

# O PERFIL DO CICLISTA EM TRÊS ÁREAS DE PORTO ALEGRE A PARTIR DO PROCESSAMENTO DE DADOS QUANTITATIVOS E QUALITATIVOS

**Bibiana V. Umann Borda, Lourenço M. Valentini**

UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul

## RESUMO

A mobilidade urbana deve ser inclusiva para todos os cidadãos, tendo o dever de conectar e respeitar as pessoas e seu ambiente. O papel deste trabalho é entender de maneira ampla e aprofundada, quem são os usuários regulares da bicicleta e como esse uso varia em três áreas de estudo que têm diferentes características de renda e tecido urbano. Trata-se de um recorte de uma pesquisa mais ampla, em desenvolvimento, denominada Mobilidade Urbana Saudável (MUS). Espera-se com esse trabalho facilitar as futuras intervenções do corpo acadêmico, aliado ao poder público, de forma que essas ações sejam mais efetivas e sem conflito. Esta apresentação incentiva, portanto, a reflexão sobre a mobilidade urbana para construir, junto com a sociedade, cidades mais saudáveis e sustentáveis.

## 1. INTRODUÇÃO

O projeto Mobilidade Urbana Saudável (MUS) é um estudo multidisciplinar internacional que vem sendo desenvolvido desde 2016, financiado pelo ESRC britânico e a CONFAP brasileira. Ele visa entender o impacto da (i)mobilidade cotidiana na saúde e bem-estar, comparando diferentes grupos sociais e áreas urbanas. A pesquisa é conduzida em Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC), Brasília (DF) e Oxford (Reino Unido), através de parceria entre UFRGS, UFSC, UnB e Oxford Brookes, respectivamente. A predileção deste trabalho pela bicicleta sobre outros modais se justifica por este ser o modo de transporte tido como aquele que retorna o investimento público para toda a sociedade, na forma de ganhos em saúde individual e coletiva, redução das emissões de gases de efeito estufa, economia para os governos (ECF, 2016) e usuários, e geração de uma cidade mais humana.

## 2. OBJETIVOS

Este estudo é um recorte do projeto MUS, e busca, através da análise do processamento dos dados quantitativos e qualitativos, comparar o perfil dos ciclistas - usuários regulares da bicicleta como modo de transporte - nas três áreas de estudo da pesquisa.

## 3. MÉTODOS E RESULTADOS

Foram selecionadas 3 áreas de estudo com diferentes características de tecido urbano e de renda, e distância similar ao centro da cidade.. Divide-se a coleta de dados em duas fases: uma quantitativa, com um questionário tipo *survey*, aplicado em aproximadamente 400 indivíduos por área, abrangendo informações referentes à saúde, mobilidade e bem-estar; e uma qualitativa. Para a realização da etapa qualitativa, foram selecionadas 10 pessoas em cada área a partir de seus hábitos de mobilidade coletados na etapa quantitativa. A etapa é baseada nos chamados “métodos móveis”, que utilizam abordagens inovadoras para investigar de forma aprofundada as experiências de mobilidade de cada indivíduo, e se subdivide em duas fases:

1) Biografias de mobilidade ou micro etnografias: entrevistas a partir de questionário semi estruturado que buscam, a partir da história de vida, elucidar as razões por trás das escolhas de mobilidade de cada participante.

2) “*Go Along*”: acompanhamento de um trajeto rotineiro do participante no modal escolhido. A viagem acompanhada é registrada pelo entrevistador por meio de câmeras, gravador e fotografias e sumarizada em um documento, a essência da viagem - “*gist*”.

Inicialmente é realizada, a partir dos dados quantitativos, uma comparação entre os usuários da bicicleta em termos demográficos (gênero, idade, etc.) e socioeconômicos (renda, escolaridade, posse do automóvel, moradia, entre outros), bem como as características de suas viagens em função dos motivos de seus deslocamentos, definindo frequência e duração de trajetos para escola, trabalho, lazer, saúde, compras e visita a amigos e família. Dessa forma, se obteve a divisão modal nas áreas estudadas, detectando uma variação entre aproximadamente 4 e 12% de ciclistas nas áreas de menor e maior renda, respectivamente. Foi observado, ainda, o histórico de uso desse modal, notando-se grande diferença entre a parcela da população que já pedalou em algum momento de suas vidas (75,3%) e a que pedala atualmente (média de 7,4% nas áreas estudadas). Os dados utilizados, que foram levantados entre abril de 2017 e janeiro de 2018, constituem amostra suficiente para representar toda a população das áreas com 95% de confiança e margem de erro de 5%, e foram aleatorizados com base no mapeamento dos lotes residenciais.

A espacialização em ambiente SIG das condições de deslocamento e saúde dos indivíduos, o mapeamento da morfologia e infraestrutura das áreas onde eles residem e as análises obtidas através das biografias de mobilidade e viagens acompanhadas - “Go Along” - foram utilizados de forma conjunta para a estruturação de um perfil aprofundado do ciclista em Porto Alegre. Usando a ferramenta de análise de aglomerados, foram percebidos 4 perfis principais:

- 1) homens de meia-idade, brancos e de renda média-alta;
- 2) homens jovens adultos com baixa, maioria desempregada;
- 3) idosos, aposentados de renda média;
- 4) jovens de baixa renda;

A partir de análise comparativa dos perfis, foram levantadas questões acerca das motivações da escolha pelo modal, como aspectos socioeconômicos, de infraestrutura e tecido urbano. A história de vida e as adversidades enfrentadas por cada um ao utilizarem a bicicleta como meio de transporte foram consideradas para buscarmos a compreensão de aspectos que não poderiam ser respondidos através da etapa quantitativa, como o modo que cada grupo social acessa a mobilidade em diferentes contextos urbanos, os significados atribuídos às formas de locomoção pelos diversos grupos sociais e como a morfologia e a infraestrutura urbana influenciam nas decisões de mobilidade.

#### **4. CONCLUSÃO**

Apesar de faltarem estudos aprofundados em Porto Alegre que permitam maior generalização dos dados para a cidade toda, incluindo as periferias e outros setores usualmente pouco contemplados pelo poder público, esse trabalho espera, com seus resultados, fornecer subsídios para criação e execução de políticas públicas e investimentos em mobilidade urbana, bem como atividades de Educação para o Trânsito e outras medidas para estimular o uso da bicicleta.

#### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

European Cyclists Federation (ECF), 2016. Acesso em 30/06/2018. Disponível em: [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY\\_low%20res.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf)

E-mails dos autores: [loremv1@gmail.com](mailto:loremv1@gmail.com) e [bibianavborda@gmail.com](mailto:bibianavborda@gmail.com)