

DESENVOLVIMENTO URBANO: UM ESTUDO ESTRUTURAL URBANA DAS CICLOVIAS NA CIDADE DE CANOINHAS-SC.

REINALDO KNOREK
Universidade do Contestado
reinaldok@unc.br

INTRODUÇÃO

Muitos estudos apontam para mobilidade urbana como um dos mais importantes pré-requisitos para um melhor padrão de vida na cidade. Uma melhor mobilidade das pessoas, de certa forma, aumenta o acesso a serviços essenciais e também aqueles serviços que tornam a vida mais agradável, expandindo as escolhas sobre onde queremos viver e o estilo de vida que ansiamos ter. Contudo, o tema desenvolvido nesta pesquisa refere-se à mobilidade urbana, por meio de ciclovias, na cidade de Canoinhas-SC, para o entendimento do desenvolvimento urbano e local.

Uma série de aspectos relacionados ao transporte, trânsito, infraestrutura e gestão da mobilidade urbana tem levado à degradação dos sistemas de circulação nas cidades brasileiras e a desumanização dos espaços urbanos. Nesse contexto, onde a cultura de circulação do Brasil tem nas últimas décadas, o predomínio no uso intensivo do automóvel como uma solução para problemas, não só de circulação, mas também de segurança, se vê um cenário de congestionamentos, de privatização do espaço público, de concentração da mobilidade urbana e de impactos ambientais negativos na vida urbana. Vencer este empecilho cultural de maneira social e ambientalmente correta é uma das metas do planejamento urbano e de locomoção em qualquer cidade. Alguns aspectos das cidades representam pontos de permanente desordem para a livre circulação das bicicletas. Em fato, constituem desafios a serem removidos e na atualidade se observa uma nova estruturação no desenvolvimento urbano da cidade de Canoinhas- SC, no que tange a parte de infraestrutura viária, do qual, está sucedendo o surgimento de ciclovias e este fato leva ao questionamento sobre o uso das mesmas e é observável que, muitos ciclistas não estão usando devidamente este local para trafegarem, desta forma, este trabalho almeja responder a seguinte pergunta: quais são os fatores que levam os ciclistas a não usarem devidamente a nova infraestrutura urbana das ciclovias na cidade de Canoinhas-SC?

Este estudo se justifica sobre duas relevâncias: uma teórica e outra prática. Na relevância teórica justifica-se esta investigação sobre os conceitos descritos no estatuto da

cidade e a infraestrutura urbana da mesma. É relevante para o avanço da ciência da Administração Pública, pois, os investimentos em infraestrutura na construção de ciclovias devem facilitar o deslocamento de funcionários das empresas e resultar em aumento de produção e segurança dos mesmos. Na relevância prática, destaca-se o estudo sobre o porquê da não utilização das ciclovias construídas e os que utilizam de maneira incorreta na rede urbana dos municípios, como é o caso em Canoinhas-SC e, também como responder que na administração de empresas, os investimentos públicos em ciclovias, contribuem para melhorar a qualidade de vida dos empregados transeuntes no município.

Se a comunidade local percebe que existe a necessidade do uso correto das ciclovias no município, então o exercício desses procedimentos garante a segurança das pessoas que trabalham e circulam nessa nova infraestrutura urbana de ciclovias e, também estarão utilizando um veículo que poderá refletir na saúde dos mesmos. O objetivo foi de compreender a percepção da comunidade local sobre o uso correto das ciclovias de infraestrutura urbana na cidade de Canoinhas-SC. Já os objetivos particulares foram definidos da seguinte forma: Identificar a percepção da comunidade local sobre como os ciclistas usam as ciclovias na cidade de Canoinhas-SC; identificar a percepção dos usuários sobre a infraestrutura das ciclovias; investigar se a comunidade local têm conhecimento sobre quais foram os gastos de infraestrutura de ciclovias para melhorar a circulação de ciclistas com segurança e identificar se a comunidade local tem noção do grau de importância de existir infraestrutura das ciclovias na cidade.

1 O estado da arte sobre mobilidade urbana

Na atualidade, em muitos países, de vários continentes, busca-se na conscientização das pessoas a importância de se ter uma vida saudável, que aparece com algumas adaptações na mobilidade das mesmas, por conseguinte, isso pode impactar no dia a dia dos mesmos e também no meio ambiente das cidades. Ponderando nisso, os governos têm incentivado a população a utilizar mais a bicicleta para percorrer pequenas distâncias. Um exemplo é o que vem ocorrendo, na cidade de São Paulo, que está construindo, segundo planejado urbano mais de 400 km de ciclovias, até 2015. Conforme notícias¹ vinculadas na

¹ <http://www.diariosp.com.br/noticia/detalhe/74975/sao-paulo-alcanca-179-km-de-ciclovias-nesta-terca> - acesso em 18-11-2014

imprensa: “a partir desta terça-feira (18-11-2014), a cidade passa a contar com 179 km de vias destinadas aos ciclistas. A CET entrega um novo trecho de 700 metros de ciclovia na Rua Madre Cabrini, região da Vila Afonso Celso. O trecho complementa a ciclovia do Jabaquara a partir da Rua Coronel Lisboa, que passa agora a somar 4,2 km no eixo do corredor Jabaquara/Domingos de Moraes. O traçado em funcionamento é bidirecional ao lado do passeio, nas ruas Madre Cabrini, entre as ruas Domingos de Moraes e Coronel Lisboa, e na Rua Coronel Lisboa entre as ruas Madre Cabrini e Sena Madureira. A partir desta terça os ciclistas têm a opção de interligação cicloviária entre as ciclovias do Jabaquara, Vergueiro Liberdade, do Centro Histórico, Perdizes, Santa Cecília/Higienópolis, Luz/Bom Retiro, e Espaço Compartilhado da Avenida Sumaré/Paulo VI. Do total de ciclovias existentes na cidade, a atual gestão inaugurou 117,2 km desde junho deste ano. A meta da Prefeitura é viabilizar uma malha de 400 km até o fim de 2015, destacou o jornal Diário de São Paulo.

É importante destacar que, pelo Estatuto da Cidade, é obrigatório para as cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, nas áreas de influência de empreendimentos com impactos relevantes, mesmo em cidades de vinte mil habitantes. O estatuto determina que cidades acima de quinhentos mil habitantes e, é obrigada ainda a elaborar planos de transporte urbano integrados.

Isso é observável na foto nº 1 da implantação das ciclovias em São Paulo, capital, e na foto nº 2 a melhoria e implantação na região do bairro Boqueirão na cidade de Curitiba-PR.

Foto nº 1 e 2 – Ciclovia em São Paulo e Curitiba-PR.



Fonte: Dados da pesquisa (2014)

É de responsabilidade do município, formular políticas urbanas e fazer cumprir, por meio do Plano Diretor, as funções sociais da cidade, garantindo acesso a serviços e equipamentos de mobilidade urbana, transporte público de qualidade, cultura e lazer intrínseco aos que vivem, convivem e habitam as cidades.

Sobretudo, a questão levantada é se tem dado certo? Com certeza melhorou. Inclusive hábitos familiares têm mudado com alternativas de mobilidade urbana. Pais e filhos se reúnem cada vez mais para passear de *bike* e curtir a sensação de liberdade em cidades onde a qualidade de vida é considerável insuficiente no que tange a ideia de locomoção para o trabalho e para o lazer.

Hoje, no Brasil são mais de 600 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, mas esse número é muito pequeno se comparado com os 50 milhões de bicicletas no país. A cidade de Joinville/SC é conhecida como a cidade das bicicletas, cerca de 10% da população utiliza esse meio de transporte ajudando, automaticamente, a desafogar o trânsito e melhorar o meio ambiente. No nordeste do país as pessoas também estão se preocupando em deixar as vias liberadas, a capital Aracajú tem mais de 70 km de ciclovia e é considerado um exemplo para os outros estados.

Uma corrente adequada às necessidades de trabalhar a mobilidade urbana nas cidades converge à retomada dos espaços públicos pelas e para as pessoas em lugar dos automóveis.

Ocorre uma série de possibilidades no campo da arquitetura e urbanismo na busca da integração entre uso do solo e transportes está expressa da seguinte maneira:

La distribución espacial de la vivienda, el trabajo, los lugares de compra, los lugares de recreación, y otras actividades determinan las distancias de viajes promedio en el transporte urbano. Alta densidad de población, además de una mezcla de uso del terreno para varias actividades sociales y económicas, mantienen las distancias cortas entre Orígenes y destinos de los viajes urbanos (GTZ, 2002, P.3)

Segundo Silva (2009), as diretrizes básicas para o tratamento da mobilidade através do planejamento urbano são: (i) promover a diversificação de usos de forma a alocar espaços de residência e trabalho com proximidade a espaços de serviços, comércio e lazer para redução das necessidades de uso do transporte coletivo e motorizado, (ii) descentralizar equipamentos públicos de forma a desconcentrar convergência de pessoas em polos atratores de viagens, (iii) promover consolidação de sub-centros já existentes e desenvolvimento de

novas centralidades de forma a desconcentrar convergência de pessoas em centros de cidade, e (iv) promover ocupação de vazios urbanos de forma a otimizar a utilização dos sistemas de transporte existentes e reduzir necessidades de grandes deslocamentos – reversão do *urbansprawn*. Essas diretrizes devem ser consolidadas nos planos diretores e planos de mobilidade urbana de forma orientar ações para os anos futuros. Os instrumentos urbanísticos potenciais são o macrozoneamento, leis de uso e ocupação do solo e regulamentação do Estatuto da Cidade.

Estudos da União Internacional dos Transportes Públicos (UITP) mostram que quanto menor for a densidade populacional (hab/ha), menor será a porcentagem de deslocamentos em transporte público não motorizado e maiores serão os gastos dispensados ao setor de transportes e infraestrutura. A GTZ, empresa alemã de cooperações para o desenvolvimento sustentável, mostra entre asiáticas, europeias e dos Estados Unidos e que nestas últimas, mais espalhadas, existe maior extensão viária, menor porcentagem de uso do transporte não motorizado, maior uso do automóvel e menor porcentagem de uso do transporte público (GTZ, 2002, p. 5).

Esses dados exemplificam como é a interdependência entre densidade populacional, forma da cidade e uso dos transportes alternativos. No campo do desenho urbano, projetos de bairros, loteamentos e revitalizações, não se pode deixar de incluir espaços para a circulação não motorizada. Para a bicicleta, embora seja veículo e como tal tenha direito de utilizar o espaço viário destinado aos automóveis, há possibilidades de projeto e implantação de infraestrutura em forma de ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados; em todos os casos deve se dar especial atenção de projeto a respeito de segurança, dimensionamento, acabamentos, sinalização e paisagismo.

Para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida não se trata mais de sensibilização, mas sobre o direito reconhecido de ir e vir. Desde 2004, de acordo com o decreto federal número 5.296/2004, em todas as intervenções urbanas, seja de reforma ou construção, deve ser garantida a acessibilidade para as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade de forma a permitir a livre circulação e permanência com autonomia e segurança. Lembrando que quando cuidamos do trânsito das pessoas com deficiência estamos cuidando também dos pedestres que geralmente são relegados a um segundo plano.

Para o Ministério das Cidades (2005), a mobilidade urbana é resultado da interação dos deslocamentos das pessoas e bens nas cidades. Isso significa que o conceito de

mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para esses deslocamentos. A mobilidade é quase universalmente reconhecida como um dos mais importantes pré-requisitos para um melhor padrão de vida. Uma melhor mobilidade pessoal aumenta o acesso a serviços essenciais e também àqueles serviços que tornam a vida mais agradável, expandindo as escolhas sobre onde queremos viver e o estilo de vida que queremos ter. A mobilidade sustentável tem como objetivo principal a redução dos impactos ambientais e sociais da mobilidade motorizada existente. Algumas características da mobilidade são: a) Busca a apropriação equitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, priorizando os meios de transporte coletivo, a pé e de bicicleta, em relação ao automóvel; b) Promove o reordenamento dos espaços e das atividades urbanas, de forma a reduzir as necessidades de deslocamento motorizado e seus custos; c) Promove a eficiência e a qualidade nos serviços de transporte público, com apropriação social dos ganhos de produtividade decorrentes; d) Amplia o conceito de transporte para o de comunicação, através da utilização de novas tecnologias; e) Promove o desenvolvimento das cidades com qualidade de vida, através do transporte consciente, sustentável, ecológico e participativo; f) Promove paz e cidadania no trânsito; g) Contribui para a eficiência energética e busca reduzir a emissão de agentes poluidores, sonoros e atmosféricos.

A mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis é então produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os meios coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, contribuam para a inclusão social e favoreçam a sustentabilidade ambiental (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007a).

Nas fotos abaixo o uso e a função social da mobilidade correta em ciclovias. A redução da utilização de veículos motorizados, principalmente os automóveis, tornou-se condição necessária para garantir uma mobilidade urbana sustentável. Nas viagens de curto percurso, a bicicleta pode substituir o automóvel com vantagens tanto para o ciclista como para a comunidade em geral, como é observável na satisfação de alguns entrevistados sobre o uso da ciclovias em Canoinhas-SC.

Foto nº 3 e 4 – Ciclovias em uso na Canoinhas-SC.



Fonte: Dados da Pesquisa (2014)

2 Procedimentos Metodológicos

Segundo Marconi e Lakatos (1996, p. 51-42), “a finalidade da atividade científica é a obtenção da verdade, através da comprovação de hipóteses, que por sua vez, são pontes entre a observação da realidade e a teoria científica que explica a realidade”. Para que isso ocorra de modo adequado, é preciso que se acrescente um método de trabalho, ou seja, um conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permitir alcançar os objetivos – conhecimentos válidos e verdadeiros – traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista.

A finalidade da pesquisa aplicada objetiva foi gerar novos conhecimentos práticos movidos pela necessidade de resolver problemas. Por esse conceito é levantada a seguinte questão problema: quais são os fatores que levam os ciclistas a não usarem devidamente a nova infraestrutura urbana das cicloviarias na cidade de Canoinhas-SC.

Na frase preliminar foram aplicadas as informações sobre a percepção da comunidade local sobre a forma como a população usa as cicloviarias no município de Canoinhas-SC e também qual é o ponto de vista dos mesmos sobre o uso correto das mesmas. Na fase seguinte foram explicados todos os fatos observáveis por meio dos relatos dos entrevistados sobre o uso das cicloviarias. A busca do material foi realizada em livros, artigos, teses e obras referenciadas para justificar o avanço da ciência sobre a infraestrutura das cicloviarias no município de Canoinhas. E observacional para analisar o comportamento dos usuários das cicloviarias.

A investigação foi qualitativa-quantitativa. Qualitativa devido às informações serem coletadas pela opinião da comunidade local sobre o uso da ciclovia. Quantitativa para

entender em números o controle do uso das ciclovias. Os atores foram cidadãos da comunidade local.

A pesquisa foi realizada em perímetro urbano do município de Canoinhas-SC, distribuídos nos bairros do Campo da Água Verde, Marcílio Dias, Alto das Palmeiras e no trevo de entrada da cidade onde já existem a infraestrutura das ciclovias.

Foi aplicado um questionário contendo 20 questões sendo elas abertas e de múltipla escolha que descrevem a percepção das pessoas sobre o uso das ciclovias no município de Canoinhas-SC.

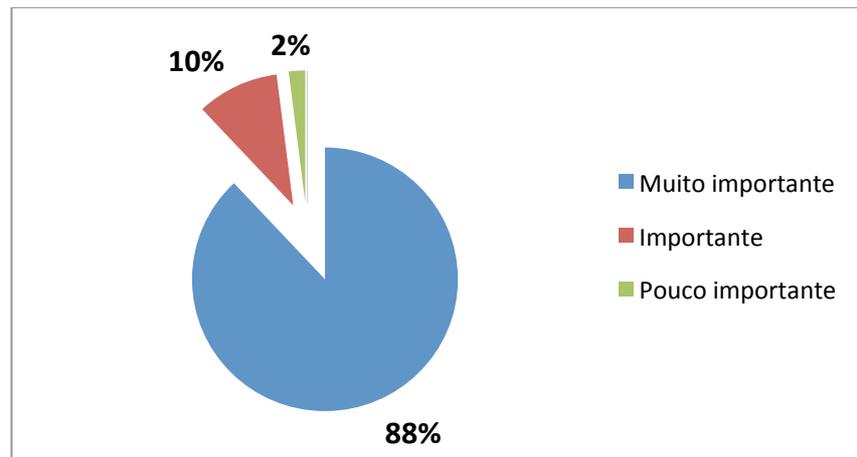
Conforme amostragem estatística da população do município urbana é de 39.273 (IBGE, 2010) com um erro amostral de 10% obtém-se uma amostra de 99,74 pessoas entrevistadas, ou seja, foram entrevistadas 100 pessoas. As pessoas foram abordadas aleatoriamente nos pontos estratégicos referidos anteriormente, os critérios de inclusão e exclusão foram limitados à idade acima de 18 anos.

3 Resultados E Discussões

A primeira questão procurou descobrir o gênero dos entrevistados. As informações obtidas foram as seguintes:

Baseando na pesquisa com os entrevistados 69% dos foram do sexo masculino contra 31% do feminino e que o número de entrevistados do gênero masculino foi superior nos pontos. A segunda questão procurou descobrir a idade dos entrevistados. Destaca-se neste quesito que 39% dos entrevistados possuem idade acima dos 41 anos, conforme a pesquisa aplicada isso ocorre devido às pessoas acima dessa idade estar praticando exercícios para buscar uma vida mais saudável. A terceira questão perguntou aos entrevistados sobre a sua escolaridade. Destaca-se nesta questão que os entrevistados que possuem superior incompleto e completo totalizam 62%, estavam no local para lazer, já os entrevistados que possuem fundamental completo e incompleto e médio estavam utilizando, em sua maioria, as ciclovias para ir ao trabalho. A quarta questão abordada buscou entender se os entrevistados acham importante a existência das ciclovias no município de Canoinhas-SC. Os dados obtidos foram os seguintes:

Gráfico 1 – Importância de existir ciclovias no município



Fonte: Dados da Pesquisa (2014)

Percebe-se que a maioria dos entrevistados, 88%, relata que é muito importante à existência das ciclovias. Acreditam que melhoraria a infraestrutura da cidade e que facilitaria o acesso ao trabalho. Já os 12% que responderam ser importante ou sem importância acreditam que a prefeitura deveria dar prioridade em melhorar a saúde e a educação deixando para segundo plano as ciclovias.

A quinta questão procurou entender se os entrevistados acham importante a correta utilização das ciclovias. Percebe-se que em sua totalidade, somando 100%, os entrevistados relatam ser importante e muito importante a correta utilização das ciclovias porque além de organizar o trânsito ajuda a manter a integridade física do usuário, evitando acidentes.

A sexta questão teve como finalidade compreender se os entrevistados acham importante o investimento em ciclovias na cidade de Canoinhas-SC. Com base nas respostas obtidas nota-se que a população local acredita ser muito importante o investimento em ciclovias sendo 97% dos entrevistados. 1% acredita ser sem importância porque acreditam que investimentos em saúde e educação são prioridades.

Os investimentos em mobilidade urbana garantem a circulação de pessoas de todas as idades, pois quando bem planejado. Certamente quando a mobilidade urbana, além de necessária e planejada em todos os seus aspectos desde a sinalização, espaço, motivação e estrutura definitiva, os resultados são visíveis. Tudo isso pode ser observado tanto nas metrópoles como São Paulo, Curitiba e também como em cidades menores como Canoinhas, com 39 mil habitantes no perímetro urbano. Na foto nº 5 e 6 em que os espaços delimitados favorecem a mobilidade dos transeuntes.

Foto nº 5 e 6 – Ciclovia em uso por trabalhadores em Canoinhas-SC.



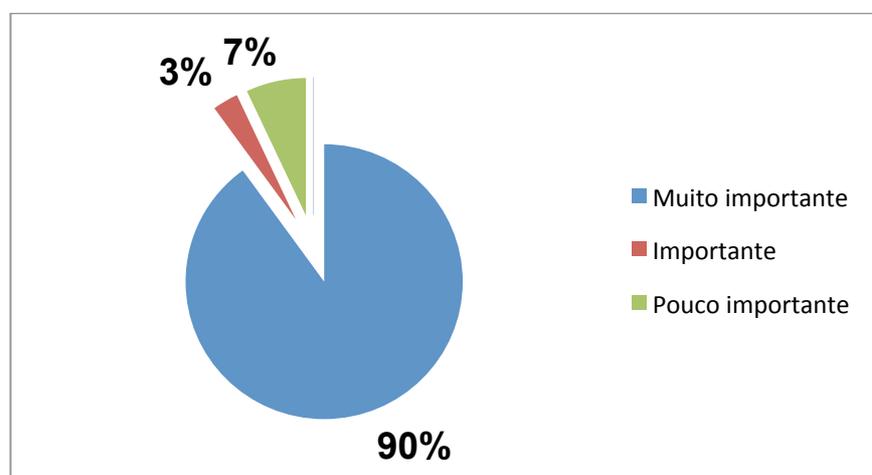
Fonte: Dados da Pesquisa (2014)

A sétima questão buscou compreender se a população local acha importante a conscientização sobre o uso correto das ciclovias.

Observou-se que 90% da população responderam que acham muito importante conscientizar as pessoas sobre o uso corretos das ciclovias porque assim seria possível evitar acidentes e organizar a cidade. Já 10 % responderam que a conscientização é pouco importante ou sem importância, devido ser um problema cultural.

Na oitava questão procura-se entender a importância de melhorar as sinalizações nas ciclovias com fins de melhorias estrutural:

Gráfico 2 – Importância de melhorar as sinalizações nas ciclovias



Fonte: Dados da pesquisa (2014)

Destaca-se neste item que 93% dos entrevistados acham muito importante ou importante melhorar as sinalizações nas ciclovias, para que ocorra uma prevenção de acidentes e conscientização dos usuários. A nona questão foi aberta para que os usuários das ciclovias respondam sobre os motivos da importância das ciclovias na localidade. As cinco respostas que apareceram com maior frequência foram: desenvolvimento da cidade,

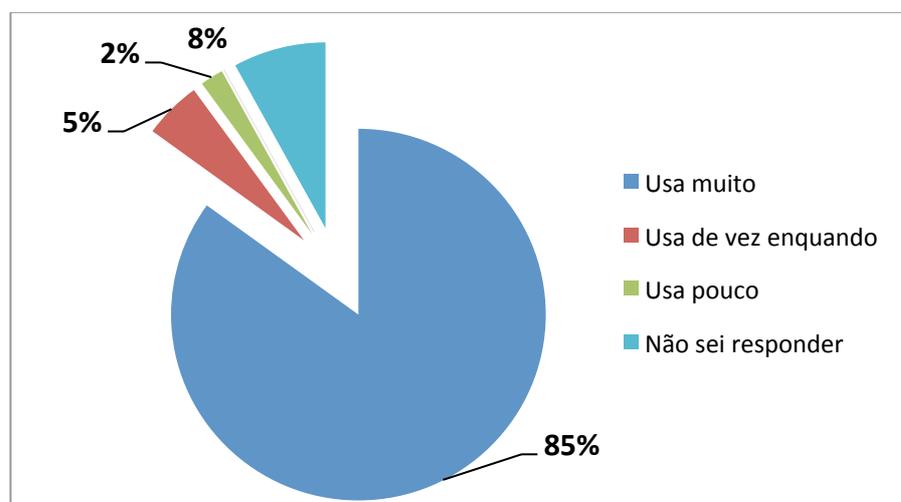
organização do trânsito, incentivar a prática do esporte, diminuir o sedentarismo e diminuir a poluição. Percebe-se que os usuários das ciclovias as utilizam de diversas formas e que apoiam o uso das mesmas.

A décima questão teve por finalidade explorar o pensamento dos usuários quanto ao costume de utilizar as ciclovias no dia a dia. Segundo a pesquisa 68% dos usuários utilizam as ciclovias de vez em quando ou pouco, que o problema da utilização delas é cultural e que o poder público da localidade não foca no assunto. Os 20 % que utilizam muito são trabalhadores ou pessoas que praticam algum esporte rotineiro. Na décima primeira questão perguntou se os familiares dos entrevistados utilizam as ciclovias. Aproximadamente 59% afirmaram que seus familiares usam pouco ou nunca usam, devido não praticar esporte (*bike*) e não utilizarem a *bike* para ir trabalhar. Já 42% afirmaram que seus familiares usam muito ou usam de vez enquanto.

A décima segunda questão visou compreender se os entrevistados acham que os moradores, da cidade de Canoinhas-SC, costuma utilizar as ciclovias. Pouco mais da metade dos entrevistados, totalizando 59 %, acreditam que os moradores utilizam de vez enquanto, reforçaram a ideia de que o problema é cultural e que o tema é pouco explorado sem possuir incentivos.

A décima terceira questão teve por finalidade pesquisar a opinião dos entrevistados em relação à correta utilização das ciclovias por parte dos moradores do município:

Gráfico 3 – Os moradores da cidade da localidade utilizam as ciclovias de maneira incorreta



Fonte: Dados da pesquisa (2014)

Observa-se que 85% dos entrevistados acreditam que os moradores da localidade utilizam de maneira errada as ciclovias, quando estão com suas *bikes* estão fora dela ou os pedestres que deveriam estar na calçada estão nela, podendo assim gerar acidentes. Isso é observável nas fotos 7 e 8 sobre o uso incorreto das ciclovias, na primeira foto o local de entrada da cidade, na Br 280, o risco é eminente ao mal uso da ciclovia neste local. A segunda foto o mal uso se dá no centro da cidade: isso está no vício de uma cultura de uso, que precisa de correção.

A cidade têm quatro locais de ciclovias, ambas de acesso ao centro da cidade, mas não tem especificamente na região central, isso leva ao usuário ao mal uso da mesma.

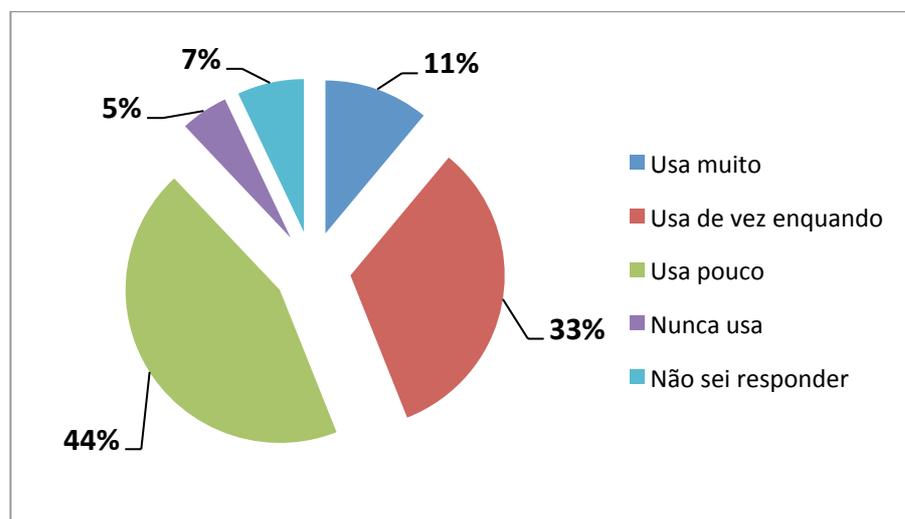
Foto nº 7 e 8 – Ciclovia em Canoinhas-SC.



Fonte: Dados da pesquisa (2014)

A décima quarta questão perguntou se os entrevistados acham que os ciclistas utilizam as ciclovias para irem ao trabalho.

Gráfico 4 - Os ciclistas de Canoinhas-SC usam as ciclovias para irem ao trabalho



Fonte: Dados da pesquisa (2014)

Observa-se que 7% dos entrevistados não sabem responder, porque não observam o dia a dia do uso dos moradores da localidade. Já 49% acham que usa pouco ou nunca usa, acredita que o povo e o poder público não colocam as ciclovias como prioridade. Até mesmo as empresas não incentivam o uso delas, sendo que em nossa sociedade ir trabalhar de carro é sinônimo de *status*. Os demais totalizando 44% são os que usam muito ou usam de vez em quando. A décima quinta questão buscou entender os motivos que levam os ciclistas a não utilizarem as ciclovias. As respostas que apareceram maior frequência foram: falta de costume, falta de fiscalização, estrutura em condições precárias, desorganização e pelo motivo de os pedestres estarem na ciclovia. Com essas respostas observa-se que a população local acha que as ciclovias estão esquecidas e que são indiferentes, mesmo acreditando na importância delas, mas para que a população tenha costuma de utilizá-las, principalmente de maneira correta, é necessária uma mudança de infraestrutura em toda a cidade e correções nas ciclovias, pois estão mal feitas e projetadas.

Foto nº 9 e 10 – Estrutura de planejamento da ciclovia em Canoinhas-SC.



Fonte: Dados da pesquisa (2014)

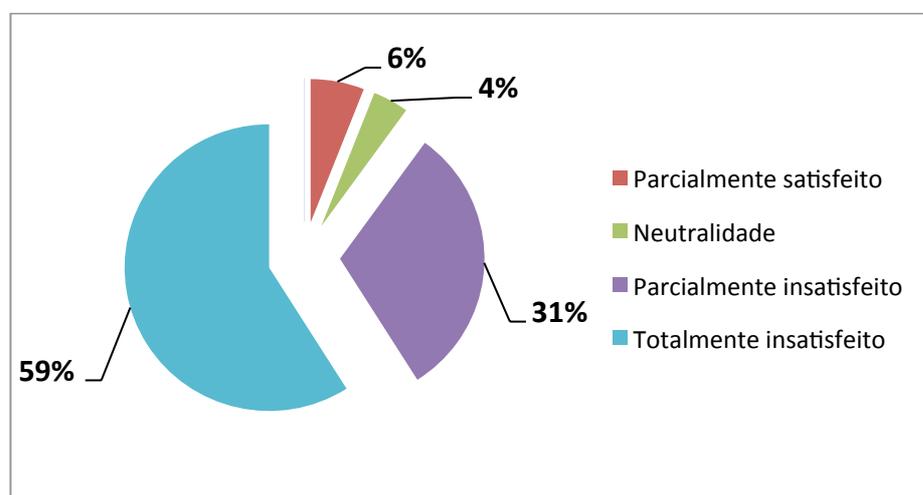
A décima sexta questão abordou o fato da satisfação da comunidade local referente à estrutura das ciclovias na cidade de Canoinhas-SC. A pesquisa apresentou que 83% dos entrevistados estão parcialmente ou totalmente insatisfeitos, contra 6% que estão parcialmente ou totalmente satisfeitos. Já 11% encontram-se na neutralidade.

A décima sétima questão explorou a satisfação com relação a quantidade de ciclovias existentes no município de Canoinhas-SC. Observou-se na pesquisa que 91% dos entrevistados estão parcialmente ou totalmente insatisfeitos, acreditam que é necessário construir mais ciclovias e que isso incentivará a população a utilizar as mesmas. Já 5% estão totalmente ou parcialmente insatisfeitos e ainda 4% estão neutros.

A décima oitava questão perguntou se os moradores locais estão satisfeitos com os investimentos nas ciclovias, seguindo o raciocínio da questão anterior, onde se perguntava sobre a quantidade, essa questão também apresentou 91% dos entrevistados parcialmente ou totalmente insatisfeitos, contra 3% parcialmente satisfeitos e 6% neutros. A décima nona questão perguntou se os moradores locais estão satisfeitos com a pintura das ciclovias. Dividindo-se opiniões, 29% dos entrevistados estão parcialmente ou totalmente satisfeitos, já 46% estão parcialmente ou totalmente insatisfeitos e 25% neutros.

A vigésima questão perguntou se os moradores locais estão satisfeitos com a atenção dada por parte dos governantes do município de Canoinhas-SC:

Gráfico 5 – Satisfação com a atenção dada as ciclovias pelos governantes da localidade



Fonte: Dados da Pesquisa (2014)

Observa-se, que 90% dos entrevistados estão parcialmente ou totalmente insatisfeitos, acreditam que as ciclovias estão sendo deixadas para últimos planos e que elas merecem prioridade porque fazem parte do desenvolvimento urbano do município. Já 10% encontram-se parcialmente satisfeitos ou neutros.

A vigésima primeira perguntou se os entrevistados acreditam que a utilização das *bikes ajuda* a diminuir a poluição causada pelos veículos automotores. Com base no resultado observou-se que 97% responderam sim, contra 3% que responderam não.

A vigésima segunda questão questionou se os entrevistados gostam de usar as ciclovias. Segundo a pesquisa 78% gostam muito ou gostam de utilizá-la, já 11% gostam pouco ou gostam de usá-la e 11% afirmaram que não usam. A pesquisa teve por finalidade compreender o pensamento dos moradores locais referente às ciclovias, a vigésima terceira

questão perguntou se os entrevistados gostam de usar as ciclovias para se exercitar (*andar de bike*). Conforme se observou na pesquisa 35% dos entrevistados informaram que não usam as ciclovias para esse fim e 6% que não gostam devido à estrutura das mesmas. Totalizando 59% encontraram-se os entrevistados que gostam muito, gostam ou gostam pouco.

A vigésima quarta questão perguntou se os entrevistados gostam de usar as ciclovias para ir ao trabalho. Dividindo opiniões 40 % responderam que gostam muito ou gostam já 45% informou que não gosta ou não usa e 15% que gostam pouco.

A vigésima quinta questão perguntou se os entrevistados gostam de utilizar as ciclovias para diminuir a poluição causada pelos automóveis. Dentre eles 80% responderam que gostam muito ou gostam, contra 15% que não gostam ou não usam e 16% que gostam ou gostam pouco. Buscando compreender o pensamento dos entrevistados referente aos seus amigos, a vigésima sexta questão perguntou se seus amigos gostam de utilizar as ciclovias. Obteve-se 15% que gostam ou gostam muito, contra 61% que gostam pouco e 24% que não gostam ou não usam. A última questão teve por finalidade descobrir se os entrevistados sabem o quanto custou às ciclovias. Em sua totalidade (100%) responderam que não sabem e defenderam a ideia de que a população é muito desinformada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo pretendeu responder à pergunta de pesquisa bem como atendeu aos objetivos propostos ao mesmo. A pergunta de pesquisa pretendeu descobrir quais são os fatores que levam os ciclistas a não usarem devidamente a nova infraestrutura urbana das ciclovias na cidade de Canoinhas-SC. Descobriu-se que existe um problema cultural no município e que o poder público e as empresas locais não incentivam os moradores ou os funcionários a utilizarem *bikes* como meio de transporte, haja vista, possuir um veículo automotor e ir ao trabalho com ele é sinônimo de *status* conforme disseram os entrevistados. Destaca-se a importância do uso correto delas para garantir a segurança dos usuários e também o investimento nas mesmas para que ocorra o chamado desenvolvimento urbano na localidade. Para conseguir incentivar os moradores locais a utilizar as ciclovias, as placas de sinalização, que são importantes, devem ser de fácil visualização. Para que os usuários se sintam confortáveis ao utilizar, a estrutura deverá proporcionar conforto ao mesmo, como espaço adequado, itens de segurança, sinalização adequada citada anteriormente e piso adequado. Sabe-se que uma ciclovia bem estruturada é atrativa, o espaço deve ser elaborado e

organizado de forma que a rota cruze locais agradáveis e tranquilos, sempre com segurança e comodidade. Como itens que requerem melhoramento podem ser citados os seguintes: construção de mais ciclovias, melhoria na estrutura das já existentes, fiscalização das mesmas para que os usuários utilizem corretamente e auxílio na conscientização por parte do poder público e do empresariado para a utilização da mesma.

Sendo assim, nota-se que é necessário investimento em infraestrutura para que assim os moradores locais possam utilizar as ciclovias, além de diminuir a poluição causada pelos automóveis diminuirá o sedentarismo. Acredita-se que o incentivo das empresas locais para a utilização da *bike* como meio de transporte também é importante, campanhas ou até mesmo prêmios para os funcionários que irem trabalhar de *bike* poderiam ajudar a construir uma cultura preocupada com a mobilidade urbana e com a saúde. Também é necessário que as autoridades fiscalizem as mesmas para que seja mantida a integridade física dos usuários, evitando acidentes.

Entrementes, a mobilidade urbana aliada ao uso de ciclovias, bem estruturadas e a junto a mudança da cultura dos cidadãos na utilização das mesmas podem, sem dúvidas, contribuir para uma melhor qualidade de vida às pessoas que vivem em grandes aglomerações urbanas.

REFERÊNCIAS

FARIA, Rodrigo de. **Políticas urbanas e regionais no Brasil**. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011.

GTZ. **Planificación de uso del terreno y transporte urbano**. Alemanha: NewtonbergPublicacionesDigitales, 2002.

MINISTÉRIOS DAS CIDADES. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2005.

_____. **Plano de mobilidade por bicicleta nas cidades**. Coleção Bicicleta Brasil. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana: Brasília, 2007.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragem e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. São Paulo: Atlas, 1996.

SILVA, Cláudio O. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade**. 2009. 174f. Dissertação (Mestrado em

Arquitetura e Urbanismo). Departamento de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.