

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO DE GESTÃO E ECONOMIA**

ANDREI EDUARDO BAJERSKI

PERCEPÇÕES DE USUÁRIOS DE BICICLETA NA CIDADE DE CURITIBA

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

CURITIBA

2016

ANDREI EDUARDO BAJERSKI

PERCEPÇÕES DE USUÁRIOS DE BICICLETA NA CIDADE DE CURITIBA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II, do Curso de Bacharelado em Administração, do Departamento Acadêmico de Gestão e Economia – DAGEE –da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel.

Orientadora: Prof. Dra. Aurea Cristina Magalhães Niada

**CURITIBA
2016**

TERMO DE APROVAÇÃO

PERCEPÇÕES DE USUÁRIOS DE BICICLETA NA CIDADE DE CURITIBA

POR

ANDREI EDUARDO BAJERSKI

Este Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação foi apresentado às 10h30min do dia 31 de maio de 2016 como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Administração, do curso de Administração do Departamento Acadêmico de Gestão e Economia (DAGEE) da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). O candidato foi arguido pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho:

- () Aprovado
- () Aprovado com restrições
- () Reprovado

Curitiba, 31 de maio de 2016.

Prof. Dr. Ivan Carlos Vicentin
Coordenador de Curso
Administração

Profª Dra. Aurea Cristina Magalhães Niada
Responsável pelos Trabalhos de Conclusão de Curso
de Administração do DAGEE

ORIENTAÇÃO

BANCA EXAMINADORA

Profª. Dra. Aurea Cristina Magalhães Niada
Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Orientadora

Profº Dr. Antonio Gonçalves de Oliveira
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Profª. Mª. Maiara Regina Kososki
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Observação: Folha de Aprovação assinada encontra-se na Coordenação do Curso de Administração do Departamento de Gestão e Economia da UTFPR, conforme modelo.

À minha mãe, Edna Maria Lopes, pela dedicação e empenho com muito amor em minha formação humana e profissional.

Ao meu pai, Osvaldo Bajerski, pela educação baseada em exemplos reais os quais contribuíram sobremaneira com a minha vida.

Ao meu padrasto, Eduardo Wohlhaupter, por sempre tentar buscar a melhor educação baseada na experiência.

AGRADECIMENTOS

Difícilmente conseguirei incluir todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para que eu concluísse a segunda graduação em uma Universidade Federal. Conheci diversas pessoas, entre elas docentes, discentes e funcionários, e para aqueles cujos nomes aqui não se encontrarem peço as sinceras desculpas, pois o espaço não me permite incluir todos. Ainda assim, a parcela de contribuição de cada um sempre permanecerá na memória.

Os meus sinceros agradecimentos a minha orientadora Professora Dra. Aurea Cristina Magalhães Niada, que desde as primeiras discussões acerca das possibilidades de pesquisa na disciplina de Pesquisa Mercadológica direcionou o meu olhar de forma crítica para trabalhos os quais poderiam ir de encontro com os meus anseios de pesquisa.

Desde então, portanto antes da disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso 1, venho recebendo um acompanhamento digno de aplausos devido ao seu caráter altamente formador, esclarecedor, enfim, totalmente preocupado com o efetivo aprendizado discente. Além disso, por ser uma pessoa compreensiva diante, precipuamente, do fato de eu ter realizado o curso trabalhando nos turnos vespertino e noturno.

Agradeço à minha companheira e namorada Ana Paula Teixeira por sempre me apoiar e gerar reflexão diante das decisões na vida, na profissão e no curso que aqui vai se encerrando. Reconheço que em alguns momentos não foi possível dedicar toda a minha atenção a você, pois estava envolvido com as atividades do curso, mas ainda assim tentei tornar esses momentos agradáveis e inesquecíveis como tantos outros.

Dedico gratidão a Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) e a seus membros em todas as esferas pelo auxílio e dedicação sempre que precisei, em especial aos funcionários da segurança por sempre me tratar com cordialidade todos os dias na entrada e na saída da Universidade com a minha bicicleta. Além disso, por terem colaborado com as minhas pesquisas com os demais ciclistas da Instituição.

RESUMO

BAJERSKI, Andrei Eduardo. Percepções de usuários de bicicleta na cidade de Curitiba. 2016. **85 f.** Monografia (Bacharelado em Administração) – Departamento Acadêmico de Gestão e Economia da Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2016.

O uso da bicicleta nos ambientes urbanos tem sido objeto de crescentes discussões no contexto acadêmico, no poder público e também na sociedade civil, precipuamente diante da atual situação vivenciada nos grandes centros urbanos envolvendo congestionamentos, poluição, tempo para deslocamento, entre outros aspectos. No âmbito brasileiro, percebe-se um aumento da utilização da bicicleta em diversas cidades, incluindo Curitiba, a qual já foi considerada um modelo de urbanismo até em países da Europa. Diante desse aumento e da possibilidade de cada vez mais pessoas aderirem a tal prática, esse estudo objetiva levantar quais são as percepções das pessoas que utilizam bicicleta na cidade de Curitiba quanto à segurança, trânsito, fatores sociais e culturais, integração com outros meios de transporte e às políticas públicas de ciclomobilidade. Com o intuito de atingir os objetivos propostos, o processo de coleta de informações e de composição do material de estudo foi o de levantamento e do ponto de vista da forma de abordagem do problema se caracteriza como quantitativa. Como coleta de dados, foi realizado um levantamento de campo, inicialmente por meio da aplicação de questionários como pré-teste, e a partir destes foi elaborado um segundo, e esse foi distribuído via internet através das postagens do link do inventário em distintos grupos, tanto do Facebook quanto do aplicativo Whatsapp, para 52 pessoas. Em seguida, foram realizadas as análises estatísticas de frequência e descritiva sobre essas respostas. Após isso, a distribuição dos questionários continuou até que a amostragem de 320 respostas válidas fosse alcançada, apesar de terem sido coletadas 389 no total. O questionário foi elaborado através do software de pesquisa online Qualtrics, o qual foi fundado em 2002 por Ryan Smith, e foi distribuído via online para diversos grupos no Facebook e Whatsapp, bem como foram entregues panfletos informativos da pesquisa contendo o link do questionário, a página do pesquisador no facebook e o QR-CODE. Foram realizadas visitas aos parques, universidades e instituições da cidade, nas quais, com a devida liberação, foram colocados cartazes da pesquisa. No tocante à análise de dados, foi realizada uma análise descritiva, com abordagem quantitativa, e a análise de conteúdo sobre os comentários dos participantes sobre outras políticas públicas relacionadas aos ciclistas. A técnica de amostragem foi a não probabilística por conveniência. Quanto aos resultados, os entrevistados consideraram os aspectos relacionados à cidade de Curitiba, tais como segurança nas vias públicas, construção de ciclovias e ciclofaixas, sinalização, incentivo, estrutura própria para ciclistas nos estabelecimentos públicos, reestruturação viária das vias públicas, presença de bicicletários seguros, ações de educação e sensibilização para condutores de veículos motorizados, prevenção de roubos de bicicletas e articulação com os transportes públicos (permissão do transporte de bicicletas) as pessoas entrevistadas consideraram esses itens como insatisfatórios, fato que pode demonstrar uma percepção negativa dos usuários, servindo de alerta para a Prefeitura Municipal de Curitiba. As unidades de análise com mais comentários enquadrados no âmbito da análise de conteúdo foram: ciclovias e ciclofaixas; educação para o trânsito; incentivo ao uso da bicicleta; e segurança.

Palavras-chave: Percepções. Ciclistas. Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - ESTRUTURA CICLOVIÁRIA EM CIDADES DO BRASIL (KM).....	14
FIGURA 2 - COMPARAÇÃO DOS TEMPOS DE DESLOCAMENTO EM DISTÂNCIAS ATÉ 8 KM EM MEIO URBANO PELOS DIFERENTES MEIOS DE TRANSPORTE.....	26

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – CATEGORIAS DE CICLISTAS E SUAS CARACTERÍSTICAS.....	19
QUADRO 2 – CARACTERIZAÇÃO DOS DESLOCAMENTOS COM BICICLETA E OS DISTINTOS OBJETIVOS.....	20
QUADRO 3 - ESCALA LIKERT.....	39
QUADRO 4 - ESCALA LIKERT.....	39

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - GÊNERO E FAIXA ETÁRIA.....	41
TABELA 2 - QUANTIDADE DE FILHOS.....	41
TABELA 3 –ESTADO CIVIL.....	42
TABELA 4 - ESCOLARIDADE E FAIXA SALARIAL.....	42
TABELA 5 - TEMPO DE USO DE BICICLETA.....	43
TABELA 6 - MOTIVOS PARA O USO DA BICICLETA.....	44
TABELA 7 - MEIOS DE TRANSPORTE (TRAJETO DIÁRIO).....	44
TABELA 8 - INTEGRIDADE FÍSICA E PATRIMÔNIO (SEGURANÇA E RISCOS).....	46
TABELA 9 - DIMENSÃO 2: VEÍCULO E COTIDIANO.....	48
TABELA 10 - DIMENSÃO 3: FATORES SOCIAIS E CULTURAIS.....	49
TABELA 11 - DIMENSÃO 4: POLÍTICAS PÚBLICAS/ EMPRESAS.....	50
TABELA 12 - DIMENSÃO 5: CIRCULAÇÃO/ INTEGRAÇÃO.....	52
TABELA 13 - POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA EM CURITIBA.....	53

LISTA DE SIGLAS

SEMOB – SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA.....	09
UTFPR – UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ.....	15
IMTT - INSTITUTO DE MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES.....	19
OECD –ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT.....	20
UFPR - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ.....	36
QR-CODE –QUICK RESPONSE (RESPOSTA RÁPIDA).....	38

LISTA DE ACRÔNIMOS

SETRAN - SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO.....	13
APELA - ASSOCIAÇÃO PARANAENSE DE ENCAMINHAMENTO LEGISLATIVO AUTÔNOMO.....	13
AUSTROADS – AUSTRALIAN ROADS.....	14
IPPUC – INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA.....	34
CICLO PARANÁ - PROGRAMA PARANAENSE DE MOBILIDADE POR BICICLETA.....	35
CICLOIGUAÇU – ASSOCIAÇÃO DE CICLISTAS DO ALTO IGUAÇU.....	36
CONCICLO - CONSELHO PARANAENSE DE CICLOMOBILIDADE.....	36
DETRAN-PR – DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ.....	36
PUC-PR – PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ.....	38
UNIBRASIL – CENTRO UNIVERSITÁRIO AUTÔNOMO DO BRASIL.....	38

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA	10
1.2 PROBLEMA DE PESQUISA.....	11
1.3 OBJETIVOS.....	11
1.3.1 Objetivo Geral	11
1.3.2 Objetivos Específicos.....	12
1.4 JUSTIFICATIVA.....	12
1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO	15
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	17
2.1 PERCEPÇÃO	17
2.2 INTEGRIDADE FÍSICA E PATRIMÔNIO (SEGURANÇA E RISCOS).....	19
2.3 VEÍCULO E COTIDIANO.....	22
2.4 FATORES SOCIAIS E CULTURAIS.....	24
2.5 POLÍTICAS PÚBLICAS/ EMPRESAS.....	27
2.6 CIRCULAÇÃO/ INTEGRAÇÃO.....	29
2.7 POLITICAS PUBLICAS E MEDIDAS DE PROMOÇÃO AO USO DA BICICLETA NO MUNDO.....	30
2.7.1 Políticas Nacionais	32
2.7.2 Políticas Públicas em Curitiba – Paraná.....	33
3 METODOLOGIA	36
3.1 INSTRUMENTOS METODOLÓGICOS	37
4 ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	40
4.1 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA	40
4.2 PERCEPÇÕES DOS CICLISTAS.....	45
4.2.1 Integridade Física e Patrimônio (Segurança e Riscos)	45
4.2.2 Veículo e Cotidiano.....	47
4.2.3 Fatores Sociais e Culturais	49
4.2.4 Políticas Públicas/ Empresas	50
4.2.5 Circulação/ Integração	51
4.2.6 Ciclomobilidade em Curitiba	52
4.2.7 Sugestões em relação às políticas públicas para ciclistas	53
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	62

REFERÊNCIAS.....	65
ANEXO.....	72

1 INTRODUÇÃO

As discussões sobre alternativas para a mobilidade urbana tem sido objeto de destaque em várias cidades do mundo, precipuamente diante do aumento expressivo de carros nas grandes cidades o qual ocorreu com mais força desde a segunda metade do século passado. Diante desse aumento, associa-se a elevação da poluição e, conseqüentemente, um ar disponível cada vez menos saudável. A utilização da bicicleta como uma alternativa viável para a substituição dos automóveis como meio de transporte nas cidades é noticiada com maior freqüência, diante do tempo excessivo perdido em congestionamentos (GENGHINI, 2014).

A dificuldade de se transitar com um automóvel nas grandes cidades, associada ao aumento exponencial da poluição, acrescida de um número cada vez maior de indivíduos com doenças oriundas do sedentarismo, tem levado muitas pessoas a optarem por outras formas de se locomover nas cidades. Uma delas é com a bicicleta. Maciel e Freitas (2014) corroboram essa ideia ao afirmar que a utilização de transportes individuais e motorizados estão diretamente associados a diversos problemas, tais como: perda de vidas em acidentes, perda de oportunidades e produtividade em função do tempo despendido no trânsito, impacto ao meio ambiente e a qualidade de vida das pessoas.

O contexto atual passa por um momento de ressignificação da bicicleta enquanto veículo de transporte, visto que por muito tempo ela ficou associada à prática de lazer ou esportiva, principalmente pela classe média. Diante da supervalorização do automóvel como veículo de transporte fortemente associado ao status social, a utilização da bicicleta passou a ser vista de modo negativo, sendo associada a pessoas pobres e atrasadas as quais se locomovem de bicicleta em função do nível socioeconômico em que se encontram (COUTO, 2013).

Diante desse quadro e da crescente utilização das bicicletas como meio de transporte nas cidades brasileiras, segundo o Ministério das Cidades (2007), a SeMob – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana constatou este fato e apontou para a necessidade de se tratar o assunto adequadamente com políticas públicas por meio das três esferas do governo. Num primeiro momento foram estabelecidas as Diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, discutidos no processo de Conferência das cidades, a SeMob instaurou um fórum para discussão do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, o qual foi lançado em 2004, momento em que foi discutida uma política específica para o transporteciclovitário no Brasil.

A promoção do uso da bicicleta requer a criação de condições mínimas e essenciais para o seu uso, as quais devem estar atreladas às reais necessidades dos ciclistas, suas características e receios diante de diversos aspectos relacionados ao trânsito, à segurança, às características de clima de cada região, ao transporte de bagagens, de pessoas, entre outros

aspectos, sendo essencial, nesse sentido, a realização de pesquisas para levantar os perfis e percepções desses usuários (GUERREIRO, 2014).

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

Levando em consideração a tendência mundial das grandes cidades em discutir alternativas para a mobilidade urbana, essa proposta de pesquisa delimitou o contexto da cidade de Curitiba, mais especificamente com usuários de bicicleta.

Os quatro estudos a seguir motivaram o desenvolvimento desse trabalho por terem evidenciado em quatro contextos distintos, sendo em Portugal, no Estado do Rio de Janeiro, na cidade de Pato Branco (PR) e em Curitiba (PR), as percepções das pessoas sobre o assunto, além de terem fomentado ações por parte do poder público visando melhorar os aspectos das referidas cidades para o uso de bicicletas pelas pessoas.

Com o intuito de determinar várias medidas cuja implementação deveria incrementar o uso da bicicleta em Portugal, Guerreiro (2014) aplicou um questionário a utilizadores e não utilizadores de bicicleta, totalizando 1581 indivíduos, sendo 795 usuários e 786 não usuários. De acordo com os resultados, existem 5 medidas principais na decisão de utilização de bicicleta por parte dos entrevistados: manutenção do asfalto em boas condições e com segurança; maior facilidade para a articulação entre a utilização da bicicleta e os transportes públicos; melhora nos cruzamentos entre as vias; estacionamento seguro para destinos mais comuns; e a construção de ciclovias.

O estudo de Maciel e Freitas (2014) objetivou investigar as motivações, características, comportamentos e percepções de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Para tanto, os autores desenvolveram um questionário com 39 questões e outras específicas e então este foi distribuído a uma amostra de ciclistas de uma cidade do Estado do Rio de Janeiro. De acordo com este levantamento, questões associadas à segurança, temperaturas elevadas e baixas, chuva e a necessidade de transportar pacotes grandes e pessoas podem influenciar o uso da bicicleta.

No contexto da cidade de Pato Branco (PR) Biedermann e Bellei (2014), com o objetivo de identificar a existência ou ausência de políticas públicas nessa cidade para a promoção da mobilidade urbana por meio da bicicleta como meio de transporte, aplicaram um questionário a 144 moradores, sendo 56% homens e 44% mulheres, com idade entre 20 e 39 anos. Diante dos resultados, os autores avaliaram que o reconhecimento da bicicleta como um meio de transporte usual na cidade, com direitos e deveres como qualquer outro, bem como a realização de

campanhas educativas enfatizando aspectos relativos ao meio ambiente, saúde e mobilidade urbana podem potencializar a adoção da bicicleta na cidade como meio de transporte.

Através do Programa de Mestrado em Psicologia da Universidade Federal do Paraná, Franco (2011) aplicou um questionário a 412 estudantes matriculados em Instituições de Ensino Superior de Curitiba, públicas e privadas, a fim de investigar a atitude deles quanto a inclusão da bicicleta nos trajetos até a universidade. Os resultados demonstraram que 86,3% dos estudantes declararam nunca ter tido algum tipo de educação/treinamento para se locomover com a bicicleta, a maioria utiliza ônibus (42,1%), seguido de carro (33,7%) e somente 2% fazem uso de uma bicicleta. A pesquisa revelou ainda que as mulheres tinham atitude mais positiva do que os homens em relação ao uso de uma bicicleta nos trajetos até a universidade.

1.2 PROBLEMA DE PESQUISA

Diante do exposto acima, a presente pesquisa delimitou o seguinte problema: quais são as percepções dos usuários de bicicleta na cidade de Curitiba quanto à segurança e riscos, trânsito, fatores sociais e culturais, às políticas públicas de ciclomobilidade e a integração com outros meios de transporte?

1.3 OBJETIVOS

A identificação desse problema de pesquisa instigou a realização do levantamento proposto nesse estudo com o intuito de verificar as percepções dos usuários de bicicleta de Curitiba com o seguinte objetivo geral e os demais específicos.

1.3.1 Objetivo Geral

Investigar as percepções dos usuários de bicicleta quanto à segurança e riscos, trânsito, fatores sociais e culturais, políticas públicas de ciclomobilidade e a integração com outros meios de transporte na cidade de Curitiba.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a) Investigar o perfil dos usuários de bicicleta na cidade de Curitiba, Paraná, Brasil;
- b) Levantar as percepções dos indivíduos em relação à segurança e riscos;
- c) Pesquisar as percepções em relação ao Trânsito, fatores sociais e culturais;
- d) Perscrutar as percepções quanto às Políticas públicas de ciclomobilidade;
- e) Perquirir as percepções no tocante à Integração com outros meios de transporte;

1.4 JUSTIFICATIVA

O cenário brasileiro vem demonstrando diversos fatores, como o foco no uso de automóveis desde a década de sessenta, o que resultou num desenvolvimento mais intensivo do eixo rodoviário, e ações mais recentes, como por exemplo, os incentivos fiscais para a compra de veículos, o que paulatinamente tem gerado uma saturação das vias (DENARDI et al., 2011).

Diversas cidades pelo mundo já demonstraram interesse nessa modalidade de mobilidade urbana e implantaram sistemas e vias próprias para tal fim, investindo e incentivando a população a utilizar esse meio de transporte enfatizando os seus benefícios e facilidade. Um bom exemplo é o caso da Holanda, onde foi realizado um planejamento urbano pensando em vias próprias para ciclistas e a disponibilização de bicicletas para as pessoas utilizarem pela cidade através do mecanismo de aluguel. O país possui mais de 20.000 quilômetros de ciclovias, com cerca de 100 rotas as quais atravessam os locais mais interessantes do território holandês, contando com boa sinalização no decorrer dos percursos (HOLLAND, 2015).

Outro país que se destaca pelo apreço à utilização da bicicleta como meio de transporte é a Alemanha, no qual 10% de todas as distâncias no país, em média, podem ser realizadas através dessa ferramenta, podendo chegar a 30% em algumas cidades. Em Berlim, de acordo com a Carta Capital (2015), são 670 quilômetros de ciclovias, e diante do aumento da demanda a prefeitura emitiu uma previsão de aumento nessa rede. A Secretaria Estadual para Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente informou à revista que entre 2001 e 2013 houve um aumento de 44% no trânsito de bicicletas na cidade.

No contexto brasileiro, é evidente que as discussões em torno da mobilidade urbana aumentaram diante da consulta as bases de dados de revistas científicas, de periódicos, de Congressos, etc. Diante desse aumento e da possibilidade de cada vez mais pessoas aderirem a tal prática, esse estudo procurou levantar quais são percepções dos ciclistas em relação à

segurança e riscos, trânsito, fatores sociais e culturais, às políticas públicas e a integração com outros meios de transporte em Curitiba.

Diante das notícias pode-se considerar que há um investimento cada vez maior no sentido de disponibilizarem vias para ciclistas em várias cidades do Brasil. Um caso recente foi o da ciclovia da Avenida Paulista da cidade de São Paulo, que faz parte de um projeto maior da prefeitura desta cidade. Segundo informações presentes no site da prefeitura o objetivo é despertar o interesse e a consciência da população paulistana para a utilização da bicicleta como meio de transporte e lazer, sendo que o lazer seria um motivador inicial para que as pessoas posteriormente aderissem à bicicleta como meio de transporte em seu dia a dia (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015).

A opinião da população em relação a essas iniciativas fica evidente nos resultados das pesquisas do Data Folha Instituto de Pesquisas (2014), ao mostrarem que 80% da população aprova a implantação das ciclovias e ao observar o fato de que a ciclovia da Avenida Paulista começou a ser usada pelos ciclistas antes mesmo da sua inauguração, que aconteceu no dia 28 de junho de 2015. Ainda de acordo com o Data Folha Instituto de Pesquisas, a previsão da Prefeitura de São Paulo é que até o final de 2015 fossem implementados 400 km de ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo.

A Prefeitura Municipal de Curitiba instalou oficialmente a “Via Calma” no dia 21 de julho de 2014 na Avenida Sete de Setembro, uma ciclofaixa cujas normas para utilização foram definidas por meio da Portaria nº 22 da Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN), a qual fixou a velocidade máxima de 30 km/h nas pistas laterais da avenida e em 50km/h nas canaletas do transporte público. Num prazo de 30 dias os agentes de trânsito realizaram um trabalho no local de orientação, e após este se iniciou a fiscalização. Segundo a Portaria nº 22, os ciclistas terão preferência para transitar pelo lado direito da via, sobre uma área demarcada por uma linha tracejada (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2014).

Em janeiro de 2015 o Prefeito de Curitiba sancionou a Lei nº 14.594, chamada de Lei da Bicicleta, a qual instituiu a bicicleta como modal de transporte regular de interesse social na cidade de Curitiba. De acordo com a Lei, 5% das vias públicas serão destinadas à construção de ciclofaixas e ciclovias, de forma integrada ao transporte coletivo. A autoria do projeto foi da Comissão de Participação Legislativa da Câmara Municipal, a partir da sugestão da Associação Paranaense de Encaminhamento Legislativo Autônomo (Apela) (PREFEITO, 2015).

O quadro a seguir demonstra a estrutura cicloviária em cidades do Brasil (Km), na qual Curitiba está classificada em 4º lugar no ranking com 181 km. Apesar de não estar no topo da lista, a capital paranaense está entre as principais cidades brasileiras nesse aspecto. Tal fato reforça a importância desse estudo no cenário brasileiro.

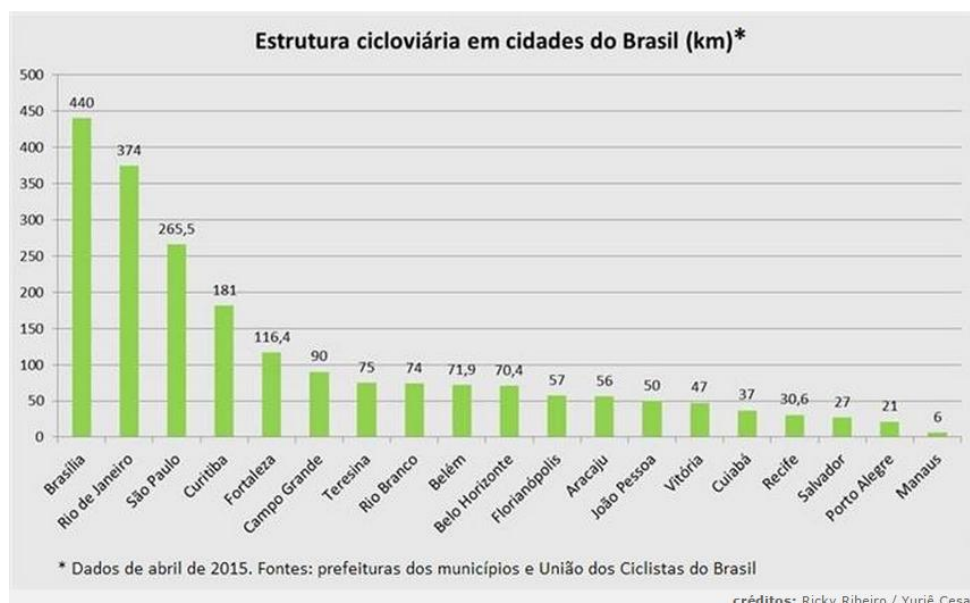


Figura 1. Estrutura cicloviária em cidades do Brasil (Km) (RIBEIRO e CESAR, 2015).

Enquanto morador de Curitiba e adepto da utilização da bicicleta como meio de transporte desde 2004, observa-se essa realidade diariamente e em conversas com outros ciclistas, com pessoas com interesse em comprar e utilizar esse modal para o mesmo fim, com pessoas de outras cidades e com ciclistas competidores de alto nível surgiu o interesse em realizar esse estudo a fim de descobrir as percepções das pessoas que utilizam uma bicicleta quanto à segurança e riscos, trânsito, fatores social e cultural, às políticas públicas e a integração com outros meios de transporte nessa cidade hodiernamente.

Estudos tratando dessa temática existem tanto no Brasil quanto em outros países, com distintos tratamentos, o que vem a contribuir com pesquisas que apresentem a mesma abordagem e também outras relacionadas. Espera-se que o desenvolvimento desse trabalho no contexto de Curitiba contribua com a área acadêmica, com gestores e políticos interessados na utilização da bicicleta como alternativa de mobilidade e sustentabilidade, e com as pessoas em geral, podendo vir a ser potenciais adeptos ao uso da bicicleta.

A Austroads é uma instituição que publica uma série de guias as quais abrangem a concepção, construção, manutenção e operação da rede de estradas na Austrália e Nova Zelândia, lançou um documento cujo tema foi: se preparando para comunidades ativas e sustentáveis (2011 – 2016). Esta pesquisa vai de encontro com Austroads (2010), pois o documento afirma que é fundamental melhorar o monitoramento e avaliação de programas de utilização da bicicleta e desenvolver um processo de tomada de decisão nacional de investimento em prol da bicicleta.

Para tanto, é preciso chegar a um acordo sobre os dados fundamentais, tais como o número de pessoas que se deslocam de bicicleta para o trabalho ou para a escola, número de pessoas que andam de bicicleta por recreio, desporto e outros motivos. Ao investigar as

percepções e motivações dos usuários de bicicleta em Curitiba, poder-se-á discutir as reais necessidades dos ciclistas e quais são os seus principais anseios nesse contexto de discussão.

Além disso, os quatro estudos apontados no parágrafo seguinte motivaram o desenvolvimento desse trabalho, ao passo que despertaram o interesse em investigar quais são as percepções dos usuários de bicicleta na cidade de Curitiba em relação à segurança, trânsito, fatores sociais e culturais, integração com outros meios de transporte e às políticas públicas.

As investigações evidenciaram, em quatro contextos distintos, sendo no Estado do Rio de Janeiro (MACIEL e FREITAS, 2014), em Portugal (GUERREIRO, 2014), na cidade de Pato Branco, Paraná (BIEDERMANN e BELLEI, 2014) e em Curitiba, Paraná (FRANCO, 2011), as percepções das pessoas sobre o assunto, além de terem fomentado ações por parte do poder público visando melhorar os aspectos das referidas cidades para o uso de bicicletas pelas pessoas.

O Curso de Administração da Universidade tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) possui um eixo curricular em Administração Pública, o qual instrumentaliza os discentes com foco na gestão pública instigando a elaboração de trabalhos nessa área. O desenvolvimento desse Trabalho de Conclusão de Curso, bem como de outros alunos e alunas, reforça a importância desse eixo na formação acadêmica e contribui com os estudos e pesquisas relacionados.

Finalmente, esse trabalho se mostra de suma relevância pessoal, ao passo que é um assunto de interesse do pesquisador, o qual passou os 4 anos do curso utilizando uma bicicleta para se locomover de casa para a Universidade, desta para o trabalho, e então de volta para casa. Enquanto adepto da ciclomobilidade em Curitiba e formando em Administração acredito no alto grau de contribuição dessa pesquisa para a população da capital paranaense.

1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

Abordar a temática proposta nesse estudo trazendo autores, trabalhos, dados, informações e demais fontes relevantes sobre o assunto é fundamental para fins de embasamento, sustentação, discussão e apresentação, revelando o que vêm sendo pesquisado e publicado acerca do tema no Brasil e no Mundo. Tais documentos auxiliam o pensar sobre o assunto e revelam ações realizadas em outras cidades, estados e países que podem enriquecer sobremaneira o texto e contribuir com as discussões dos resultados aqui encontrados.

Após um tópico inicial acerca da percepção, o qual traz algumas definições sobre o tema a fim de esclarecer a abordagem do conceito utilizada nesse trabalho, precipuamente devido à proposta da pesquisa de levantamento sobre as percepções das pessoas, o texto está

estruturado de acordo com as dimensões propostas por Maciel e Freitas (2014), as quais foram utilizadas para a elaboração do questionário que foi aplicado com os ciclistas de Curitiba.

A primeira dimensão tratada envolve a integridade física e patrimônio (segurança e riscos), discutindo o risco de roubo; de ser assaltado; medo de atropelamento; risco de queda; segurança nos cruzamentos; faixas próprias para trafegar; uso de equipamentos de segurança; tráfego compartilhado; e sinalização nas vias.

A segunda dimensão, denominada de veículo e cotidiano, contempla a percepção de conforto; facilidade de acesso para estacionar a bicicleta pela cidade; condições climáticas; circuntâncias familiares; compromissos domésticos; percepção de distância; homogeneidade na rota; desvios e interrupções; e eficiência do veículo.

A terceira dimensão foi caracterizada por fatores sociais e culturais, como aceitação pela sociedade; importância para o meio ambiente; percepção sobre a cultura da localidade; e percepção de normalidade. A quarta dimensão envolveu políticas públicas/empresas ao tratar do incentivo e promoção do governo local sobre ciclismo; percepção dos usuários sobre a publicidade e promoção do ciclismo por parte da mídia; percepção dos usuários sobre a importância de informativos, como mapas e rotas; direitos dos ciclistas; lugares reservados para estacionar no trabalho; apoio, incentivo e valorização do trabalho; e instalações no trabalho (higiene pessoal).

A quinta dimensão abordou o tema circulação/integração, elencando os seguintes itens: bicicleta embarcada no transporte público; estacionamento e guarda seguros terminais de transporte coletivo; rede de ciclismo; estações e/ou bicicletários multifuncionais. Por fim, são discutidas as políticas públicas e medidas de promoção ao uso da bicicleta no mundo, incluindo as políticas desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de Curitiba em prol da ciclomobilidade.

Em seguida, são apontadas algumas políticas públicas de incentivo e promoção ao uso da bicicleta no mundo, destacando ainda as principais ações desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de Curitiba no âmbito da ciclomobilidade nos últimos anos.

O item seguinte tratará da metodologia do trabalho, bem como dos instrumentos metodológicos de análise de dados. Após isso serão expostas as análises dos resultados, com uma breve discussão dos mesmos. Por fim, serão apresentadas as considerações finais e as recomendações para a realização de trabalhos futuros. Finalizando o texto, serão apresentadas as referências e os anexos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O aumento no uso de meios de transportes motorizados individuais, associado a consequente sobrecarga no tráfego das principais cidades faz surgir diversos problemas, os quais podem estar associados a óbitos em acidentes, diminuição da produtividade em função do estresse diante dos engarrafamentos, perda de oportunidades relacionadas ao trabalho, bem como o impacto ao meio ambiente e na saúde física e mental das pessoas (MACIEL e FREITAS, 2014).

2.1 PERCEPÇÃO

O processo perceptivo, de acordo com Kotler (2000) e Czinkota et al. (2001) é entendido como um fator psicológico através do qual o indivíduo é capaz de selecionar, organizar e interpretar as informações recebidas do meio em que está inserido. Rocha, Ferreira e Silva (2012) destacam que apesar de as pessoas serem capazes de receber, registrar e organizar as informações recebidas, elas não conseguem fazê-lo para todo o conjunto infinito de estímulos provenientes do ambiente.

A percepção está relacionada às características interiores da pessoa, a estímulos físicos e ao modo pelo qual esses estímulos se relacionam com o ambiente. Sendo assim, três processos reforçam que os seres humanos podem ter distintas percepções do mesmo objeto: atenção seletiva, distorção seletiva e retenção seletiva. A atenção seletiva significa que nem todos os estímulos são percebidos pelas pessoas, ou seja, estas filtram as informações. A distorção seletiva é a disposição em transformar o estímulo em sentidos pessoais e interpretá-lo de modo que se ajuste às suas convicções (KOTLER, 2000).

Ao tratar do tema percepção, Rocha, Ferreira e Silva (2012) indicam que ela é individual, visto que cada indivíduo recebe e registra distintos estímulos relacionados às sensações, e a seleção destes se dá de forma diferente de acordo com cada pessoa. Além de individual a percepção também é seletiva, pois os seres humanos possuem a capacidade de processar apenas um número limitado de informações. Tavares et al. (2003) reforça tal ideia ao destacar que a percepção é algo seletivo, subjetivo e limitado.

A seleção, organização e interpretação dos estímulos relacionados às sensações constituem-se como o meio pelo qual a percepção de um indivíduo ocorre, sendo, portanto, um processo relacionado à cognição (LAS CASAS, 2006). Trevisan et al. (2003) acrescenta que a

percepção é algo mutável para um mesmo indivíduo ao longo do tempo, a qual varia de pessoa para pessoa diante das experiências vividas no decorrer da vida. “Uma pessoa motivada está pronta para agir. A maneira como a pessoa motivada realmente age é influenciada pela percepção que ela tem da situação.” (KOTLER, 2000, p.195)

A percepção humana está relacionada a outras capacidades mentais, tais como: atenção além da pré-disposição, aprendizagem e a memória (OLIVEIRA, TAVARES E SATO, 2011). Este processo não se restringe, ainda, ao próprio indivíduo, mas também em sua relação com o contexto no qual se está inserido (TREVISAN et al., 2003).

Os estímulos que afectam o processo de percepção podem resumir-se em dois grupos principais: aqueles que num determinado momento nos chegam do exterior e aqueles que o próprio indivíduo tem consigo como consequência de certas predisposições, tais como expectativas, motivos e aprendizagens baseadas em experiências anteriores. A combinação de este conjunto de estímulos dá lugar a uma interpretação pessoal das coisas, do mundo em geral, já que, em sentido restrito, a percepção de cada pessoa é única. Isto explica a razão pela qual duas pessoas podem não ver ou interpretar as coisas da mesma forma (MODERNO, 2000, p. 3).

A atenção desempenha um papel relevante no processo perceptivo das pessoas, na medida em que ela representa a concentração direcionada para um determinado estímulo, entendido como um momento inicial que prepara a percepção do indivíduo (MODERNO, 2000). A autora continua apontando que existem dois tipos de atenção: a voluntária e a involuntária. A primeira está relacionada diretamente a pessoa, e a outra com o meio em que ela está envolvida.

É fundamental considerar que o processo perceptivo envolve todos os sentidos humanos, tato, olfato, audição, paladar e a visão, não sendo esta última a única via de seleção, organização e interpretação das informações oriundas do meio em que vivemos (OLIVEIRA, TAVARES E SATO, 2011).

Moderno (2000) corrobora e acrescenta que na presença de uma miríade de estímulos, os distintos órgãos sensoriais produzem uma sensação no indivíduo. A sensação se refere a uma resposta do organismo aos estímulos, pois é um mecanismo fisiológico, já a percepção é uma tomada de consciência dessa reação.

Tendo em vista a abordagem do conceito de percepção proposta pelos autores acima e que vai de encontro com a proposta desse trabalho, os tópicos seguintes abordarão as dimensões utilizadas no questionário. Além disso, discute qual é o sentido de cada uma no levantamento das percepções das pessoas em relação ao uso da bicicleta na cidade de Curitiba.

2.2 INTEGRIDADE FÍSICA E PATRIMÔNIO (SEGURANÇA E RISCOS)

Existe a possibilidade de se categorizar os ciclistas de acordo com o nível de prática ou de experiência, em relação à percepção de risco e perigo e do modo pelo qual se comportam ao serem inseridos na circulação motorizada, aponta o Instituto de Mobilidade e dos Transportes terrestres - IMTT (2011). Para tanto, o IMTT classifica os ciclistas em três categorias e três motivos para o uso da bicicleta, os quais podem ser visualizados nos quadros 1 e 2.

Ciclista frequente	Experiente e geralmente consciente dos seus direitos e obrigações e apresenta, habitualmente, boa condição física; Utilizam a bicicleta nos seus deslocamentos quotidianos; Sente-se confortável na presença de tráfego motorizado, aceitando as tipologias de percursos pedaláveis banalizados ou com separação visual (ciclofaixa); Comumente considera que os percursos isolados penalizam o seu deslocamento e criam situações adicionais de conflito, em particular com pedestres, e insegurança.
Ciclista ocasional	Com conhecimento prático, no entanto, a possível falta de experiência e/ou agilidade não lhe permite sentir-se confortável em todas as situações, em particular na presença de tráfego motorizado intenso que pratica velocidades elevadas; Nesta categoria podem ainda incluir-se adultos menos experientes ou mais idosos e ainda adultos que transportam crianças; Sente-se mais confortável e mais seguro em vias com volumes de tráfego muito reduzidos ou utilizando ciclovias.
Ciclista pouco frequente	Apesar de apto fisicamente, apresenta conhecimento prático reduzido, é pouco experiente e muitas vezes revela inconsciência face aos potenciais perigos; Nesta categoria podem incluir-se os “ciclistas de domingo”, as crianças e os jovens mais inexperientes, que desconhecem os direitos e obrigações de um usuário de bicicleta, são impulsivos e distraem-se facilmente.

Quadro 1 – Categorias de ciclistas e suas características.

FONTE: Adaptado de IMTT (2011, p. 7).

As pessoas podem utilizar uma bicicleta com objetivos e frequência de usos distintos, o que implicará num maior ou menor conhecimento acerca do uso. Este envolve as habilidades necessárias para minimizar as chances de queda, percepção corporal no tocante aos próprios limites corporais de esforço e consciência da importância do uso dos equipamentos de segurança, tais como capacete, luvas, sinalizadores, etc.

Quotidiano	Viagens casa-trabalho, casa-escola e viagens relacionadas com compras e lazer; Podem ser combinadas ou não com o transporte público e correspondem essencialmente a viagens urbanas, regulares, frequentes, periódicas.
Desporto	Correspondem, sobretudo, a deslocações em estrada (estradas nacionais, municipais) onde a velocidade pode ser mantida; No caso de praticantes de BTT pode ser fora de estrada.
Recreação e Lazer	Corresponde a uma viagem de proximidade (saída em grupo), itinerário ou percurso turístico; Utilizam principalmente os caminhos em “local próprio” como ciclovias, ciclofaixas, ecopistas ou percursos com baixo nível de tráfego.

Quadro 2 - Caracterização dos deslocamentos com bicicleta e os distintos objetivos.

FONTE: Adaptado de IMTT (2011, p. 7).

Podem-se encontrar diversos tipos de ciclistas, tais como: aqueles que utilizam para ir trabalhar; para fazer compras; os sportistas; os de temporada; aqueles que usam para ir a escola, e cada um deles possui um perfil diferente (FRANCO, 2012). Esta afirmação vai de encontro com o IMTT (2011), pois no quadro 1 fica clara a separação dos ciclistas em categorias, reforçando a ideia de que as percepções e experiências das pessoas diante do uso de uma bicicleta são diferentes.

Os fatores que podem influenciar o uso da bicicleta, como aponta a OECD (2004), incluem distância, saúde, *status* social, meteorologia, topologia e questões relativas à segurança. Em relação a estas últimas, o documento destaca que os ciclistas são vulneráveis ao tráfego de veículos, podendo estes sentir insegurança por falta de infraestrutura adequada e velocidades elevadas dos veículos automotores. Além disso, o medo de roubo ou prejuízos diante da falta de estacionamentos adequados e seguros também faz parte desse contexto.

Rietveld e Daniel (2004) corroboram os argumentos acima ao destacar que o risco de ser ferido ao transitar simultaneamente com o tráfego motorizado, os roubos e vandalismos associados, e a segurança pessoal, entendida como a possibilidade de sair de casa a qualquer momento do dia e em qualquer área da cidade, são fatores que influenciam o uso da bicicleta e devem ser observados pelas autoridades, já que podem levar a decisão por não aderir ao uso de uma bicicleta.

É evidente que vias seguras mantêm o interesse das pessoas pelo uso da bicicleta e muito mais deve ser feito para abordar essas preocupações e, então, fazer com que os indivíduos sintam-se seguros ao pedalam. Tendo em mente a importância do quesito segurança, seis prioridades são destacadas:

a) Promover o uso de bicicletas: promover o uso da bicicleta como algo viável, um modo de transporte seguro e uma forma interessante de lazer;

- b) Infraestrutura e facilidades: criação de uma abrangente rede de trabalho no tocante à segurança, rotas atraentes e facilidades com a bicicleta nos destinos alvo;
- c) Planejamento integrado: possibilidade de integração dos transportes públicos com a bicicleta, podendo esta ser transportada em ônibus e metrô, por exemplo;
- d) Segurança: habilitar as pessoas para pedalar com segurança;
- e) Monitoramento e avaliação: melhorar o monitoramento e a avaliação dos programas de ciclismo e desenvolver uma política nacional para o desenvolvimento da ciclomobilidade;
- f) Orientação e melhores práticas: desenvolver ações consistentes de orientação aos interessados a usar e compartilhar as boas práticas de legislação relacionadas ao uso da bicicleta nos contextos urbanos (AUSTROADS, 2010).

O estudo de Maciel e Freitas (2014) objetivou investigar as motivações, características, comportamentos e percepções de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Para tanto, os autores desenvolveram um questionário com 39 questões e outras específicas e então este foi distribuído a uma amostra de ciclistas da cidade de Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro. De acordo com este levantamento, questões associadas à segurança, temperaturas elevadas e baixas, chuva e a necessidade de transportar pacotes grandes e pessoas podem influenciar o uso da bicicleta.

De acordo com Sousa (2012) o uso de uma bicicleta depende de características individuais, tais como idade, gênero, renda e padrões de atividades. No tocante a idade, esta pode restringir o uso, pois pessoas idosas, comumente, não possuem capacidade física adequada para pedalar, o que poderá acarretar em quedas e ferimentos. Os indivíduos do sexo feminino estão mais propensos a riscos de ordem social, como assaltos, do que homens. A renda está relacionada à possibilidade de escolha e aquisição dos veículos de transporte, bem como a compra de equipamentos adequados para cada categoria. O tipo de atividade a ser desenvolvido pela pessoa, como ida ao trabalho, visitar parentes e amigos, ir ao parque, entre outros aspectos, também podem influenciar a escolha pelo meio de transporte.

Austroroads (2010) aponta que o não uso da bicicleta para os mais diversos motivos está relacionado à distância, falta de instalações, segurança, ausência de bicicleta própria, necessidade de carregar a bike, a não consideração da bicicleta como meio de transporte e falta de aptidão física.

Para o European Parliament (2010) os principais empecilhos para o uso da bicicleta pelas pessoas são a proteção e segurança dos usuários, a falta de bicicletários, condições meteorológicas, a falta de conexão entre as modalidades de transporte urbano, como por exemplo, a possibilidade de transportar a bicicleta nos ônibus, e a topografia.

Xavier, Della Giustina e Carminatti (2000) apontam para a necessidade urgente de melhorias nas condições viárias das cidades, visto que os acidentes se constituem um dos

maiores elementos frustradores de expectativas positivas para o uso da bicicleta como de transporte e/ou prática regular de atividade física.

Os benefícios que podem ser obtidos com a prática regular de atividades físicas, as quais podem incluir o ciclismo, a caminhada, a corrida e a natação, entre outras, são discutidos e confirmados na literatura especializada de forma consensual. No tocante ao ciclismo, apesar da comprovação de seus resultados positivos se praticado de forma repetitiva, regular e contínua objetivando a saúde, tal prática ainda requer maiores informações a respeito de suas peculiaridades, dicas básicas de segurança e orientações técnicas quanto aos ajustes e posicionamento sobre uma bicicleta (XAVIER, DELLA GIUSTINA E CARMINATTI, 2000).

2.3 VEÍCULO E COTIDIANO

O uso da bicicleta pode ser visualizado para o transporte nas atividades diárias, para a recreação e para os momentos em que não se está trabalhando. Os indivíduos comumente optam pelo uso desse equipamento pelas seguintes razões tidas como positivas: é divertido, consiste num exercício saudável, é sustentável, é rápido (em áreas urbanas congestionadas) e demanda baixo custo (EUROPEAN PARLIAMENT, 2010). O uso da bicicleta para o cotidiano, desporto e recreação e lazer, como apontado por IMTT (2011) no quadro 2, vai de encontro com o exposto pela EuropeanParliament e reforça a ideia de que as pessoas a utilizam para diversos fins.

Outro fator a ser considerado é o custo. Sousa (2012) discute este fator considerando como custos dos meios de transporte motorizados, em geral: o combustível, a manutenção e os tributos e os custos com passagens do transporte público. Fica evidente uma relação inversa nesse ponto, pois quanto maiores os custos com o uso de veículos motorizados, próprios ou coletivos, maior a probabilidade de as pessoas utilizarem modos de transporte não motorizados, como a bicicleta, a qual é indiscutivelmente mais barata do que os meios motorizados.

Dentre os fatores para o uso da bicicleta, Austroads (2010) corrobora Sousa (2012) ao citar o custo, a proximidade do local de trabalho/ estudo em relação à residência, a saúde e o exercício físico, o quão agradável pode ser e a consciência ambiental. Praticar o ciclismo proporciona ainda conveniência e liberdade, podendo aumentar o tempo disponível.

Por meio do Programa de Mestrado em Psicologia da Universidade Federal do Paraná, Franco (2011) aplicou um questionário a 412 estudantes matriculados em Instituições de Ensino Superior de Curitiba, públicas e privadas, a fim de investigar a atitude deles quanto a inclusão da bicicleta nos trajetos até a universidade. Os resultados demonstraram que 86,3% dos estudantes declararam nunca ter tido algum tipo de educação/treinamento para se locomover com a bicicleta,

a maioria utiliza ônibus (42,1%), seguido de carro (33,7%) e somente 2% fazem uso de uma bicicleta. A pesquisa revelou ainda que as mulheres tinham atitude mais positiva do que os homens em relação ao uso de uma bicicleta nos trajetos até a universidade.

Distintos estudos internacionais, especialmente na Europa, tem classificado os benefícios para o uso da bicicleta em 4 categorias, de acordo com o EuropeanParliament (2010):

a) Transporte eficiente: para distâncias curtas, especialmente para as cidades congestionadas, o transporte por bicicletas é o mais rápido e mais flexível para deslocamentos diretos (*doortodoor*); bicicletários não ocupam muito espaço: 10 bicicletas podem ser acomodadas num espaço ocupado por 1 carro; é mais caro construir um estacionamento para automóveis do que construir e instalar um bicicletário.

b) Benefícios ambientais: viagens de curta distância por veículos motorizados apresentam baixa eficiência no consumo de combustível e geralmente poluem mais por quilômetro quando comparado à distância mais longas, podendo ser substituídas pela mobilidade por bicicleta; o transporte por bicicleta é o modelo de transporte com melhor custo-benefício, não emitindo gases poluentes na atmosfera e sendo silencioso; a redução no uso dos automóveis afetaria menos a camada de ozônio, diminuiria o efeito estufa, a poluição fotoquímica, chuva ácida e a poluição sonora.

c) As questões de saúde e exercício físico: o uso regular da bicicleta apresenta benefícios significativos para o convívio social e para a saúde das pessoas, além de poder reduzir os custos com a saúde como um todo. O ciclismo têm os mesmos efeitos na saúde quando comparado a outros tipos de exercício.

d) Impactos sociais e econômicos: o uso da bicicleta possibilita o acesso e transporte a segmentos da população que não seriam capazes de se deslocar por outro meio, o que inclui as pessoas que não podem adquirir o próprio carro; não possuem acesso a veículos automotores por um período (esses dois últimos itens podem ser considerados para crianças e adolescentes que ainda não têm permissão legal para dirigirem um veículo motorizado); e aquelas que não podem usar o transporte público.

Considerando o cenário hodierno o qual é marcado pelo aumento populacional, os maiores índices já vistos de obesidade e as mudanças climáticas, a ciclomobilidade apresenta-se como uma oportunidade saudável. Aumentar o uso de bicicleta pelas pessoas possui diversos benefícios, tanto para a sociedade como um todo, quanto para o indivíduo, não somente porque é divertido e apreciável, mas porque é uma forma de se exercitar e é um meio de transporte sustentável (AUSTROADS, 2010).

A inclusão da bicicleta como meio de transporte é um meio mais eficaz de iniciar e manter a prática regular de atividade física em comparação com outras práticas corporais, por isso recomenda-se a sua inserção na rotina diária das pessoas (YANG et. al., 2010). Tal ação pode

incluir a pessoa na categoria ciclista freqüente, conforme consta no quadro 1 (IMTT, 2011, p. 7), levando a pessoa a se sentir mais confortável junto ao tráfego com o passar do tempo, haja vista a sua maior habilidade e experiência adquiridas.

O uso de uma bicicleta diminui os custos com outros meios de transporte, como o carro, por exemplo, não polui o meio ambiente com a emissão de gases, tais como o dióxido de carbono (exceto as bicicletas movidas a combustão), é um meio de transporte que pode ser utilizado para diversos fins, tanto para ir ao trabalho, quanto para os passeios aos finais de semana, e também é uma forma de se praticar atividade física (GARCIA, FREITAS e DUARTE, 2013), ou exercício físico, caso seja realizada de forma planejada, repetitiva e organizada.

De acordo com Pucher e Buehler (2008), os motivos para que todos os indivíduos possam utilizar uma bicicleta são vários, destacando a redução na emissão de gases poluentes, redução de engarrafamentos, necessidade de estacionamento e consumo de energia, redução dos ruídos urbanos, melhora a saúde, a segurança no trânsito e melhora as opções de mobilidade.

O uso de uma bicicleta nos contextos urbanos não pode ser considerado como algo que salvará o planeta de uma catástrofe ambiental ou como a solução extraordinária para os problemas de transporte nas grandes cidades, no entanto o seu uso pode resolver muitas dificuldades, incluindo os deslocamentos de curtas e médias distâncias, revelando uma ótima opção para a integração com o transporte coletivo (ônibus, trem e metrô), seja no início, seja no fim da viagem (XAVIER et al., 2009).

2.4 FATORES SOCIAIS E CULTURAIS

O uso da bicicleta, principalmente como meio de transporte, pode ser dificultado por diversos motivos, entre eles uma visão negativa dos ciclistas. Se as pessoas tiverem um estereótipo ruim do típico usuário de bicicleta e a partir disso emitir opiniões e tiver comportamentos desfavoráveis, estas serão menos propensas ao uso e farão julgamentos desnecessários que podem vir a influenciar negativamente seus conhecidos (GATERSLEBEN e HADDAD, 2010).

Apesar dos exemplos de cidades as quais planejaram, realizaram e continuam desenvolvendo ações em prol da mobilidade urbana, incluindo a ciclomobilidade, e das políticas em andamento no Brasil, especialmente na cidade de Curitiba, que é o foco dessa pesquisa, Vasconcellos (2013) considera que o principal obstáculo para as pessoas passarem a usar o

transporte público, caminhada ou a bicicleta é a mentalidade do brasileiro, portanto uma questão cultural, de mudança de comportamento.

Num estudo com 244 pessoas, o qual incluiu usuários e não usuários de bicicleta, Gatersleben & Haddad (2010) examinaram quais são as percepções que as pessoas têm na Inglaterra em relação ao típico ciclista e quais dessas percepções estão relacionadas a intenções e comportamentos de usuários de bicicleta. Eles encontraram que os respondentes percebem os ciclistas na Inglaterra em 4 grupos:

a) Grupo 1 (em inglês: “responsible bicyclists”): este grupo utiliza a bicicleta com responsabilidade e faz uso de equipamentos de segurança, tais como capacete, luvas, sinalizadores, etc.

b) Grupo 2 (em inglês: “lifestyle bicyclist”): encaram o uso da bicicleta como estilo de vida, não se preocupando em investir em bicicletas modernas, ou vestimenta adequada. Apresentam frequência de uso moderada, principalmente para a prática de atividade física.

c) Grupo 3 (em inglês: “commuters”): pessoas jovens e do sexo masculino que utilizam a bicicleta para quaisquer fins em seu dia-a-dia.

d) Grupo 4 (em inglês: “Day-to-day bicyclists”): não utilizam a bicicleta para se deslocar ao trabalho, apenas para atividades rotineiras como fazer compras, por exemplo. Podem fazer o uso diariamente, mas não se preocupam com equipamentos de segurança.

Além disso, eles relataram os seguintes resultados: não foi encontrada nenhuma diferença nas percepções entre os grupos demográficos; o uso de uma bicicleta no passado revelou forte relação com a intenção de uso no futuro; e a intenção futura de uso de uma bicicleta seria mais forte se as pessoas vissem outros indivíduos utilizando esse modal no seu dia-a-dia.

Hodiernamente está cada vez mais comum encontrar pessoas utilizando uma bicicleta enquanto meio de transporte diário ou ainda como atividade de lazer. Conforme o European Parliament (2010), quanto maior for a capacidade de uso da bicicleta proporcionar simultaneamente, mais agilidade em distâncias curtas, ser econômica, uma forma de fazer exercício e ser mais saudável e proporcionar diversão, maiores serão as chances de os indivíduos optarem pelo seu uso.

Dentre outras possibilidades de uso e motivações, andar de bicicleta para ir ao trabalho ou escola é uma boa oportunidade para realizar exercício físico regularmente, podendo, assim, não necessitar de tempo disponível adicional. Tal medida pode contribuir ainda com a diminuição da obesidade infantil, ao passo que torna as crianças mais ativas (AUSTROADS, 2010).

Ao considerar os diversos estudos já realizados acerca da percepção das pessoas em relação ao uso de mecanismos não motorizados para o transporte urbano, Sousa (2012) aponta para características socioeconômicas como idade, renda, sexo, escolaridade, e também aquelas

diretamente relacionadas à distância e ao tempo de viagem, estão diretamente relacionadas ao processo de escolha por um meio de transporte não motorizado.

A utilização da bicicleta por aproximadamente 4 horas por semana, o que pode corresponder a 10 km de viagem por dia, representando para muitas pessoas uma viagem para o trabalho de bicicleta, para o European Parliament (2010) pode trazer benefícios significativos para o meio ambiente e a sociedade. O texto afirma ainda que utilizar uma bicicleta diariamente têm benefícios sociais e de saúde expressivos, e pode ajudar a reduzir os custos com os cuidados com saúde para a sociedade como um todo.

As inovações tecnológicas aliadas à demanda crescente por bicicletas contribuíram para as bicicletas modernas se tornassem mais eficientes e confortáveis, sendo esta não poluente, silenciosa, econômica, discreta, e acessível a todos os membros da família, sendo ainda mais rápida do que o automóvel em trajetos urbanos curtos, considerando 5 km de deslocamento, podendo ser maior na medida em que os congestionamentos são maiores (COMISSÃO EUROPEIA, 2000). A figura abaixo evidencia a relação entre a distância em quilômetros e o tempo necessário para cinco tipos de transporte urbano, reforçando o exposto acima.

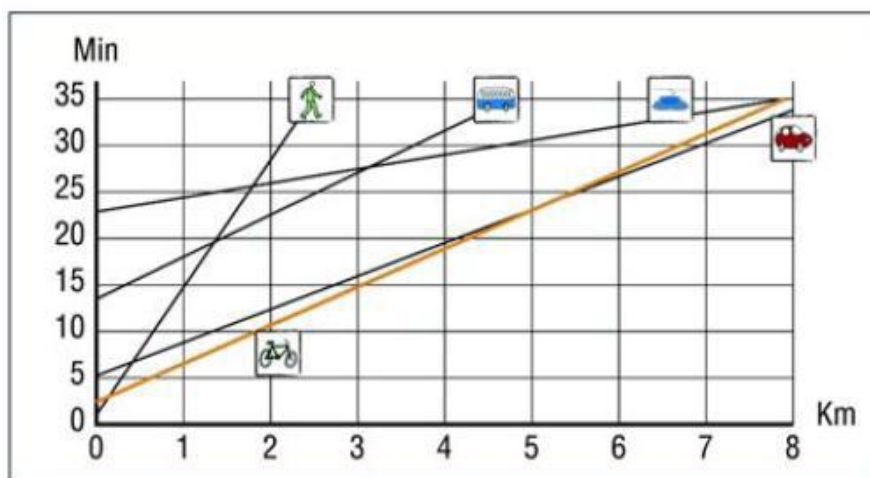


Figura 2. Comparação dos tempos de deslocamento em distâncias até 8 km em meio urbano pelos diferentes meios de transporte (COMISSÃO EUROPEIA, 2000).

Pode-se considerar, então, que a bicicleta é um ótimo recurso de mobilidade para se praticar exercícios físicos sem que para tanto as pessoas tenham que dedicar horas próprias para isso, ou se deslocar a locais específicos, como academias, trazendo efeitos benéficos para a saúde quando utilizada diariamente (OECD, 2004).

Ainda que existam pressões por parte dos adeptos somente ao uso do automóvel nas cidades, é mais interessante ouvir os grupos muitas vezes silenciosos dos adeptos a ciclomobilidade, objetivando corresponder as suas expectativas por ações de mobilidade mais

equilibradas e coerentes com as reais necessidades hodiernas dos grandes centros urbanos (COMISSÃO EUROPEIA, 2000).

2.5 POLÍTICAS PÚBLICAS/ EMPRESAS

O uso da bicicleta como meio de transporte no mundo é algo conhecido por muitas pessoas, visto que os congestionamentos das grandes cidades, a poluição, a necessidade de se investir em outras formas de mobilidade urbana, a possibilidade de se promover a saúde, entre outros aspectos, têm gerado desde o século passado muitas discussões em torno do tema, originando políticas públicas de incentivo ao uso da bicicleta, aliadas a ações de reestruturação viária dos centros urbanos.

Sendo assim, diversas cidades pelo mundo vêm discutindo a ciclomobilidade e colocando em ação pautas que visam melhorar o convívio urbano por meio da melhoria e diversificação das possibilidades de transporte urbano. Alguns países europeus, diante dos bons resultados obtidos com tais práticas, vêm sendo utilizados como modelo e exemplo para outras nações, incluindo o Brasil. Xavier et al (2009) reforçam essa ideia afirmando que países como Holanda, Alemanha e Dinamarca têm logrado êxito nas ações envolvendo a ciclomobilidade, levando muitos brasileiros a buscar estímulo, experiência e suporte.

Vasconcellos (2013) afirma que a estrutura das cidades está deveras distante do minimamente aceitável em relação ao transporte público, com uma quantidade de ônibus circulando muito aquém do necessário, resultando em lotações diárias nos horários de pico e, por conseguinte, um distanciamento daqueles que utilizam um carro. Sendo assim, cabe ao poder público discutir propostas, ouvir a população, e paulatinamente cabe aos cidadãos mudarem o seu comportamento, somando esforços para a melhoria das cidades.

No contexto da cidade de Pato Branco (PR) Biedermann e Bellei (2014), com o objetivo de identificar a existência ou ausência de políticas públicas nessa cidade para a promoção da mobilidade urbana por meio da bicicleta como meio de transporte, aplicaram um questionário a 144 moradores, sendo 56% homens e 44% mulheres, com idade entre 20 e 39 anos. Diante dos resultados, os autores avaliaram que o reconhecimento da bicicleta como um meio de transporte usual na cidade, com direitos e deveres como qualquer outro, bem como a realização de campanhas educativas enfatizando aspectos relativos ao meio ambiente, saúde e mobilidade urbana podem potencializar a adoção da bicicleta na cidade como meio de transporte.

De acordo com Dill e Carr (2003) não é suficiente apenas a criação de ciclovias, nas quais há uma separação entre a via e o ciclista, e ciclofaixas, que são faixas pintadas no asfalto

sem separação da via, para elevar o uso da bicicleta pelas pessoas em uma cidade, mas também infraestrutura que esteja inserida em vias de grande movimento, com grande circulação de carros e pessoas, tanto no início quanto no fim do percurso, bem como bicicletários seguros e em locais adequados.

Um planejamento adequado que venha de fato a promover o uso da bicicleta pelas pessoas requer um bom entendimento sobre as barreiras que impedem os indivíduos de andar de bicicleta. Vale destacar que a superação dessas barreiras identificadas em cada contexto é um passo fundamental para se maximizar a quantidade de adeptos ao uso da bicicleta nas cidades, ao passo que incentiva e encoraja. Diversas barreiras podem ser colocadas pelas próprias pessoas por falta de informação ou por possuírem a informação equivocada.

No contexto europeu, 70% dos trajetos curtos - menos de 3 km - são feitos de bicicleta. Em Dublin (Irlanda), 11% da população utiliza uma bicicleta como principal meio de transporte para ir ao trabalho. Apesar de a Suécia ser um país frio, 33% de todo o deslocamento realizado em Västerås (115 mil habitantes) é feito por bicicleta. Em Brasília, na Suíça, mesmo não sendo uma cidade plana, a bicicleta é utilizada em 23% dos deslocamentos. Na liderança dos países europeus com a utilização da bicicleta estão Dinamarca e Holanda, países planos, com 958 e 1.019 quilômetros percorridos por habitante, respectivamente, a cada ano. Em Redmond, noroeste dos EUA, é possível transportar duas bicicletas no interior dos ônibus urbanos (REVISTA BICICLETA, 2015).

A agência de transportes de Londres promove incentivos fiscais para as empresas as quais incentivem os seus funcionários a aderirem ao uso da bicicleta. Além disso, a cidade conta com um sistema de aluguel de bicicletas, o qual é chamado de “Boris Bikes”, como referência ao prefeito Boris Johnson, pois foi em sua gestão que o projeto foi lançado (FOLHA DE SÃO PAULO, 2012).

Segundo Pucher e Buehler (2008), ações do poder público nas cidades europeias na década de 70 causaram um aumento expressivo dos usuários de bicicletas e, com a malha ciclovária triplicada entre 1975 e 1995 na Alemanha, observou-se um aumento significativo nas taxas de uso da bicicleta em vários municípios: Munich (6% para 13%); Nureberg (4% para 9%); Cologne (6% para 12%); Feriburg (12% para 19%); Stuttgart (2% para 6%); Bremen (16% para 21%); Muenster (29% para 35%).

De fato, a promoção de políticas públicas e medidas de incentivo, uso e permanência para o transporte por bicicletas são fundamentais, todavia, assim como destaca Vasconcellos (2013), para que os projetos e programas de mobilidade dêem certo, não basta apenas o desenvolvimento de ações por parte dos governos, mas também a mobilização e engajamento das pessoas. Isso envolve uma consciência individual a qual não se preocupa somente com a sua individualidade, porém com os demais sujeitos que compõem a sociedade.

Sendo assim, continua a autora, além de ações como diminuir o uso do carro, dar preferência para o uso do combustível álcool, por emitir 73% a menos de gás carbônico em comparação aos combustíveis gasolina e diesel, optar por outros meios de transporte coletivos, e procurar fazer o uso da bicicleta, já que torna os deslocamentos para o trabalho e para outras finalidades menos estressantes.

2.6 CIRCULAÇÃO/ INTEGRAÇÃO

Em diversas cidades da Europa e dos Estados Unidos da América (EUA), as bicicletas são aceitas na maior parte dos horários de circulação do transporte público, exceto nos horários de maior movimento e respeitando o limite de bicicleta. Amsterdã, na Holanda, conta com mais de 600 mil bicicletas e 750 mil habitantes, permite o transporte integrado da bicicleta nos meios públicos, como o trem e o metrô, diariamente, sendo restringido o horário para essa possibilidade das 7h às 9h e das 16h as 18h30 (FOLHA DE SÃO PAULO, 2012).

Ao discutir a inovação e a importância das construções sustentáveis, Tsai (2013) sugere 14 dicas para uma reforma sustentável, sendo a primeira delas direcionada para os usuários de bicicleta: a construção de bicicletários em condomínios, a fim de facilitar o uso daqueles que já são adeptos e também para servir de incentivo para os demais condôminos.

Com o intuito de determinar várias medidas cuja implementação deveria incrementar o uso da bicicleta em Portugal, Guerreiro (2014) aplicou um questionário a utilizadores e não utilizadores de bicicleta, totalizando 1581 indivíduos, sendo 795 usuários e 786 não usuários. De acordo com os resultados, existem 5 medidas principais na decisão de utilização de bicicleta por parte dos entrevistados: manutenção do asfalto em boas condições e com segurança; maior facilidade para a articulação entre a utilização da bicicleta e os transportes públicos; melhora nos cruzamentos entre as vias; estacionamento seguro para destinos mais comuns; e a construção de ciclovias.

Para o European Parliament (2010), a falta de áreas de estacionamento seguras para bicicletas nos centros das cidades, bem como nos principais pontos turísticos, desencoraja as pessoas a utilizarem uma bicicleta para fazer passeios com frequência. Esses estacionamentos devem ficar em locais com fácil visualização, acessíveis, práticos para usar, bem iluminados, vigiados e que não atrapalhem os deslocamentos de pedestres e automóveis. Os roubos de bicicletas são outro elemento crítico o qual têm gerado sugestões de solução, como a introdução de dispositivos antirroubos ou aplicativos para localizar bicicletas roubadas.

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis, como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e da degradação do meio ambiente. Sua integração aos modos coletivos de transporte é possível, principalmente com os sistemas de alta capacidade, o que já tem ocorrido, mesmo que espontaneamente, em muitas grandes cidades (LARGURA, 2012, p. 34).

As cinco condições elementares para uma infraestrutura cicloviária de qualidade, de acordo com Xavier et al. (2009) são as seguintes:

- a) Atratividade: a infraestrutura é desenhada e integrada ao ambiente de maneira que pedalar e caminhar torne-se atrativa;
- b) Integralidade da rede: a infraestrutura forma uma rede coerente e é ligada com todas as origens e destinos dos ciclistas;
- c) Linearidade: a infraestrutura oferece ao ciclista rotas diretas, sem desvios e sem demora;
- d) Segurança viária: a infraestrutura garante a segurança para os ciclistas e outros usuários das vias;
- e) Conforto: a infraestrutura oferece a possibilidade de fluidez rápida e confortável.

2.7 POLITICAS PUBLICAS E MEDIDAS DE PROMOÇÃO AO USO DA BICICLETA NO MUNDO

No tocante à promoção ao uso da bicicleta no contexto europeu, o European Parliament (2010) aponta que esta deve ser nacional, regional ou local, devendo a União Europeia, enquanto coordenadora e facilitadora, financiar medidas de orientação e incentivo ao uso da bicicleta, visando à promoção deste modal naquele ambiente geográfico.

Ao apontar uma situação ideal em torno da ciclomobilidade, a Comissão Europeia (2000) destaca os seguintes passos: a) decisão do poder público em aplicar uma política de incentivo ao uso da bicicleta; b) direciona um orçamento para esta política; c) planeja e dispõe de um quadro de pessoal para colocar as ações em prática; d) aplica pautas de julgamento de escolhas propício ao uso da bicicleta em todos os níveis da administração.

O mesmo documento sinaliza que é fundamental a criação de uma comissão de promoção ao uso da bicicleta, a nível organizacional, com o objetivo de desenvolver e implementar uma política realista e efetiva, que de fato faça com que a população faça a aderência a ciclomobilidade. Sendo assim, a pessoa ou as pessoas que compõem esta comissão deverão ser ciclistas, recebendo uma bicicleta de serviço de qualidade, a qual será utilizada em seus deslocamentos para o trabalho.

Para a OECD (2004), um dos maiores entraves para a realização de políticas efetivas e reais de incentivo ao uso da bicicleta e que tragam resultados positivos junto às pessoas é o constrangimento financeiro. Isso é observado diante do quão limitados são os recursos para essa área, e raramente são vistos como prioridade pelos governantes. Os impactos na saúde e no ambiente do aumento e no número de indivíduos utilizando uma bicicleta num dado contexto urbano não são conhecidos pela maioria dos países, precipuamente aqueles relacionados aos custos e benefícios, bem como outros dados estatísticos que poderiam favorecer o uso por destacarem os benefícios e monitorar os processos de efetivação das políticas de ciclomobilidade.

Os governos dos países podem colaborar com a execução de políticas de incentivo ao uso da bicicleta de várias formas, dentre elas criando e divulgando um quadro político nacional, definindo leis que regulamentem o uso da bicicleta de forma segura, bem como apoiando financeiramente os estados e municípios, destacando aspectos de infraestrutura (EUROPEAN PARLIAMENT, 2010).

As barreiras institucionais constituem outro dos desafios, visto que a implantação de políticas efetivas ao uso da bicicleta envolve diversos atores, incluindo os ministérios a nível nacional, e autoridades regionais e locais. A coordenação adequada entre esses níveis de governo é fundamental, já que sem ela dificilmente as políticas serão colocadas em ação ou surgirão problemas. Vale destacar que esses trabalhos conjuntos de todos os níveis de governo, partindo da esfera nacional, têm papel elementar, já que restringir as ações a um nível municipal ou distrital pode gerar uma rede incompleta, desigualdades entre as cidades e destino inadequado de recursos (OECD, 2004).

A coordenação entre as mudanças a serem realizadas no ambiente das cidades e as medidas de incentivo e promoção ao uso da bicicleta, incluindo apoio e aconselhamento, pode trazer mudanças substanciais na sociedade e gerar, de fato, a adesão das pessoas por esse modal (YANG et. al., 2010). Os potenciais utilizadores de bicicleta estão apenas aguardando as medidas necessárias para um uso com segurança e tranquilidade nas cidades (COMISSÃO EUROPEIA, 2000).

Faz-se importante frisar que somente as medidas por si só não trarão um transporte mais sustentável nas cidades. Todavia, constitui-se num elemento essencial no cálculo de um conjunto de medidas políticas direcionadas a melhoria de todas as possibilidades de transportes. A integração das políticas do ambiente, do desporto, da saúde, da bicicleta e financeira não deve ser negligenciada. Isto requer o estabelecimento de parcerias entre o governo e os diversos setores, incluindo a contribuição dos *stakeholders* do uso da bicicleta, sejam a nível local, regional ou nacional, organizações não governamentais, organizações governamentais, associações

regionais, nacionais ou municipais de ciclismo, cicloturismo, os usuários de bicicleta e todas as esferas da indústria da bicicleta (OECD, 2004).

Segundo o European Parliament (2010), podem-se destacar as seguintes medidas para promover o uso da bicicleta nas cidades: a) o estabelecimento de infraestrutura adequada e segura; b) favorecer a integração entre as modalidades de transporte público; c) orientar e promover a segurança para os ciclistas; d) ações eficazes para evitar roubos das bicicletas. A manutenção das boas condições das vias urbanas para o tráfego de bicicletas combinada com restrições ao tráfego de veículos nos centros das cidades configuram boas práticas nesse sentido.

Um fator muito importante a ser considerado ao discutir políticas públicas de incentivo ao uso da bicicleta é a segurança em diversos sentidos, precipuamente os relacionados aos furtos e roubos de bicicletas. Medidas por parte dos governos nas esferas Federal, Estadual e Municipal são fundamentais a fim de que as pessoas as quais já utilizem esse modal sintam-se mais seguras e que os potenciais adeptos da ciclomobilidade tenham essa preocupação satisfeita.

Vasconcellos (2001) em seu livro Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas propõe metodologias e procedimentos alternativos para a análise das políticas de trânsito e transporte em países em desenvolvimento. Segundo a proposta do autor, dentre os princípios dos quais ela parte, pode-se destacar que as questões centrais para as políticas de transporte e trânsito são: o modo pelo qual a acessibilidade é distribuída no espaço; a forma como as distintas classes sociais e os grupos utilizam a cidade; e quais são as condições relativas de eficiência, conforto, segurança, equidade e custo verificados nos deslocamentos pelo espaço urbano.

2.7.1 Políticas Nacionais

Seguindo a tendência mundial no tocante a ciclomobilidade, o Brasil vem discutindo possibilidades e apontando ações necessárias para o incentivo e promoção ao uso da bicicleta, precipuamente nas grandes cidades. Bons exemplos disso são as cidades de São Paulo e Curitiba, nas quais se pode encontrar uma rede de ciclovias e ciclofaixas espalhadas em vários pontos, favorecendo o uso e melhorando a mobilidade urbana nesses contextos.

Ao tratar das possibilidades de sucesso na realização de políticas públicas, Mendes et al (2010) apontam que um dos quesitos necessários é a efetivação de planejamentos estratégicos, os quais tenham a capacidade de avaliar tanto a complexidade quanto a importância dessas

ações. Tais planejamentos devem emanar dos anseios da sociedade e em benefício dela, mas que serão realizadas por meio de escolhas que o governo faz (SILVA E BASSI, 2012).

Ainda que o governo faça suas escolhas, vale destacar que a participação da sociedade civil na tomada de decisão é fundamental, mesmo que muitas pessoas não vejam possibilidades para influenciar seus governantes, ou ainda seriedade nestes para considerar os seus anseios. A sensação de impotência frente à possibilidade de participação política presente nas pessoas é discutida por Mendes et al. (2010) como associada à recente história democrática dos países nos quais tal sensação é percebida, em que os indivíduos se consideram sem voz, sem o acesso aos mecanismos de influência no processo decisório.

Apesar de o governo participar ativamente nesse processo de planejamento e realização das políticas públicas, Silva e Bassi (2012) destacam que ele não é o único elemento envolvido. Outras organizações e instituições também fazem parte, incluindo associações, Organizações Não Governamentais (ONGs), instituições públicas, empresas privadas, entre outros, possuem relevância fulcral no que se refere às políticas públicas.

2.7.2 Políticas Públicas em Curitiba – Paraná

A Prefeitura Municipal de Curitiba vêm realizando ações importantes quanto a promoção ao uso da bicicleta, envolvendo incentivos, a instalação de ciclovias e ciclofaixas e a educação para o uso da bicicleta nas escolas, políticas fundamentais para facilitar os deslocamentos daqueles indivíduos que já são ciclistas e também para incentivar a adesão e permanência de outras pessoas que ainda não o fazem.

No dia 25/08/2015 a Prefeitura deu continuidade ao Projeto A Bicicleta no seu Bairro, o qual começou com atividades nas regionais dos bairros e então foi ampliada para as escolas municipais. A atividade foi desenvolvida na escola Anísio Teixeira, no bairro Atuba, com crianças de 4 e 5 anos na quadra poliesportiva, que foi transformada num circuito ciclístico. Além de pedalar no circuito, as crianças assistiram vídeos educativos e palestras sobre o uso da bicicleta (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015a).

O objetivo principal do projeto é educar para o trânsito sobre duas rodas, enfatizando os direitos e deveres previstos para os ciclistas, bem como o uso prudente da bicicleta no trânsito. O programa será ampliado em 2016 a fim de atingir o máximo de alunos do 4º e 5º anos do ensino fundamental, estendendo as atividades para os professores, para que possam orientar os discentes, e ainda criar rotas seguras nas proximidades das escolas.

O European Parliament (2010) aponta que o ensino das melhores formas de condução de bicicleta como componente curricular, ofertando aulas teóricas e práticas, é uma medida que alcança a meta de melhoria da segurança.

Guerreiro (2014, p. 57) corrobora a afirmação acima ao destacar que:

Medidas relevantes na promoção da bicicleta no trajeto casa-escola passam por campanhas de informação e educação sobre como andar de bicicleta de forma segura, treino das crianças para as regras da circulação de bicicleta e do comportamento apropriado, promoção da forte aplicação das leis e regras de trânsito para os utilizadores de bicicleta e educação dos automobilistas e pedestres a partilhar, de forma responsável, a via pública com os utilizadores de bicicleta.

No dia 31/03/2015 a Prefeitura lançou o site Mais Bici, cujo teor é o oferecimento de várias informações sobre bicicleta na cidade. De acordo com o Prefeito, Gustavo Fruet, o site é uma forma de estabelecer um maior contato com as pessoas da cidade, com ciclistas e com todos aqueles preocupados com a ciclomobilidade. Dentre as informações disponíveis no site, podem-se encontrar itens sobre legislação, história da bicicleta em Curitiba, pesquisas realizadas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), estrutura cicloviária da cidade com mapas, projeto Ciclolazer, dias e horários dos grupos os quais realizam passeios pela cidade (da Secretaria Municipal do Esporte, Lazer e Juventude e também dos grupos de ciclistas), links e aplicativos acerca da bicicleta (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015b).

Outro evento semanal promovido pela Prefeitura é o Pedala Curitiba, o qual ocorre semanalmente às terças-feiras, com concentração a partir das 19h45min e saída às 20h15min, da Praça Garibaldi (Largo da Ordem) e chegada ao mesmo local. As rotas desse evento são alteradas todas as semanas, o percurso tem de 15 a 17 quilômetros, o uso do capacete é obrigatório e a idade mínima é de 15 anos. Nesses passeios a Secretaria Municipal de trânsito (SETRAN) acompanha o grupo em todo o percurso, com uma viatura na frente, uma Kombi ao final da equipe e agentes de trânsito sobre motos identificadas que fazem as orientações, tanto para os motoristas quanto para os ciclistas (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015c).

Em janeiro de 2015 o Prefeito de Curitiba sancionou a Lei nº 14.594, a qual foi denominada de Lei da Bicicleta. De acordo com essa Lei, a bicicleta é constituída como modal de transporte comum e de interesse social na capital do Paraná, e determina que 5% das vias urbanas serão destinadas a construção de ciclovias e ciclofaixas, de forma integrada ao transporte coletivo. Essa Lei só veio a reforçar a política de mobilidade adotada pela atual gestão da prefeitura, incluindo um novo padrão para a construção de ciclovias, incluindo a mão única em cada faixa, no mesmo sentido dos carros; demarcação dos símbolos de bicicleta sobre o asfalto; largura de pelo menos 1,5 metros para o ciclista pedalar com tranquilidade, entre outras ações (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015f).

De acordo com Gatersleben e Haddad (2010), é comum que pessoas as quais não utilizaram uma bicicleta quando foram crianças ou adolescentes, também não o farão quando

adultos, e ainda consideram estranhos aqueles que utilizam. O projeto de educação nas escolas de Curitiba direcionada ao uso da bicicleta é uma ação muito valiosa, visto que possibilita um contato das crianças com este equipamento, tornando-os potenciais usuários quando estiverem na fase adulta.

Nesse sentido, além de campanhas associando o uso da bicicleta à saúde e ao meio-ambiente, é interessante que as distintas mídias sejam utilizadas para promoverem uma visão mais positiva desses usuários junto à sociedade, na tentativa de retirar preconceitos e visões distorcidas dos ciclistas, favorecendo aqueles que já fazem uso, e atraindo aqueles os quais resistem por diversos motivos, precipuamente relacionados a uma visão negativa dessa prática.

Diante dos diversos estudos apontando para os fatores de não adesão ao uso da bicicleta, os quais são classificados como barreiras, pode-se destacar a falta de infraestrutura adequada nos locais de trabalho. De acordo com Austroads (2010), as instituições empregadoras devem ser incentivadas a promover e facilitar o uso da bicicleta para ir ao trabalho, fazendo a instalação de bicicletários seguros, armários e banheiros com chuveiros para os seus funcionários.

Nesse sentido, no dia 25 de setembro de 2015 o Prefeito de Curitiba sancionou a Lei nº 14.723/ 2015, a qual instituiu o selo Empresa Amiga da Bicicleta. Segundo essa lei, as empresas privadas que oferecerem aos seus funcionários e clientes bicicletários integrados com banheiros, armários, chuveiros e vestiários adequados a ciclistas receberão o selo, que é um certificado para identificar as empresas que incentivam o uso da bicicleta. O selo Empresa Amiga da Bicicleta terá a validade de dois anos, podendo ser renovado (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015e).

Reforçando a política de governo de incentivo à ciclomobilidade da atual gestão municipal da capital do Paraná, foi anunciado no dia 18 de setembro de 2015 a implantação na região central da Área Calma – perímetro no qual os veículos motorizados deverão circular a uma velocidade máxima de 40 quilômetros por hora. Após o anúncio da medida e ampla divulgação para a sociedade, em novembro do corrente ano foi dado início à fiscalização, associada a outras medidas, tais como: plantio de árvores, criação de vagas vivas, sinalização turística para pedestres e melhorar no quesito acessibilidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015g).

O Governo do Estado do Paraná assinou o decreto de criação do Programa Paranaense de Mobilidade por bicicleta, chamado de Ciclo Paraná, o qual lançou as diretrizes da Política Estadual de incentivo ao uso da bicicleta enquanto meio de transporte, bem como para o esporte, lazer, educação no trânsito e turismo sustentável. Participaram dos debates, segundo o portal de notícias do Governo, para a criação do Ciclo Paraná a Secretaria Estadual de Meio Ambiente e

Recursos Hídricos, cicloativistas, Universidades, órgãos estaduais e municipais (GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, 2015).

Contando com a participação de órgãos públicos estaduais, a Universidade Federal do Paraná (UFPR) e da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (Cicloiguaçu), o decreto assinado cria o Conselho Paranaense de Ciclomobilidade (Conciclo), cujo objetivo é debater propostas de políticas públicas visando implantar as ações propostas no decreto. Dentre as ações a serem executadas, está a presença de pelo menos uma questão no teste teórico da carteira de motorista referente à legislação de trânsito para bicicletas e ciclistas, o qual é aplicado pelo Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR) (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015d).

Outra ação desenvolvida pelo Governo do Estado enquanto incentivo para a venda e o uso de bicicletas foi a redução da carga tributária de 18% para 12% para bicicletas e peças. Além disso, visando multiplicar as discussões acerca do tema, o decreto prevê a criação de Núcleos de Mobilidade Urbana, com ênfase no uso da bicicleta, no interior das Universidades Estaduais, prevendo o apoio na elaboração de Planos Diretores Cicloviários dos Municípios ou Planos Municipais de apoio ao uso da bicicleta (GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, 2015).

3 METODOLOGIA

Kauark, Manhães e Medeiros (2010) discutem o planejamento e execução de uma pesquisa científica, as quais envolvem três fases de desenvolvimento: decisória, construtiva e redacional. A partir de então, surgem quatro etapas de pesquisa:

- a) escolha do tema e elaboração do projeto de pesquisa – o assunto, a justificativa, formulação do problema, determinação de objetivos, metodologia; b) coleta de material – revisão de literatura (leituras, fichamento de citações, resumos); c) coleta de dados, seleção e organização do material coletado – tabulação de dados, análise e discussão dos resultados, conclusão da análise; d) e redação final e divulgação – formatação (normas ABNT), apresentação (KAUARK, MANHÃES E MEDEIROS, 2010, p. 29).

Diante da crescente utilização da bicicleta como meio de transporte e também para outros fins, a quantidade de pessoas que aderem a essa prática têm aumentado consideravelmente nas grandes cidades, incluindo a capital paranaense Curitiba. Essa pesquisa teve como público-alvo os usuários de bicicleta de Curitiba, residentes ou não nessa cidade, desde que façam o uso de uma bicicleta para qualquer fim na referida cidade. As pessoas responderam um questionário online o qual foi desenvolvido no Software Qualtrics Inc., e além das questões referentes às percepções, elas responderam perguntas relacionadas ao perfil, tais como idade, sexo, nível de escolaridade, estado civil, quantidade de filhos, entre outros atributos.

3.1 INSTRUMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa, do ponto de vista da forma de abordagem do problema, se caracteriza como quantitativa, visto que leva em consideração o que pode ser quantificável, ao passo que traduz em números informações e opiniões com o intuito de classificá-las e analisá-las. Além disso, ela é descritiva, pois objetiva descrever os elementos essenciais de determinada população ou fenômeno, ou o estabelecimento de ligações entre variáveis (KAUARK, MANHÃES e MEDEIROS, 2010).

Fonseca (2002) e UAB/UFRGS (2009) reforçam o exposto ao destacar que, quanto à natureza, essa pesquisa se caracteriza como quantitativa, pois ela está centrada na objetividade, os seus resultados podem ser quantificados, os quais são recolhidos com a ajuda de material padronizado e neutro. Pode-se caracterizar o estudo como descritivo, visto que não se pretende interferir na realidade, mas somente descrevê-la, revelá-la como ela é, exigindo do investigador uma série de informações sobre o objeto pesquisado, podendo apresentar-se como estudo de caso, análise documental e pesquisa ex-post-facto.

A população escolhida para esse estudo foi os indivíduos que conhecem e utilizam uma bicicleta na cidade de Curitiba, residentes ou não nessa capital, apenas com a condição de que fizessem o uso de uma bicicleta na capital do Paraná. A técnica de amostragem foi a não probabilística por conveniência. O perfil da amostra foi composto predominantemente por pessoas que utilizam a bicicleta no dia-a-dia.

Como coleta de dados, foi realizado um levantamento, inicialmente por meio da aplicação de questionários como pré-teste com 52 pessoas, os quais foram distribuídos via internet através das postagens do link do inventário em grupos de ciclistas, professores de Educação Física e demais grupos os quais colaboraram com a pesquisa, tanto do Facebook quanto do aplicativo Whatsapp. Em seguida, foi realizada a análise descritiva sobre essas respostas. Após isso, a distribuição dos questionários continuou até que a amostragem de 320 respostas válidas fosse alcançada, apesar de terem sido coletadas 389.

Como afirmam Fiorentini e Lorenzato (2012, p. 106), o método de levantamento “procura abranger um grande número de sujeitos, mediante aplicação de questionários a um grupo menor de sujeitos, definido por amostragem”. Ainda de acordo com estes autores, apesar de esse método fornecer apenas uma visão estática de um objeto de estudo, ele é útil ao passo que possibilita o fornecimento de uma visão geral de um problema de estudo.

A divulgação nas ruas ocorreu por meio da entrega de um panfleto a ciclistas da cidade de Curitiba enquanto o pesquisador os encontrava em seu deslocamento diário para a Universidade Tecnológica Federal do Paraná, para o seu trabalho e seu retorno para casa. Este

panfleto contou com uma breve explicação do estudo, juntamente com um QR-CODE, o link e a página do pesquisador no facebook na qual também seria possível encontrar o endereço do inventário para respondê-lo.

Foram realizadas visitas aos parques Barigui, Bacacheri, São Lourenço, Tingui e Passeio Público, as Universidades Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), Universidade Federal do Paraná (UFPR), UniBrasil, Universidade Tuiuti do Paraná, Universidade Positivo e demais instituições que demonstrarem interesse pela pesquisa para a entrega do questionário impresso ou do papel explicativo supracitado, caso a pessoa não aceitasse responder no momento.

Outra ação realizada foi a colocação de cartazes em academias de musculação da cidade, nas Universidades e outras empresas que optaram pelo apoio à pesquisa, contendo uma explanação breve do estudo, o link do questionário, o QR-CODE e a página do pesquisador no facebook na qual poderia ser encontrado o link do inventário.

O questionário foi elaborado através do software de pesquisa online Qualtrics, o qual foi fundado em 2002 por Ryan Smith e é composto por questões para levantamento do perfil dos indivíduos pesquisados, por blocos de questões utilizados no estudo de Maciel e Freitas (2014) e por questões relativas às percepções em relação às políticas públicas embasadas na Dissertação de Mestrado de Guerreiro (2014).

Inicialmente foi colocada uma apresentação com o nome do pesquisador, o objetivo da pesquisa, o vínculo institucional e o tempo aproximado para respondê-la. Em seguida, o entrevistado foi questionado se utilizava uma bicicleta. Caso a resposta fosse não, o indivíduo não participaria do estudo. Caso fosse sim, ele seria direcionado para os blocos de questões.

Cada um dos seis blocos de questões abordou um tema o qual esteve intimamente relacionado com o propósito desta pesquisa. O primeiro bloco contou com 14 questões relativas à segurança e risco diante da utilização da bicicleta. O segundo bloco teve 10 questões acerca da utilização da bicicleta no cotidiano. O bloco três tratou de fatores sociais e culturais contando com quatro questões. O bloco quatro trouxe sete sentenças que se referem às políticas públicas relacionadas ao uso da bicicleta. Com quatro sentenças o quinto bloco considerou aspectos relativos à circulação/integração enquanto usuário de bicicleta.

Cada respondente informou o grau de concordância em relação a cada questão presente nos 5 blocos de perguntas por meio de uma escala Likert de 5 pontos com os seguintes valores extremos: 1 (Discordo Totalmente) e 5 (Concordo Totalmente). Esses cinco blocos apontados acima utilizaram a escala detalhada no quadro 3:

Discordo totalmente	Discordo	Mais ou menos – não sei dizer – tenho dúvida	Concordo	Concordo totalmente
---------------------	----------	----------------------------------------------	----------	---------------------

Quadro 3 - Escala Likert
 FONTE: PESQUISA (2016)

O bloco seis abordou especificamente as políticas públicas para a utilização da bicicleta em Curitiba com 10 sentenças, porém com os valores extremos 1 (Muito Insuficiente) e 5 (Muito Suficiente), conforme o quadro 4.

Muito insuficiente	Insuficiente	Mais ou menos – não sei dizer – tenho dúvida	Suficiente	Muito suficiente
--------------------	--------------	----------------------------------------------	------------	------------------

Quadro 4 - Escala Likert
 FONTE: PESQUISA (2016)

Após esses blocos, o respondente foi questionado sobre as finalidades que o movem para utilizar uma bicicleta, há quanto tempo faz uso desse equipamento e qual ou quais meios de transporte utiliza para percorrer o trajeto diário habitual.

Em seguida, cada participante respondeu a perguntas referentes ao perfil, tais como: idade, sexo, salário, nível de escolaridade, estado civil, quantidade de filhos, cidade onde mora e se utiliza uma bicicleta em Curitiba, bem como um espaço aberto para a inserção de comentários caso o respondente julgasse necessário.

A fim de analisar as respostas obtidas num espaço aberto no questionário para comentários, posto da seguinte forma: “escreva outras sugestões em relação às políticas públicas para ciclistas que você considera importantes”, foi desenvolvida a análise de conteúdo que, de acordo com Vergara (2005, p. 15), “é considerada uma técnica para o tratamento de dados que visa identificar o que está sendo dito a respeito de determinado tema”.

Com base nessa autora, definiu-se a grade mista, na qual foram definidas como unidades de análise as seguintes expressões: ciclovias e ciclofaixas; educação para o trânsito; incentivo ao uso da bicicleta; segurança; incentivo fiscal; melhorias; punições; paraciclos nos terminais de ônibus; respeito às leis de trânsito; bicicletários; Prefeitura: ouvir os usuários; aluguel de bicicletas; divulgação; fiscalização; aplicativo para ciclista; integração com o transporte público; e cadastro de ciclistas. Após a leitura prévia sobre as sugestões descritas pelos respondentes e da definição das expressões supracitadas como unidades de análise, as respostas foram exportadas do software online Qualtrics, no qual o questionário foi estabelecido, para o Excel, então cada resposta foi relida e enquadrada em uma das unidades de análise definidas. A separação foi feita por cores e ao final foram indicadas as quantidades.

Após o tratamento estatístico descritivo dos dados coletados, bem como da análise de conteúdo sobre outros comentários que os participantes da pesquisa fizeram num campo aberto,

e posterior finalização do trabalho, será realizada ampla divulgação dos resultados da pesquisa junto às pessoas e instituições participantes, bem como aos colaboradores, por meio da publicação destes nos grupos participantes do facebook, whatsapp e demais locais físicos.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Foram utilizados dois trabalhos para a elaboração do questionário: o primeiro foi o de Maciel e Freitas (2014) e o segundo foi a Dissertação de Mestrado de Guerreiro (2014). Então, este foi distribuído no período de janeiro a março de 2016, primeiramente alcançando 52 respostas para análise prévia dos resultados e, na sequência, obtendo 389 respostas, das quais 320 foram consideradas válidas. Foi utilizado o software para tratamento estatístico PSPP para a composição dos dados da amostra em frequências.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

A tabela 1 demonstra que a maior parte da amostra é composta por homens (64,06%). O estudo realizado por Maciel e Freitas (2014) também encontrou em sua amostra a maioria como sendo homens (77,5%), assim como a pesquisa desenvolvida por Guerreiro (2014) a qual constatou 76% das pessoas que utilizam bicicleta do sexo masculino e também o estudo de Biedermann e Bellei (2013), segundo o qual 56% dos entrevistados foram homens.

Ainda sobre a tabela 1, registrou-se que a maioria dos indivíduos pesquisados possui idade até 33 anos (60,94%). Biedermann e Bellei (2013) encontraram que 82% da amostra tinha entre 20 e 39 anos de idade. Já o trabalho de Guerreiro (2014) revelou que 58% dos entrevistados possuíam idades entre 26 e 45 anos, com uma média de 36 anos.

Tabela 1 - Gênero e Faixa etária

Classificação	n= 320		
	Frequência	%	% Acumulada
GÊNERO			
Masculino	205	64,06%	64,06%
Feminino	115	35,94%	100,00%
FAIXA ETÁRIA			
13 a 19 anos	20	6,25%	6,25%
20 a 26 anos	84	26,26%	32,50%
27 a 33 anos	91	28,45%	60,94%
34 a 40 anos	71	22,20%	83,13%
41 a 47 anos	32	10,00%	93,13%
48 a 54 anos	16	5,00%	98,13%
55 a 61 anos	6	1,87%	100,00%

FONTE: PESQUISA (2016)

Em relação à quantidade de filhos, a maioria dos respondentes não possui nenhum (62,19%), seguido pelos respondentes que possuem 1 (18,44%), os quais ambos os grupos representam 80,63% do total da amostra. Maciel e Freitas (2014) constataram que 51,3% da amostra não possuíam filhos menores de 14 anos e 48,7% sim.

Tabela 2 - Quantidade de filhos

Classificação	n = 320		
	Frequência	%	% Acumulada
Nenhum	199	62,19%	62,19%
1	59	18,44%	80,63%
2	48	15,00%	95,63%
3 ou mais	14	4,38%	100,00%

FONTE: PESQUISA (2016)

No que concerne ao estado civil, 50,63% da amostra estão solteiros, seguidos dos casados (42,50%). A menor parcela corresponde aos divorciados (6,88%).

Tabela 3 - Estado civil

Classificação	n = 320		
	Frequência	%	% Acumulada
Solteiro	162	50,63%	50,63%
Casado	136	42,50%	93,13%
Divorciado, desquitado ou separado judicialmente	22	6,88%	100,00%

FONTE: PESQUISA (2016)

A tabela 4 evidencia que a maioria dos indivíduos pesquisados possui Pós-Graduação (39,69%), e logo a seguir (27,19%) estão aqueles os quais possuem Ensino Superior Incompleto. Na realidade de Portugal, Guerreiro (2014) revelou que nas faixas etárias entre 14 e 25 anos e entre 26 e 35 anos, a maioria dos entrevistados concluíram o Ensino Superior com 47,5% e 38,8%, respectivamente. Já nas faixas etárias entre 36 e 45 anos de idade e mais de 45, a maioria cursou até o Ensino Médio, com 40,1% e 60,8%, respectivamente.

No tocante à faixa salarial, a amostra caracteriza-se com predominância para a faixa salarial de R\$1.576,00 a R\$2.364,00 com 19,38%. Em seguida, 14,37% dos respondentes possuem a faixa salarial entre R\$2.365,00 e R\$3.152,00. Vale destacar que 13,44% da amostra não recebe salário. Biedermann e Bellei (2013) constataram que 39% dos entrevistados recebiam vencimentos de R\$1.400,00 a R\$3.000,00.

Tabela 4 - Escolaridade e Faixa Salarial

Classificação	n = 320		
	Frequência	%	% Acumulada
ESCOLARIDADE			
Ensino Fundamental Completo	2	0,63	0,63
Ensino Médio Incompleto	8	2,50	3,13
Ensino Médio Completo	22	6,88	10,00
Ensino Superior Incompleto	87	27,19	37,19
Ensino Superior Completo	74	23,13	60,31
Pós-Graduação	127	39,69	100,00
FAIXA SALARIAL			
Até R\$788,00	29	9,06%	9,06%
De R\$1.576,00 a R\$2.364,00	62	19,38%	28,44%
De R\$2.365,00 a R\$3.152,00	46	14,37%	42,81%
De R\$3.153,00 a R\$3.940,00	38	11,88%	54,69%

Classificação	n =320		
	Frequência	%	% Acumulada
De R\$3.941,00 a R\$4.728,00	34	10,63%	65,31%
De R\$4.729,00 a R\$7.880,00	36	11,25%	76,56%
De R\$7.881,00 a R\$11.820,00	20	6,25%	82,81%
Acima de R\$11.821,00	12	3,75%	86,56%
Não recebe salário	43	13,44%	100,0%

FONTE: PESQUISA (2016)

A amostra caracteriza-se por ciclistas com predominância para o tempo de uso de mais de 10 anos (28,75%), seguida por aqueles que utilizam entre 1 e 3 anos (27,50%). Ao levantar essa informação na realidade de Portugal, Guerreiro (2014) também encontrou em sua pesquisa que a grande maioria utiliza uma bicicleta há mais de 10 anos (51,57%), seguido daqueles que usam entre 1 e 3 anos (15,47%).

Tabela 5 - Tempo de uso de bicicleta

Classificação	Frequência	n = 320	
		%	% Acumulada
Há menos de 1 ano	48	15,00%	15,00%
De 1 a 3 anos	88	27,50%	42,50%
De 3 a 5 anos	59	18,44%	60,94%
De 5 a 10 anos	33	10,31%	71,25%
Mais de 10 anos	92	28,75%	100,0%

FONTE: PESQUISA (2016)

Quanto aos motivos para o uso da bicicleta, os quais estão expostos na tabela 6, há uma predominância para “como meio de transporte para o dia-a-dia” (35,09%), seguido do item “passeio nos fins de semana”(27,92%). O estudo de Maciel e Freitas (2014) se aproxima dessa pesquisa, pois demonstrou que 98% da amostra estudada utilizava a bicicleta para ir ao trabalho e 35% para o lazer. Por outro lado, Biedermann e Bellei (2013) registraram que a maioria das pessoas utilizava a bicicleta em Pato Branco (PR) para esporte/lazer (73%) e a investigação de Guerreiro (2014) revelou que 42,3% dos respondentes nunca utiliza a bicicleta para se locomover de casa para o trabalho e/ou estudo e que a maioria utiliza para lazer/recreação aos fins de semana.

Tabela 6 - Motivos para o uso da bicicleta

Classificação	n = 320		
	Opções selecionadas = 684		
	Frequência	%	% Acumulada
Como meio de transporte para o dia-a-dia	240	35,09%	35,09%
Passeio nos fins de semana	191	27,92%	63,01%
Para participar de competições	58	8,48%	71,49%
Para fazer trilhas	76	11,12%	82,61%
Para ciclismo de estrada	66	9,65%	92,26%
Para Triathlon	28	4,09%	96,35%
Para outros fins	25	3,65%	100,00%

FONTE: PESQUISA (2016)

Na tabela 7 são apresentados os meios de transporte indicados pelos entrevistados os quais são utilizados no seu dia-a-dia. A maior porção apontada, ainda que as pessoas pudessem indicar mais de uma opção, foi a bicicleta com 36,02%, ficando o automóvel em segundo lugar com 25,21% e a opção ônibus com 16,98%. Em contrapartida, Guerreiro (2014) revelou em sua pesquisa que a maioria das pessoas que responderam o questionário como utilizadores de bicicleta utilizava o automóvel (33,55%) como meio de transporte para percorrer o percurso diário habitual, seguido pela bicicleta (22,26%) e a pé (17,79%).

Tabela 7 - Meios de transporte (trajeto diário)

Classificação	n = 320		
	Opções selecionadas = 583		
	Frequência	%	% Acumulada
Automóvel	147	25,21%	25,21%
Moto	23	3,95%	29,16%
Ônibus	99	16,98%	46,14%
A pé	90	15,44%	61,58%
Bicicleta	210	36,02%	97,60%
Transporte da empresa na qual trabalha	4	0,69%	98,29%
Táxi	10	1,71%	100,00%
Outros	0	0,00%	100,00%

FONTE: PESQUISA (2016)

O perfil da amostra evidenciou a predominância de homens (64,06%), bem como que 83,13% dos participantes possuem idade até 40 anos, 62,19% não possuem filhos, 50,63% são solteiros, 39,69% são pós-graduados, 28,44% se enquadram na faixa salarial de até R\$2.364,00, 42,50% possuem até 3 anos de tempo de uso de bicicleta, 35,09% utilizam a bicicleta enquanto meio de transporte para o dia-a-dia como motivo para o uso desse modal e 32,02% fazem uso da bicicleta como meio de transporte em seu trajeto diário.

4.2 PERCEPÇÕES DOS CICLISTAS

Os itens a seguir e as suas respectivas tabelas, sendo a 8, 9, 10, 11 e 12, retratam as percepções dos entrevistados diante da Integridade Física e Patrimônio, Veículo e Cotidiano, Fatores Sociais e Culturais, Políticas Públicas/ Empresas e Circulação/ integração, as quais foram embasadas no estudo de Maciel e Freitas (2014). Em seguida, a tabela 13, a qual foi elaborada com base na Dissertação de Guerreiro (2014), trará os resultados da percepção dos ciclistas relativos à Ciclomobilidade em Curitiba, mais especificamente às políticas públicas para a utilização da bicicleta na capital paranaense.

4.2.1 Integridade Física e Patrimônio (Segurança e Riscos)

Os dados expostos na tabela 8 revelaram que as pessoas consideram muito os itens de segurança em relação ao uso da bicicleta, ao passo que a grande maioria dos entrevistados concorda totalmente que é importante poder estacionar a bicicleta com segurança, ruas com buracos e detritos são perigosas, é importante ter faixas reservadas para bicicletas, os cruzamentos poderiam ser menos perigosos, é relevante usar equipamentos de proteção, os motoristas de automóveis deveriam ser mais cuidadosos com os ciclistas e que a sinalização viária em boas condições os tranquiliza. Vale destacar ainda que a maioria dos respondentes concorda que pedalar à noite é arriscado, motos são piores que os carros no trânsito e que veículos grandes tornam a viagem perigosa.

A pesquisa de Maciel e Freitas (2014) demonstrou que 95% dos respondentes consideraram importante estacionar a bicicleta com segurança, 73% julgaram perigoso pedalar à noite, 75% se preocupam em pedalar nos horários de pico junto com o tráfego e 95%

consideraram perigosas ruas com buracos e detritos. Além disso, a utilização de equipamentos de segurança é aceita por 55% dos respondentes.

Tabela 8 - Integridade Física e Patrimônio (Segurança e Riscos)

	n = 320	
	Média	Desvio Padrão
Q1 É importante poder estacionar a bicicleta com segurança	4,79	0,48
Q2 Pedalar à noite é arriscado	3,59	1,06
Q3 Fico tranquilo em pedalar nos horários de pico junto com o tráfego	2,19	1,19
Q4 Ruas com buracos e detritos são perigosas	4,42	0,78
Q5 Costumo andar na contramão e considero isso seguro	2,00	1,14
Q6 É importante ter faixas reservadas para bicicletas (separadas ou não do trânsito)	4,62	0,69
Q7 Quando penso em segurança, tanto faz pedalar na ciclovia ou na ciclofaixa, pra mim é a mesma coisa	2,73	1,18
Q8 Quando pedalo nas calçadas, me sinto seguro	2,74	1,19
Q9 Bem que os cruzamentos poderiam ser menos perigosos	4,32	0,78
Q10 Considero importante usar equipamento de proteção para pedalar, tais como capacete, luvas, etc.	4,27	1,03
Q11 Motoristas de automóveis deveriam ser mais educados com os ciclistas.	4,62	0,60
Q12 Motos são piores do que os carros no trânsito	3,37	1,11
Q13 Veículos grandes no trânsito tornam a viagem perigosa	3,77	1,03
Q14 Sinalização viária me ajuda muito. Fico mais tranquilo quando está em boas condições	4,21	0,82

FONTE: PESQUISA (2016)

Observação: Foi utilizada escala Likert de 1 a 5 (discordo totalmente a concordo totalmente).

Os resultados expostos acima revelam que a maioria dos respondentes dessa pesquisa considera muito importante o quesito segurança para pedalar, demonstrando ainda que eles consideram pouco importantes pedalar na contramão, em ciclovias ou ciclofaixas e que pedalar nas calçadas os deixa mais seguro. Ao responderem que concordam totalmente com o item É importante estacionar a bicicleta com segurança, fica claro que no contexto brasileiro, objeto

dessa pesquisa, as pessoas não se sentem seguras para deixar a bicicleta em locais ou mesmo estacionamentos pouco seguros.

Frente à análise de conteúdo exposta mais adiante no corpo desse trabalho, constatou-se que 4 participantes destacaram a falta de segurança nos paraciclos nos terminais de ônibus, o que inibe ou reduz consideravelmente as chances de as pessoas utilizarem esses espaços disponibilizados pela Prefeitura. Segundo um dos comentários, os paraciclos deveriam ter sido inseridos dentro dos terminais.

Além disso, a maioria concordou totalmente que é importante ter faixas reservadas para bicicletas, resultado que foi reforçado nas sugestões dos respondentes em relação às políticas públicas para ciclistas, pois a unidade de análise **ciclovias e ciclofaixas** foi a que concentrou o maior número de respostas. As pessoas citaram a insuficiência de faixas reservadas para ciclistas junto ou não das vias, a necessidade de continuidade daquelas já existentes e a falta de segurança nesses espaços.

4.2.2 Veículo e Cotidiano

Ficou evidente na tabela 9 que os indivíduos entrevistados concordam que usar a bicicleta para se locomover é confortável, que facilidades para se locomover e guardar a bicicleta são fundamentais quando se tem que fazer compras, é arriscado e desconfortável pedalar na chuva, gostaria de se sentir mais seguro para levar crianças na bicicleta e que interrupções e paradas nos caminhos são ruins para os ciclistas.

Grande parte considera indiferente que dias quentes ou frios atrapalham para pedalar, o desequilíbrio causado por sacolas, pacotes ou caronas na bicicleta e que esse modal permite fazer tudo o que necessita. Maciel e Freitas (2014) encontraram resultados parecidos ao revelarem que 57,5% dos entrevistados consideraram a bicicleta confortável e a facilidade de locomoção e estacionamento da bicicleta foram considerados relevantes quando o objetivo é fazer compras. Além disso, ambos os estudos encontraram que a maioria considerou que pedalar na chuva e em dias quentes ou frios são dificuldades a serem enfrentadas.

Tabela 9 - Veículo e Cotidiano

	n = 320	
	Média	Desvio Padrão
Q15 Usar a bicicleta para me locomover é confortável	4,12	0,80
Q16 Facilidades para me locomover e guardar a bicicleta são importantes quando tenho de fazer compras	4,38	0,86
Q17 Dias quentes ou frios me atrapalham muito para pedalar	2,61	1,10
Q18 É arriscado e desconfortável pedalar na chuva	3,83	0,99
Q19 Gostaria de me sentir mais seguro para levar crianças na bicicleta	3,99	0,92
Q20 Na bicicleta, sacolas, pacotes, ou carona me desequilibram	3,10	1,14
Q21 Usar a bicicleta para trabalhar me impede de levar todas as coisas que necessito	2,36	1,16
Q22 Pedalar mais do que meia hora é muito para mim	1,64	0,98
Q23 Interrupções e paradas nos caminhos são ruins para os ciclistas	3,59	1,13
Q24 Bicicleta é um veículo que me permite fazer tudo que necessito	3,33	1,13

FONTE: PESQUISA (2016)

Observação: Foi utilizada escala Likert de 1 a 5 (discordo totalmente a concordo totalmente).

O fato de os entrevistados terem considerado que dias quentes ou frios são indiferentes para pedalar pode revelar que as variações de temperatura e tempo na cidade de Curitiba não são um empecilho para o uso da bicicleta. Outro dado é que a maioria discorda totalmente que pedalar mais do que meia hora é muito, portanto, muitas atividades diárias as quais exigem um deslocamento cujo tempo seja inferior a meia hora podem ser realizadas de bicicleta.

O fato de as pessoas concordarem que a bicicleta é confortável e que facilidade para se locomover são importantes, reforça a ideia de que para se andar de bicicleta é necessário o mínimo de condições favoráveis, incluindo ainda temperaturas agradáveis, tempo sem chuva e a menor quantidade possível de paradas e interrupções nos deslocamentos.

4.2.3 Fatores Sociais e Culturais

Na tabela 10, na qual são considerados itens fundamentais associados a fatores sociais e culturais, ficou evidente que o respeito aos ciclistas poderia melhorar e que as pessoas deveriam usar mais a bicicleta porque não polui o ambiente. Deve-se destacar que a maioria concorda que os condutores de carros tem prioridade e são mais respeitados. No quesito imagem dos usuários de bicicleta, a maioria discordou ou não soube dizer se estes possuem uma imagem ruim. Maciel e Freitas (2014) encontraram respostas no mesmo sentido, inclusive quanto à imagem dos ciclistas perante a sociedade.

Tabela 10 - Fatores Sociais e Culturais

	n = 320	
	Média	Desvio Padrão
Q25 Como ciclista, gostaria de ser respeitado	4,76	0,44
Q26 Deveriam usar mais a bicicleta porque não polui o ambiente	4,63	0,63
Q27 Usuários de bicicleta tem uma imagem ruim	2,49	1,02
Q28 Quem tem carro tem prioridade e é mais respeitado. Isso deveria mudar	4,31	0,85

FONTE: PESQUISA (2016)

Observação: Foi utilizada escala Likert de 1 a 5 (discordo totalmente a concordo totalmente).

O respeito aos ciclistas no trânsito é fundamental e os adeptos desse modal no contexto urbano concordam totalmente que esse aspecto em Curitiba, cidade alvo dessa pesquisa, deveria mudar. Isso também foi destacado nos comentários analisados no item 4.2.7, ao passo que a unidade de análise **educação para o trânsito** foi a segunda em número de comentários agrupados.

O respeito aos ciclistas pode ser objeto de reflexão e debate já no interior das escolas, espaços nos quais professores, alunos e os demais atores escolares estudarão as leis de trânsito, principalmente aquelas relativas aos ciclistas, discutirão possibilidades, apontarão falhas no sistema em suas cidades e proporão soluções ao poder público. A criação e manutenção de uma cultura de respeito mútuo no trânsito envolvendo ciclistas, motoristas e pedestres requer a participação de todos, mediada e reforçada pelo poder público.

4.2.4 Políticas Públicas/ Empresas

Ao se observar os resultados referentes às políticas públicas/ empresa na tabela 11 é inegável que toda a amostra considerou que o governo local deveria dar mais atenção aos ciclistas e incentivar o ciclismo seguro, bem como comentar as facilidades do ciclismo pelas rádios, jornais e televisão, além de disponibilizar mapas, rotas e informativos sobre ciclismo na cidade. Vale destacar ainda que todos concordam totalmente que, ao se utilizar uma bicicleta para ir ao trabalho, é importante ter onde guardar a bicicleta no local de trabalho e sentem-se a vontade para contar aos seus pares que utilizam uma bicicleta como meio de transporte para o trabalho. A maioria concorda em relação à importância de se poder tomar banho quando chegado suado para trabalhar. Assim como nas dimensões acima, esses achados também coincidiram com os resultados de Freitas e Maciel (2014), ao apontarem, entre outros aspectos, que todos consideram importante ter onde guardar a bicicleta no local de trabalho e 80% considerou relevante a possibilidade de tomar banho ao chegar ao local de trabalho.

Tabela 11 - Políticas Públicas/ Empresas

	n = 320	
	Média	Desvio Padrão
Q29 O governo local deveria dar mais atenção aos ciclistas e incentivar o ciclismo seguro	4,67	0,57
Q30 As rádios, jornais e TV deveriam comentar as facilidades do ciclismo	4,60	0,53
Q31 Seria útil ter mapas, rotas e informativos sobre ciclismo na cidade	4,62	0,58
Q32 Outros veículos deveriam respeitar as faixas reservadas para ciclistas	4,78	0,53
Q33 É importante ter onde guardar a bicicleta no local de trabalho	4,82	0,38
Q34 Sinto-me a vontade em contar para colegas que vou de bicicleta para o trabalho	4,61	0,67
Q35 É importante poder tomar banho quando chego suado para trabalhar	4,30	0,93

FONTE: PESQUISA (2016)

Observação: Foi utilizada escala Likert de 1 a 5 (discordo totalmente a concordo totalmente).

Ficou evidente que o poder público, a partir dos resultados acima, deveria dar mais atenção aos ciclistas, promovendo ações de incentivo ao uso da bicicleta de forma segura,

comentando sobre as facilidades desse modal, disponibilizando mapas e informativos e ainda ressaltando a importância de outros veículos respeitarem as faixas reservadas para ciclistas. Ter onde guardar a bicicleta no local de trabalho e, além disso, poder tomar banho nesse local são elementos de grande relevância nesse contexto.

Nesse mesmo sentido, dentre os comentários no item 4.2.7 relativos às sugestões dos participantes em relação às políticas públicas, merece destaque a unidade de análise **Prefeitura: ouvir os usuários**, visto que as pessoas destacaram que a Prefeitura de Curitiba deveria ouvir mais os usuários antes de desenvolver ações direcionadas para a ciclomobilidade. Tal argumento está baseado no fato de muitas ações não serem condizentes com a realidade brasileira, a qual ainda carece de muita segurança pública a fim de promover a efetiva participação da população.

4.2.5 Circulação/ Integração

Na tabela 12 os dados revelam que a maioria dos entrevistados concorda totalmente que é importante ter acesso a vários lugares da cidade com uma bicicleta e que a presença de bicicletários no centro da cidade com banheiros, estacionamento, praça de alimentação, oficina e outros serviços seriam uma boa ideia. A maioria concorda que embarcar com a bicicleta no ônibus junto consigo é interessante, bem como estacioná-la com segurança e facilidade nos terminais e pegar ônibus ou trem seria importante. A pesquisa de Maciel e Freitas (2014) revelou que os respondentes consideraram importante a existência de bicicletários multifuncionais e a integração bicicleta-ônibus.

Tabela 12 - Circulação/ Integração

	n = 320	
	Média	Desvio Padrão
Q36 É importante essa ideia de embarcar minha bicicleta no ônibus junto comigo	3,86	1,10
Q37 Estacionar minha bicicleta com segurança e facilidade nos terminais e pegar um ônibus ou trem seria importante	4,44	0,81
Q38 Seria importante ter acesso a vários lugares da cidade com minha bicicleta	4,72	0,47
Q39 Bicicletários no centro da cidade com banheiros, estacionamento, praça de alimentação, oficina e outros serviços seriam uma boa ideia	4,60	0,65

FONTE: PESQUISA (2016)

Observação: Foi utilizada escala Likert de 1 a 5 (discordo totalmente a concordo totalmente).

Percebe-se que os participantes da pesquisa consideraram indiferente a possibilidade de embarcar a própria bicicleta no ônibus. Tal constatação deve ser considerada pelos gestores públicos ligados a ciclomobilidade, a fim de não desenvolverem ações imediatas nesse sentido, ou trabalhar essa ideia juntos aos usuários de forma gradativa para alcançar uma boa adesão.

O acesso a vários lugares com a bicicleta e a presença de bicicletários seguros (algo novamente reforçado como importante no contexto da ciclomobilidade) são itens que as pessoas concordam totalmente que são fundamentais para a promoção da circulação/ integração entre meios de transporte no meio urbano, especificamente em Curitiba.

Assim como apontado acima e também na análise de conteúdo logo adiante, a melhoria no quesito segurança tanto nas vias próprias para ciclistas, quanto nos paraciclos e demais estacionamentos para bicicletas são itens que merecem atenção do poder público para a real promoção da ciclomobilidade.

4.2.6 Ciclomobilidade em Curitiba

Ao serem questionados sobre as políticas públicas para a utilização da bicicleta em Curitiba, os indivíduos entrevistados foram incisivos ao considerarem todos os aspectos apontados no questionário como insuficientes, fato esse observável na tabela 13.

Tabela 13 - Políticas Públicas para a utilização da bicicleta em Curitiba

	n = 320	
	Média	Desvio Padrão
Q40 Segurança nas vias públicas	2,10	0,92
Q41 Construção de ciclovias e ciclofaixas	2,15	0,92
Q42 Sinalização	2,40	0,99
Q43 Incentivo	2,31	0,99
Q44 Estrutura própria para ciclistas nos estabelecimentos públicos	1,93	0,92
Q45 Reestruturação viária das vias públicas	2,10	0,90
Q46 Presença de bicicletários seguros	1,83	0,96
Q47 Ações de educação e sensibilização para condutores de veículos motorizados	1,98	0,99
Q48 Prevenção de roubos de bicicletas	1,68	0,98
Q49 Articulação com os transportes públicos (permissão do transporte de bicicletas)	1,70	0,95

FONTE: PESQUISA (2016)

Observação: Foi utilizada escala Likert de 1 a 5 (discordo totalmente a concordo totalmente).

Os itens que merecem destaque por terem sido considerados como mais insuficientes são: prevenção de roubos de bicicletas, articulação com os transportes públicos e presença de bicicletários seguros. Mais uma vez o quesito segurança é destacado nas respostas dos participantes, algo que só enfatiza a necessidade de políticas públicas efetivas capazes de mudar esse quadro.

4.2.7 Sugestões em relação às políticas públicas para ciclistas

A análise de conteúdo levou em consideração os comentários dos respondentes da pesquisa em um campo disponível no questionário para respostas abertas e dissertativas, o qual trazia a seguinte orientação: “Escreva outras sugestões em relação às políticas públicas para ciclistas que você considera importantes.”

Foram encontrados 92 comentários, cujas colocações diante da análise de conteúdo resultaram em 17 unidades de análise, conforme segue: **ciclovias e ciclofaixas (18 comentários); educação para o trânsito (16); incentivo ao uso da bicicleta (11); segurança (10); incentivo fiscal (7); melhorias (7); punições (4); paraciclos nos terminais de ônibus (4); respeito às leis de trânsito (3); bicicletários (2); Prefeitura: ouvir os usuários (2); aluguel de bicicletas (2); divulgação (2); fiscalização (1); aplicativo para ciclista (1); integração com o transporte público (1); e cadastro de ciclistas (1).**

A unidade **ciclovias e ciclofaixas** incluiu todos os comentários que abordaram de alguma forma esse aspecto, chegando-se a 18 respostas, as quais citaram a insuficiência de ciclovias e ciclofaixas na cidade de Curitiba, conforme comentário a seguir: *“Ciclofaixas insuficientes, deveriam haver mais percorrendo toda a cidade, afinal tem ciclistas em todos os lugares”*. Outros respondentes acrescentaram: *“Deveriam continuar com a implementação das ciclofaixas, prolongando as que já existem e instalando outras”*; *“Dar continuidade às ciclofaixas já existentes”*.

Ao defender a ampliação da rede de ciclofaixas, uma participante abordou a insegurança que sente ao pedalar nas calçadas da cidade, diante do risco iminente de roubo: *“Falta ampliar a rede de ciclofaixas nas principais vias da cidade, pois me sinto insegura em andar nas calçadas diante do risco de roubo”*. Optou-se por enquadrar o comentário acima nessa unidade para destacar tal aspecto elementar quando as pessoas pensam na possibilidade de utilizar uma bicicleta na cidade.

Observou-se que existem opiniões as quais defendem o redimensionamento das ciclovias e ciclofaixas: *“Redimensionar ciclovias e ciclofaixas mal projetadas e ao mesmo tempo manter o espaço para os pedestres. Enfim, melhorar a infraestrutura e sinalização”*, e outras pessoas acreditam que o compartilhamento das calçadas deve ser repensado: *“Acabar em definitivo com as calçadas compartilhadas. São ruins para pedestres, ruins para ciclistas, ruins para os moradores em frente, ruins para o comércio em frente, ruins para entrada e saída de veículos das edificações em frente e muito ruins nos cruzamentos”*. Outra pessoa acrescenta: *“Ensinar ciclistas a não andar na calçada.”*

Além disso, outro participante enfatiza o não uso de equipamentos de segurança, o que tem levado, segundo ele, os ciclistas a utilizarem as vias dos carros: *“Também quanto aos pedestres, ciclofaixa, não é lugar de prática de corrida ou caminhada, principalmente à noite, onde os que insistem em utiliza-la não usam equipamentos de segurança, tais como camisetas com faixas reflexivas ou roupas claras e o mais agravante a utilizarem na contra mão. ‘Carrinheiros’, que recolhem recicláveis as utiliza como rota, principalmente na contra mão. Estes dois itens acabam fazendo com que utilizemos a faixa dos carros e gerando insatisfação dos motoristas que gritam ‘P*#ra já tem a faixa exclusiva e ainda quer utilizar o restante!’”*.

De acordo com um integrante da amostra, as ciclofaixas existentes na capital paranaense tem qualidade, todavia elas são muito limitadas: *“A ciclofaixa em Curitiba é muito boa, mas muito limitada (...)”*. Ele aponta que *“deveria abranger mais bairros como integrar melhor região metropolitana a exemplo acesso a pinhais que tem ciclovia, mas é muito ruim acesso e manutenção.”* No mesmo sentido, outro participante destaca a cobrança junto aos municípios que integram a Rede Metropolitana de Curitiba (RMC), a qual inclui 29 municípios, para a inclusão de ciclovias as quais permitam que pessoas dessas localidades venham até a capital do Paraná de bicicleta: *“Cobrança junto às prefeituras da r.m.c. para a inclusão de ciclovias que liguem a Curitiba a região metropolitana.”*

Educação para a trânsito obteve 16 comentários, os quais citaram a conscientização dos ciclistas para andarem segundo as normas de trânsito: *“Conscientizar ciclistas a trafegar na mão correta (direita) seguindo o fluxo do trânsito”*. Isso, segundo outros participantes da pesquisa, é possível por meio da *“Educação sobre ciclistas no CFC das autoescolas”*, e *“Reforçar a educação nas autoescolas sobre a linguagem do ciclista (sinalização das intenções) e uma campanha para incentivar e ensinar o uso desta linguagem entre os próprios ciclistas.”*

Vale destacar que o tema educação foi citado não somente relacionado à ciclomobilidade, mas de uma forma geral, a qual é o caminho mais adequado para gerar comportamentos positivos visando à harmonia e respeito entre as pessoas numa sociedade: *“EDUCAÇÃO. Sem esta qualidade social de todos e de todas as esferas públicas, não é possível qualquer comportamento positivo para um crescente no desenvolvimento humano”*.

Nesse sentido, outro respondente destaca a importância em se abordar a temática da ciclomobilidade no interior das escolas, para alunos e professores, espaço propício para formar nas novas gerações uma cultura de respeito no trânsito entre os veículos motorizados e os não motorizados, entre usuários e não usuários de bicicleta: *“Educação sobre ciclomobilidade nas escolas para alunos e professores”*. Orientações para a ciclomobilidade aos professores também é importante, para que tenham interesse e conhecimentos ao abordar o tema com os alunos.

Um participante aponta para ações de educação para os ciclistas: *“Deveriam ter ações educativas para os ciclistas, pensa-se geralmente em ações para que motoristas respeitem, mas os ciclistas devem dar o exemplo e conquistar seu espaço, e não fazer o errado (andar em contramão e em canaleta sem respeitar semáforos) com a desculpa de falta de estrutura e segurança. A bicicleta é um veículo e, portanto deve e pode andar na via com os outros veículos de forma segura e com responsabilidade.”* Fica evidente a percepção de que muitos ciclistas não respeitam minimamente as leis de trânsito.

Ao tratar do compartilhamento entre pedestres e ciclistas, um participante destaca uma educação direcionada para ambos: *“Como as ciclovias são de uso compartilhado com os pedestres, acho importante haver campanhas de educação tanto para os ciclistas quanto para os*

pedestres. Ciclistas: deveriam reduzir a velocidade para não assustar os pedestres. Pedestres: não deveriam ocupar toda a largura da ciclovia (quando andam em grupo e também quando estão sozinhos, mas desatentos, olhando celular, por exemplo) nem deveriam bloquear a guia rebaixada nos cruzamentos.”

Além de citar o respeito mútuo entre as pessoas no trânsito, outro participante sugere a distribuição de cartilhas de orientação para ciclistas, com o argumento de que muitos não possuem 18 anos e, portanto, ainda não conhecem a legislação vigente: *“Campanhas educativas para que ciclistas, motoristas e motociclistas aprendam a respeitar para serem respeitados. Cartilha para orientar os ciclistas sobre como se comportar no trânsito, com noções sobre as regras de trânsito, já que muitos destes são menores de 18 anos e não conhecem bem as leis vigentes.”* Outra participante reforça: *“Campanhas educativas, voltadas a ciclistas e motoristas.”*

Vale destacar que tais campanhas seriam importantes não somente para menores de 18 anos, como também para as pessoas em geral, visto que muitos indivíduos não conhecem o Código Brasileiro de Trânsito, mesmo tendo atingido a maioridade, conforme comentário: *“Muitos ciclistas e motoristas não conhecem o código de trânsito.”*

O item **incentivo ao uso da bicicleta** somou 11 comentários. Dentre eles, *“A Prefeitura deveria promover ações de incentivo ao uso da bicicleta paralelamente à educação de como utilizar uma bicicleta com mais segurança, quais equipamentos são mais seguros, etc.”* Nesse comentário pode-se notar que as ações de incentivo ao uso da bicicleta devem ser realizadas concomitantemente a educação relativa ao uso de equipamentos de segurança pelos ciclistas.

Os incentivos, de acordo com os comentários, podem vir de várias formas: retirando vagas de estacionamento no centro da cidade e liberar espaço para a construção de ciclofaixas; programas de incentivo; propagandas abordando o uso da bicicleta na cidade e contra o uso excessivo do automóvel; reforma das ciclovias já existentes; e incentivo por parte das empresas para o uso da bicicleta pelos funcionários.

A seguir, alguns comentários dos participantes conforme apontamentos acima: *“Deveriam incentivar mais o uso das bikes, principalmente no centro da cidade. Sou favorável à ideia de abolir vagas de estacionamento nas ruas e liberar aquele espaço para construção de ciclofaixas. Os estacionamentos poderiam ser subterrâneos, como em outras cidades do mundo”; “Mais programas de incentivo ao uso de bicicleta e programas de melhorias”; “Incentivo das empresas e indústrias para utilização da bicicleta pelos funcionários, com banheiros, chuveiros e hidratação, etc.”*

Uma pessoa indicou a colocação de bicicletas gratuitas: *“Bicicleta gratuita, com vários pontos de entrega, saio de um lugar e devolvo a bicicleta em outro, mesmo valor, para continuar meu percurso, solidário ao usar este tipo de transporte, sem ter a bicicleta e favorecer ao meio ambiente e usar este tipo de transporte.”* Tal colocação, além de sugerir a implantação de

bicicletas gratuitas, incentiva outra possibilidade de vantagem para a sociedade diante do uso de uma bicicleta: favorecer o meio ambiente.

A unidade de análise **segurança** obteve 10 comentários. A possibilidade de se guardar a bicicleta no interior dos estabelecimentos, públicos ou privados, foi citada e merece destaque, pois isso pode determinar a ocorrência de um furto, levando a perda da bicicleta, conforme apontaram dois respondentes: *“Ainda é precário estabelecimentos com local para estacionar a bike e prendê-las com segurança. Um ciclista quer a bike sempre visível e de fácil e rápido acesso como um pedestre tem acesso a uma calçada.”* Outra pessoa acrescentou: *“Os estabelecimentos deveriam facilitar os ciclistas no sentido de guardar com segurança a bicicleta enquanto permanecemos nos locais.”*

Ao citar o modelo da polícia de Nova Iorque (EUA), um indivíduo apontou para a falta de segurança e como isso poderia ser alterado diante da formação de batalhões especializados em bicicletas: *“A Guarda Municipal e a Polícia Militar do Paraná poderiam ter batalhões especializados em bicicletas assim como bikes preparadas para a patrulha em parques, vias e policiamento ostensivo, para auxiliar e também utilizar o modal para uma melhor presença e segurança aos ciclistas, mostrando que é seguro estar na rua de bicicleta. Um modelo de como isso pode ser desenvolvido é a Polícia de Nova Iorque.”*

A revitalização das vias públicas periféricas, segundo um participante da pesquisa, não levam em consideração os ciclistas, como é o caso da região da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), na qual circulam diversos trabalhadores: *“Percebo que quando acontece uma revitalização de vias públicas que não é pensado no ciclista. Mesmo depois de 15 anos indo e voltando para meu trabalho, as vias estão cada vez piores.”* Outro participante complementa, indicando que a *“construção de ciclovias também nas periferias da cidade e não apenas no centro ou bairros com maior concentração de renda”* também é importante.

O participante que citou o CIC ainda acrescenta: *“Antes de se pensar em incentivar o uso da bicicleta, a segurança deve ser reforçada nos trechos em que circulam grandes quantidades de trabalhadores que a utilizam como na CIC, onde NÃO existem ciclovias e muito menos segurança para aqueles que se locomovem em suas bikes.”* Portanto, fica claro que o poder público deveria dar mais atenção para as regiões não centrais da cidade quanto à ciclomobilidade, bem como melhorar a segurança nessas regiões. A melhoria no quesito segurança é fundamental: *“Melhorar a segurança, pois os assaltos estão ocorrendo com frequência.”*

A unidade de análise **incentivo fiscal** contou com 7 comentários, nos quais os participantes citaram tal incentivo para a compra de bicicletas e outras ações que promovam o seu uso: *“Maior incentivo fiscal para compra e outras ações que promovam o uso de bicicletas.”* De forma geral as pessoas indicaram o desconto nos impostos ou isenção destes para a compra

de uma bicicleta: *“Isenção de impostos para bicicletas.”*; *“Cortar o imposto da bicicleta para que todos tenham acesso a ela.”*. E ainda: *“Redução/isenção de impostos na compra de bicicletas.”*

Um dos usuários de bicicleta de Curitiba que participou da pesquisa citou a criação de incentivos fiscais para empresas as quais incentivem os seus funcionários a fazerem uso da bicicleta para a locomoção ao trabalho: *“Criar incentivos na redução de impostos para empresas que incentivem seus empregados a utilizar a bike.”* Dentre os comentários, um indivíduo colocou um link com uma reportagem da rede globo de televisão a qual abordou, em junho de 2015, que o percentual de impostos sobre uma bicicleta é maior se comparado ao de um carro popular: *“<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2015/06/brasileiro-paga-mais-imposto-por-bicicleta-do-que-por-carro-popular.html>.”*

Ao abordar sobre a unidade **melhorias**, 7 pessoas fizeram comentários relacionados às calçadas, iluminação, ciclovias, sinalização e rotas que passem pelo centro. Uma pessoa afirmou: *“Iluminação e conservação nas ciclovias.”* Outro continua: *“Iluminação, rotas que passem pelo centro, sem disputar espaço com pedestres e carros.”* Uma pessoa citou ainda a contagem de ciclistas: *“Contagens de ciclistas são importantes para conhecer a realidade da cidade e dar ênfase à sinalização e infraestrutura cicloviária onde a bicicleta já é muito usada.”*

A diminuição da velocidade dos veículos na região central da cidade é considerada interessante, no entanto somente essa ação isolada não contribui sobremaneira com as reais necessidades dos ciclistas, conforme comentário a seguir: *“Faltam muitas ações para melhorar a cidade para os ciclistas. Diminuir a velocidade dos veículos no centro da cidade é interessante, mas paralelamente deveria haver uma melhora na segurança e aumento das ciclofaixas.”*

Punições foi a unidade de análise que contou com 4 participantes. *“De forma geral estamos muito carentes de políticas públicas com foco no uso da bicicleta e respeito aos ciclistas.”* Nessa colocação percebe-se a falta de ações da Prefeitura e demais instâncias do Estado levando em consideração o uso da bicicleta, bem como direcionamentos que promovam a cultura de respeito aos ciclistas.

Diante dessa falta de respeito aos ciclistas, é evidente que algumas pessoas defendam que as punições para todos aqueles que desrespeitarem usuários de bicicleta devam ser mais rígidas: *“Intensificar e punir de forma mais severa os motoristas que desrespeitarem os locais destinados a ciclistas.”*; *“Punição mais rigorosa para delitos de trânsito envolvendo bicicletas.”*; e *“Acho importante a imposição de multas aos motoristas que violarem a distância mínima da bicicleta.”*

No tocante à categoria **paraciclos nos terminais de ônibus**, 4 pessoas comentaram sobre isso diretamente, e 1 citou juntamente com outro apontamento, enfatizando a falta de segurança nesses pontos, o que inibe a utilização pelos usuários: *“A instalação dos bicicletários nos terminais sem nenhuma segurança não foi uma boa ação, pois não me sinto segura para*

deixar a minha bicicleta trancada e sair para fazer outras coisas. A chance de roubarem é muito grande. Esses modelos europeus deveriam ser adaptados à realidade brasileira.” Fica evidente a importância de se considerar a realidade local para a implantação de modelos utilizados em outros locais, como a Europa.

No mesmo sentido, encontrou-se outro comentário: *“Os paraciclos nos terminais sem segurança não foram uma boa ideia, visto que a falta de segurança implicará em constantes roubos. A prefeitura precisa ouvir mais os usuários!”* Outra resposta destacou que, diante do risco de furto, a Prefeitura deveria ter colocado os paraciclos dentro dos terminais: *“Os bicicletários deveriam ser colocados dentro dos terminais de ônibus!”*;

Outra resposta, além de corroborar a frase acima, chama a atenção para a forma como um modelo utilizado em outros países europeus, como na Holanda, foi implantado no Brasil: *“A Prefeitura poderia colocar bicicletários seguros dentro dos terminais de ônibus com segurança em vez de implantar os paraciclos externos totalmente vulneráveis. Esse modelo funciona na Holanda e em outros países europeus, pois a cultura e a legislação são favoráveis. Aplicar tais modelos no Brasil sem as devidas adequações implica no insucesso das políticas. Eu não teria coragem de deixar a minha bicicleta num paraciclo externo em Curitiba e os meus amigos também não”*.

No tocante a unidade de análise **respeito às leis de trânsito**, 3 indivíduos comentaram. Um deles apontou que faz o uso da ciclofaixa localizada na avenida sete de setembro, em Curitiba, e que projetos como esse são fundamentais visando à promoção do respeito recíproco entre as pessoas que passam pelo local, a pé, de bicicleta, de carro, de moto, etc, conforme comentário: *“Ciclistas precisam entender que são parte do trânsito e necessitam seguir as leis, as sinalizações, respeitar a faixa de pedestres, tal qual qualquer outro veículo. E motoristas de carros e motos precisam entender que os ciclistas tem direito de andar na rua.”*

O outro enfatizou a importância de os ciclistas, parte integrante do trânsito, respeitarem a legislação vigente enquanto utilizam a bicicleta para se locomover: *“Ciclistas também devem respeitar sinalização e o sentido das vias por onde trafegam.”* Vale destacar que o participante não direcionou o seu comentário apenas aos ciclistas, o que pode ser observado no uso do *“também”*, mas considera que o respeito às leis de trânsito deve fazer parte das ações de todas as pessoas, ciclistas ou não. Por outro lado, pode-se inferir que, a partir da percepção dele, muitos usuários de bicicleta não respeitam a legislação enquanto pedalam.

Segundo outra pessoa, o cumprimento da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a qual instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil, deveria ser cumprida, com ênfase na priorização do uso de transportes não motorizados: *“Cumprir os princípios e diretrizes da lei da mobilidade urbana principalmente no sentido de priorizar o transporte não motorizado.”* Percebe-

se que muitos participantes da pesquisa conhecem vários aspectos, inclusive legais, os quais estão relacionados aos ciclistas e à ciclomobilidade.

A unidade de análise **bicicletários** contou com 2 respostas. Essas colocações não foram enquadradas na unidade **paraciclos nos terminais de ônibus**, pois os comentários tiveram direcionamentos diferentes dessa abordagem em terminais. Para um dos participantes, a existência de bicicletários com banheiros públicos seria a perfeição para o uso de bicicletas para ir trabalhar: *“Bicicletários com banheiros públicos seriam a perfeição para ir trabalhar de bicicleta todos os dias faça chuva ou sol!”* Apesar de a ideia ser interessante, vale destacar que a construção e implantação de uma estrutura como essa demanda um custo e a discussão de como isso seria efetivado é fundamental.

No mesmo sentido, a participante a seguir destaca que, mesmo com a existência de ciclofaixas nas principais vias, algo inegavelmente importante, poder estacionar a bicicleta no centro e em parques com qualidade deve ser considerada: *“Além das ciclofaixas exclusivas é preciso ter mais estacionamentos de bicicletas principalmente no centro e parques, com mais vagas, as que existem não atendem com qualidade a demanda.”*

Duas pessoas comentaram sobre a indispensabilidade de a **Prefeitura ouvir os usuários** de bicicleta em Curitiba, e a partir das suas reais necessidades promover ações condizentes com o cenário da capital paranaense: *“Falta a prefeitura ouvir os usuários em vez de desenvolver apenas ações oriundas de pessoas que não utilizam uma bicicleta.”* A outra pessoa acrescentou: *“A prefeitura deveria ouvir mais as pessoas que utilizam uma bicicleta em vez de agir a partir das ideias de pessoas da gestão que não usam e/ou não conhecem a realidade.”* E complementa: *“Além disso, adaptar as propostas realizadas na Europa, pois a cultura e o contexto brasileiro é bem diferente.”*

No tocante ao comentário acima, vale destacar que a Prefeitura de Curitiba possui o Site Mais Bici, o qual foi inaugurado no dia 31/03/2015, a fim de promover uma interação maior com a população da cidade, precipuamente aquela que utiliza uma bicicleta. Dentre as possibilidades de acesso nesse site, encontra-se o link “Tem reunião”, no qual os usuários podem consultar a agenda de reuniões da Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba e participar. Lá constam o local, horário e as atas das reuniões anteriores.

Em relação à unidade **aluguel de bicicletas**, 2 participantes da pesquisa opinaram. Um deles citou a opção de aluguel de bicicletas por um preço justo: *“A disposição de bicicletas para aluguel a preços justos seria excelente ideia para o incentivo de sua utilização como meio de transporte.”* Vale destacar que um serviço de aluguel de bicicletas foi implantado em Curitiba em 2013 e funcionou por apenas 6 meses. O outro participante sinalizou para a importância de se subsidiar o custo do aluguel para estudantes: *“Aluguel de bicicletas para estudantes com preços subsidiados.”*

Além disso, 2 participantes consideraram importante a devida divulgação do uso da bicicleta em suas várias expressões, culminando na unidade de análise **divulgação**, tais como: o uso propriamente dito; aulas sobre como pedalar; uso dos equipamentos de segurança; modos de compartilhamento das vias públicas entre motoristas e ciclistas, conforme comentário a seguir: *“Divulgar mais o ciclismo” e “Divulgação pelos meios de comunicação dos passeios ciclisticos, aulas de ciclista, Divulgação dos equipamentos de segurança para o ciclista. Formas de convivência entre motoristas e ciclistas.”*

Paralelamente ao respeito às leis de trânsito 1 pessoa citou a **fiscalização** em seus comentários. Para uma delas, já existem leis suficientes para um convívio harmônico no trânsito, sendo assim a intensificação da fiscalização seria uma medida plausível de melhora no contexto estudado: *“Fiscalização das leis já vigente ja seria grande avanço. Muita sinalização e regras mais atrapalham, algo simples e intuitivo ajuda mais.”*, afirmou o participante.

Ainda que existam aplicativos específicos para o uso de ciclistas, apenas uma pessoa citou e comentou sobre esse recurso. Desse modo, criou-se a unidade de análise **aplicativo para ciclista**. Segundo essa pessoa, um aplicativo para ciclistas seria uma ideia interessante. Destaca-se que, assim como outros participantes, ela mencionou a região metropolitana de Curitiba e também a região rural, visto que existem ciclistas os quais pedalam em regiões não urbanas, ao afirmar que o *“Aplicativo para ciclistas de Curitiba e região metropolitana seria uma boa ideia. Um aplicativo que dê mapas, infos sobre trajetos, bicicletarios, bicicletarias e orientações e sugestões de roteiros para cicloturismo urbano e rural.”*

Apesar do registro de apenas um comentário sobre a **integração com o transporte público**, criou-se essa unidade de análise a fim de demonstrar que essa é uma possibilidade de ação por parte do poder público para promover a ciclomobilidade entre os usuários de bicicleta em Curitiba. Para esse ciclista, é importante, *“Principalmente, poder transportar a bicicleta nos ônibus, algumas vezes podem ocorrer eventualidades, como pneu furado ou canote solto, que impossibilitam o retorno com a bicicleta. E permitir a entrada de bicicleta nos ônibus ajudaria neste caso.”*

A tabela 12, a qual tratou da Dimensão 5: Circulação/ Integração, corrobora o comentário acima ao apontar que a maioria dos indivíduos participantes dessa pesquisa concorda que embarcar a bicicleta consigo nos ônibus públicos seria uma boa ideia. Nesse mesmo sentido, Maciel e Freitas (2014) encontraram resultados similares ao destacar que os respondentes consideraram importante a existência da integração bicicleta-ônibus.

Por fim, e também ainda que tenha apresentado apenas um comentário nesse sentido, a unidade de análise **cadastro de ciclistas** foi criada para destacar uma ideia que pode representar segurança aos ciclistas. De acordo com o autor dessas ponderações, *“Talvez fazer um cadastro com os dados dos ciclistas que utilizam a bicicleta diariamente para se deslocar para*

o trabalho, faculdade, etc, e suas rotas mais utilizadas e mais informações sobre o ciclista (dados pessoais, endereços, tipo sanguíneo, etc) que possam traçar um perfil dos ciclistas da cidade, quem sabe com o uso de uma carteirinha com sua bike registrada, por ex.”

Assim, a percepção do ciclista sobre a sua segurança promovida pela Prefeitura mudaria: *“Seria uma forma do ciclista se sentir mais seguro também em relação aos cuidados da prefeitura com quem faz uso diário da bike e dessa forma (...) o ciclista saberia que está sendo importante como indivíduo, e não só como um número, se tivesse essa carteirinha para apresentar, ele existiria de fato e seria uma forma mais humanizada de olhar para esse público, já que quem dirige tem carteira de habilitação, quem usa o transporte público tem o cartão transporte.”*, defende o participante.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quanto aos aspectos relacionados à cidade de Curitiba, tais como segurança nas vias públicas, construção de ciclovias e ciclofaixas, sinalização, incentivo, estrutura própria para ciclistas nos estabelecimentos públicos, reestruturação viária das vias públicas, presença de bicicletários seguros, ações de educação e sensibilização para condutores de veículos motorizados, prevenção de roubos de bicicletas e articulação com os transportes públicos (permissão do transporte de bicicletas) as pessoas entrevistadas consideraram esses itens como insatisfeitos, fato que pode demonstrar uma percepção negativa dos usuários, servindo de alerta para a Prefeitura Municipal de Curitiba.

Franco (2011) discute o tema políticas públicas de incentivo ao uso da bicicleta por universitários em Curitiba (PR) destacando que as ações voltadas para a mobilidade urbana sustentável deveriam integrar o Ministério das Cidades, o Ministério da Educação e Cultura, a prefeitura da cidade que receberá novas Instituições de Ensino Superior e a diretoria dessas faculdades.

Apesar da existência de ações por parte do poder público, tais como o Programa Bicicleta Brasil, da Secretaria Nacional de Transportes e de Mobilidade Urbana, o qual foi desenvolvido entre os anos de 2004 e 2010, com o lançamento em 2007 de um livro específico do programa (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007), cujos objetivos visam inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos, promover a integração dos sistemas de transportes coletivos, incentivar os governos municipais a implantarem sistemas cicloviários e implantar ações que garantam a segurança dos usuários de bicicleta, em 2016 os resultados dessa pesquisa evidenciaram que ainda há muito a ser feito pelas cidades, em especial Curitiba.

É interessante observar que mesmo a cidade tendo participado como sede dos jogos da Copa do Mundo em 2014, os entrevistados na atual pesquisa ainda consideram os aspectos relativos à cidade aqui pesquisados como insuficientes na capital paranaense, o que ficou evidente na tabela 13.

No tocante à análise de conteúdo, apesar da coleta de dados ter obtido 320 respostas válidas e, destes participantes, apenas 92 terem feito comentários, tais ponderações foram muito ricas e possibilitaram o enquadramento em 17 unidades de análise. Destaca-se a importância de ouvir as pessoas quando o assunto envolve políticas públicas, precipuamente os usuários dessas ações, nesse caso os ciclistas da cidade de Curitiba. Pesquisas as quais realizam levantamentos quanto às percepções das pessoas contribuem sobremaneira com o sucesso dessas políticas.

As unidades de análise com mais comentários enquadrados foram: ciclovias e ciclofaixas; educação para o trânsito; incentivo ao uso da bicicleta; e segurança. Pode-se perceber que uma mudança efetiva no contexto curitibano no tocante à ciclomobilidade requer a atenção dos dirigentes públicos para que incentivem o uso da bicicleta, considerando a continuidade e revitalização das ciclovias e ciclofaixas, desenvolvendo programas e projetos de educação para o trânsito, principalmente nas escolas e autoescolas, e maximizando a segurança dos cidadãos nos espaços apropriados para ciclistas.

Diante dos dados coletados, das análises descritivas empregadas, das buscas e pesquisas por artigos científicos, dissertações, teses e reportagens que tratam do assunto, bem como da análise de conteúdo realizada, constatou-se que a realidade dos usuários de bicicleta no mundo vem melhorando paulatinamente, incluindo países como o Brasil. A Europa tem servido de modelo no quesito ciclovias, ciclofaixas e demais itens fundamentais para a promoção e uso de bicicletas pelas pessoas, por ter direcionado muitas ações nesse sentido, em países como Alemanha, Holanda e Inglaterra.

Ações do poder público no Brasil, tais como as ciclovias e ciclofaixas espalhadas pelos municípios como Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, incentivam as pessoas a aderirem e utilizarem a bicicleta principalmente como meio de transporte, mas sem deixar de lado o uso para o lazer e outros fins. O caso da implantação da Via Calma em Curitiba em 2014 e a Ciclofaixa na Avenida Paulista em São Paulo em 2015 são bons exemplos do esforço do poder público em atender essa necessidade da população, seja por economia, por saúde, para manter-se em forma, para fazer amigos, para não poluir o ambiente, entre outras.

O uso da bicicleta, assim como destacou Sousa (2012), é dependente de fatores individuais os quais estão relacionados às características de cada pessoa, de fatores socioculturais e também dos custos relacionados aos diversos tipos de transportes motorizados disponíveis, tais como automóvel, transporte público, táxi, motocicleta, vans, entre outros específicos de cada realidade.

O presente estudo revelou-se muito próximo de outros trabalhos realizados com o mesmo propósito, visto que os resultados encontrados, apesar das diferenças de instrumentos utilizados, público entrevistado e realidade local diversa, foram similares, ressaltando a reivindicação dos indivíduos por mais segurança em vários aspectos relacionados ao uso da bicicleta, pela realização de políticas públicas mais eficazes voltadas para ciclistas e ações de educação e conscientização para os usuários de veículos automotores.

Ações conjuntas entre diversos órgãos do Estado e organizações não governamentais são fundamentais visando promover uma cultura forte e permanente de uso da bicicleta por parte das pessoas, assim como a Campanha denominada "Duas ou quatro rodas, há espaço para todas" citada por Guerreiro (2014) em sua Dissertação, a qual foi realizada em Portugal. Exemplos como este são bem vindos ao contexto brasileiro, assim como outros em diversos países, cabendo aos nossos representantes e sociedade civil se organizarem e estarem dispostas a melhorar os ambientes urbanos para ciclistas.

O uso da bicicleta no contexto de Curitiba merece a devida atenção por toda a sociedade, pois se apresenta como uma ótima possibilidade para os problemas oriundos do uso do automóvel pela maioria da população. Recomenda-se o desenvolvimento de outros estudos abordando essa temática a fim de contribuir com a ciclomobilidade na capital paranaense e em outras cidades.

REFERÊNCIAS

AUSTROADS LTD. **The Australian National Cycling Strategy 2011-2016**. ISBN 978-1-921709-29-6. Published by Austroads Ltd, Level 9, Robert House, 287 Elizabeth Street, Sydney NSW 2000, Austrália, 2010. Disponível em: <http://www.google.com.br/url?q=http://www.bicyclecouncil.com.au/files/publication/National-Cycling-Strategy-2011-2016.pdf&sa=U&ved=0CCAQFjACahUKEwjqpumqtHHAhWkKZAKHZsmBME&sig2=uF5jhtjtRgqJqkTMtjFpnw&usg=AFQjCNG8nfxEF3sWHW7UQCY8wXFCkPSC3w>. Acesso em: 30/08/2015.

BIEDERMANN, Liziani; BELLEI, Rodolfo. A bicicleta como meio de transporte em Pato Branco – PR. **Trabalho de Conclusão do Curso de Bacharelado em Educação Física da Faculdade de Pato Branco – FADEP**. 2013.

CARTA CAPITAL. **Ciclovias também enfrentam resistência na Alemanha**, 2015. Disponível em: <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/como-no-brasil-ciclovias-tambem-enfrentaram-resistencia-na-alemanha-6514.html>. Acesso em: 08/07/2015.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para Bicicletas, Cidades do Futuro**. 2000. Disponível em: http://www.google.com.br/url?q=http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf&sa=U&ved=0CB8QFjAAahUKEwijoZ2eu-IAhWGF5AKHWIDBdQ&usg=AFQjCNFncpTKq2kp99ImqG6daUmfC6CdnQ. Acesso em: 01/11/2015.

COUTO, David Pinheiro Lima. A bicicleta como ferramenta de transformação social. **Projeto de Pesquisa de Mestrado**. Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política /PPGSP. Departamento de Sociologia e Ciência Política. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina. 2013. Disponível em: [https://xa.yimg.com/kq/groups/25293257/720589492/name/Projeto+\(NEJUC\).doc](https://xa.yimg.com/kq/groups/25293257/720589492/name/Projeto+(NEJUC).doc). Acesso em: 29/05/2015.

CZINKOTA, Michael R.; et al.; **Marketing: As Melhores Práticas**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

DATA FOLHA INSTITUTO DE PESQUISAS. **80% aprovam ciclovias em São Paulo**. 22/09/2014. 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: 04/07/2015.

DENARDI, Aline et al. Desenvolvimento dos Sistemas de Mobilidade Urbana em Grandes Centros Populacionais. **Programa de Educação Tutorial da Engenharia Civil**. UFRGS, Rio Grande do Sul, 2011. Disponível em: <http://www.abenge.org.br/CobengeAnteriores/2011/sexoestec/art1693.pdf>. Acesso em: 12/03/2016.

DILL, Jennifer; CARR, Theresa. Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them – Another Look. **Transportation Research Board**, CD-ROM 82th, Annual Meeting, Washington, DC, 2003. Disponível em: http://www.google.com.br/url?q=http://www.ltrc.lsu.edu/TRB_82/TRB2003-002134.pdf&sa=U&ved=0CBQQFjAAahUKEwjEhfKfm-jHAhXCS5AKHaWJCLs&usg=AFQjCNENdfgXwvEjLkTEteAJBBUawgw_IQ. Acesso em:

08/09/2015.

EUROPEAN PARLIAMENT. Policy Department B: Structural and Cohesion Policies. **The Promotion of Cycling**, 2010. Disponível em: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431592/IPOL-TRAN_NT\(2010\)431592_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431592/IPOL-TRAN_NT(2010)431592_EN.pdf). Acesso em: 08/09/2015.

FARAH JÚNIOR, Moises Francisco. Orçamento público e gestão governamental. In: **Políticas públicas e desenvolvimento local: instrumentos e proposições de análise para o Brasil**. Christian Luiz da Silva (org.). Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

FIORENTINI, Dario; LORENZATO, Sérgio. **Investigação em Educação Matemática: percursos teóricos e metodológicos**. 3ª edição. Campinas, SP. Autores Associados, 2012.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Na Europa e nos EUA, uso de bikes ganha incentivo**. Thiago Azanha e Rodrigo Russo. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/66612-na-europa-e-nos-eua-uso-de-bikes-ganha-incentivo.shtml>. Acesso em: 02/11/2015.

FONSECA, J.J.S. Metodologia da Pesquisa Científica. Fortaleza: UEC, 2002. **Apostila**. Disponível em: <http://www.ia.ufrj.br/ppgea/conteudo/conteudo-2012-1/1SF/Sandra/apostilaMetodologia.pdf>. Acesso em: 08/07/2015.

FRANCO, Claudio Marcio Antunes. Incentivos e empecilhos para a inclusão da bicicleta entre universitários. **Dissertação** (Mestrado em Psicologia) - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2011. 107 f. Disponível em: <http://www.humanas.ufpr.br/portal/psicologiamestrado/files/2011/03/Trabalho-de-Disserta%C3%A7%C3%A3o-Claudio-Marcio-Antunes-Franco-sem-assinaturas.pdf>. Acesso em: 09/07/2015.

FRANCO, Luiza Pinto Coelho. Perfil e Demanda dos Usuários de Bicicletas em Viagens Pendulares / Luiza Pinto Coelho Franco; orientado(a) por Vânia Barcellos Gouvêa Campos. **Dissertação de Mestrado** – Rio de Janeiro: Instituto Militar de Engenharia, 2012. Disponível em: <http://www.google.com.br/url?q=http://transportes.ime.eb.br/DISSERTA%25C3%2587%25C3%2595ES/DISSERTA%25C3%2587%25C3%2583O%2520LUIZA.pdf&sa=U&ved=0CDEQFjAGahUKEwid46Xqo-jHAhWHGpAKHfVBCSM&usg=AFQjCNGrI6q3KXTdr7taRR4HaPocvNYsvA>. Acesso em: 08/09/2015.

GARCIA, Leila Posenato; FREITAS, Lucia Rolim Santana de; DUARTE, Elisabeth Carmen. Mortalidade de ciclistas no Brasil: características e tendências no período 2000 - 2010. **Rev. bras. epidemiol.** [online]. 2013, vol.16, n.4, pp. 918-929. ISSN 1415-790X. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-790X2013000400012>. Acesso em: 12/09/2015.

GATERSLEBEN, Birgitta; HADDAD, Hebba. Who is the typical bicyclist? **Transportation Research, Part F, Vol. 13, p. 41-48**. 2010. Disponível em: <http://www.google.com.br/url?q=http://epubs.surrey.ac.uk/719549/1/Gatersleben%2520and%2520Haddad%25202010%2520who%2520is%2520the%2520typical%2520bicyclist.pdf&sa=U&ved=0CBkQFjABahUKEwjuw8vjoejHAhXDCpAKHcZZCwo&usg=AFQjCNE7-cU5s3uy2iZHCW2I8bYn5Oe58A>. Acesso em: 08/09/2015.

GENGHINI, Marco Aurélio Barberato. Políticas Públicas para o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho: entre realidade e utopia. **Revista Direito e Liberdade** – RDL – ESMARN. V. 16, n. 01, p. 135-169, jan./abr. de 2014. Disponível em:

http://www.esmarn.tjrn.jus.br/revistas/index.php/revista_direito_e_liberdade/article/view/601. Acesso em: 29/05/2015.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. **Governo do Estado lança programa para incentivar o uso de bicicletas.** 2015. Disponível em: <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=84301>. Acesso em: 12/09/2015.

GUERREIRO, Irina Isabela da Silva. Medidas de Promoção do Uso da Bicicleta: Percepções de Utilizadores e Não Utilizadores de Bicicleta. **Dissertação de Mestrado.** Universidade de Lisboa. Faculdade de Motricidade Humana / Instituto Superior de Economia e Gestão, 2014. Disponível em : <http://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/7329>. Acesso em: 05/06/2015.

HÖFLING, Eloísa de Mattos. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos Cedes**, v. 21, n. 55, 2001.p. 30-41. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ccedes/v21n55/5539.pdf>. Acesso em: 29/10/2015.

HOLLAND. **Holanda de bicicleta,** 2015. Disponível em: <http://www.holland.com.br/turismo/artigo/holanda-de-bicicleta,htm>. Acesso em: 08/07/2015

IMTT. Rede Ciclável - **Princípios de Planejamento e Desenho.**2011. Disponível em: http://server21.abstractdns.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/rede_viaria/Rede_Viaria_Principios_de_Planeamento_e_Desenho_Marco2011.pdf. Acesso em: 08/09/2015.

JACOBI, Pedro. **Políticas Públicas.** São Paulo, Cortez, 1989. Disponível em: http://www.cedec.org.br/files_pdf/PoliticaspUBLICASumaagenda...pdf. Acesso em: 06/11/2015.

KAUARK, Fabiana da Silva; MANHÃES, Fernanda Castro; e MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia da Pesquisa: Um Guia Prático.** Itabuna: Via Litterarum, 2010. 88 p. Disponível em:

http://r.search.yahoo.com/_ylt=A0LEVvhbM51VfWcAvNQf7At.;_ylu=X3oDMTByMG04Z2o2BHNIYwNzcgRwb3MDMQRjb2xvA2JmMQR2dGikAw--/RV=2/RE=1436394459/RO=10/RU=http%3a%2f%2fpgcl.uenf.br%2f2013%2fdownload%2fLivrodeMetodologiadaPesquisa2010.pdf/RK=0/RS=FXoymbhtGZHYu8MsQPh9hb4wf.Y-. Acesso em: 08/07/2015.

KOTLER, Philip. **Administração de Marketing.** São Paulo: Prentice Hall do Brasil, 2000.

LARGURA, Aline Estela. Fatores que influenciam o uso de bicicleta em cidades de médio porte: estudo de caso em Balneário Camboriú/SC. **Dissertação de Mestrado.** Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2012. 122 p. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/96270>. Acesso em: 13/03/2016.

LAS CASAS, Alexandre Luzzi. **Administração de Marketing: conceitos, planejamento e aplicações à realidade brasileira.** São Paulo: Atlas, 2006.

MACIEL, Ana Beatriz Lopes; FREITAS, André Luís Policani. ENTENDENDO PERCEPÇÕES, MOTIVAÇÕES E COMPORTAMENTOS DOS CICLISTAS: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO. **XXI Simpósio de Engenharia de Produção:** As demandas de Infraestrutura Logística para o Crescimento Econômico Brasileiro. Bauru, São Paulo, Brasil, 10 a 12 de novembro de 2014. Disponível em: http://www.researchgate.net/profile/Andre_Luis_Freitas/publication/269108712_ENTENDEN

DO_PERCEPES_MOTIVAES_E_COMPORAMENTOS_DOS_CICLISTAS_UM_ESTUDO_EXPLORATORIO/links/54818d1a0cf22525dcb62115.pdf. Acesso em: 10/05/2015.

MENDES, Ana Maria Coelho Pereira; LIMA, José Edmilson de Souza; HAMMERSCHMIDT, Karina Silveira de Almeida; LOURENÇO, Marcus Santos; GUARAGNI, Marcus Vinícius. Políticas públicas, desenvolvimento e as transformações do Estado brasileiro. In: **Políticas públicas e indicadores para o desenvolvimento sustentável**. Christian Luiz da Silva e José Edmilson de Souza-Lima (org.). São Paulo, SP: Saraiva, 2010.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/4-colecao-bicicleta-brasil-programa-brasileiro-de-mobilidade-por-bicicleta-caderno-1>. Acesso em: 06/07/2015.

MODERNO, Maria Cláudia Simões. **Mecanismos psicológicos da publicidade e do marketing**. Repositório Científico do Instituto Politécnico de Viseu. Portugal. Revista Millenium, número 20, 2000. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.19/891>. Acesso em: 13/03/2016.

OECD. **National Policies to Promote Cycling** – ISBN 92-821-2325-1. ECMT, 2004. Disponível em: <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/04Cycling.pdf>. Acesso em: 12/09/2015.

OLIVEIRA, Braulio; TAVARES, Gracieli Regina Mendes; SATO, Karla Satiko. Percepção: uma Caixa Preta para Marketing? **Revista de Administração da UFSM**, v. 3, n. 3, p. 424-430, 2011. Disponível em: <http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs-2.2.2/index.php/reaufsm/article/viewArticle/1714>. Acesso em: 13/03/2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Implantação da via calma é oficializada com portaria que estabelece normas**. 2014. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/implantacao-da-via-calma-e-oficializada-com-portaria-que-estabelece-normas/33592>. Acesso em: 25/06/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Escolas municipais têm atividades de educação para o trânsito de bicicletas**. 2015a. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/escolas-municipais-tem-atividades-de-educacao-para-o-transito-de-bicicletas/37384>. Acesso em: 12/09/2015.

_____. **Prefeitura lança site Mais Bici, um guia completo para o ciclista de Curitiba**. 2015b. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-lanca-site-mais-bici-um-guia-completo-para-o-ciclista-de-curitiba/36010>. Acesso em: 12/09/2015.

_____. **Pedala Curitiba**. 2015c. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/pedala-curitiba/505>. Acesso em: 12/09/2015.

_____. **Prefeito sanciona lei da bicicleta de Curitiba**. 2015d. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeito-sanciona-lei-da-bicicleta-de-curitiba/35309>. Acesso em: 25/06/2015.

_____. **Curitiba terá selo para empresas que estimularem o uso da bicicleta.** 2015e. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-tera-selo-para-empresas-que-estimularem-o-uso-da-bicicleta/37693>. Acesso em: 31/10/2015.

_____. **Prefeito sanciona Lei da bicicleta de Curitiba.** 2015f. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeito-sanciona-lei-da-bicicleta-de-curitiba/35309>. Acesso em: 02/11/2015.

_____. **Prefeitura cria área calma no centro, com velocidade reduzida, mais árvores e melhorias na acessibilidade.** 2015g. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-cria-area-calma-no-centro-com-velocidade-reduzida-mais-arvores-e-melhorias-na-acessibilidade/37602>. Acesso em: 02/11/2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Secretaria Municipal de Esportes e Lazer,** 2015. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/biblioteca/index.php?p=46075>. Acesso em: 05/07/2015.

PUCHER, John; BUEHLER, Ralph. **Bicicleta para todos: o que as cidades podem aprender com a Holanda, Dinamarca e Alemanha. Bloustein School of Planning and Public Policy.** Rutgers University. New Jersey, EUA. Traduzido por: Denir Mendes Miranda, Transporte Ativo. 2008. Disponível em: http://www.google.com.br/url?q=http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/BiciTrab1/Bicicleta_para_todos_ProfPucher.pdf&sa=U&ved=0CBoQFjABahUKEwiasf23-fLIAhVBVh4KHdsrAgw&usg=AFQjCNGwiysliSfi74W6e0JTt-4s-OuGmg. Acesso em: 02/11/2015.

REVISTA BICICLETA. **Uso da bicicleta vem sendo incentivado como alternativa de transporte.** 2015. Disponível em: http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?uso_da_bicicleta_vem_sendo_incentivado_como_ernativa_de_transporte&id=31574. Acesso em: 02/11/2015.

RIBEIRO, Ricky; CESAR, Yuriê. **Estrutura cicloviária em cidades do Brasil (Km).** Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/estatisticas/28/estrutura-ciclovitaria-em-cidades-do-brasil-km.html>. SÃO PAULO, 2015. Acesso em: 06/07/2015.

RIETVELD, Piet; DANIEL, Vanessa. **Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? Transportations research part A: Policy and Practice,** Vol. 38, Ed. 7, 2004. p. 531-550. Disponível em: http://econpapers.repec.org/article/eeetrans/v_3a38_3ay_3a2004_3ai_3a7_3ap_3a531-550.htm. Acesso em: 01/11/2015.

ROCHA, Angela da; FERREIRA, Jorge Brantes; SILVA, Jorge Ferreira da. **Administração de Marketing: conceitos, estratégias, aplicações.** São Paulo: Atlas, 2012.

SARAVIA, Enrique. **Introdução à teoria da política pública.** In: SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete. **Políticas públicas. Coletâneas. Volumes,** v. 1, 2007. Disponível em: http://felipeansaloni.com.br/wp-content/uploads/downloads/2014/02/Introdu%C3%A7%C3%A3o_Politic%C3%A3s_Publicas.pdf. Acesso em: 28/10/2015.

SILVA, Christian Luiz da; BASSI, Nadia Solange Schmidt. **Políticas públicas e desenvolvimento local.** In: **Políticas públicas e desenvolvimento local: instrumentos e proposições de análise para o Brasil.** Christian Luiz da Silva (org.). Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

SOUSA, Pablo Brilhante de. Análise de fatores que influem no uso da bicicleta para fins de planejamento ciclovitário. 2012. **Tese** (Doutorado em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-11122012-092959/>>. Acesso em: 09/07/2015.

SOUZA, Celina et al. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, v. 8, n. 16, 2006.p. 20-45. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>. Acesso em: 06/11/2015.

SOUZA, Celina. Estado da arte da pesquisa em políticas públicas. **Políticas Públicas no Brasil. Rio de Janeiro: Fiocruz**, p. 65-86, 2007. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=iBP0AgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA65&dq=ESTADO+DA+ARTE+DA+PESQUISA+EM+POL%C3%8DTICAS+P%C3%9ABLICAS&ots=aEaWcJz962&sig=LesLA2Ne6d_q4yN6bC5MkVtC4bc#v=onepage&q&f=false. Acesso em: 06/11/2015.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. **Salvador: AATR**, 2002. Disponível em: http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf. Acesso em: 06/11/2015.

TREVISAN, R; SAMPAIO C. H; PERIN, M. G. Estratégia de lançamento de novos produtos na indústria automobilística: o caso do Volkswagen novo Pólo. In: **Congresso Latinoamericano de Estratégia**, 16, 2003, Lima. *Anais*. Lima: SLADE, 2003.

TSAL, Angélica LaiThyen. A inovação e a importância das construções sustentáveis. Orientador: Arnaldo José de Hoyos Guevara. In: **Boletim de Inovação e Sustentabilidade**. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuariais. BISUS, 2S, v.1, 2013. Disponível em: <http://www.google.com.br/url?q=http://www.pucsp.br/sites/default/files/download/posgraduacao/programas/administracao/bisus/bisus-2s-2103-v1.pdf&sa=U&ved=0CBQQFjAAahUKEwj8hdKujPLHAhUJHJAKHWhrASs&sig2=ZG6hrAp5RTf6bJ34bPkZDw&usg=AFQjCNGMUWinhxkVFP5liQ74OVYD8FITPw>. Acesso em: 12/09/2015.

UAB/UFRGS. Métodos de pesquisa / [organizado por] Tatiana EngelGerhardt e Denise TolfoSilveira ; coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – **Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em: 08/07/2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. Annablume, 2001. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=fp7HJrZZ_qMC&oi=fnd&pg=PA11&dq=Transporte+urbano,+espa%C3%A7o+e+equidade:+an%C3%A1lise+das+pol%C3%ADticas+p%C3%ABlicas&ots=k7-VR1HAG0&sig=IEkTxl1ft-aAvzxHnr_ZDH7dCVE#v=onepage&q=Transporte%20urbano%2C%20espa%C3%A7o%20e%20equ%C3%BCidade%3A%20an%C3%A1lise%20das%20pol%C3%ADticas%20p%C3%ABlicas&f=false. Acesso em: 08/11/2015.

VASCONCELLOS, Julia. A Inovação da Sustentabilidade Sociológica. Orientador: Arnaldo José de Hoyos Guevara. In: **Boletim de Inovação e Sustentabilidade**. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuariais. BISUS, 2S, v.1, 2013. Disponível em: <http://www.google.com.br/url?q=http://www.pucsp.br/sites/default/files/download/posgraduacao/programas/administracao/bisus/bisus-2s-2103-v1.pdf&sa=U&ved=0CBQQFjAAahUKEwj8hdKujPLHAhUJHJAKHWhrASs&sig2=ZG6hrAp5RTf6bJ34bPkZDw&usg=AFQjCNGMUWinhxkVFP5liQ74OVYD8FITPw>. Acesso em: 12/09/2015.

VERGARA, Silvia Constant. **Método de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas. 2005.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon; DELLA GIUSTINA, Milton; CARMINATTI, Lorival José. Promovendo o uso da bicicleta para uma vida mais saudável. **Revista Cinergis**, v. 1, n. 2, 2000.p. 51-58. Disponível em: http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/EDUCACAO_FISI CA/artigos/ciclismo.pdf. Acesso em: 25/10/2015.

XAVIER, Giselle et al. Programa de Parcerias pela Bicicleta (BPP): Contribuindo para a inclusão da Bicicleta como componente do transporte (público) nas cidades brasileiras. In: **XV Congresso Latino Americano de Transportes Públicos, CLATPU**. 2009. Disponível em: http://www.cefid.udesc.br/arquivos/id_submenu/1120/copia_artigo_clatpu_09_xavier_wittink.pdf. Acesso em: 03/11/2015.

YANG, L., Sahlqvist, S., McMinn, A., Griffin, S., Ogilvie, D. **Interventions to Promote Cycling: systematic review**. 2010. Disponível em: <http://www.bmj.com/content/341/bmj.c5293>. Acesso em: 01/11/2015.

ANEXO



O meu nome é Andrei Eduardo Bajerski e o objetivo desse estudo é investigar as percepções dos usuários de bicicleta quanto a integridade física e patrimônio (segurança e riscos), veículo e cotidiano, fatores sociais e culturais, políticas públicas/ empresas, circulação/integração com outros meios de transporte e ciclomobilidade em Curitiba.

Essa pesquisa será desenvolvida no Curso de Administração da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) como trabalho de conclusão de curso.

O questionário é anônimo e os dados recolhidos serão utilizados para fins estatísticos. Você levará aproximadamente 8 minutos para responder

Você utiliza bicicleta?

SIM

NÃO



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)

[Report Abuse](#)



ESTE BLOCO DE SENTENÇAS SE REFERE À SEGURANÇA E RISCOS DIANTE DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA. RESPONDA CADA ITEM ASSINALANDO UMA DAS 5 ALTERNATIVAS POSSÍVEIS: DISCORDO TOTALMENTE, DISCORDO, MAIS OU MENOS, CONCORDO OU CONCORDO TOTALMENTE.

	Discordo totalmente	Discordo	Mais ou menos - não sei dizer - tenho dúvida	Concordo	Concordo totalmente
É importante poder estacionar a bicicleta com segurança	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pedalar à noite é arriscado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fico tranquilo/a em pedalar nos horários de pico junto com o tráfego	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ruas com buracos e detritos são perigosas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Costumo andar na contramão e considero isso seguro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
É importante ter faixas reservadas para bicicletas (separadas ou não do trânsito)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)

[Report Abuse](#)

Quando penso em segurança, tanto faz pedalar na ciclovia ou na ciclofaixa, para mim é a mesma coisa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quando pedalo nas calçadas, me sinto seguro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bem que os cruzamentos poderiam ser menos perigosos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Considero importante usar equipamento de proteção para pedalar, tais como capacete, luvas, etc	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motoristas de automóveis deveriam ser mais educados com os ciclistas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motos são piores do que os carros no trânsito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veículos grandes no trânsito tornam a viagem perigosa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinalização viária me ajuda muito. Fico mais tranquilo/a quando está em boas condições	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)
[Report Abuse](#)

NESTE BLOCO VOCÊ RESPONDERÁ AS SENTENÇAS TENDO EM MENTE A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NO SEU COTIDIANO.

	Discordo totalmente	Discordo	Mais ou menos - não sei dizer - tenho dúvida	Concordo	Concordo totalmente
Usar a bicicleta para me locomover é confortável	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Facilidades para me locomover e guardar a bicicleta são importantes quando tenho de fazer compras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dias quentes ou frios me atrapalham muito para pedalar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
É arriscado e desconfortável pedalar na chuva	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gostaria de me sentir mais seguro/a para levar crianças na bicicleta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Na bicicleta, sacolas, pacotes ou carona me desequilibram	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Usar a bicicleta para trabalhar me impede de levar todas as coisas que necessito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)
[Report Abuse](#)

Pedalar mais do que meia hora é muito para mim	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interrupções e paradas nos caminhos são ruins para os ciclistas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bicicleta é um veículo que me permite fazer tudo que necessito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

>>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)[Report Abuse](#)

qualtrics FREE ACCOUNT

NESTE BLOCO SERÃO ABORDADAS SENTENÇAS RELATIVAS À FATORES SOCIAIS E CULTURAIS DIANTE DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA.

	Discordo totalmente	Discordo	Mais ou menos - não sei dizer - tenho dúvida	Concordo	Concordo totalmente
Como ciclista, gostaria de ser respeitado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deveriam usar mais a bicicleta porque não polui o ambiente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Usuários de bicicleta tem uma imagem ruim	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quem tem carro tem mais prioridade e é mais respeitado. Isso deveria mudar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

>>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)[Report Abuse](#)

AS PRÓXIMAS SENTENÇAS SE REFEREM ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS AO USO DA BICICLETA.

	Discordo totalmente	Discordo	Mais ou menos - não sei dizer - tenho dúvida	Concordo	Concordo totalmente
O governo local deveria dar mais atenção aos ciclistas e incentivar o ciclismo seguro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
As rádio, jornais e TV deveriam comentar as facilidades do ciclismo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seria útil ter mapas, rotas e informativos sobre ciclismo na cidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outros veículos deveriam respeitar as faixas reservadas para ciclistas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
É importante ter onde guardar a bicicleta no local de trabalho	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinto-me a vontade em contar para colegas que vou de bicicleta para o trabalho	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
É importante poder tomar banho quando chego suado/a para trabalhar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)

[Report Abuse](#)

NAS SENTENÇAS ABAIXO RESPONDA CADA ITEM CONSIDERANDO ASPECTOS RELATIVOS À CIRCULAÇÃO/ INTEGRAÇÃO ENQUANTO USUÁRIO DE BICICLETA.

	Discordo totalmente	Discordo	Mais ou menos - não sei dizer - tenho dúvida	Concordo	Concordo totalmente
É importante essa ideia de embarcar minha bicicleta no ônibus junto comigo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estacionar minha bicicleta com segurança e facilidade nos terminais e pegar um ônibus ou trem seria importante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seria importante ter acesso a vários lugares da cidade com minha bicicleta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bicicletários no centro da cidade, com banheiros, estacionamento, praça de alimentação, oficina e outros serviços seriam uma boa ideia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

>>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)

[Report Abuse](#)

EM RELAÇÃO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE CURITIBA:

	Muito insuficiente	Insuficiente	Mais ou menos - não sei dizer - tenho dúvida	Suficiente	Muito suficiente
Segurança nas vias públicas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Construção de ciclovias e ciclofaixas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinalização	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Incentivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estrutura própria para ciclistas nos estabelecimentos públicos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reestruturação viária das vias públicas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presença de bicicletários seguros	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ações de educação e sensibilização para condutores de veículos motorizados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)
[Report Abuse](#)

Prevenção de roubos de bicicletas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Articulação com os transportes públicos (permissão do transporte de bicicletas)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Escreva outras sugestões em relação às políticas públicas para ciclistas que você considera importantes.

[>>](#)


POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)
[Report Abuse](#)

Eu costumo utilizar a bicicleta:

Como meio de transporte para o dia-a-dia (trabalhar, estudar, fazer compras, visitar parentes e amigos).

Passeio nos fins de semana.

Para participar de competições.

Para fazer trilhas.

Para ciclismo de estrada.

Para Triathlon

Para outros fins. Quais?

Há quanto tempo você utiliza a bicicleta?

Menos de 1 ano

De 1 a 3 anos

De 3 a 5 anos

De 5 a 10 anos

Mais de 10 anos

Qual ou quais dos seguintes meios de transporte você utiliza para percorrer o seu trajeto diário habitual?

Automóvel

Moto

Ônibus

A pé

Bicicleta

Transporte da empresa na qual trabalho

Táxi

Outros. Quais?

Qual é a sua idade?



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)

[Report Abuse](#)

Sexo

Masculino

Feminino

O seu salário se encaixa em qual das seguintes faixas salariais:

Até R\$788,00

De R\$1.576,00 a R\$2.364,00

De R\$2.365 a R\$3.152,00

De R\$3.153,00 a R\$3.940,00

De R\$3.941,00 a R\$4.728,00

De R\$4.729,00 a R\$7.880,00

De R\$7.881,00 a R\$11.820,00

Acima de R\$11.821,00

Não recebo salário. Qual é a sua ocupação?

Qual é o seu nível de escolaridade?

Fundamental incompleto

Superior incompleto

Fundamental completo

Superior completo

Médio incompleto

Pós-graduação

Médio completo

Qual é o seu estado civil?

Solteiro/a

Casado/a

Divorciado/a, desquitado/a ou separado/a judicialmente

Viúvo/a

Quantos/as filhos/as você têm?

Nenhum

1

2

3 ou mais

Você mora em qual cidade?

Você utiliza bicicleta em Curitiba?

Seja sincero/a e faça comentários sobre esse questionário.

Agradecemos a sua participação.

>>



POWERED BY QUALTRICS

[Start Your Free Account Today](#)

[Report Abuse](#)