

CICLOVIDA: PROJETO DE DIAGNÓSTICO DA CICLOVIA DO PERCURSO ENTRE O INSTITUTO DE QUÍMICA (IQ-UNESP) E A FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE ARARAQUARA (UNESP-FCLAR)

MONTEIRO, Emmanuel Pinto.¹

ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9366-1769>

*Autor para correspondência e-mail: monteiro.emmanuel@hotmail.com

Palavras-chave

Ciclovia
Mobilidade
Município
Cidadão

Keywords

Bicycle path
Mobility
Municipality
Citizen

Palabras clave

Ciclo vía
Movilidad
Municipio
Ciudadano

RESUMO

O século XX foi o século de ocupação do espaço público pelos automóveis, provocado pelas mudanças nos centros urbanos. Como resultado dessa ocupação fala-se na degradação do espaço público e crescente expansão da malha viária como, por exemplo, a construção de avenidas, túneis e viadutos a partir da década de 60. Neste cenário, a ciclovia vem apresentando melhores saídas para as cidades congestionadas, para o meio ambiente, para a saúde pública e para a inclusão social. Investir na implantação de um sistema ciclo viário é uma tendência e prioridade para os governos atuais. Essa tendência hoje está sendo convertida em políticas públicas de mobilidade cuja finalidade é incentivar o uso de bicicleta como meio alternativo de transporte. O que impacta diretamente na saúde do usuário, na diminuição de poluentes no ambiente, no uso do transporte público e privado e finalmente amplia a acessibilidade. Neste sentido, o trabalho visa atender as demandas de levantamento de dados para elaboração de planejamento do sistema cicloviário do Município de Araraquara/SP, no sentido de melhorar o trânsito da cidade, facultar segurança aos usuários e cidadãos e propiciar infraestrutura adequada para fomentar o uso de bicicleta.

ABSTRACT

CICLOVIDA: PROJECT OF DIAGNOSIS OF THE CYCLOVES OF THE JOURNEY BETWEEN THE INSTITUTE OF CHEMISTRY (IQ-UNESP) AND THE FACULTY OF SCIENCES AND LETTERS OF ARARAQUARA (UNESP-FCLAR)

The 20's was the century of occupation of the public space by automobiles, caused by the changes in the urban centers. As a result of this occupation, we are talking about the degradation of the public space and increasing expansion of the road network, such as the construction of avenues, tunnels and viaducts from the 60's. In this scenario, the bike path has been presenting better exits to cities environment, public health and social inclusion. Investing in the roll out of a road cycle system is a trend and priority for today's governments. This trend is now being translated into public mobility policies whose purpose is to encourage the use of bicycles as an alternative means of transportation. This has a direct impact on the health of the user, on the reduction of pollutants in the environment, on the use of public and private transportation, and finally on accessibility. In this sense, the work aims to meet the demands of data collection to elaborate planning of the cycle system of the Municipality of Araraquara / SP, in order to improve the traffic of the city, providing security to users and citizens and provide adequate infrastructure to encourage the use by bike.

RESUMEN

CICLOVIDA: PROYECTO DE DIAGNOSTICO DE LA CICLO VÍA DEL PERCURSO ENTRE EL INSTITUTO DE QUIMICA (IQ-UNESP) Y LA FACULTAD DE CIENCIAS Y LETRAS DE ARARAQUARA (UNESP-FCLAR)

El siglo XX fue el siglo de la ocupación del espacio público por los automóviles, generado por los cambios de los centros urbanos. En respuesta a esa ocupación, hablase acerca de la degradación del espacio público y de la creciente expansión de las vías, por ejemplo la construcción de avenidas, túneles y viaductos, como se presenció en los años 60. En este escenario, la ciclo vía se presenta como la mejor opción para las ciudades transito intenso, para el medio ambiente, para la salud pública y para la inclusión social. Invertir en la implantación de un sistema de ciclo vías es una tendencia y prioridad para los gobiernos. En los días actuales, esa tendencia está siendo convertida en políticas públicas de movilidad cuya finalidad es incentivar el uso de las bicicletas como un medio alternativo de transporte. Lo que impacta directamente en la salud del usuario, en la disminución de la polución en el medio ambiente, en el uso del transporte público y privado y finalmente aumenta la accesibilidad. En esta dirección, el presente trabajo visa atender a las demandas del relevamiento de datos para la elaboración del planeamiento del sistema de ciclo vías del municipio de Araraquara - SP, en el sentido de mejorar el tránsito de la ciudad, facultando seguridad a los usuarios y ciudadanos además de propiciar infraestructura adecuada para fomentar el uso de las bicicletas.

INTRODUÇÃO

Entre os meios alternativos de transportes eficientes e não poluentes encontrados na atualidade estão a caminhada e uso de bicicleta. Construído para resolver a necessidade de uso de bicicleta no município, a ciclovia “Alberto Tosi Rodrigues” tem 840 metro por 2,5 metros, foi inaugurado no dia 18 de setembro de 2006 pelo Ex-Prefeito Edinho Silva, ano em que a Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (FCLAR) estavam sob a direção do Prof. Dr. Claudio Benedito Gomide de Souza (de 01/02/ 1997 a 31/01/2001 e 01/02/2005 a 31/01/2009) e o vice-diretor era o Prof. Dr. Paulo Rennes Marcal Ribeiro. Desde a sua construção tem desempenhado papel importante na facilitação de acesso ao Campus de Araraquara, concedendo opção de locomoção por meio de bicicleta como meio alternativo de transporte para estudantes e cidadãos. Mas também a sua construção pode ser ainda associado a uma forte presença de ciclistas do bairro de Quitandinha. Segundo Jornal de Araraquara na sua edição de 11 de julho de 2005, “a empresa Leão Engenharia foi a empresa que ganhou a licitação para construção da primeira ciclovia de Araraquara que vai ligar a Faculdade de Química ao campus da UNESP de Araraquara, pelo valor de R\$ 80.831,25.”

Atualmente a ciclovia é mais usada pelos estudantes que frequentam os cursos das três unidades da UNESP as quais a Faculdade de Ciências e Letras, Faculdades de Ciência Farmacêutica e o Instituto de Química. Apesar da apropriação pelos estudantes, os moradores dos bairros a redor desta instituição de ensino superior no município, também usam a ciclovia para caminhada, praticar exercício físico e como forma menos custosa e ecológica de se locomover. Portanto, o escopo do presente estudo é sistematizar dados quantitativos e qualitativos de uso de ciclovia “Alberto Tosi Rodrigues” que conecta a Instituto de Química à FCLAR e adjacente.

OBJETIVO

O objetivo geral do estudo é de propor uma ação de revitalização na ciclovia que liga a Faculdade de Ciências e Letras a Instituto de Química, pois para os que usam a bicicleta como meio de transporte por motivos de ordem econômico e financeiro, a ciclovia acaba desempenhando um papel extremamente importante na efetivação das suas necessidades. Neste sentido, o objetivo a que se propôs o estudo inclui e atinge todas as camadas ou classes da sociedade, e coincide com a tendência mundial no sentido de priorizar e dar mais espaço as diferentes formas de se locomover. Ao nível local, esse objetivo reforça as iniciativas do município de Araraquara em promover e fomentar o uso de bicicleta como meio de transporte alternativo, a partir das infraestruturas existentes e as que podem ser implantadas para efetivação do direito de se locomover com segurança, e ampliar a melhoria na qualidade de saúde e educação através de políticas públicas eficazes e praticas cotidianas saudáveis. Do outro lado esse objetivo reforça também o engajamento do município em descongestionar as estreitas ruas com grandes numeros de carros, encorajar e incentivar o uso de bicicleta como meio de transporte alternativo. Para atingir o objetivo geral, a pesquisas se propôs a concretizar os seguintes objetivos específicos: coletar e sistematizar os dados que apontam para a necessidade de revitalização e analisar aspectos sobre a qualidade da ciclovia, segurança, sinalização e Iluminação que além de serem importantes requisitos para uma infraestrutura de mobilidade urbana têm influência direta no dia a dia dos cidadãos em relação ao impacto do uso do bem público.

JUSTIFICATIVA

O trabalho se justifica a partir dos dados coletados nas fazes que possibilitaram o estudo, fases estas detalhadas na metodologia do trabalho. Se fizermos um olhar atento dos dados recolhidos durante as fases a que foi submetido o estudo, principalmete na aplicação do questionário, a justificativa para sustentar a revitalização torna mais evidente. Primeiramente porque se torna cada vez mais urgente pensar numa mobilidade urbana sem risco e inclusiva e uma politica pública de mobilidade urbana capaz de colmatar ou minimizar as dificuldades de se locomover que valorize respeite a vida e as normas. Em segundo lugar os dados apontam por uma insegurança tanto do usuário, especificamente meninas, com medo de sofrer agressões principalmente no período da noite, como também a insegurança da própria infraestrutura (Fig. 1 a 8), devido a algumas elevações no asfalto, invasão de terra (acidentes), buracos, fraca sinalização e iluminação. A iluminação na infraestrutura, como colocado pelos usuários nas suas sugestões, é uma justificativa forte para presença de acidentes entre pedestres e ciclistas, inclusive de atropelos de animais. Deve-se ressaltar ainda que a própria

¹Pós-Graduando em Ciência Política pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho; Bacharel em Administração Pública pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2016).

ciclovia não tem uma iluminação própria, logo, depende dos postes situados na outra margem da avenida. As árvores são importantes pelas funções que desempenham na natureza, mas ao lado de uma infraestrutura de mobilidade urbana como ciclovia precisa de uma atenção especial. Porque na referida ciclovia tem sido fator de insegurança pelo fato de servir de empecilho para que luz do poste ilumine a ciclovia no período da noite, já que a mesma não possui iluminação própria. A ausência de calçada para pedestres é outro fator causador de acidentes, muito citado pelos usuários. A ausência dessa pequena divisão ou separação do espaço físico faz toda diferença no aumento de acidentes e atropelos, pois nos períodos analisados, foi possível identificar uma grande presença de pedestres se comparado com ciclistas.

METODOLOGIA E CRONOGRAMA

Para a observação de uso da ciclovia foi realizada uma pesquisa de campo na ciclovia que liga a Faculdade de Ciências e Letras – Campus de Araraquara com o Instituto de Química cuja finalidade é de quantificar os usuários e a frequência de uso da referida ciclovia. Foi selecionado um número de duas pessoas que revezando nos períodos estabelecidos aplicaram o questionário nos períodos, a saber: 1º período – 7h30min a 8h30min; 2º período – 11h30min a 12h30min; 3º período - 13h30min a 14h30min; 4º período – 18h30min a 19h00. Em cada período foi quantificado o número de pedestre, o número de ciclista, e a última opção que seria “outros” foi quantificado o número de motorizado na ciclovia. Na segunda fase foi realizada uma pesquisa qualitativa com uma amostra de 17 a 30 anos de idade de todos os sexos. Sendo que, uma parte realizada dentro do Campus de Araraquara abrangeu todos os cursos da unidade. Foram aplicados de vinte (20) a quarenta (40) questionários em cada sala, nos cursos da Administração Pública, Ciências Econômica, Letras, Ciências Sociais e Pedagogia nos períodos diurno e noturno de primeiro a quarto ano. No questionário o aluno podia opinar sobre as seguintes questões: a qualidade da ciclovia, a segurança, a sinalização e a iluminação, apontando se é ruim/péssimo, regular e por último se é bom/ótimo. No mesmo questionário os alunos/usuário foram perguntados se sentem que há uma disputa de espaço entre pedestre e ciclista; se conhecem a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta; e por último se usam a bicicleta para outras atividades além de vir para faculdade.

Posto isso os alunos também responderam no mesmo questionário a pergunta sobre origem e destino, podendo no final do questionário sugerir alguma intervenção na ciclovia ou uma proposta do seu interesse em relação à mobilidade urbana. Outra parte da segunda fase foi aplicação dos questionários junto ao cidadão comum que usa a ciclovia, seja para o trabalho, esporte, ou simples passagem para outro destino. De ressaltar que os questionários foram aplicados com uma autorização prévia do professor que irá lecionar no dia. A aplicação em sala de aula durou em média sete (7) a dez (10) minutos. Em relação ao cidadão comum foi feito abordando os cidadãos na própria ciclovia e com o consentimento do mesmo era aplicado o questionário e durou em média cinco (5) a oito (8) minutos. Após a coleta dos dados, reuniu-se um grupo de dezesseis pessoas para tabular os dados de acordo com os cursos e seus respectivos períodos e ano.

O projeto foi executado em três fases. Na primeira, foi feita levantamento bibliográfico sobre o tema, leituras e fichamentos. Paralelamente à sistematização e leitura da bibliografia, elaborou-se o plano de coleta de dados que se subdividiu em duas outras fases de realização da pesquisa de campo. A segunda fase foi executada no prazo de sete dias, sendo que cada dia foi dividido em 4 períodos para observação das formas de uso da ciclovia que conecta o Instituto de Química da Unesp (IQ-Unesp) à Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (FCLAr). A terceira fase consistiu na aplicação de questionários na comunidade universitária, especialmente o usuário contínuo do meio de locomoção ciclo viário. Por depender das autorizações prévias dos professores que iriam lecionar nos dias de aplicação dos questionários, foi preciso três semanas para aplicar em todos os cursos da FCLAR. No sentido de captar mais precisamente as necessidades de uso e readequação da ciclovia, optou-se em aplicar no período de dois dias um questionário no campo, voltado para o cidadão que utiliza a ciclovia para percorrer outros trajetos, como alternativa de acesso ao Bairro Campus Ville e adjacências.

RESULTADO

No presente estudo foram abordados 412 estudantes e 30 cidadãos comuns, totalizando 442. Dos 412 questionários aplicados, resultaram em média de 82,4 questionários por curso e 3094 respostas (somatória das respostas do estudante e cidadão). A Tabela 1 apresenta as opiniões dos estudantes sobre a qualidade da ciclo-

via, segurança, a sinalização e a iluminação. A mesma tabela apresenta também número de pessoas indecisas. Os estudantes foram solicitados a opinar se a ciclovia é ruim/péssimo, regular e por último se é ótimo/bom.

Tabela 1 - Opinião dos estudantes da FCLAR, usuários da ciclovia.

Tabela Para Tabulação de Dados Qualitativos					
Ficha de pesquisa - Análise Qualitativa de tipo e uso da Ciclovia que liga o IQ ao Campus					
Descrição	Ruim/Péssimo	Regular	Ótimo/Bom	Indecisos	Total
Qualidade da Ciclovia	43	295	67	7	412
Segurança	203	187	20	2	412
Sinalização	172	211	25	4	412
Iluminação	276	116	17	3	412
Total	694	809	129	16	1648

Fonte: elaboração própria, 2015.

No total de 1648 respostas dos estudantes/usuários, 694 (42%) respostas apontaram a ciclovia como ruim/péssimo, 809 (49%) com regular, 129 (8%) como ótimo/bom e somente 16 (1%) indecisões.

A Tabela 2 apresenta as opiniões dos cidadãos comuns. Pode-se notar que os cidadãos responderam todas as perguntas do questionário, sem nenhuma indecisão.

Tabela 2 - Opinião Geral dos Cidadãos.

Tabela Para Tabulação de Dados Qualitativos (Comunidade externa à FCL/Cidadão Comum)				
Ficha de pesquisa - Análise Qualitativa de tipo e uso da Ciclovia que liga o IQ ao Campus				
Descrição	Ruim/Péssimo	Regular	Ótimo/Bom	Total
Qualidade da ciclovia	4	8	18	30
Segurança	8	13	9	30
Sinalização	6	15	9	30
Iluminação	14	14	2	30
Total	32	50	38	120

Fonte: elaboração própria, 2015.

Dos 120 respostas dos cidadãos, 32 (27%) respostas tomam a ciclovia por ruim/péssimo, 50 (42%) respostas por regular e 38 (32%) resposta por ótimo/bom.

A Tabela 3 e a Tabela 4 apresenta a opinião dos estudantes e cidadão/usuários, sobre a disputa de espaço na ciclovia entre pedestre e ciclista, conhecimento da lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta de 2003 – criada para inibir o furto e receptação das bicicletas e por último se a utilização de bicicleta inclui outras atividades ou se o usuário usa somente para se deslocar para faculdade.

Dos 1236 respostas, 509 (41%) responderam sim, 720 (58%) respostas negativas e 7 (1%) indecisões. Sendo que dos 41%, 326 estudantes/ usuários sente que há uma disputa entre pedestre e ciclista, 23 estudantes/ usuário conhecem a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta e 160 estudantes/usuários não usa a bicicleta senão para a faculdade. Dos 58%, 84 estudantes/usuário não acham que há uma disputa entre pedestre e ciclista, 387 estudantes/usuários não conhece a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta e 249 usa bicicleta somente para se deslocar para a faculdade.

Das 90 respostas dos cidadãos que foram abordados, chegou-se a seguinte estatística, 50 (56%) respostas afirmativas (SIM), 38 (42%) respostas negativas (Não) e 2 (2%), indecisões. Dos 56%, 19 cidadão/usuário sente que há disputa de espaço entre pedestre e ciclista, 8 cidadão/usuário conhece a lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta e 23 usa a bicicleta para outras atividades além de vir para a faculdade.

Tabela 3 - Resposta dos Estudantes.

Pedestres				
Descrição	Sim	Não	Indecisos	Total
Você sente ter que disputar um espaço na ciclovia com pedestres/ciclistas?	326	84	2	412
Você conhece a Lei de cadastramento e identificação visual de bicicletas?	23	387	2	412
Além de vir para a faculdade, você utiliza a bicicleta para outras atividades?	160	249	3	412
Total	509	720	7	1236

Fonte: elaboração própria, 2015.

Tabela 4 - Respostas dos Cidadãos.

Pedestres				
Descrição	Sim	Não	Indeciso	Total
Você sente ter que disputar um espaço na ciclovia com pedestres/ciclistas?	19	11	0	30
Você conhece a Lei de cadastramento e identificação visual de bicicletas?	8	22	0	30
Além de vir para a faculdade, você utiliza a bicicleta para outras atividades?	23	5	2	30
Total	50	38	2	90

Fonte: elaboração própria, 2015.

No entanto dos 42%, 11 cidadão/usuário discordam que exista disputa de espaço entre os usuários, 22 cidadão/usuário não conhece a norma de cadastramento e identificação visual da bicicleta e somente 5 cidadão/usuário não usa bicicleta para outras atividade.

A Tabela 5 apresenta as respostas dos usuários referentes ao lugar onde o usuário mora, permitindo saber onde estão mais concentrados os pedestres e ciclistas que usam a ciclovia para diferente destino. Seja para trabalho, estudar, abarcando inclusive os que usam a ciclovia por lazer ou praticar esporte. Sendo que durante a execução do projeto foi possível identificar um grande numero de cidadãos e funcionários da UNESP, Instituto de Química e outras instituições praticando exercício físico na ciclovia. O que revela o crescente multiuso da ciclovia. O que reforça a necessidade de melhoria da clovia pela função social que desempenha para UNESP, para o cidadão e para o município em geral. O município carece muito da ciclovia para descogestionar a as estreitas ruas e tornar a cidade mais descongestionada, admitindo que esse congestionamento que se vive foi herdado dos tempos passado.

São no total de quatrocentas e quarenta e dois (442) respostas entre cidadãos e estudantes questionados, sendo que a maior parte sai do centro da cidade com uma quantidade 112 respostas. Depois do centro, vêm logo em seguida os usuários do bairro de Carmo com 48 respostas, seguido de Jardim Pinherinho 40 respostas, Jardim Quitandinha com 39 respostas, Campus – Ville com 26 respostas, São José com 16 respostas.

Tabela 6 apresenta as sugestões de melhoria dos cidadãos e estudantes na própria ciclovia, inclusive da sua extensão para dentro da FCLAR e para outra direção da cidade.

Pelos números, a preocupação dos usuários em primeiro lugar é com relação à iluminação e sinalização adequada, seguido de calçada para pedestre, segurança e extensão da ciclovia para dentro da FCLAR.

Tabela 5 - Origem dos Estudantes e Cidadão.

Qual o bairro que você mora?	Repetição
Centro	112
Carmo	48
São José	16
Santana	6
Melhado	3
CECAP	1
Vila Yamada	1
Jardim Morumbi	7
Jardim Imperador	5
Vale do Sol	6
Universal	3
Jardim Quitandinha	39
Jardim Pinheiros	40
Selmi-Dey	3
Jardim Indaia	1
St. Angelina	3
Jardim Paraíso	1
Campus-Ville	26
Jardim América	2
Vila Harmonia	2
Vila Xavier	8
Jardim. Eliana	1
Jardim Santa Rosa	1
Central Park	1
Vila Biagioni	1
Jardim. Brasil	1
Jardim Califórnia	2
Jardim Das Estações	1
Jardim Eliana	1
Jardim Lupo	1
Jardim Martinez	1
Jardim Primavera	1
Jardim Santa Lúcia	1
Jardim Vitória	2
Jardim Flambuyants	1
São Geraldo	2
Não mora no Município	18
Não Responderam	42
Total	411

Fonte: elaboração própria, 2015.

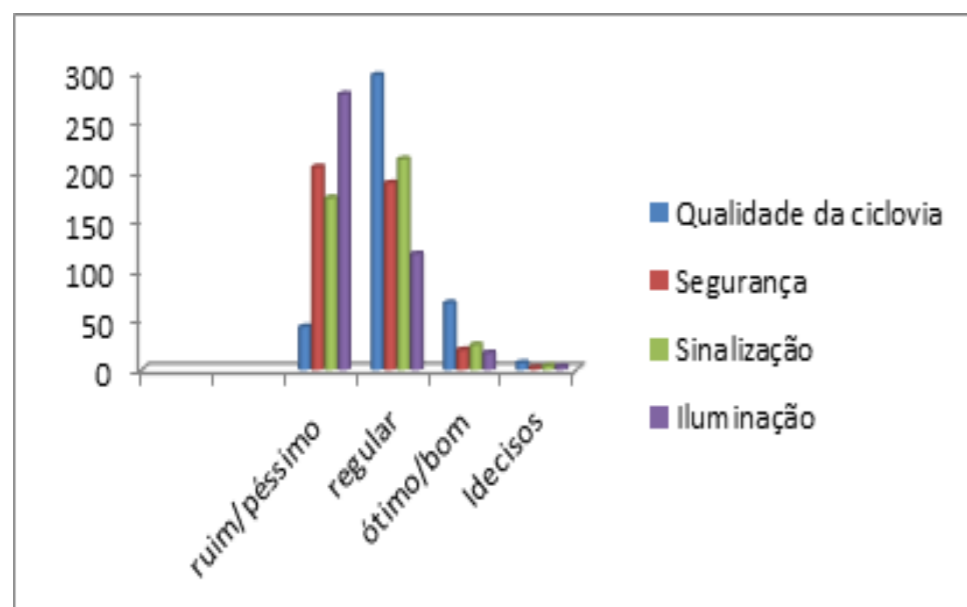
Tabela 6 - Sugestão de Melhoria.

TEMATICAS NAS SUGESTÕES	Qty.
Iluminação e Sinalização Adequada	47
Calçada para Pedestres	35
Aumento-alargamento do percurso da ciclovias entrando até a FCLAR	15
Conscientização do usuário (pedestre e ciclista)	4
Manutenção e preservação da ciclovias	4
Plantar Mais Arvore	2
Mais Segurança	20
Ampliar (Cidade)	6
Pavimentação	4
Sinalização Para além da ciclovias (Farol para travessia)	1
Total	138

Fonte: elaboração própria, 2015.

O gráfico 1 reflete as opiniões dos estudantes/usuários a cerca da qualidade da ciclovias, segurança, sinalização e iluminação.

Gráfico 1 - Opinião do Estudante.



O gráfico 2 representa as opiniões exclusivamente dos estudantes/usuários, em relação a disputa de espaço entre pedestre e ciclista, em relação a conhecimento da lei de cadastramento e identificação visual da bicicleta e por ultimo se o mesmo utiliza bicicleta para outras finalidade além de vir para faculdade.

O gráfico 3 representa as opiniões dos cidadãos sobre a qualidade da ciclovias, segurança, sinalização e iluminação, que usam a ciclovias para diferentes destinos ou vão para praticar esporte.

Neste gráfico 4 é possível apreciar as respostas dos cidadãos em relação a disputa de espaço (Sim= 19 e Não=11), conhecimento da lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta (Sim= 8 e Não=22), e se usam a bicicleta para outras atividades (Sim= 23; Não=5 indeciso= 2).

Gráfico 2 - Opinião do Estudante.

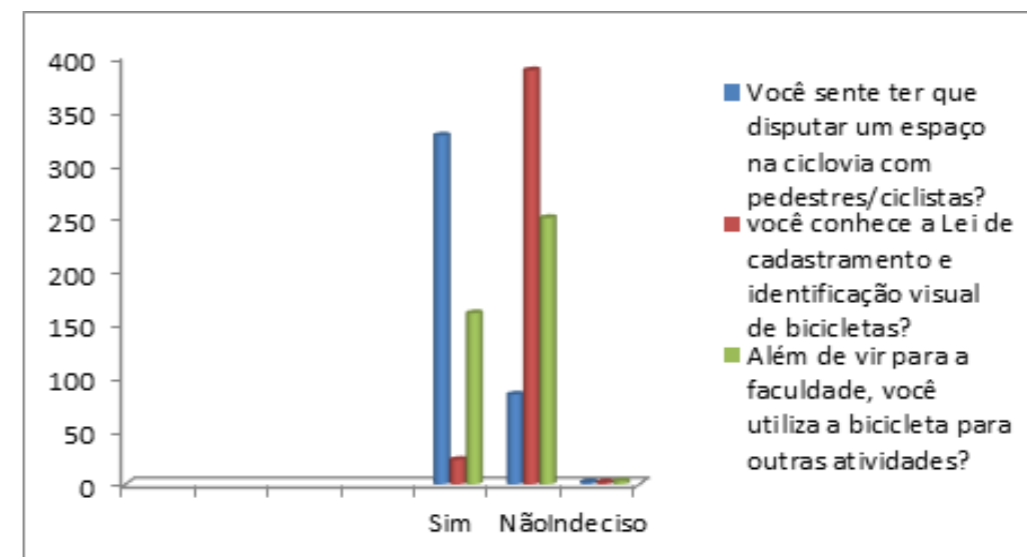


Gráfico 3 - Opinião do Cidadão.

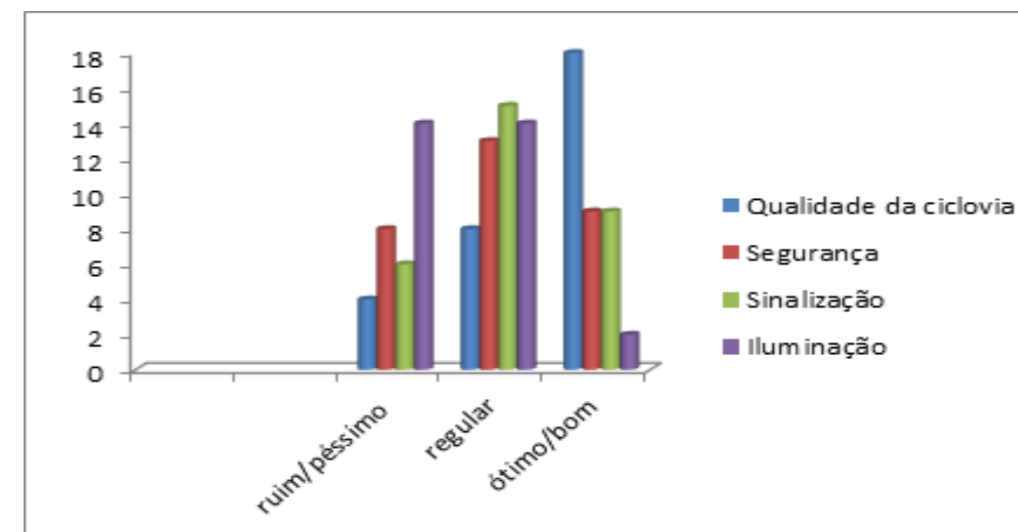
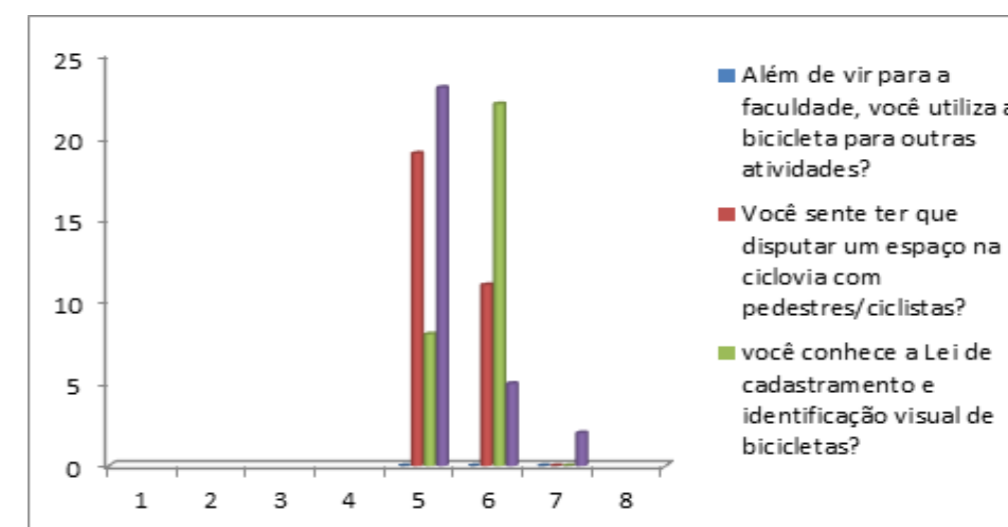
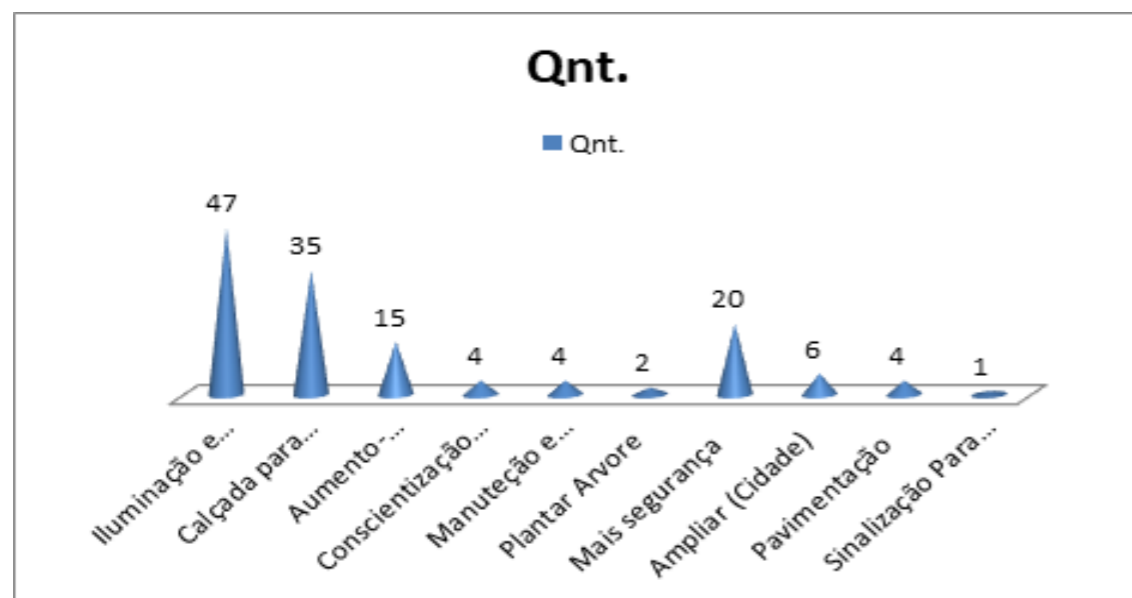


Gráfico 4 - Opinião do Cidadão.



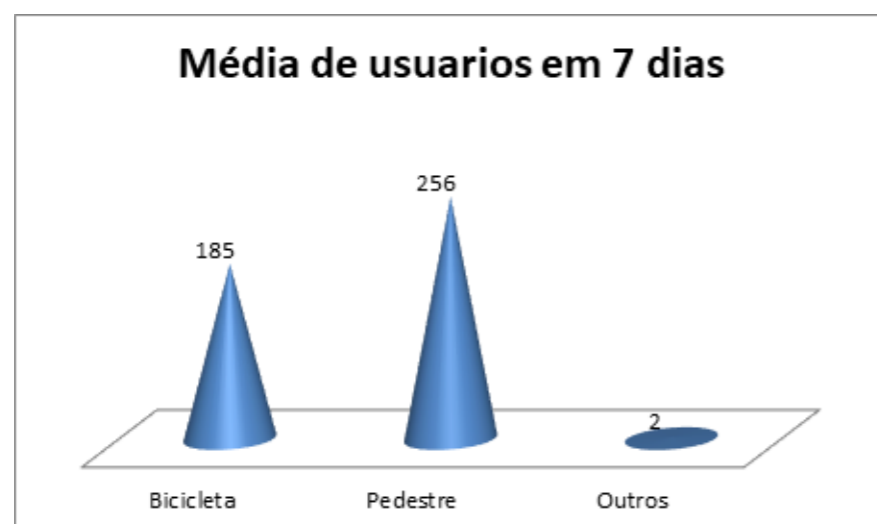
O gráfico 5 apresenta a sugestão de melhoria e preocupação dos estudantes e cidadão em relação à ciclovia.

Gráfico 5 - Sugestão do Estudante e Cidadão.



O gráfico 6 apresenta os dados de uso e frequência. O uso permite identificar pedestres, ciclistas e outros, enquanto que a frequência permite saber o número de vezes que cada tipo de usuário usa a ciclovia.

Gráfico 6 - Dados de Uso e Frequência dos Ciclistas e Pedestres.



Em média, por semana 185 bicicletas passam pela ciclovia, 256 pessoas usam a ciclovia para diversas finalidade, e 2 foi o numero de motorizado por semana na ciclovia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando os dados ou a quantidade de informação recolhida durante o estudo com a colaboração dos usuários, constatou-se que na atualidade a ciclovia é mais usada pelos pedestres do que pelos ciclistas. O que aponta para uma urgência na separação do espaço físico, ou seja, presença de calçada para pedestre com objetivo de diminuir os riscos de acidentes na ciclovia. Em paralelo a demanda de calçada, constatou-se também que a falta de uma boa iluminação é um fator gerador de insegurança. Tal insegurança se justifica nos pontos escuros

que a própria infraestrutura apresenta ao longo dela e da dependência direta da iluminação dos postes situados do outro lado da ciclovia (necessidade de presença da iluminação nos dois lados da pista). A insegurança em especial afeta mais o gênero feminino, tanto estudante como cidadão comum, que constantemente se deslocam para o campus ou para outro destino da cidade. Foi possível apurar a falta de um ponto de ônibus adequado para as paragens solicitadas ao longo da ciclovia. Os passageiros são deixados dentro da própria ciclovia com risco de sofrer acidente com ciclistas que circulam para o campus ou ciclistas que usam a ciclovia para exercícios físicos. O estudo também apurou a precária ou quase ausência de sinalização na ciclovia, como falta de reflector que indique a presença de uma ciclovia para o motorista que está na pista dirigindo. Constantemente a ciclovia é invadida por enxurradas e terra, o que se revela perigoso por provocar acidentes e queda dos usuários. Em paralelo a demanda de limpeza, há uma urgente necessidade de intervenção no asfalto da infraestrutura, já que é possível identifica ao logo dela elevações, desgastes e buracos que podem provocar acidentes. Do outro lado há um grande desconhecimento da lei de cadastramento e identificação visual de bicicleta entre os usuários (estudantes = 387 de 412 e cidadão = 22 de 30), sendo logo de extrema urgência ações de conscientização (campanhas) nas instituições de ensino superior e nas escolas municipais. Com vista a preparar melhor o cidadão/usuário a respeito das normas de circulação viária, condutas apropriadas de uso de bicicleta como meio de transporte alternativo, e para fins de lazer e esporte.

PROPOSTAS

A partir do estudo realizado, identificamos alguma proposta, apesar de serem anteriormente mencionado pelos usuários, atentou-se nessa parte final em separá-los por merecerem uma atenção da parte dos gestores municipais. São propostas as quais os proponentes tiveram oportunidade de constatar na pratica a quando da realização do estudo. A primeira delas é a revitalização da ciclovia, que desde o inicio do trabalho moveu as ações do proponente do projeto. A segunda proposta se refere à extensão da mesma ciclovia para dentro da Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, para diminuir os riscos de acidentes e garantir mais segurança ao ciclista dentro e fora. Terceira e ultima proposta se refere a uma campanha entre os alunos e usuários para melhor uso de bicicleta e como meio de transporte alternativo.

REFERÊNCIAS

- ÁVILA, J.O. **Planejamento do transporte urbano sustentável: uso de bicicletas no município de São Paulo-SP**. 2013. 71 f. Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências xatas, 2013.
- BANISTER, D.,STEAD D.,STEEN, P.;AKERMAN, J.;DREBORG, K.;NIJKAMP, P.;TAPPESER R.S.; (2000) **Targets for Sustainability Mobility, European Transport Policy and Sustainability**, cap.8 , pp119, Spon Press.
- BOERETO, R. **A Bicicleta e as Cidades: Como inserir a bicicleta na politica de mobilidade urbana**. 2ª edição bilíngue rivisada. Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.
- BOMFIM, M. L. **Reflexões acerca da cultura do automóvel versus a utilização da bicicleta como meio de transporte**. 2014.48 f., il. Monografia (Bacharelado em Serviço Social)— Universidade de Brasília, Brasília, 2014.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Avaliação de Efetividade de Programas de Atividade Física no Brasil**. 1a Edição. Brasília; 2011. p. 65–6.
- CTB - Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503, de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: jun.2015.
- ELTIT NEUMANN, V. X. **Transporte urbano no motorizado: El potencial de la bicicleta en la ciudad de**

Temuco. Revista INVI, Ago. 2011, vol.26, no. 72, p.153-184.

FREY, K. **Governança Interativa: uma concepção para compreender a gestão pública participativa?** Política & Sociedade, n.15, p. 117-136, out. 2004.

Jornal de Araraquara. Primeira Ciclovía. 11 de junho de 2005. Disponível em: <<http://www.jornaldeararaquara.com.br/index.pas?codmat=25000&pub=2>> . Acesso: 25 de Nov. 20015.

TEIXEIRA, I. P. ET al. REVISTA Brasileira de Atividade Física & Saúde, Vol. 18, No 6 (2013). Fatores associados ao uso de bicicleta como meio de transporte em uma cidade de médio porte.

Anexos:

Fotos 1 e 2



Fotos 3 e 4



Fotos 5 e 6



Fotos 7 e 8



Fotos 9 e 10



Foto 11 e 12



Foto 13 e 14

