

I CONTAGEM DE CICLISTAS
CRUZAMENTO AV. BEBERIBE X AV. PROF. JOSÉ DOS ANJOS

Recife, abril de 2013.

AMECICLO

RELATÓRIO DE CONTAGEM DE CICLISTAS CRUZAMENTO AV. BEBERIBE X AV. PROF. JOSÉ DOS ANJOS



Imagem 1: mulher pega carona em bicicleta cargueira.

AMECICLO

SUMÁRIO

1. DA APRESENTAÇÃO.	4
2. DA METODOLOGIA ADOTADA.	4
3. DO PONTO DE CONTAGEM: CRUZAMENTO ENTRE A AV. RUI BARBOSA E A RUA AMÉLIA.	4
4. DOS RESULTADOS.	5
4.1. Dos pontos em destaque.	5
4.2. Dos números contabilizados.	17
5. DAS CONCLUSÕES.	19
6. SUMÁRIO DE IMAGENS	20
7. CRÉDITOS.	21

AMECICLO

1. DA APRESENTAÇÃO.

A Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife, que tem por objetivo principal difundir o uso e a cultura da bicicleta como modal mais adequado para o ambiente urbano, realizou, a fim de identificar a real utilização da bicicleta, uma contagem de ciclistas em determinados pontos da Região Metropolitana do Recife.

2. DA METODOLOGIA ADOTADA.

A pesquisa de "contagem de ciclistas", desenvolvida pela ONG Transporte Ativo¹ adota um método simples: a partir do preenchimento de planilha, contabiliza-se a quantidade de ciclistas que passam em determinados pontos da cidade. Assim, além da quantidade, por hora, que circula em cada direção e sentido, registram-se outras informações relevantes como presença de carona, uso de capacete, gênero, tipo de bicicleta (comum, cargueira ou triciclo), tipo de uso (transporte ou a serviço) e ainda se conduzida no fluxo ou contrafluxo permitido na via.

As equipes de coleta contam sempre com o limite mínimo de dois agentes, que dividem as funções como contador (que porta e assinala a planilha) e seu fiscal, que lhe anuncia os dados e verifica a marcação. Em alguns horários, porém, chega-se a contar com até seis coletores no ponto devido ao grande fluxo existente.

Faz-se também registro fotográfico de peculiaridades locais encontradas.

3. DO PONTO DE CONTAGEM: CRUZAMENTO ENTRE A AVENIDA BEBERIBE E A AVENIDA PROFESSOR JOSÉ DOS ANJOS.

O ponto de contagem, escolhido a partir de uma consulta dentre os associados, buscava identificar os locais mais representativos da realidade dos usuários de bicicleta na Região. Foi considerada ainda, para a escolha, disponibilidade logística de recursos humanos, uma vez que se tratou de trabalho não remunerado.

Diante disso, foi escolhido o cruzamento entre a Avenida Beberibe e a Avenida Professor José dos Anjos.

A Avenida Beberibe é uma das vias mais importantes do Recife. Classificada como arterial principal, tem 2km de extensão, conecta bairros da região norte à Avenida Norte, uma importante radial da cidade. Passa ainda por bairros majoritariamente residenciais (Rosarinho, Encruzilhada, Bomba do Hemetério, Hipódromo e Água Fria) recebendo grande fluxo de pessoas e veículos diariamente.

A Avenida Professor José dos Anjos, cortada longitudinalmente pelo Canal do Arruda, conta com 2,7km de extensão. Limitando-se, nos extremos, por importantes arteriais (Av. Norte e R. Odorico Mendes), é uma via estratégia que

¹ Para mais informações, veja-se <http://transporteativo.org.br/contagens/> Acesso: 25 abr. 2013.

AMECICLO

conecta os bairros da zona norte aos limites da cidade, além de trespassar a já citada Av. Beberibe.

A imensa oferta de serviços nesses dois importantes corredores gera uma demanda que se reflete no grande aporte de pessoas a essas regiões e adjacências.

Confira-se, no mapa, a localização.



Imagem 2: mapa do ponto de contagem.

4. DOS RESULTADOS.

4.1. DOS PONTOS EM DESTAQUE.

O acompanhamento mais próximo da realidade de uma pequena parcela da cidade, mesmo que por um breve intervalo de tempo, revelou uma dinâmica social por vezes invisível, especialmente, quando observada da perspectiva do interior de automóveis individuais ou coletivos. Confira-se.

Após 14 horas, contabilizou-se um total de 3.723 ciclistas trafegando nos seguintes sentidos e direções:

AMECICLO

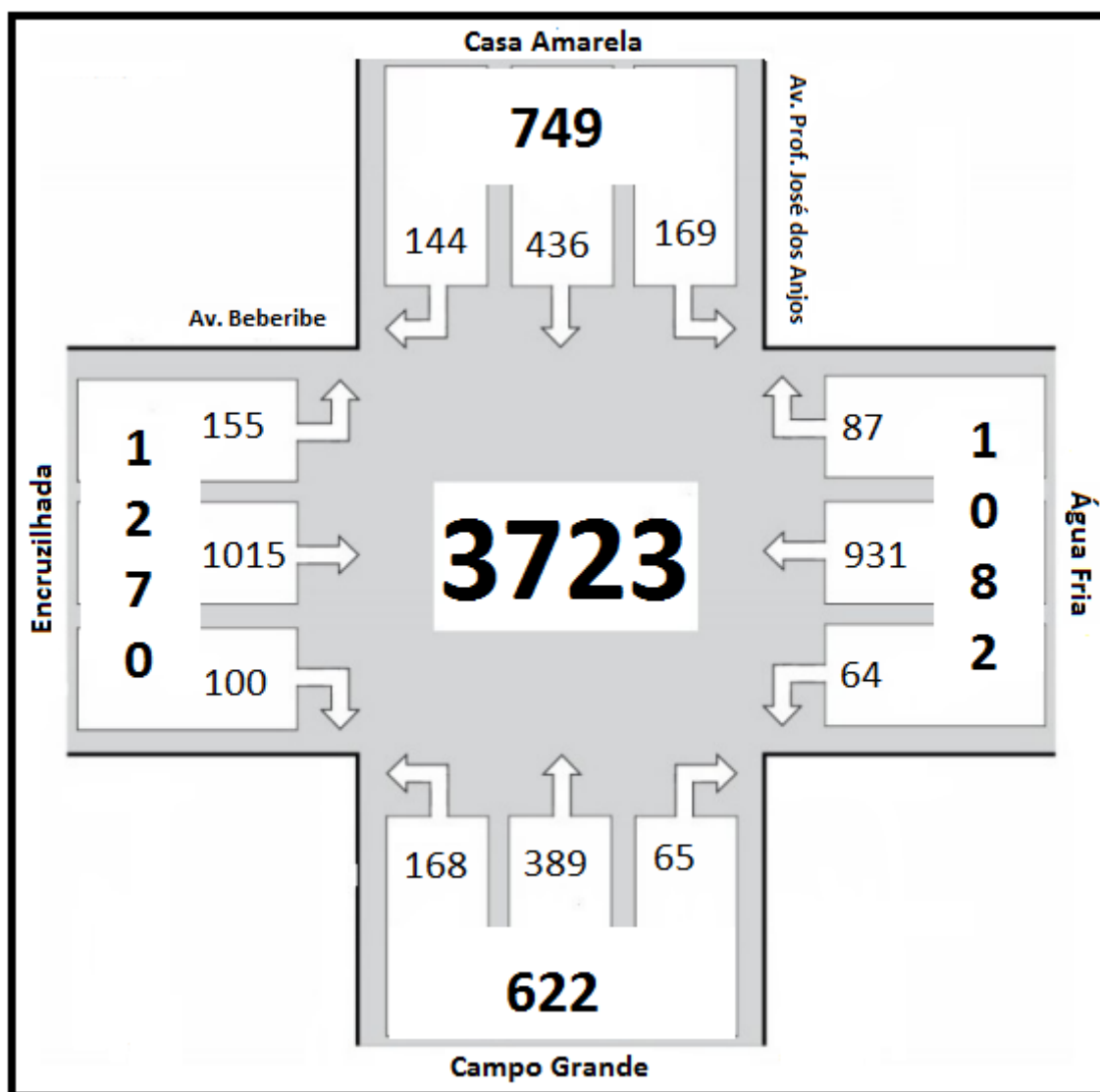


Imagem 3: esquema resumo dos quantitativos de fluxo de ciclistas².

Por direção e sentido, o fluxo ficou assim ilustrado:

² A imagem acima é meramente ilustrativa e especifica apenas de onde o ciclista veio e para onde ele foi, sem considerar se estava no bordo direito, esquerdo, pelo meio ou na contramão da via.

AMECICLO

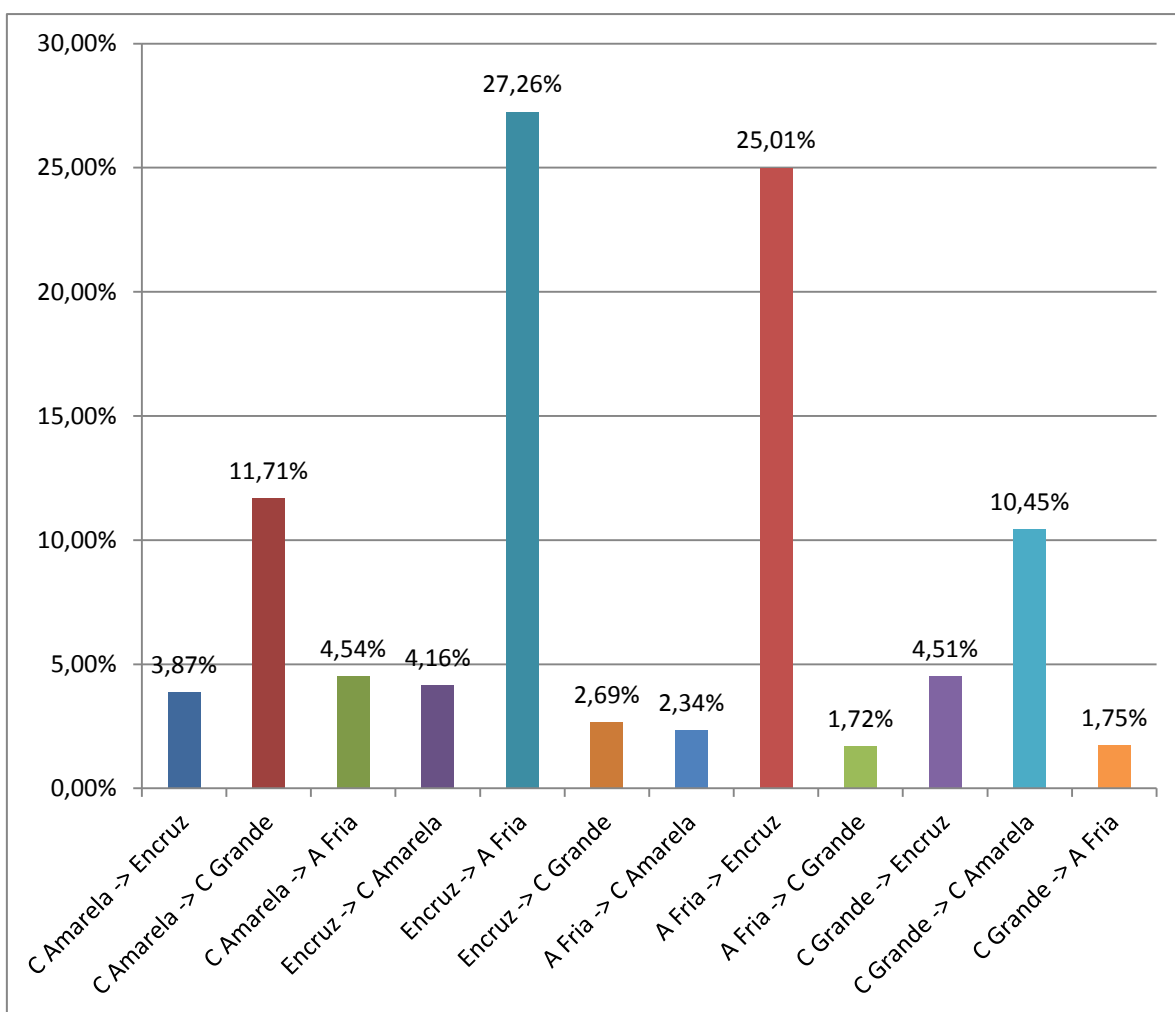


Imagem 4: quantitativos de tráfego (direção e sentido do fluxo).

O fluxo registrou uma média de 265,93 ciclistas/hora, mas variou da seguinte forma ao longo do período pesquisado:

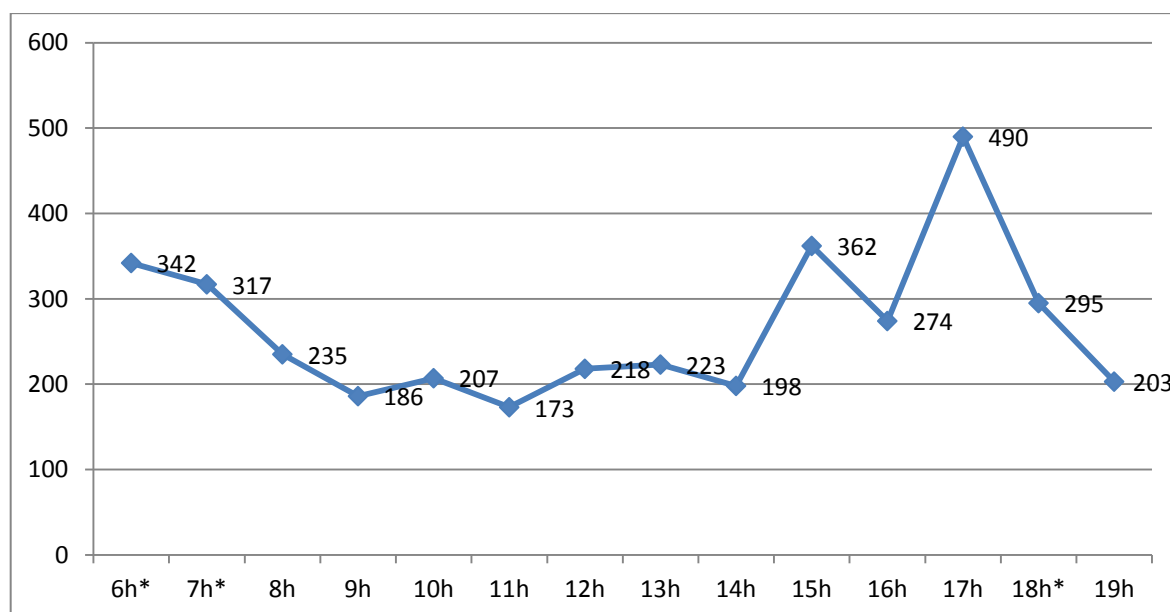


Imagem 4: variação do fluxo médio ao longo do dia

AMECICLO

Identificou-se, quanto ao horário, um pico no intervalo das 17h às 18h, que marcou a passagem de 490 bicicletas (13,16% do total), em todos os sentidos e direções, numa média de 8,17 ciclistas por minuto.

Interessante perceber que mesmo no intervalo de menor circulação (vale), ocorrido das 11h às 12h, que representou apenas 4,65% do total, a quantidade ainda é relevante, tendo-se contabilizado 173 ciclistas ou 2,88 ciclistas/minuto.

Os sentidos mais utilizados, que parecem se complementar, concentraram-se no eixo da Av. Beberibe e se alteraram ao longo do dia.

No sentido ÁGUA FRIA- ENCRUZILHADA, segundo maior pico, a variação do fluxo foi assim:

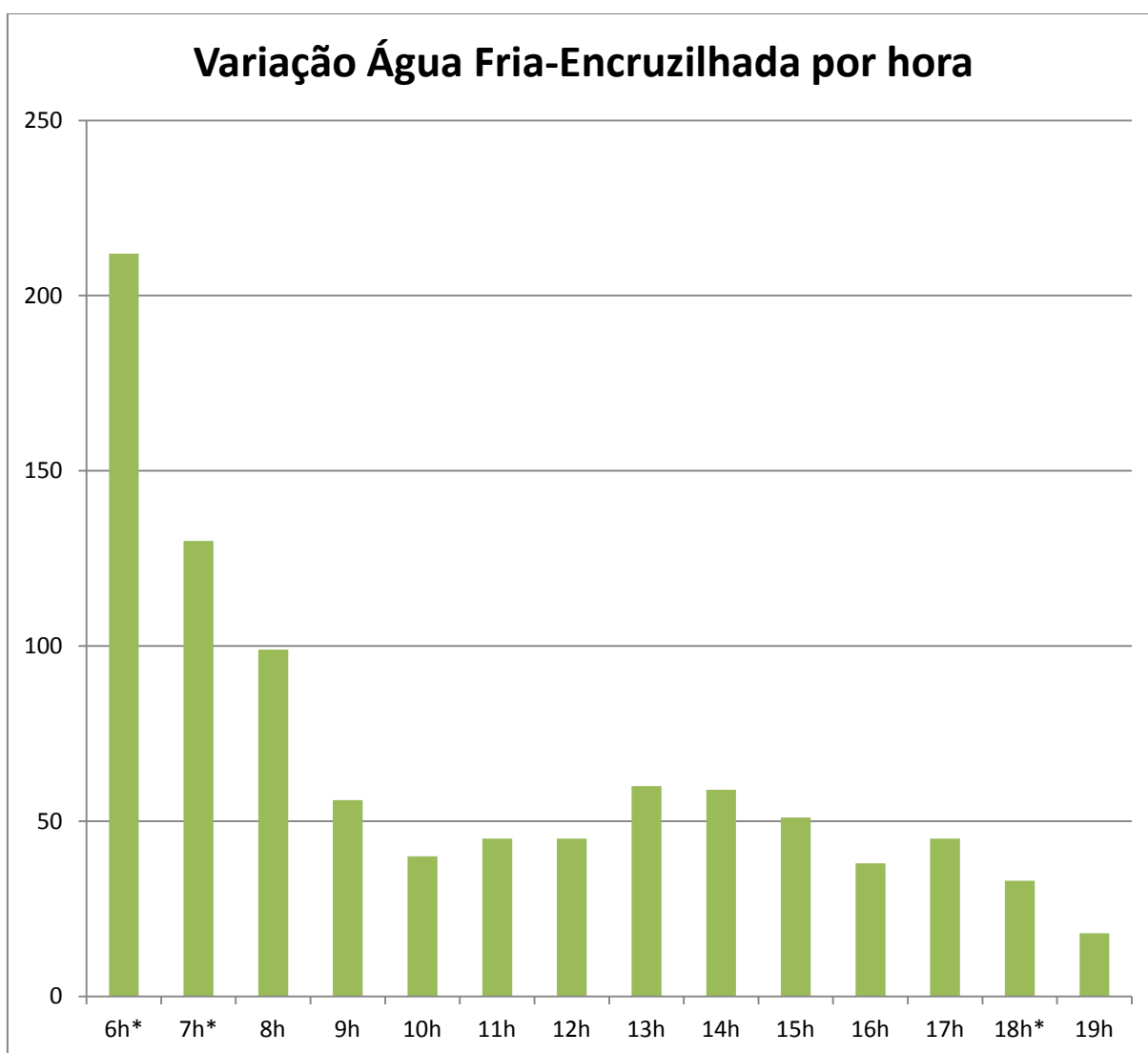


Imagem 5: variação do fluxo no segundo sentido mais utilizado

Veja-se a variação no sentido ENCRUZILHADA-ÁGUA FRIA, que registrou o maior fluxo:

AMECICLO

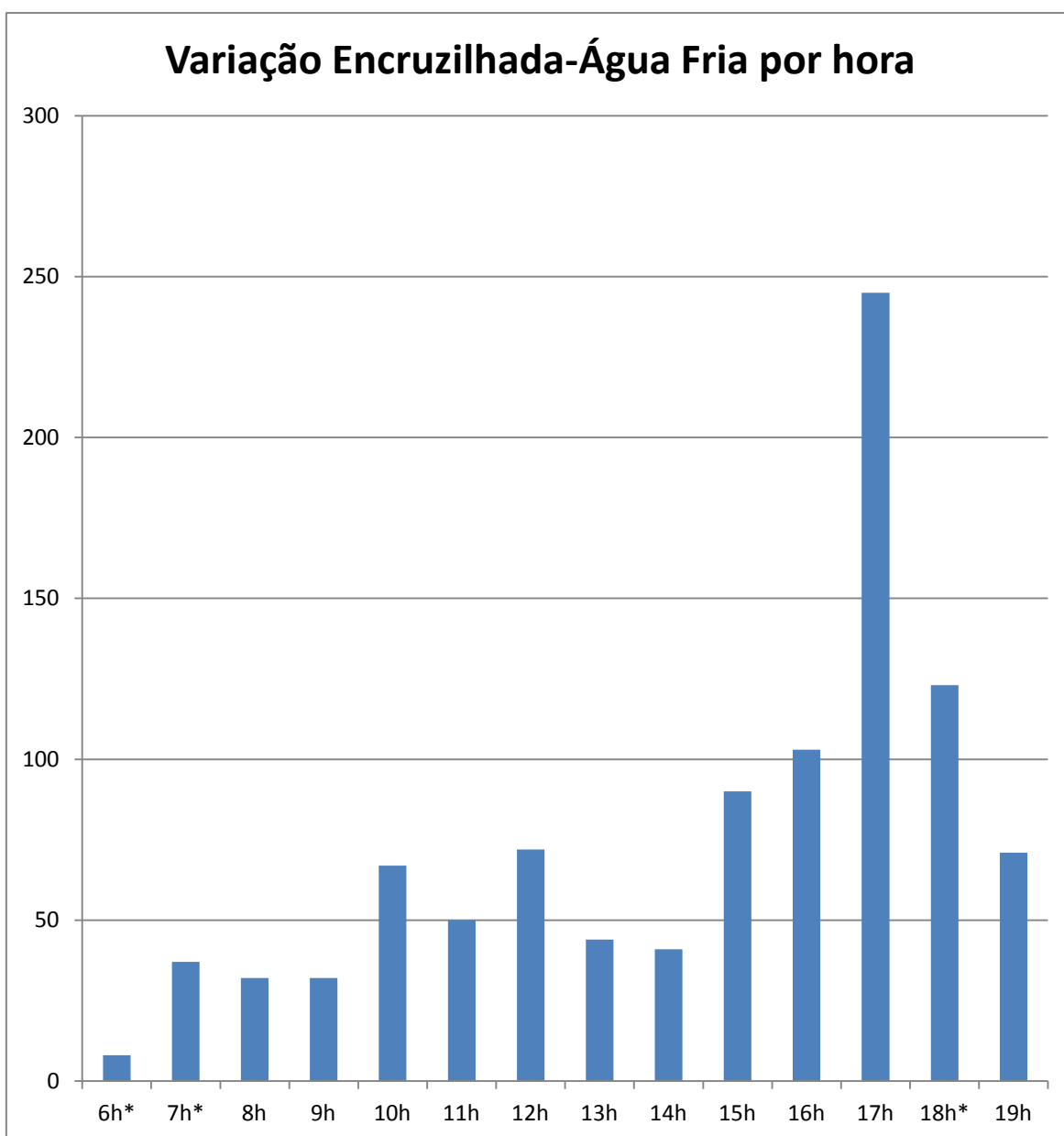


Imagem 6: variação do fluxo no sentido mais utilizado

Destaque-se que no dia 25 de abril de 2013 choveu fortemente das 6h15 às 7h40 e das 18h20 às 18h50, tendo aqueles intervalos, a despeito disso, registrado relevantes fluxos.

Foi observada também a presença de transporte de “caronas”. Ao longo do período, foram contabilizadas 166 pessoas, além dos 3.723 ciclistas, deslocando-se na região por meio de bicicletas. Vejam-se exemplos:

AMECICLO



Imagem 6: criança sendo carregada nos braços pelo ciclista



Imagem 7: duas crianças são carregadas em bicicleta cargueira.

A quantidade variou ao longo do período pesquisado. Eis a evolução:

AMECICLO

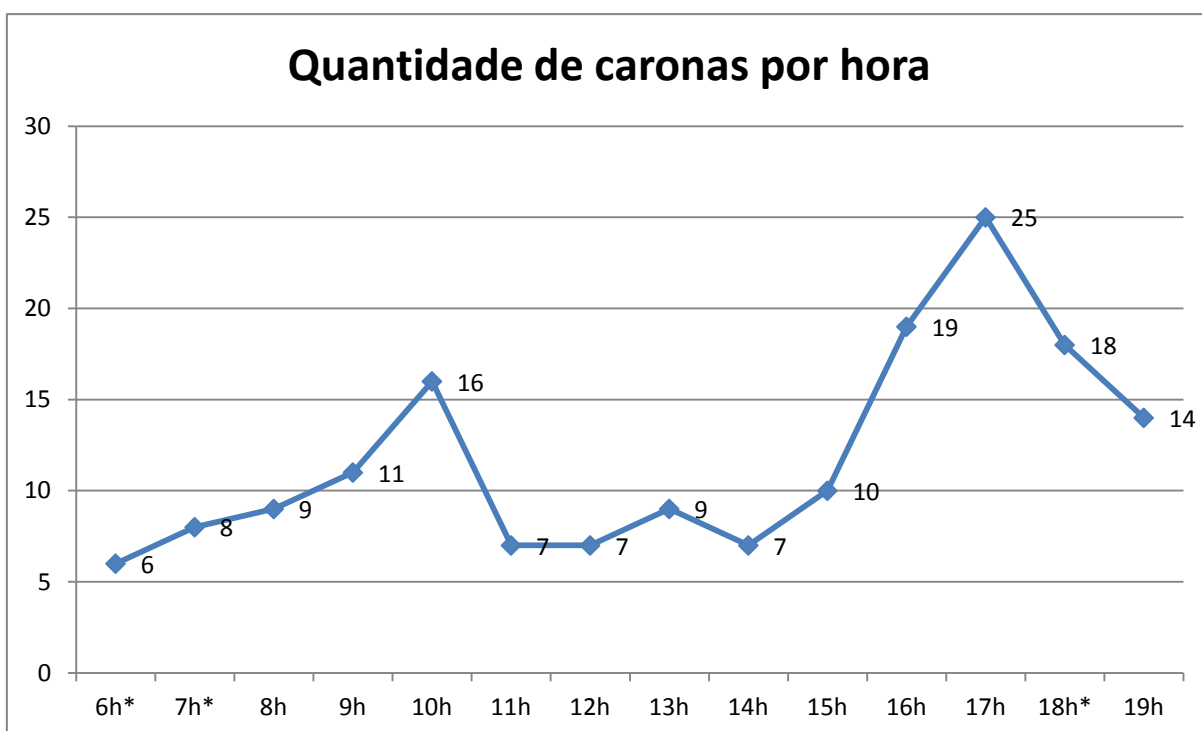


Imagem 8: variação das "caronas" ao longo do dia

Reforça-se, a partir da análise dos horários de maior fluxo (inclusive das caronas), a ideia da utilização da bicicleta como meio de transporte e não como instrumento lúdico de esporte/lazer.

Classificaram-se ainda as bicicletas quanto à finalidade do seu uso. Para isso, foram organizadas três categorias: bicicletas cargueiras (com roda dianteira menor para alocação de cargas), bicicletas utilizadas para prestação de serviços e bicicletas comuns de transporte pessoal. Vejam-se os tipos:



Imagem 9: bicicleta cargueira

AMECICLO



Imagem 10: bicicleta de serviço



Imagem 11: bicicleta de transporte comum com mulher na carona

A partir desses parâmetros, registrou-se a seguinte evolução do uso ao longo do dia:

AMECICLO

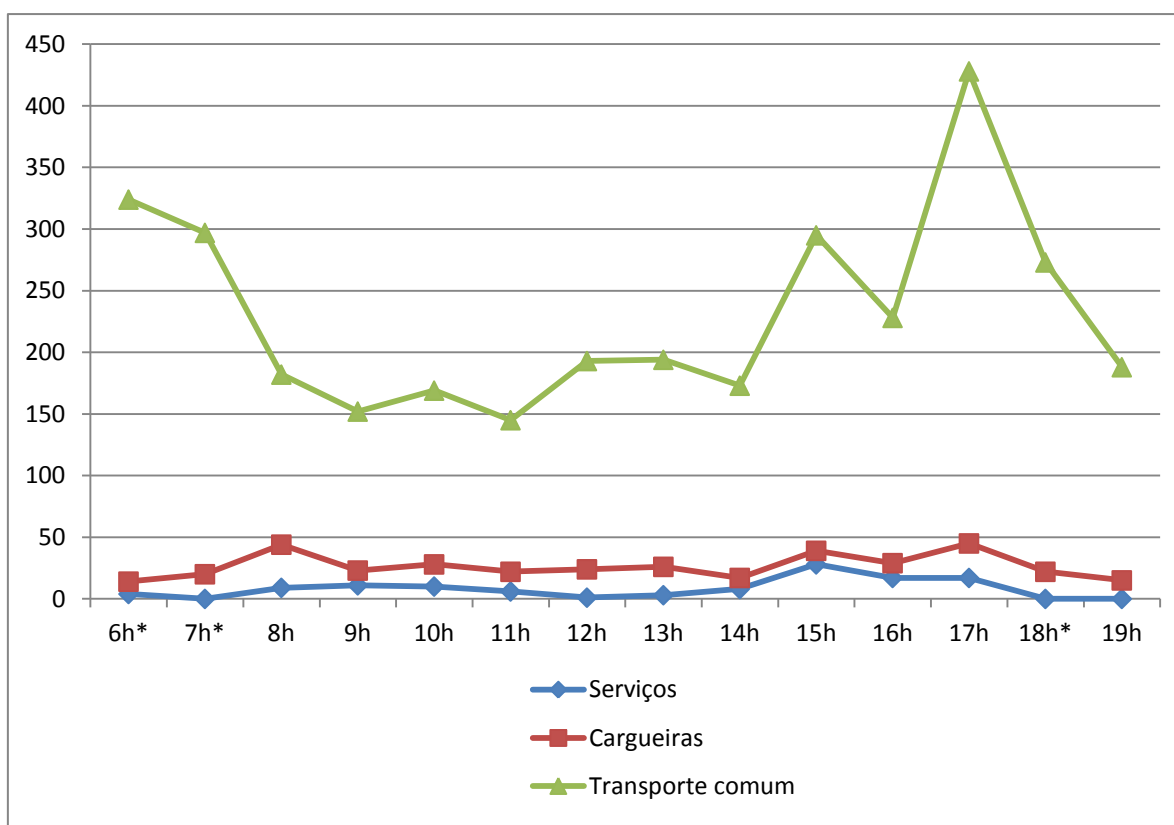


Imagem 12: comparativo dos quantitativos de usos da bicicleta

Vê-se que ali passaram 3241 (87,05%) pessoas utilizando a bicicleta como meio de transporte comum, sendo o percentual restante dividido pelas bicicletas cargueiras (9,88%) e de serviços (3,06%).

Apurou-se também uma baixíssima incidência do uso do capacete, que não é obrigatório no Brasil. Dentre os usuários, apenas 63 dos 3.723 (ou 1,63% dos) ciclistas estavam utilizando o equipamento.

Vejam-se os percentuais do uso de capacete, por hora, ao longo do período avaliado:

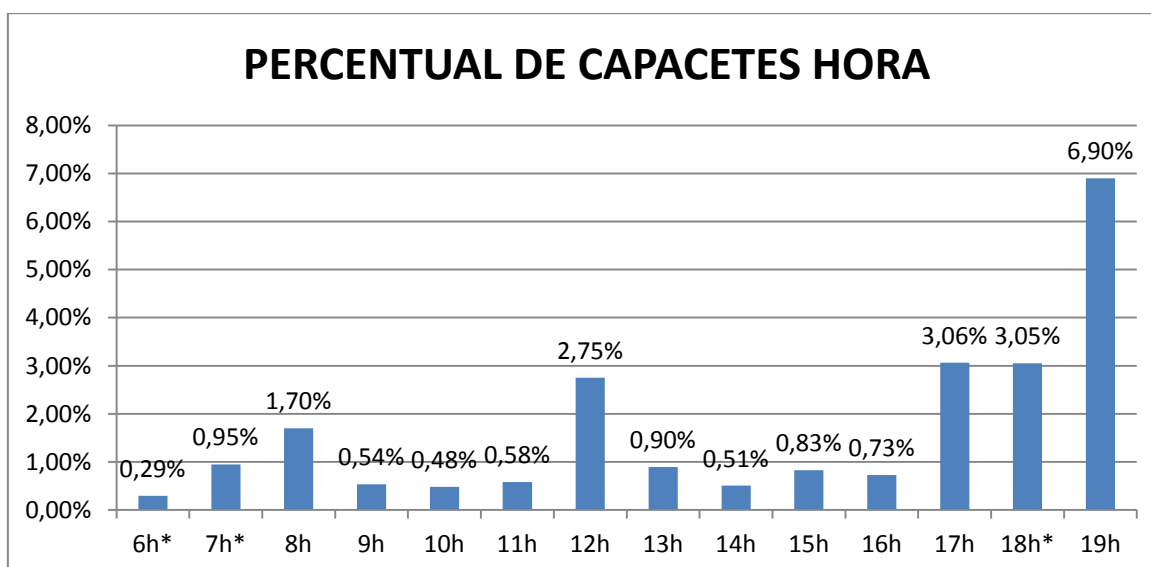


Imagem 13: variação do uso de capacete ao longo do dia

AMECICLO

Considerando que uma das reclamações relativamente aos usuários cotidianos da bicicleta é de desrespeito às regras de fluxo do trânsito, contabilizou-se também a quantidade de pessoas trafegando na contramão.

O quantitativo de ciclistas em algum momento na contramão, ainda que apenas por poucos para uma conversão, foi de 292 ciclistas (ou 7,84% do total), tendo evoluído, ao longo do dia, da seguinte forma:

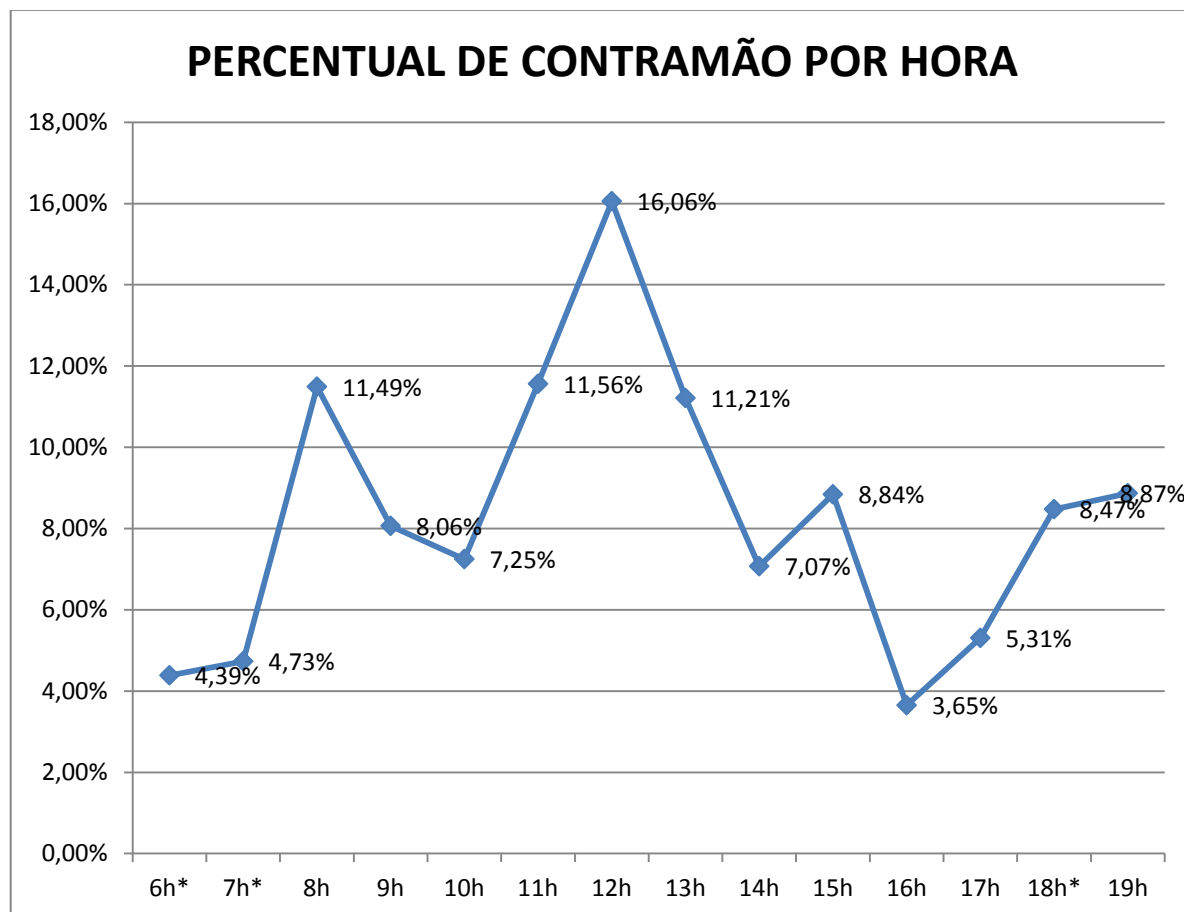


Imagem 14: variação do fluxo na contramão ao longo do dia

Note-se, contudo, que aquela região da cidade é caracterizada por uma via cortada, longitudinalmente, por um canal, que separa os dois sentidos da via e apenas tem possibilidade de comunicação a distâncias que variam de 450m a 550m. Tal fato chama a atenção para necessidade de se pensar para o local numa estrutura cicloviária bidirecional, de forma a atrair o fluxo de ciclistas para a via de sentido correto, evitando-se a colocação de vidas em situação de risco³.

Por fim, apurou-se a quantidade de apenas 215 mulheres, que ficou assim representada:

³ Estudos apontam que pedalar na contramão aumenta em três vezes o risco de se envolver em acidentes. Por todos, confira-se: WACHTEL, Alan e LEWISTON, Diana. **Risk Factors for Bicycle-Motor Vehicle Collisions at Intersections.** Disponível, na internet, em: <<http://www.bicyclinglife.com/Library/riskfactors.htm>> Acesso: 25 abr. 2013.

AMECICLO

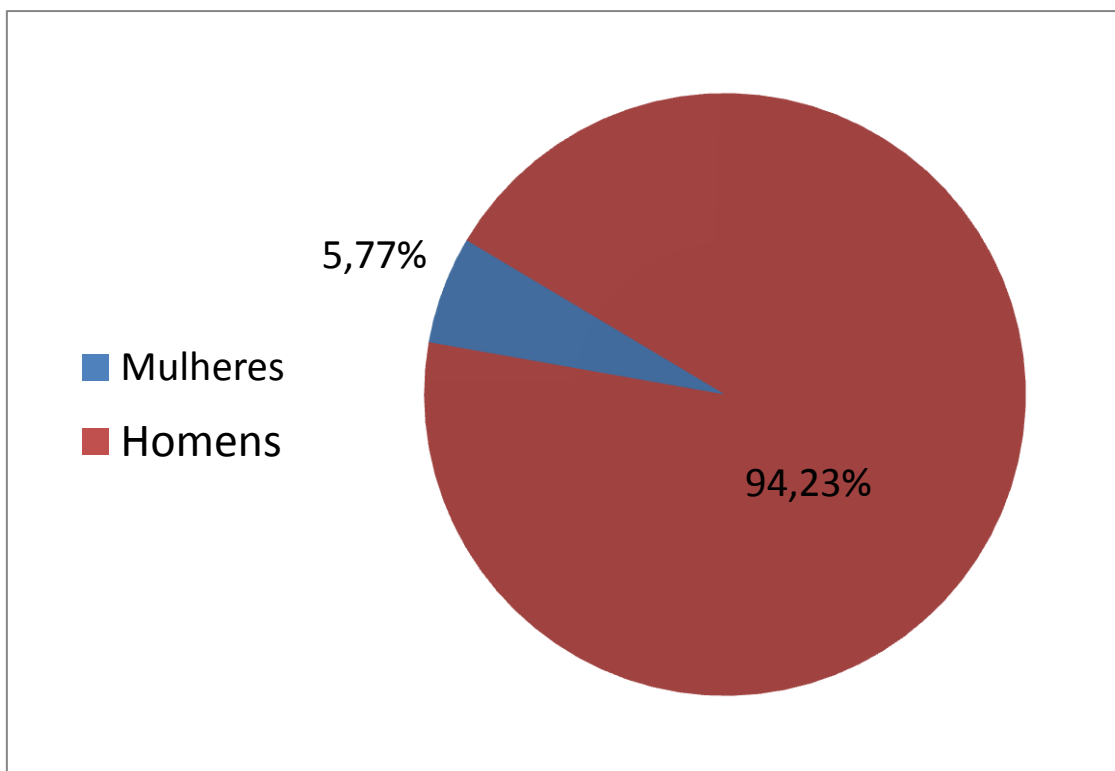


Imagem 16: representação da divisão por gênero na bicicleta



Imagem 17: mulher pedalando

A respeito da relação gênero masculino e feminino, destaca-se a pequena presença de mulheres, especialmente quando contrastada com outras localidades⁴.

⁴ Em pesquisas semelhantes, realizada no Rio de Janeiro, os índices oscilam em torno da marca de 15% (quinze por cento) de mulheres. Por todos, confira-se II Contagem de Ciclistas no Cruzamento.

AMECICLO

Este dado sugere a necessidade de realização de processo de formação educativa e promotora ao uso diário de bicicletas pelas mulheres.

Rua Figueiredo de Magalhães com Av. N. S. de Copacabana. Disponível na internet em:
<http://www.ta.org.br/contagens/CB/CTFM_II.pdf> Acesso: 25 abr. 2013.

AMECICLO

ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

4.2. DOS NÚMEROS CONTABILIZADOS.

A fim de permitir ampla análise pelos mais variados segmentos interessados no estudo da mobilidade urbana do Grande Recife, relatam-se abaixo os dados levantados na pesquisa:

SENTIDO	6h*	7h*	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h*	19h	TOTAL	% TOTAL
C Amarela -> Encruz	20	11	14	14	9	4	7	17	3	21	9	7	3	5	144	3,87%
C Amarela -> C Grande	29	40	23	19	12	20	26	17	23	36	40	73	46	32	436	11,71%
C Amarela -> A Fria	4	6	5	11	9	13	15	17	5	25	6	36	11	6	169	4,54%
Encruz -> C Amarela	4	3	8	11	10	8	15	7	8	17	14	18	12	20	155	4,16%
Encruz -> A Fria	8	37	32	32	67	50	72	44	41	90	103	245	123	71	1015	27,26%
Encruz -> C Grande	1	5	4	3	9	6	10	5	7	7	17	11	10	5	100	2,69%
A Fria -> C Amarela	8	7	6	4	6	4	3	4	6	6	5	7	1	20	87	2,34%
A Fria -> Encruz	212	130	99	56	40	45	45	60	59	51	38	45	33	18	931	25,01%
A Fria -> C Grande	0	7	3	4	7	3	3	7	6	3	6	3	8	4	64	1,72%
C Grande -> Encruz	14	13	6	8	12	3	4	7	12	77	4	1	3	4	168	4,51%
C Grande -> C Amarela	36	55	31	17	20	16	13	33	22	27	30	36	38	15	389	10,45%
C Grande -> A Fria	6	3	4	7	6	1	5	5	6	2	2	8	7	3	65	1,75%
% da hora no total	9,19%	8,51%	6,31%	5,00%	5,56%	4,65%	5,86%	5,99%	5,32%	9,72%	7,36%	13,16%	7,92%	5,45%	100,00%	
TOTAL	342	317	235	186	207	173	218	223	198	362	274	490	295	203	3723	100,00%

AMECICLO

Quanto às observações específicas, eis os dados:

OBSERVAÇÃO	6h*	7h*	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h*	19h	TOTAL	% TOTAL
Capacetes	1	3	4	1	1	1	6	2	1	3	2	15	9	14	63	1,69%
Caronas	6	8	9	11	16	7	7	9	7	10	19	25	18	14	166	4,46%
Contramão	15	15	27	15	15	20	35	25	14	32	10	26	25	18	292	7,84%
Cargueiras	14	20	44	23	28	22	24	26	17	39	29	45	22	15	368	9,88%
Serviços	4	0	9	11	10	6	1	3	8	28	17	17	0	0	114	3,06%
Mulheres	6	15	14	12	17	6	17	12	8	20	25	27	20	16	215	5,77%
Homens	336	302	221	174	190	167	201	211	190	342	249	463	275	187	3508	94,23%
Triciclos	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	5	0,13%

Por fim, os percentuais utilizados:

OBSERVAÇÃO	6h*	7h*	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h*	19h	% TOTAL
Contramão	4,39%	4,73%	11,49%	8,06%	7,25%	11,56%	16,06%	11,21%	7,07%	8,84%	3,65%	5,31%	8,47%	8,87%	7,84%
% de Capacetes/hora	0,29%	0,95%	1,70%	0,54%	0,48%	0,58%	2,75%	0,90%	0,51%	0,83%	0,73%	3,06%	3,05%	6,90%	1,69%

AMECICLO

ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

5. DAS CONCLUSÕES.

O presente trabalho expôs a existência de peculiaridades naquela localidade que, mesmo que a partir de cortes metodológicos muito específicos, chamam a atenção para a necessidade de se prolongar e repetir os estudos e de se criar na região uma estrutura ciclovária que possa atender à grande demanda existente na área.



Imagem 18: ciclista carrega equipamento de som

AMECICLO

6. SUMÁRIO DE IMAGENS

IMAGEM 1: MULHER PEGA CARONA EM BICICLETA CARGUEIRA.	2
IMAGEM 2: MAPA DO PONTO DE CONTAGEM.	5
IMAGEM 3: ESQUEMA RESUMO DOS QUANTITATIVOS DE FLUXO DE CICLISTAS.	6
IMAGEM 4: QUANTITATIVOS DE TRÁFEGO (DIREÇÃO E SENTIDO DO FLUXO).	7
IMAGEM 4: VARIAÇÃO DO FLUXO MÉDIO AO LONGO DO DIA	7
IMAGEM 5: VARIAÇÃO DO FLUXO NO SEGUNDO SENTIDO MAIS UTILIZADO.....	8
IMAGEM 6: CRIANÇA SENDO CARREGADA NOS BRAÇOS PELO CICLISTA	10
IMAGEM 7: DUAS CRIANÇAS SÃO CARREGADAS EM BICICLETA CARGUEIRA.	10
IMAGEM 8: VARIAÇÃO DAS "CARONAS" AO LONGO DO DIA.....	11
IMAGEM 9: BICICLETA CARGUEIRA.....	11
IMAGEM 10: BICICLETA DE SERVIÇO	12
IMAGEM 11: BICICLETA DE TRANSPORTE COMUM COM MULHER NA CARONA.....	12
IMAGEM 12: COMPARATIVO DOS QUANTITATIVOS DE USOS DA BICICLETA.....	13
IMAGEM 13: VARIAÇÃO DO USO DE CAPACETE AO LONGO DO DIA	13
IMAGEM 14: VARIAÇÃO DO FLUXO NA CONTRAMÃO AO LONGO DO DIA	14
IMAGEM 16: REPRESENTAÇÃO DA DIVISÃO POR GÊNERO NA BICICLETA	15
IMAGEM 17: MULHER PEDALANDO	15
IMAGEM 18: CICLISTA CARREGA EQUIPAMENTO DE SOM	19

7. CRÉDITOS.

REALIZAÇÃO

AMECICLO
ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE

Esta contagem foi feita de acordo com metodologia desenvolvida pela
Associação Transporte Ativo

