



**LABMOB**  
Laboratório de Mobilidade Sustentável



## **Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas Pesquisa Perfil Ciclista 2024**

### **Realização**

Transporte Ativo

Laboratório de Mobilidade Sustentável (LabMob/UFRJ)

Observatório das Metrôpoles

### **Coordenação Geral**

Zé Lobo - Transporte Ativo

### **Coordenação Científica**

Victor Andrade - LabMob/UFRJ

Juciano Martins Rodrigues - Observatório das Metrôpoles, LabMob/UFRJ

### **Conselho Consultivo**

Gabriela Binatti - TA - Alegrete - RS

Filipe Marino - UERJ - RJ

Gisele Valle - Coletivo de Ciclistas São José dos Campos - São Paulo

Jéssica Lucena – João Pessoa - PB

José Carlos Belotto - Programa de Extensão Ciclovida UFPR

Juliana DeCastro – Planett UFRJ - Rio de Janeiro

Paulo Aguiar - Pedala Manaus - Manaus

Renata Falzoni – Bike é Legal

Sayuri Dantas – Ciclourbano – Aracaju - AL

**Patrocínio:** Itaú Unibanco



## **Apresentação**

A bicicleta já é uma realidade em âmbito mundial como parte das soluções para o ambiente urbano principalmente no que tange à mobilidade urbana e à qualidade de vida nas cidades.

Apesar do reconhecido avanço na produção de estatísticas públicas no Brasil, com pesquisas cada vez mais periódicas e abrangentes, tanto do ponto de vista temático quanto territorial, ainda é escassa a produção de informação e conhecimento sobre mobilidade urbana, em especial sobre a bicicleta e demais meios ativos. A ausência de dados se torna ainda mais preocupante em razão do atraso na realização do Censo Demográfico, que deveria ter sido realizado em 2020 e só foi realizado em 2022. Pela primeira vez, o IBGE perguntou qual meio de transporte é utilizado para chegar ao local de trabalho. Trata-se de um enorme avanço, embora seja uma pergunta limitada, pois sabemos que a bicicleta é utilizada por diversos motivos: ir à escola, aos locais de lazer, para compras, além de seu papel fundamental na integração com outros meios de transporte. Além disso, o Censo de 2022 levantou a existência de vias sinalizadas para bicicleta. Não existe, porém, uma previsão para a divulgação desses resultados.

Assim, apesar dos esforços de muitas organizações da sociedade civil e da realização de três Pesquisas Perfil Ciclista (PPC) em anos anteriores, em 2015, 2018 e 2021, a produção de informação sobre o uso da bicicleta como transporte urbano é ainda escassa no Brasil. Há pouca informação coletada e publicada de forma periódica, e tampouco existem pesquisas unificadas que padronizem os dados sobre ciclistas no Brasil, sendo este um dos objetivos dessa pesquisa. Este cenário traz um grande desafio para os atores interessados nas análises do uso da bicicleta, bem como para aqueles envolvidos no processo de elaboração e implementação de políticas públicas voltadas ao transporte cicloviário. As edições anteriores da pesquisa, geraram um amplo uso dos dados coletados, tanto na geração de artigos científicos quanto em seu uso por prefeituras e empresas de comunicação, citamos aqui, o Mapa da Mulher Carioca e o Plano Cicloviário Carioca, ambos elaborados pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

A Pesquisa Perfil do Ciclista desempenha ainda um papel crucial no avanço da pesquisa científica sobre bicicletas e mobilidade ativa. Seu impacto transcende a coleta de dados; ela é uma fonte valiosa de informações que impulsiona o desenvolvimento da pesquisa científica sobre bicicleta e mobilidade ativa, fornecendo dados inéditos e relevantes para a compreensão dos padrões de uso da bicicleta nas cidades. O impacto na produção acadêmica é significativo. Os dados fornecidos pela pesquisa servem como base para uma ampla gama de estudos científicos relacionados à mobilidade urbana, planejamento urbano, saúde pública, entre outros campos. Dissertações de mestrado, teses de doutorado e artigos científicos são enriquecidos com evidências empíricas robustas provenientes da Pesquisa Perfil do Ciclista. Isso contribui para o avanço do conhecimento científico e para a formulação de políticas mais eficazes e embasadas em evidências.

A relevância dessa pesquisa reside no fato de que ela fornece dados concretos e atualizados sobre o uso da bicicleta como meio de transporte, preenchendo uma lacuna importante na literatura acadêmica e contribuindo para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes. Por meio de metodologia rigorosa e uma amostragem representativa, a Pesquisa Perfil do Ciclista oferece dados atualizados e confiáveis que não estão disponíveis em outras fontes. Isso permite que os pesquisadores realizem análises detalhadas e identifiquem padrões que podem passar despercebidos de outra forma.

Do ponto de vista da pesquisa científica, os dados coletados pela Pesquisa Perfil do Ciclista permitem a investigação de uma variedade de questões relacionadas à mobilidade urbana e à utilização da bicicleta, tais como: Padrões de uso da bicicleta, fatores que influenciam a escolha pelo uso da bicicleta, desafios e oportunidades enfrentados pelos ciclistas nas cidades, etc.

Espera-se, também, que os resultados de mais uma edição da Pesquisa Perfil Ciclista PPC ofereçam subsídios para o desenvolvimento de uma agenda de ações de promoção ao uso da bicicleta, em especial pelas organizações envolvidas no projeto “Parceria pela mobilidade por bicicleta no Brasil”.

As edições anteriores da pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro”, vieram, em certa medida, preencher muitas lacunas e com isso contribuíram para a qualificação e a clarificação do debate acerca do uso da bicicleta como meio de transporte. Em linhas gerais, uma nova edição da pesquisa se justifica por manter o levantamento contínuo de dados sobre o deslocamento por bicicleta em uma sociedade em constante transformação.

A edição de 2024 pretende manter o foco principal na produção de dados sobre o comportamento na locomoção e sobre a dinâmica do uso cotidiano. Ao mesmo tempo, o novo levantamento, contempla uma ampliação, tanto do escopo, com a inclusão de novas perguntas, quanto da abrangência territorial, com a incorporação de outras cidades brasileiras.

## **Objetivo e Escopo**

O objetivo principal deste projeto é pesquisar por meio de um levantamento de campo as motivações, hábitos e características sociodemográficas dos usuários de bicicletas no ambiente urbano.

## **Contrapartidas**

Todos os parceiros terão seus logotipos disponibilizados no material de apresentação do projeto e de apresentação do resultado e acesso irrestrito aos microdados coletados;

## Amostragem e Metodologia de Campo

- **População alvo e de pesquisa**

Nesta pesquisa a população-alvo são usuários de bicicletas com mais de 12 anos de idade, que as utilizem como modo de transporte pelo menos uma vez por semana; que estejam utilizando, estacionando ou empurrando uma bicicleta.

Conceitualmente a população-alvo é a população sobre a qual deseja-se obter informação e a população de pesquisa é a que será realmente coberta pela pesquisa. Um dos objetivos da *PPC<sub>2024</sub>* é encontrar a representação mais próxima possível entre estas duas populações. No entanto, por causa da natureza da pesquisa é impossível que se utilize métodos diretos de amostragem probabilística para a seleção dos entrevistados. Isto se deve a inexistência cadastro com a informação sobre usuários de bicicleta, como por exemplo, usuários por domicílio em uma determinada região.

Nesta pesquisa, a população-alvo consiste em indivíduos com mais de 12 anos de idade que utilizam bicicletas como meio de transporte pelo menos uma vez por semana e que no momento da entrevista estejam utilizando, estacionando ou empurrando uma bicicleta. A população-alvo representa o grupo sobre o qual desejamos obter informações.

Por sua vez, a população de pesquisa é o conjunto de pessoas que será efetivamente abordado e entrevistado durante o estudo. O objetivo da PPC 2024 é alcançar a representação mais próxima possível entre a população-alvo e a população de pesquisa, garantindo que as características e os hábitos dos ciclistas entrevistados reflitam fielmente aqueles da população-alvo. No entanto, devido à falta de um cadastro centralizado contendo informações sobre usuários de bicicleta, como o número de usuários por domicílio em uma determinada região, métodos diretos de amostragem probabilística não são viáveis para a seleção dos entrevistados.

- **Área de cobertura**

As áreas de cobertura correspondem aos limites de cada cidade envolvida na pesquisa. Ou seja, dado o esquema para a definição do tamanho da amostra da Pesquisa qualquer tipo de inferência será realizada para cada uma das cidades em separado e para a agregação de todas elas.

- **Tamanho da amostra**

Desde sua primeira edição, a PPC enfrentou o desafio da definição do número de ciclistas entrevistados(as). Em primeiro lugar, a dificuldade de se definir uma amostra que possa ser representativa da população ciclística se dá em função da própria ausência de informações

sistemáticas sobre o quantitativo dessa população nas cidades brasileiras, portanto o número de indivíduos que compõem o universo da pesquisa é desconhecido.

Para contornar essa dificuldade adotaremos uma estimativa do universo de ciclistas com base nos números fornecidos pelo Sistema de Informação da Mobilidade da ANTP (Sinmob/ANTP)<sup>1</sup>. Em primeiro lugar, os dados fornecidos por esse sistema informam que a participação dos transportes ativos (bicicletas e a pé) no total de viagens eleva-se com a redução do tamanho do município. Em segundo, informa que o percentual médio de participação modal da bicicleta é de 3%, considerando o conjunto de municípios pesquisados (neste caso, apenas aqueles com população igual ou superior a 60 mil habitantes).

Desta forma, o tamanho da amostra foi definido a partir do cálculo da amostra aleatória simples. Esse método é amplamente adotado em pesquisas que utilizam variáveis categóricas, possuindo erro amostral de 3% e nível de confiança de 90%. Assim, para a definição da base de cálculo utilizamos como referência oito grupos divididos por faixas de população ao quais são aplicados percentuais simulados da população alvo para cada um deles, mais especificamente ao valor do limite superior de cada faixa. As faixas consideradas, o percentual aplicado e o tamanho da amostra (número de entrevistas) recomendado para cada uma delas são apresentados na tabela abaixo.

<b>Faixas de população</b>	<b>Base de cálculo (População): indivíduos que compõem a pesquisa</b>
População até 10 mil: 197 entrevistas	4% da população no limite superior (10 mil)
População até 20 mil habitantes: 260 entrevistas	4% da população no limite superior (12mil)
População de 20 mil até 50 mil habitantes: 323 entrevistas	4% da população no limite superior (50 mil)
População de 50 mil até 100 mil habitantes: 430 entrevistas	1% da população no limite superior(100 mil)
População de 100 mil até 500 mil: 654 entrevistas	1% da população no limite superior(500 mil)
População de 500 mil até 1 milhão: 654 entrevistas	0,5% da população no limite superior(1 milhão)
População de 1 milhão até 5 milhões: 730 entrevistas	0,5% da população no limite superior(5 milhão)
População acima de 5 milhões: 743 entrevistas	0,5% da população no limte superior (12 milhões)

- **Diretrizes para a operação de campo**

Para a PPC, a pessoa entrevistada está em deslocamento, portanto sem uma referência espacial explícita, como um domicílio ou um estabelecimento comercial. Deste modo, em decorrência da natureza atípica da população-alvo, para melhor distribuição pela área de cobertura das cidades pesquisadas e de modo a minimizar vieses de seleção territorial, recomenda-se a adoção da divisão da cidade em três zonas operacionais proporcionais à demografia populacional de cada zona. Por exemplo, se a Zona 1 definida pela equipe local têm 33% da população, significa que se deve ter como meta a aplicação de 33% dos questionários nesta zona. As zonas serão chamadas de Zonas 1 Central, 2 Intermediária e 3 Periférica.

---

<sup>1</sup> Disponível em: <http://www.antp.org.br/relatorios-a-partir-de-2014-nova-metodologia.html>

Outra recomendação refere-se à aplicação de no mínimo 15%<sup>2</sup> dos questionários a usuárias que se identificam como do gênero feminino. Esta recomendação de proporção busca reduzir o risco de possível vício de seleção dos entrevistados, com um maior peso para o gênero masculino e, assim, oportunizar uma melhor paridade de respostas de ambos os gêneros. Tal procedimento foi adotado por conta das experiências vividas pelas equipes de campo nas primeiras edições da Pesquisa Perfil Ciclista, em 2015 e 2018, que relataram a dificuldade em abordar esse grupo de pessoas nos locais de pesquisa. Essa dificuldade pode ter relação com a baixa presença de mulheres em determinados horários e locais, relutância em responder à abordagem, mas também a um possível menor uso da bicicleta como meio de transporte por esse grupo. Assim, buscando obter mais informações sobre este aspecto, evitando uma subestimada representatividade também na PPC, foi incluída esta recomendação.

Por fim, é preciso ressaltar que a pesquisa procura se distanciar do uso da bicicleta como atividade de lazer, por isso as entrevistas devem ser realizadas apenas em dias úteis (segunda a sexta-feira) havendo exceções, como Ilhabela-SP e Petrópolis-RJ na edição anterior, estas serão avaliadas e definidas antes da fase de campo. Este recorte é fundamental para garantir o objetivo central da pesquisa, qual seja buscar informações relacionadas ao uso da bicicleta como meio de transporte.

- **Período de Coleta**

A aplicação dos questionários deve ocorrer no prazo de um mês, dentro de uma janela de 60 dias. A definição de um recorte temporal de referência para a coleta dos dados é importante para garantir a qualidade dos dados. Bem como para o cumprimento do cronograma geral da pesquisa. Por exemplo, se o primeiro questionário de uma cidade for aplicado no dia 10 de agosto, esta cidade terá até o dia 10 de setembro para finalizar a coleta de dados.

- **Disposições Gerais**

As organizações de cada cidade serão totalmente responsáveis pela realização da pesquisa localmente. Encorajamos as organizações interessadas para que se envolvam e convidem as mais variadas organizações (academia, sociedade civil, comércio e poder público) no processo local de organização e aplicação da pesquisa.

---

<sup>2</sup> (Percentual de mulheres pedalando em cidades brasileiras: Aracaju 5.6%, Belo Horizonte 2.7%, Niterói 10%, Recife 7.9%, Rio de Janeiro 9.4% e São Paulo 6% - Fonte GT Gênero Ciclocidade SP, 2015)

