

DIRETRIZES PARA UM MODELO DE INCENTIVO DE CULTURA CICLOVIÁRIA NO MUNICÍPIO DE PESQUEIRA/PE

Autores: Luiz Gustavo Lima Galvão de Souza e Ana Regina Lima Uchôa de Moura

Universidade de Pernambuco, Recife – Pernambuco, Brasil
lgalvao24@gmail.com

Universidade de Pernambuco, Recife – Pernambuco, Brasil
aruchoa@gmail.com

RESUMO

O crescimento urbano célere e desordenado, principalmente nas regiões subdesenvolvidas, do pós Segunda Guerra tem gerado diversos problemas de ordem econômica, social e ambiental. No Brasil, destaca-se os pequenos centros urbanos que replicam os vícios de mobilidade das metrópoles: a priorização de veículos automotores segrega, adocece e prejudica a população. Dentre as várias soluções apontadas, a utilização da bicicleta ganha destaque pela sua versatilidade e acessibilidade, mas ainda pouco considerada nos planejamentos municipais. Frente a este cenário, o município de Pesqueira enfrenta problemas de organização urbana e necessita do poder inclusivo da bicicleta. Em razão disso, este trabalho tem como objetivo desenvolver um modelo que fomente a cultura cicloviária na área urbana da cidade, através da análise de modelos existentes; entendimento dos fatores que influenciam na escolha da bicicleta; e caracterização do perfil dos usuários. Os resultados foram obtidos através da determinação de uma amostra e aplicação de questionário junto aos habitantes de cidade de Pesqueira, em diversos pontos. Foi utilizado o método de amostragem por conveniência, em que a amostra foi calculada para populações finitas, com base na estimativa da proporção populacional, para um nível de confiança de 90% e 5% de margem de erro. Com base nos fatores identificados na pesquisa é possível confirmar uma demanda e necessidades dos usuários. Assim, foram elaboradas diretrizes para o Modelo Municipal de Incentivo à Cultura Cicloviária – MMICC, que contempla tanto infraestrutura quando educação para uma mudança do paradigma atual.

Palavras-chave: Bicicleta. Planejamento. Pesqueira. Organização Urbana.

1. INTRODUÇÃO

O transporte urbano é vital para mobilidade da população e bens, mas é relegado a segundo plano, principalmente nas economias em desenvolvimento. Em decorrência, têm-se: a falta de investimentos; altas tarifas, baixa qualidade do serviço e superlotação o que provoca anseio pelo uso de modais individuais que provocam congestionamentos das vias insuficientes e mal projetadas dos centros urbanos. É preciso buscar formas alternativas de amenizar a crise de mobilidade atual e futura. A integração da bicicleta ao transporte público atende às necessidades na construção de cidades sustentáveis. Contudo, a disposição do espaço urbano através da construção de ciclovias/ciclofaixas não é suficiente: é necessário o desenvolvimento de uma cultura de valorize e entenda os benefícios da utilização da bicicleta. Isto já é realidade em grande parte de países europeus que saíram de um estado altamente motorizado e poluente para o de modelo. Nos subdesenvolvidos, as políticas públicas ainda priorizam carro, embora existam esforços singelos de mudança. A Colômbia se destaca neste sentido, incluindo um dia dedicado a valorização do transporte coletivo e individual não motorizado. No Brasil, predomina a tendência de ligar o automóvel ao status de liberdade socioeconômica, enquanto a bicicleta, aos menos favorecidos. Essa mudança da realidade passa por uma mudança cultural e compreensão dos benefícios gerados. Tal conscientização faz-se ainda mais necessária em áreas urbanas em desenvolvimento, que embora tendam a copiar os vícios dos grandes centros, ainda não os tem em sua totalidade. Este é o caso de Pesqueira, objeto de estudo localizado no Agreste pernambucano, Brasil e com grande potencial para implantação de um modal que possa ser competitivo e atraente para a população. A pesquisa vai contribuir, então, para questões que envolvem o tráfego e a organização, uma vez que a aplicação de um programa de incentivo à cultura propõe uma mudança de comportamento, ao invés do tradicional investimento em infraestrutura. A ideia é que a essa transformação impacte a saúde, a economia e o meio-ambiente.

2. METODOLOGIA

Os métodos utilizados buscam evidenciar a necessidade de desenvolver uma cultura na população do objeto de estudo e propor um modelo que valorize a bicicleta como meio de transporte alternativo e inclusivo e, para tanto, fez uso dos seguintes mecanismos e processos: contagens de fluxo veicular focado no modal bicicleta e elaboração e aplicação de questionários para verificar a vocação da cidade; Utilização de mapas de relevo e softwares que ajudem a traçar a rota preliminar da ciclofaixa; Análises de práticas de sucesso e o histórico em outras regiões e adaptá-las para a realidade de estudo.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1. Características Gerais da Amostra

De acordo com o censo de 2010, Pesqueira apresenta um total de 62.931 habitantes, dos quais são 32.316 mulheres e são 30.615 homens. Nessas condições, tem-se que o número recomendado de pessoas entrevistadas é de 270 pessoas. O questionário foi aplicado entre os meses de março e maio de 2016 com a amostra calculada. A seguir, os resultados

A ligeira maioria dos entrevistados se declarou do sexo masculino (50,4%). As faixas de idade seguiram critérios do IBGE, variando de: 0 – 14 (19,3%); 15-24 (25,6%); 25-34

(19,3%); 35-49 (21,5%) e >50 (14,4%). O nível de escolaridade foi bastante variado, com o fundamental incompleto se destacando ligeiramente com pouco mais de 25% dos entrevistados. A grande maioria – 68,3% dos entrevistados – possuem uma renda familiar de até dois salários mínimos, caracterizando a predominância da chamada classe E, enquanto 22% ganham de 2 a 4 salários e 9% de 4 a 10 salários. Quando indagados sobre o meio de transporte mais utilizado nos deslocamentos diários (estudo, trabalho, etc.), a ligeira maioria (34,8%) reportou se deslocar a pé, o que demonstra uma certa demanda. Porém, é interessante notar que a grande maioria faz uso de transportes individuais motorizados (carro, moto, táxi e moto-táxi), correspondendo a 57,7% dos entrevistados. A bicicleta ficou responsável por apenas 1,9% dos deslocamentos. Tal estratificação, assemelha-se a dos grandes centros urbanos com mais de 1 milhão de habitantes, a exceção do corresponde ao transporte público (5,6%).

A distribuição dos modais acima explica a percepção dos entrevistados em relação ao trânsito da cidade. Apenas 11,5% dos usuários o consideram bom, enquanto ruim e regular ficaram com 47,8% e 40,7%, respectivamente. Outro dado bastante interessante de ser analisado é o referente a utilização ou posse de bicicleta. Apesar de ter-se contabilizado que apenas 1,9% dos entrevistados a utilizaram para se deslocar primariamente, uma parcela considerável (34,1%), afirma ter ou usar a bicicleta de alguma maneira. A maioria dos usuários de bicicleta declarou utilizá-la para fins recreativos (73,9%), seguidos por deslocamento para o trabalho (13,0%), outros motivos (10,9%), e deslocamento para estudo (2,2%). Eles afirmam também utilizá-la majoritariamente de 1 a 2 vezes por semana (53,3%), enquanto que de 3 a 4 vezes e diariamente são responsáveis por 27,2% e 19,6% da frequência de uso, respectivamente. Já o motivo de escolha foi bastante variado: saúde (41,3%); tempo de viagem (14,1%); comodidade (12%); custo (8,7%); e outro (23,9%). Parte dos ciclistas elegeu a falta de educação no trânsito (29,3%) como principal dificuldade, mas há também os que apontaram, infraestrutura precária ou inexistente (26,1%), falta de segurança pública (19,6%), condições climáticas/topográficas desfavoráveis (15,2%) e falta de incentivo público (9,8%). Como forma de incentivo, a solução apontada foi investimentos em infraestrutura, segundo 42,4% dos usuários.

3.2 Diretrizes para o Modelo Municipal de Incentivo à Cultura Ciclovária - MMICC

Vários são os fatores que levam à escolha (ou não escolha) da bicicleta como meio de transporte. No objeto de estudo, nota-se que apenas uma infraestrutura não é suficiente. Os próprios usuários apontaram outros fatores. Pensando-se nisto, verifica-se que a melhor maneira de atender a demanda atual e desenvolver uma futura é adotar uma série de medidas a curto prazo. Assim, tentando unir o melhor das experiências em outros países e em outros locais do Brasil de forma a melhor se adaptar a região, nasce, neste momento, o Modelo Municipal de Incentivo à Cultura Ciclovária – MMICC que conta com as seguintes diretrizes:

Ciclofaixa de lazer e turismo: o objetivo é familiarizar usuários esporádicos com a infraestrutura básica de uma forma orgânica, já que a maioria faz uso recreativo da bicicleta. Durante o trajeto há pontos de interesse – como na Radbahn alemã.

Bicicletas Compartilhadas: a prefeitura em parceria com empresas interessadas e junto a população recolhe, reforma e padroniza, através de campanhas, bicicletas usadas e/ou danificadas. Cria-se então um cadastro para quem deseja participar – preferencialmente quem

não tem acesso – e a bicicleta é devolvida a cada 02 (duas) horas. O compartilhamento fica disponível durante todo o funcionamento da ciclofaixa, assim todos tem a chance de participar, mesmo não possuindo bicicleta. Distribui-se, juntamente com a bicicleta, um manual do usuário com dicas de segurança, de uso correto e listagem dos benefícios do uso da mesma.

Educação no Trânsito e Conscientização: Apontada como uma das principais dificuldades na hora de utilizar a bicicleta, a falta de educação no trânsito é um problema que atinge todas as cidade brasileira de forma geral. Para mudar essa realidade, é preciso uma mudança de pensamento na base, ou seja, a incorporação do Código de Trânsito Brasileiro na grade curricular básica nas escolas municipais, focado na bicicleta. Quanto aos usuários atuais, campanhas educacionais, principalmente nos dias de funcionamento da ciclofaixa. Conforme visto na colômbia, a conscientização pode ser feita também através de campanhas como “um dia sem carro”. Seguindo esse modelo, a prefeitura, uma vez por ano, instaura esse dia. Nas primeiras edições de forma compulsória apenas para os funcionários municipais, para servir de exemplo. Infraestrutura: inicialmente, ficaria restrita à instalação de bicicletários pela cidade, já que a mesma não possui nenhum.

4. CONCLUSÃO

A proposta de um modelo que atenda as necessidades verificadas partiu da tentativa de unir as experiências da ciclovias de lazer presente em várias cidades brasileiras, com boas experiências vindas de outros países. Como resultado, surge o Modelo Municipal de Incentivo à Cultura Ciclovária - MMICC, criado nesse estudo, pelo autor principal deste trabalho. Através de uma ciclofaixa de lazer, pretende-se chamar a atenção da população para o uso da bicicleta e educação no trânsito. As ações são imediatas, mas visam o longo prazo, atendendo algumas das demandas e necessidades atuais enquanto prepara terreno para mudanças futuras que neste caso seriam a implantação da malha ciclovária sinalizada. Tais pressões por mudanças podem partir da própria população, agora mais educada e consciente.

Por fim, este trabalho buscou colaborar com pesquisas existentes e incentivar o desenvolvimento de estudos futuros na área de transporte ciclovário. Espera-se que o modelo proposto possa nortear os gestores públicos na inserção desse modal nas políticas de transporte público futuras; e que o modelo possa também ser melhorado com o feedback dos usuários, adaptado às diferentes realidades e ampliado para outras cidades como uma forma de contribuir no desenvolvimento sustentável e na melhoria da qualidade de vida da população.

REFERÊNCIAS

FRANCO, L. P. C. (2012), **Perfil e Demanda dos Usuários de Bicicletas em Viagens Pendulares**. 149 p. : il. Dissertação (mestrado). – Instituto Militar de Engenharia. – Rio de Janeiro.

VIEIRA, H. et al (2006). **Análise Técnica para a Implantação de uma Ciclovias no Município do Rio Grande**. In: CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA EM ENGENHARIA, 21, Ijuí, RS. Anais (online), Ijuí, UNIJUÍ, 2006.