



XVII ENANPUR

SÃO PAULO • 2017

Discutindo a mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro: quem são os ciclistas, porque e como pedalam

Discussing bicycle mobility in Rio de Janeiro: who the cyclists are, why and how they pedal

Victor Andrade¹, PROURB/ UFRJ, victorandrade@fau.ufrj.br

Juciano Martins Rodrigues², Observatório das Metrôpoles /UFRJ, juciano@observatoriodasmetrololes.net

Filipe Marino³, PROURB/ UFRJ, filipemarino@fau.ufrj.br

¹ Arquiteto e Urbanista e Doutor (PROURB-UFRJ). Pós-doutorado em Urbanismo Sustentável na Escola de Arquitetura da Academia Real Dinamarquesa de Belas Artes. Professor Adjunto da FAU-UFRJ e PROURB-UFRJ e Coordenador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB).

² Economista, Mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social (ENCE/IBGE) e Doutor em Urbanismo (PROURB/UFRJ). Pesquisador do Observatório das Metrôpoles. Realizou Estágio de Pós-Doutorado em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR/UFRJ no período 2013-2016.

RESUMO

O panorama atual da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras é crítico. Neste contexto, o transporte ativo – aqui entendido como pedalar e andar – tem papel fundamental na construção de uma cidade mais sustentável. Apesar da importância central do transporte ativo, é escasso o conhecimento sobre as motivações e dificuldades relativas ao caminhar e pedalar nas cidades brasileiras. Este artigo tem como objetivo principal apresentar os resultados da primeira pesquisa nacional brasileira sobre as motivações e desafios para o uso da bicicleta como transporte urbano, assim como o perfil dos usuários desse meio de transporte, realizada em 2015. Esta pesquisa foi realizada através de uma parceria entre o Laboratório de Mobilidade Sustentável (PROURB), ONG Transporte Ativo e Observatório das Metrópoles, onde é traçado um panorama de 10 cidades brasileiras, distribuídas pelas diferentes regiões do país, em busca de uma maior representatividade nacional. O foco principal desta pesquisa é compreender melhor “O que faz uma pessoa mudar seu comportamento de locomoção e passar a utilizar a bicicleta como principal modo de transporte em detrimento de outros modais?” e “O que faz uma pessoa utilizar a bicicleta como modo de transporte com mais frequência?” Finalmente, os resultados apresentados nesta pesquisa são utilizados como suporte para elaboração de recomendações de políticas urbanas de promoção do transporte ciclovitário, que focam no refinamento e ampliação da infraestrutura ciclovitária, otimização da intermodalidade, campanhas de educação e conscientização e ampliação do conhecimento sobre o perfil de ciclistas das metrópoles brasileiras em prol de uma cidade mais democrática.

Palavras Chave: Transporte Ativo; Infraestrutura Ciclovitária; Mobilidade Sustentável.

ABSTRACT

The current situation of urban mobility in Brazilian cities is critical. In this context, active transportation – here understood as pedaling and walking - plays a key role in the construction of a more sustainable city. Despite the central importance of active transport, knowledge is scarce about the motivations and difficulties related to walking and cycling in Brazilian cities. This paper aims to present the results of the first Brazilian national survey on the motivations and challenges for the use of the bicycle as urban transport, as well as the profile of the users of this means of transport, carried out in 2015. This survey was carried out through a partnership between the Laboratory of Sustainable Mobility (LABMOB/PROURB), NGO Transporte Ativo and Observatório das Metrópoles, where it is traced a panorama of 10 Brazilian cities, distributed by the different regions of the country, in search of a greater national representativeness. The main focus of this study is to better understand "What makes a person change his/her behavior of locomotion and start using the bicycle as the main mode of transportation in detriment of other manners?" and "What makes a person use the bicycle as a mode of transport more often?". Finally, the results presented in this paper are used as support for the elaboration of recommendations of urban policies to promote cycle transportation, focusing on the refinement and expansion of cycling infrastructure, optimization of intermodality, education and awareness campaigns and expansion of knowledge about the profile of Brazilian cyclists in favor of a more democratic city.

Keywords: Active Transportation; Bicycle Infrastructure; Sustainable Mobility.

³ Arquiteto e Urbanista (UNICAMP/2004), especialista em Política e Planejamento Urbano (IPPUR-UFRJ/2007) e mestre em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR-UFRJ/2013). Atualmente é professor substituto da UFRJ e doutorando em urbanismo no PROURB – UFRJ

INTRODUÇÃO

O uso da bicicleta vem ganhando cada vez mais visibilidade no Brasil, alimentando de maneira crescente o debate público sobre sua viabilidade como meio de transporte em grandes cidades. Por um lado, a discussão sobre a bicicleta se dá pela incorporação de suas propriedades reconhecidamente positivas, principalmente aquelas relacionadas à sustentabilidade ambiental e à saúde. Ademais, a bicicleta, com todas suas vantagens para o meio ambiente e para o bem-estar individual, também tem sido apropriada pela narrativa publicitária e por discursos políticos, sempre com o objetivo de ligarem personagens ou instituições a percepções notoriamente positivas da vida urbana. Por outro lado - e não menos importante - a discussão gira em torno das políticas públicas voltadas para o uso da bicicleta como meio de transporte em áreas urbanas e os ganhos práticos em termos de custo e tempo nas pequenas e médias distâncias percorridas.

No Rio de Janeiro a propagação da ideia de que a bicicleta é um meio de transporte eficaz e condizente com as condições geomorfológicas da cidade faz parte do imaginário urbano carioca. Se encaixam como exemplos os vídeos institucionais elaborados pelo Comitê Olímpico Brasileiro, quando o Rio concorria para ser a sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Nesses vídeos, a bicicleta protagoniza diversas cenas em variadas paisagens da cidade, o que dá a entender que a bicicleta é uma parte importante da mobilidade urbana desta metrópole.

A cidade apresenta hoje, segundo dados da Prefeitura, a maior rede cicloviária da América Latina, totalizando 432,5 quilômetros de ciclovias⁴. Esse dado, aliado a uma luta histórica pela ampliação da oferta cicloviária desde a década de 90, permitiu que a prefeitura do Rio de Janeiro denominasse a cidade como “Capital Urbana da Mobilidade por Bicicleta”⁵.

Em anos recentes, como estratégia para amenizar o caos do sistema de transporte na cidade, a ação do poder público caminhou no sentido da construção de infraestruturas e grandes projetos de transporte, que buscavam reorganizar o sistema de mobilidade intraurbana, surgindo alternativas como: BRT's (Bus Rapid Transit), VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), ampliação do Metrô e BRS's (Bus Rapid Service). Esse tipo de intervenção – cujo mote principal era a preparação para os Jogos Olímpicos 2016 - deu o tom das políticas de transporte urbano no Rio de Janeiro nos últimos anos.

Devemos reconhecer que o fato da capital fluminense receber grandes eventos internacionais tem sido um indutor para a provisão de infraestrutura de mobilidade. No caso das ciclovias não tem sido diferente, especialmente em anos recentes. Foi durante a preparação para a conferência das Nações Unidas, sediada no Rio de Janeiro em 1992 (Eco-92) que a cidade recebeu os seus primeiros 27 quilômetros de ciclovias na orla (BINATTI, 2016). Embora tenha recebido críticas por parte da sociedade e da mídia, rapidamente a infraestrutura cicloviária se incorporou à paisagem da cidade.

Uma pesquisa realizada naquele mesmo ano apontou que 85% dos moradores apoiavam a ciclovia após a inauguração, passados os transtornos das obras. Fato análogo ocorreu recentemente em São Paulo. A maior cidade brasileira enfrentou reação semelhante da opinião pública e da mídia quando a prefeitura colocou em prática um plano de implementar aproximadamente 400

⁴ Dados obtidos na Gerência de Programa Cicloviário – GPC da Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, em 31/08/2016.

⁵ Disponível no site da Secretaria Municipal do Meio Ambiente da prefeitura do Rio de Janeiro: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/rio-capital-da-bicicleta>. Acesso em 01/10/2016.

quilômetros de ciclovias. Mas, em 2014, o Instituto Datafolha apurou que 80% da população aprovava as ciclovias já construídas, e aproximadamente 60% da população via na bicicleta um meio de transporte viável para seus deslocamentos diários⁶.

Nesse contexto, se por um lado as polêmicas em torno do uso da bicicleta na cidade é algo bastante manifesto e recorrente, por outro, o debate sobre o que a torna um meio de transporte viável nas grandes cidades é carente de profundidade e de incentivo. Falta conhecimento sobre a população ciclística, especialmente sobre seu perfil sociodemográfico, suas motivações e sobre como essa população estabelece estratégias para superar as barreiras e limites urbanos para o uso deste veículo, o que remete, claro, às políticas de transporte urbano.

A pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro” (TRANSPORTE ATIVO, 2015) veio, em certa medida, preencher algumas destas lacunas e com isso contribuir para a qualificação e a clarificação do debate acerca do uso da bicicleta como meio de transporte. Assim, com base em seus resultados, buscamos neste artigo analisar o perfil, as características dos deslocamentos e as motivações do usuário de bicicleta no contexto das condições urbanas que dão contorno às possibilidades e limites de sua circulação no Rio de Janeiro. Objetivamos, com essa análise, contribuir para a reflexão sobre o lugar e o papel do ciclista na cidade e como suas aspirações e desejos dos usuários podem inspirar e influenciar as políticas públicas para o transporte ativo.

O USO DA BICICLETA COMO OBJETO DE ESTUDO

A mudança nos hábitos de locomoção através da troca do modal motorizado para a bicicleta é visto como um caminho viável e necessário para a construção de cidades mais democráticas, com ganhos nas dimensões social, ambiental e econômica – mais profundamente em relação aos benefícios na saúde pública, redução das emissões de gases do efeito estufa e diminuição dos gastos com transporte (ANDRADE et al., 2011).

Há diversas pesquisas realizadas em outros países tendo como foco os hábitos de locomoção. Estas apresentam duas questões primordiais no debate sobre mobilidade por bicicleta: (i) a construção de infraestrutura cicloviária promove o aumento da frequência do uso da bicicleta? e (ii) a construção de infraestrutura cicloviária promove a mudança de modal? (Andrade et al, 2011).

Os resultados indicam que a implantação de infraestrutura cicloviária estruturada em rede integrada ao tecido urbano e com design sensível à segurança viária promove significativamente o aumento da frequência do uso da bicicleta e também a mudança para o modal cicloviário.

Dois estudos nesta área são referências – Bikeability e o Estudo de Referência da União dos Ciclistas Holandeses (ANDRADE et al., 2011). Estes dois estudos indicam oito pontos relevantes para serem levados em consideração no desenvolvimento de políticas de promoção do uso da bicicleta:

(1) a alta correlação entre a qualidade da infraestrutura cicloviária e o uso da bicicleta;

(2) a inter-relação entre cultura cicloviária e políticas de mobilidade. Políticas são primordiais na promoção do uso da bicicleta e podem ser efetivas no aumento deste modal;

⁶ Disponível em <http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2014/09/1520360-80-aprovam-ciclovias-em-sao-paulo-sobe-aprovacao-a-haddad.shtml>. Acesso em 01/10/2016

- (3) investimentos em infraestrutura cicloviária têm impacto qualitativo – percepção do aumento dos usuários e da segurança no trânsito – e quantitativo – real aumento dos usuários;
- (4) envolvimento dos cidadãos no desenvolvimento de políticas e projetos é crucial para o sucesso do papel da infraestrutura para a promoção da bicicleta;
- (5) tempo de percurso e praticidade são provavelmente as mais importantes explicações para a escolha do percurso;
- (6) uma infraestrutura cicloviária com clara legibilidade e conectada ao resto da rede de transporte é essencial para a promoção da bicicleta e utilização do modal no dia-a-dia;
- (7) ciclistas preferem rotas seguras e com poucas interferências de outros modais;
- (8) ciclovias com apenas um sentido e seguindo o mesmo sentido do modal motorizado são geralmente reconhecidas como mais seguras.

Apesar dos avanços da infraestrutura cicloviária nas cidades brasileiras nas duas últimas décadas, ainda há hegemonia do planejamento focado no transporte motorizado. No Rio de Janeiro o panorama é semelhante ao restante do país. Uma boa amostra pode ser encontrada nos recentes investimentos realizados para a preparação para a Copa do Mundo 2014 e os Jogos Olímpicos 2016.

Rodrigues (2015) constatou, por exemplo, que a maioria dos projetos que envolvem a implantação de serviços de transporte coletivos é do tipo BRT e, em todos aqueles que foram implantados, os projetos incluem a implantação de infraestrutura rodoviária, com a construção e alargamento de vias ao longo do leito do BRT e a construção de viadutos e trincheiras que visam essencialmente aumentar a capacidade ou dar maior fluidez ao tráfego de veículos particulares.

Diferentemente, cidades dinamarquesas e holandesas, por exemplo, tiveram uma mudança paradigmática nos anos 1970 quando a promoção do transporte por bicicleta se tornou um tema central nas políticas de mobilidade urbana. Esta mudança estava diretamente atrelada ao número de vítimas do trânsito. A partir dos anos 1980 emergiram nesses países redes cicloviárias com infraestrutura cujo padrão é de alta qualidade. Esta transformação da paisagem urbana foi uma inflexão na distribuição dos modais e trouxe aumento no número de ciclistas nos centros urbanos.

Nos anos 1990, houve a preocupação de promover a bicicleta entre usuários do transporte motorizado e de desenvolver novas estratégias de incentivo à alteração do modal motorizado para a bicicleta. Novas ações acontecem e são focadas na humanização do trânsito – especialmente na diminuição das velocidades (BLUE, 2015) – e na implantação de infraestrutura que incentivasse o uso da bicicleta (dentre elas podemos citar espaços compartilhados e “bike highways”).

Já no Brasil, nos últimos anos, ocorreu um crescimento no número de acidentes de trânsito, inclusive aqueles com vítimas fatais. O que é pior, as tendências nacionais, segundo aponta o Mapa da Violência 2013 (WAISELFISZ, 2013), não estão marcadas apenas pela manutenção das taxas de ocupantes de automóveis, mas também por um incremento leve nas mortes de ciclistas e, principalmente, um violento aumento na letalidade de motociclistas.

Por outro lado, além das políticas de mobilidade urbana orientadas para a circulação de automóveis e motocicletas, as tentativas de ações para redução de acidentes - a exemplo da diminuição da velocidade nas vias - sofreram com campanhas e ações contrárias, apesar dos

resultados comprovadamente positivos, como no caso de São Paulo, onde, após a redução da velocidade limite nas marginais Tietê e Pinheiro, o número de acidentes diminuiu 36%⁷.

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

Neste texto, focamos o transporte cicloviário na cidade do Rio de Janeiro – sem descartar sua interface com outros meios de transporte – a partir da discussão dos resultados da primeira pesquisa brasileira de âmbito nacional sobre as motivações e desafios para o uso da bicicleta como transporte urbano, realizada em 2015.

Esta pesquisa intitulada “Perfil do Ciclista Brasileiro” foi realizada através de uma parceria entre a ONG Transporte Ativo, o Laboratório de Mobilidade Sustentável do PROURB/UFRJ e o Observatório das Metrópoles⁸, rede nacional de pesquisa com sede no IPPUR/UFRJ. Esta é a primeira pesquisa brasileira sobre o perfil dos ciclistas urbanos com abrangência nacional e vem preencher importantes lacunas onde até então havia escasso conhecimento sobre os usuários e o uso da bicicleta como transporte urbano no Brasil.

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

A pesquisa teve como inspiração o projeto intitulado Bikeability – maior pesquisa já desenvolvida na Escandinávia sobre dados demográficos dos ciclistas e suas motivações e comportamentos de locomoção (ANDRADE et al, 2013). As estratégias de coleta e análise dos dados também tiveram como principal referência esse projeto, que, ao longo de quatro anos, levantou o perfil do ciclista dinamarquês e buscou melhor compreender quais são as principais motivações para utilizar o modal cicloviário nos deslocamentos intra-urbanos. Foram utilizados ainda os relatórios da Benchmark; Alliance for Biking and Walking, o livro The League of American Bicyclists (Bicycle Account Guidelines), a contagem da cidade de Copenhagen; City of Copenhagen e a contagem da cidade de Bogotá; Despacio - Bicycle Account Bogotá.

Sabendo da inexistência de dado confiável sobre o número de ciclistas em cada cidade o que torna praticamente impossível o desenho de uma amostra que acompanhe critérios estatísticos

⁷ Conforme notícia da Agência Brasil, da Empresa Brasileira de Comunicação:

<<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-09/com-reducao-da-velocidade-acidentes-nas-marginais-tiete-e-pinheiros-caem-36>>. Acesso em 18 out. 2016.

⁸ Além da Transporte Ativo, responsável pela coordenação, outras nove organizações da sociedade civil colaboraram diretamente com a pesquisa, seja através da coordenação em cada local, seja na elaboração do questionário, coleta de dados e tabulação. Estiveram envolvidas as seguintes organizações: Ciclo Urbano (Aracaju), BH em Ciclo (Belo Horizonte), Rodas da Paz (Brasília), Pedala Manaus (Manaus), Mobilidade Niterói (Niterói), Mobicidade (Porto Alegre), Ameciclo (Recife), Bike Anjo (Salvador) e Ciclocidade (São Paulo).

precisos, a aplicação dos questionários seguiu mecanismos que pudessem garantir o maior grau possível de representatividade dos entrevistados em cada cidade.

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

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

Esse procedimento foi adotado com o objetivo de garantir uma coleta mínima de informações sobre mulheres ciclistas, uma necessidade que ficou mais evidente após a aplicação dos questionários teste, visto que pesquisadores reportaram a dificuldade de se entrevistar mulheres. Além disso, pela natureza da população-alvo, onde o informante está em “movimento”, corria-se bastante o risco de a população de mulheres ficar ainda mais subestimada, caso não houvesse essa recomendação sobre a abordagem mínima. Tal controle era fundamental para garantir os menores riscos possíveis de vício de seleção dos informantes.

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

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

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

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Como afirmamos, nos últimos anos, a política de transporte no Rio de Janeiro tem sido implementada através da construção de infraestruturas e grandes projetos de transporte, que buscam reorganizar o sistema de mobilidade intraurbana. Tal política pode ser considerada uma resposta à percepção coletiva de crise da mobilidade instalada na cidade, caracterizada sobretudo pelo aumento da automóvel-dependência, que relega a segundo plano a promoção de políticas voltadas para os meios de transporte ativo, como a bicicleta – apesar dos avanços quantitativos ocorridos em anos recentes.

Há também, como adiantamos, uma apropriação do discurso da bicicleta por vários atores sociais e agentes públicos, mas sem que isso se reverta, na mesma proporção, em ações efetivas para a promoção da bicicleta como meio de locomoção, apesar do aumento de seu uso nos deslocamentos cotidianos. Dados do recente relatório da Associação Nacional de Transportes Públicos - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2014, publicado em julho de 2016, indica que os transportes não motorizados (caminhar, pedalar ou de tração animal) correspondem na média por 40% dos deslocamentos no Brasil. Segundo este mesmo relatório, o número de viagens de bicicleta mais que dobrou entre 2003 e 2014. Apesar disso, o seu peso no sistema de mobilidade continua sendo baixo em comparação a outros meios, mesmo considerando que sua fatia na divisão modal passou de 2,4% para 4,1% dos deslocamentos.

É preciso ressaltar que os dados do levantamento da ANTP revelam que o peso da bicicleta varia conforme o porte populacional da cidade. Nas cidades com população entre 60 a 100 mil habitantes, até 14% dos deslocamentos são realizados por bicicleta, ao passo que nas cidades com mais de um milhão de habitantes este número cai para 1%, em média. Uma das explicações possíveis para isto é o próprio tamanho da cidade, onde, obviamente, a distância a ser percorrida nos trajetos diários é maior. Lembrando que, de forma geral, as cidades brasileiras têm baixa densidade, sendo que o Rio de Janeiro apresenta 5.265,81 habitantes por quilômetro quadrado⁹.

Assim, a configuração urbana caracterizada por uma baixa densidade poderia ser considerada um primeiro fator de inibição ao uso da bicicleta como meio de transporte. Mesmo assim, a parte que cabe à bicicleta nas viagens realizadas na cidade do Rio de Janeiro é três vezes maior que a média das cidades com população superior a um milhão de habitantes. Segundo informações da última pesquisa Origem-Destino realizada pelo Governo Estadual (2013), este percentual está em torno de 3,2%.

É verdade que no caso do Rio, muitos bairros distam mais de 20 quilômetros do centro da cidade, especialmente aqueles localizados em sua Zona Oeste, chegando a impressionantes 64 quilômetros de distância no caso de Santa Cruz. Este é um caso que exemplifica bem o deslocamento típico no Rio de Janeiro, ou seja, o deslocamento pendular em direção aos lugares de concentração de emprego (Centro, Barra da Tijuca e Zona Sul da cidade).

Essas distâncias são, de forma geral, dificilmente acessíveis ao ciclista, mesmo quando há disponibilidade de boa infraestrutura cicloviária, fato que não ocorre no eixo Centro-Zona Oeste ou mesmo em eixos mais curtos, como nos casos Tijuca-Centro ou São Cristóvão-Centro.

A autopromoção de cidade como “Capital Urbana da Mobilidade por Bicicleta”, o que denota a ideia de vastidão e completude, esconde, na verdade, diversas deficiências. Um dos principais problemas reside justamente no fato de não se configurar uma rede em si; no mapa digital das cicloviárias do Rio de Janeiro, disponibilizado no site da prefeitura¹⁰ e atualizado regularmente, deixa clara a concentração da rede cicloviária na zona Sul da cidade, reduto da grande parte da população de maior renda e alto status social e região que concentra proporcionalmente ao seu tamanho a maior oferta de infraestruturas de transporte.

⁹ Dados do IBGE de 2014.

¹⁰ Disponível em <<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5005177263f44932b87564b4fb8defdc>>. Acesso em 03 out. 2016.

Na área central da cidade – onde estão os empregos - o número de ciclovias é bastante limitado, embora existam projetos parcialmente executados (por exemplo o Ciclo Rotas) visando a estruturação de uma rede intrabairro e sua conexão com a Zona Sul via Aterro do Flamengo.

Como exemplo da inexistência da rede, podemos citar a Ilha do Fundão, onde se localiza a Universidade Federal do Rio de Janeiro, e a Ilha do Governador, onde se situa o Aeroporto Internacional Tom Jobim, dois equipamentos fundamentais para a dinâmica urbana do Rio de Janeiro. Nesses locais, embora se constate a existência de ciclovias, as redes são estanques e isoladas, permanecendo desconectadas com qualquer outra ciclovia da cidade. Ou seja, para entrar ou sair de algumas das duas ilhas, os ciclistas contam apenas com o transporte público, que não permite levar as bicicletas nos ônibus, ou com a perigosa disputa de espaço com os automóveis das vias expressas que conectam essas ilhas ao resto da cidade.

Já nas zonas Norte e Oeste, a situação é bastante diferente. Na primeira, praticamente inexistem ciclovias. Na segunda, embora elas estejam presentes, paraciclos e bicicletários são escassos, sendo que apenas na orla desta região, destacadamente a Barra da Tijuca, apresenta ciclovia em toda sua extensão, corroborando com a percepção de que ainda reside no Rio de Janeiro a ideia de que a bicicleta é mais um equipamento de lazer do que um veículo para a mobilidade cotidiana.

Essa percepção pode ser reforçada ainda pelo fato das estações intermodais de metrô, ônibus e BRT, em sua maioria, não apresentarem bicicletários¹¹, o que também inibe a utilização da bicicleta ou, quando é usada, é preciso deixá-la desassistida, presa em lugares irregulares, vulnerável ao vandalismo, piorando a qualidade da paisagem urbana e eventualmente da acessibilidade dessas estações.

Além dos problemas da malha cicloviária e da falta possibilidade de integração intermodal, o quadro geral política cicloviária do Rio de Janeiro contém outros elementos desalentadores para aqueles que desejam utilizar a bicicleta como meio de transporte. Frente a esse panorama, no decorrer do ano de 2016, a Secretaria de Meio Ambiente da Prefeitura do Rio de Janeiro iniciou as discussões para a elaboração do plano diretor cicloviário, baseado em pesquisa sobre os ciclistas do Rio de Janeiro e buscando ampliar as discussões sobre a oferta de infraestrutura e melhoria da infraestrutura existente.

Contudo, reside aí um problema. O sistema de mobilidade da cidade é gerido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMTR, e a grande executora de obras públicas é a Secretaria Municipal de Obras – SMO. Porém, percebemos no Rio de Janeiro uma grande falta de coordenação da pauta da mobilidade cicloviária, uma vez que a discussão é presidida pela Secretaria de Meio Ambiente – SMAC, e as ciclovias da cidade foram executadas em sua maioria por esta Secretaria, pela RioUrbe – Empresa Municipal de Urbanização - e também por empresas como a Rio Águas e GeoRio. Logo, a provisão de infraestrutura cicloviária fica desamparada e deslocada da secretaria que gere o sistema de mobilidade da cidade, a SMTR.

Desta configuração é possível depreender uma característica essencial – mas infeliz - da política de transporte urbano na cidade. O fato da pauta do transporte ativo não estar contida diretamente nas discussões do órgão que organiza a mobilidade do município do Rio de Janeiro denota a menor importância dada ao tema no âmbito do poder público municipal. É um tema, portanto, relegado a

¹¹ Ver: “Ciclistas usuários do BRT no Rio reclamam de falta de bicicletários”. **G1**, set. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/09/ciclistas-usuarios-do-brt-no-rio-reclamam-da-falta-de-bicicletarios.html>>. Acesso em abr. 2015.

segundo plano, sugerindo que, na visão do poder público municipal, andar de bicicleta é uma ação mais ligada às discussões desta Secretaria, que não tem a mobilidade urbana como tema central.

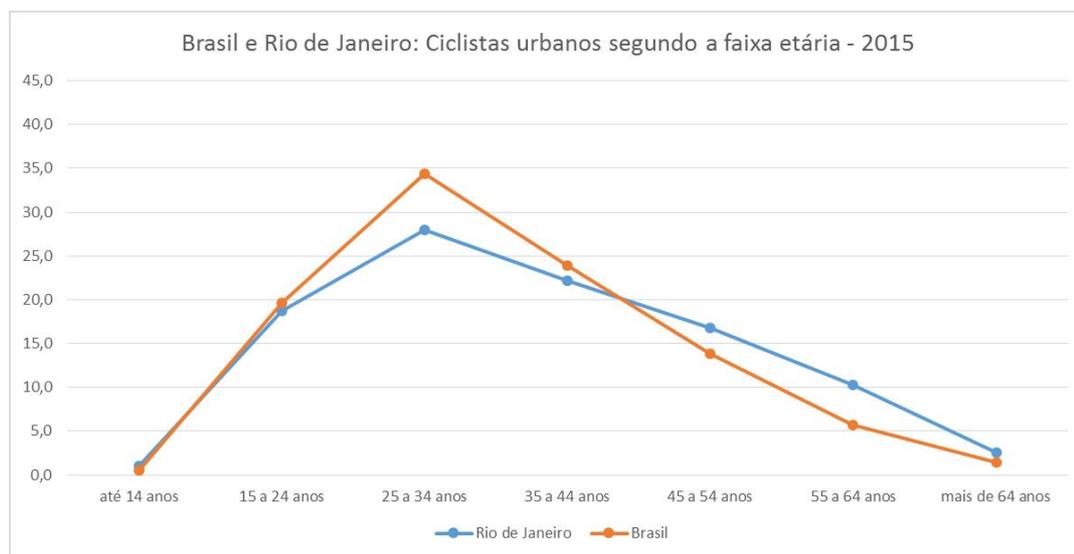
PERFIL DO CICLISTA: QUEM USA A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO

Quem é o ciclista carioca? Esta é uma das perguntas das quais a pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro” (TRANSPORTE ATIVO, 2015) pretendia dar conta. Obviamente não é uma pergunta simples, pois, assim como nossa sociedade, o conjunto de usuários da bicicleta no Rio de Janeiro não é homogêneo. Poderíamos arriscar a dizer, inclusive, que o conjunto dos ciclistas de uma cidade espelha essa sociedade - com todas suas contradições, conflitos e desigualdades.

No entanto, com os dados da pesquisa “Perfil” é possível captar traços e detalhes importantes da população que utiliza a bicicleta como meio de transporte, percebendo suas peculiaridades, mas, sobretudo, apontando características prevalentes, aquelas que justamente dão a “sua cara”, ou em outras palavras permite traçar seu perfil.

Em primeiro lugar, seguindo a tendência de outras cidades e acompanhando os resultados do Brasil, no Rio de Janeiro há maior concentração de ciclistas nas faixas entre 15 e 44 anos, sendo que 28% estão apenas na faixa entre 25 e 34 anos. Mesmo com a prevalência nessas faixas, poderíamos apontar que o perfil do ciclista carioca se mostra um pouco mais envelhecido em comparação ao país como um todo. Como é possível observar no gráfico 1, a presença relativa de ciclistas nas faixas superiores a 45 é maior, se aproximando do percentual do Brasil apenas na faixa de 64 anos ou mais.

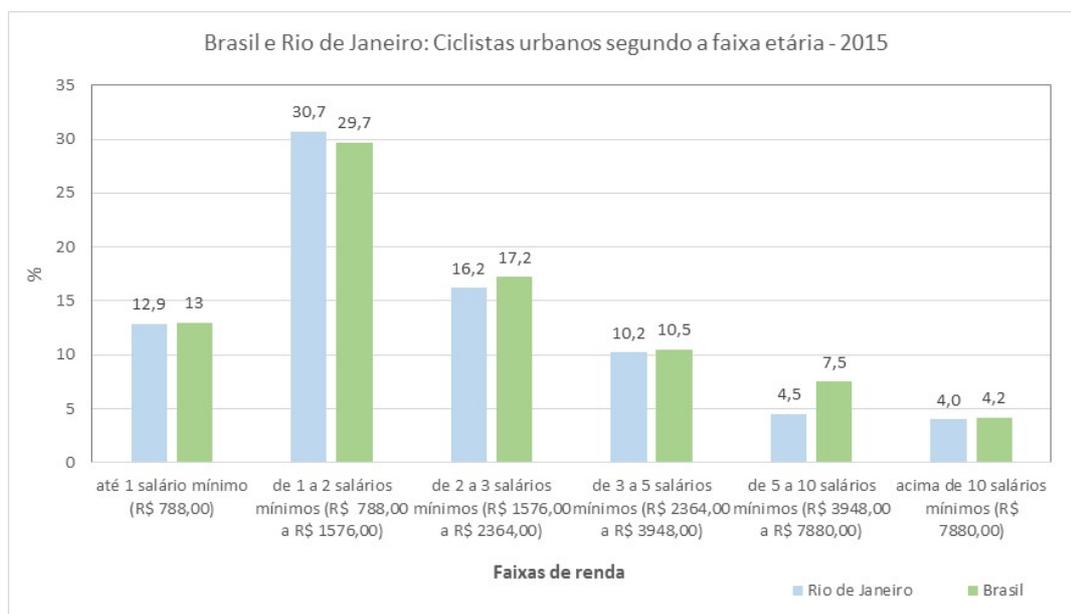
GRÁFICO 1 – Brasil e Rio de Janeiro: ciclistas urbanos segundo a faixa etária (2015)



Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

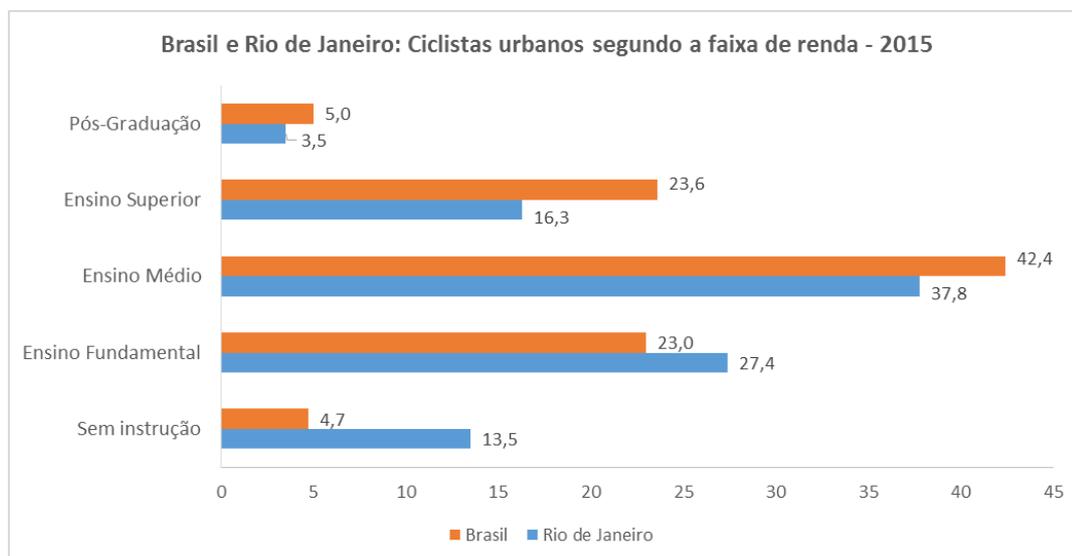
No Rio, os ciclistas são majoritariamente de renda inferior a dois salários-mínimos. Destes, 12,9% têm rendimento até um salário-mínimo, enquanto 30,7% possuem renda entre um e dois salários-mínimos. Por outro lado, apenas 4,2% têm rendimento superior a dez salários-mínimos, o que para os padrões da cidade e do país poderia ser considerada uma alta renda. Ainda neste quesito, o perfil do ciclista carioca se aproxima muito da média do Brasil. Todavia, é importante destacar a faixa entre cinco e dez salários-mínimos, na qual o percentual de ciclistas no país como um todo é sensivelmente superior ao Rio de Janeiro.

GRÁFICO 2 – Brasil e Rio de Janeiro: ciclistas urbanos segundo a faixa de renda (2015)



Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

Diferenças em relação ao Brasil e a outras cidades dão a variável escolaridade um significado importante para se entender o perfil do ciclista carioca. Em comparação com o Brasil, e até mesmo com outras cidades, a escolaridade do ciclista carioca pode ser considerada baixa. Os dados da pesquisa informam que enquanto no país a quantidade de ciclistas como pós-graduação corresponde a 5%, no Rio de Janeiro esse número é de 3,5%. Observando aqueles com Ensino Superior a diferença é ainda maior. No Brasil como um todo, 23,6% dos ciclistas informaram possuir ensino superior. Já no Rio, esse percentual é de 16,3%. Para se ter uma ideia, em São Paulo, o percentual de ciclistas com ensino superior é de 30,2% e com pós-graduação, 6,3%.

GRÁFICO 3 – Brasil e Rio de Janeiro: Ciclistas urbanos segundo a escolaridade (2015)


Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

É claro que o uso da bicicleta como meio de transporte envolve uma complexa teia de relações entre características, preferências e necessidades individuais, facilidades e amenidades urbanas positivas e negativas. Porém, consideramos que compreender esse uso e essas relações passa primeiramente pela descrição e compreensão desses traços fundamentais que dão contorno o perfil do ciclista carioca, que se mostra, como vimos, mais envelhecido e com menor renda e escolaridade, o que pode ser determinante para o modo como a bicicleta é utilizada na cidade.

CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE POR BICICLETA NO RIO DE JANEIRO: INTERMODALIDADE, TEMPO DE DESLOCAMENTO E SEGURANÇA.

Os dados da pesquisa "Perfil do Ciclista Brasileiro" (TRANSPORTE ATIVO, 2015) mostram ainda que, de todas as pessoas entrevistadas, 27% informaram utilizar a bicicleta por 5 dias na semana e outros 37,2% sete dias por semana, revelando, como primeira característica da mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro, seu uso intenso como meio de transporte. Em contrapartida, aqueles que disseram utilizar a bicicleta de um a dois dias por semana giram em torno de apenas 5%.

A intensidade do uso estabelece uma relação curiosa com a idade. Entre aqueles que utilizam a bicicleta em cinco dias na semana, os percentuais são maiores entre as pessoas com idade até 34 anos. Entre aqueles que têm até 14 anos, por exemplo, 50% das pessoas afirmaram utilizar a bicicleta em cinco dias. Por outro lado, o uso por sete dias na semana apresentou maior ocorrência entre as faixas etárias superiores: 68% entre as pessoas com 55 anos a 64 anos de idade e 75% entre aqueles com idade superior a 64 anos.

Embora seja do conhecimento de todos que existe uma forte correlação entre escolaridade e renda, quando buscamos a relação dessas variáveis com a frequência de utilização da bicicleta, encontramos tendências um pouco diferentes. O cruzamento entre a renda e a quantidade de dias por semana mostra que pessoas com renda mais baixa, tendem a pedalar mais dias. Os ciclistas

que pedalam sete dias por semana representam 55,2% daqueles com renda inferior a um salário-mínimo, contra 17,9% daqueles com renda acima de 10 salários-mínimos. Por outro lado, a maioria das pessoas com Pós-Graduação (que podemos supor com grande certeza também tem alta renda), utilizam a bicicleta por até 5 dias por semana, enquanto que a maior parte das pessoas sem instrução e das pessoas com ensino fundamental utilizam seis ou sete dias por semana.

Esses dados permitem uma leitura de que a bicicleta, por se tratar de um equipamento barato, de amplo acesso e baixo custo de manutenção, é uma opção viável no deslocamento da população mais pobre, uma vez que o maior percentual de ciclistas na faixa de renda inferior a um salário-mínimo faz um uso mais extensivo desse modal. A força explicativa dessa característica da bicicleta para o seu uso como meio de transporte, como vimos, parece ser ainda mais presente no Rio de Janeiro.

Uma das formas de observar o comportamento do uso da bicicleta nas grandes cidades é a intermodalidade permitida pelos grandes equipamentos de infraestrutura. Segundo os dados da pesquisa, no Rio de Janeiro, apenas 34,8% dos ciclistas entrevistados utilizam a bicicleta em combinação com outro modo de transporte nos trajetos semanais.

Outro dado importante para entender a intermodalidade é o fato de 56,6% dos ciclistas terem um tempo de trajeto de 10 a 30 minutos, em contraposição à 13,3% que percorre o trajeto de 30 minutos a 1 hora e apenas 2,1% que passa mais de 1 hora sobre as bicicletas.

O uso da bicicleta como componente de trajetos urbanos, de casa até a estação intermodal ou da estação até a atividade final, permite corroborar com a resposta de que a bicicleta é mais prática e rápida (52% das respostas para a pergunta “Principal razão para continuar utilizando a bicicleta como meio de transporte”).

Dessa forma, é importante pensar em políticas que permitam incluir as parcelas da população que teriam trajetos mais longos de bicicleta e que não se sentem incentivadas ao uso do modal por conta do grande tempo de deslocamento. Uma boa política de mobilidade urbana seria integrar esses trajetos de bicicleta com outros modais, especialmente nas áreas periféricas da cidade mais sujeiras aos grandes movimentos pendulares em direção aos locais de emprego.

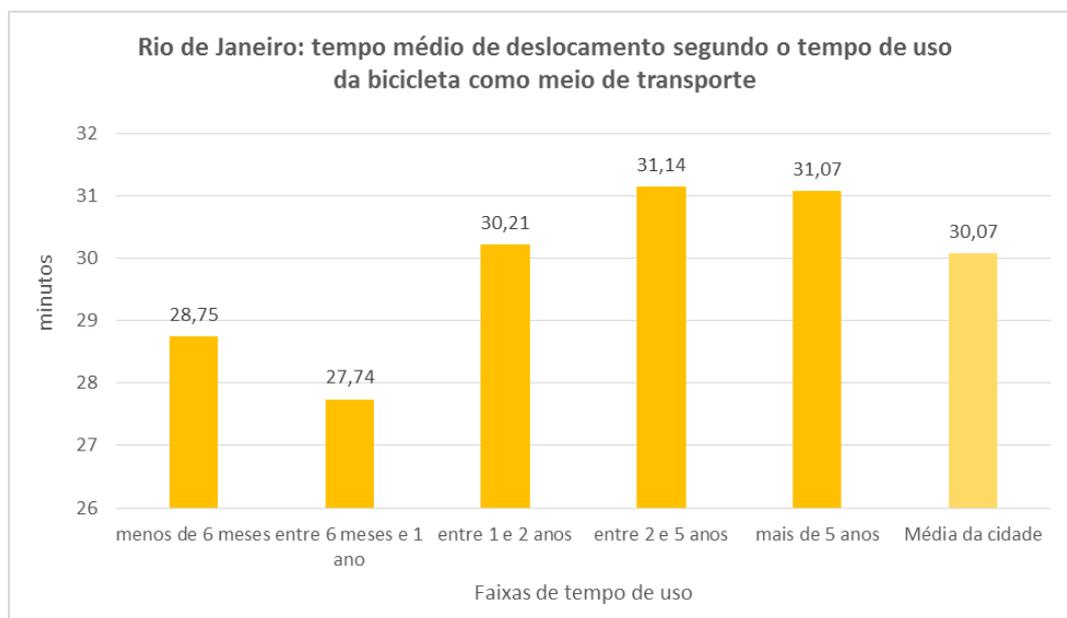
Porém, permitir que esses bairros tenham boas redes de ciclovias de forma que os passageiros de ônibus e metrô utilizem a bicicleta nos menores trajetos, traz um grande ganho de tempo, conforto, além de todos os outros predicados associados ao uso da bicicleta.

O tempo médio de deslocamento por bicicleta na cidade do Rio de Janeiro é de 22,7 minutos. Grande parte das pessoas que a utilizam no Rio de Janeiro realizam seus trajetos no prazo de até 30 minutos (83,6%), sendo que o peso dos trajetos com duração de 10 a 30 minutos é de 56,6%, valor muito próximo da média do país. Os destinos finais das viagens parecem não influenciar no tempo, não há grandes diferenças no tempo médio se o ciclista usa a bicicleta para ir para o trabalho, para a escola ou às compras.

Encontramos, porém, uma certa relação entre o tempo médio de deslocamento e o tempo de uso da bicicleta como meio de transporte. Como é possível perceber no Gráfico 4, pessoas que utilizam a bicicleta há mais tempo tendem a ter um tempo médio maior. Aquelas que pedalam há mais de cinco anos, por exemplo, tem tempo médio de 31 minutos, contra 28,7 daquelas que pedalam há menos de seis meses ou, ainda, contra os 27,7 daquelas que pedalam há mais de seis meses e menos de um ano. Uma interpretação possível é que a experiência de pedalar por mais tempo

pode promover a ambientação e o aumento de segurança, fazendo com que o ciclista permaneça mais tempo sobre a bicicleta.

GRÁFICO 4 – Rio de Janeiro: tempo médio de deslocamento segundo o tempo de uso da bicicleta como meio de transporte



Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

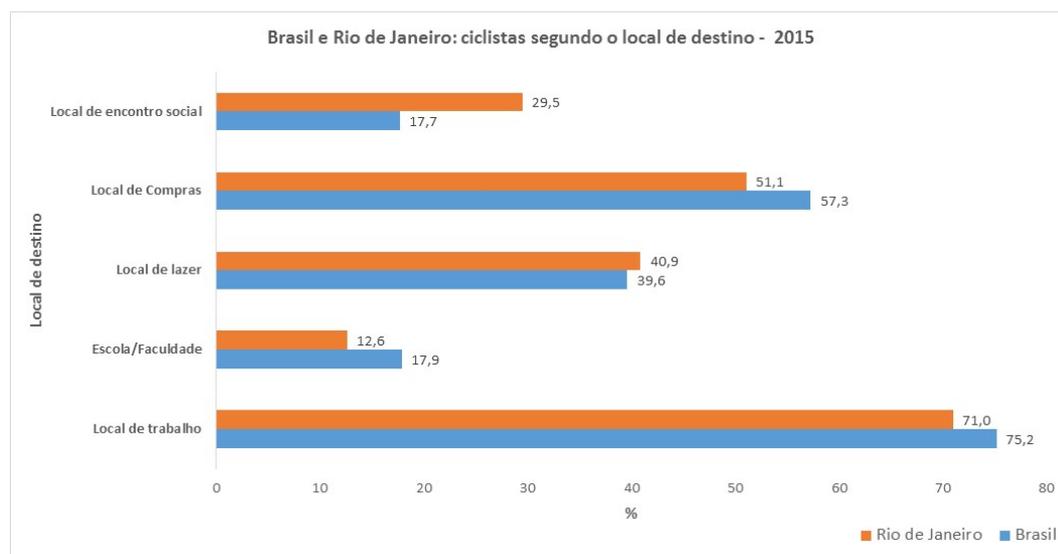
POR QUE O CARIOCA UTILIZA A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE: MOTIVOS, LIMITAÇÕES E POSSIBILIDADES.

A partir dos dados da pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro” (TRANSPORTE ATIVO, 2015) foi possível examinar também os motivos, as limitações e as possibilidades do uso da bicicleta como meio de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Em termos de motivações é possível observar a partir de duas dimensões: a) o motivo prático que leva as pessoas a optarem por seu uso, ou seja, a que serve a bicicleta no seu dia-a-dia: ir para o trabalho, para a escola, para os locais de compras e encontros sociais; b) a razão subjetiva para o ciclista aderir à bicicleta nos seus deslocamentos diários: porque é ambientalmente correto, mais barato, mais saudável ou mais rápido e prático. Ainda em relação à preferência, a pesquisa investigou porque o ciclista continua utilizando a bicicleta, o que traz também alguma noção da percepção das razões para a permanência do ciclista ao longo do tempo.

Ao analisar os motivos para as viagens de bicicleta com base nos locais de destino, percebe-se a prevalência de pessoas que utilizam a bicicleta para chegarem em seus locais de trabalho, seguindo os resultados nacionais. Porém, os resultados representados no gráfico 5, revelam que no Rio de Janeiro o percentual das pessoas que utilizam a bicicleta por esse motivo (71%) é menor que a média do país (75,2%). Por outro lado, os resultados parecem indicar características próprias da cidade do Rio de Janeiro. Percebe-se que na cidade é muito maior o percentual de pessoas que

usam a bicicleta para chegar até locais de encontro ou atividade social (encontro com amigos, teatros, cinemas, etc.). No mesmo gráfico é possível perceber que no Rio o percentual de pessoas que vão de bicicleta até a Escola/Faculdade é de 12,6%, esse valor chama atenção porque pode ser considerado baixo se comparado ao Brasil (17,9%) ou até mesmo com outras cidades, como São Paulo, onde o percentual é de 15,1%.

GRÁFICO 5 – Brasil e Rio de Janeiro: ciclistas segundo o local de destino (2015).



Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

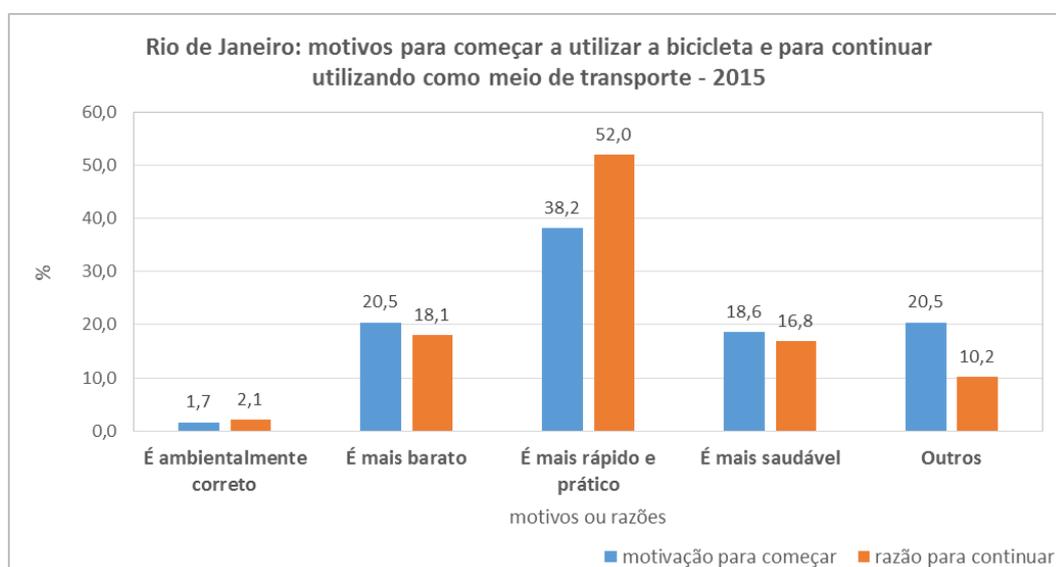
Quanto à razão subjetiva para o ciclista aderir à bicicleta nos seus deslocamentos diários encontramos diferenças em relação aos resultados nacionais que possibilitam apontar outros aspectos relevantes do comportamento do ciclista carioca. A primeira delas está na hierarquia de razões. O carioca aponta que o fato de ser mais rápido e prático é o principal motivo para a adesão à bicicleta, com o fato de ser mais saudável aparecendo em segundo lugar. No caso do Brasil, embora a praticidade e rapidez seja a principal razão, aparece como segundo motivo mais mencionado o fato de ser um meio de transporte mais barato.

Isso significa dizer que o usuário da bicicleta do Rio de Janeiro tende a atribuir uma importância maior para a bicicleta como promotora da saúde e do bem-estar individual. Os dados contidos no gráfico 6 mostram que, enquanto no Brasil 18,6% apontaram o fato da bicicleta ser um meio de transporte mais saudável, no Rio de Janeiro esse percentual chega a 24,4%. Por outro lado, embora a diferença seja menor, o carioca parece atribuir menos valor para a rapidez e a praticidade do que em outros contextos, pois, de todas as pessoas entrevistadas, 38,2% apontaram essa razão, já no Brasil esse percentual chegou a 42,6%.

Esses dados levam à percepção de que os cariocas tendem a se concentrar mais nos efeitos de saúde e bem-estar que a média nacional, fato que atesta que o Rio de Janeiro é uma cidade onde o apelo ao esporte e à saúde são mais presentes no cotidiano dos cidadãos, o que vale também para a sua relação com a mobilidade por bicicleta.

Os dados levantados pela pesquisa ainda mostram que existe uma configuração dinâmica no que concerne às razões apontadas pelo ciclista para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte e às razões para continuar pedalando. Há, na verdade, uma troca de razões. Nesta troca, o motivo de ser mais rápido e prático continua sendo mais mencionado, como é possível perceber no Gráfico 6. É possível ver que algumas razões parecem ganhar maior importância, enquanto outras parecem perder. Mais pessoas passam a apontar o fato de ser ambientalmente correto e mais prático e rápido, enquanto o fato de ser mais barato e mais saudável - a julgar pela diminuição das menções - parecem perder importância quanto às razões para continuar utilizando a bicicleta como meio de transporte no Rio de Janeiro.

GRÁFICO 6 – Rio de Janeiro: motivos para começar a utilizar a bicicleta e para continuar utilizando como meio de transporte (2015)



Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

Para entender melhor esse traço do comportamento do ciclista carioca, elaboramos uma espécie de matriz com as razões iniciais e de “destino”/permanência. Com isso é possível saber não só quantos mudaram sua percepção, mas como de fato e em que sentido ela foi alterada.

Percebe-se, primeiramente, que o motivo “É mais rápido e prático” não é só a principal razão para começar a utilizar a bicicleta e o principal motivo para continuar pedalando, bem como demonstra ser a razão mais consistente, visto que na dinâmica de troca mencionada anteriormente, é a que mantém o maior percentual de inalteração: 73,2% apontam tanto como motivo para começar, quanto para permanecer. Os quadrantes em amarelo no quadro 1 mostram esse percentual para os demais motivos/razões. Nota-se que o fato de ambientalmente correto é o que teve o maior percentual de “abandono”, visto que apenas 33,3% das pessoas entrevistadas no Rio de Janeiro apontaram simultaneamente esse como motivo e razão para tanto começar quanto para continuar utilizando a bicicleta.

Por outro lado, daqueles que começaram a pedalar porque consideravam a bicicleta um meio saudável, quase metade (48,6%) continuaram utilizando porque passaram a considerá-la como um meio de transporte mais rápido e prático. Esse talvez seja efeito da própria condição geral da mobilidade urbana da cidade, que viu os tempos médios de deslocamento aumentarem nos últimos anos, muito em função dos congestionamentos¹².

QUADRO 1 – Rio de Janeiro: razões para começar a pedalar e para continuar pedalando - 2015

		Razão de destino				
		É ambientalmente correto	É mais barato	É mais rápido e prático	É mais saudável	Outros
Razão de origem	É ambientalmente correto	33,3	6,7	26,7	26,7	6,7
	É mais barato	1,5	53,8	35,5	8,6	0,5
	É mais rápido e prático	1,4	9,0	73,2	12,6	3,8
	É mais saudável	2,8	3,4	48,6	40,2	5,0
	Outros	1,0	12,7	36,5	12,2	37,6

Fonte: Elaboração própria com dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

Neste artigo, o termo limitações corresponde aos problemas apontados pelas pessoas entrevistadas, especificamente em relação àqueles os quais elas disseram enfrentar no dia-a-dia no uso da bicicleta: falta de infraestrutura, falta de respeito de condutores motorizados, falta de segurança no trânsito, falta de segurança pública e falta de sinalização.

A despeito do poder público municipal proclamar a cidade como “capital da bicicleta”, e apesar de seus mais de 400 quilômetros de ciclovia, a falta de infraestrutura adequada (ciclovias, bicicletários, etc.) é apontado pela maioria das pessoas pesquisadas como principal problema enfrentado por elas no uso da bicicleta como meio de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Mas, ao contrário do Brasil e de outras cidades, a falta de infraestrutura divide a percepção de principal problema com a falta de respeito dos condutores motorizados (28,8%) e a falta de segurança no trânsito (25,6%). Para se ter uma ideia e um parâmetro de comparação, tanto no Brasil como um todo quanto em São Paulo, o principal problema apontado é a falta de respeito dos condutores e não a falta de segurança, com percentuais de 34,5% e 36,4%¹³.

Ainda sobre esses resultados, é fundamental dizer que os dados mostram que o que pode afastar ciclistas das ruas no Rio de Janeiro está longe de ser a falta de segurança pública (roubo de bicicleta, por exemplo), como às vezes querem nos fazer acreditar as vozes do senso comum. No Rio, apenas 10,5% das pessoas entrevistadas demonstraram preocupação com esse problema. Essa

¹² Na região metropolitana do Rio de Janeiro, têm ocorrido tanto um aumento no número de pessoas que levam mais tempo no trajeto entre seus locais de residência (mais de uma hora), como do tempo médio de deslocamento, como informa o trabalho de Pereira e Shwanen (2013).

¹³ Segundo dados da pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro 2015”.

constatação é mais um argumento para se acreditar que a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte depende muito mais das políticas de mobilidade urbana, especificamente da provisão de infraestrutura adequada e da organização e da educação no trânsito.

As possibilidades de aumento no uso da bicicleta como meio de transporte, por sua vez, foram medidas levando em consideração aspectos que, segundo as pessoas entrevistadas, as fariam pedalar como mais frequência e que de certa maneira implicaria na solução dos problemas apontados: mais infraestrutura cicloviária, mais segurança contra assalto, mais segurança no trânsito, melhor estacionamento e ruas e ciclovias arborizadas.

Neste quesito, os resultados caminham paralelamente à percepção dos problemas. No Rio, 57,6% das pessoas entrevistadas apontaram a necessidade de mais infraestrutura cicloviária como um fator que as levariam a utilizar a bicicleta mais vezes, contra, 49,8% no Brasil. Em menor medida aparecem como fatores importantes, a maior segurança no trânsito (apontada por 14,8%) e a maior segurança contra assalto (13,3%). É preciso dizer, porém, que a razão as quais ampliariam as possibilidades das pessoas utilizarem mais a bicicleta como meio de transporte pode variar conforme as características do ciclista. Para as pessoas de idade mais elevada a provisão de mais infraestrutura seria um fator ainda mais importante. Dentre aquelas entre 55 e 64 anos, por exemplo, 66% afirmaram que pedalaria com maior frequência se houvesse mais infraestrutura. Por outro lado, a proteção contra assalto seria um fator mais relevante para as pessoas mais jovens, principalmente aquelas com idade até 14 anos, das quais 20% apontam esse fator como o principal.

Por fim, é necessário destacar que o tipo de demanda também apresenta variações conforme a experiência do ciclista. A necessidade de mais infraestrutura prevalece sobre todas as outras demandas. Além do mais, é interessante notar que o pleito por mais segurança contra assalto tende a diminuir conforme aumenta o tempo de experiência no uso da bicicleta como meio de transporte. Entre aqueles que utilizam há menos de 6 meses, esta era uma demanda de 18% deles, enquanto que entre os que utilizam há mais de 5 anos, o percentual é de apenas 11,7%, ficando atrás, por exemplo, da demanda por mais segurança no trânsito (14,4%).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É verdade que a possibilidade de interpretar os resultados da pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro” abre outras frentes de investigação, despertando mais dúvidas do que certezas sobre a intrincada rede de relações estabelecidas entre o indivíduo-ciclista, com seus desejos e necessidades, e a cidade, entendida como espaço repleto de contradições e conflitos.

Todavia, ao observamos o perfil do ciclista, as motivações, os limites e as possibilidades do uso da bicicleta na cidade do Rio de Janeiro, pudemos nos aproximar – com relativo grau de certeza – dos desafios para a mobilidade por bicicleta na cidade.

Vimos que, apesar da maior parte da infraestrutura estar concentrada nas áreas de maior renda e status social (Centro, Zonal Sul e Barra da Tijuca), o perfil do ciclista carioca tende a ser mais popular. Ou seja, em idade produtiva, com forte presença de trabalhadores e de menor renda e escolaridade. Os problemas estão concentrados, sobretudo, na deficiência da infraestrutura cicloviária. Estes, por sua vez, não têm inibido por completo o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade. Driblá-los cotidianamente faz parte da rotina do ciclista carioca, embora a

falta de infraestrutura, a segurança pública e o modo de condução motorizado se configurem como fortes preocupações gerando demandas legítimas e necessárias.

Obviamente a investigação sobre o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade do Rio de Janeiro não se esgota aqui, muito menos as possibilidades de exploração dos dados da pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro”, realizada em 2015. Vale lembrar que esse artigo traz uma primeira exploração desses dados, e que o exame dos resultados com vistas a ampliar o conhecimento sobre o perfil e os usos está sendo realizado por diversas entidades interessadas em promover o uso da bicicleta como um modal viável para a cidade.

A análise do perfil do ciclista mostra que ainda há muitos espaços a serem preenchidos, como a incorporação de pessoas de maior renda e maior escolaridade ao público ciclista, de forma que a viabilização da adoção da bicicleta como modal permita transformar o Rio de Janeiro numa cidade onde os espaços públicos – a rua, em especial – sejam mais democráticos e menos dominados pelos veículos motorizados privados.

Consideramos que para isso a produção de conhecimento – que agregue universidade, organizações da sociedade civil e poder público – é essencial. Assim, com os resultados discutidos nesse artigo, esperamos colaborar de fato para a promoção de ações efetivas que fomentem a mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, V.; HARDER, H.; JENSEN, O. B.; MADSEN, J. C. O. **Bike Infrastructures**. Architecture and Design. Aalborg: Aalborg Universitet, 2011.
- BINATTI, G. **Mobilidade de Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro**. Transporte Ativo: Rio de Janeiro, 2016.
- BLUE, E. **Bikenomics: How Bicycling Can Save the Economy**. Portland: Microcosm Publishing, 2015.
- RODRIGUES, J. M. “Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014”. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SCHWANEN, T.; PEREIRA, R. Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. **Textos para Discussão**, IPEA, Brasília, 2013.
- TRANSPORTE ATIVO (2015). **Perfil do Ciclista Brasileiro**. Parceria Nacional Pela Mobilidade por Bicicleta (Livreto). Disponível em <<http://transporteativo.org.br/wp/2015/11/27/conheca-quem-usa-a-bicicleta-no-brasil/>>. Acesso em 21 jun. 2016.
- VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Editora Manol, 2013.
- WAISELFISZ, J. J. **Mapa da Violência**. Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos/FLACOS-Brasil, 2013.