

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESPECIALIZAÇÃO EM POLÍTICA E PLANEJAMENTO
URBANO
IPPUR/UFRJ

**Acessibilidade urbana no Bairro Gramacho, Duque de Caxias,
Rio de Janeiro: o papel da integração bicicleta-trem.**

Regina Célia da Silva Messias

REGINA CÉLIA DA SILVA MESSIAS

**ACESSIBILIDADE URBANA NO BAIRRO GRAMACHO,
DUQUE DE CAXIAS, RIO DE JANEIRO:**

o papel da integração bicicleta-trem.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Especialização em Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientador: Juciano Martins Rodrigues

Rio de Janeiro
2020

CIP - Catalogação na Publicação

M585a Messias, Regina Célia da Silva
 Acessibilidade urbana no bairro Gramacho, Duque
de Caxias, Rio de Janeiro : o papel da integração
bicicleta-trem. / Regina Célia da Silva Messias. --
Rio de Janeiro, 2020.
 24 f.

 Orientador: Juciano Martins Rodrigues.
Trabalho de conclusão de curso (especialização) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto
de Pesquisa e Planejamento Urbano Regional, Política
e Planejamento Urbano, 2020.

 1. Mobilidade urbana. 2. Bicicleta. 3.
Transportes - Integração. 4. Gramacho (RJ). I.
Rodrigues, Juciano Martins , orient. II. Título.

REGINA CÉLIA DA SILVA MESSIAS

ACESSIBILIDADE URBANA NO ENTORNO DO BAIRRO
GRAMACHO, DUQUE DE CAXIAS, RIO DE JANEIRO: O PAPEL
DA INTEGRAÇÃO BICICLETA – TREM.

Trabalho de Conclusão ao Curso de Pós-Graduação em Política e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Especialista em Política e Planejamento Urbano.

Aprovado em: ___/___/___

ORIENTADOR



Prof. Dr. Juciano Martins Rodrigues
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

RESUMO

Este artigo é resultado de uma pesquisa realizada durante três meses que passei realizando o percurso diário de bicicleta no horário comercial até à Estação SUPERVIA TRENS no bairro Gramacho – Duque de Caxias/RJ e de trem até à Estação Central do Brasil, considerando a ida pela manhã e volta à noite. A escolha do tema e a motivação para o desenvolvimento da pesquisa parte vivência da autora e da dinâmica de seu deslocamento da Baixada Fluminense ao Centro do Rio de Janeiro. Além da observação da dinâmica de deslocamento, entrevistei pessoas que faziam os percursos de bicicleta no entorno da Estação e que utilizam a bicicleta como um meio de transporte para chegarem a seus trabalhos. As informações coletadas através de um questionário foram processadas através de software de planilha eletrônica, resultando em um conjunto de dados composto por 41 casos e as seguintes variáveis, dentre elas: Integração; Tempo de Uso da Bicicleta; Tempo de Trajeto; se sofreu acidente e porque Utiliza a bicicleta. A partir dessa planilha foram gerados resultados resumidos apresentados e discutidos, dentre eles, que a maior parte dos entrevistados faz uso diário de mais de dois modais. E quanto mais distante o domicílio do local de trabalho, mais integração de modais e mais elevado será custo em transporte. Nesse contexto, a bicicleta aparece como mecanismo fundamental para superar as dificuldades de deslocamento geradas, por um lado, pelas condições socioeconômicas desses indivíduos e, por outro, pela ausência de serviços e de infraestruturas de transporte.

Palavras chaves: Acessibilidade urbana; Mobilidade por bicicleta; Integração modal.

ABSTRACT

This article is the result of a research carried out during three months that carried out the daily journey by bicycle during business hours to the SUPERVIA TRENDS Station in Gramacho - Duque de Caxias / RJ and by train to the Central Station of Brazil, considering the trip in the morning. and back at night. The choice of theme and the motivation for the development of the research is based on the author's experience and the dynamics of her displacement to the Baixada Fluminense Center of Rio de Janeiro. In addition to observing the dynamics of displacement, I interviewed people who cycled around the station and who use the bicycle as a means of transport to get to their jobs. collected through a set of information processed through electronic spreadsheet data, resulting in a set of 41 cases and as variables, among them: Integration; Time of Use by the Bicycle; Journey Time; if you had an accident and why you use the bicycle. From this worksheet, summarized results were generated, presented and discussed, among most two of them make daily use of more modals. And the further away or domicile from the workplace, the more integration of modes and the higher the cost of transport. In this sense, the fundamental infrastructures to overcome the projected side were designed, on the one hand, by bicycles and socio-economic infrastructures, by the absence of services and other socio-economic contexts.

Keywords: Urban accessibility; Mobility by bicycle; Modal integration.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	9
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	11
4 DISCUSSÃO DE RESULTADOS.....	14
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	18
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	20
ANEXO – QUESTIONÁRIO.....	22

1 INTRODUÇÃO

No contexto atual das cidades, as diferenças em termos de restrições sociais, econômicas e espaciais geram níveis desiguais de acesso às oportunidades de emprego e educação (PEREIRA, 2017). A escolha do tema e a motivação para o desenvolvimento da pesquisa, que deu origem a esse artigo partem de uma reflexão sobre o acesso a essas oportunidades e também da vivência da autora em sua experiência diária de deslocamento.

Após 20 anos morando na cidade de Niterói, onde há farta oferta de diferentes serviços de transporte, uma mudança para o Município de Duque de Caxias, na região da Baixada Fluminense, Rio de Janeiro, implicou em uma mudança na percepção da mobilidade cotidiana. Saindo do bairro Jardim Leal em direção ao Centro da Cidade do Rio de Janeiro, o trajeto levava até 2h30min de ônibus, considerando apenas a viagem de ida. Depois de algum tempo enfrentando essa rotina extenuante, soube, através de moradores mais antigos do local, que o trem seria a opção de transporte mais rápido e pontual para se chegar ao Centro. Porém, partindo do meu domicílio para chegar à Estação de trem Gramacho seria necessário pegar um ônibus, gerando o custo adicional de uma passagem. Mesmo assim, resolvi experimentar essa opção e o tempo somado entre o percurso de ônibus e de trem, de fato foi menor. No primeiro dia levei 1h30min até a Central do Brasil, uma redução, portanto, de 1 hora no tempo total de viagem. A opção pelo ônibus para se chegar à estação mostrava-se, assim, vantajosa em termos de tempo, mas não em termos de custo. Ao final do mês, o custo com esse deslocamento poderia gerar um gasto total de 132 reais (passagem a 3 reais, considerando 22 dias úteis).

Nesta primeira ida de trem observei que existiam dezenas de bicicletas estacionadas próximas à estação. Logo no segundo dia de trabalho em diante, troquei o ônibus pela bicicleta, fazendo o percurso da minha residência até a estação SUPERVIA TRENS no bairro Gramacho, e depois de trem até a Central do Brasil; o tempo gasto de ida foi de 1 hora. O ganho de tempo foi ainda maior e, com menor custo.

Esta pesquisa teve início, a partir da minha experiência como moradora recente da Baixada Fluminense e como usuária de bicicleta em um território,

onde o deslocamento através dos meios tradicionais se torna um desafio diário, seja pela falta de transporte regular, seja pelos custos.

Este artigo é, portanto, resultado de uma pesquisa realizada nos três meses que passei realizando o percurso diário de bicicleta durante o horário comercial entre o Bairro Jardim Leal e o Bairro Gramacho e de trem da Estação SUPERVIA Gramacho até a Estação Central do Brasil no Centro do Rio de Janeiro, considerando a ida pela manhã e volta à noite. Durante esses meses, além da observação da dinâmica de deslocamento, entrevistei pessoas que faziam os percursos de bicicleta no entorno da Estação, tendo a mesma como destino ou não. Mais especificamente, trata-se de homens e mulheres que utilizam a bicicleta como um meio de transporte para chegarem, sobretudo, a seus trabalhos e que deixam suas bicicletas estacionadas nas proximidades da estação de trem localizada no bairro Gramacho.

Nesse mesmo contexto territorial, além de outras carências visíveis, registra-se ausência completa de infraestrutura cicloviária, expressando uma característica comum das áreas metropolitanas brasileiras em termo de distribuição de infraestrutura e do alcance dos serviços coletivos. Na região metropolitana do Rio de Janeiro, há uma alta concentração da malha cicloviária em áreas centrais ou zonas geográficas predominantemente ocupadas por população de renda alta, especificamente na orla marítima da cidade do Rio de Janeiro, onde o uso é direcionado, sobretudo, ao lazer e à saúde (MARINO, 2019).

Além das ciclovias estarem concentradas na chamada zona sul da cidade, local com alto status social, ainda há alta concentração de infraestruturas de transportes a exemplo de maior cobertura do metrô, diferentemente de outras partes da cidade (ANDRADE; RODRIGUES; MARINO, 2016).

Historicamente, as áreas mais ricas da cidade metropolitana do Rio de Janeiro têm ganhos no acesso a oportunidades do que as áreas mais pobres. Por exemplo, para os transportes tem havido pouca melhoria na acessibilidade nas áreas mais carentes, que são duplamente desfavorecidas com baixa renda e baixa acessibilidade (PEREIRA, 2017).

Sabe-se que os transportes coletivos, principalmente de alta capacidade como trem e metrô, encontram-se relacionados como principais elementos na estrutura dos deslocamentos nas grandes cidades. Estes modais contribuem

também para acessibilidade de um maior grupo da população, sendo evidenciados seus efeitos sobre os grupos de menor renda (QUINTANILHA, 2018). A facilidade do deslocamento por bicicletas até esses locais pode também gerar efetivos ganhos de acessibilidade.

A pesquisa cujos resultados são discutidos nesse artigo foi realizada nas proximidades da estação SUPERVIA TRENS localizada no Bairro Gramacho no Município de Duque de Caxias – RJ. Trata-se de um contexto territorial onde evidencia-se características de distanciamento dos locais com maior disponibilidade de oportunidades de trabalho, gerando uma situação que pode ser caracterizada como (i)mobilidade (LAGO, 2007) .

O método escolhido consiste na coleta de dados por meio de questionário estruturado e administrado a usuários de bicicletas que estacionam suas bicicletas no entorno da Estação Gramacho. Trata-se de homens e mulheres que saem de suas casas pedalando em direção à estação, a qual recebe diariamente 14.700 passageiros (SUPERVIA, 2019). Além das entrevistas realizadas, o material empírico deste trabalho foi completado com imagens fotográficas do percurso e do entorno da Estação e com as observações realizadas durante os três meses.

A condução dessas etapas da pesquisa se mostrou fundamental para compreender os percursos percorridos pelos moradores, permitindo mapear a dinâmica de deslocamento da população e entender o papel da integração da bicicleta com o transporte de alta capacidade para o acesso às oportunidades urbanas.

Além dessa introdução e da conclusão, o artigo está composto por outras três partes. Na primeira, apresentamos o resultado de um levantamento bibliográfico sobre o tema da acessibilidade urbana e sobre como a bicicleta pode ser inserida em um sistema de mobilidade urbana. Na segunda, descrevemos em detalhe os procedimentos metodológicos adotados para a execução da pesquisa e a consequente análise dos dados.

Por fim, apresentamos a discussão dos resultados, trazendo elementos das informações -qualitativas e quantitativas coletadas em campo.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Para Miralles-Guasch e Frontera (2003) a acessibilidade é um direito individual que depende muito das características individuais, mas é ao mesmo tempo uma opção política da cidade, que depende de um conjunto de características aplicadas aos contextos coletivos, sejam eles na escala do bairro, da cidade ou de uma metrópole. A acessibilidade também é fundamental do ponto de vista analítico, pois determina, em boa parte, a igualdade (e também a desigualdade) de oportunidades (MIRRALES-GUASCH e FRONTERA, 2003; PEREIRA, 2017) e impacta nos níveis de exclusão socioterritorial.

Os níveis de acessibilidade são, em grande medida, determinados pelo modelo de mobilidade que prevalece em cada cidade, em que se considera a relação entre os distintos transportes urbanos e o peso de cada um na repartição modal. Em cidades nas quais prevalece uma acessibilidade configurada por um referencial hegemônico de mobilidade baseado nos transportes motorizados e que requerem cada vez mais o uso massivo do transporte privado, os determinantes socioeconômicos são decisivos na acessibilidade. Nesses contextos, modos alternativos como a bicicleta acabam sendo preteridos no planejamento do transporte e de mobilidade nas políticas públicas.

A disposição das infraestruturas também é fundamental para garantir acessibilidade dos indivíduos, na literatura que trata especificamente das infraestruturas urbanas, estas são concebidas como um sistema constituído por subsistemas, entre eles, o sistema viário (PUPPI, 1981). Este é o que, em perspectiva histórica, tem merecido mais atenção por parte dos gestores públicos, além de ser o mais custoso desses subsistemas (MASCARÓ, 1987 apud ZMITROWICZ e ANGELIS, 1997), pois ele é elemento central para a manutenção de um modelo hegemônico de mobilidade baseado na mobilidade individual motorizada, ou automobildade, como definiu Urry (2004). No geral, o sistema viário ocupa aproximadamente de 20 a 25% do solo urbano e, depois de implantado, apresenta uma grande dificuldade de ser ampliado, devido aos altos custos envolvidos e às dificuldades que tal ampliação implica na operação do sistema de transportes.

Maricato (2014) afirma que o uso e a ocupação do solo “constitui parte nodal” quanto à compreensão da mobilidade nas cidades. Houve historicamente no Brasil investimentos do governo e incentivos para produção de veículos particulares e desprezo pelo transporte coletivo, visto claramente no aumento do PIB, e ratifica em seu livro o Impasse da Política Urbana no Brasil que o transporte urbano não mereceu a mesma importância que outras áreas.

Na região metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) o padrão de funcionamento dos sistemas de transportes é caracterizado por enormes desigualdades nas condições de acesso entre os grupos sociais decorrentes, em grande medida, da distribuição desigual das infraestruturas e, conseqüentemente dos serviços de transporte, apesar dos grandes investimentos realizados nos últimos anos (RODRIGUES, 2015).

No caso da RMRJ, embora não seja possível cravar um número exato, é provável que a cidade sede da final da Copa do Mundo de Futebol 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016 tenha recebido em torno de 30 bilhões de reais em investimentos em função desses eventos. O conjunto de ações incluiu a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), BRT's e a expansão do metrô, com a construção da Linha 4.

Conforme constatou Pereira (2017), em trabalho que avalia os impactos sociais na política de transportes da cidade do Rio de Janeiro, entre 2014 a 2016, época de investimentos por causa dos grandes eventos¹, as áreas mais ricas foram as mais privilegiadas com mais infraestrutura para acessos como escola e trabalho. Ao contrário dos discursos oficiais do legado dos transportes, poucas são as melhorias de acessibilidade nas áreas mais carentes, que são duplamente desfavorecidos com baixa renda e baixa acessibilidade (PEREIRA, 2017).

Lago (2007) aborda a questão da acessibilidade pela ótica da (i)mobilidade, ou seja, da falta de mobilidade em regiões periféricas e mais pobres do Rio de Janeiro decorrente do alto custo das passagens, fato que faz com que dificulte o acesso de moradores aos centros urbanos onde se

¹ “Vários megaeventos foram realizados no Rio há alguns anos, como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Estes eventos desencadearam investimentos substanciais na infraestrutura de transporte público da cidade, incluindo a expansão de uma linha de metrô, a construção de dois novos corredores de transporte rápido de ônibus (BRT) e um sistema de trilhos leves (PEREIRA, 2017).”

concentram as oportunidades, e do déficit de infraestruturas e serviços. Como veremos, a situação de (i)mobilidade é evidenciada nos diversos relatos colhidos durante a pesquisa.

As precariedades dos territórios periféricos limitam as possibilidades de uso da população; no entanto a necessidade de encontrar alternativas leva a população a transgredir o uso das ruas, de terrenos baldios, de praças abandonadas (FERREIRA, 2017, p.42). É importante salientar que as apropriações, mesmo quando intuídas e adaptadas não implicam, necessariamente, em inadequação ou indícios de marginalidade. Podem, ao contrário, indicar criatividade, capacidade de melhor aproveitamento das infraestruturas públicas e fornecer subsídios que alimentem o projeto e a construção futura de ambientes desta natureza (SANTOS; VOGEL, 1985).

A opção pela bicicleta no contexto territorial considerado nesta pesquisa, dista de políticas de transporte que alcance os territórios periféricos. Enquanto se espera por soluções estruturais e que apenas serão resolvidas a médio e longo prazo, a bicicleta tem sido uma estratégia real para que indivíduos da periferia possam romper as barreiras impostas pela (i)mobilidade. As vantagens individuais e coletivas do incentivo à bicicleta têm sido relatadas por literatura relevante nos últimos anos, e são apontados benefícios para a saúde, para a econômica (ALIANÇA BIKE, 2018) e para o meio-ambiente.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O desenvolvimento da pesquisa utilizada neste artigo seguiu as seguintes etapas que compõem o conjunto de procedimentos metodológicos: i) Revisão bibliográfica valendo-se da literatura disponíveis na forma de livros, teses, dissertações, artigos e matérias jornalísticas que abordavam o tema da acessibilidade e mobilidade urbana; ii) Levantamento de dados através de observação visual de aspectos da infraestrutura urbana e da dinâmica de deslocamento da população e conseqüente registro em diário de campo e em fotos; iii) Levantamento de dados através de um questionário que aborda a

dinâmica e os hábitos de deslocamentos da população alvo; iv) Análise dos resultados coletados nas fases ii e iii.

A observação visual dos aspectos da infraestrutura e da dinâmica de deslocamento da população foi realizada durante a viagem de 1,7 km de ida e volta pela manhã entre meu domicílio e a Estação Gramacho (Duque de Caxias), local onde fica estacionada a bicicleta e onde foi possível encontrar as pessoas entrevistadas. Lembrando que a população alvo é composta por pessoas que estacionam suas bicicletas no entorno da estação, realizando ou não integração com o trem.

As observações foram feitas de segunda a sexta (dias úteis), durante 90 dias. Nesse mesmo período, foram coletadas informações através do questionário quando as pessoas estacionavam a bicicleta no período da manhã ou na volta quando as destravavam.

Neste processo, considero importante relatar a experiência vivida e percebida por meio de um percurso de bicicleta realizado durante a pesquisa. Reforço que o exercício do diário de campo auxiliou na reflexão e compreensão de pontos limitantes no que se refere à dinâmica proposta, pois favoreceu a diminuição da insegurança no trajeto e a eliminação de estigmas relacionados à pobreza e o mal-estar gerado pelo entorno desprovido de infraestrutura urbana. Moura (2017) nos esclarece que “a escolha pela mobilidade por bicicleta faz parte de um processo de libertação dos dogmas de riqueza relacionados ao carro e dos estigmas de pobreza vinculados à bicicleta” (MOURA, p.7, 2017).

Importante dizer também, que o contato direto com os ciclistas pesquisados forneceu dados que direcionaram a pesquisa para compreensão de alguns aspectos do trajeto. Quando digo que o exercício do diário de campo trouxe a reflexão do percurso diminuindo a insegurança, significa também que foi possível estabelecer uma relação de interação cotidiana, o reconhecimento no outro que pedala e que caminha e vê no ciclista algo provável de experimentação futura. Outro fator que observamos, foi o olhar atento dos ambulantes e feirantes que ajudam a fiscalizar as bicicletas estacionadas nas grades, ajudando a impedir possíveis furtos, contribuindo e também se beneficiando daqueles que alí desembarcam do trem e compram frutas, legumes, churrasquinhos, pães e uma infinidade de acessórios e utensílios que são vendidos e que funcionam diariamente até às 21 horas no verão e no inverno

até às 20 horas. Esse horário de funcionamento é proposital, considerando a saída do trabalhador que pega o trem na Central até às 19 horas e leva em torno de 1 hora no trajeto até o bairro Gramacho. Esta rede de relações que se forma faz com que se tenha identificação com o local, gerando mais segurança e confiança, mesmo com infraestrutura urbana deficitária ou sem infraestrutura cicloviária.

Quanto a essa rede, Georg Simmel aborda que “a importância das interações que ganham a forma associativa reside no fato de que elas conduzem o homem a viver com outros homens, agir por eles, com eles, contra eles, organizando, deste modo, de maneira recíproca, as condições necessárias para que ele influencie os outros e seja por eles também influenciado” (Simmel, 1987).

As fotos abaixo são registros fotográficos realizados durante o desenvolvimento da pesquisa e que mostram locais próximos à estação SUPERVIA TRENS onde foram feitas as pesquisas e onde se encontram as bicicletas estacionadas no bairro Gramacho.

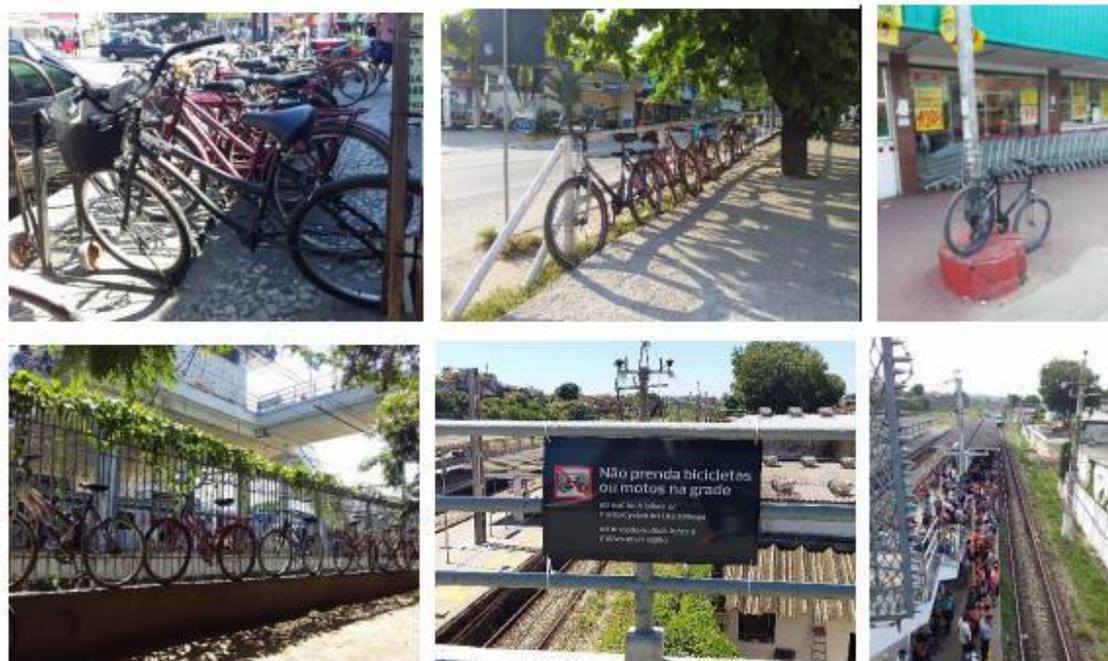


Figura 1: Entorno da estação SUPERVIA TRENS no bairro Gramacho - Duque de Caxias/RJ. Fonte autora.

através de

As informações coletadas através do questionário foram processadas através de software de planilha eletrônica, resultando em um conjunto de dados

composto por 41 casos (que correspondem aos indivíduos entrevistados) e as seguintes variáveis: Nome; Sexo; Idade; Bairro de Residência; Logradouro de Residência; Bairro de Destino Final; Profissão; Integração (se realizada integração com o Trem); Tempo de Uso da Bicicleta; Tempo de trajeto; Acidente (se sofreu acidente nos últimos 12 meses) e Utilização (Porque Utiliza a bicicleta). A partir dessa planilha foram gerados resultados resumidos apresentados e discutidos na seção Resultados.

4 DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Neste item analisamos as informações coletadas junto à população alvo da pesquisa. Vale lembrar que a coleta de dados foi realizada durante a semana, abordando aqueles que estacionavam ou retiravam as suas bicicletas de locais próximos a Estação SUPER VIA TRENS. Combinamos aqui a análise baseada nas informações quantitativas e qualitativas colhidas em campo.

Ao todo foram entrevistados 41 indivíduos que deixaram ou retiraram suas bicicletas estacionadas em paraciclos, no bairro Gramacho em Duque de Caxias/RJ.

Este conjunto de informantes é composto por pessoas que pedalam até o entorno da estação e se mostraram interessados em participar, respondendo as perguntas do questionário elaborado para ajudar no entendimento da dinâmica de deslocamento por bicicleta no bairro.

Ainda sobre a abordagem, é importante relatar que todas as mulheres abordadas se colocaram à disposição para responder o questionário, enquanto muitos homens alegaram pressa e não quiseram parar para responder ao questionário.

Mesmo assim, os resultados da pesquisa mostra que existe uma maioria masculina que pedala todos os dias. Ao todo, homens e mulheres correspondem, respectivamente a 78% e 22% das pessoas entrevistadas. Esse resultado é muito próximo da divisão por sexo encontrada em outras pesquisas sobre o uso da bicicleta.

Entre os homens, está “A” 52 anos, que informou estar recentemente empregado. Quando surgiu uma oportunidade de emprego no bairro da Barra da

Tijuca a 38,6 km de distância do bairro Gramacho, não foi conseguido junto ao empregador o pagamento de uma terceira passagem, justamente aquela que corresponderia ao trajeto complementar entre a estação de trem e o domicílio (e também o contrário), no bairro Pantanal, no município de Duque de Caxias que fica a 2,5 km de distância até estação de trem. Nesse caso, a opção pela bicicleta significou conseguir o emprego e também uma economia diária de R\$ 8,00. A viagem cotidiana de “A” corresponde, além do deslocamento de bicicleta do seu domicílio até a estação SUPERVIA TRENS no Gramacho, deixando sua bicicleta na grade da estação, uma viagem de trem até a Estação Bonsucesso e dessa estação um deslocamento final de ônibus até o seu local de trabalho, na Barra da Tijuca.

Há diferenças, porém, entre as características das pessoas observadas. Em primeiro lugar, os homens entrevistados são mais velhos que as mulheres, para eles a idade média é 40 anos, enquanto para elas é 33 anos.

Essa diferença fica mais clara quando observamos também a distribuição por faixas etárias, no gráfico abaixo. A maioria das mulheres entrevistadas tem até 24 anos, sendo que não foi encontrada nenhuma com mais de 55 anos, ao contrário dos homens, entre os quais essa faixa etária representa 15% dos entrevistados.

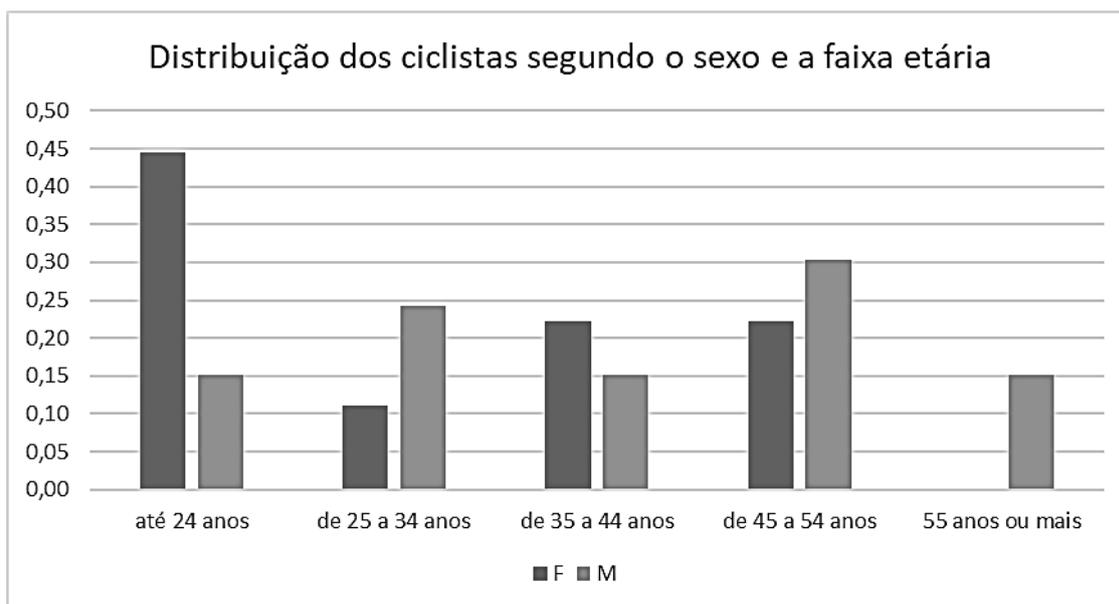


Gráfico 1: Distribuição dos ciclistas segundo o sexo e a faixa etária. Fonte autora.

Mulheres com mais idade parecem, dessa forma, menos encorajadas a utilizarem a bicicleta no contexto espacial investigado.

Em relação ao padrão de deslocamento dessas pessoas, é importante discutir a integração realizada entre a bicicleta e outros modos. Conforme constatado no levantamento, 68% das pessoas entrevistadas realizam integração com outros modos, ou seja, estacionam suas bicicletas no entorno da estação e, em sua maioria, acessam a estação de trem. Parte deles, ainda precisam tomar um terceiro meio de transporte para chegar ao destino final.

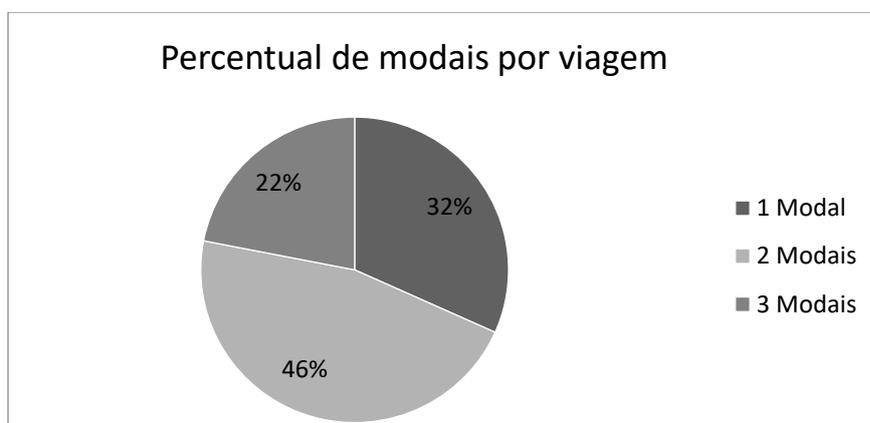


Gráfico2: Percentual referente a modais por viagem. Fonte autora.

Esse dado revela, na dinâmica de deslocamento no contexto do bairro, a importância da bicicleta na medida que é o meio de transporte exclusivo de 32% das pessoas e que lhes permite acessar também as atividades e oportunidades oferecidas pelo local, já que a estação, onde as bicicletas são estacionadas, está posicionada em uma subcentralidade importante, onde estão bancos, atividades comerciais, lotéricas e etc.

A jornada de "A", descrita acima, exemplifica o padrão de viagem de uma parte importante dos entrevistados. Ou seja, ilustra a realidade de pessoas que deixam seus domicílios diariamente na Baixada Fluminense e se destinam a locais de trabalho distantes, como bairros da Zona Sul e Oeste do Rio de Janeiro, incluindo mais de uma troca modal. Nesse ponto, como fica evidente no caso de "A", a bicicleta é elemento fundamental para o cumprimento da jornada diária e consequentemente para garantir o acesso à oportunidade de emprego. Há outros casos, em que, após a finalização do primeiro deslocamento (feitos de bicicleta), para se chegar até seus destinos finais em bairros da Zona Sul, como

Laranjeiras, Urca, Humaitá, Copacabana e Leblon, a pessoa precisa tomar um ônibus, além do trem.

Nesse caso, são pedreiros, serventes de obras, motoristas, vigilantes e pessoas em diversas outras ocupações que só vão terminar suas viagens 1 hora e meia ou 2 horas depois de terem saído de suas casas de bicicleta. Referente aos trajetos, verifica-se que quanto mais seus destinos se distanciam de seus bairros, há maior integração de modais. De acordo com a análise dos dados, quanto mais distante os destinos, maior a quantidade de modais. Constata-se através dos homens e mulheres entrevistados a dificuldade de acesso a áreas de maior renda e zona sul da cidade, a (i)mobilidade contribuída através da falta de acessos rápidos e diretos a todas as áreas da cidade.

O levantamento realizado também permitiu avaliar as condições de segurança e os riscos aos quais as pessoas que utilizam a bicicleta estão submetidas.

A primeira categoria desses riscos está relacionada à ocorrência de acidentes. Nesse caso, quase metade dos entrevistados (48%) alegaram ter sofrido algum tipo de acidente (queda, atropelamento, choque com pedestres) nos doze meses que antecederam a entrevista.

Importante salientar que, nenhum dos informantes usa capacetes, luvas, óculos ou qualquer equipamento de proteção para as suas viagens cotidianas. As bicicletas ficam acorrentadas junto às grades, postes ou paraciclos particulares, e em locais onde tem um fluxo grande de pessoas circulando. Quando as bicicletas ficam acorrentadas à grade da SUPERVIA TRENDS, local mais isolado por ficar abaixo de uma passarela, ficam aos olhares de feirantes e barraqueiros que diariamente fazem pontos de vendas com suas barracas na localidade. Essa situação gera um ambiente de insegurança. As bicicletas que ficam neste espaço geralmente são amarradas com correntes grossas de aço. Conforme relatou um dos informantes que pedala há mais de 20 anos. E ele me aconselhou a trocar a minha corrente fina coberta por uma película de borracha preta, por uma corrente grossa de aço aparente, segundo ele, isso evitaria furtos.

Em relação à percepção geral da violência enquanto pedalam. Os informantes relataram sofrer xingamentos e assaltos em seus trajetos diários. Esse tipo de ataque prevalece entre as mulheres, incluindo a pesquisadora.

Assim, para as mulheres o deslocamento por bicicleta nessa localidade apresenta-se como uma opção ainda insegura e pouco motivadora.

Quando se trata da motivação para escolher a bicicleta como meio de transporte, a maioria dos entrevistados apontou como motivo principal a economia. Mais uma vez vale mencionar o caso do entrevistado “A”, que mesmo negociando uma terceira passagem com o empregador e que lhe garantiu a efetivação no emprego, optou pela bicicleta com vistas a garantir um ganho real de renda no final do mês. Entre todos os entrevistados, 54% apontaram a economia de dinheiro como o motivo principal para a escolha da bicicleta. Restando 41% que apontaram a rapidez e 5% que apontaram a saúde como motivo para optarem pela bicicleta.

Vale considerar que muitos mencionaram que a prática funcional do ciclismo, quando usam a bicicleta no trajeto para o trabalho, mudara também o seu jeito de viver e nos finais de semana também a utilizavam, porém, para lazer com a família, amigos, feiras compras em geral. As pessoas que responderam que usam a bicicleta até domingo são aquelas que pedalam também para lazer e esportes nos fins de semana. Sejam com grupos de ciclistas, família na praça do bairro ou para fazerem compras e feiras.

Assim, mesmo com a falta de infraestrutura, que inclui a ausência de formas seguras de estacionamento, e a insegurança relatada pelas mulheres, o uso da bicicleta demonstra um considerável nível de adesão na localidade pesquisada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Baixada Fluminense está inserida em um contexto, onde as pessoas são duplamente desfavorecidas com a baixa renda e a baixa acessibilidade (PEREIRA, 2018). Deste modo, uma ciclovia faria sentido, criando facilidades para o transporte por bicicletas, considerando que a passagem tem um custo exorbitante na renda familiar. Os resultados que verificamos é que quanto maior o destino diário se distância dos domicílios dos entrevistados, há maior integração de modais. Levanta-se a questão do alto custo desse distanciamento e como a bicicleta tem importante papel nesta integração com o trem, baixando

o custo e diminuindo o tempo do percurso. Constata-se através dos homens e mulheres que responderam ao questionário a dificuldade de acesso da baixada Fluminense às áreas de maior renda e zona sul da cidade por outros modais, fato que, contribui para a (i)mobilidade que aponta para a tendência no território. No início do ano 2019, a SUPERVIA TRENS estava fazendo uma pesquisa com usuários que desembarcavam na Estação Central do Brasil, quanto à mobilidade para se chegar as estações, a pergunta era: Você usa somente o trem para chegar a estação Central do Brasil?. Qual o outro transporte você utiliza?. Este tema não se esgota aqui e percebemos no questionário analisado e nas conversas informais com as pessoas, o quanto gostariam de embarcar com as bicicletas no trem durante a semana e serem mais independentes em seus trajetos diários. Hoje a SUPERVIA TRENS permite a entrada de bicicletas durante os dias úteis, somente após as 21 horas e o acesso é livre somente nos fins de semana.

Deste modo, a implantação de infraestrutura que dê suporte aos deslocamento de bicicleta, sem dúvida, gerariam facilidades em áreas periféricas de baixa renda, considerando que a passagem tem um custo exorbitante na renda familiar, podendo gerar ganhos efetivos de acessibilidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT – **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRAS DE NORMAS TÉCNICAS**, NBR 9050: acessibilidade, edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano. **A Economia da Bicicleta no Brasil – resultados 2018**. ALIANÇA BIKE e Labmob; Rio de Janeiro, 2018.

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse. **Cidade de Pedestres**. 1ª Edição; Babilonia Cultura Editorial, Rio de Janeiro 240 p., 2017.

ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Filipe; LOBO, Zé. **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. 1º Edição, RJ – PROURB/UFRJ, 2016.

BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse. **Cidade e Movimento: Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília : Ipea : ITDP, 326 p., 2016.

BINATTI, Gabriela. **Mobilidade e Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro**. 1ª Edição, Transporte Ativo, Rio de Janeiro, 2016.

FERREIRA, Paulo E. B. **Apropriação do Espaço Urbano e as Políticas de Intervenção Urbana e habitacional no Centro de São Paulo**. FAUUSP, Dissertação, 2007.

GONÇALVES, Rafael. **Favelas do Rio de Janeiro: História e Direito**. Rio de Janeiro: Pallas. Ed. PUC-Rio, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WM Martins Fontes, 2014.

LAGO, Luciana Corrêa do. **“Trabalho, moradia e (i)mobilidade espacial na Metrôpole do Rio de Janeiro.”** Cadernos Metrôpole 18pp. 275-293, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5. Edição, 2011. Centauro Editora - São Paulo/Brasil.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981. – Cap. 2: Da política estatal à política urbana. O papel do estado na urbanização.

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2014. Capítulo 2. Nunca fomos tão participativos – Reflexões sobre os movimentos sociais urbanos (pp 89-98).

MARICATO, Ermínia. **O automóvel e a cidade**. Santa Maria: Ciência & Ambiente. 2008.

- MARINO, Filipe U. **Dois pedais e duas medidas: O papel da infraestrutura cicloviária na mobilidade por bicicletas no Rio de Janeiro**. PROURB, Tese, 2019.
- MENDONÇA, E. M. S. **Apropriações do espaço público: alguns conceitos**. Artigo NAU/UFES – 2007.
- MIRALLES-GUASCH, Carme; CEBOLLADA i FRONTERA, Àngel. **Movilidad transporte**. Opciones políticas para la ciudad. Barcelona: Fundación Alternativas, 2003.
- MOURA, Luciana R. **Mobilidade Urbana e Política Pública: uma análise de bicicletas integradas, na perspectiva da sustentabilidade**. Artigo UFMA, VIII Jornada Internacional de Políticas Públicas, 2017.
- NAESS, Petter. Andrade, Victor. **Transporte, Sustentabilidade e Cidade Contemporânea**. Artigo.
- PEREIRA, Rafael H. M. Distributional effects of transport policies on inequalities in access to opportunities in Rio de Janeiro. University of Oxford, 2017.
- PUPPI, I. C. **Estruturação Sanitária das Cidades**. Curitiba, Universidade Federal do Paraná/São Paulo: CETESB, 1981.
- QUINTANILHA, Letícia. **Mobilidade e equidade através de uma análise sócioespacial: O caso da intermodalidade Metrô – Bicicleta no Rio de Janeiro**. Dissertação, UFRJ, 2018.
- ROLNIK, Raquel. **Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil**. In. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. Vol.11, N.2; Novembro, 2009.
- RODRIGUES, Juciano; ANDRADE, Victor; MARINO, Filipe. **Mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro: quem são os ciclistas, porque e como pedalam**. Editora Proureb / UFRJ, Rio de Janeiro, 2016.
- RODRIGUES, Juciano M. **Transformações Urbanas no Rio de Janeiro e os desafios da mobilidade metropolitana**. Observatório das Metrópoles, 2015. Disponível em <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/desafios-da-mobilidade-metropolitana-no-rio-de-janeiro/>. Acessado em 23/11/2019.
- SANTOS, Carlos Nelson F.; VOGEL, Arno. **Quando a rua vira casa**. 3. ed. São Paulo: Projeto, 1985.
- SIMMEL, Georg. A Metrópole e a vida mental. In; VELHO, Otávio G. (Org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 4ª.ed., 1987.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 3ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.
- Urry, J. (2004). **The 'system' of automobility**. Theory, Culture & Society, 21(4-5), 25-39. doi: 10.1177/0263276404046059
- ZMITROWICZ, W. Angelis Neto G. (1997). **Infra-estrutura urbana**. Escola Politécnica da USP. São Paulo.

Site: <https://www.supervia.com.br/>

ANEXO

Modelo do Questionário

Dados de Identificação:

Nome:

Data de nascimento/idade:

Formação profissional:

Gênero: Masc. () Fem. () Outros _____

Onde mora?/ Qual o bairro onde mora?

Entrevista:

- 1- Você embarca no trem?
- 2- Quando começou a usar a bicicleta neste trajeto? Lembra o ano que começou a pedalar?
- 3- De onde vem/rua (bairro ou localidade) e para onde vai?
- 4- Além do trem e a bicicleta, quais os meios de transportes que utiliza para chegar ao seu destino?
- 5- Quantos dias da semana usa a bicicleta?
- 6- Por que você utiliza a bicicleta?
- 7- Conte sobre uma experiência ruim que aconteceu pedalando?
- 8- Conte sobre uma experiência boa que aconteceu pedalando?
- 9- O que faz para proteger você e sua bicicleta durante seu percurso?
- 10- Em algum momento enquanto pedalava sofreu algum tipo de violência?
- 11- Durante o tempo que pedala já sofreu acidente?