

CICLOFAIXA EM PINHEIROS

Estudo de Impacto na Vitalidade Econômica Local

Relatório Técnico – Linhas de Base

Novembro de 2018



CICLOFAIXA EM PINHEIROS - Estudo de Impacto na Vitalidade Econômica Local

Relatório Técnico – Linhas de Base - Fevereiro de 2018

ORGANIZAÇÃO:

LABMOB e Ciclocidade

COORDENAÇÃO GERAL:

Victor Andrade

COORDENAÇÃO EXECUTIVA E DE PESQUISA:

Marcela Kanitz

EQUIPE TÉCNICA:

Ana Fediczko

Filipe Marino

João Guilherme Lacerda

Juciano Rodrigues

Maisa Barbosa

Pedro Paulo Machado Bastos

Vanessa Gebin

COLABORAÇÃO:

Prefeitura da Cidade de São Paulo

SMT/CET – SP

APOIO:

ICS

CAPES

Itaú

ÍNDICE:

INTRODUÇÃO	4
Teoria da Mudança	8
Referências Bibliográficas.....	8
METODOLOGIA.....	10
Método de coleta de dados	11
Matriz de Impacto	12
Escolha do grupo de controle	12
APLICAÇÃO E RESULTADOS LINHAS DE BASE	16
CONTAGENS	16
Resultados Contagens Tratamento – R. Costa Carvalho e R. Eugênio de Medeiros.....	17
Resultados Contagens Controle – R. Ferreira de Araújo e R. Amaro Cavalheiro	20
QUESTIONÁRIOS.....	23
Questionários para comerciantes	24
Resultados Comerciantes Tratamento – R. Costa Carvalho e R. Eugênio de Medeiros....	26
Resultados Comerciantes Controle – R. Ferreira de Araújo e R. Amaro Cavalheiro	32
Questionário para passantes.....	38
Resultados Passantes Tratamento – R. Costa Carvalho e R. Eugênio de Medeiros.....	39
Resultados Passantes Controle – R. Ferreira de Araújo e R. Amaro Cavalheiro	47
Questionário para clientes e motoristas.....	53
AMBIENTE CONSTRUÍDO.....	55
CONCLUSÕES	57
ANEXOS.....	62

INTRODUÇÃO

A infraestrutura urbana para o ciclista e o pedestre tem o potencial de incentivar o desenvolvimento econômico do local onde venha a ser implementada. No cenário internacional, já existem diversos estudos que demonstram os benefícios econômicos de intervenções favoráveis à mobilidade ativa, a exemplo de ruas para pedestres e/ou vias nas quais foram implantadas ciclovias. No entanto, estudos específicos dedicados a analisar o impacto de infraestrutura urbanas que favoreçam o transporte ativo na vitalidade econômica ainda são incipientes no Brasil.

A vitalidade econômica de um ambiente urbano é definida como o bem-estar econômico de uma comunidade, estando relacionada também à concepção de uma economia saudável, diversa e que incentiva oportunidades socioeconômicas para a população. Além disso, ela é capaz de aumentar a arrecadação tributária do poder público e de contribuir com usos mais eficientes do solo urbano.¹ Neste sentido, os impactos são percebidos através de diversos indicadores, tais como alterações nos padrões de uso do solo e aumento do faturamento dos negócios locais.

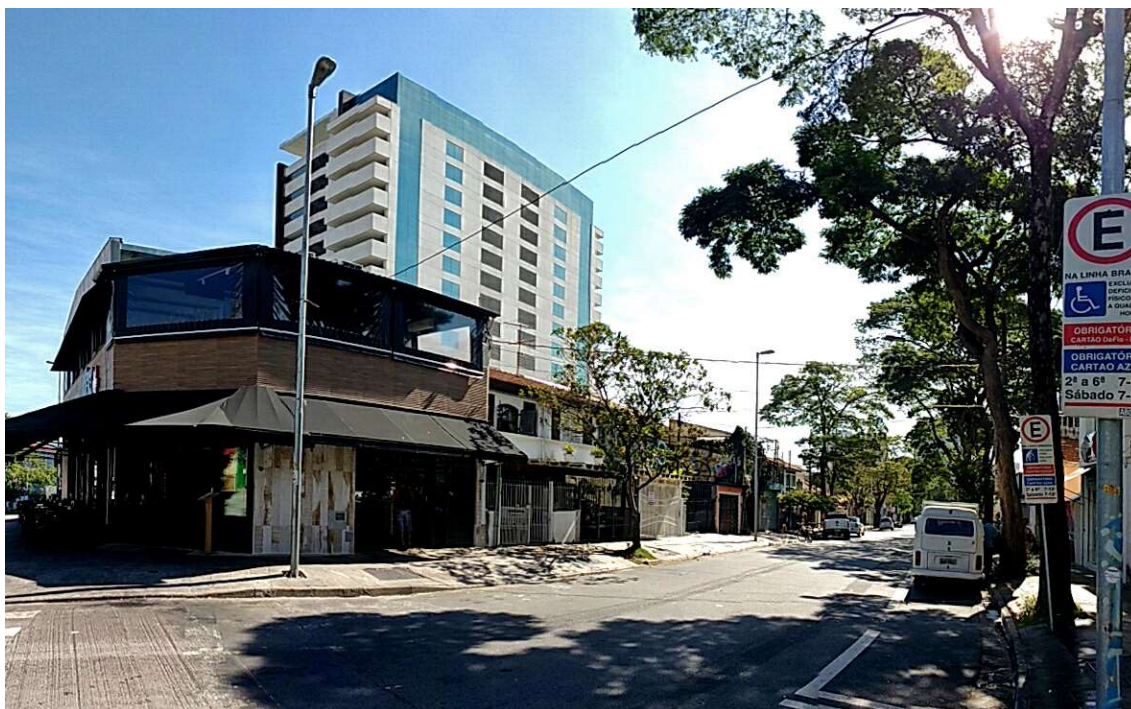
O estudo de impacto da ciclofaixa no bairro de Pinheiros surge como uma oportunidade de análise no contexto brasileiro sobre a relação entre a infraestrutura cicloviária e a vitalidade econômica local. Ele é coordenado e desenvolvido pelo LABMOB/UFRJ (Laboratório de Mobilidade Sustentável) em parceria com a Ciclocidade, contando com a colaboração da Prefeitura da Cidade de São Paulo, CADES Pinheiros e CET-SP. A expectativa é de que os resultados divulgados informem a sociedade civil, os comerciantes e o poder público sobre os benefícios do transporte ativo para o desenvolvimento econômico e para a vitalidade urbana. Dessa forma, o estudo busca, também, incentivar políticas que promovam o uso da bicicleta.

O objetivo do estudo é analisar o impacto da implantação de uma ciclofaixa na vitalidade econômica do local. A ciclofaixa fará a ligação entre o eixo cicloviário da Avenida Brigadeiro Faria Lima e da Avenida Pedroso de Moraes com a estação de Pinheiros, que possui acesso a trem, ônibus e metrô. O trecho em questão é compreendido pela Rua Eugênio de Medeiros, por uma quadra da Rua Sumidouro, e pela Rua Costa Carvalho.

¹Cf. SULLIVAN, Jason. BONNEY LAKE 2035 People | Planet | Prosperity. Bonney Lake, 2015.

A implantação da ciclofaixa foi aprovada pelo Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Faria Lima. Esta operação inclui medidas que visam ao adensamento e a ocupação do uso do solo de forma eficiente, aumentando a quantidade de habitações multifamiliares e as áreas de estacionamento. Além disso, dentre os demais objetivos, a operação também busca reorganizar fluxos de tráfego individual e coletivos na região, e construir um terminal multimodal junto às estações da CPTM e Metrô.²

As ruas Eugênio de Medeiros e Costa Carvalho possuem uso misto do solo – comercial e residencial –, onde o comércio de rua tem contato direto com os pedestres e ciclistas. Essas características possibilitam e facilitam uma análise do impacto da ciclovia no comércio dessas ruas. Assim, o caso da conexão ciclovária em Pinheiros surge como uma oportunidade de estudo no contexto econômico brasileiro, onde há uma carência de dados sobre a relação entre vitalidade econômica e transporte ativo.



Fachada comercial na Rua Eugênio de Medeiros (2017)– Crédito: Marcela Kanitz

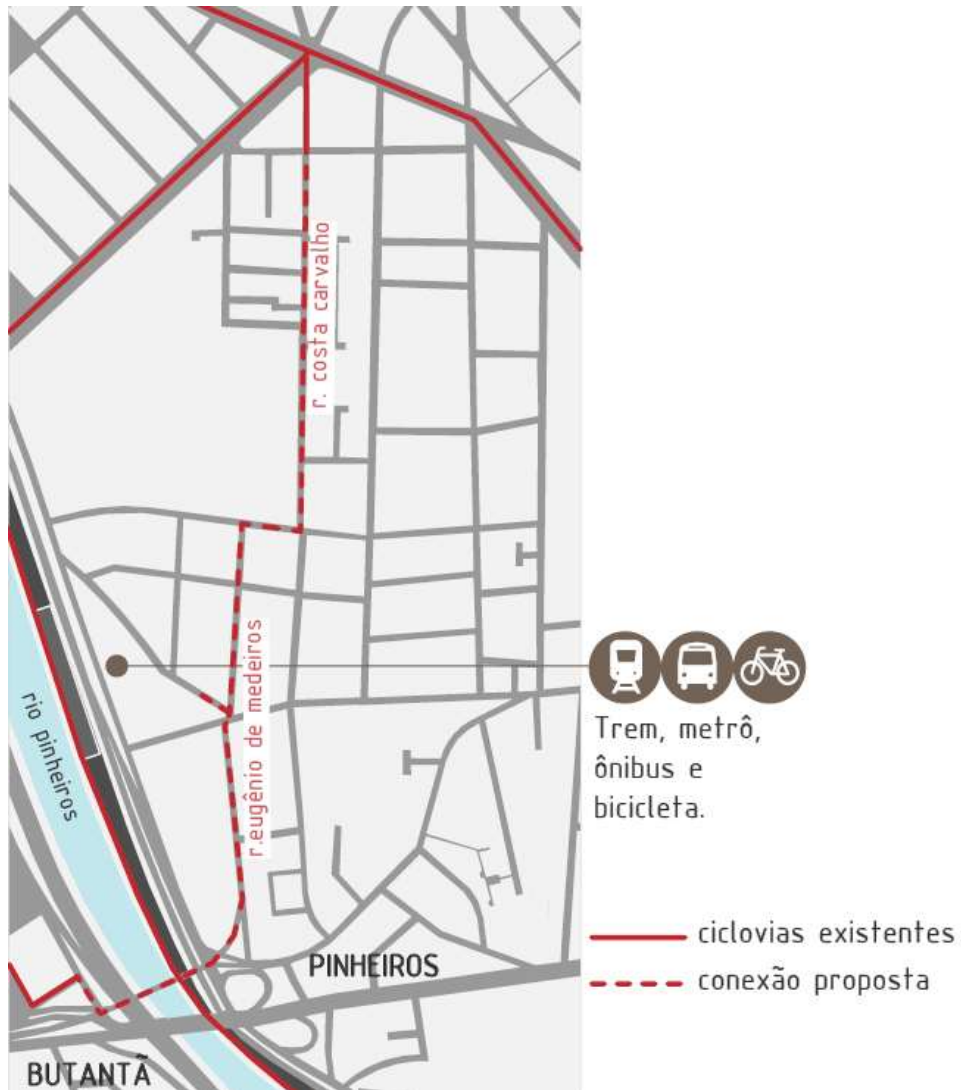
² Portal da Prefeitura da Cidade de São Paulo. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp_urbanismo/operacoes_urbanas/faria_lima/index.php?p=19591. Acesso em 19 de junho de 2017.



Fachada comercial na Rua Costa Carvalho (2017) – Crédito: Marcela Kanitz.

A análise será realizada em duas fases: uma anterior e outra posterior à implantação da ciclofaixa. A segunda fase monitorará o impacto da ciclofaixa durante o período de cinco anos. Por sua vez, este relatório apresenta os dados da primeira fase do estudo cuja aplicação ocorreu em novembro de 2017 e coletou os dados para as linhas de base do estudo de impacto.

O mapa abaixo indica a localização da conexão ciclovária a ser analisada.



Teoria da Mudança

O estudo busca relacionar a implantação da conexão cicloviária com o aumento da vitalidade urbana no local.



Referências Bibliográficas

O debate sobre o impacto da bicicleta e do pedestre na vitalidade econômica local está presente na literatura internacional já há algumas décadas. Resultados de diversos estudos comprovam os benefícios da bicicleta e do pedestre para a economia local.

Em 1993, Carmen Hass-Klau³ já apontava impactos positivos da pedestrianização e da implementação de medidas de moderação de tráfego (*trafficcalming*) no comércio local de cidades na Alemanha e no Reino Unido. Estes benefícios são indicados em dados de pesquisas aplicadas em diversas cidades que investigam as mudanças no volume de vendas no varejo, hotéis e restaurantes, quando se comparam áreas para pedestres com áreas externas, não pedestrianizadas. Já em 1978, um estudo encomendado pelo Ministério Federal Alemão da Economia, feito em 11 cidades, mostra que no varejo houve um aumento de 83% no volume de vendas nas áreas para pedestres enquanto nas áreas externas às intervenções o aumento foi de apenas 20%. Sobre os estudos de impacto locais, é indicada a importância de se levar em consideração o contexto econômico, o grau de acessibilidade da região por transporte público e veículos motorizados, e a densidade populacional próxima ao local onde foi implementada a infraestrutura para pedestres.

³ HASS-KLAU, Carmen. Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing - A review of the evidence from Germany and the UK. Reino Unido: Butterworth-Heinemann Ltd, 1993.

No Reino Unido, em 2014, uma pesquisa realizada pela *Sustrans' Liveable Neighbourhoods*⁴ entrevistou comerciantes e consumidores para comparar a percepção dos lojistas sobre os hábitos de transporte de seus clientes frente à realidade objetiva do local. Os resultados da pesquisa apontam que os comerciantes subestimam a quantidade de clientes que acessam seus estabelecimentos a pé, de bicicleta ou de transporte público, ao passo que supervalorizam a quantidade de clientes motorizados. Os comerciantes entrevistados estimavam que 58% de seus clientes chegavam de carro, quando na realidade essa porcentagem era de apenas 32%. Os outros 68% chegavam a pé (44%), de bicicleta (8%) e de transporte público (16%). Desse modo, os dados colaboram para fortalecer o apoio de intervenções urbanas a favor de pedestres e de ciclistas em locais onde haja comércio.

Todd Litman⁵, do Instituto de Políticas de Transporte de Victoria (*Victoria Transport Policy Institute*), no Canadá, aponta dados de como se locomover a pé e de bicicleta podem incentivar o desenvolvimento econômico, sublinhando que os benefícios do transporte ativo conseguem ser avaliados na atividade comercial, na satisfação do consumidor, na competitividade empresarial, no emprego, na arrecadação tributária e nos valores de uso do solo. Litman também sugere alguns métodos de análise, a exemplo de pesquisas sobre o mercado e o uso do solo local, assim como tabelas com dados de entrada-saída. Esses métodos podem ser utilizados para determinar em que medida as mudanças nos gastos dos consumidores afetam os empregos regionais e a atividade econômica em geral.

O Departamento de Transporte da Cidade Nova Iorque (NYCDOT) publicou em 2014 um relatório intitulado "Os benefícios econômicos de ruas sustentáveis"⁶. Um dos estudos de caso indica que a implantação de ciclovias em Manhattan na 8ª e 9ª avenidas aumentou as vendas dos negócios locais em 49%, enquanto houve um aumento de 3% nas regiões do entorno. A publicação também afirma que a implantação de corredores de ônibus acompanhados de ciclovias reduziu as taxas de vacância no comércio em 47%, comparados com uma redução de 2% no entorno, também em Manhattan.

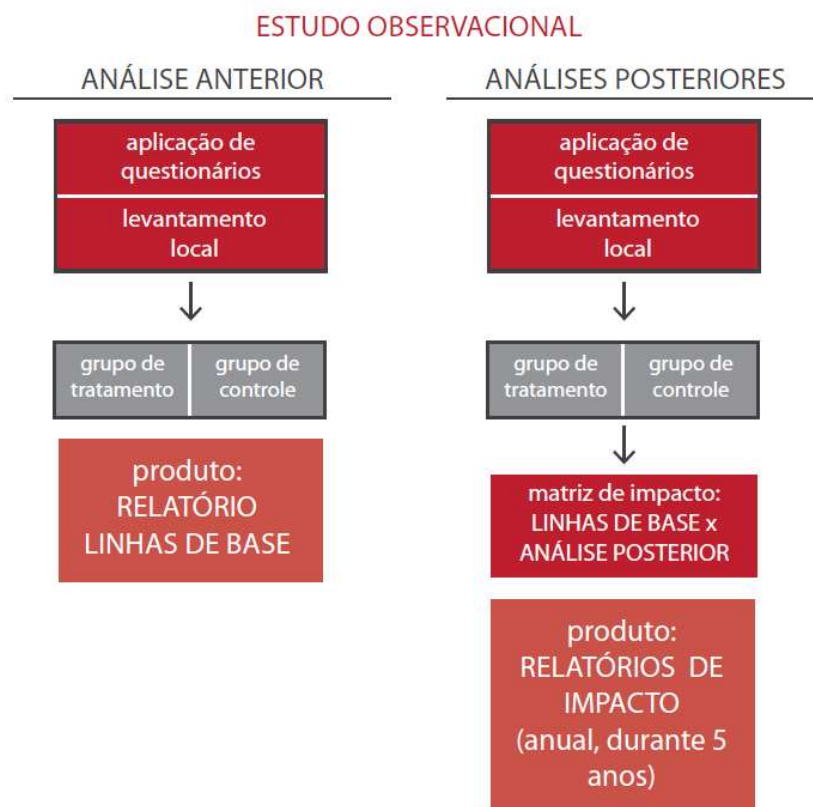
⁴ SUSTRANS. Shoppers and how they travel. Reino Unido, 2006.

⁵ LITMAN, Todd Alexander. Economic Value of Walkability. Victoria: Transport Policy Institute, 2014.

⁶ NYCDOT. The Economic Benefits of Sustainable Streets, 2014.

Em Toronto, no Canadá, estudo⁷ publicado em 2016 analisa os impactos de ciclovias no comércio local, demonstrando que calçadas, ônibus e ciclovias colaboram para o desenvolvimento econômico, mesmo quando há reduções no número de vagas para automóveis nas ruas. Ele aponta que 90% dos consumidores utilizam a bicicleta, o transporte público ou caminham para acessar as lojas da rua analisada e que os consumidores que andam a pé ou de bicicleta gastam mais por mês, em média, do que os que chegam de carro até as lojas. Esse estudo também foi utilizado como referência no desenvolvimento da metodologia presente pesquisa.

METODOLOGIA



A presente análise de impacto utiliza como método de estudo observacional o "*Propensity Score Matching*" (PSM), que busca estimar os efeitos de uma intervenção através da comparação de grupos, não randomizados, denominados de *tratamento* e de *controle*. O grupo de tratamento se refere àquele que recebe a intervenção, enquanto o grupo de controle

⁷CHAN, Maxine et al. Bike Lanes, On-Street Parking and Business in Parkdale: A study of Queen Street West in Toronto's Parkdale Neighbourhood. Toronto, Novembro 2016.

refere-se ao grupo que não é alterado. Nesta análise, os dois grupos não diferem sistematicamente um do outro e são analisados por parâmetros e variáveis iguais. O método aumenta a credibilidade do estudo na medida em que o grupo de controle fortalece a visualização dos resultados obtidos pela intervenção em si, e não por outros fatores.⁸

No estudo de Pinheiros, serão apontados grupos de indicadores para análise quantitativa e qualitativa, realizando-se *a posteriori* uma triangulação desses dados. A coleta de dados será efetuada em duas fases, uma anterior à implantação da ciclofaixa e outra posterior.

Método de coleta de dados

A coleta de dados se divide em quatro partes:

- I. Contagens;
- II. Questionários;
- III. Formulários para coleta de dados sobre o ambiente construído;
- IV. Pesquisa de dados econômicos disponíveis.

O item IV se refere a uma contextualização econômica sobre a área de estudo através de pesquisa sobre dados micro e macroeconômicos quanto ao desenvolvimento do bairro e da cidade, e suas estimativas de crescimento. Serão coletados dados sobre as médias de valores imobiliários locais para monitorar possíveis variações nos mesmos ao longo dos anos. *Essa pesquisa está em desenvolvimento e será acrescentada a esse relatório posteriormente.*

Os dados são coletados nos seguintes locais:

- Área de coleta de dados do grupo de tratamento: Compreendido pela **Rua Eugênio de Medeiros** (aprox. 660m) e pela **Rua Costa Carvalho** (aprox. 600m) – trecho da Rua Sumidouro até a Rua Vupabussu, onde a ciclofaixa se conectará com a ciclovia da Avenida Pedroso de Moraes.

⁸AUSTIN, Peter. An Introduction to Propensity Score Methods for Reducing the Effects of Confounding in Observational Studies. Multivariate Behav Res. 46(3): 399–424) Maio de 2011.

- Área de coleta de dados do grupo de controle: Compreendido pela **Rua Amaro Cavalheiro** (aprox. 600m) e pela **Rua Ferreira de Araújo** (aprox. 600m) – trecho da Rua Sumidouro até a Rua Vupabussu.

Os questionários elaborados e aplicados têm como principal referência o estudo de Toronto, no Canadá, sobre o impacto no comércio local de uma proposta de ciclovia – [*mencionado no item de referências bibliográficas*](#). Nesse estudo, foi avaliada a percepção dos comerciantes em contrapartida com os hábitos reais de transporte e consumo dos visitantes da região que iria receber a infraestrutura cicloviária. O estudo aplicou questionários a comerciantes e visitantes do local⁹. Por sua vez, o estudo de impacto da ciclofaixa de Pinheiros terá como foco a aplicação de questionários aos comerciantes e passantes do local. Além destes, clientes e motoristas também serão entrevistados.

Matriz de Impacto

Os dados coletados serão tabulados e analisados para configurar uma matriz de impacto, que indicará a magnitude dos impactos observados. Serão apresentadas duas matrizes, uma referente ao grupo de tratamento e outra ao de controle, de modo que se possa estimar o impacto da implantação da ciclofaixa no local através da comparação da diferença do impacto entre ambos os grupos. Para os relatórios posteriores a implementação da infraestrutura cicloviária será desenvolvida uma matriz de indicadores que serão comparados com as linhas de base.

Escolha da área do grupo de controle

A região de Pinheiros onde será implementada a ciclofaixa faz parte da Operação Urbana Consorciada Faria Lima¹⁰ (Lei 11.732/1995). Essa operação, que teve início em 1995, ainda implementa diversas intervenções urbanas que alteraram a dinâmica dessa área. Portanto,

⁹ CHAN, Maxine et al. Bike Lanes, On-Street Parking and Business in Parkdale: A study of Queen Street West in Toronto's Parkdale Neighbourhood. Toronto, Novembro 2016.

¹⁰ Portal da Prefeitura da Cidade de São Paulo. Operação Urbana Consorciada Faria Lima. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp_urbanismo/operacoes_urbanas/faria_lima/index.php?p=19591 Acesso em 07 de março de 2018.

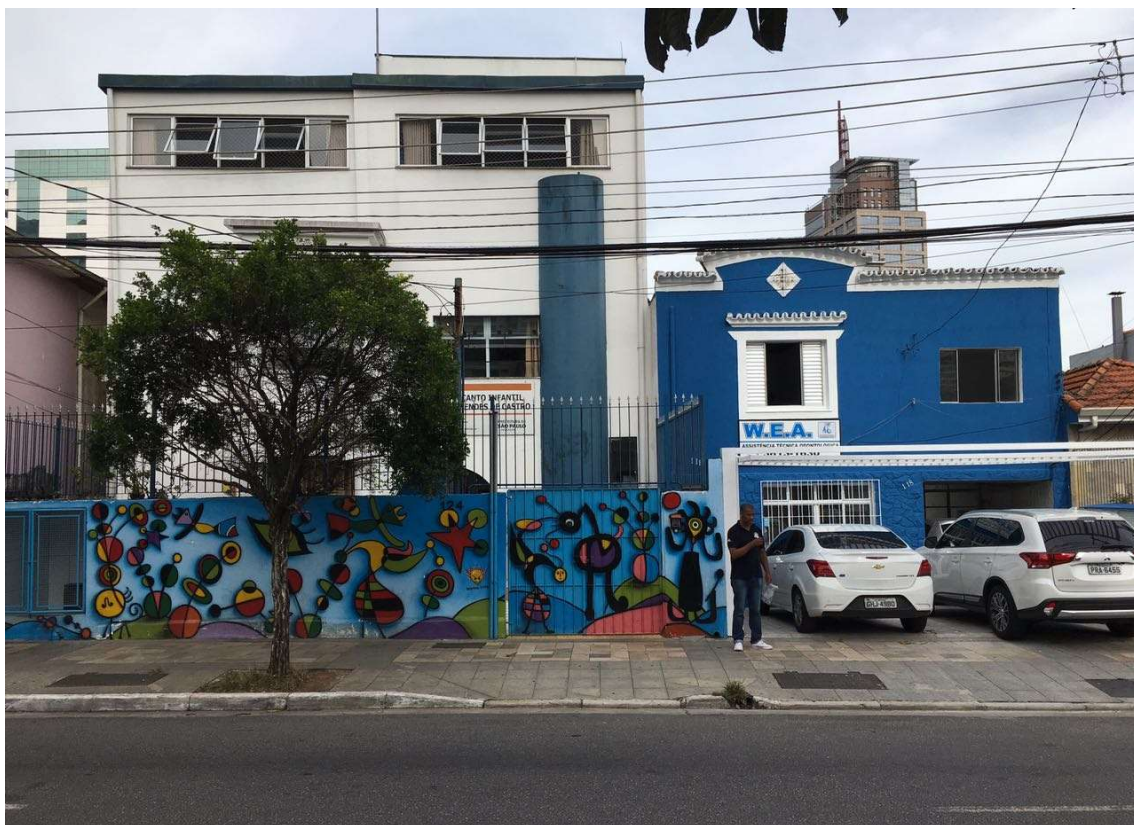
para este estudo, a escolha da área do grupo de controle partiu do princípio de que as vias escolhidas também deveriam fazer parte do perímetro da operação urbana.

A tabela abaixo indica os parâmetros utilizados para a escolha destas vias.

Parâmetros Urbanísticos	1	Extensão em metros da via.
	2	Porcentagem de estabelecimentos comerciais no térreo.
	3	Quantidade de vagas de estacionamento na via.
	4	Quantidade de faixas de rolamento.
	5	Sentido – mão única, mão dupla ou bidirecional.
	6	Velocidade máxima permitida na via.
	7	Proximidade com transporte público de massa.
	8	Tipologia de calçada.
	9	Arborização.
Parâmetros Socioeconômicos	10	Densidade populacional.
	11	Renda média da população em idade ativa.

Dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, as vias escolhidas – Ferreira de Araújo e Amaro Cavalheiro – são as mais semelhantes segundo esses parâmetros. É importante ressaltar que as vias escolhidas são paralelas às vias da futura ciclofaixa e, pela proximidade, também podem experimentar algum tipo de impacto, o que pode gerar uma limitação na comparação dos impactos. O mapa a seguir indica a localização das vias de tratamento e de controle.

CICLOFAIXA EM PINHEIROS - Estudo de Impacto na Vitalidade Econômica Local
Relatório Técnico – Linhas de Base - Fevereiro de 2018



Fachada comercial na Rua Amaro Cavalheiro(2018)– Crédito: João Lacerda



Fachada comercial na Rua Ferreira de Araújo(2018)– Crédito: João Lacerda



- vias grupo de tratamento
- vias grupo de controle

APLICAÇÃO E RESULTADOS LINHAS DE BASE

Entre os dias 6 e 11 de novembro de 2017, foi realizada a coleta dos dados de linhas de base do estudo de impacto da conexão ciclovária em Pinheiros. A coleta foi efetuada por três pesquisadoras, de segunda a sexta-feira, entre as 8h e 19h, e no sábado entre as 8h e 13h.

A coleta de dados no local se dividiu em:

1. Contagens: realizadas no mesmo dia em três turnos de 10 minutos cada.
2. Questionário para comerciantes: aplicados durante dois dias;
3. Questionário para passantes: aplicados durante os seis dias;
4. Coleta de dados sobre o ambiente construído: coletados durante dois dias.

CONTAGENS

As contagens foram efetuadas por toda a equipe no mesmo dia da semana, **terça-feira dia 7 de novembro de 2017**, tanto nas vias de tratamento quanto nas de controle. Para acompanhar possíveis variações durante o dia, as contagens foram feitas durante três turnos: manhã, tarde e noite. Cada contagem foi executada durante o intervalo de 10 minutos.

Foram realizadas contagens de:

- Veículos Motorizados: em cada sentido, em caso de via bidirecional com discriminação de tipo de veículo (carro, moto, van, ônibus, caminhão);
- Veículos de propulsão humana: em cada sentido com discriminação entre bicicletas e outros (skate, patinete, etc.);
- Pedestres: em cada lado da calçada.

Abaixo, apresenta-se o mapa indicando a área do levantamento e seus pontos de contagem:



Resultados Contagens Tratamento – R. Costa Carvalho e R. Eugênio de Medeiros

As duas ruas possuem um fluxo de pedestres mais intenso no horário do almoço. Na Rua Eugênio de Medeiros, por exemplo, o fluxo de pedestres no meio do dia (177) chega a ser dez vezes maior do que o da contagem da manhã (13) e do final da tarde (11). Na contagem de

veículos motorizados, a Rua Costa Carvalho apresentou uma média de veículos motorizados (69) quase duas vezes maior do que a da Rua Eugênio de Medeiros (35). Foram contados em média três (03) veículos de propulsão humana a cada 10 minutos na Rua Costa Carvalho e nenhum na Rua Eugênio de Medeiros.

RUA COSTA CARVALHO

O trecho da rua analisada dispõe de aproximadamente 585 metros de extensão.

PEDESTRES

A **média de pedestres** nos três turnos de contagem em ambas as calçadas foi de **51 pessoas a cada 10 minutos**. Nos horários de deslocamento pendular, na manhã e ao final do dia, as contagens tiveram pouca variação, com 44 pedestres de manhã e 40 à noite. Porém, a contagem do meio do dia, durante o horário de almoço, indicou um aumento considerável com 70 pedestres passando pelo local no período de 10 minutos. Abaixo, segue a tabela com a contagem em cada ponto e o total por turno.

Rua Costa Carvalho			
Horário de Início	Pontos de Contagem		TOTAL
	A	B	
08:01	28	16	44
12:01	48	22	70
18:41	23	17	40

VEÍCULOS MOTORIZADOS

O trecho analisado é bidirecional. A **média de veículos motorizados** nos três turnos de contagem foi de **69 veículos a cada 10 minutos**, somando ambos os sentidos da rua. A contagem da manhã teve maior fluxo (101), seguido pelo período da noite (62), e, por último, a contagem do meio do dia (44), indicando que nos horários de deslocamento pendular, com destaque na parte da manhã, há maior trânsito de veículos motorizados na rua. Em todos os turnos, o fluxo de carros no sentido Sul foi maior do que no sentido Norte, com destaque para o turno da manhã, com fluxo cinco (05) vezes maior naquele sentido. Abaixo, segue a tabela por sentido e tipo de veículo em cada horário.

Rua Costa Carvalho																
Horário de Início	Carro		TOTAL	Moto		TOTAL	Van		TOTAL	Ônibus		TOTAL	Caminhão		TOTAL	TOTAL GERAL
	Sentido			Sentido			Sentido			Sentido			Sentido			
	< N	S >		< N	S >		< N	S >		< N	S >		< N	S >		
08:01	15	79	94	0	5	5	1	1	2	0	0	0	0	0	0	101
12:01	14	25	39	1	3	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	44
18:41	27	29	56	4	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62

VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA

A **média de veículos de propulsão humana** nos três turnos de contagem foi de **três (03) veículos** a cada 10 minutos. Abaixo, segue a tabela com a contagem por tipo de veículo e em cada sentido.

Rua Costa Carvalho					
Horário de Início	Tipo de veículo				TOTAL
	Bicicleta		Outros (patinete, skate...)		
	< N	S >	< N	S >	
08:01	2	0	0	0	2
12:01	0	1	0	1	2
18:41	3	0	1	0	4

RUA EUGÊNIO DE MEDEIROS

O trecho da rua analisada dispõe de aproximadamente 661 metros de extensão.

PEDESTRES

A **média de pedestres** nos três turnos de contagem em ambas as calçadas foi de **67 pessoas a cada 10 minutos**. Novamente, se destaca a contagem do meio do dia com 177 pedestres no intervalo de 10 minutos. A contagem da manhã foi de 13 pedestres, enquanto a do fim do dia indicou 11 pedestres, número consideravelmente abaixo da contagem referente à hora do almoço. Abaixo, segue a tabela com a contagem em cada ponto e o total por turno.

Rua Eugênio de Medeiros			
Horário de Início	Pontos de Contagem		TOTAL
	C	D	
09:13	8	5	13
13:05	90	87	177
18:56	2	9	11

VEÍCULOS MOTORIZADOS

O trecho analisado tem sentido único. A **média de veículos motorizados** nos três turnos de contagem foi de **35 veículos a cada 10 minutos**. As três contagens não tiveram variação significativa, com 31 veículos pela manhã, 35 no meio do dia e 40 ao fim do dia. Abaixo, segue a tabela tipo de veículo em cada horário.

Rua Eugênio de Medeiros						
Horário de Início	< N					TOTAL GERAL
	Carro	Moto	Van	Ônibus	Caminhão	
09:13	24	5	2	0	0	31
13:05	26	5	4	0	0	35
18:56	32	7	1	0	0	40

VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA

Não foi contado nenhum veículo de propulsão humana durante os três turnos de coleta nesta rua – 09:13, 13:05, 18:56.

Resultados Contagens Controle – R. Ferreira de Araújo e R. Amaro Cavalheiro

Assim como as vias de tratamento, as vias de controle possuem maior fluxo de pedestres no horário do almoço. A Rua Amaro Cavalheiro possui a maior média de veículos motorizados, com 143 veículos a cada dez minutos. A Rua Ferreira de Araújo e Rua Costa Carvalho – via de tratamento – que são paralelas, apesar de bidirecionais, na prática também atuam como um binário, onde na primeira predominou o fluxo sentido sul e na segunda o sentido norte, em

todas as contagens. O fluxo de veículos de propulsão humana não varia muito nas vias de controle, com uma média de dois a cada dez minutos em ambas as ruas.

Rua Ferreira de Araújo

O trecho da rua analisada tem aproximadamente 585 metros de extensão.

PEDESTRES

A **média de pedestres** nos três turnos de contagem em ambas calçadas foi de **57 pessoas a cada 10 minutos**. A contagem do meio do dia se destaca com 116 pedestres em 10 minutos, seguidos pela manhã com 33 e o fim do dia com 21 pedestres. Abaixo, segue a tabela com a contagem em cada ponto e o total por turno.

Rua Ferreira de Araújo			
Horário de Início	Pontos de Contagem		TOTAL
	E	F	
08:23	16	17	33
12:20	72	44	116
18:21	8	13	21

VEÍCULOS MOTORIZADOS

O trecho analisado é parcialmente bidirecional. A **média de veículos motorizados** nos três turnos de contagem foi de **77 veículos a cada 10 minutos**, somando ambos os sentidos da rua. A contagem do meio do dia teve maior fluxo (94), seguida pela contagem do fim do dia (73) e da manhã (65). Em todas as contagens o sentido norte teve maior trânsito de carros. Abaixo, segue a tabela por sentido e tipo de veículo em cada horário.

Rua Ferreira de Araújo																
Horário de Início	Carro		TOTAL	Moto		TOTAL	Van		TOTAL	Ônibus		TOTAL	Caminhão		TOTAL	TOTAL GERAL
	Sentido			Sentido			Sentido			Sentido			Sentido			
	< N	S >		< N	S >		< N	S >		< N	S >		< N	S >		
08:23	32	20	52	1	6	7	0	1	1	1	0	1	1	3	4	65
12:20	55	24	79	5	3	8	0	0	0	0	0	0	4	3	7	94
18:21	37	30	67	1	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73

VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA

A **média de veículos de propulsão humana** nos três turnos de contagem foi de **dois (02) veículos a cada 10 minutos**. Abaixo, segue a tabela com a contagem por tipo de veículo e em cada sentido.

Rua Ferreira de Araújo					
Horário de Início	Tipo de veículo				TOTAL
	Bicicleta		Outros (patinete, skate...)		
	< N	S >	< N	S >	
08:23	1	1	0	0	2
12:20	1	0	0	0	1
18:21	3	0	0	0	3

Rua Amaro Cavalheiro

O trecho da rua analisada dispõe de aproximadamente 596 metros de extensão.

PEDESTRES

A **média de pedestres** nos três turnos de contagem em ambas calçadas foi de **31 pessoas a cada 10 minutos**. A contagem do meio do dia foi a maior (58), seguido pela manhã com (23) e o fim do dia (13). Abaixo, segue a tabela com a contagem em cada ponto e o total por turno.

Rua Amaro Cavalheiro			
Horário de Início	Pontos de Contagem		TOTAL
	G	H	
08:54	9	14	23
12:50	35	23	58
18:05	4	9	13

VEÍCULOS MOTORIZADOS

O trecho analisado tem sentido único. A **média de veículos motorizados** nos três turnos de contagem foi de **143 veículos a cada 10 minutos**, somando ambos os sentidos da rua. A contagem da manhã teve o maior fluxo (174), seguida pela do fim do dia (132) e a do meio do dia (123). Abaixo, segue a tabela por tipo de veículo em cada horário.

Rua Amaro Cavalheiro						
Horário de Início	< S					TOTAL GERAL
	Carro	Moto	Van	Ônibus	Caminhão	
08:54	151	10	0	6	7	174
12:50	92	20	4	2	5	123
18:05	108	21	0	2	1	132

VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA

A média de veículos de propulsão humana nos três turnos de contagem foi de **dois (02) veículos a cada 10 minutos**. Abaixo, segue a tabela com a contagem por tipo de veículo e em cada sentido.

Rua Amaro Cavalheiro					
Horário de Início	Tipo de veículo				TOTAL
	Bicicleta		Outros (patinete, skate...)		
	< N	S >	< N	S >	
08:54	1	3	0	0	4
12:50	1	1	0	0	2
18:05	0	0	0	0	0

QUESTIONÁRIOS

Os questionários aplicados no estudo buscam coletar informações e percepções de comerciantes do local onde vai ser implementada a ciclofaixa e de pessoas que passam a pé pelo local – independentemente do modal de acesso às ruas. As entrevistadoras também abordaram um pequeno número, devido a limitações de tempo disponível em campo, de clientes do comércio local e motoristas que estacionaram seus carros nas ruas de tratamento e de controle. A tabela abaixo indica a amostra obtida nos questionários para comerciantes e passantes.

Questionário	Grupo	Nº de respostas
Passantes	Tratamento	133
	Controle	147
Comerciantes*	Tratamento	33/56*
	Controle	27/60*

* nº de respostas aos questionários/ nº de estabelecimentos levantados.

É importante observar que nos questionários aplicados as perguntas se referem a implementação de ciclovias e não ciclofaixas. Quando a metodologia do estudo foi desenvolvida e os questionários elaborados ainda não havia a confirmação de qual seria a tipologia da via ciclável a ser implementada no local.

Questionários para comerciantes

Os pesquisadores foram orientados a abordar funcionários de todos os estabelecimentos comerciais – informais ou formais – identificáveis nos térreos das edificações da área analisada. No caso dos comércios informais, só deveriam ser abordados comerciantes com ponto fixo no local.

O formulário impresso foi dividido em duas partes, a primeira coletava dados gerais sobre os estabelecimentos como especificação da atividade comercial e seu horário de funcionamento. Dessa forma, foi possível categorizar e traçar o perfil de estabelecimentos comerciais desta região de modo a acompanhar sua possível transformação durante os cinco anos do estudo.

Os dados sobre especificação de atividade comercial foram agregados em seis categorias:

- alimentação (bar, restaurante, café, lanchonete, açougue, etc);
- serviços pessoais (salão de beleza, escritório de advocacia, consultórios, banco, etc);
- institucional (escolas, casas de cultura, cursos, etc);
- lojas (farmácias, lojas de móveis, de ferramentas, de roupas, etc);
- estacionamentos.

A segunda parte do formulário era composta por um questionário contendo 15 perguntas que poderiam ser respondidas somente pelo dono ou gerente do estabelecimento. Os

pesquisadores também documentaram o motivo pelo qual não foi possível completar as entrevistas – nos casos de quando o estabelecimento estava fechado, recusada a entrevista, ou de não ter sido possível o contato com o dono/gerente, por exemplo. Os questionários são anônimos e voluntários; além disso, os pesquisadores tinham em mãos uma carta de anuência caso o comerciante solicitasse garantia do sigilo de seus dados.

Principais objetivos do questionário:

- Coletar indicadores econômicos para serem acompanhados durante os anos posteriores;
- Investigar a percepção dos comerciantes sobre hábitos de transporte de funcionários e clientes;
- Investigar a percepção dos comerciantes sobre o impacto da ciclovia¹¹ em seus estabelecimentos.

Principais dados coletados

Formulário

1. Especificação da atividade comercial.

Entrevista

2. Indicadores econômicos:
 - número de funcionários;
 - volume de vendas do último mês (R\$);
 - investimentos e aquisições nos últimos 12 meses e valor do investimento em (R\$);
 - tempo em que funciona no local;
 - avaliação sobre o fluxo de clientes;
 - avaliação sobre as vendas nos últimos 12 meses;
 - percepção sobre o faturamento nos próximos 12 meses;
3. Dados relacionados a percepções sobre hábitos de deslocamento e uso da bicicleta:
 - percepção sobre hábitos de transporte de funcionários;
 - quantidade de funcionários que usam bicicleta;
 - percepção sobre a existência de infraestrutura de estacionamento para bicicletas;
 - percepção sobre hábitos de transporte de clientes;
 - percepção sobre local de origem dos clientes;
 - percepção sobre segurança viária para o pedestre.

¹¹ Novamente, na época da aplicação dos questionários ainda não tinha sido divulgada a tipologia de via ciclável a ser implementada.

4. Percepção sobre o impacto da ciclovias para o seu negócio.

Resultados Comerciantes Tratamento –R. Costa Carvalho e R. Eugênio de Medeiros

A -Grupo de Tratamento - Rua Costa Carvalho e Rua Eugênio de Medeiros

- Quantidade estabelecimentos identificados: 56

- Quantidade de respostas obtidas: 33

Foram identificados 56 estabelecimentos no trecho analisado das ruas Costa Carvalho (31) e Eugênio de Medeiros (25). Dentre eles, 33 donos ou gerentes responderam ao questionário, totalizando 59% do total, 14 na Rua Costa Carvalho (42%) e 19 na Rua Eugênio de Medeiros (58%). Dos 23 estabelecimentos onde não foi possível aplicar o questionário em 11 o dono ou gerente se recusou a respondê-lo, em 7 não foi possível o contato e 4 das lojas estavam fechadas nos turnos da pesquisa.

1. Especificação da Atividade Comercial

- Nos estabelecimentos identificados (56): 52% relacionados a alimentação, 23% serviços pessoais, 21% lojas e 4% estacionamento.

- Nos estabelecimentos que responderam o questionário (33): 49% relacionados a alimentação, 27% lojas, 21% serviços pessoais e 3% estacionamento.

Os gráficos abaixo mostram a quantidade e o percentual de estabelecimentos comerciais em cada categoria de todos os 56 estabelecimentos identificados.

Gráfico da quantidade de estabelecimentos comerciais por categoria – Total Grupo Tratamento

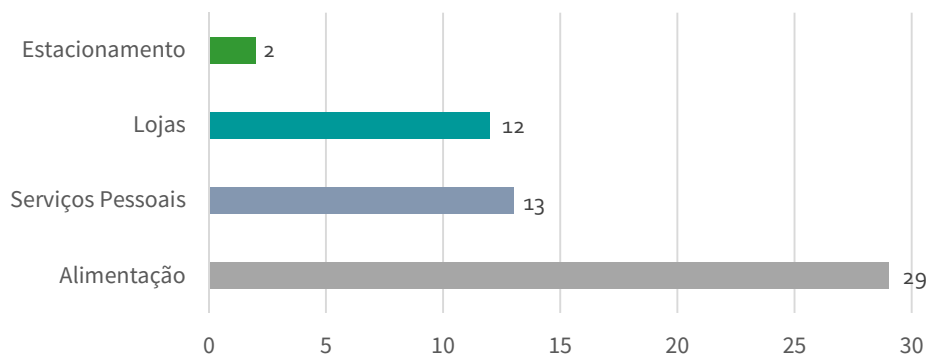
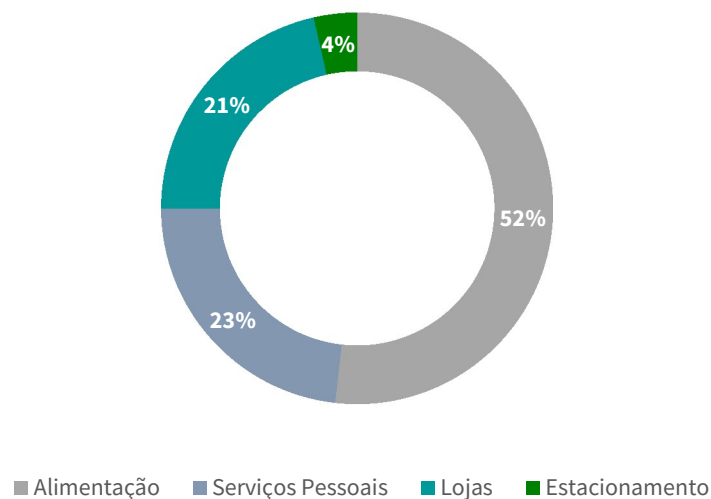


Gráfico do percentual de estabelecimentos comerciais por categoria – Total Grupo Tratamento



Os gráficos abaixo indicam a quantidade e o percentual de estabelecimentos comerciais em cada categoria *referente aos comerciantes entrevistados*.

Gráfico quantidade de estabelecimentos comerciais por categoria – Total Grupo Tratamento

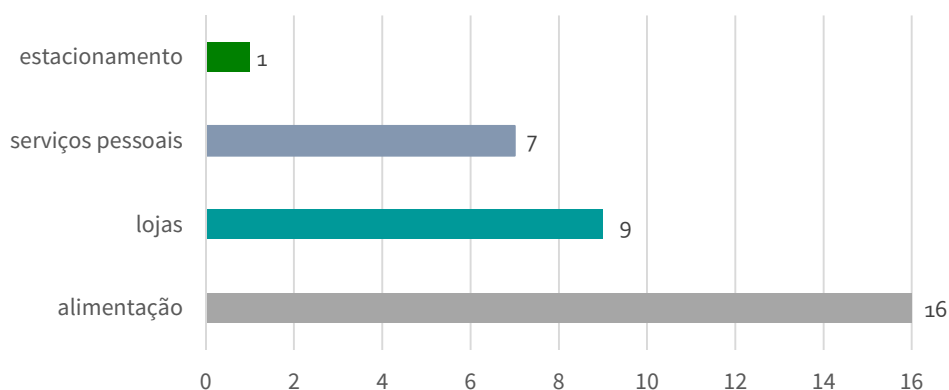
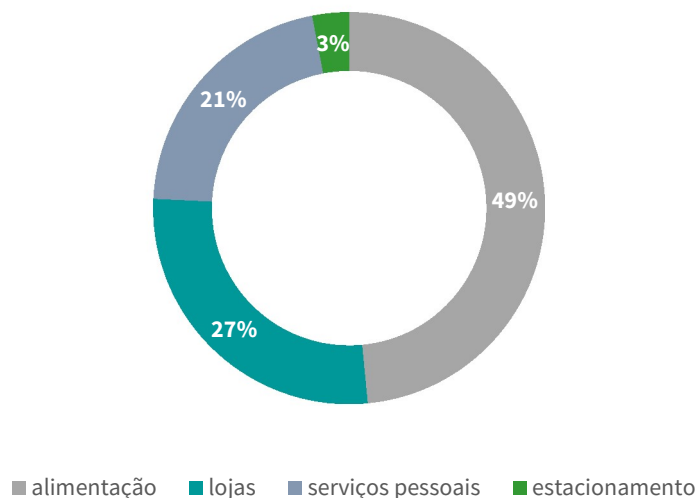


Gráfico do percentual de estabelecimentos comerciais por categoria – Respostas Grupo Tratamento



2. Indicadores econômicos

- **Número de funcionários:** 52% tem 4 a 10 funcionários e 27% tem até 3 funcionários.
- **Volume de vendas no último mês (outubro):** 36% responderam (12 comerciantes) dentre os quais a média do faturamento foi de R\$47.916,70.
- **Investimentos e aquisições no último ano:** 55% não investiram e 45% investiram em média R\$28.062,50.
- **Tempo de funcionamento:** 67% abertos há até 3 anos.
- **Avaliação sobre o fluxo de clientes:** 49% acham médio, 33% bom e 18% ruim.
- **Avaliação sobre vendas no último ano:** 43% afirmaram que pioraram, 30% que melhoraram e 18% que se manteve o mesmo.
- **Percepção sobre vendas no próximo ano:** 46% acreditam que vão aumentar, 30% que vão se manter e 6% que vão diminuir.

Quando questionados sobre a quantidade funcionários em seu estabelecimento, incluindo cargos de gerência e direção, a maioria possui de 4 a 10 funcionários (52%) seguidos por lojas com até 3 funcionários (27%), de 11 a 20 funcionários (18%) e com mais de 20 funcionários (3%). Dos 33 entrevistados, doze informaram seu volume total de vendas no último mês. A média do faturamento no último mês desses estabelecimentos foi de R\$47.916,70.

Os comerciantes também foram questionados sobre investimentos ou aquisições feitas nos últimos doze meses para seu estabelecimento. Em quase metade dos estabelecimentos (45%) foi feito algum investimento nesse período no valor médio de R\$28.062,50. Sobre o tempo de funcionamento das lojas nas vias de tratamento nota-se que a maioria é recente, onde 67% estão aberto há até três anos. Dentre os respondentes, 43% existem desde um a três anos, 24% há menos de um ano, 12% de três a cinco anos, 12% de cinco a dez anos e, por fim, somente 9% tinham mais de dez anos de funcionamento.

Quanto a avaliação dos comerciantes sobre o fluxo atual de clientes de suas lojas, 49% julgaram ser médio, 33% bom e 18% ruim. Nos doze meses anteriores à entrevista, 43% acreditam que o movimento e as vendas pioraram, 30% que melhoraram, 18% acham que não houve alteração e 9% não souberam responder. Quanto às expectativas sobre o faturamento no próximo ano eles se mostraram otimistas no geral, 46% acreditam que suas vendas vão aumentar, 30% que vão se manter no nível atual, 12% não soube responder e os 12% restantes acreditam que elas vão diminuir (6%) ou que seu estabelecimento vai fechar (6%).

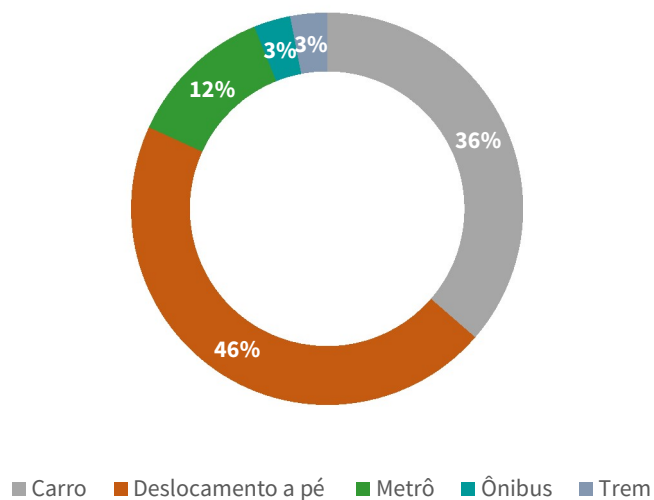
3. Dados relacionados a hábitos de deslocamento e uso da bicicleta

- **Percepção sobre meio de transporte dos clientes:** 46% acreditam que chegam a pé, 36% de carro e 18% de transporte público.
- **Percepção sobre local de origem dos clientes:** 85% acreditam que vem de Pinheiros ou bairros próximos.
- **Percepção sobre segurança viária para o pedestre:** 64% acreditam que a rua é segura e 24% insegura.
- **Percepção sobre meio de transporte dos funcionários:** 85% acreditam que chegam de transporte público e 12% de carro e 3% a pé.
- **Quantidade de funcionários que usam bicicleta:** 10 funcionários ciclistas entre os 33 estabelecimentos respondentes.

Os comerciantes foram questionados quanto a percepção sobre o meio de transporte mais utilizado pelos seus clientes. Dos 33 comerciantes entrevistados, 46% acreditam que a maioria de seus clientes chega a pé em seus estabelecimentos. Em seguida, 36% acreditam que seus clientes chegam de carro, 12% que eles chegam de metrô, 3% de ônibus e 3% de

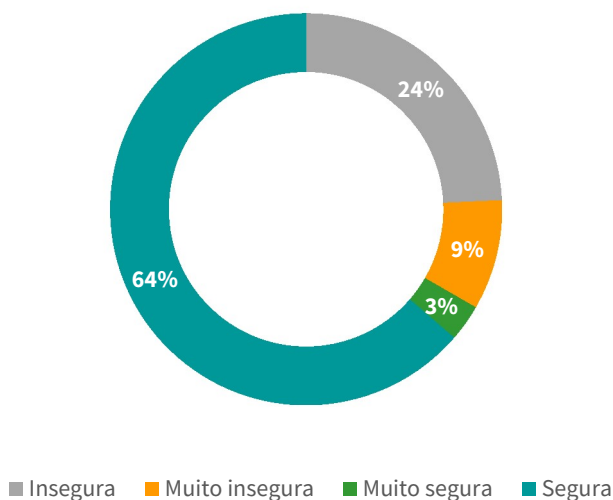
trem. A grande maioria dos entrevistados (85%) acredita que seus clientes vêm de Pinheiros ou de bairros próximos, em seguida por uma pequena parcela que acha que eles vêm de bairros distantes (9%) e o restante (9%) não soube informar sobre a origem deles.

Gráfico da percepção dos comerciantes sobre principal meio de transporte dos clientes – Grupo Tratamento



Os comerciantes também foram questionados sobre sua percepção sobre a segurança viária para o pedestre, fator que influencia o deslocamento a pé. A maioria deles (64%) acredita que a rua em que sua loja se encontra é segura em termos viários, 24% afirmaram que a rua é insegura, 9% que a rua é muito insegura e 3% que a rua é muito segura.

Gráfico da percepção dos comerciantes sobre segurança viária – Grupo Tratamento

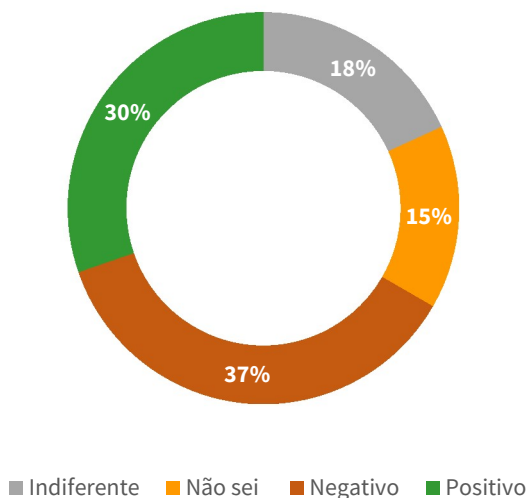


Em relação a percepção sobre o meio de transporte mais utilizado entre seus funcionários, 40% dos comerciantes acreditam que eles chegam ao seu local de trabalho de ônibus, 36% de metrô, 12% de carro, 9% de trem e 3% a pé. Dos 33 respondentes, cinco afirmaram ter funcionários que usam a bicicleta (15%), totalizando 10 ciclistas nesses estabelecimentos. Em relação a infraestrutura de estacionamento para os ciclistas, 52% afirmaram que não há locais próximos ao seu estabelecimento e 42% afirmaram que sim.

4. Percepção sobre o impacto da ciclovia para o seu negócio

37% (12) acreditam que a ciclovia teria um impacto negativo em seu estabelecimento, 30% (10) acreditam que o impacto seria positivo, 18% (6) acham que seria indiferente e 15% (5) não sabem responder.

Gráfico da percepção dos comerciantes sobre impacto de ciclovia no estabelecimento – Grupo Tratamento



Em seguida a pergunta sobre a percepção quanto ao impacto da ciclovia, os comerciantes foram questionados sobre a justificativa de suas respostas. O principal motivo indicado pelos comerciantes que acreditam que o impacto da ciclovia seria negativo em suas lojas está relacionado à diminuição da quantidade de vagas de estacionamento na rua para seus clientes. A falta de vagas para carros foi mencionada em oito dos doze que declararam acreditar que o impacto é negativo. Dentre os que acreditam que a ciclovia será benéfica para seu negócio predomina a justificativa do aumento de fluxo de pessoas e potenciais clientes no local, mencionado em seis de dez respostas. O [anexo I](#) no final deste documento lista todas as justificativas indicadas pelos comerciantes que responderam a esta pergunta.

Resultados Comerciantes Controle–R. Ferreira de Araújo e R. Amaro Cavalheiro

- Quantidade estabelecimentos identificados: 60

- Quantidade de respostas obtidas: 27

Foram identificados 60 estabelecimentos no trecho analisado das ruas Rua Ferreira de Araújo (34) e Rua Amaro Cavalheiro (26). Dentre eles, 27 donos ou gerentes responderam ao questionário, totalizando 45% do total, 11 na Rua Ferreira de Araújo (41%) e 16 na Rua Amaro Cavalheiro (59%). Dos 33 estabelecimentos onde não foi possível aplicar o questionário 13 estavam fechados nos turnos da pesquisa, em 11 não foi possível o contato com o dono ou gerente e 9 deles se recusaram a respondê-la.

1. Especificação da Atividade Comercial

- Especificação da atividade comercial dentre todos estabelecimentos comerciais identificados (60): 37% relacionados a alimentação, 28% serviços pessoais, 27% lojas, 5% estacionamento e 3% educação.

- Especificação da atividade comercial dentre os comerciantes (27): 48% relacionados a alimentação, 30% lojas, 18% serviços pessoais e 4% estacionamento.

Os gráficos abaixo mostram a quantidade e o percentual de estabelecimentos comerciais em cada categoria *de todos 60 estabelecimentos identificados*.

Gráfico da quantidade de estabelecimentos comerciais por categoria – Total Grupo Controle

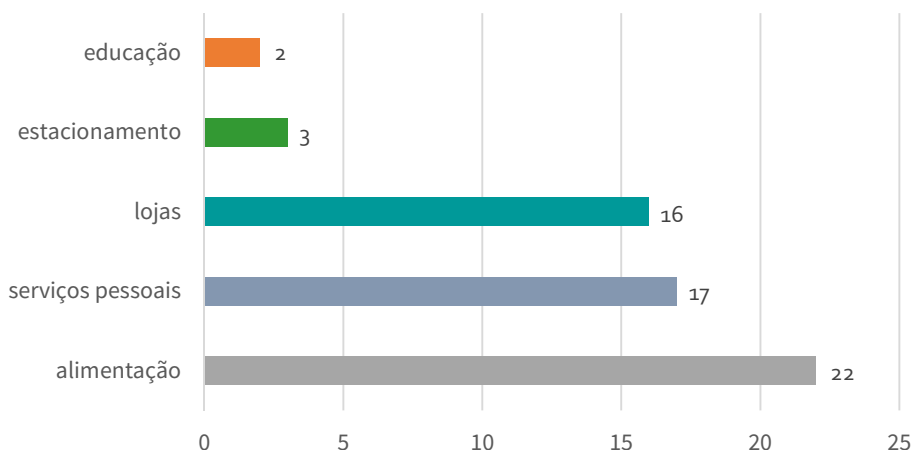
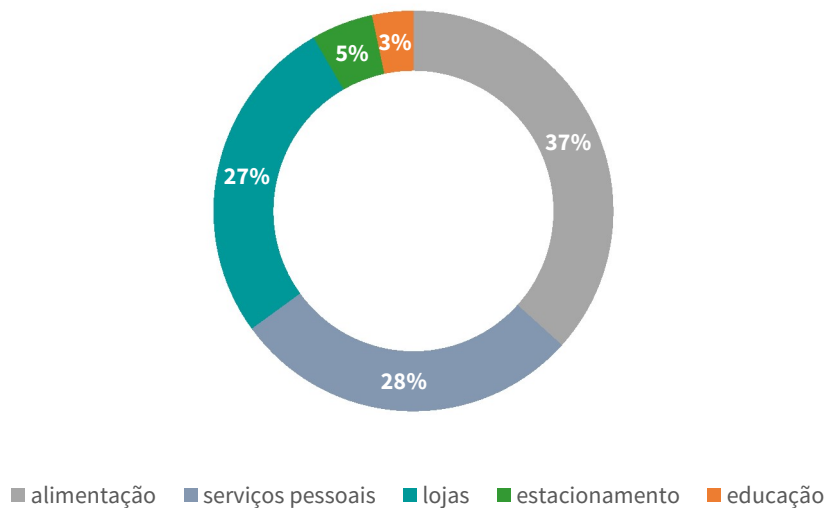


Gráfico do percentual de estabelecimentos comerciais por categoria – Total Grupo Controle



Abaixo encontram-se os gráficos da quantidade e percentual de estabelecimentos comerciais em cada categoria *referente aos comerciantes entrevistados*.

Gráfico do percentual de estabelecimentos comerciais por categoria – Respostas Grupo Controle

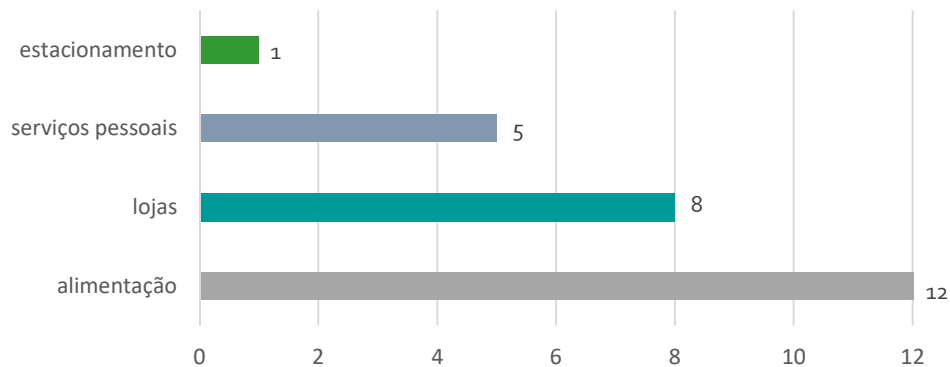
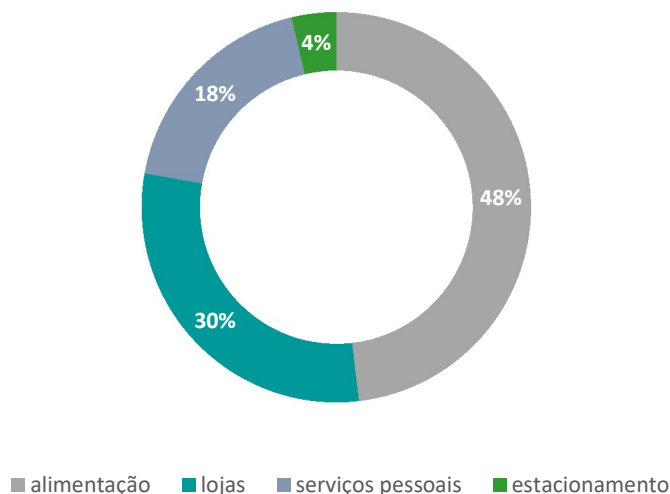


Gráfico do percentual de estabelecimentos comerciais por categoria – Respostas Grupo Controle



2. Indicadores econômicos

- **Número de funcionários:** 41% tem 4 a 10 funcionários e 41% tem até 3 funcionários.
- **Volume de vendas no último mês:** 26% responderam, dentre os quais a média do faturamento foi de R\$47.428,57.
- **Investimentos e aquisições no último ano:** 67% não investiram e 33% investiram.
- **Tempo de funcionamento:** 48% existem há mais de 5 anos.
- **Avaliação sobre o fluxo de clientes:** 59% médio, 22% bom e 19% ruim.
- **Avaliação sobre vendas no último ano:** 41% afirmaram que pioraram, 33% que melhoraram e 26% que se mantiveram iguais.
- **Percepção sobre vendas no próximo ano:** 48% acreditam que vão aumentar, 33% que vão se manter e 4% que vão diminuir.

Quando questionados sobre a quantidade funcionários em seu estabelecimento, incluindo cargos de gerência e direção, a maioria possui de 4 a 10 funcionários (41%) seguidos por pequenos negócios com até 3 funcionários (41%). Estabelecimentos com 11 a 20 funcionários representaram 11% dos respondentes e com mais de 20 funcionários apenas 7%. Dos 27 entrevistados, apenas 7 quiseram informar seu volume total de vendas no último mês. A média do faturamento no último mês desses estabelecimentos foi de R\$47.428,57.

Os comerciantes também foram questionados sobre investimentos ou aquisições feitas nos últimos doze meses para seu estabelecimento. A maioria (67%) declarou não ter investido

nenhum valor nesse período e dos que investiram (33%) somente dois informaram o valor, o que impossibilitou o cálculo do valor médio do investimento. Sobre o tempo de funcionamento dos negócios das vias de controle, quase metade (48%) existe há mais de cinco anos. Dentre os respondentes, 33% existem há mais de dez anos, 26% desde três a cinco anos, 15% desde cinco a dez anos, 7% há menos de um ano e 4% dos comerciantes não souberam declarar sobre o tempo de existência do estabelecimento que gerenciam.

Mais da metade dos respondentes (59%) avaliam como médio seu fluxo de clientes, seguidos pelos que acham o que fluxo é bom (22%) e, por fim, os que acham o movimento de sua loja ruim (19%). Sobre as vendas no último ano, 41% acreditam que pioraram, 33% que melhoraram e 26% declararam que não acham que não houve nenhuma mudança significativa. Apesar de quase metade dos comerciantes ter afirmado que as vendas pioraram, eles mostraram-se otimistas quanto a sua percepção sobre o faturamento no ano seguinte, onde 48% declararam esperar um aumento em suas vendas. Dos demais, 33% que imaginam que ele vai se manter no nível atual, 15% não soube responder e apenas 4% afirmou que acredita que suas vendas vão diminuir.

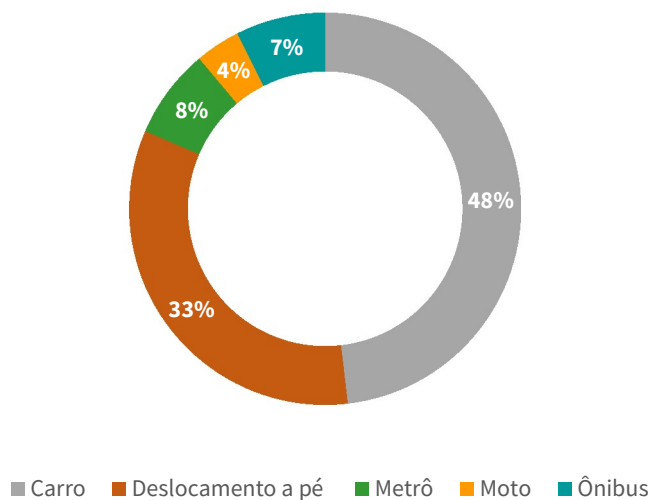
3. Dados relacionados a hábitos de deslocamento e uso da bicicleta

- **Percepção sobre meio de transporte dos clientes:** 48% acreditam que chegam de carro, 33% que os clientes chegam a pé e 15% de transporte público.
- **Percepção sobre local de origem dos clientes:** 74% acreditam que vem de Pinheiros ou bairros próximos.
- **Percepção sobre segurança viária para o pedestre:** 67% acreditam que a rua é segura e 29% insegura.
- **Percepção sobre meio de transporte dos funcionários:** 85% acreditam que chegam de transporte público, 7% que chegam a pé, 4% de carro e 4% de moto.
- **Quantidade de funcionários ciclistas:** 6 funcionários ciclistas entre os 27 estabelecimentos respondentes.

Quanto a percepção sobre o meio de transporte mais utilizado pelos seus clientes, quase a metade deles (48%) acredita que a maior parte dos seus clientes se desloca de carro para acessar seus estabelecimentos. O restante acredita que seus clientes chegam em sua maioria

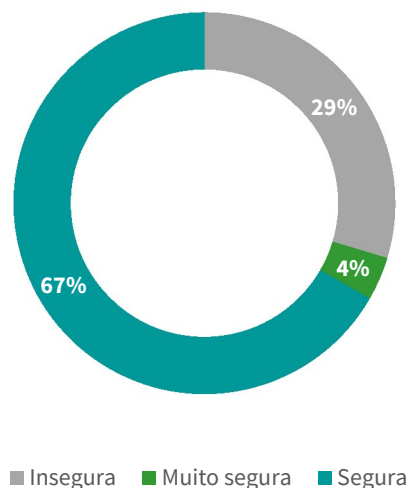
a pé (33%), de metrô (8%), de ônibus (7%) ou de moto (4%). Sobre o local de origem dos clientes, 74% acreditam que eles vêm de Pinheiros ou bairros próximos, 22% acreditam que sua origem se encontra em bairros distantes e 4% não souberam informar sobre o assunto.

Gráfico da percepção dos comerciantes sobre principal meio de transporte dos clientes – Grupo Controle



Quanto a percepção sobre segurança viária, 67% acreditam que a rua em que se encontra sua loja é segura, 29% afirmaram que a rua é insegura e 4% que a rua é muito segura.

Gráfico da percepção dos comerciantes sobre segurança viária – Grupo Controle



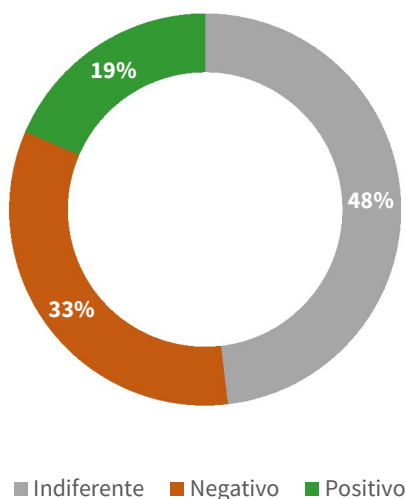
A maioria dos comerciantes (66%) acredita que seus funcionários chegam ao trabalho de ônibus, seguidos pelos que acham que eles chegam de metrô (15%), a pé (7%) e ou de carro, moto ou trem (4% cada). Dos 27 respondentes, três afirmaram ter funcionários que usam a

bicicleta (11%), totalizando 6 ciclistas nesses estabelecimentos. Em relação a infraestrutura de estacionamento para os ciclistas, 63% afirmaram que há locais próximos ao seu estabelecimento.

4. Percepção sobre o impacto da ciclovia para o seu negócio

48% (13) acreditam que a ciclovia não teria impacto para seu estabelecimento, 33% (9) acreditam que o impacto seria negativo e 19% (5) acreditam que a ciclovia seria benéfica para seu negócio.

Gráfico da percepção dos comerciantes sobre impacto de ciclovia no estabelecimento – Grupo Controle

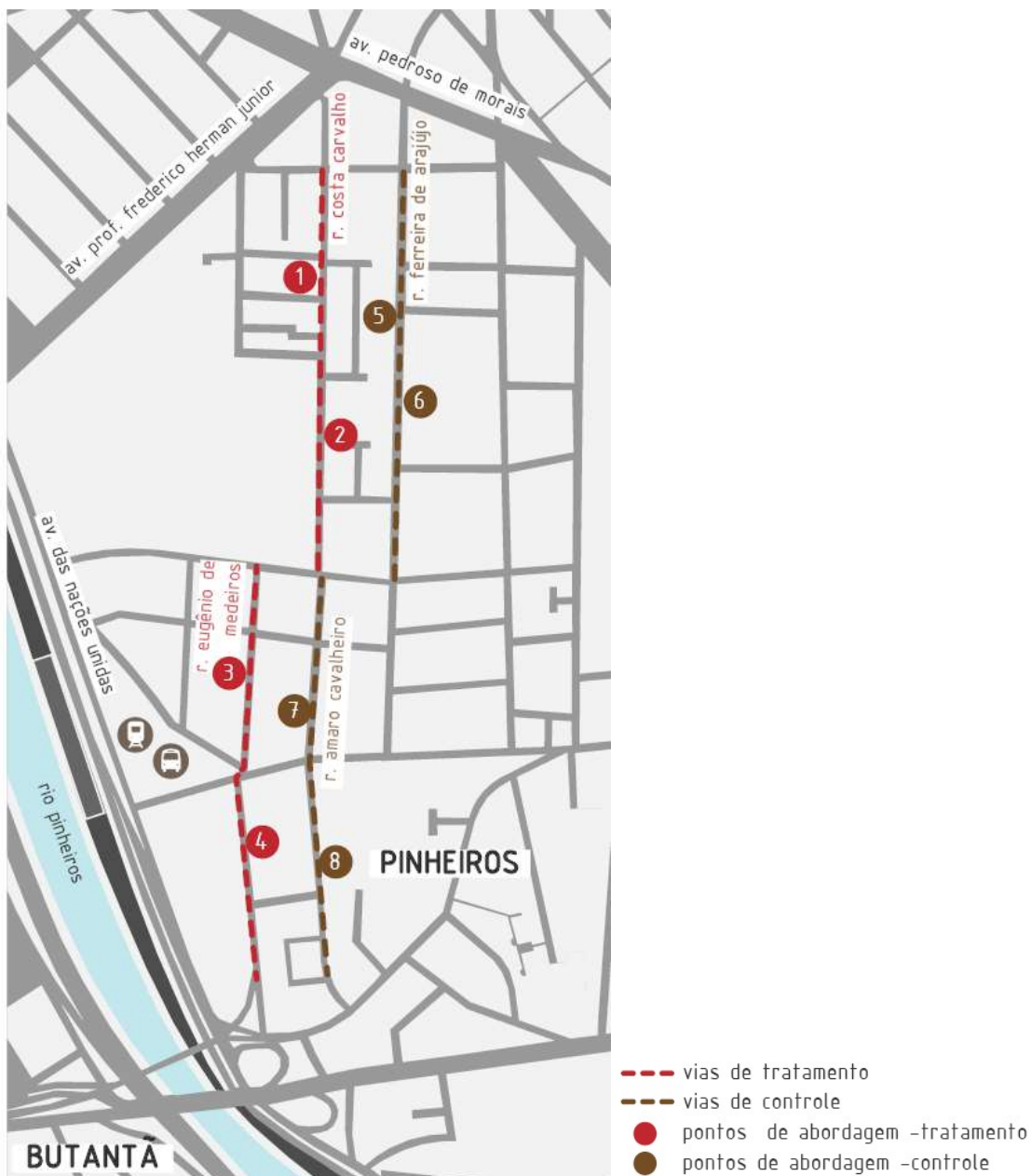


No caso das vias de controle, a justificativa da maioria dos comerciantes que acredita que o impacto será indiferente é o fato de sua clientela, hoje, não ser composta de ciclistas. Novamente, nas justificativas sobre o impacto negativo predomina a falta de vagas, presente em cinco das nove respostas. O potencial aumento de fluxo de pessoas e clientes apareceu em três dos cinco motivos indicados pelos comerciantes que acham que a ciclovia é benéfica. O [anexo II](#) no final deste documento lista todas as justificativas indicadas pelos comerciantes do grupo de controle que responderam a esta pergunta.

Questionário para passantes

As pesquisadoras foram orientadas a abordar qualquer pessoa que passasse a pé pela rua, procurando obter uma distribuição equilibrada entre homens, mulheres, jovens e idosos. Além disso, foram indicados diferentes pontos de abordagem com objetivo de se conseguir um equilíbrio de respostas entre as diferentes áreas do perímetro estudado. De hora em hora, aproximadamente, as pesquisadoras revezaram seu posicionamento entre os pontos.

Abaixo, encontra-se o mapa com área do levantamento e pontos de abordagem de passantes para entrevistas:



Os questionários são anônimos e voluntários e foram aplicados em turnos de segunda a sábado, do dia 6 a 11 de novembro, entre 8h e 19h.

Principais objetivos do questionário:

- Coletar dados sobre hábitos de transporte e de consumo dos passantes;
- Investigar a percepção dos passantes sobre o impacto da ciclovia¹² para rua e em seus hábitos de deslocamento/consumo;

Principais dados coletados:

Entrevista:

1. Perfil socioeconômico:

- Idade, sexo, escolaridade, ocupação, renda;

2. Local de residência e de trabalho.

3. Pesquisa origem e destino simplificada:

- De onde veio, para onde vai e qual modal (s) utilizado para chegar e sair da rua;

5. Dados sobre hábitos de consumo e de deslocamento:

- Percepção sobre segurança viária;
- Frequência que passa a pé pela rua;
- Frequência média que acessa o local por bicicleta ou a pé na semana;
- Quanto consumiu em sua última visita ao local (R\$);
- Onde consumiu em sua última visita ao local;
- Modal utilizado para chegar ao estabelecimento.

4. Percepções dos passantes sobre o impacto da ciclovia:

- Percepção sobre impacto da ciclovia na rua;
- Percepção sobre o incentivo da ciclovia para utilizar a bicicleta no local;
- Percepção sobre o incentivo da ciclovia para consumir no local.

Resultados Passantes Tratamento – R. Costa Carvalho e R. Eugênio de Medeiros

A amostra total foi de 133 passantes entrevistados. Destes, 86 foram abordados na Rua Costa Carvalho e 47 na rua Eugênio de Medeiros.

¹²Novamente, na época da aplicação dos questionários ainda não tinha sido divulgada a tipologia de via ciclável a ser implementada.

1. Perfil socioeconômico

- **Gênero:** 50% homens e 50% mulheres entrevistadas.
- **Idade:** 49% tem entre 40 e 64 anos e 40% entre 20 e 39 anos.
- **Escolaridade:** 54% possuem nível superior completo e 26% com ensino médio.
- **Renda Mensal:** 29% com renda mensal entre R\$ 1.874,01 a R\$ 3.748,00, 26% entre R\$ 3.748,01 a R\$ 9.370,00 e 26% ganham até R\$ 1.874,00.

Dos 133 entrevistados precisamente a metade é do sexo masculino e a outra do sexo feminino, compreendendo a participação de uma faixa etária que variou entre 40 a 64 anos (49%), 20 a 39 anos (40%) e mais de 65 anos (8%). Somente 3% dos passantes abordados estavam na faixa dos 11 aos 19 anos. O nível de escolaridade dos passantes foi caracterizado majoritariamente por pessoas com Ensino Superior (53%) e com Ensino Médio (26%), seguidos por Pós-Graduação e Ensino Fundamental (ambos 10%) e 1% declarou não ter instrução. Já a faixa salarial predominante dos passantes indicou estar concentrada na faixa de R\$ 1.874,01 a R\$ 3.748,00 (29%), seguida por quem ganha de R\$ 3.748,01 a R\$ 9.370,0000 até R\$ 1.874,00, ambos com 26%. Passantes que ganham entre R\$ 9.370,01 e R\$ 18.740 tiveram uma menor participação (9%) e outras faixas tiveram pouca representatividade, somando apenas 2% das respostas. De todos os entrevistados, 8% não quiseram responder sobre suas rendas.

2. Local de residência e de trabalho

- **Residência:** 10% dos entrevistados moram nas vias de tratamento, 13% moram em outro local em Pinheiros e 77% moram em outros bairros ou municípios.
- **Trabalho:** 40% trabalham nas vias de tratamento, 30% trabalham em outro local de Pinheiros e 22% em outros bairros ou municípios.

Dentre os passantes, a maioria (77%) mora em outros bairros e municípios da região. O restante (23%) mora no bairro de Pinheiros sendo que 10% moram nas vias de controle e 13% em outros locais do bairro. Quanto ao local de trabalho dos respondentes, a maioria (70%) trabalha em Pinheiros, sendo que 40% de todos os entrevistados trabalham nas vias de

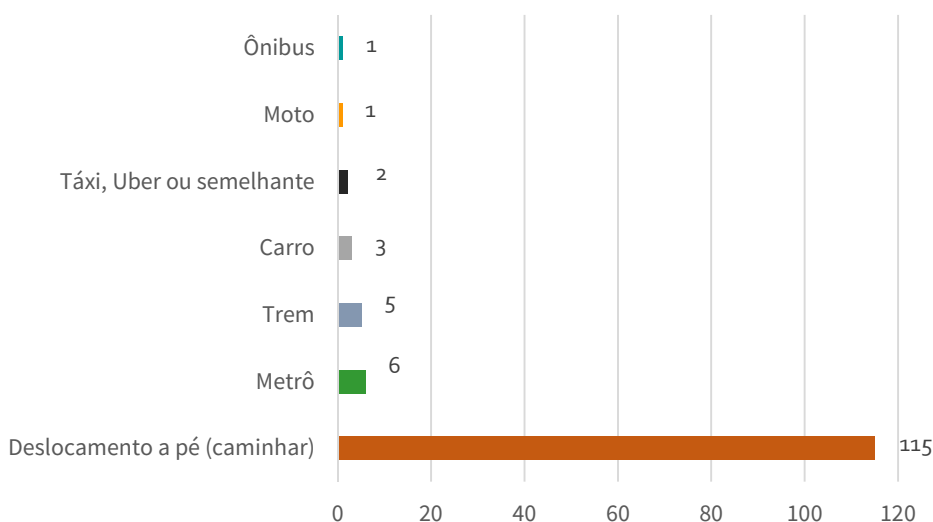
tratamento e 30% em outros locais do bairro. Do restante, 22% trabalham em outros bairros e municípios e 8% não trabalha.

3. Pesquisa origem e destino simplificada

- **Meio de transporte para o acesso ao local:** 86% chegaram a pé até o local, 10% de transporte público e 2% de carro.
- **Origem:** 37% vindo do trabalho, 28% vindo de casas, 14% de bares ou restaurantes e 7% de serviços em geral.
- **Local origem:** 42% origem nas vias de tratamento, 37% em outro local de Pinheiros e 21% em outros bairros ou municípios.
- **Destino:** 38% indo para casa, 28% indo para o trabalho, 7% para bares ou restaurantes e 5% para serviços em geral.
- **Local destino:** 29% destino nas vias de tratamento, 35% em outro local em Pinheiros e 36% em outros bairros ou municípios.
- **Meio de transporte para o destino final:** 60% caminhavam para seu destino final, 32% de transporte público e 5% de carro.

Dos meios de transporte utilizados pelos passantes para acessarem as vias de tratamento, a grande maioria (86%) deles declararam ter se deslocado a pé, seguido por participações menos representativas de modais como o metrô (5%), trem (4%), carro (2%), moto (1%), ônibus (1%) e serviços de transporte por carros (1%).

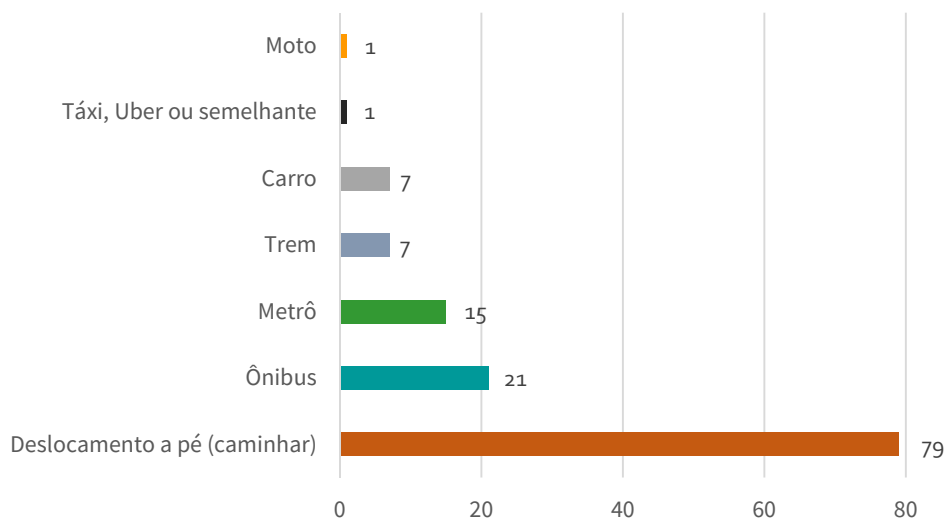
Gráfico do meio de transporte de chegada ao local dos passantes – Grupo Tratamento



Quando questionada sobre a origem dos seus deslocamentos a relativa maioria dos passantes (37%) afirmou estar vindo do trabalho, seguida pelos que haviam saído de sua casa (28%) no momento em que por ali passavam, ou vindos de restaurantes e bares (14%). Também foram apontados outros locais de origem com menor representatividade como serviços em geral (7%), serviços profissionais (4%) e outras atividades com 2% ou 1% de participação como clínicas de saúde, estudo, lazer e lojas. Grande parte dos entrevistados (79%) declaram ter como local de origem o bairro de Pinheiros, sendo que 42% do total afirmou estar vindo das próprias vias de tratamento e 37% de outros locais do bairro. O restante (21%) declarou estar vindo de outros bairros e municípios.

Quanto ao destino final, 64% ficariam no bairro de Pinheiros, sendo que 29% estavam indo para um local das vias de tratamento e 35% para outras ruas de Pinheiros. Os demais entrevistados (36%) se dirigiam para outros bairros e municípios. Afazeres tais como "ir para casa" e "trabalho" foram apontados como pontos de destino predominantes nos deslocamentos caracterizados, com 38% e 28% das respostas respectivamente. Também foram apontados como destinos bares e restaurantes (7%), estudo (5%) e serviços em geral (5%). Dos respondentes, 7% estavam somente de passagem pelo local e outras atividades como clínicas de saúde, lazer e lojas tiveram baixa participação com 2% ou menos. Dos 136 passantes abordados, 79 deles assumiram que se deslocariam a pé para acessarem o destino final (60%), seguidos por deslocamentos de ônibus (16%), metrô (12%), trem (5%), carro (5%), moto (1%) e serviços de transporte por carros (1%).

Gráfico do meio de transporte dos passantes para ir ao seu destino final – Grupo Tratamento

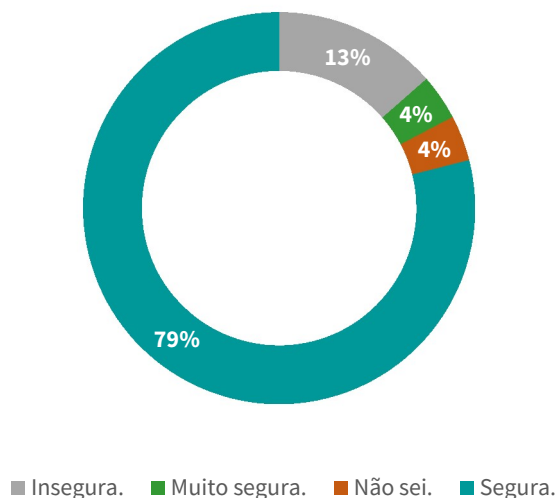


4. Dados sobre hábitos de deslocamento e de consumo

- **Percepção segurança viária:** 79% acham as ruas seguras.
- **Pedestres:** 80% caminham pelas vias de tratamento toda semana.
- **Ciclistas:** 8% pedalam no local ao menos uma vez na semana.
- **Consumidores:** 41% dos entrevistados consumiram algo nas vias de tratamento.
- **Meio de transporte para o acesso ao local dos consumidores:** 80% chegaram a pé, 15% de transporte público e 4% de carro.

Em relação à segurança viária, 79% dos passantes consideraram as ruas de controle “seguras”, ao passo que 13% e 4% julgaram-nas “inseguras” e “muito seguras”, respectivamente. Além disso, 4% não souberam responder.

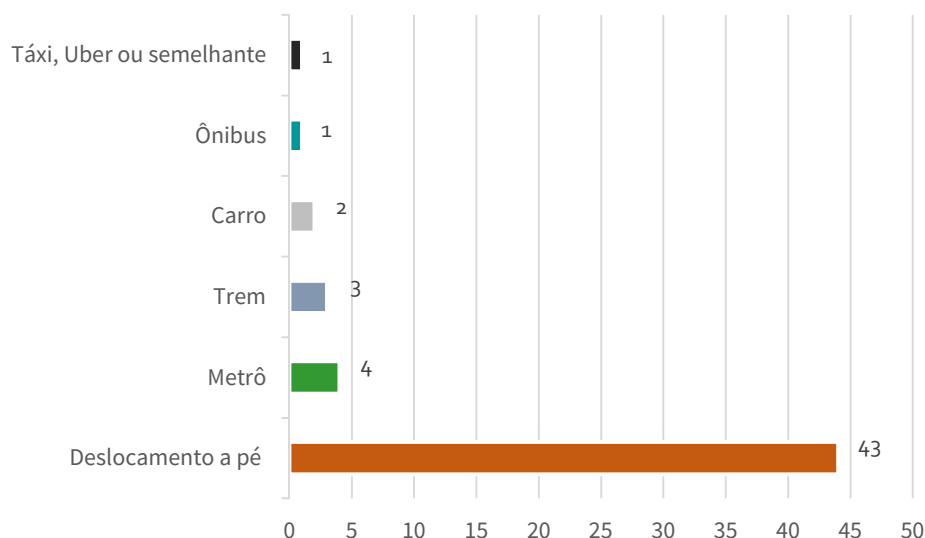
Gráfico da percepção dos passantes sobre segurança viária – Grupo de Tratamento



A maioria (80%) dos passantes afirmou ter o hábito de caminhar pelo local ao menos uma vez por semana, e, destes, 45% circulam aproximadamente cinco vezes por semana, 34% mais de cinco vezes e 21% menos de cinco vezes. Apenas 8% (dez pessoas) afirmaram passar de bicicleta pelas vias de tratamento. Destes, 80% (8 pessoas) pedalam menos de cinco vezes na semana, em média, no local.

Quando questionados se, em sua última visita ao local, haviam consumido algo nas ruas Eugenio de Medeiros e Costa Carvalho, 41% afirmaram ter realizado compras ou pago por serviços – destes, 45% haviam consumido na Rua Eugênio de Medeiros, 41% na Costa Carvalho, e 14% em ambas. A média de gastos se concentra nas faixas de até R\$ 18,60 e de R\$ 18,60 a R\$ 93,70, seguidos por gastos pequenos de até R\$18,60 e por último gastos maiores de R\$93,70 até R\$468,50. Além disso, deste total de consumidores, a grande maioria (80%) chegou caminhando ao local. Os 20% restantes chegaram de metrô (7%), trem (5%), carro (4%) e ônibus ou serviços de carros por aplicativo (2%).

Gráfico do meio de transporte de acesso ao local dos passantes consumidores – Grupo de Tratamento



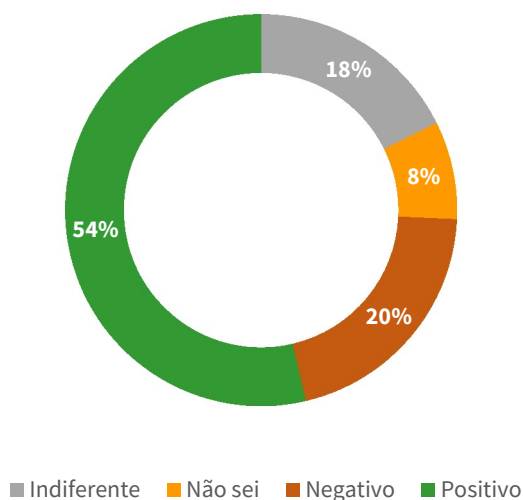
5. Percepções dos passantes sobre o impacto da ciclovia

- **Percepção sobre o incentivo da ciclovia para pedalar:** 50% seriam incentivados.
- **Percepção sobre o incentivo da ciclovia a consumir no local:** 35% seriam incentivados.
- **Percepção sobre o impacto da ciclovia para a rua:** 54% acham que é benéfico e 20% negativo.

Os entrevistados mostraram-se divididos sobre o incentivo da ciclovia para utilizar a bicicleta com maior frequência para acessar essas ruas, 50% acreditam que seriam incentivados e 50% não seriam. Quando questionados sobre o incentivo da ciclovia a consumir no local, 65% não seria incentivado e 35% acredita que a ciclovia poderia incentivá-los a consumir com maior frequência nas vias de tratamento.

Sobre a percepção do impacto da implantação da ciclovia na rua, a maioria dos passantes acredita que a medida traria impactos benéficos (54%). O restante dos entrevistados declarou não acreditar que os impactos serão positivos (20%), enquanto outros foram indiferentes (18%) ou não souberam responder à questão (8%).

Gráfico da percepção dos passantes sobre impacto de ciclovia na rua – Grupo Tratamento



Assim como os comerciantes, os passantes também foram questionados sobre os motivos de suas percepções quanto ao impacto da ciclovia para a rua. Nas vias de tratamento, dentre os 67 passantes que justificaram sua resposta positiva em relação ao impacto da ciclovia para a rua muitos (dez) deram como motivo o fato de serem receptivos a implementação de ciclovias em geral e alguns destes inclusive apontaram a necessidade de mais ciclovias pela cidade. Questões relacionadas a melhoria no acesso ao local, potencial de intermodalidade com metrô e trem apareceram nove vezes nas justificativas. Por fim, também teve destaque a questão da segurança do ciclista, que segundo sete deles aumenta com a implementação da ciclovia.

Segundo os que acham que o impacto seria negativo o principal motivo apontado é a falta de espaço no local, muitos deles acham a rua muito estreita para receber uma ciclovia. A questão da falta de espaço aparece em dez das 24 justificativas indicadas pelos respondentes que acham que a ciclovia seria negativa para a rua e apenas quatro deles mencionaram a falta de vagas de carro como um problema. Dos entrevistados que declararam acreditar que o impacto da ciclovia para a rua é indiferente os motivos que se repetem são o fato destes não pedalarem ou não conhecerem a região. A lista com todos os motivos indicados pelos passantes das vias de tratamento durante a entrevista encontra-se no [anexo III](#) ao final do documento.

Resultados Passantes Controle–R. Ferreira de Araújo e R. Amaro Cavalheiro

A amostra total foi de 147 passantes entrevistados, sendo 78 deles abordados na Rua Ferreira de Araújo e 69 na Rua Amaro Cavalheiro.

1. Perfil socioeconômico

- **Gênero:** 53% homens e 47% mulheres entrevistadas.
- **Idade:** 47% tem entre 40 e 64 anos e 39% entre 20 e 39 anos.
- **Escolaridade:** 38% possuem ensino médio completo e 34% ensino superior completo.
- **Renda Mensal:** 34% com renda mensal entre R\$ 1.874,01 a R\$ 3.748,00, 33% ganham até R\$ 1.874,00 e 22% ganham entre R\$ 3.748,01 a R\$ 9.370,00.

Dos 147 entrevistados, 53% e 47% são do sexo masculino e feminino, respectivamente. As faixas etárias que tiveram uma maior participação estão entre 40 a 64 anos (47%) e 20 a 39 anos (39%). Os idosos, com mais de 65 anos, representaram 10% dos entrevistados e somente 4% pertencem a faixa entre 11 e 19 anos. O nível de escolaridade dos passantes foi caracterizado majoritariamente por pessoas com ensino médio completo (38%) e com ensino superior completo (34%), seguidos pelo Ensino Fundamental (16%) e Pós-Graduação (12%). Já a faixa salarial predominante indicou estar concentrada na faixa de R\$ 1.874,01 a R\$ 3.748,00 (34%), seguida por quem ganha até R\$ 1.874,00 (33%) e de R\$ 3.748,01 a R\$ 9.370,00 (22%). A faixa salarial entre R\$ 9.370,01 e R\$ 18.740 inclui 7% dos entrevistados e as demais faixas de renda tiveram pouca representatividade, somando juntas 4% dos entrevistados.

2. Local de residência e de trabalho

- **Residência:** 9% dos entrevistados moram nas vias de controle, 14% moram em outro local em Pinheiros e 77% moram em outros bairros ou municípios.
- **Trabalho:** 31% trabalham nas vias de controle, 23% em outro local em Pinheiros e 31% em outros bairros ou municípios.

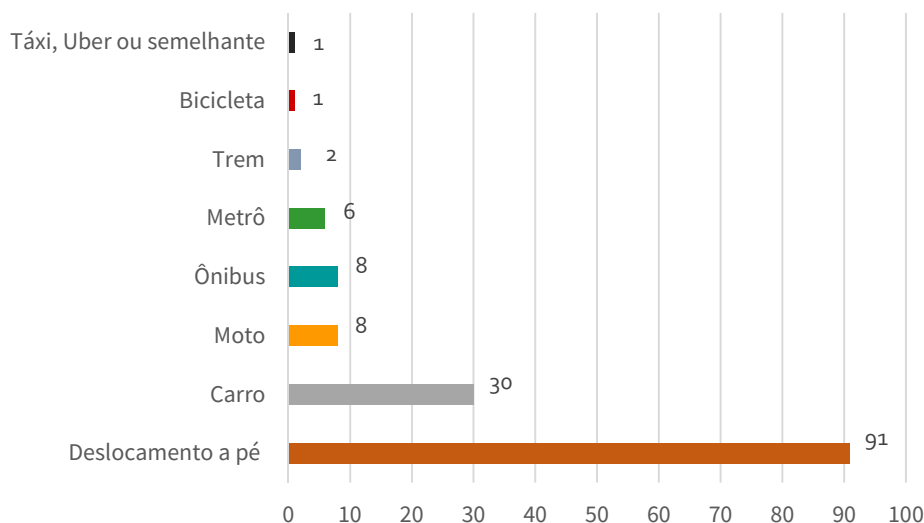
Dos passantes, 23% moravam em Pinheiros sendo que apenas 9% residiam nas ruas de controle e 14% em outro local do bairro de Pinheiros, o que mostra que a grande maioria dos entrevistados (77%) moram em outros bairros ou municípios. Quando ao local de trabalho, a maioria (54%) trabalha no bairro de Pinheiros, sendo que 31% de todos os entrevistados trabalham nas vias de controle. Os demais 31% trabalham em outros bairros ou municípios da região e 15% não trabalham.

3. Pesquisa origem e destino simplificada

- **Meio de transporte para o acesso ao local:** 62% chegaram a pé até o local, 20% de carro e 11% de transporte público.
- **Origem:** 41% vindo do trabalho, 31% vindo de casa, 11% de bares ou restaurantes e 5% de estudos.
- **Local origem:** 37% origem nas vias de controle, 20% origem em outro local do bairro de Pinheiros e 43% em outros bairros e municípios.
- **Destino:** 31% indo para o trabalho, 29% indo para casa, 8% para bares ou restaurantes e 8% para serviços em geral.
- **Local destino:** 43% destino nas vias de controle, 24% em outro local do bairro e 33% em outros bairros e municípios.
- **Meio de transporte para o destino final:** 52% caminhavam para seu destino final, 25% iriam de transporte público e 18% de carro.

Dos meios de transporte utilizados pelos passantes para acessarem as ruas de controle, 62% deles declararam ter se deslocado a pé, seguido por 20% daqueles que assumiram ter acessado a rua de carro, 6% de moto, 5% de ônibus e 5% de metrô. Verificou-se, também, que a bicicleta, os serviços de carro por aplicativo e o trem correspondem aos modais com menor participação no acesso ao local, na faixa de 1%.

Gráfico do meio de transporte de chegada ao local dos passantes – Grupo Controle

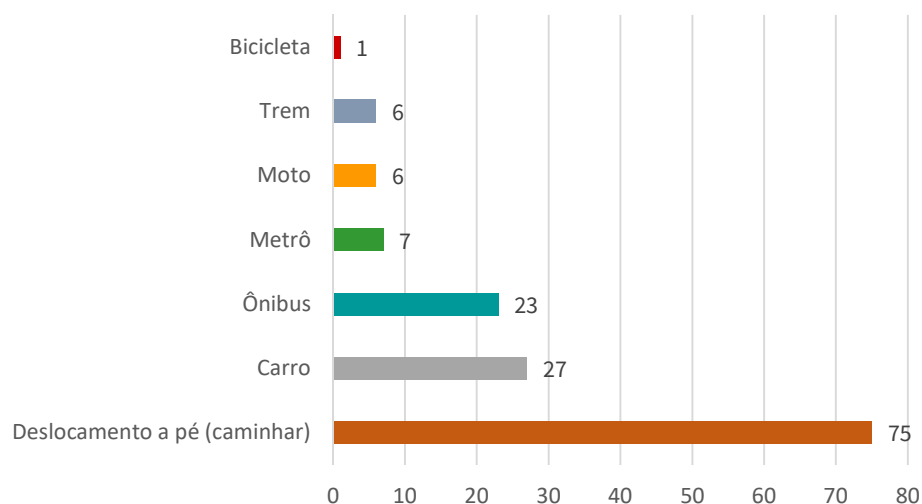


Quando questionados sobre a origem de seus deslocamentos 41% dos passantes afirmou estar vindo de seus correspondentes locais de trabalho ou de suas casas (31%). Também foram apontados como origem dos entrevistados restaurantes ou bar (11%), atividades relacionadas a estudos (5%) e demais atividades com menor representatividade – casa de amigos, clínicas de saúde, creche, lazer, lojas e serviços em geral - com menos de 5% de participação cada. Sobre o local da origem dos passantes, 57% encontra-se no bairro de Pinheiros e 43% em outros bairros ou municípios. De todos os respondentes, 37% tinham como origem as próprias vias de controle e 20% vieram de outras ruas do bairro de Pinheiros.

Em relação ao destino dos entrevistados, 31% estavam indo para seus locais de trabalho, 29% para suas casas, 8% para serviços em geral, 8% para restaurantes ou bar, 6% para lojas, 6% estavam somente de passagem e outras atividades como casa de amigos, clínicas de saúde, creche, lazer, estudo, serviços profissionais tiveram baixa representatividade com menos de 5% cada. Sobre o local de destino dos passantes, 67% encontra-se no bairro de Pinheiros e 33% em outros bairros ou municípios. De todos os respondentes, 43% estavam indo para algum destino nas próprias vias de controle e 24% estavam indo para outro local do bairro.

Sobre o meio de transporte utilizado para seu destino final, a maioria afirmou que iria a pé para o local (52%), seguidos pelo carro (18%), ônibus (16%), metrô (5%) e outros modais como bicicleta, trem e moto tiveram pequena participação com menos de 5% cada.

Gráfico do meio de transporte dos passantes para ir ao seu destino final – Grupo Controle

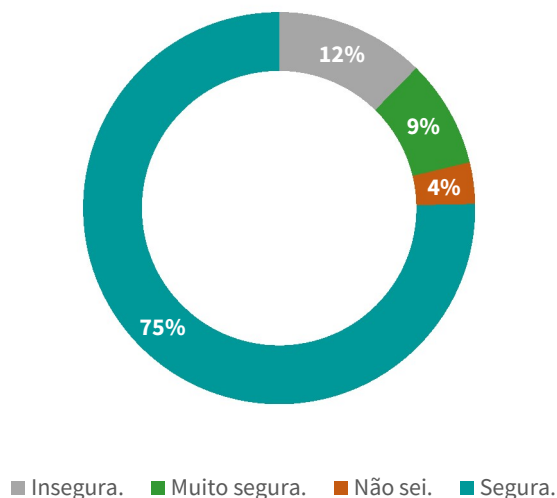


4. Dados sobre hábitos de deslocamento e de consumo

- **Percepção segurança viária:** 75% acham as ruas seguras.
- **Pedestres:** 65% caminham pelas vias de tratamento toda semana.
- **Ciclistas:** 8% pedalam ao menos uma vez na semana no local.
- **Consumidores:** 48% dos entrevistados consumiram algo nas vias de tratamento.
- **Meio de transporte para o acesso ao local dos consumidores:** 70% chegaram a pé ao local, 13% de transporte público e 13% de carro.

Em relação à segurança viária, 75% dos passantes consideraram as ruas de controle “seguras”, ao passo que 12% e 9% julgaram-nas “inseguras” e “muito seguras”, respectivamente.

Gráfico da percepção dos passantes sobre segurança viária – Grupo de Controle

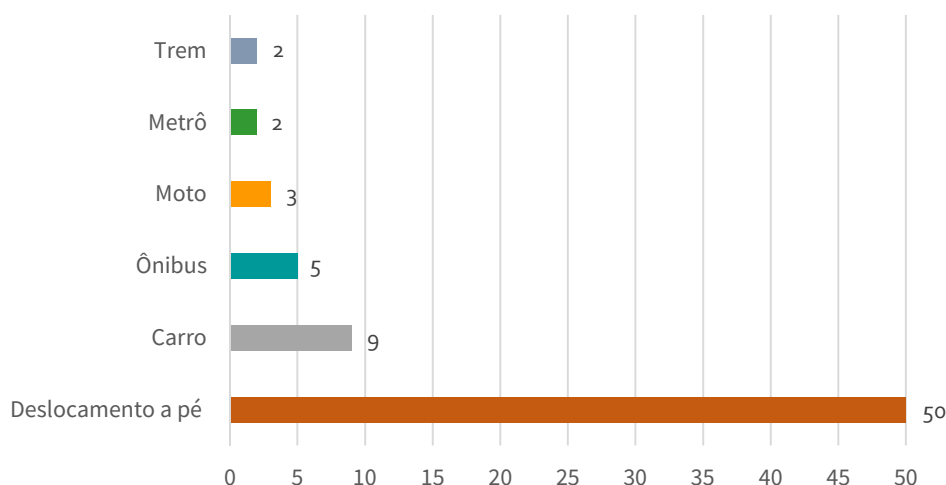


Dos entrevistados, 65% dos passantes afirmaram ter o hábito de caminhar pelo local ao menos uma vez por semana, e, destes, 33% circulam aproximadamente cinco vezes por semana e 32% circulam mais de cinco vezes na semana. Dos passantes 8% (doze pessoas) assumiram pedalar pelo local pelo menos uma vez por semana. Desses 6% que pedalam, 50% (apenas quatro passantes) disseram que pedalam, em média, cinco ou mais vezes na semana.

Quando questionados se, em sua última visita ao local, haviam consumido algo na Rua Amaro Cavalheiro e/ou na Rua Ferreira de Araújo, 48% afirmaram ter realizado compras ou pago por serviços – destes, 38% haviam consumido na Rua Ferreira de Araújo, 35% na Amado Cavalheiro, e 27% em ambas. A média de gastos em ambas as ruas se concentram nas faixas de até R\$ 18,60 e de R\$ 18,60 a R\$ 93,70.

Sobre o meio de transporte utilizado para chegar ao local pelos 71 passantes que afirmaram ter consumido algo no local, a maioria chegou a pé (70%), seguidos por carro (13%), ônibus (7%) e outros modais com menor representatividade como moto (4%), metrô (3%) e trem (3%).

Gráfico do meio de transporte de acesso ao local dos passantes consumidores – Grupo de Controle



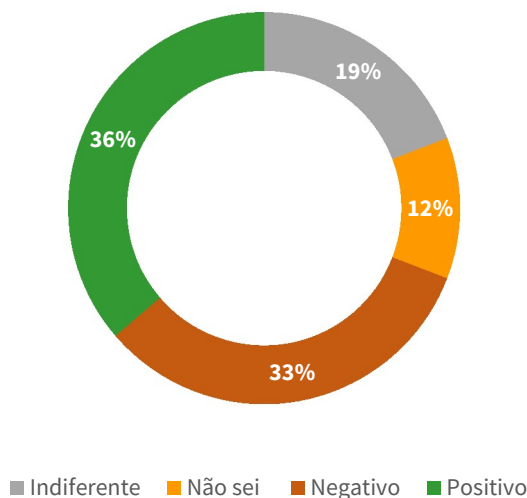
5. Percepções dos passantes sobre o impacto da ciclovía

- **Percepção sobre o incentivo da ciclovía para pedalar:** 28% seriam incentivados.
- **Percepção sobre o incentivo da ciclovía a consumir no local:** 22% seriam incentivados.
- **Percepção sobre o impacto da ciclovía para a rua:** 36% acham que é benéfico e 33% que é negativo.

A maioria dos passantes (72%) não acredita que a implantação de ciclovía os incentivaria a utilizar a bicicleta com maior frequência para acessar essas ruas e 28% declararam que poderiam ser incentivados. A maioria (78%) também não acredita que seria incentivado a consumir mais no local com a implantação da ciclovía. Os outros 22% afirmaram que acreditam que a ciclovía os incentivaria a consumir com maior frequência no comércio das ruas.

Sobre a percepção do impacto da implantação da ciclovía na rua, 36% pensam que é positiva a contribuição, enquanto 33% creem ser negativa. O restante declarou ser indiferente (19%) ou não saber responder à questão (12%).

Gráfico da percepção dos passantes sobre impacto de ciclovia na rua – Grupo de Controle



Os motivos indicados pelos que declararam que a ciclovia é benéfica para as ruas foram bastante diversificados, os poucos que se repetiram foram relacionados a melhorias na mobilidade e a conexão do local - por incluir mais um modal de transporte – e o aumento de segurança para os ciclistas. De acordo com os que acham que o impacto seria negativo, 20 dos 39 que se justificaram mencionaram que acham que o problema é a falta de espaço na rua, que julgam ser estreita para comportar uma ciclovia com segurança. A questão da segurança, tanto para os ciclistas quanto para os pedestres, também foi mencionada em diversas respostas. Em relação aos que acreditam que o impacto é indiferente, o único motivo que se repetiu se refere ao fato de que, segundo eles, não passam muitos ciclistas pelo local hoje em dia. A lista com todos os motivos indicados pelos passantes dessas vias durante a entrevista encontra-se no [anexo IV](#) ao final do documento.

Questionário para clientes e motoristas

O estudo também aplicou questionários em clientes e motoristas. Um pesquisador abordou clientes no momento em que estavam saindo de estabelecimentos comerciais das vias de tratamento e controle. No caso dos motoristas, o pesquisador abordou estes ao estacionarem os seus correspondentes veículos nas ruas. O questionário utilizado coletava dados semelhantes ao de passantes – [indicados no item acima](#).

Motoristas

No grupo de tratamento, as entrevistas ocorreram na Rua Costa Carvalho na segunda-feira dia 6 e na quarta-feira dia 8 de novembro de 2017, nos dois dias na parte da tarde. Foram

entrevistados 12 motoristas na Rua Costa Carvalho, sendo nove homens e três mulheres e a maioria entre 41 e 65 anos. Dez dos entrevistados tinham ensino superior completo. Quando questionados sobre quanto tempo iriam deixar seus carros estacionados nas ruas, cinco responderam que iriam deixar até 30 minutos, quatro de um a cinco horas e três iriam deixar seus carros ali por mais de 5 horas. Dos doze motoristas, sete estavam vindo do trabalho e dez estavam vindo de outros bairros de São Paulo. Sobre seu destino, a maior parte, estava indo para casa (8) e moravam em outros bairros de São Paulo (7). Somente três motoristas afirmaram ter consumido algo no local em sua última visita. Sobre a percepção quanto ao impacto da ciclovia para a rua, sete afirmaram que acreditavam que o impacto seria negativo e cinco que seria positivo.

No grupo de controle, as entrevistas ocorreram na Rua Ferreira de Araújo na segunda-feira dia 6 de novembro de 2017, cinco de manhã e duas no período da tarde. Foram entrevistados 7 motoristas na Rua Ferreira de Araújo, sendo cinco homens e duas mulheres e todos entre 25 e 60 anos. Quatro tinham ensino superior completo e três ensino médio. Quando questionados sobre quanto tempo iriam deixar seus carros estacionados nas ruas, um respondeu até 30 minutos e os demais entre um e cinco horas. Dos sete motoristas, três estavam vindo de casa e dois do trabalho, os outros dois estavam vindo de estudos e serviços profissionais. Quanto ao local de origem, um estava vindo de Guarulhos e os seis demais de outros bairros de São Paulo. Sobre seu destino, a maior parte, seis dos motoristas, estava indo para o trabalho em outros bairros de São Paulo. Quatro dos sete entrevistados consumiu algo em sua última visita ao local. Sobre a percepção quanto ao impacto da ciclovia para a rua, quatro afirmaram que acreditavam que o impacto seria negativo e três que seria positivo.

Cientes

No grupo de tratamento, as entrevistas ocorreram na terça-feira dia 5 de dezembro de 2017 na manhã e na tarde em ambas as vias de tratamento. Só foi possível obter a resposta de cinco clientes, sendo quatro homens e uma mulher, a maioria entre 41 e 65 anos. Três dos cinco clientes estavam no trabalho antes de chegarem ao estabelecimento e todos os cinco estavam indo para o trabalho depois de sua visita às lojas. Três dos cinco chegaram a pé nas lojas, porém quatro estavam indo de carro para o seu destino, no caso, seu local de trabalho. Sobre o impacto da ciclovia, dois acreditando ser positivo, dois acham que é indiferente e apenas um disse que o impacto seria negativo.

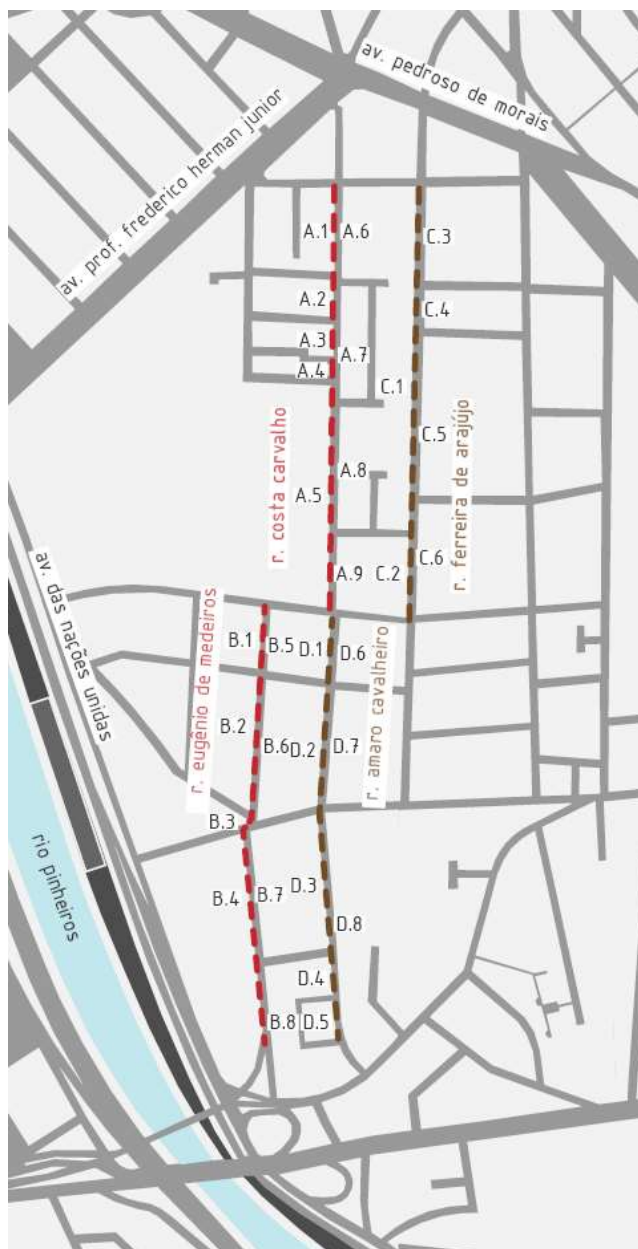
No grupo de controle, as entrevistas também ocorreram na terça-feira dia 5 de dezembro de 2017 na manhã e na tarde em ambas as vias de controle. Foi possível obter a resposta de oito clientes, sendo quatro homens e quatro mulheres, todos entre 18 e 65 anos. Cinco clientes estavam no trabalho antes de chegarem ao estabelecimento e seis dos oito entrevistados estavam indo para o trabalho após sua visita às lojas. Cinco chegaram a pé nas lojas e seis dos oito também declararam ir caminhando até o seu destino final. Sobre o impacto da ciclovía, quatro acreditam ser negativo, três positivo e um afirmou acreditar que não teria impacto para a rua.

AMBIENTE CONSTRUÍDO

A coleta de dados sobre o ambiente construído tem como objetivo principal a criação de um banco de dados com informações detalhadas sobre o desenho urbano local que permita o monitoramento de suas alterações nas aplicações futuras deste estudo. Além disso, ela também possibilita que sejam realizadas análises sobre a relação entre ambiente construído e hábitos e percepções de usuários do local.

A coleta de dados foi feita por uma pesquisadora durante dois dias. O método é baseado na observação em campo e tabulação em formulário de diversos dados relativos ao desenho urbano local. Foram levantados os seguintes dados: largura das calçadas, obstáculos, uso do térreo e dos edifícios, gabarito, permeabilidade física e visual das fachadas do térreo, acessibilidade das travessias, iluminação noturna, sombreamento, apropriação do espaço público, vagas de rua para veículos e paraciclos.

Abaixo, segue o mapa da área e indicação de todas as quadras onde foram coletadas informações.



--- vias de tratamento

--- vias de controle

A.1 à A.6 – R. Costa Carvalho

B.1 à B.8 – R. Eugênio de Medeiros

C.1 à C.6 – R. Ferreira de Araújo

D.1 à D.8 – R. Amaro Cavalheiro

Os dados coletados nesta parte do estudo serão acrescentados ao relatório na segunda fase da pesquisa, pós construção da ciclofaixa.

CONCLUSÕES

As informações coletadas nesse estudo através dos questionários para comerciantes e passantes mostram que os comerciantes locais das vias analisadas em Pinheiros, São Paulo, subestimam a quantidade de clientes que acessam suas lojas caminhando. Nas vias de tratamento - Rua Costa Carvalho e Rua Eugênio de Medeiros - onde será implementada a ciclofaixa, 46% dos comerciantes entrevistados acreditam que seus clientes chegam a pé e 36% que eles chegam de carro ao passo que 80% dos consumidores entrevistados no local declararam que chegaram caminhando até as lojas das ruas e somente 4% chegaram de carro. No caso das vias de controle – Rua Ferreira de Araújo e Rua Amaro Cavalheiro - 48% dos comerciantes acreditam que seus clientes chegam de carro e 33% que eles chegam caminhando ao passo que o estudo mostra que 70% dos consumidores entrevistados chegam a pé e apenas 10% de carro.

Vias de Tratamento – Rua Costa Carvalho e Rua Eugênio de Medeiros

- Percepção comerciantes:	- Modal passantes consumidores:
46% acham que os clientes chegam a pé.	80% chegaram a pé.
36% acham que os clientes chegam de carro.	4% chegaram de carro.

Vias de Controle – Rua Ferreira de Araújo e Rua Amaro Cavalheiro

- Percepção comerciantes:	- Modal passantes consumidores:
48% acham que os clientes chegam de carro.	70% chegaram a pé.
33% acham que os clientes chegam a pé.	10% chegaram de carro.

Os passantes também foram questionados quanto as faixas de valores gastos em ambas as vias de tratamento e de controle. O gráfico abaixo mostra a representação de cada modal de transporte nas faixas de valores indicadas segundo as declarações dos passantes que responderam ao questionário.

CICLOFAIXA EM PINHEIROS - Estudo de Impacto na Vitalidade Econômica Local

Relatório Técnico – Linhas de Base - Fevereiro de 2018

Gráfico do valor gasto pelos consumidores por modal de transporte – Grupo de Tratamento

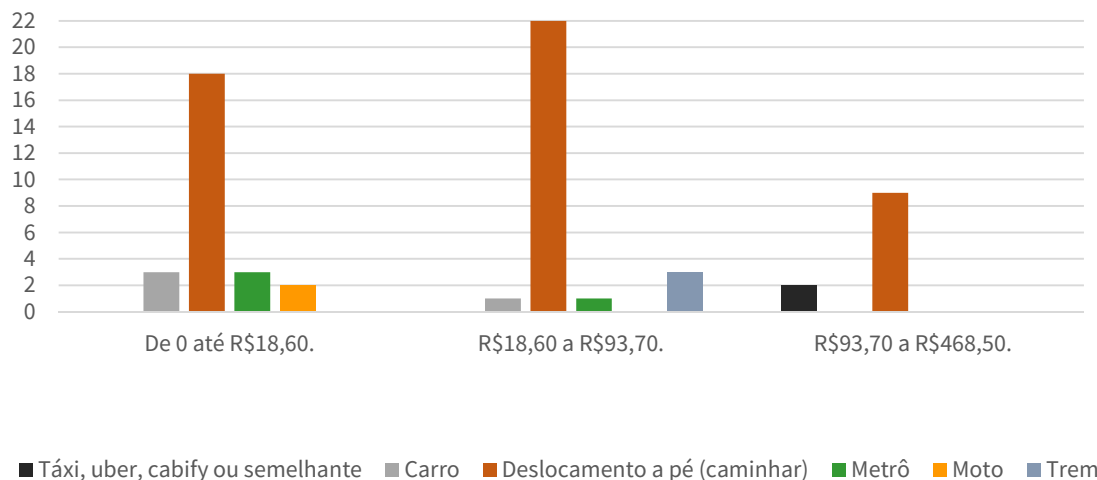
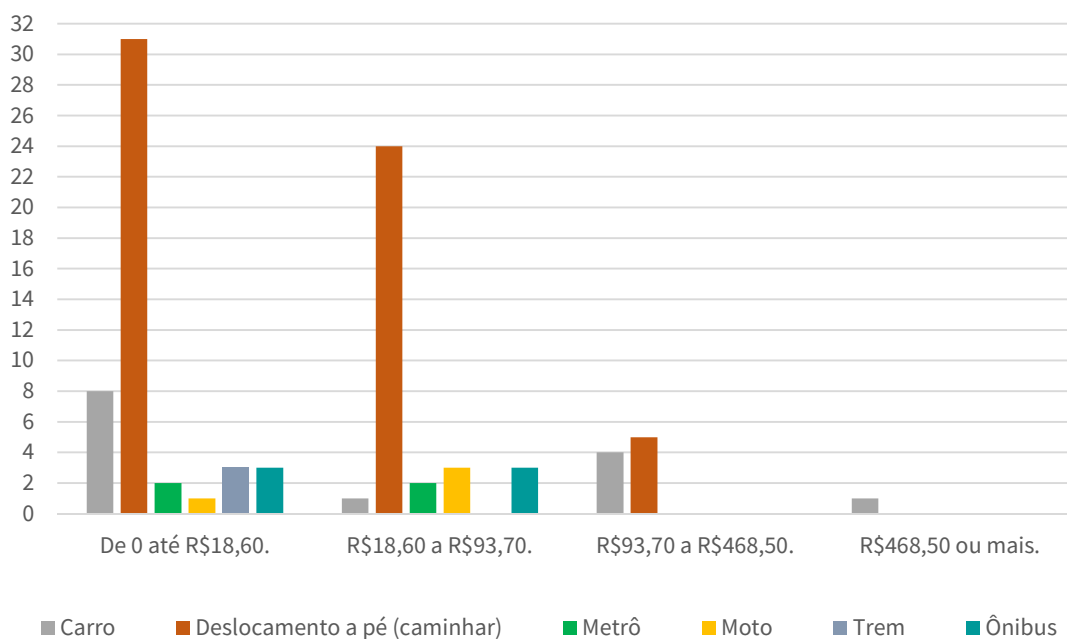


Gráfico do valor gasto pelos consumidores por modal de transporte – Grupo de Controle



Os questionários para passantes também indicaram que uma parcela dos entrevistados declarou que a ciclovia poderia incentivá-los a consumir mais no comércio local – 35% no tratamento e 22% no controle – e também poderia estimulá-los a pedalar com maior frequência por ali – 50% no tratamento e 28% no controle. Esse dado mostra que além de

incentivar o uso da bicicleta a ciclovia também tem o potencial de aumentar o fluxo de clientes e as vendas do comércio local.

A maioria das pessoas que passam pelas vias estudadas são pedestres frequentes e passam pelo menos uma vez na semana caminhando no local - 80% no tratamento e 65% no controle. Destes, muitos passam de cinco ou mais vezes pelas vias – 79% no tratamento e 65% no controle. Quanto aos ciclistas frequentes, 8% dos respondentes em ambos os grupos analisados afirmaram passar pelo menos uma vez na semana no local. Também foram identificados estabelecimentos que possuem funcionários que chegam no trabalho de bicicleta, totalizando dez funcionários nas vias de tratamento e seis nas vias de controle.

A pesquisa de origem e destino simplificada indicou que as principais origens e destinos dos passantes, tanto no tratamento quanto no controle, são trabalho e casa, o que é indicado pelo alto percentual de entrevistados que trabalham nas vias ou em outros locais do bairro de Pinheiros. Em seguida, restaurantes e bares também foram origens e destinos com destaque. Em relação ao local de trabalho dos passantes, a maioria (70% no tratamento e 54% no controle) trabalha no bairro de Pinheiros e muitos deles (40% e 31% de todos os entrevistados no tratamento e controle respectivamente) têm seus locais de trabalho nas próprias vias onde foram abordados. Os questionários apontaram que a maior parte das pessoas (77%) que circulam pelas vias de tratamento moram em outros bairros ou municípios de São Paulo, cenário que se repete também nas vias de controle. Portanto, pode-se observar que a maior parte das pessoas que circulam pela região trabalham por ali.

O levantamento feito no estudo mostra que a maioria dos estabelecimentos comerciais (52%) das vias de tratamento são relacionados a alimentação, isto é, predominam no local bares, restaurantes, lanchonetes e similares. Nas vias de controle a mesma categoria se sobressai apenas com uma representatividade um pouco menor (37%). É possível fazer uma relação da forte presença de locais relacionados ao consumo de alimentos com a contagem de pedestres feita no local, que mostra que essas vias possuem um fluxo maior no meio do dia, justamente durante o horário do almoço. Além disso, 14% dos entrevistados no grupo de tratamento e 11% no controle afirmaram estar vindo de bares ou restaurantes no momento da entrevista e 7%/8% (tratamento/controle) declararam estar indo para esses estabelecimentos.

É interessante notar que o comércio de rua das vias de tratamento, no geral, é bem mais recente do que os das vias de controle. Nelas, predominam estabelecimentos de até três anos

de funcionamento (67%) enquanto, no controle, quase metade deles (48%) existem há mais de cinco anos e, destes, a maioria está aberto há mais de dez anos. É razoável julgar que as ruas estudadas ocupem uma posição de centralidade simbólica em termos de comércio e serviços naquele trecho do bairro de Pinheiros dada a predominância dos deslocamentos a pé.

Nas vias de tratamento, o número de comerciantes pessimistas e otimistas quanto ao impacto da ciclovia em seu negócio foi bem próximo, doze declararam que acreditam que o impacto seria negativo e dez que o impacto seria positivo. A diminuição da quantidade de vagas para carros na rua foi o principal motivo citado dentre os pessimistas e o aumento de fluxo de pessoas e, conseqüentemente, de potenciais clientes foi a principal justificativa dos que acreditam que o impacto da ciclovia será benéfico. Já nas vias de controle, o cenário encontrado entre os comerciantes locais é bem diferente do que o das vias de tratamento. Lá, quase metade deles (48%) declarou acreditar que a implementação de ciclovias não terá nenhum impacto para seu estabelecimento seguidos pelos que acreditam que o impacto será negativo (33%) e positivo (19%). As justificativas de suas declarações foram semelhantes às dos comerciantes das vias de tratamento.

É interessante comparar a diferença de opinião em relação ao impacto da ciclovia com a resposta sobre a percepção sobre o modal de clientes entre os dois grupos. No caso das vias de tratamento, há mais comerciantes que acreditam que seus clientes chegam a pé (46%) do que nas vias de controle (33%), onde a maioria acha que o carro é o principal meio de transporte de seus clientes (48%). Além disso, de acordo com as contagens feitas no estudo, nas vias de controle também há uma média maior de fluxos de veículos motorizados e menor de pedestres do que nas vias de tratamento, o que pode ter influenciado a percepção dos comerciantes quanto ao modal de seus clientes. Portanto, nas vias de controle pode-se deduzir que muitos comerciantes acreditam que perderão clientes pela diminuição do número de vagas de estacionamento disponíveis nas ruas de seus estabelecimentos na medida em que eles acreditam que a maior parte de sua clientela é composta por motoristas.

Pedestres dominam majoritariamente a circulação das ruas de controle e de tratamento. Nas vias de tratamento, a grande maioria dos entrevistados (86%) chegaram a pé até o local, meio de transporte também predominante dentre os passantes das vias de controle, onde 62% chegaram caminhando. Quanto aos outros modais, no tratamento os pedestres foram seguidos pelos que chegam de transporte público (10%) e o carro teve uma participação muito

baixa, com somente três pessoas de 133 entrevistados (2%) declarando que chegaram até ali dirigindo. Nas vias de controle, o carro teve participação maior, chegando a 20% dos entrevistados e seguidos pelos que chegaram de transporte público (11%). Do total de entrevistados em torno de 40% em ambos os grupos de vias estudadas afirmaram ter consumido no local. Devido ao alto número de pedestres encontrados dentre a amostra dos consumidores, já apontado aqui anteriormente, pode-se afirmar que o maior potencial de clientes encontra-se nos que chegam a pé e que também representam a maioria das pessoas que passam pelo local.

Nessa etapa foram coletados dados primários tanto para o grupo de tratamento – que receberá a ciclofaixa – quanto para o grupo de controle. É importante ressaltar que as linhas de base aqui apresentadas são apenas dados para contextualizar os dois grupos antes da intervenção urbana. A análise irá investigar o impacto após a intervenção através da comparação de possíveis diferenças de antes e depois encontradas nos grupos.

ANEXOS

I - Motivos Comerciantes Tratamento

Lista com as justificativas das percepções dos comerciantes das vias de tratamento quanto ao impacto da ciclovia em seu estabelecimento.

COMERCIANTES VIAS DE TRATAMENTO
Indiferente, acredito que não influenciaria o meu negócio.
"Meus clientes chegam a pé."
"A rua não é passagem de ciclistas."
"A ciclovia não influencia meu negócio."
"A ciclovia não interfere na clientela, que geralmente é de pedestres."
"Os ciclistas não são potenciais clientes, poucos ciclistas vão passar pela rua."
Negativo, acredito que contribuiria negativamente para meu negócio.
"A ciclovia atrapalharia o estacionamento dos clientes."
"Por causa da dificuldade dos clientes em estacionarem de carro."
"Pela dificuldade para estacionamento, muitos clientes possuem mobilidade reduzida e precisam estacionar na frente do local."
"Dificuldade para estacionar carros."
"Dificuldade para manobrar os carros na rua."
"Dificulta a logística de entregas de delivery de comida."
"Faltam vagas na rua e ela já é estreita pra passagem dos carros."
"Já é difícil estacionar, o que dificulta o acesso dos clientes."
"Não tem ciclistas na rua."
"Seria perigoso, o local não tem boa estrutura viária."
"Seria ruim para o comércio, faltam vagas na rua e ela já é estreita."
"Vai piorar a circulação de veículos e pedestres."
Positivo, acredito que poderia contribuir positivamente para meu negócio.
"A ciclovia aumentaria o fluxo de pessoas na rua. Ciclistas consomem os produtos deles (água, barrinhas de cereais, etc.)."

"Seria bom para o bairro."

"Traria um fluxo de pessoas novas, esta rua é um pouco escondida no bairro."

"Traria maior fluxo de potenciais clientes."

"Mais clientes em potencial."

"Mais pessoas circulando, potenciais novos clientes."

"Vai aumentar o fluxo de pessoas."

"Os ciclistas entrarão no bairro ao invés de irem pela Avenida Pedroso de Moraes, o que traria mais fluxo de ciclistas e pedestres. A loja tem estacionamento próprio."

"Temos alunos ciclistas e estimularia funcionários a pedalar."

"Nossos produtos se alinham com o perfil dos ciclistas."

II - Motivos Comerciantes Controle

Lista com as justificativas das percepções dos comerciantes das vias de controle quanto ao impacto da ciclovia em seu estabelecimento.

COMERCIANTES VIAS DE CONTROLE
Indiferente, acredito que não influenciaria o meu negócio.
"A rua é tranquila pra andar e já tem ciclovia Avenida Pedroso de Moraes, não sendo necessária uma aqui."
"Minha clientela não vem de bicicleta."
"Meus clientes vêm mais a pé."
"Não alteraria a clientela, mas seria perigoso para o ciclista."
"Não influencia a clientela."
"Não mudaria a clientela."
"Não tenho clientes ciclistas."
"Não tem interligação, não é uma rota importante."
"A rua perde vagas, mas se bem feita é bom para a rua."
"Meus produtos são pesados e meus clientes usam carro."
Negativo, acredito que contribuiria negativamente para meu negócio.
"A rua já não tem espaço para estacionamentos e a ciclovia pode aumentar acidentes, tem muito comércio."
"A rua perde vagas."
"A rua perde vagas. A via é estreita e de muito fluxo, é inviável."

"Perderia vagas para clientes."

"Poderia ser positivo, mas tem que melhorar a regulamentação da rua e a sinalização."

"A ciclovia reduziria as faixas de rolamento e dificultaria entregas."

"Restringe o fluxo de carros e vagas de rua. As bicicletas passam mais por aqui no final de semana."

"O trânsito é caótico e as vias são estreitas."

"Vai atrapalhar o trânsito e o comércio."

Positivo, acredito que poderia contribuir positivamente para meu negócio.

"Maior fluxo de pessoas na rua e visibilidade, a loja possui muitos clientes ciclistas."

"Maior fluxo de pessoas na rua, mais visibilidade para o negócio e menor velocidade de passagem."

"Seria mais um modal para acessar esta loja."

"Os ciclistas da região optariam por essa rua, trazendo mais fluxo. Além disso, tem a possibilidade de intermodalidade com metrô."

"Mais segurança para ciclistas."

III - Motivos Passantes Tratamento

Lista com as justificativas das percepções dos passantes das vias de tratamento quanto ao impacto da ciclovia na rua.

PASSANTES VIAS DE TRATAMENTO
Indiferente, acredito que não teria impacto para a rua.
"Acredito que caberia nessa via, com estacionamento de carros só de um lado da rua."
"Não acho que seria viável, mas não uso bicicleta é indiferente."
"Não sou da região."
"Não moro aqui."
"Não moro na região."
"Não moro aqui."
"Não é rua principal e atrapalharia a feira."
"Não fará diferença para ninguém."
"Não tem ciclistas."
"Não terá impacto."
"Não ando de bicicleta."
"Não anda de carro ou bicicleta."
"Não uso bicicleta."
"Não uso bicicleta."
"Não uso bicicleta por aqui."

"Há pouco movimento."

"Há poucos ciclistas."

"A rota não é significativa."

"A rua é estreita, não cabe."

"O fluxo de carros é intenso."

"Já é confuso sem a devida sinalização, o asfalto novo aumentou a velocidade dos carros."

"Não sou da região".

Negativo, acredito que contribuiria negativamente para a rua.

"Atrapalha os pedestres, tira o lugar da calçada."

"Bicicleta traz risco de roubo."

"Os ciclistas correm riscos pois não tem ciclovias o tempo todo, em toda a cidade."

"Porque ela vai cruzar com a Rua Sumidouro, que é muito movimentada."

"A rua é estreita, tem que fazer duas pistas de carro."

"Não tem espaço."

"A rua é estreita."

"A rua é muito cheia e sem espaço."

"A rua é estreita."

"Não tem espaço."

"Não tem espaço nem para calçada."

"Não tem espaço, tem muita guia rebaixada."

"Não tem espaço e vai aumentar o trânsito."

"Falta espaço para o carro, para estacionar e parar."

"Falta espaço e não há infraestrutura."

"A rua é movimentada, com calçada estreita e ônibus."

"Há muito movimento na rua."

"Há poucos ciclistas."

"Vai prejudicar as vagas de carro."

"Faltarão vagas para estacionar meu carro."

"A rua tem feira e é muito curta."

"São Paulo não é cidade para ciclovias."

"Tira a mobilidade dos pedestres."

"Tira as vagas do comércio."

Positivo, acredito que poderia contribuir positivamente para a rua.

"Teria menos carros estacionados na rua, seria mais fácil atravessar a rua."

"O bairro é plano, dá para fazer tudo de bike, vai interligar a Avenida Pedroso de Moraes com o terminal."

"A cidade ganha."

"Sou a favor de ciclovias."

"Sempre é positivo para a cidade."

"Sou a favor de mais ciclovias na cidade."

"Precisa aumentar o número de ciclovias."

"Precisa ter mais ciclovias na cidade."

"Deve haver ciclovias por toda a cidade."

"As ciclovias são positivas, apesar de nessa rua não haver tanta necessidade."

"Quanto mais ciclovias melhor."

"A cidade precisa de mais ciclovias."

"A rua é calma, tem pouco carro. O deslocamento por bicicleta é mais rápido, ligaria a ciclovia do fim da rua."

"A rua é larga, cabe uma ciclovia."

"A rua é muito movimentada."

"Acho legal aumentar o número de bicicletas e diminuir o de carros."

"Apesar de não usar, acho importante."

"A área é calma."

"As pessoas passariam a vir para o trabalho de bicicleta."

"É bom para quem anda."

"É bom para quem usa."

"Os carros passam com muita velocidade, as ruas são estacionamentos."

"Causaria caos, mas apoio. A cidade já tem muito carro, precisa mudar."

"Ciclista teria lugar certo, não atrapalharia o pedestre."

"É a evolução, é necessário, a rua é mais tranquila."

"É bom para o ciclista."

"Facilita o acesso, mais opção de transporte."

"É um transporte alternativo."

"Facilitaria o acesso ao metrô. Não tem transporte público na rua."

"Novo meio de transporte."

"Outro meio de mobilidade."

"Intermodalidade com outros modais."

"Meio de transporte alternativo que pode fazer conexão com metrô."

"Mais opção de locomoção."

"Iria melhorar a mobilidade dos moradores e trabalhadores."

"Falta estrutura cicloviária na cidade."

"Meus filhos usam bicicleta."

"Gosto de andar de bicicleta."

"Já que tem zona azul, não tem porque não ter ciclovia."

"Maior proveito nos fins de semana."

"Mais ciclistas seguros."

"Mais mobilidade sem carro."

"Meio de transporte que contribui para uma vida mais saudável."

"Melhora o trânsito."
"Menos carro na rua."
"Muitos ciclistas."
"É bom para continuação da ciclovia da Avenida Pedroso de Moraes."
"É bom pois se trata de uma rua larga."
"Vou poder usufruir da ciclovia."
"Poucos carros passam, então é viável."
"Poucos carros passa, a rua é boa pra bicicletas."
"A região é plana."
"A rua é calma, é bom pros ciclistas."
"A rua não é muito movimentada."
"Se bem planejado, gera menos trânsito e poluição."
"Muito movimento na rua, necessita de proteção pra ciclistas."
"Gera mais segurança."
"Gera mais segurança pro ciclista."
"Dá mais segurança para o ciclista, é um meio de transporte que vem crescendo bastante."
"Mais segurança pra ciclistas."
"Gera mais segurança para ciclistas, por aqui passam muitos ciclistas."
"Mais segurança para o ciclista."
"Tem muito ciclista passando na rua."
"Tem muito ciclista, assim eles sairão das calçadas."
"Tem muitos ciclistas."
"Tira o estacionamento de carros na rua."
"A única ciclovia é da Faria Lima, precisa de uma para quem quer descer."
"Diminui a velocidade dos carros."

IV - Motivos Passantes Controle

Lista com as justificativas das percepções dos passantes das vias de controle quanto ao impacto da ciclovia na rua.

PASSANTES VIAS DE CONTROLE
Indiferente, acredito que não teria impacto para a rua.
"A rua é estreita."
"É irrelevante."
"Não conheço a rua e o seu movimento."

"Não é uma rota relevante para lugar algum."

"Não mudaria a rua."

"Não passam muitas bicicletas."

"Não tem ciclistas."

"Há outras rotas melhores."

"Há poucas bicicletas."

"Seria apenas para trânsito local, de pequena distância."

Negativo, acredito que contribuiria negativamente para a rua.

"É arriscado para o ciclista."

"É inseguro para o ciclista."

"É ruim para a segurança do ciclista e do pedestre."

"Já tem muitos carros, é um perigo para os ciclistas."

"Falta espaço na via."

"Falta espaço e prejudica estacionamento na rua."

"É inviável, a rua é estreita."

"A rua é estreita."

"Não há espaço."

"Não tem espaço."

"Não tem espaço, há muitos carros e ônibus."

"Não passam bicicletas e não há espaço."

"Menos segurança para o pedestre."

"Pouca segurança para o ciclista."

"Há pouco espaço."

"A rua é estreita, há pouco movimento de bicicletas."

"A rua é estreita."

"A rua é estreita demais, apenas se tirasse as vagas de rua ficaria viável."

"A rua é estreita e os motociclistas perigosos, teria que mudar a rua."

"A rua é estreita e tumultuada, pioraria os serviços de vallet."

"A rua é estreita, apertaria os automóveis."

"A rua é estreita, faltariam vagas."

"A rua é estreita, geraria engarrafamentos."

"A rua estreita, não caberia."

"A rua estreita, prejudica estacionamento."

"A rua é estreita, prejudica vagas."

"Não tenho motivos específicos."

"Por causa do comércio, dos ônibus e porque a rua é estreita."

"Tem muito ônibus, é arriscado."

"Atrapalha o trânsito."

"Pode causar mais trânsito."

"Piora o trânsito e atrapalha os ônibus."

"Pioraria o trânsito."

"Porque a rua é mão dupla."

"Prejudica estacionamento."

"O trânsito é pesado, atrapalharia fluxo e há poucos ciclistas."

Positivo, acredito que poderia contribuir positivamente para a rua.

"É uma alternativa de modal de transporte limpo."

"As pessoas precisam ocupar espaços, andar, pedalar, movimentar-se e sair do consumo e celulares."

"Diminuiria brigas por conta de vaga na rua dos carros."

"Desaceleraria os carros, a rua é plana e favorável."

"É possível dividir a rua."

"Em Santos a bicicleta é muito usada, muitas ruas em São Paulo podem ser também para bicicleta."

"Facilita a conexão com a Estação Pinheiros de trem e metrô."

"Facilita para o ciclista."

"É importante para a mobilidade da cidade e para a segurança do ciclista."

"Traz mais comércio para a rua."

"Gera mais segurança para o ciclista."

"A bicicleta é o melhor modal de transporte, mas não alcançaria muitas pessoas."

"Melhora o meio ambiente."

"Gera mais opções de transportes."

"É um meio de transporte a mais."

"Melhora a mobilidade."

"Muda hábitos e estilo de vida."

"Reduz os carros estacionados."

"Há muitos ciclistas no local."

"O trânsito mata muita gente, seja pelos acidentes ou pelo estresse."

"Pessoas menos sedentárias, velocidade dos carros diminui e melhora o estilo de vida."

"Porque passam muitas bicicletas na rua."

"A ciclovía pode reeducar a comunidade."

"A rua é pouco movimentada, ideal para bicicletas."

"Aumenta a segurança dos ciclistas."

"Traz menos risco para o ciclista e maior fluxo de pessoas na rua."

"Mais segurança para o ciclista."

"É positiva para pessoas do bairro."

"Tem espaço de sobra para ciclovía."

"Tem espaço para colocar a ciclovía, tem ruas mais estreitas."

"Tem pontos relevantes na região para conectar."

V - Mapa

Mapa de ida a campo para pesquisadores.

Relatório Técnico – Linhas de Base - Fevereiro de 2018

CICLOVIA EM PINHEIROS - ESTUDO DE IMPACTO
NOVEMBRO 2017

MAPA ÁREA DO ESTUDO
pesquisadores

LEGENDA

- 1 pontos de abordagem
A pontos de contagem
- vias de tratamento
--- vias de controle
- CÓDIGO QUADRAS
- A.1 à A.6 - R. Costa Carvalho
B.1 à B.8 - R. Eugênio de Medeiros
C.1 à C.6 - R. Ferreira de Araújo
D.1 à D.8 - R. Amaro Cavaleiro
- NORTE
SUL
- sentidos para contagens

Trem, metrô,
ônibus e
bicicleta.

