



13 Seminário de Extensão

O USO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO: REFLEXÕES SOBRE A EXPERIÊNCIA NO AMAPÁ OPERAÇÃO OIAPOQUE DO PROJETO RONDON

Autor(es)

LETICIA RAMOS DE SOUZA

Co-Autor(es)

MARIA LAURA REZENDE PUCCIARELLI

Orientador(es)

MARCIA APARECIDA LIMA VIEIRA

1. Introdução

O Projeto Rondon é uma ação do Governo Federal, coordenado pelo Ministério da Defesa, envolve a participação voluntária de estudantes universitários e tem por objetivos contribuir para a formação do universitário como cidadão; integrá-lo ao processo de desenvolvimento nacional, por meio de ações participativas sobre a realidade do País; consolidar o sentido de responsabilidade social e coletiva, em prol da cidadania, do desenvolvimento e da defesa dos interesses nacionais, bem como estimular a produção de projetos coletivos locais, em parceria com as comunidades. O Projeto RONDON possui uma concepção voltada para a extensão universitária e no próprio regulamento do projeto não é permitido que a população com a qual são realizados os trabalhos seja alvo de pesquisa; deste modo, as experiências vividas na cidade de Amapá/AP serviram de subsídio para as reflexões contidas neste trabalho.

A partir da experiência que vivenciamos na cidade do Amapá/AP como participantes do Projeto Rondon, verificamos que a população local, em sua grande maioria utiliza-se da bicicleta como principal meio de locomoção. Por este motivo, decidimos discorrer sobre os aspectos envolvidos na utilização da bicicleta como meio de transporte.

Segundo Pezzuto (2002) verificou-se que há um crescimento acelerado na posse e uso do automóvel particular. De acordo com Pereira (1999) apud Pezzuto (2002) em 1960, havia 72 habitantes por automóvel, enquanto que em 1998 este índice diminuiu para cinco habitantes por automóvel. O aumento na frota de veículos automotivos acarreta diversos impactos na qualidade de vida e na qualidade ambiental das cidades, diminuindo a velocidade média dos fluxos e aumenta a poluição ambiental.

O uso da bicicleta como alternativa de transporte apresenta números significativos em muitos países, porém, no Brasil, a bicicleta ainda é utilizada, muitas das vezes como meio de recreação e lazer (Pezzuto, 2002). De acordo Silva e Silva (2006) é sugerido que se pode economizar significativas verbas no setor da saúde se os cidadãos substituíssem o veículo automóvel por meios de transportes considerados sustentáveis, motorizados ou não, tal como a bicicleta, para as viagens de curta distância.

Indiscutivelmente, a atividade física regular é fundamental para a saúde e equilíbrio emocional dos indivíduos, contribuindo assim, para um real aumento na expectativa de vida das pessoas (Silva e Silva, 2006).

A partir dos aspectos acima citados, pretendemos pontuar os fatores que justificam o baixo número de utilização e popularidade da bicicleta como meio de transporte, bem como a discussão de programas que podem auxiliar no aumento de indivíduos que utilizam a bicicleta tanto para atividade recreacionais quanto para as atividades diárias.

2. Objetivos

O presente estudo tem por objetivo enumerar as potencialidades da bicicleta enquanto modo de transporte sustentável bem como as razões ou fatores que justificam a sua baixa utilização e popularidade.

3. Desenvolvimento

A cidade do Amapá está localizada no leste do estado homônimo, a exatos 302 km de distância de Macapá, capital do estado. Os limites do município são o Oceano Atlântico ao norte e ao leste; Macapá e Cutias ao sul; Tartarugalzinho e Pracuúba a sudoeste e Calçoene a oeste e nordeste.

Segundo dados do IBGE (2010), a população do município é estimada em 8.005 habitantes, sendo predominantemente jovens (a maioria com menos de 30 anos) e uma área territorial de 9.176 km², dividido em sede municipal, considerada a zona urbana do município e outros doze núcleos populacionais que formam as principais comunidades, dentre elas, Bicudinho, Cruzeiro, Piquiá, Ramudo e Vista Alegre, localidades nas quais os integrantes desta equipe do Projeto Rondon desenvolveram trabalhos nas áreas de Cultura; Direitos Humanos e Justiça; Educação; Saúde; Comunicação, Tecnologia e Produção; Meio Ambiente e Trabalho.

A escolha do tema para este trabalho se deu pela observação da utilização da bicicleta como meio de transporte na cidade do Amapá/AP.

Para a realização deste trabalho foram feitas buscas ativas a artigos científicos referentes ao tema escolhido.

O ciclismo é um modo de transporte não poluente, que preserva os espaços públicos, não exige a reserva de grandes áreas para estacionamento, não utiliza combustível fóssil, é barato e não provoca os incômodos que caracterizam a utilização dos veículos motorizados em áreas urbanas (FHWA, 1993 apud Pezzuto, 2002).

Há muitos administradores públicos que ainda consideram o investimento voltado à infraestrutura para ciclistas um desperdício de recursos, pois a utilização da bicicleta não é uma atividade atraente para muitos devido à perspectiva de seus atributos negativos, como a exposição às condições climáticas, o esforço físico necessário, principalmente nas subidas e o risco de acidentes (Pezzuto, 2002).

4. Resultado e Discussão

A escolha do uso da bicicleta como meio de transporte depende tanto de fatores subjetivos como distância da viagem; segurança no tráfego; conveniência (conforto, confiabilidade, tempo de viagem e facilidade de acesso); valor atribuído ao tempo; custo da viagem; valorização dos exercícios físicos; circunstâncias familiares; hábitos cotidianos das pessoas; aceitação social; sentimento de insegurança; bem como fatores objetivos: rapidez, conforto, topografia do terreno, clima, segurança; existência de calçadas e ciclovias; acessibilidade e continuidade das rotas, entre outros (Pezzuto, 2002 e Silva e Silva, 2006).

A distância do percurso é um dos fatores mais levando em consideração para a não utilização da bicicleta (Silva e Silva, 2006). Os ciclistas aceitam percorrer máximas distâncias de 15 km, tornando a bicicleta compatível com a maioria das atividades diárias. Segundo estudos da Comissão Européia (2000) indicam que na Europa, por volta de 30% das viagens efetuadas através de automóveis são percorridas distâncias inferiores a 3 km e 50% inferiores a 5 km.

Outro fator citado como impedimento ao uso da bicicleta é o fator segurança, tanto com relação à possibilidade de acidentes, quanto com relação à vulnerabilidade para assaltos e agressões (Pezzuto, 2002). As colisões com veículos motorizados não são os únicos acidentes que podem ocorrer com ciclistas. O indivíduo que utiliza a bicicleta pode se acidentar ao colidir com objetos estacionários, por derrapagens, quedas e mesmo por colisões com pedestres ou outros ciclistas.

Algumas das inconveniências do uso das bicicletas, apontadas por indivíduos não ciclistas são: o esforço físico, a dificuldade de se carregar pacotes e embalagens, necessidade de usar roupas adequadas, impossibilidade de tomar banho no destino, viagens que precisam ser feitas à noite e a inexistência de rotas convenientes. (FHWA apud Pezzuto, 2002).

As viagens feitas através da bicicleta, além de serem mais econômicas do que as viagens por automóvel acarretam menos custos indiretos dos que os transportes motorizados. A bicicleta é mais barata que um automóvel, exigindo assim, um menor investimento do usuário. O estacionamento para bicicletas em geral é gratuito e o tempo perdido em congestionamentos é muito pequeno se comparado ao tempo gasto pelos motoristas de automóveis (Pezzuto, 2002).

Segundo FHWA (1992), o ciclismo exige equilíbrio e algum condicionamento físico. Muitas pessoas, especialmente da meia-idade e idosos, alegam que são fisicamente incapazes de utilizar a bicicleta como meio de transporte; podendo ser verificado pelo baixo índice de usuários a partir de 45 anos de idade.

Quanto à habilidade, Pezzuto (2002) aponta que os ciclistas podem ser divididos em três categorias: na primeira constam ciclistas experientes, que são aqueles que têm bastante habilidade e experiência com a bicicleta; no segundo grupo, os ciclistas casuais são os adultos que usam a bicicleta como atividade recreacional e/ou de lazer; já na última categoria estão as crianças ciclistas, que são a grande maioria dos usuários da bicicleta utilizando-a para recreação.

Segundo Pezzuto (2002), no Brasil, assim como em muitos outros países, pelo fato do automóvel ser um símbolo de status e prosperidade, a utilização da bicicleta em viagens utilitárias, não é considerada uma opção adequada para alguns grupos sociais.

O clima pode ser apenas um fator de desestímulo, mas não um impedimento para o uso da bicicleta. Temperaturas médias muito baixas no inverno, calor, umidade e chuvas no verão são, sem dúvidas, condições que dificultam o ciclismo. Em termos de clima, a cidade considerada ideal para a prática do ciclismo é aquela que tem a média das temperaturas máximas entre 18°C e 28°C e menos de sessenta dias de precipitação durante o ano (FHWA, 1993).

A acidentada topografia é um dos fatores que mais desestimula o uso da bicicleta nas cidades: subir e descer ladeiras é muito mais desgastante do que pedalar em terreno plano, exigindo maior condicionamento físico.

De acordo com Litman et al. (2000) o uso diário da bicicleta promove uma melhoria na saúde dos indivíduos; para que esses resultados sejam alcançados, 30 minutos de atividades diárias já são suficientes. O ciclismo, se praticado regularmente, pode reduzir em 50% o risco de doenças coronarianas, diabetes e obesidade; em 30% o risco de desenvolvimento de hipertensão além de reduzir os episódios de osteoporose e sintomas de depressão e ansiedade.

Os benefícios pessoais para os indivíduos que utilizam a bicicleta como meio de transporte, de acordo com Litman (1999) são:

- Mobilidade, principalmente para jovens e idosos;
- Economia financeira;
- Exercício, aumento da saúde e do bem estar;
- Aumento da interação social,
- Lazer.

Já os benefícios para a comunidade são:

- Redução do congestionamento do tráfego;
- Redução da poluição do ar e do ruído gerados pelo uso do veículo motorizado;
- Melhoria da saúde pública;
- Comunidades mais saudáveis;
- Aumento da interação da sociedade da sociedade como resultado de ruas mais seguras,
- Aumento da atração e acesso dos turistas.

De acordo com FHWA (1993) apud Pezzuto (2002), os fatores que influenciam na opção pela bicicleta são subdivididos em três etapas: as considerações iniciais; a avaliação das barreiras na viagem e a avaliação das barreiras no destino. Os fatores da primeira etapa constituem em distância e tempo de viagem, responsabilidades familiares, valores e atitudes do indivíduo e exigências do trabalho. Os fatores da segunda etapa são o acesso, características das rotas, segurança no tráfego e clima. Já os fatores referentes à terceira etapa são estacionamento para bicicletas, vestiário e chuveiros, incentivo do empregador e aceitação pelos colegas.

A existência de políticas de incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte visam atrair novos usuários e melhorar as condições existentes para os que já utilizam a bicicletas para suas viagens utilitárias através de programas educacionais e de treinamento; programas e incentivos ao uso da bicicleta; acessórios e melhorias tecnológicas nas bicicletas e melhorias na infraestrutura para os ciclistas como: implantação de ciclovias e ciclofaixas; melhorias nos cruzamentos; medidas para redução da velocidade dos veículos motorizados; medidas para facilitar a transposição de barreiras urbanas; melhorias na pavimentação e galerias pluviais; facilidade para as bicicletas nos locais de destino e integração com o transporte coletivo (Pezzuto, 2002).

5. Considerações Finais

Pedalar pode resultar numa melhoria da qualidade na vida urbana, mediante a diminuição das taxas de emissão ozônio e de monóxido de carbono, da poluição sonora e do sentimento de insegurança geral dos indivíduos que utilizam as vias públicas.

O ciclismo constitui um meio de transporte extremamente flexível, podendo ser usado desde a infância até a velhice, sendo facilmente adaptável às rotinas de viagem.

O ato de pedalar tem uma imagem ambiental positiva pelo fato de não emitir poluentes, provocar pouco ruído e consumir uma mínima quantidade de energia. Mas por outro lado, a utilização das bicicletas para viagens de curtas distâncias não é considerada uma atitude normal.

Os ciclistas que utilizam a bicicletas para pequenas viagens são vistos, em geral, como muito pobres para possuir um automóvel ou simplesmente como excêntricos; sendo esta imagem um fator que desencoraja o uso mais frequente deste meio de transporte.

Pudemos concluir, portanto que a utilização da bicicleta como meio de transporte é bastante indicado, pois além de trazer benefícios aos usuários como melhoria nos aspectos físicos e psíquicos, também traz melhorias à comunidade no que diz respeito à diminuição da poluição sonora e do ar, bem como a redução do congestionamento no trânsito.

A oportunidade de conviver com hábitos e costumes diferentes do nosso dia-a-dia, nos fez amadurecer, pois foram momentos de intenso aprendizado e observações que nos permitiram compartilhar os conhecimentos e as experiências com a população local.

Referências Bibliográficas

Comissão Europeia. **Cidades para bicicletas, Cidades de Futuro**. Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Luxemburgo, 2000.

FHWA. **Reasons why Bicycling and Walking are and are not being used more extensively as travel modes**. Case Study no 1 - Federal Highway Administration – US Department of Transportation - FHWA-PD-92-041, 1992.

FHWA. **Measures to overcome impediments to bicycling and walking**. National Bicycling and Walking Study – Case Study no 4 – Federal Highway Administration – US Department of Transportation, 1993.

LITMAN, T. **Whose roads? Defining bicyclists' and pedestrians' right to use public roadways**. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, BC, Canadá, 1999.

LITMAN, T.; BLAIR, R.; DEMOPOULOS B.; EDDY, N; FRITZEL; A., LAIDLAW, D; MADDOX H. e FORSTER K. **Pedestrian and bicycle planning: a guide to best practices**. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, BC, Canadá, 2000.

SILVA, A. B.; SILVA, J. P. **A Bicicleta como Modo de Transporte Sustentável**. Universidade de Coimbra, Coimbra, 2006.

PEZZUTO, C. C. Dissertação: **Fatores que Influenciam o Uso da Bicicleta**. UFSCar, São Carlos, 2002.