

VOZES DIVERSAS DIFERENTES SABERES



SALÃO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA XXX SIC

15 A 19
OUTUBRO
CAMPUS DO VALE



INVESTIGAÇÃO DE PERFIS DE MOBILIDADE A PARTIR DO PROCESSAMENTO DE DADOS QUANTI/QUALITATIVOS

Bibiana V Umann Borda – bibianavborda@gmail.com | Orientador: Júlio Celso Vargas (Departamento de Urbanismo – UFRGS)

O projeto Mobilidade Urbana Saudável (MUS/2016-2019) é um estudo multidisciplinar internacional que investiga o impacto da (i) mobilidade cotidiana na saúde e bem-estar, de diversos grupos sociais e áreas urbanas nas quatro cidades das instituições que desenvolvem o projeto: Porto Alegre (UFRGS), Florianópolis (UFSC), Brasília (UNB) e Oxford (Oxford Brookes). Em cada cidade foram selecionadas 3 áreas de estudo com diferentes características de tecido urbano e renda, e distância similar ao centro da cidade. Em Porto Alegre, as vizinhanças correspondem a **Cruzeiro (CSA1)**, **Tronco (CSA2)** e **Menino Deus (CSA3)**. A primeira etapa da coleta de dados foi quantitativa, com questionário de 275 questões e amostra de 400 entrevistados por área e 1200 por cidade. A segunda etapa, de dados qualitativos, é dividida em duas fases:

- 1) Biografias de mobilidades ou micro etnografias: entrevistas a partir de questionário semi estruturado que buscam, a partir da história de vida do participante, elucidar suas motivações às escolhas de mobilidade.
- 2) “Go Along”: acompanhamento de um trajeto rotineiro do participante no modal utilizado. A viagem acompanhada é registrada pelo entrevistador por meio de câmeras, gravador e fotografias, e descrita em síntese na essência da viagem ou “gist”.

A etapa é baseada nos chamados “métodos móveis”, que utilizam abordagens inovadoras para investigar de forma mais aprofundada as experiências de mobilidade de cada indivíduo. A amostra da etapa qualitativa foi feita a partir dos entrevistados que responderam se deslocar por modos ativos ou coletivos de transporte na etapa quantitativa da pesquisa. Assim, foram selecionadas **284 entrevistados** do banco de dados quantitativo, dos quais **85 eram ciclistas**; 15% dos ciclistas aceitaram realizar a segunda fase; e **9% finalizaram a pesquisa**. Através do programa de análise estatística Minitab pode-se subdividir a amostra quantitativa em QUATRO grupos com características similares.

Cluster	Casos	Renda média (R\$)	Idade média	IMC médio	Homens	Mulheres
1	24	4.482	47,1	27,0	66,6%	33,3%
2	26	2.544	32,2	25,5	69,2%	30,8%
3	12	5.271	63,9	30,3	75,0%	25,0%
4	16	1.488	23,4	28,5	56,3%	43,8%

Para cada grupo, foi identificado e descrito um perfil de ciclista. A contribuição deste trabalho é a descrição de TRÊS diferentes perfis, todos representativos na amostra de ciclistas da cidade de Porto Alegre. Não foi identificado um representante do grupo 3 no banco de dados qualitativo. A partir desta representação é possível exemplificar o processo analítico e tipo de dados resultantes da pesquisa qualitativa.

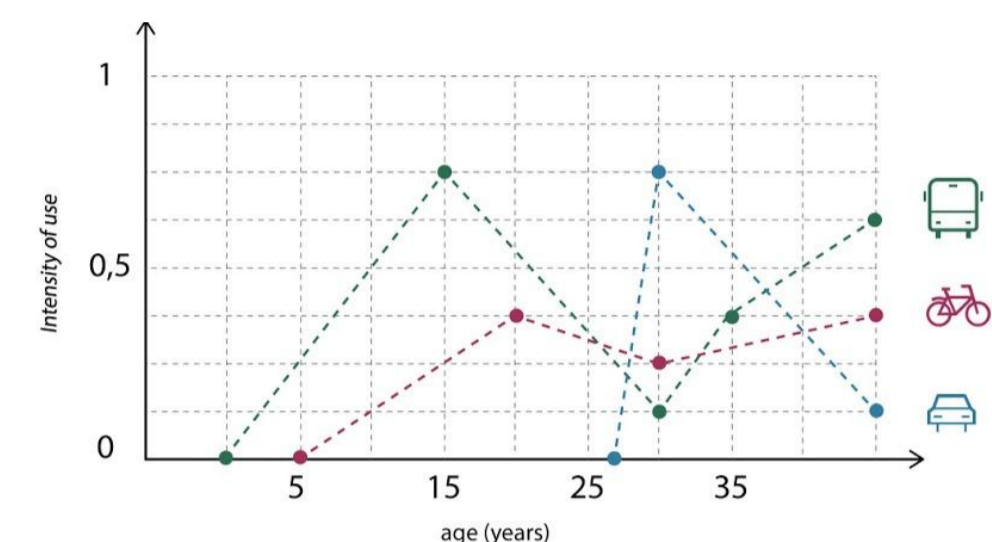
Os aspectos espaciais das áreas estudadas e os trajetos realizados pelos entrevistados foram sistematizados através do programa QGIS. A análise de conteúdo das narrativas dos entrevistados foi realizada por meio do software NVIVO de análise qualitativa. As palavras mais significativas para cada participante relacionadas à mobilidade foram mapeadas e os eventos mais importantes que ocasionaram algum tipo de mudança no comportamento de mobilidade dos participantes, como mudança de emprego, escola e questões financeiras, foram indicados como pontos no gráfico a seguir.

PERFIL 1 Mulher
CSA3
45 anos
renda média

NUVEM DE PALAVRAS
ENTREVISTA BIOGRÁFICA

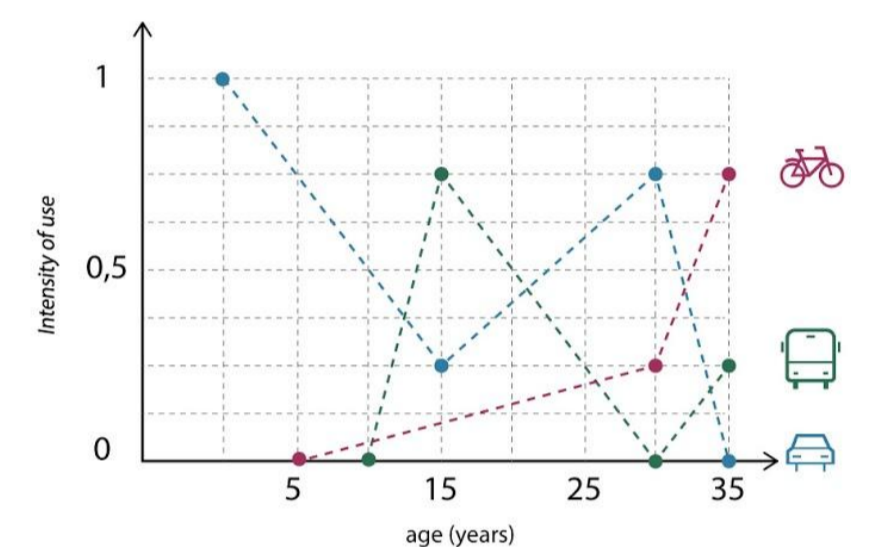
percurso
bicicleta
avenida
pedestres
calçada
travessia

INTENSIDADE DE USO DOS PRINCIPAIS MODAIS
AO LONGO DA VIDA



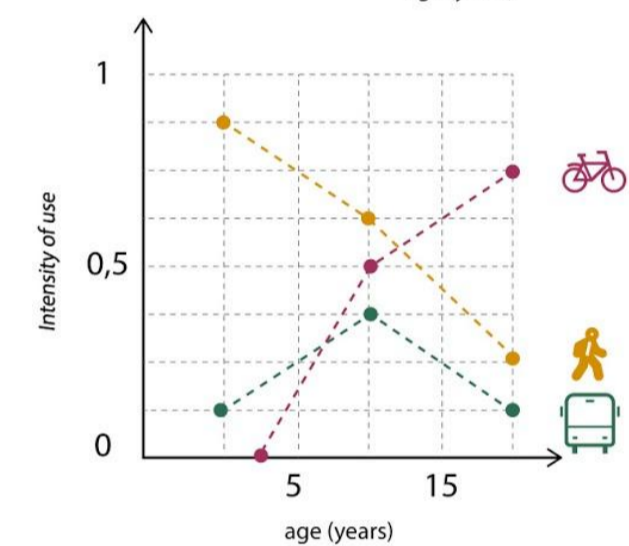
PERFIL 2 Homem
CSA3
35 anos
renda média

momentos
mobilidade
transporte
bicicleta
deslocamento
ciclovia
ciclistas



PERFIL 4 Homem
CSA2
20 anos
renda baixa

esporte
ciclovia
realidade
diferente
bicicleta
transporte
trabalhar
atividades



As palavras “bicicleta” e “ciclovia” aparecem com alta frequência em todas os três casos. Com base em análises preliminares dos gráficos podemos inferir que o uso do carro implica na redução do uso de outros modais, assim como o uso da bicicleta costuma estar associado a um comportamento multimodal. A relação entre o uso da bicicleta na infância e o uso na vida adulta também pode ser assinalada.

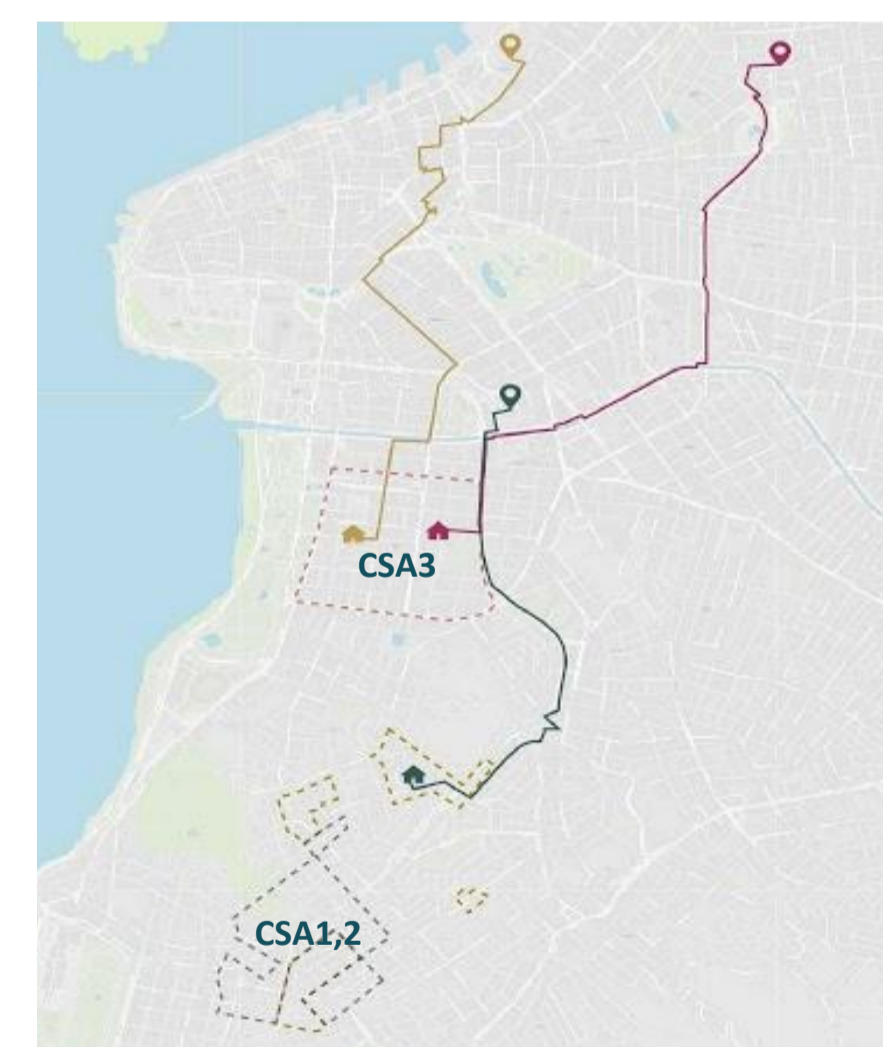
PERFIL 1 6 viagens/semana | 5,5 km | 45 min



PERFIL 2 8 viagens/semana | 5,0 km | 37 min



PERFIL 4 12 viagens/semana | 3,7 km | 12 min



CONCLUSÃO GO ALONG

A partir do “go along” questões relacionadas ao comportamento de cada indivíduo, como pedalar em alta velocidade na via, ou utilizar a calçada e questões como o tecido urbano e a diferença entre a infraestrutura pública das áreas podem ser destacadas.

A partir das análises acima é possível perceber que existem diferentes perfis de ciclistas, com comportamentos diversos e modos de se relacionar com o uso do modal que estão associados com suas histórias e contextos de vida. Conhecê-los e compreendê-los é uma ferramenta para ampliar o uso da bicicleta como meio de transporte.

REFERÊNCIAS: <https://www.cycleboom.org/>; <https://www.hum-mus.org/pt/home-2/>



Economic and Social Research Council
Shaping Society

