

## CARACTERÍSTICAS DO USO ESPONTÂNEO DO MODAL CICLOVIÁRIO

**Karina Retzlaff Camargo<sup>1</sup>, Jorge Tiago Bastos<sup>2</sup>, Heitor Vieira<sup>3</sup>**

<sup>1,2</sup>Fundação Universidade Federal do Rio Grande

<sup>3</sup>Universidade Federal de Santa Catarina

O presente trabalho trata do uso do modal ciclovitário nos deslocamentos populacionais no município do Rio Grande – RS. Com cerca de 200 mil habitantes, tem sua economia influenciada pelas instalações portuárias e por um distrito industrial significativo, trazendo como consequência a predominância de população operária. As necessidades de viagens e a carência de recursos, aliadas à conformação suave da topografia, fazem da bicicleta uma solução atrativa. Porém, a infra-estrutura viária não oferece condições seguras e tampouco confortáveis aos deslocamentos dos ciclistas. Neste contexto, o objetivo desse trabalho é a realização de um inventário da situação do transporte por bicicleta no cenário de estudo.

Para o levantamento das informações necessárias foram utilizados dois procedimentos: o primeiro consistiu na realização de contagens de fluxo e aplicação de questionários; e o segundo, na busca em profundidade em boletins de ocorrência de acidentes de trânsito, com vítimas, envolvendo veículos automotores e bicicletas. O movimento de ciclistas, nos principais corredores, mostrou-se equivalente a um ônibus lotado a cada quinze minutos e os questionários mostraram uma alta incidência de usuários cativos do sistema. Da análise individual dos boletins foram obtidos: tipologia do acidente; tipo de veículo envolvido; número de feridos e gravidade do ferimento; local, data e horário da ocorrência.

Utilizaram-se dois tipos de classificação. Uma considerando a bicicleta de acordo com o CTB, no qual é tratada como um veículo (classificando-se em algum tipo de colisão), e a outra considerando o acidente como atropelamento, pois não existe qualquer exigência formal para conduzir uma bicicleta, o que confere a ela, muitas vezes, um uso recreativo. Foram classificados como atropelamentos os acidentes com menores de 18 anos e indivíduos com indícios de embriaguez. Ambos os casos foram considerados situações atípicas, que poderiam interferir nas conclusões sobre os resultados, através de um efeito denominado *confounding*.

Com a retirada das variáveis consideradas *confounders*, alguns tipos de classificação variaram significativamente; por exemplo, a ocorrência de abalroamentos laterais no mesmo sentido diminuiu de 25 para 17%. O percentual de acidentes que puderam ser identificados mudou de 74 para 92%.

A análise dos dados de acidentes evidenciou os riscos associados à utilização da bicicleta na atual estrutura disponível aos usuários, já que os acidentes com ciclistas representam 16% do total registrado no município. Em última análise, o estudo mostrou que, na relação dos fatores humanos e de engenharia, existe a interação entre comportamentos inapropriados e uma estrutura viária mal adaptada, onde o primeiro é potencializado pelo último.

Endereço dos autores:

Karina Retzlaff Camargo (karinaretzlaff@gmail.com)

Rua Octávio Peixoto, 744 – Bairro Fragata – CEP 96040-770, Pelotas – RS

Jorge Tiago Bastos (jtbastos@gmail.com)

Rua Lino Neves, 763 – Bairro Salgado Filho – CEP 96202-600, Rio Grande – RS

Heitor Vieira (heitor@labtrans.ufsc.br)

Rua Prof. Simão José Hess, 82/4 – Bairro Trindade – CEP 88036-580, Florianópolis – SC