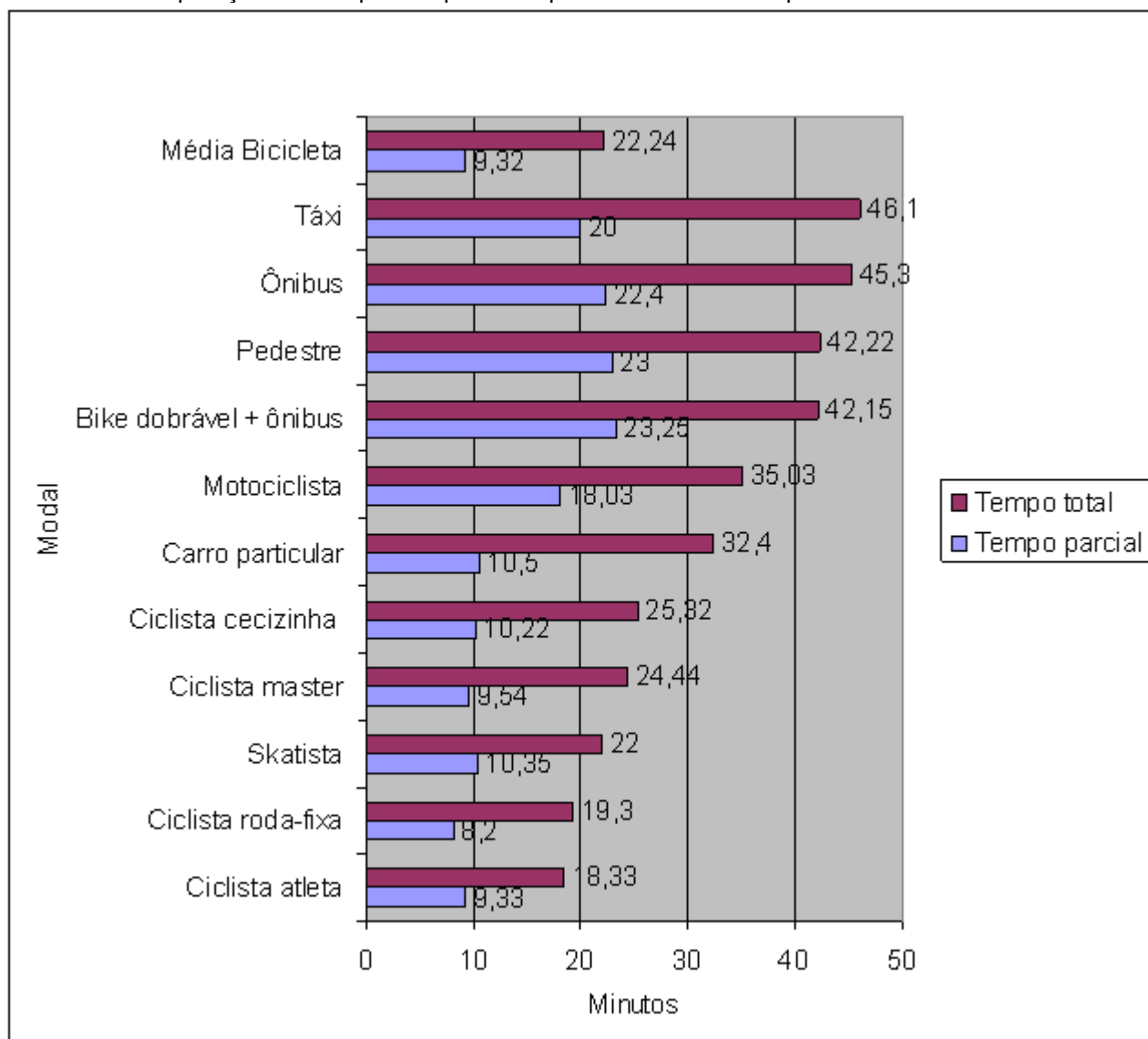
2- Os valores de ruídos para moto, carro e ônibus são os limites máximos do veículo estabelecidos pelo CONAMA. Contudo, esses valores são frequentemente ultrapassados como já foi constatado em vários estudos feitos aqui mesmo no Brasil.

Tabelas comparativas

Tempo de chegada

Os tempos despendidos pelos diferentes modais foram comparados e indicaram que os ciclistas realizam o percurso no menor tempo. O Gráfico 1 apresenta os tempos no ponto intermediário (Câmara Municipal) e no ponto final (Prefeitura Municipal).

Gráfico 1 – Comparação dos tempos despendidos pelos modais de transporte

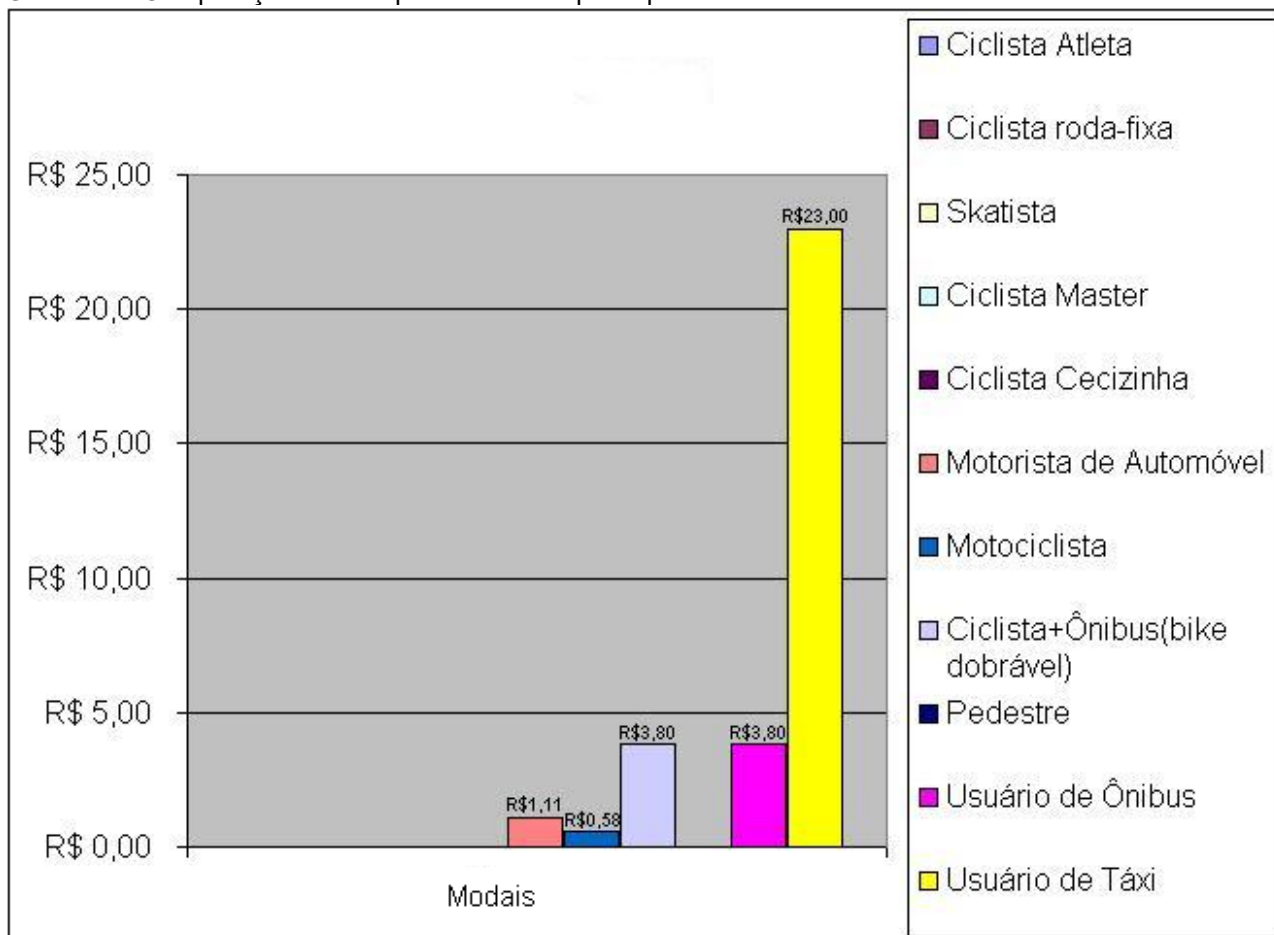


Para efeitos de cálculo, a distância percorrida por todos os modais foi igualada em 7 km, que corresponde à distância do percurso do Desafio estipulada pelos organizadores, ainda que tenha havido pequenas variações para mais e para menos.

Despesa de deslocamento

Considerando os gastos financeiros dos modais durante o percurso foi possível comparar o peso econômico de cada meio de locomoção, como mostra o Gráfico 2.

Gráfico 2 – Comparação das despesas de cada participante.

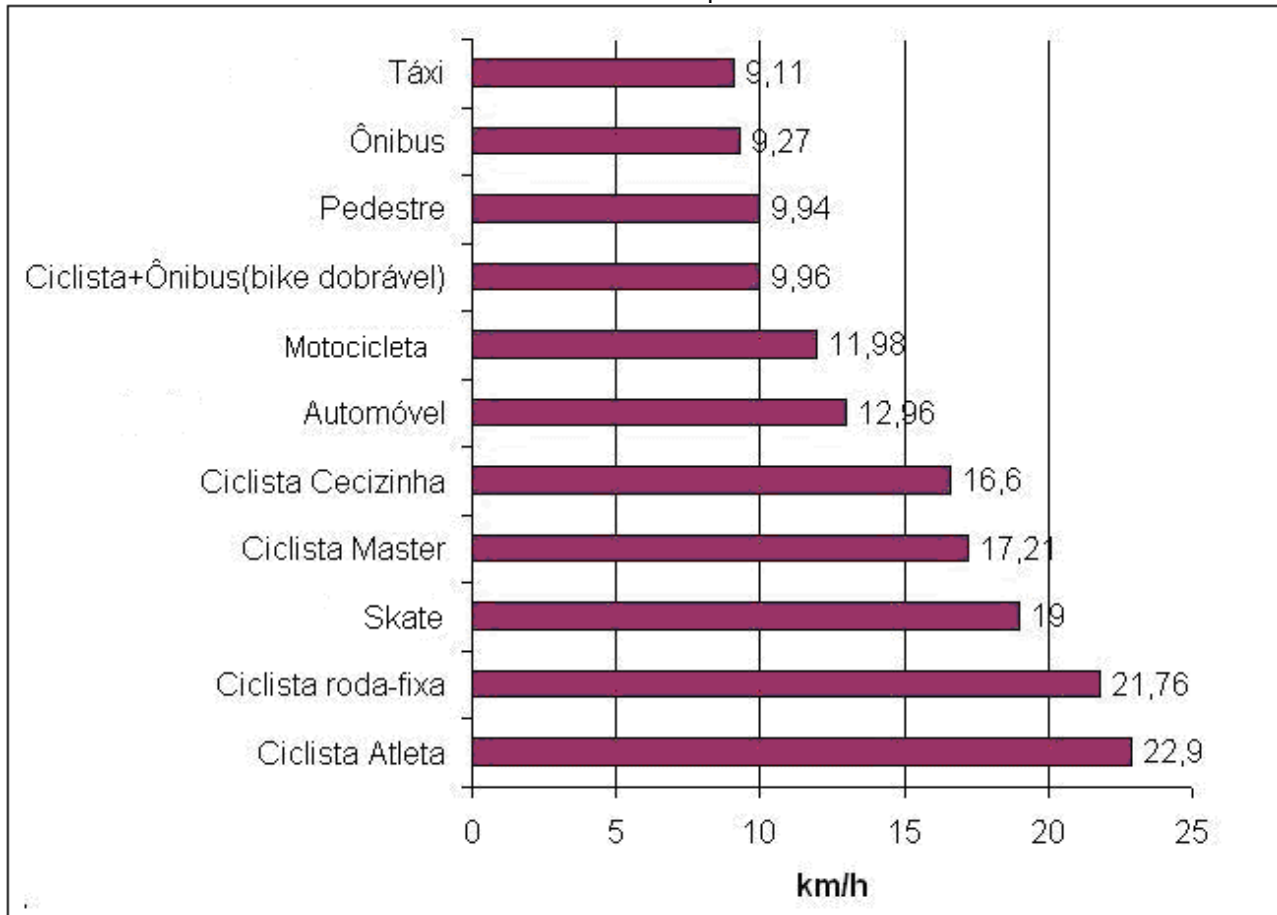


Para efeitos de cálculo, a distância percorrida por todos os modais foi igualada em 7 km, que corresponde à distância do percurso do Desafio estipulada pelos organizadores, ainda que tenha havido pequenas variações para mais e para menos.

Velocidade média

Estabelecendo uma média da velocidade dos modais, os veículos não-motorizados alcançaram uma velocidade maior do que os demais. As velocidades médias estão apresentadas no Gráfico 3.

Gráfico 3 - Velocidade média dos modais considerando um percurso de 7km

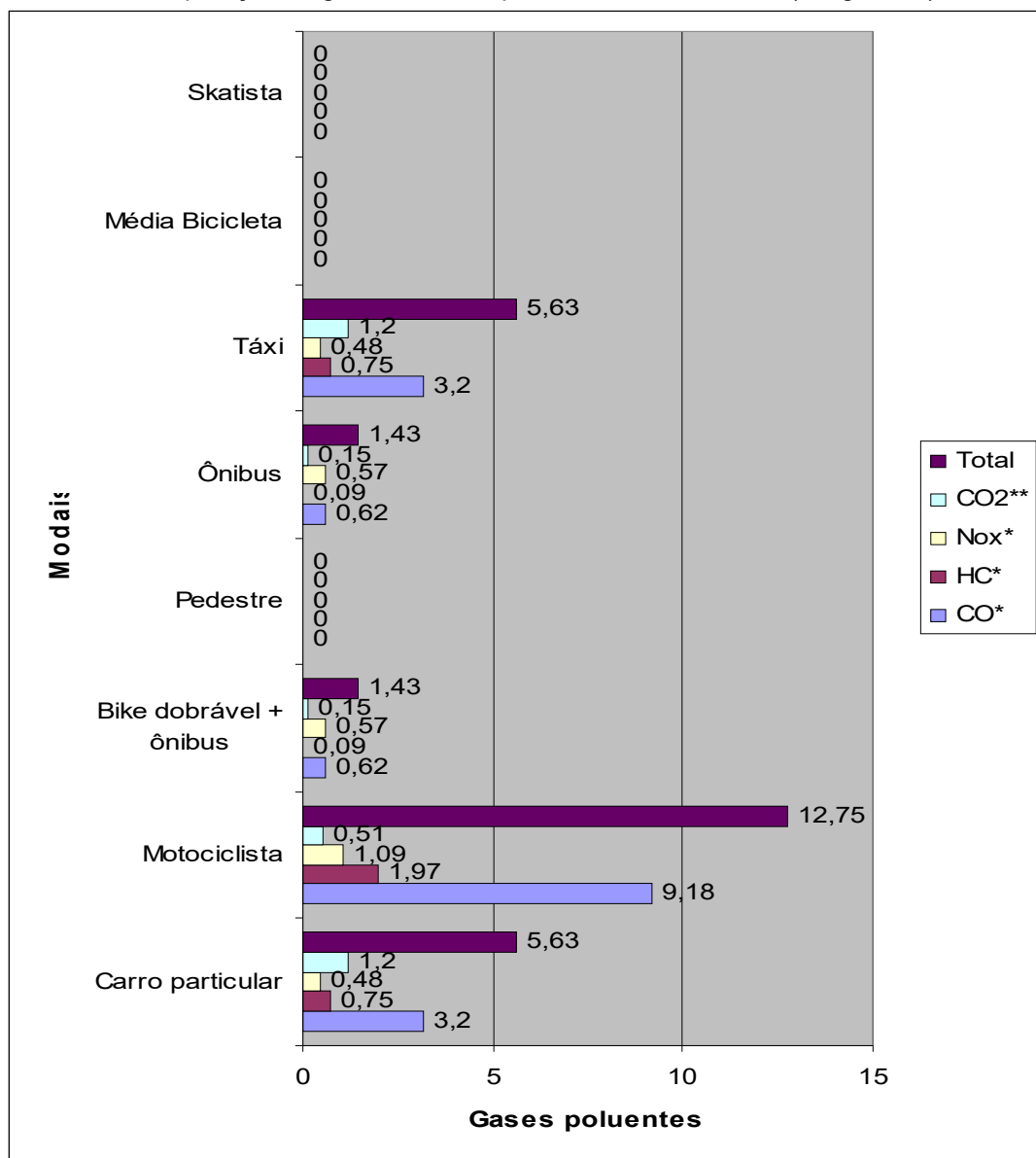


Para efeitos de cálculo, a distância percorrida por todos os modais foi igualada em 7 km, que corresponde à distância do percurso do Desafio estipulada pelos organizadores, ainda que tenha havido pequenas variações para mais e para menos.

Poluição atmosférica

Através da análise dos dados referentes à poluição atmosférica produzida pelos diferentes modais, observa-se que a motocicleta emite grandes quantidades de monóxido de carbono. Outros modais como o táxi, carro e ônibus também emitiram gases poluentes. Os modais ciclista, pedestre e skate não emitiram gases poluentes.

Gráfico 3 – Comparação de gases emitidos pelos diferentes modais. (em gramas)



* Gás tóxico

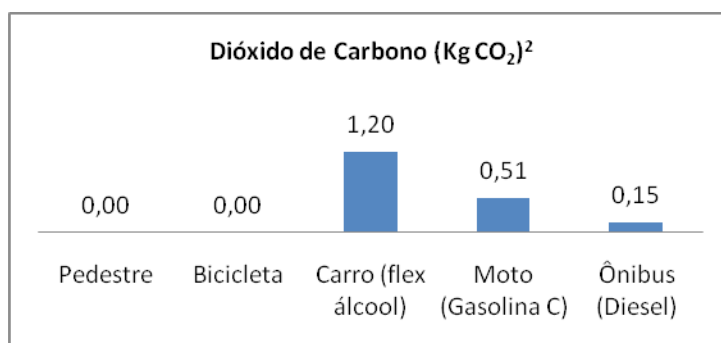
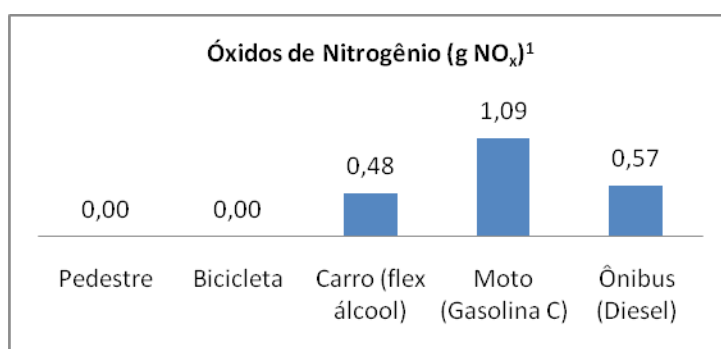
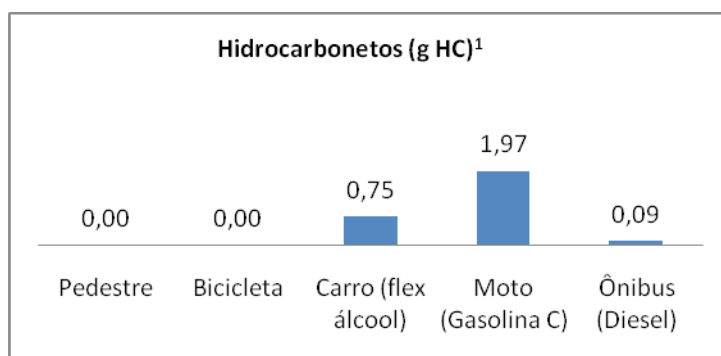
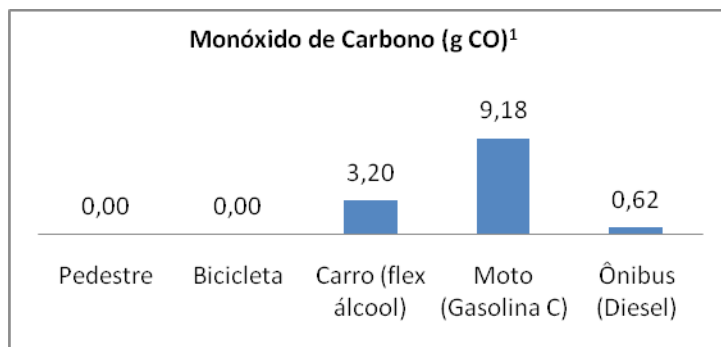
** Gás que contribui para o efeito estufa

Os índices de poluição são nominais, medidos pelo Instituto de Tecnologia para o Desenvolvimento - LACTEC.

Foi considerada lotação de 60 pessoas para ônibus

Poluição atmosférica

Gráficos elaborados pelo LACTEC



Parâmetros de medição utilizados pelo LACTEC

Fatores médios de emissão de veículos leves novos¹

| Ano Modelo | Combustível | CO | HC | NO _x | RCHO | CO ₂ | Autonomia ² | Emissão Evap. |
|-------------------|--------------------|-------------|-------------|-----------------|--------------|-----------------|------------------------|---------------|
| | | (g/Km) | (g/Km) | (g/Km) | (g/Km) | (g/Km) | Km/L | g/teste |
| 2006 ³ | Gasolina C | 0,33 | 0,08 | 0,08 | 0,002 | 192 | 11,3 | 0,46 |
| | Álcool | 0,67 | 0,12 | 0,05 | 0,014 | 200 | 6,9 | nd |
| | Flex-Gasolina C | 0,48 | 0,1 | 0,05 | 0,003 | 185 | 11,7 | 0,62 |
| | Flex-Álcool | 0,47 | 0,11 | 0,07 | 0,014 | 177 | 7,8 | 1,27 |

1 - Médias ponderadas de cada ano-modelo pelo seu volume de produção.

2 - Obtida por balanço de carbono, conforme a NBR 7024, para o ciclo de condução urbana.

3 - Para os modelos a gasolina há motores entre 1,0L e 2,0L; os modelos a álcool foram descontinuados, os valores são de um único modelo de 1,8L com produção da ordem de 500 unidades. Para os veículos tipo flex fuel há motores entre 1,0L e 2,0L. As maiores diferenças devido à cilindrada dos motores são sentidas no CO₂.

nd - Não disponível

Gasolina C: 78% gasolina + 22% álcool anidro (v/v).

RCHO - Total de Formaldeídos e Acetaldeídos

Fatores de emissão de motocicletas novas e similares

| Ano | Motor | Proced. | CO | HC | NO _x | CO ₂ |
|-------|-----------|----------|--------|--------|-----------------|-----------------|
| 2006* | Cap. Vol. | | (g/Km) | (g/Km) | (g/Km) | (g/Km) |
| | 151 / 500 | Nacional | 1,35 | 0,29 | 0,16 | 75 |

*Valores médios de homologação de 88 configurações de motocicletas segundo a Resolução CONAMA nº 342/02.

Gasolina C: 78% gasolina + 22% álcool anidro (v/v).

Fatores de emissão de motores para veículos do ciclo Diesel

| Fase Proconve | CO | HC | NO _x | MP | CO ₂ | Autonomia |
|---------------|------|------|-----------------|------|-----------------|-----------|
| | g/Km | g/Km | g/Km | g/Km | g/Km | Km/L |
| I | | | | | | |
| II | | | | | | |
| III | | | | | | |
| IV (Parcial) | | | | | | |
| V (Parcial) * | 5,45 | 0,78 | 5,00 | 0,21 | 1320 | 2 |

*Para motores do ciclo Diesel com pós tratamento de emissões.

Trajetos Percorridos no Desafio Intermodal em 28/05/2008 Início 18h00min Término 19h30min

| | Bic Speed* | Bic > 50 anos* | Carro* | Moto* | Ônibus** | Taxi* | Pedestre** |
|-------------------|------------|----------------|--------|-------|----------|-------|------------|
| Tempo (min) | 15 | 20 | 32 | 35 | 44 | 46 | 42 |
| Percursos (Km) | 5,7 | 6,1 | 6,8 | 6,9 | 7 | 7 | 7 |
| Velocidade (Km/h) | 24 | 18,6 | 12,8 | 11,8 | 9,5 | 9,1 | 10,0 |

*Valores medidos

**Valores estimados

Gases Emitidos no Percursos

| Meio de Transporte | *CO (g) | *HC (g) | *NO _x (g) | **CO ₂ (Kg) |
|------------------------------|---------|---------|----------------------|------------------------|
| Pedestre | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Bicicleta | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Carro 1000 cc (flex álcool) | 3,20 | 0,75 | 0,48 | 1,20 |
| Moto 250 cc (Gasolina C) | 9,18 | 1,97 | 1,09 | 0,51 |
| Ônibus ¹ (Diesel) | 0,62 | 0,09 | 0,57 | 0,15 |

¹ Ônibus considerando lotação de 60 pessoas

*Gases tóxicos

**Gás que contribui para o efeito estufa

Gasolina C: 78% gasolina + 22% álcool anidro (v/v).

Entrevistas com a população sobre a expectativa de resultados do Desafio Intermodal

Antes do Desafio foi realizada uma pesquisa com 309 pessoas que objetivava analisar a percepção da população sobre qual dos meios de transporte (Bicicleta, Motocicleta, Carro, Pedestre, Ônibus e Táxi) chegaria primeiro no Desafio, entre outras questões. Os dados dos questionários foram confrontados com o resultado do Desafio. Pode-se constatar que a população entrevistada indicou a motocicleta como o meio de transporte mais rápido para se deslocar 7km, no centro da cidade, no horário de rush. No entanto, o Desafio Intermodal indicou que esse modal chegou em sétimo lugar, e as bicicletas mostraram-se mais eficientes, seja por chegar num tempo inferior, seja por serem meios não poluentes.

Gráfico 4 – Resultado do questionário realizado antes do Desafio. Respostas à pergunta “Quem chegará primeiro?”.

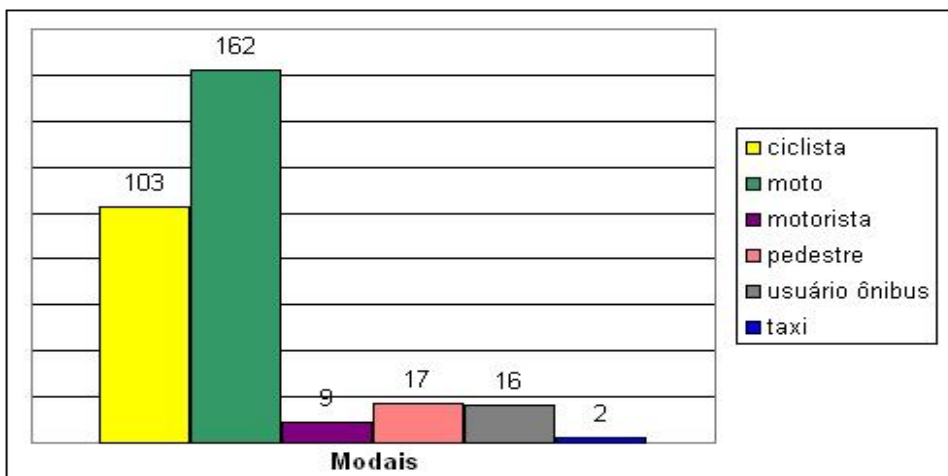
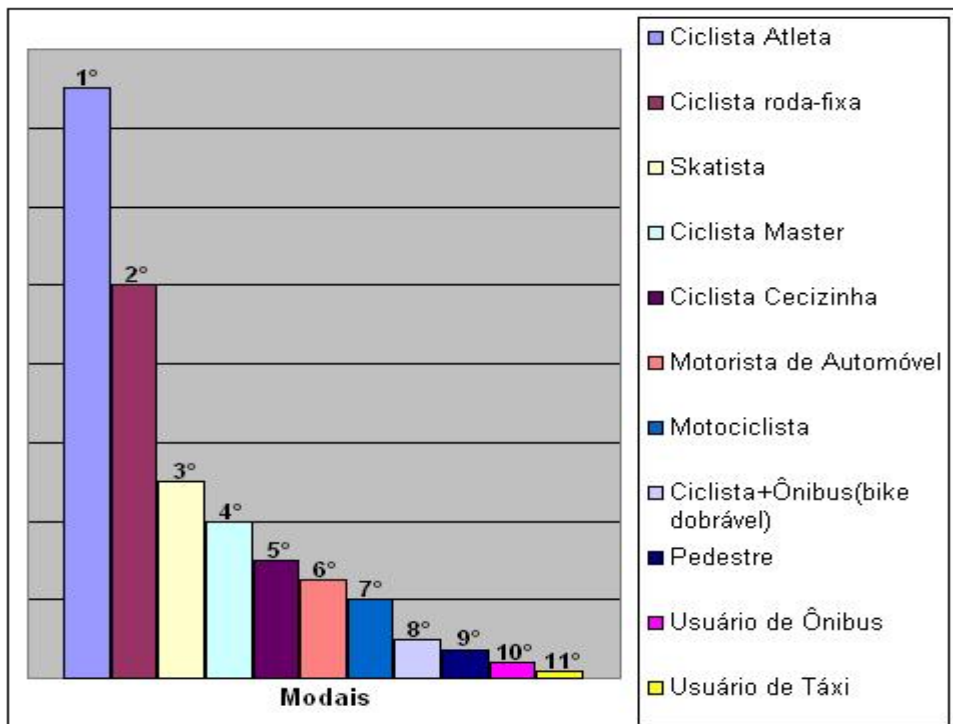


Gráfico 5 – Resultado do Desafio



Resultados

METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO

A avaliação foi feita de forma a ordenar todos os itens avaliados numa escala de pontos para cada um deles e ao final a pontuação de cada modal foi somada e feita uma média. Para cada item avaliado, o primeiro colocado soma o número de pontos igual ao da quantidade de participantes, que nesse desafio foi 11. Para cada posição abaixo a pontuação é obtida atribuindo o valor total de participantes menos os que chegaram antes. Ou seja, para o segundo são 10 pontos, 9 para o terceiro, 8 para o quarto, 7 para o quinto, 6 para o sexto, 5 para o sétimo, 4 para o oitavo, 3 para o nono, 2 para o décimo e 1 para o décimo primeiro.

Em caso de empate, somam-se os pontos da respectiva posição e divide-se pelo número de participantes empatados na mesma colocação.

Os dados dessa tabela quantificam aspectos objetivos de extrema importância para a elaboração de políticas públicas na área de transporte urbano.

| Posição | Modal | Resultados Objetivos | | | | | | |
|----------------|---|-----------------------------|----------------|-----------------|-----------------------|--------------|-------------|--------------|
| | | Tempo | Despesa | Poluição | CO₂ | Ruído | Soma | Média |
| 1º | Ciclista profissional | 11 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 8,5 | 47,4 | 9,48 |
| 2º | Ciclista Master | 8 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 8,5 | 44,4 | 8,88 |
| 3º | Ciclista + ônibus (<i>Bike</i> dobrável) | 3 | 2,5 | 4,5 | 4,5 | 1,5 | 16 | 3,2 |
| 4º | Ciclista com Cecizinha | 7 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 8,5 | 43,4 | 8,68 |
| 5º | Ciclista roda fixa | 10 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 8,5 | 46,4 | 9,28 |
| 6º | <i>Skatista</i> | 9 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 6 | 42,9 | 8,58 |
| 7º | Pedestre | 4 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 11 | 42,9 | 8,58 |
| 8º | Ônibus ¹ | 2 | 2,5 | 4,5 | 4,5 | 1,5 | 15 | 3 |
| 9º | Táxi | 1 | 1 | 2,5 | 1,5 | 4,5 | 10,5 | 2,1 |
| 10º | Automóvel | 6 | 3 | 2,5 | 1,5 | 4,5 | 17,5 | 3,5 |
| 11º | Motociclista | 5 | 4 | 1 | 3 | 1 | 14 | 2,8 |

Ao consolidar numa tabela os resultados objetivos temos o ranking deste Desafio Intermodal. Esse ranking revela com clareza a praticidade e efetividade dos transportes alternativos na Cidade de Curitiba.

| Posição | Modal | Média |
|----------------|--|--------------|
| 1º | Ciclista profissional | 9,48 |
| 2º | Ciclista roda fixa | 9,28 |
| 3º | Ciclista Master | 8,88 |
| 4º | Ciclista com Cecizinha | 8,68 |
| 5º | <i>Skatista</i> | 8,58 |
| 6º | Pedestre | 8,58 |
| 7º | Automóvel | 3,5 |
| 8º | Ciclista + ônibus (<i>Bike dobrável</i>) | 3,2 |
| 9º | Ônibus ¹ | 3 |
| 10º | Motociclista | 2,8 |
| 11º | Táxi | 2,1 |

Participantes

Agradecemos aos participantes, por dedicarem seu tempo e veículos para a realização deste Desafio Intermodal.

Nas fichas de cada um dos participantes a seguir estão contidos todos os resultados individuais além das respostas a um questionário geral de avaliação respondido por e-mail após a realização do Desafio.

Ciclista Profissional

DADOS PESSOAIS:

Nome: Alex David Mayer Arseno
Idade: 25
Profissão: Ciclista Profissional
Escolaridade: 3º grau incompleto
Modal: Ciclismo

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 9'33"
Tempo final: 18'33"
Velocidade média: 22,90
Despesa: R\$0,00
Poluição atmosférica: 0,00
Emissão de CO₂: 0,00

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Uma forma interessante de avaliar como anda o trânsito nas grandes cidades.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Falta de Ciclovia, ou ciclofaixa, o que facilitaria bastante a introdução da bike como meio de transporte.

4) E a segurança?

Segurança é de certa forma precária, e instável, pela forma que se deve movimentar pelo canto da via, aonde que por algumas vezes os motoristas não veem os ciclista.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Talvez uma introdução de ciclo faixa, e a conscientização tanto do motorista quanto do ciclista, para uma melhora no trânsito.

Ciclista Master

DADOS PESSOAIS:

Nome: Luis Antônio Schmitt Peters
Idade: 54
Profissão: Servidor Público
Escolaridade: Superior (Mestrado)
Modal: Bicicleta - ciclista master

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 9'54"
Tempo final: 24'44"
Velocidade média: 17,21
Despesa: R\$0,00
Poluição atmosférica: 0,00
Emissão de CO₂: 0,00

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Achei muito interessante, muito divertido. Pensei que seria uma boa forma de demonstrar a possibilidade e as vantagens de usar a bicicleta para o transporte diário em curtas e médias distâncias, mesmo havendo necessidade de usar uma roupa mais formal. O segundo aspecto que pode eventualmente ser encarado como um obstáculo é a idade, então também pensei em que poderia servir de exemplo para mais pessoas se entusiasmarem. Sempre encontro pessoas das mais diversas faixas etárias, transitando de bicicleta, além de fazer passeios dominicais com a Turma dos Velhinhos, de modo que pensei na possibilidade de fazer uma demonstração prática. Na Turma dos Velhinhos há pessoas como o Pepe (81), o Romualdo (72), o Carlos Renato (70), e muitos outros com idades próximas e também gente bem mais jovem. Com o carinho e admiração que desenvolvi por eles, sinto um grande orgulho de me considerar um "Velhinho" também. No primeiro desafio, por questões de trabalho acabei não sendo um dos participantes diretos, então foi bom experimentar agora a sensação. Vejo que foi muito interessante a participação do Programa Ciclovida na questão do apoio e orientação. Talvez devêssemos ter apresentado o resultado mais rapidamente, até para superar o viés incorporado pela mídia, no sentido de destacar praticamente a participação do atleta, quando o objetivo do desafio é comparar formas de mobilidade. Praticamente não vi nenhum destaque à participação feminina na modalidade ciclística, que ao meu ver foi a mais importante e significativa de todas participações. Então penso que caberia ao relatório dar uma dimensão mais adequada a esse aspecto.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim. Claro que adaptadas ao uso da bicicleta. É que o artigo 58 do CTB estabelece que o leito convencionado para circulação de bicicletas são as ciclovias, as ciclofaixas e os acostamentos. As definições estão no anexo da lei. Não havendo tais equipamentos urbanos disponíveis, ou não sendo possível o seu uso, a circulação de bicicletas deve-se fazer nos bordos da pista de rolamento. Ocorre que o bordo da pista, definido pela linha longitudinal demarcatória da margem, é impraticável para a circulação em bicicleta, por questões de segurança. Por questões de segurança, o ciclista é obrigado "tomar a pista", conforme um jargão estadunidense para certas situações do tipo de condução "veicular" ou "ciclismo efetivo" no dizer de John Forrester. A rigor, nos termos estritos da lei, o ciclista só poderia ficar restrito aos bordos da pista, mas precisei em alguns momentos usar a pista toda para não sofrer "fechadas" e manter uma visibilidade adequada para os motoristas. Como também não usamos as "bike box" aqui, o ciclista precisa "criar" uma área de visibilidade e espaço para reiniciar movimento em semáforos, o que faz avançando um pouco sobre a linha de retenção (eu faço isso, não sei se outros o fazem também).

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Iniciei o trajeto pela Ciclofaixa da Bicicletada, uma ciclofaixa simbolicamente demarcada para chamar a atenção de planejadores e urbanistas para outras modalidades além do carro privado para transporte individual. Afora essa, não há nessa região ciclovias nem outras ciclofaixas, somente no Passeio Público e Mariano Torres. Virei à direita na Barão de Guaraúna, cruzando a Mauá e seguindo até a Ubaldino do Amaral. Esta via estava bastante congestionada, o que facilita a passagem da bicicleta. Por outro lado, tem trechos de pista bem estreita, que dificultam a passagem até mesmo da bicicleta. O trajeto seguiu pela Visconde de Guarapuava, uma via rápida onde nem sempre convém circular de bicicleta dependendo do trecho e das condições do tráfego. No horário do rush não foi tão complicado, devido à redução forçada da velocidade dos automóveis. Após a Câmara Municipal, uma certa cautela me fez esperar um segundo a travessia da Visconde de Guarapuava, o que foi suficiente para abrir o sinal para os carros. Assim, demorou o que pareceu ser muito tempo. Atravessando a Visconde de Guarapuava é possível entrar à direita na rua Lourenço Pinto, que cruza o Centro em direção ao Centro Cívico. Na Avenida Cândido de Abreu fui pela pista da direita, pois o Belotto havia dito que a barraca estaria numa posição diferente. Com isso perdi algum tempo fazendo o contorno da rotatória ao invés de simplesmente cruzar a rua. Um mapa do trajeto cumprido pode ser visto no seguinte endereço eletrônico: <http://www.bikely.com/maps/bike-path/Desafio-Intermodal-II>

4) E a segurança?

O ciclista de fato é mais vulnerável no caso de ser atingido, mas conta com um pouco mais de flexibilidade de movimento e possibilidade de carregar o seu veículo para evitar colisões. Nas ruas centrais, onde a velocidade é mais baixa, a segurança é maior. A maior parte dos motoristas respeita o ciclista. Muitos motoristas talvez não tenham conhecimento da classificação da bicicleta como um veículo e talvez necessitem de alguma orientação sobre a necessidade de aguardar o momento de ultrapassar, distância de segurança, paciência para aguardar alguns segundos até que as situações de trânsito se dissolvam, e assim por diante. Motoristas realmente agressivos parecem ser minoria, mas como eles é que provocam as situações de risco acabam marcando mais a circulação. Eu tenho vontade de sugerir um treinamento específico para motoristas de ônibus, em especial dos ligeirinhos. Essa providência já poderia melhorar a segurança sensivelmente. Talvez alguns desses motoristas, refletindo uma imagem que interessa a muitos setores econômicos, pensem que ciclistas são irracionais e precisam ser punidos por circularem nas ruas ou cometerem eventuais infrações de trânsito. Talvez sabendo que se trata de pessoas que também trabalham, têm familiares, se esforçam pela sociedade, mudem um pouco de comportamento.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Desincentivo ao uso do carro. Incentivo ao uso da bicicleta, melhorando a infra-estrutura e a sinalização. Ter em vista, principalmente, o público feminino, porque a resposta dirá melhor se as melhorias atendem ou não aos objetivos e deixará mais claro Curso de treinamento para motoristas de ônibus. Implementar medidas de cumprimento da legislação no que tange à prioridade do pedestre e à função da faixa de segurança. Algumas cidades já mostraram que é possível educar os motoristas para se comportarem de modo mais respeitoso. Fazer como na Bélgica, tornando a zona mais central com velocidade limitada a 30 km/h de modo a melhorar a convivência carro - pedestre. Alguns controles de velocidade precisam ser variáveis para funcionar realmente

Ciclista com Bike Dobrável

DADOS PESSOAIS:

Nome: Luis Cláudio Brito Patrício
Idade: 30 anos
Profissão: Analista de informática
Escolaridade: Superior completo
Modal: Bicicleta dobrável + ônibus

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 23'25"
Tempo final: 42'15"
Velocidade média: 9,96
Despesa: R\$3,80
Poluição atmosférica: 1,43
Emissão de CO₂: 0,15

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

O resultado já era esperado. Todos sabem que Curitiba tem piorado bastante em relação ao trânsito. Foi bastante constrangedor ter que usar o ônibus lotado com uma bicicleta dobrável.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Apesar de ter usado um ônibus com pista exclusiva (biarticulado). Eu demorei demais (cheguei junto com quem foi a pé !!). O sistema já está no limite.

4) E a segurança?

Sem problemas.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Investir em pessoas, não em carros. Alguns são motoristas, TODOS são pedestres.

Ciclista com Cecizinha

DADOS PESSOAIS:

Nome: Elenice Vieira Guimarães
Idade: 24 anos
Profissão: Massoterapeuta
Escolaridade: Segundo Grau
Modal: Bicicleta Cecizinha

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 10'22"
Tempo final: 25'32"
Velocidade média: 16,60
Despesa: R\$0,00
Poluição atmosférica: 0,00
Emissão de CO₂: 0,00

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

- 1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?
Interessante, porque conseguimos mais uma vez mostrar que a Bicicleta é o meio de transporte mais eficiente para as grandes cidades.
- 2) Você seguiu as regras de trânsito?
Segui.
- 3) Como você avalia a infra-estrutura no trajeto para o modal que você usou ?
Péssima, não existia sinalização para ciclista.
- 4) E a segurança ?
O horário que aconteceu o desafio, não era nada favorável aos ciclistas, o fluxo de carros e ônibus aumenta e o trânsito fica mais agressivo e perigoso.
- 5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade ?
Menos carros. Construir ciclovias para despertar o interesse pelo uso da bicicleta.

Ciclista Roda Fixa

DADOS PESSOAIS:

Nome: Gunnar Thiessen
Idade: 23
Profissão: Economista
Escolaridade: Superior incompleto
Modal: ciclista urbano (bicicleta roda-fixa)

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 8'20''
Tempo final: 19'30''
Velocidade média: 21,76
Despesa: R\$0.00
Poluição atmosférica: 0,00
Emissão de CO₂: 0,00

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Foi uma experiência muito interessante. Mas acho que ainda há muito a melhorar na organização, principalmente no que se refere ao trajeto - Oficialmente, o desafio é feito "porta-a-porta" - e à escolha dos

participantes (um ciclista atleta não representa a média).

Outro ponto importante é a divulgação. A mídia gosta de enfatizar o lado competitivo, de modo que fica parecendo que é uma corrida e as posições alcançadas são vitórias pessoais dos participantes. Isso é completamente equivocado. Trata-se de uma análise da mobilidade urbana, um retrato do trânsito curitibano. Logo, todos os participantes têm a mesma importância e não existe vencedor ou perdedor, existem dados a ser analisados.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

A resposta é subjetiva. Dentro do possível, sim, respeitei. O fato é que a legislação prevê duas coisas que não existem na prática: infra-estrutura para a bicicleta e normas de conduta para os motoristas. Para o ciclista experiente, furar o sinal (sempre com segurança) acaba sendo uma estratégia de sobrevivência (e não uma vantagem), da mesma forma que o ciclista experiente também deixa de exercer direitos que a lei lhe garante, em troca de segurança. Por exemplo, SEMPRE frear em um cruzamento, mesmo sabendo que está na preferencial, pois sabe que os carros costumam ignorar sua presença.

Infrações que cometi:

- Furar sinal vermelho (de carros!);
- Não manter sempre à direita.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Inexistente. Não há um metro sequer de ciclovia (na acepção correta da palavra) em Curitiba. Não há sinalização, semáforos específicos, planejamento dos cruzamentos, etc. É como se a bicicleta não existisse.

4) E a segurança?

Péssima. O ciclista está sempre sujeito a situações de risco, e o pior: joga com seu próprio corpo, então leva sempre a pior, mesmo que tenha razão. Os motoristas de modo geral ignoram ou

desprezam o CBT, segundo o qual o ciclista tem sempre preferência, e ultrapassagens devem ser feitas reduzindo-se a velocidade e mantendo-se uma distância lateral estabelecida. Muitos ignoram inclusive o direito da bicicleta de circular nas ruas, e agressões provocativas são comuns também. Como exemplo, cito apenas o que ocorreu nos últimos meses: passaram-me a mão na bunda e jogaram água no meu irmão. Meninas então, sofrem diariamente com gracejos e "cantadas de pedreiro". Com intuito de "brincadeira", essas atitudes (que demonstram claramente que a bicicleta não é vista como transporte sério) além de humilhantes colocam o ciclista em risco, pois desviam sua atenção e o deixam irritado, sujeito a reações irracionais, além de acirrar o clima de disputa no trânsito.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Uma gestão no estilo Enrique Peñalosa.

Priorização absoluta da mobilidade urbana (atualmente a prioridade é "fazer uma cidade para quem tem carro"). Tirar a cidade dos carros e devolver para as pessoas. Tolerância ZERO para infrações (guincho para quem estacionar em cima da calçada, multas para desrespeito a pedestres, etc). Restrição intensa à circulação de carros, principalmente no centro, e proibição total do estacionamento nas laterais de ruas. Traffic calming, ou seja, em vez de binários e rápidas, ruas de duas mãos com velocidade máxima extremamente baixa, permitindo travessias de pedestres a cada quadra. Fazer valer por força de lei os direitos de pedestres e ciclistas. Semáforos mais razoáveis, que permitam travessias tranquilas. Implantação de ampla rede de metrô. Melhoramento radical do sistema de ônibus. Melhoramento radical das calçadas, criação de praças, áreas verdes e vias de circulação para pedestres e ciclistas. Implantação de milhares de quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, dentro das especificações técnicas internacionais e com abrangência realmente funcional.

DADOS PESSOAIS:

Nome: Juan Parada
Idade: 28
Profissão: Artista Plástico
Escolaridade: Nível Superior
Modal: Skateboarding

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 10'35"
Tempo final: 22'00"
Velocidade média: 19
Despesa: R\$0,00
Poluição atmosférica: 0,00
Emissão de CO₂: 0,00

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Penso que é uma iniciativa muito urgente no momento atual, especificamente em Curitiba onde é necessário a de educação dos motoristas e ciclistas para uma boa relação no trânsito. Vejo não apenas como a oportunidade de apontar um vencedor mas sim fazer medições técnicas e comprovar qual é o modal coerente no meio urbano. A minha participação vem com a idéia de reforçar esses objetivos.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Acho que usar o skate como meio de transporte não seria uma opção muito segura, uma vez que os motoristas não respeitam as bicicletas, o skate menos ainda.

4) E a segurança?

Vejo que o que acontece é um grande desrespeito. A segurança as vezes é comprometida.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Diálogo com os órgãos competentes, mostrando qual é a realidade de quem usa a bicicleta como meio de transporte e as soluções práticas realmente efetivas.

DADOS PESSOAIS:

Nome: Claudio Celestino B. Scarpetta Jr.

Idade: 26

Profissão: artista

Escolaridade: superior incompleto (?)

Modal: pedestre

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 23'00"

Tempo final: 42'22"

Velocidade média: 9,94

Despesa: R\$0,00

Poluição atmosférica: 0,00

Emissão de CO₂: 0,00

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

É muito importante que os cidadãos tomem iniciativas desse tipo. então, achei muito bom poder participar! embora caminhar pelo centro seja algo relativamente comum, naquela situação pude observar mais conscientemente certos aspectos da cidade, da urbanidade, e das próprias pessoas que transitam. tudo naquela hora é intenso, chega a ser tenso em certos momentos, a pressa de chegar em meio a tantos "obstáculos" gera uma certa ansiedade que é potencializada pela saturação de informações, a visualidade, a luminosidade, o ritmo, o barulho, o cheiro dos bueiros.. Mas ainda assim caminhar e observar tudo isso "de fora" é muito interessante.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Existe uma boa intenção por parte de algumas pessoas, mas a coisa toda já está saturada, falta espaço nas calçadas, que é tomado pelo mobiliário urbano, o comércio e mesmo pelo excesso de transeuntes.

4) E a segurança?

Durante o trajeto houve carros parados sobre a faixa de pedestres em 3 momentos, para atravessar as ruas. Em algumas outras me sentia inseguro de "confiar" no bom senso dos motoristas, que não costumam dar preferência na passagem. Existem ainda muitos "maloqueiros", mendigos, viciados, etc. nas ruas do centro e isso incute um certo receio de ser agredido, assaltado, enfim. percebe-se bem os contrastes culturais, sociais, políticos, etc. da cidade, e mesmo, do país.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

O mais importante é aprendermos a conviver harmoniosamente em meio a essa pluralidade caótica em que estamos imersos. Atitudes simples como cumprir certos procedimentos de boa convivência e as leis de trânsito - que devem ser de fato eficientes. Respeitar e sentir-se bem em ter atitudes positivas, civilizadas. Isso acontecerá se houver uma reflexão e tomada de atitudes nesse

sentido. Campanhas honestas de conscientização. Fazer as pessoas entenderem que é melhor cooperar do que competir. Não deixar que as comodidades nos tornem apáticos e preguiçosos.

Usuário de Ônibus

DADOS PESSOAIS:

Nome: Tássia Valente Viana Arouche
Idade: 25 anos
Profissão: Jornalista / Servidora pública
Escolaridade: Superior completo + Especialização
Modal: Ônibus

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 22'40"
Tempo final: 45'30"
Velocidade média: 9,27
Despesa: R\$3,80
Poluição atmosférica: 1,43
Emissão de CO₂: 0,15

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Não entendi a pertinência desta pergunta. Como assim o que achei de participar do Desafio? Bom, é claro que gostei bastante de participar por contribuir com a realização deste estudo, que acredito ser, além de importante, necessário para se pensar e avaliar a cidade e o trânsito em Curitiba. No entanto, posso responder esta pergunta de outra forma: dizendo que achei muito desagradável participar porque tive que pegar três ônibus lotados em horário de pico e isso é definitivamente muito desconfortável. Por este motivo, entre outros, é que uso a bicicleta como meio de transporte. Por outro lado, achei que o Desafio apresentou alguns problemas. (Este é o momento para falar sobre isso? Como a pergunta é muito ampla, vou aproveitar). O Desafio pareceu uma corrida e não a aferição do deslocamento porta-a-porta utilizando-se diferentes modais. A "largada" deixou isto bem claro. A presença de um ciclista profissional também. Talvez os participantes não tenham sido bem esclarecidos sobre estas questões, mas, de qualquer forma, o jeito como o Desafio foi pensado também contribuiu para que me desse a impressão de uma corrida. E isso me frustrou um pouco.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

De modo geral, acho uma boa infra-estrutura, pois o ônibus bi-articulado trafega por canaleta própria (não tendo que enfrentar engarrafamentos, portanto) e neste horário passa com muita frequência. Mesmo assim, ainda que muitos ônibus circulem, eles estão sempre bastante lotados no horário de pico, com mais gente do que prevê a legislação municipal (seis pessoas por metro quadrado). Por que será? Os tubos estão sempre cheios e com pessoas formando fila do lado de fora. Por quê?

4) E a segurança?

Minha impressão, como uma pessoa leiga no assunto, é que a segurança nos ônibus não é um problema. O conforto, sim.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Em relação ao modal que utilizei no Desafio, minha sugestão é que se faça mais investimentos para que o ônibus possa ser visto pela população que utiliza carro preferencialmente como uma opção interessante de deslocamento na cidade. De modo geral, devem ser adotadas medidas que diminuam o número de carros nas ruas. O uso do transporte público, que deve ser de qualidade, é uma opção, assim como a bicicleta. Para a bicicleta ser adotada pela população, também são necessários investimentos, principalmente para tornar o deslocamento do ciclista mais seguro. Assim, a educação no trânsito é uma questão prioritária, junto com a implantação de ciclofaixas, ciclovias e políticas/programas de incentivo ao uso da bicicleta.

Relatório do desafio intermodal:

- Saída da Rua Augusto Stresser às 18h00m00s
- Chegada no tubo Constantino Marochi, na Avenida Paraná, às 18h03m05s
- Observação: tubo lotado
- Entrada no ônibus bi-articulado Santa Cândida – Capão Raso, em direção ao ponto intermediário, às 18h09m50s
- Observação: ônibus lotado
- Chegada no tubo Eufrásio Correia, na Avenida 7 de Setembro, às 18h20m48s
- Chegada no ponto intermediário às 18h23m00s
- Chegada no tubo Eufrásio Correia às 18h25m25s
- Entrada no ônibus bi-articulado Santa Cândida – Capão Raso, em direção à Prefeitura, às 18h27m30s
- Observação: ônibus lotado
- Chegada no tubo Passeio Público às 18h33m50s
- Chegada na Prefeitura às 18h45m45s

Usuário de Táxi

DADOS PESSOAIS:

Nome: Yuri Damasceno Schultz
Idade: 35
Profissão: Analista de Redes
Escolaridade: Superior Completo
Modal: Táxi

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 20'00"
Tempo final: 46'10"
Velocidade média: 9,11
Despesa: R\$23,00
Poluição atmosférica: 5,63
Emissão de CO₂: 1,20

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Achei bastante válido. Já havia participado o ano passado na modalidade transporte coletivo e sempre é uma forma diferente de avaliar o deslocamento de pessoas na cidade.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim, o taxista respeitou rigorosamente as leis de trânsito.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

Assim como para os outros automóveis, as vias arteriais da cidade estão bastante saturadas. No horário proposto para o desafio, o maior desafio é levar o automóvel para o seu destino, pois se deixasse o mesmo e fosse caminhando chegaria mais rápido. Chega a ser um contrassenso tantos automóveis parados, com seus motores ligados mas sem sair do lugar.

4) E a segurança?

Sem problemas.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Adoção séria de programas de deslocamento por bicicleta, com criação de ciclofaixas e incentivo ao seu uso. Também é importante mudar a forma de enxergar o transporte coletivo, quem sabe adotando um metrô subterrâneo.

Motorista de Automóvel

DADOS PESSOAIS:

Nome: Vicente Boguzchevski
Idade: 23
Profissão: estudante
Escolaridade: Superior Incompleto
Modal: Automóvel

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 10'50"
Tempo final: 32'40"
Velocidade média: 12,96
Despesa: R\$1,11
Poluição atmosférica: 5,63
Emissão de CO₂: 1,20

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Gostei muito. Foi interessante poder comparar na prática a eficiência dos modais de transporte em Curitiba.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim. Inclusive parava aos sinais amarelos.

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você usou?

No trajeto a estrutura estava em ótimas condições. Asfalto novo e regular, boa drenagem pluvial.

4) E a segurança?

Bastante seguro.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Hoje temos uma cidade cuja malha viária atravessa a totalidade do perímetro urbano do município. Diariamente, grandes distâncias devem ser percorridas para que os habitantes possam realizar as suas atividades de trabalho, estudo e retorno para casa. Dentro deste panorama, é facilmente constatável a superioridade do automóvel em relação aos demais modais. É seguro, confortável, e independe de condições climáticas para que estas condições sejam atendidas. Por outro lado, É inquestionável a superioridade da bicicleta em comparação a qualquer outro modal no percurso de distâncias curtas (0-1500m), em regiões cuja declividade não ultrapasse 10%. Ressalta-se a questão da declividade pois trechos muito ingrimes dificultam a locomoção agradável da bicicleta. É ilusório, cruel e surreal forçar senhores e senhoras de 60 anos de idade a subir ladeiras na pedalada. Neste caso, deve-se incentivar os jovens para que façam um maior uso deste modal dentro da cidade. Medidas como um aumento da idade mínima para utilização do carro, de 18 para 25 anos por exemplo, teriam um impacto gigantesco na qualidade do trânsito. Menos pessoas utilizariam o automóvel, o transporte público seria mais utilizado e as bicicletas provavelmente seriam o meio de transporte preferido para se deslocar de casa para o trabalho, para a academia, o banco, etc. A cidade de Curitiba se destaca mundialmente pelo pioneirismo do planejamento urbano, onde soluções como as canaletas exclusivas para transporte público foram ineditamente utilizadas. Cabe a Curitiba aproveitar este momento onde mais um modal passa a ser discutido e implementar soluções igualmente inteligentes às do passado.

DADOS PESSOAIS:

Nome: Fernando Franciosi
Idade: 28 anos
Profissão: Artista Plástico
Escolaridade: Superior
Modal: Motocicleta

AVALIAÇÃO OBJETIVA:

Tempo parcial: 18'03"
Tempo final: 35'03"
Velocidade média: 11,98
Despesa: R\$0,58
Poluição atmosférica: 12,75
Emissão de CO₂: 0,51

AVALIAÇÃO DO PARTICIPANTE:

1) O que você achou de participar do Desafio Intermodal?

Creio que colaborei para uma importante discussão. A participação de motocicletas de menores cilindradas e maior capacidade de manobra, como a biz ou a CG por exemplo, seria interessante para a próxima edição do desafio.

2) Você seguiu as regras de trânsito?

Sim

3) Como avalia a infra-estrutura urbana no trajeto para o modal que você

usou? não há problemas de infra-estrutura, mas de saturação de veículos que circulam nela.

4) E a segurança?

A moto ainda é muito vulnerável neste quesito, embora se possa fazer uma direção defensiva diminuindo as chances de um acidente. A cultura prioriza não só o automóvel, mas a força, o tamanho, o preço, etc. O modo de vida metropolitano também contribui para um trânsito veloz e perigoso.

5) Qual a sua sugestão para a melhoria do trânsito na cidade?

Incentivo ao uso da bicicleta e motocicleta.

Estrutura de Trabalho definida para o Desafio

Para delimitação dos modais que participariam do Desafio Intermodal utilizamos apenas meios de transporte normalmente utilizados na cidade. Os participantes foram instruídos a respeitar as regras de segurança, bem como a legislação específica de cada modal, exceto o modal *skate*, que não é contemplado no Código de Trânsito Brasileiro. Não houve necessidade de autorização das autoridades de trânsito para a realização do Desafio.

As perguntas realizadas aos participantes ajudam a conhecer a percepção dos usuários, demonstrando dados relevantes às autoridades ligadas a área de trânsito da cidade.

Necessidades:

- Escolha do local
- Escolha dos modais
- Definição de data e horário
- Convocação de voluntários ¹
- Equipe para monitorar a largada, a passagem pelo ponto intermediário e a chegada dos participantes
- Dois cronômetros
- Uma *kombi* para deslocamento da organização.

¹ Todos os participantes foram voluntários e os modais motorista, ciclista, *skatista* e motociclista utilizaram seus próprios veículos.

Divulgação:

A Acessória de Imprensa da UFPR enviou um *release* à imprensa a respeito do Desafio e essa se encarregou de divulgá-lo. Houve cobertura de várias emissoras de rádio, tv e jornais, inclusive acompanhando os participantes durante o percurso.

Regulamento:

O regulamento foi enviado por e-mail aos participantes um dia antes do Desafio e repetido verbalmente imediatamente antes da largada com todos reunidos.

Equipe

O Desafio contou com a colaboração de:

Grupo Bicletada

Integrantes do NPT/Ciclovida:

José Carlos Assunção Belotto-Coordenador do Programa Ciclovida:

Profª Drª Iara Picchioni Thielen

Profª Drª Alessandra S. Bianchi

Caroline de Camargo Ibañez

Camila D'Orazio Turqueti

Alyne Mayara de S. Cordeiro

Nathalia Karina Mattos

Thaís Freitas Lima

Douglas Fernando H. de Oliveira

Cintia Mara Cardoso

Thaís Pinhata de Souza

Gustavo Calegari

Sara Alvarez

Guilherme Campos Kroin

Aline B. Costa

LACTEC:

Elizeu Esmanhoto

Douglas Antonio Batista

Azufepar:

Luciano Bueno

Repercussão na Mídia

Gazeta do povo – Diversas matérias

Tv educativa - Telejornal

Tv bandeirantes - Telejornal

Links para meios de comunicação que cobriram o desafio intermodal Curitiba 2007:

<http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=770536&ch=>

http://tvparanaense.rpc.com.br/index.phtml?Video_ID=25652&seq=&autostart=1

http://jornale.com.br/index.php?option=com_content&task=view&id=10736&Itemid=52

<http://bicicletadacuritiba.wordpress.com/>

Conclusão

A pesquisa realizada antes do Desafio mostrou que a maioria das pessoas entrevistadas tem uma percepção distorcida em relação ao meio de transporte que chegaria mais rápido nas circunstâncias estabelecidas para o Desafio. O índice de respostas de que a motocicleta chegaria primeiro foi o mais alto, sendo que, na realidade, o meio de transporte mais rápido foi a bicicleta.

Outro ponto importante observado nessa pesquisa foi a falta de conhecimento da população sobre qual é o meio de transporte mais poluente. A maioria dos questionários revelou que muitas pessoas acreditam que a moto não polui tanto quanto o carro e o ônibus. Entretanto, através da verificação de gases emitidos no percurso, é possível concluir que a motocicleta é o meio de transporte que mais polui o meio ambiente.

A partir dos objetivos do Desafio, conclui-se que seria interessante que a população de Curitiba refletisse e repensasse a mobilidade urbana na cidade, visto que, cada vez mais, o trânsito exige que meios de locomoção alternativos sejam utilizados. Em muitos casos, os meios de transporte motorizados podem ser substituídos por modais não-motorizados, sem deixar de suprir as necessidades da população, além de apresentarem-se como uma alternativa que promove uma melhor qualidade de vida e responde às exigências atuais para uma diminuição da poluição.

Este desafio mostrou que o uso da bicicleta é uma opção muito eficiente em termos de locomoção, economia de tempo e dinheiro, promoção de melhor qualidade de vida, além de não ser tão prejudicial ao meio ambiente.

Este desafio intermodal deve ser analisado pelos responsáveis pelas políticas públicas de mobilidade em Curitiba, para inserirem-se na discussão nacional proposta pela Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana no governo federal, que desenvolve a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável com programas voltados para o uso da bicicleta.

Acreditamos que mais eventos desse tipo podem e devem ser realizados em outros municípios, dada a sua simplicidade e capacidade de gerar discussões pertinentes para a construção de cidades melhores e para um futuro realmente sustentável.