

## A UTILIZAÇÃO DAS CICLOFAIXAS: CICLOFAIXA LARANJAL

CAROLINE DIAS EIFLER<sup>1</sup>;  
ANA PAULA POLIDORI ZECHLINSKI<sup>2</sup>

<sup>1</sup>UFPel – *caroline.eifler@yahoo.com.br*

<sup>2</sup>UFPel – *anapaulapz@yahoo.com.br*

### 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho consiste em um projeto de pesquisa cuja investigação tem como tema a utilização das ciclofaixas urbanas em áreas de balneário e sua adequação aos anseios dos usuários. O estudo de caso a ser analisado é a ciclofaixa do Laranjal, executada em novembro de 2017 e localizada na cidade de Pelotas – RS. Num primeiro momento busca-se analisar as propostas de projeto feitas pelo setor responsável da prefeitura e avaliar a adequação da ciclofaixa executada, tendo como base o estudo das normas vigentes. A seguir, pretende-se analisar aspectos da utilização da ciclofaixa, a partir da contagem de ciclistas em diferentes dias e horários da semana e da realização de entrevistas estruturadas com os usuários.

Em vista dos grandes prejuízos ambientais e diminuição da qualidade de vida das pessoas gerados por projetos urbanos que priorizam os automóveis, a bicicleta como meio de transporte passou a ser valorizada nos últimos anos. Os benefícios da sua utilização, tanto para o meio ambiente, quanto para os usuários são comentados no Manual de Planejamento Ciclovitário (GEIPOT, 1980) e por Litman (1999). Assim, o trabalho proposto está inserido no tema da mobilidade urbana, visando entender os aspectos que influenciam a utilização e os projetos de ciclofaixas. O trabalho pretende contribuir na construção de uma análise crítica a respeito do modo como o planejamento urbano está sendo realizado na cidade, buscando compreender a relação entre a adequação das propostas e as necessidades da população.

O projeto tem como objetivo geral compreender as relações entre a concepção e execução de uma proposta de ciclofaixa e a sua adequação ao uso e necessidades da população. Os objetivos específicos são: analisar o projeto proposto, identificando semelhanças e diferenças entre o projeto e a realidade do que foi executado; elencar critérios para avaliação da adequação da ciclofaixa em relação às normas técnicas e à legislação vigente e identificar os aspectos de desenho urbano que influenciam a percepção dos usuários da ciclofaixa do Laranjal. Além disso, o trabalho pretende contribuir para desenvolver o senso crítico com relação ao planejamento urbano e evidenciar a importância da utilização da bicicleta como alternativa aos meios de locomoção motorizados.

### 2. METODOLOGIA

O trabalho investigativo foi dividido em três etapas de análise. A primeira se refere à comparação entre o projeto e execução da ciclofaixa do Laranjal, seguida da avaliação da ciclofaixa considerando a adequação às normas técnicas e à legislação e, por último, a análise busca identificar o quanto a ciclofaixa executada corresponde aos anseios dos usuários. Na primeira etapa, a análise enfoca a questão da posição da ciclofaixa na via. Para a segunda análise, os critérios considerados são as dimensões, o desenho e a sinalização da ciclofaixa. Na

terceira etapa de trabalho, são estudados os aspectos que influenciam a utilização da ciclofaixa. Para isso, realiza-se uma contagem de ciclistas em diferentes dias e horários da semana, entrevistas com os usuários e análise da conectividade com o restante do sistema cicloviário existente na cidade. Para as considerações críticas foi utilizado como embasamento bibliografia de referência, notícias com relação ao estudo de caso de fontes como Diário Popular e Prefeitura de Pelotas, assim como as normas vigentes relacionadas ao tema retiradas do Código de Trânsito Brasileiro e do III Plano Diretor de Pelotas.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para verificar a existência de um projeto para a ciclofaixa do Laranjal foi realizada uma entrevista na Secretaria de Gestão e Mobilidade Urbana de Pelotas. Neste momento, foi constatado que não havia um projeto da atual ciclofaixa e sim, um projeto realizado em 2002, denominado “Laranjal para Todos”(Figura 1), referente a requalificação do calçadão da Praia do Laranjal. Este projeto tinha como objetivo o alargamento do calçadão, definindo a prioridade do pedestre e valorizando a visual da Lagoa, incluído a criação de uma ciclovia junto ao calçadão. Além disso, o projeto previa a acomodação de pontos de comércio ambulantes e fixos, a criação de pontos de apoio com banheiros, terminal turístico e estacionamento, propondo ainda a padronização desses elementos com o objetivo de criar uma identidade para a orla. Conforme relatado na entrevista, esse projeto não foi executado, devido à falta de verba. No entanto, a necessidade de um local específico para o tráfego de bicicletas na orla era premente, tendo em vista a reivindicação dos grupos de ciclistas por uma ciclovia no Laranjal e das polêmicas geradas pelo uso da bicicleta no calçadão. Neste cenário, foi implementada a atual ciclofaixa (Figura 2), que seria de menor custo para o governo.

Com relação à decisão da posição ocupada pela ciclofaixa na via, a Prefeitura de Pelotas realizou uma pesquisa para considerar a preferência dos usuários. As opções que constavam na enquete eram do posicionamento da ciclofaixa junto às residências ou junto ao canteiro central. Entretanto, observa-se que haveria ainda a possibilidade da alocação junto ao calçadão, como foi proposto no projeto realizado em 2002 e estando em consonância com o comportamento dos usuários observado no local que, em sua maioria, utilizam a ciclofaixa com a finalidade de lazer. Sendo assim, configura-se o tráfego de bicicletas com baixa velocidade, tornando a posição junto ao fluxo de pedestres mais adequada e segura para essa situação.

Com relação à comparação entre o que foi executado e a legislação foram consideradas as dimensões, o desenho e a sinalização da ciclofaixa implementada. De acordo com Art. 110 do III Plano Diretor de Pelotas a largura mínima de ciclovias em dois sentidos é de 2,50 metros. A ciclofaixa executada apresenta 1,75 metros de largura, portanto além de não estar de acordo com as normas da cidade não proporciona conforto e segurança aos usuários. A sinalização horizontal obrigatória, marcação horizontal ao longo da via (MCI), foi feita conforme as indicações que constam no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Volume IV, 2007). Essa sinalização é composta por uma linha vermelha para contraste de 12cm e uma linha branca de 13cm, ambas contínuas, sendo também utilizados tachões retro refletivos na separação com a pista de rolamento e placas indicando a ciclofaixa em dois sentidos, em toda a extensão da orla.

Ainda sobre a legislação obrigatória, o anexo I do Código de Trânsito Brasileiro destaca como benefícios de uma ciclofaixa: a definição do espaço a ser

utilizado pelas ciclistas; a eliminação da necessidade do ciclista circular entre o tráfego ou carros estacionados; aumento da visibilidade dos ciclistas e segurança aos motoristas quanto a de onde esperar que venham ou estejam os ciclistas. Porém para que esses benefícios sejam atingidos é necessário que a sinalização específica seja clara e precisa. De acordo com o estabelecido no artigo 90 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é de responsabilidade dos órgãos ou entidades de trânsito a implantação da sinalização horizontal. Dessa maneira, além da sinalização horizontal existente, para esse caso deveria ser feito a marcação de cruzamento rodocicloviário e o símbolo indicativo de via, pista ou faixa de trânsito exclusivo de ciclistas. E, de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito de 2007, seria necessário ainda o sinal de circulação exclusiva de bicicletas R-34 e o sinal de passagem sinalizada de ciclistas.

Para a terceira etapa, que consiste na verificação da adequação da ciclofaixa executada em relação ao anseio dos usuários foi realizada uma contagem das bicicletas no período do verão, aplicado um questionário e analisada a conectividade da mesma com a malha viária da cidade. A partir da observação da ciclofaixa em diferentes dias e horários da semana e nos finais de semana percebeu-se que apesar da implementação da ciclofaixa muitos ciclistas não a utilizam. Também foi possível perceber os horários de pico de uso e que apesar de ser mais utilizada para esporte ou lazer também é utilizada para trabalho. De igual forma, foi elaborado um questionário a fim de identificar o perfil dos usuários que utilizam a ciclofaixa e se era identificada alguma dificuldade na sua utilização. Até o momento foi aplicado o questionário teste em que a maioria dos usuários eram moradores, sendo que todos identificaram problemas, tanto com relação à segurança, quanto à funcionalidade, como relata um entrevistado: “... Em dias com mais movimentos de automóveis não me sinto segura. Pois fica difícil desviar de outros ciclistas e dos carros ao mesmo tempo ...”.

Já em relação à conectividade com a malha viária existente na cidade, conforme mapa viário de ciclovias do III Plano Diretor de Pelotas deveriam existir ciclovias na Av. José Maria da Fontoura, Av. Rio Grande do Sul e na Av. Arthur Augusto de Assumpção, sendo essas consideradas as entradas principais de conexão à ciclofaixa da Av. Antonio Augusto de Assumpção Jr. da orla da praia. Porém, como verificado no local elas não existem, tornando assim a ciclofaixa executada desconectada do restante da cidade. A imagem retirada do Google Maps em março de 2018, mostra que a ciclovias mais próxima existente está localizada na Av. Adolfo Fetter, sendo essa ainda muito distante da Ciclofaixa da orla. Assim, esse se torna um impedimento para usuários vindo do centro e igualmente para os próprios moradores locais, por essas serem as ruas principais do bairro.

#### 4. CONCLUSÕES

Com base nos dados levantados e analisados é possível identificar diversas irregularidades na Ciclofaixa do Laranjal, desde a etapa de projeto até a sua execução. Além de não estar dentro das normas vigentes, apresenta problemas críticos de conexão com a rede viária da cidade, fluidez e problemas relacionados à segurança, comprometendo sua funcionalidade.

Assim, é possível concluir que antes da implantação da ciclofaixa deveria ser feita uma consulta com a comunidade visando entender os anseios dos usuários e moradores, sendo posteriormente realizado um projeto que, além de suprir essas necessidades, trouxesse conforto e segurança aos usuários.

Com base na pesquisa realizada fica o questionamento da qualidade do planejamento urbano que está sendo realizado em Pelotas. Esse foi um dos

pontos mencionados por professores de três universidades da cidade que criticaram a implantação da ciclofaixa, como divulgado no Jornal do Laranjal (Maio, 2017), visto que um planejamento de qualidade é primordial para o futuro da cidade.

Dessa maneira, a pesquisa pretende respaldar a reflexão crítica sobre a mobilidade urbana, contribuindo assim para a formação de profissionais mais atentos aos aspectos sociais do planejamento urbano. Além disso, busca contribuir para o ensino do desenho urbano, por meio de recomendações sobre o desenho de ciclofaixas; e, apresentar os resultados da pesquisa em eventos pertinentes à área.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEIPOT. **Manual de planejamento cicloviário**. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes, 2001.

LITMAN, T. **Quantifying the benefits of nonmotorized transport**, documento eletrônico disponível em , acesso em 26/06/2018 Victoria Transport Policy Institute VTPI, USA, 1999.

GONDIM, M.F. **Caderno de Desenhos - Ciclovias**. Rio de Janeiro: COPPE, 2010.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, set. 1997.

PELOTAS. Lei Nº 5502, de 11 de setembro de 2008. **III Plano Diretor de Pelotas**.

CONTRAN. Resolução nº 236/2007. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV – Sinalização Horizontal**, Ministério das cidades.

CONTRAN. Resolução nº 180/2007. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação**, Ministério das cidades.

CONTRAN. Resolução nº 243/2007. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume II – Sinalização Vertical de Advertência**, Ministério das cidades.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades**, Ministério das cidades, Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, Brasília, DF, 2007.

FEDER, M. Ciclofaixas – análise da legislação e das normas brasileiras. **Revista dos Transportes Públicos**, Ano 27, 2005, 1º Trimestre.

Ministério das Cidades. **Cartilha do Ciclista**. Zero Hora Digital, Porto Alegre, 23 mar. 2000. Especiais. Acessado em 23 mar. 2018. Online. Disponível em: <http://www.paradapela vida.com.br>