

A VISÃO ETNOGRÁFICA DO CICLISTA E SEU COMPORTAMENTO ESPACIAL NA MOBILIDADE URBANA

Luciana Joyce Hamer

Arquiteta e Urbanista, Mestranda do Projeto Cidades –
UFG lucianaj.hamer@gmail.com



Cristiano Farias Almeida

Engenheiro Civil, Doutor pela UNB (2008), orientador do
Projeto Cidades UFG cristianofarias@ufg.br



Mobilidade,
bicicleta, ciclovias

Resumo: O trabalho tem como objetivo fazer uma releitura da rota ciclável da Avenida Cora Coralina. Para isso, buscou-se analisar, através da conceituação do “lugar”, a fenomenologia da concepção, identificar os pontos de atratividade do local, que influenciam o comportamento dos usuários de bicicleta, sob a leitura simbólica e comportamental do percurso, de forma a influenciar a adoção de posturas adequadas na elaboração projectual de intervenções urbanas para ciclovias. Para captar as percepções dos usuários de bicicletas no percurso escolhido, inspirado nas obras científicas e literárias sobre o “passar e caminhar”, foi utilizada a técnica da etnografia urbana, dentro do universo do ciclista no percurso investigado. Os pontos de atratividade identificados foram: baixo fluxo de veículos, baixa velocidade dos carros no local, atividade econômica pouco impactante e a arborização integrada na paisagem urbana que se mostrou um forte elemento na qualidade ambiental do trajeto. Sendo a *affordance* norteadora da interface psicológica se refere a relação de segurança do usuário de bicicleta e as características ambientais e físicas, a ela envolvida.

THE ETNOGRÁFICA CYCLIST VISION AND ITS BEHAVIOR SPACE IN URBAN MOBILITY

Mobility. Bicycle,
bike paths.

Abstract: The work aims to make a rereading of the cycling route Cora Coralina Avenue. For this, we attempted to analyze, through the concept of "place", the phenomenology of design, identify the location of the attractiveness points that influence the behavior of bicycle users, under the symbolic and behavioral reading the route of the form influence the adoption of appropriate positions in project-development of urban interventions to bike paths. To capture the perceptions of bicycle users in the chosen route, inspired by the scientific and literary works on the "walk and walk," we used the technique of urban ethnography, within cyclist universe investigated route. The identified attractiveness points were low flow of vehicles, low speed cars on site, low impact economic activity and integrated afforestation in the urban landscape that proved to be a strong element in the environmental quality of the path. As the guiding *affordances* of psychological interface refers to security relationship of the bicycle user and the environmental and physical characteristics, it involved.



Envio: 01/08/2018 ◆ Aceite: 05/08/2018

Introdução

Augé (2010) afirma que um dos paradoxos e desafios contemporâneos é a urbanização do mundo, das cidades, sendo que o urbanismo é cada dia mais concebido em função da necessidade do homem em suas relações econômicas, políticas e sociais. A vitalidade da grande cidade se mede pela importância dos seus fluxos que nela se movimentam, e com isso, a mobilidade urbana atinge um caráter relevante no contexto das cidades contemporâneas (VARGAS, 2008).

Com o crescimento cada vez mais acelerado dos centros urbanos, a pesquisa sobre novos conceitos que aumentem a utilização de formas alternativas de transportes nas cidades é de relevante importância. A sustentabilidade nos transportes urbanos e a crescente preocupação com o ambiente faz com que as ciclovias sejam cada vez mais importantes nos deslocamentos das cidades, além de promoverem melhor qualidade ambiental, também possibilitam um ganho em saúde e qualidade de vida da cidade e de seus usuários.

Para tornar os espaços legíveis é preciso analisar o comportamento espacial dos indivíduos, uma vez que as características do ambiente físico provocam sensações fundamentais que reforçam a profundidade e a intensidade das potenciais experiências humanas (LYNCH, 1997).

O presente artigo tem como objetivo analisar uma das “rotas cicláveis” implantadas em Goiânia, na busca de identificar a conceituação do “lugar” segundo a fenomenologia da concepção propostos por Norbertg Schulz (1976 apud Nesbit 1995), a apreensão do espaço urbano, seu conceito dentro da paisagem urbana sob a leitura de Kevin Lynch (1997) e da psicologia ambiental de Gunther (2003). Ao final da abordagem, fruto do estudo sobre o tema serão identificados os pontos de atratividade sob a ótica fenomenológica, sempre buscando elementos simbólicos e as características físicas físicas que influenciam o comportamento do ciclista para que se possa compreender a gênese da rota analisada, como norteadores para propostas futuras de intervenções na mobilidade urbana.

Para captar essas percepções, são desenvolvidas etnografias nas ruas baseadas no “Estudo antropológico de itinerários urbanos” Eckert e Rocha (2013). A técnica consiste

na exploração dos espaços urbanos a serem investigados por meio de caminhadas em que o pesquisador ficará sempre atento às variações das formas de ocupação do espaço, dos jogos de integração social e tensão nos territórios vividos. Por meio da técnica, o “observador/ciclista” busca analisar a cidade como objeto temporal, lugar de trajetos e percursos sobrepostos, dentro do contexto das ações cotidianas. Assim, faz-se necessário percorrer as paisagens que conformam o território, seguir o itinerário, reconhecer os trajetos, interrogar-se sobre os espaços escolhidos e os evitados, evocando as origens, a simbologia da paisagem urbana sua resposta ao comportamento humano.

A busca do conceito do “LUGAR”

Christian Norberg-Schulz, segundo Kate Nesbit (1995) é muito citado atualmente como o principal defensor de uma fenomenologia da arquitetura que se preocupa com a concretização do espaço existencial mediante a formação de “lugares”. A volumetria, a forma física, a composição da arquitetura tem um papel fundamental no que se diz respeito ao detalhe concreto da arquitetura e do espaço urbano que nas palavras de Schulz, “explica o ambiente e exprime seu caráter.” (SCHULZ, *apud* KATE NESBIT, 2008).

Edmund Husserl (1859-1938 *apud* NESBIT 1995) entende a fenomenologia como uma investigação sistemática da consciência e seus objetos, é entendida por Norberg-Schulz como um “método” que exige um “retorno às coisas”, em oposição às abstrações e construções mentais e identifica o potencial de dar significado ao ambiente, mediante a criação de lugares específicos, tendo como referencia a concepção individual.

Os fenômenos concretos do dia a dia se relacionam com o espaço físico a qual designamos como “lugar”, e que geralmente é entendido no sentido quantitativo e “funcional”, com implicações que remetem ao dimensionamento e à distribuição espacial. Que podem ser espaços de funções diversas, que podem se diferenciar de diversas maneiras de acordo com as tradições culturais e as diferentes condições ambientais (SCHULZ *apud* NESBIT, 1995).

A natureza em forma ampla e extensa é um “lugar”, que de acordo com as circunstâncias locais, possui uma identidade peculiar, definida como o “espírito do lugar”. O conceito de paisagem cabe preservar a designação dos lugares naturais, que comportam

lugares subordinados e também “coisas” elementos que se condensam e se integram (SCHULZ, *apud* NESBIT, 2008).

A estrutura do lugar leva-nos a concluir que deveria ser classificada como “paisagem” e “assentamento”, enquanto o “espaço” indica a organização tridimensional dos elementos que formam o “caráter” que denota atmosfera (SCHULZ, *apud* NESBIT, 1995). Onde a representação gráfica dos espaços abertos (paisagem) se contrapõe à volumetria das edificações, adquirindo diferentes conotações no decorrer do dia mediante diferentes situações meteorológicas e condições de luz (SCHULZ, *apud* NESBIT, 1995).

Os sistemas perceptuais se compõem de estruturas condicionadas pela cultura e determinadas pelo lugar (ambiente arquitetônico). A identidade de uma pessoa se define em função dos sistemas de pensamento desenvolvidos, por isso, é importante não só que a ambiência possua uma estrutura espacial que facilite a orientação, mas que esta seja constituída de objetos concretos de identificação. A arquitetura começa a existir quando “faz visível todo um ambiente” definição de Suzanne Langer *apud* Lynch (1997).

A apreensão da imagem urbana

Para Kohlsdorf (1996) a configuração dos espaços arquitetônicos pode ser observada através dos processos sociais responsáveis por sua produção. Tais processos se fazem de forma permanente e por meio de mecanismos cognitivos e da forma física através de sucessivas apreensões dos lugares. A forma, como aprendizado dos espaços, responde a expectativas pessoais ou sociais, colocadas pelo processo do conhecimento, que tradicionalmente observam o desempenho morfológico dos lugares. Onde observa-se que a forma dos lugares adquire sentido afetivo para seus usuários. Baseados em estudos sistêmicos, impulsionados pelo desenvolvimento da psicanálise e de diversos setores da psicologia. Além de indicar que a configuração do meio ambiente social relaciona-se diretamente com a conduta das pessoas e ao atendimento de suas necessidades (KOHLSDORF, 1996).

A afetividade tem sido definida no sentido de identificação emocional das pessoas com os lugares, onde busca-se colocar as expectativas emocionais ou afetivas em

relação à configuração dos lugares como tendo buscado, as condições favoráveis à segurança emocional, liberdade, estabilidade psíquica, privacidade, noção de território e interação social (KOHLSDORF, 1996).

Na busca de identificar os elementos da imagem urbana que suscitam a codificação da leitura da cidade, Kevin Lynch (1997) apresenta o conceito fortemente relacionado com a qualidade do ambiente urbano, através da mescla de elementos arquitetônicos, do desenho, arte e comunicação. Mesmo que dependa em grande parte do equilíbrio das forças que interagem no espaço público e das massas que o compõem, o espaço natural e o construído, equilíbrio que finalmente permite ler claramente a cidade e, portanto viver e identificar-se com ela. Cada cidadão tem vastas associações com alguma parte da sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados.

Um dos conceitos básico do presente estudo é o da legibilidade entendida como a facilidade com que cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente. É importante ter claro que a legibilidade se refere é aquela proveniente dos aspectos visuais da cidade, ou seja, não leva em consideração esquemas não visuais tais como numeração de ruas ou outros sistemas que podem contribuir para a legibilidade mas não são ligados à imagem da cidade especificamente (LYNCH, 1997).

Estruturar e identificar o ambiente diz respeito a uma habilidade vital para todos os animais que se movem e, por outro lado, a sensação de desorientação é angustiante para quem vivencia a cidade. Um ambiente legível oferece segurança e possibilita uma experiência urbana mais intensa, uma vez que a cidade explore seu potencial visual e expresse toda a sua complexidade (LYNCH, 1997).

A percepção ambiental pode ser analisada segundo três componentes: estrutura, identidade e significado. A identificação de um objeto implica na sua distinção em relação a outras coisas, seu reconhecimento como uma entidade separada, ou seja, sua identidade. Além disso, a imagem da cidade deve incluir o padrão espacial ou a relação do objeto com o observador e com os outros objetos, o que Lynch chamou de estrutura e significado (LYNCH, 1997). Outro conceito importante é a imaginabilidade entendida como sendo:

Qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador. Refere-se à forma, cor ou arranjo que

facilitam a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificado, poderosamente estruturado e altamente útil (Lynch, 997, p. 11).

Uma vez que nossa ênfase vai incidir sobre o ambiente físico, este estudo procurará definir as qualidades físicas relacionadas aos atributos de identidade e estrutura da imagem. O conceito de imaginabilidade, portanto, está ligado ao conceito de legibilidade em um sentido mais profundo através de artifícios simbólicos, uma vez que imagens “fortes” aumentam a probabilidade de construir uma visão clara e estruturada da cidade. “Uma cidade com imaginabilidade (aparente, legível, ou visível), nesse sentido, seria bem formada, distinta, memorável; convidaria os olhos e ouvidos a uma maior atenção e participação” (LYNCH, 1997, p. 11).

Para Lynch (1997), a imagem da cidade e seus elementos caracterizam-se pela presença de: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos:

As vias são canais ao longo dos quais o observador costumeiramente, ocasionalmente ou potencialmente se move. Podem ser ruas, calçadas, linhas de trânsito, canais, e estradas-de-ferro. Os limites são elementos lineares constituídos pelas bordas de duas regiões distintas, configurando quebras lineares na continuidade. Os limites mais fortemente percebidos são aqueles não apenas proeminentes visualmente, mas também, contínuos na sua forma e sem permeabilidade à circulação (LYNCH, 1997).

Bairros são regiões médias ou grandes, reconhecidos como por possuírem características comuns que os identificam. É, portanto, um critério visual, perceptivo. As características que determinam os bairros podem ser das mais variadas naturezas: texturas, espaços, formas, detalhes, tipos de edificação, usos, atividades, habitantes, grau de conservação, topografia (LYNCH, 1997).

Pontos Nodais são pontos, lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode encontrar, são os focos intensos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove, podem ser esquinas, praças, bairros, ou mesmo uma cidade inteira, caso a análise seja feita em nível regional (LYNCH, 1997).

Marcos são elementos pontuais, podem ser de diversas escalas, tais como torres, domos, edifícios, esculturas, etc. Sua principal característica é a singularidade, algum aspecto que é único ou memorável no contexto. Isso pode ser alcançado de duas maneiras: sendo

visto a partir de muitos lugares, ou estabelecendo um contraste local com os elementos mais próximos (LYNCH, 1997).

O comportamento espacial – uma abordagem segundo a Psicologia Ambiental

Psicologia Ambiental segundo Gifford (1997) é o estudo da relação entre os indivíduos e o cenário físico. Nestas relações, indivíduos modificam o ambiente e seu comportamento e experiência são modificados mutuamente. Esta relação de interferências, leva em conta três elementos básicos da Psicologia Ambiental: comportamento e experiência humanos; espaço (ou cenário) físico; e a ligação *recíproca* entre ambos.

É possível entender a psicologia como se referindo ao comportamento e experiência, no espaço físico e sua ligação recíproca relacionada a vertente específica da psicologia adjetivada por Ambiental. Entretanto, os três elementos subsidiam mais áreas de estudo, todas elas potencialmente unidas ou identificáveis pelos elementos: comportamento, espaço e reciprocidade, razão pela qual merecem um rótulo mais incluyente do que psicologia Ambiental (GUNTHER, 2003).

Para Gunther (2003) ambiente engloba as múltiplas formas do espaço físico, além de incluir os objetos que por suas *affordances* afetam a relação pessoa-espaço físico. Tamanho e grau de controle de espaço físico, entretanto, não são apenas um fim em si mesmos, mas também relevantes para o bem-estar da pessoa. O grau de mobilidade afeta o *acesso* a duas classes de elementos: (a) bens materiais e ideias importantes subjetiva e objetivamente, e (b) *affordances* do ambiente.

Affordances se refere ao que é oferecido pelo ambiente ao organismo que com ele interage (GUNTHER, 2003). Vale ressaltar que Lewin (1975) se refere a *affordances* como sendo o caráter de instigação que determinados objetos ou ambientes possuem de suscitar comportamentos de quem está utilizando, pode ter caráter prático ou baseado na vivência do seu usuário. As relações recíprocas entre pessoa e o espaço físico, acontecem no meio urbano mediante mobilidade.

Apresentamos quatro conceitos do ambiente físico, salientes para comportamento e experiência: espaço pessoal, territorialidade, privacidade e densidade / apinhamento (GUNTHER, 2003):

a) Espaço Pessoal: Sommer (1969) define espaço pessoal como uma área com limites invisíveis que cerca o corpo de uma pessoa, na qual intrusos não são permitidos. Seu tamanho e forma estão relacionados com sua história de vida, as condições pessoais do indivíduo na qual ele se encontra (Villaça, 2008). Para Gunther (2003) o espaço pessoal é afetado na medida em que o movimento no espaço leve a pessoa em contato com o espaço pessoal de outra pessoa. Da mesma maneira, reciprocamente, características de espaço pessoal de um e do outro podem facilitar ou restringir a sua mobilidade. O movimento no espaço afeta tanto a densidade do recinto que está sendo deixado, quanto aquele no qual se está entrando.

Estudos realizados por Ugwuegbu e Anusien (1982, *apud* BELL *et all.*,1996) mostrou que em situações em que os indivíduos vivenciam o estresse, as distâncias entre as pessoas são menores do que as mantidas por indivíduos em condições não estressantes.

A proteção da intimidade e a controle do espaço pessoal de um indivíduo ocorrem por meio da regulação da distância que ele mantém das demais pessoas presentes em um determinado ambiente. Quando um estranho entra em um determinado local, os demais integrantes do espaço têm imediatamente tem reação de esquiva e/ou desconforto. No entanto, a intensidade dessa reação depende da relação de domínio que o invasor possui sobre o invadido na hierarquia social e também do tipo de pessoa que é invadida em seu espaço. Situações consideradas confortáveis também influenciam no espaço pessoal (PAIVA, 2013).

b) Territorialidade: Gifford (1997) apresenta uma definição abrangente de territorialidade como conjunto de comportamentos e atitudes por parte de um indivíduo ou grupo, baseados em controle percebido, tentado ou real sobre um espaço físico definível, objeto ou ideia, que pode implicar em ocupação habitual, defesa, personalização e demarcação.

Os estudos iniciais sobre territorialidade foram embasados na perspectiva da Biologia onde territorialidade é tida como um comportamento instintivo do animal para a

realização de demarcação e para assegurar a defesa de um espaço garantindo, assim, sua sobrevivência (BROWN, 1991 e VISCHER, 2005). No entanto, na espécie humana o que se observa é a evidência de um caráter mais social.

Os estudos sobre territorialidade buscam compreender as relações de domínio e defesa dos diferentes níveis de território e relacionar conceitos de apego e identidade do lugar. A perspectiva social revela como os territórios estão envolvidos por laços afetivos e cognitivos (status, identidade, estabilidade familiar) e servem de suporte para a identidade do possuidor (BROWN, 1991). Além dessas funções sociais o território ainda tem funções físicas de proteção e controle (PAIVA, 2013).

c) Privacidade: Altman (1975) define privacidade como “controle seletivo do acesso a si mesmo ou a seu grupo” (p. 18). A satisfação com relação à privacidade depende muito do interesse ou não do ser humano de interagir com os demais membros em uma determinada situação. Isso ocorre porque em diferentes momentos e ambientes cada indivíduo precisa de diferentes níveis de privacidade (PAIVA, 2013) Além disso, a privacidade desejada varia de acordo com as normas estabelecidas pela sociedade (LEE, 1977 *apud* PAIVA 2013) e com a origem, o sexo, a personalidade e o estado de espírito dos indivíduos (BINS *et al.*, 2006 *apud* PAIVA 2013).

d) Densidade ou apinhamento: Densidade, trata-se do número de indivíduos por unidade de espaço, portanto uma medida objetiva, enquanto apinhamento refere-se a um estado psicológico que inclui estresse e a motivação de sair de uma situação percebida subjetivamente como densa (BELL *et al.*, 1996).

Quando o indivíduo está em um ambiente em situação de aglomeração, aparece a sensação de desconforto gerado pela invasão de seu espaço pessoal, uma vez que ele se sente observado pelas pessoas que estão a sua volta causando incomodo (VILAÇA, 2008).

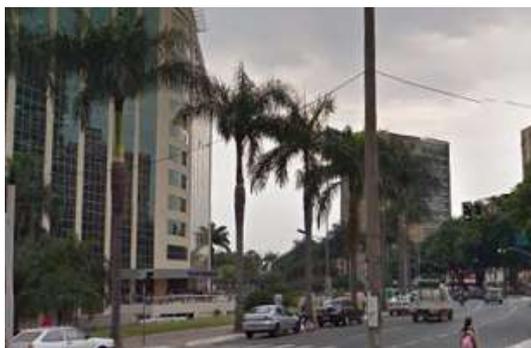
As reações individuais aos diferentes níveis de densidade dependem de uma série de fatores, entre eles destacam-se: características das pessoas e dos grupos, idade, gênero, objetivo das interações, escolha das pessoas de estar naquele ambiente lotado e fatores culturais (MORVAL, 2007).

Vários fatores podem afetar e influenciar o comportamento espacial do indivíduo despertando reações adversas como: ansiedade, inquietação e vontade de deixar

A Avenida Cora Coralina se formou mediante uma adequação do sistema viário do Município que teve como principal objetivo diminuir o fluxo da Avenida 85 (Eixo viário estruturante), em sua concepção o Setor Sul nasceu como área residencial, sua proximidade à centralidade administrativa, vários equipamentos comerciais foram se integrando à paisagem.

O percurso se inicia na Praça Cívica, ponto referencial do centro de Goiânia. Lugar onde se convergem e divergem grande parte dos fluxos viários da capital. O edifício do Centro Administrativo se impõe na paisagem como um “marco” de decisões administrativas para o governo, lugar de tomada de decisão, de trabalho, mas também de referencia aos passantes à medida que o trajeto vai ficando cada vez mais conhecido e a vegetação de palmeiras imperiais na fachada do Edifício impõem monumentalidade ao local, como mostra a figura 3. As pessoas caminham apressadas, os semáforos ditam o tempo do percurso.

Figura 3 – Centro Administrativo monumentalidade do edifício



Fonte: Google Maps, julho/2015 – adaptado pelo autor.

Carros, motos e ônibus compartilham as vias internas e externas da Praça Cívica que se transforma em uma enorme rótula, o clima é tenso, as conversões à direita é um convite a redobrar a atenção. A falta da demarcação do espaço cicloviário e o compartilhamento da via gera um tensão, uma sensação de invasão da área privativa, gerando desconforto e estresse no deslocamento. As distâncias recomendadas pelo código de Trânsito do ciclista não são respeitadas (1,50m) e a presença de carros tão próximos causa incomodo, além de uma sensação de apinhamento, refletindo diretamente na falta de segurança do trecho. O local se caracteriza como um ponto nodal, na imagem da cidade, marcante por suas características de conexões de vias. O céu se apresenta na paisagem de

forma ampla, seguido de edificações baixas que contornam a Praça Cívica, como mostra a figura 4.

Ao entrar na Avenida Cora Coralina uma nova perspectiva se vislumbra. A presença de carros é menos intensa, os ônibus já não se fazem presentes. A sensação de segurança e de acolhimento é maior neste percurso. A legibilidade e a territorialidade do local se faz presente trazendo um maior conforto ao trecho. A rua é mais estreita, calçadas pequenas, poucos pedestres se vêem no local, os elementos que compõem as fronteiras e os limites das edificações da área são lineares e baixos, a presença de muros e grades nas edificações se estendem pelo trajeto, como mostra na figura 5.

Figura 4 – Praça Cívica



Fonte: Próprio autor, julho/2015.

Figura 5 – Avenida Cora Coralina



Fonte: Próprio autor, julho/2015.

No primeiro trecho a via tem uma sinuosidade confortante, pequenas áreas verdes surgem quebrando a monotonia do lugar. Os muros de um restaurante popular foram reproduzidos às imagens de portas, janelas, fachadas que remetem a Cidade de Goiás, uma alusão à figura de Cora Coralina, poetisa nascida na cidade de Goiás que dá o nome à Avenida. A presença destes figurativos traz certa nostalgia à região e uma receptividade acolhedora no local. O ir e vir de pessoas e carros é constante, porém tranquilo, neste ponto, apesar de não existir demarcação exclusiva para ciclistas a largura via propicia segurança no trajeto como mostra figura 6.

Em frente a este mesmo restaurante, uma pequena praça se faz presente no local, evidenciando a presença do Museu do Cerrado, a edificação trouxe elementos coloniais característicos coloniais em sua fachada da época do ouro em Goiás, o que reforça a simbologia de um passado presente na memória de muitos que aqui vivem, trazendo legibilidade e territorialidade ao percurso conforme figura 7.

Figura 6 – Sinuosidade da via e nostalgia



Fonte: Próprio autor, julho/2015.

Figura 7 – Museu de Arte do Cerrado



Fonte: Próprio autor, julho/2015.

Ao lado esquerdo, o edifício de concreto e vidro se destaca na paisagem se tornando se um referencial de legibilidade ao local, pela sua esbeltes e singularidade, em uma região onde se localizam edificações de baixas alturas. O edifício se torna uma referencia de localização, sua altura privilegiada confere ao ciclista a referência de seu trajeto, reforçando a territorialidade ao espaço conforme figura 8.

Seguindo o percurso, o espaço da via de circulação apresenta-se um pouco mais estreito, muros da escola, das residências e do comércio no local, trazem uma sensação de corredor e abafamento, não existe área para de acostamento em caso de aproximação dos carros que trafegam, a velocidade permitida nem sempre é atendida pelo condutor dos veículos que ali trafegam ocasionando insegurança ao usuário de bicicleta. Nos muros, grafiteiros imprimiram suas expressões à arte de rua, o que em um primeiro momento, torna mais ameno o percurso em detrimento às parede lisas e brancas dos trechos anteriores conforme figura 09.

Figura 8 – Edifício “marco”



Fonte: Próprio autor, julho/2015

Figura 9 – Vias estreitas, muros com grafite



Fonte do próprio autor, julho/2015

A presença da Universidade Salgado Oliveira – Universo, trouxe uma nova característica ao local; com rua estreita, e um comércio que se desenvolveu próximo ao local, para atender ao público específico da universidade, ali se encontram: lojas de fotocópias, lanchonetes, bares. Pessoas circulam de forma constante e intensa conforme figura 10 abaixo.

Figura 10 – Comércio local



Fonte: Próprio autor, julho/2015.

Considerações Finais

Baseado na proposta inicial de fazer uma leitura dos trajetos ciclováveis sob a visão do ciclista que utiliza o percurso, para desenvolver suas atividades habituais. Foram realizadas “pedaladas” ao local no período diurno e no meio da semana (quarta feira), no horário aproximado de 15:00 hs às 18:00 hs.

Portanto, claro se evidencia que as qualidades e elementos que compõem a presente análise e experimentação do local, tornou possível atingir as metas e os objetivos propostos, com base em uma análise dos elementos que traduzem a qualidade do “lugar”, no caso a paisagem urbana e as percepções sensoriais e intuitivas captadas ao percorrer o itinerário proposto.

O trecho escolhido para experimento se mostrou amigável, ao compartilhamento com a bicicleta no período diurno, sendo relevante destacar os pontos de atratividade: baixo fluxo de veículos em grande parte do trajeto, velocidade reduzida dos carros na via - abaixo de 60 km/h - as atividades econômicas desenvolvidas ao longo do percurso se mostram pouco impactantes.

Conforme a afirmação de Gunther (2003) que a mobilidade, enquanto comportamento concreto ou experiência passada ou antecipada, proporciona acesso às *affordances* nos diferentes espaços físicos percorridos. A *affordance* norteadora da interface psicológica apresentada se refere a relação de segurança do usuário de bicicleta e as características ambientais e físicas a ela envolvida.

A situação de apinhamento, invasão da privacidade e do espaço pessoal se destacam nos referenciais apresentados como sendo um fator pouco desejado, e os demais índices da mobilidade urbana e segurança viária, a qual buscam parâmetros técnicos que garantam a segurança e conforto do usuário.

Considera-se recomendável, no entanto, para trabalhos futuros a aplicação da mesma metodologia em outros trechos, permitindo assim um levantamento comparativo entre os elementos evidenciados nos trechos percorridos durante o estudo.

Compreender o processo de percepção do espaço urbano e da mobilidade é um desafio ao poder público e aos técnicos. Nesse sentido, os caminhos da interdisciplinaridade percorridos nesta pesquisa, integram os diversos conhecimentos com o propósito de ver o urbano sob um novo olhar, contribuindo para um crescimento equilibrado dentro do contexto das cidades sustentáveis, em busca de pontos de atratividade, que caracterizam o “lugar e a paisagem urbana”, de forma a encontrar uma nova abordagem do espaço e subsídios às práticas de planejamento urbano junto à mobilidade não motorizada, a “bicicleta”.

Referências

AUGÉ, M.. *Por uma antropologia da mobilidade*. Tradução de Bruno C. Cavalcanti e Raquel R.A. Barros. Maceió: EdUFAL: UNESP, 2010.

BELL, P. A., GREENE, T. C., FISHER, J. D., & Baum, A. *Environmental psychology* (5th ed.). Belmont, CA: Wadsworth/Thomson, 1996

BINS E., V.H.M; Cavalcanti, P.B.; Begrow, A.P.; Denk, E.C. *Método de avaliação Comportamental – Estudo de caso*: Unidade de Internação do Hosp. Universitário da UFSC. Seminário Intern. De Inovações Tecnológicas e Sustentabilidade de São Paulo, 2006.

BROWN, B. B. Territoriality. In D. Stokols, & I. Altman (Eds). *Handbook of Environmental Psychology* (Vol. 1, pp. 505-531). Malabar, FL: Krieger. (Original work published 1987), 1991.

ECKERT, C.; ROCHA, A.L.C. (org.); *Etnografia de Rua: Estudo de Antropologia Urbana*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2013.

GIFFORD, R. *Environmental Psychology, principles and practica.l* Boston : Allyn e Bacon, 1987.

GUNTHER, H. *Mobilidade e affordance, como cerne dos Estudos Pessoa-Ambiente*. Estudos de Psicologia, 8(2).273-280. Universidade de Brasília , 2003.

LEWIN, K. *Forças ambientais no comportamento e deenvolvimento infantins*. Teoria Dinâmica da personalidade (pp.71-115).São Paulo, Sp, Brasil, 1975.

LYNCH, K. *A imagem da cidade*. Editora Martins Fontes, Coleção Mundo da Arte, São Paulo – SP, 1997.

NESBIT, K. (org).*Uma nova agenda para a arquitetura*. Antologia teórica 1965-1995. São Paul e Naify, 2008.

MORVAL, J. (2007). *La psychologie environnementale*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 188 p. Tradução de Antonio Viegas, 2009, Instituto Piaget – Lisboa, Portugal, 2007.

PAIVA, M. *Fatores que Influenciam no uso da bicicleta de forma integrada com o metrô*. Tese de doutorado em transporte. Universades de Brasília, Brasília – DF, 2013.

SOMMER, R.. *Personal space: The behavioral basis of design*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.(1969).

SCHULZ, N. C., *O fenômeno do lugar*. In NESBIT, 2008 p.443 a 461, 1976.

VARGAS, H. C. Mobilidade nas Grandes Cidades. *Revista URBS*, sob o título [i]mobilidade urbana. URBS, São Paulo, n.47, ano XII, p 7 -11, jul, ago, set, 2008.

VILAÇA; L. B. *Comportamento sócio-espacial de pessoas em movimento: um estudo exploratório no calçadão da Avenida Engenheiro Roberto Freire*. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Psicologia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal – RN, 2008.

