



Patinetes são bastante usadas no Parque Flamboyant e nas ruas que dão acesso à área verde, mostra relatório

# Patinetes são mais usadas para lazer

**MOBILIDADE** Relatório da empresa que fornece modais em Goiânia mostra preferência por veículos elétricos aos fins de semana

**Vandré Abreu**  
vandre.abreu@opopular.com.br

As patinetes elétricas estão em Goiânia há nove meses e ainda não se tornaram uma opção utilizada pelos goianienses para o deslocamento na cidade, tendo sido preferido para passeios. A empresa responsável pelo fornecimento dos equipamentos na capital, a Grow, que também oferece as bicicletas sem locais fixos, elaborou relatório sobre a utilização e repassou para a Prefeitura com indicações de alterações e inclusões no sistema viário.

“  
*Goiânia se assemelha à realidade de outras cidades. Só em São Paulo temos o inverso, em que usam mais (patinete) nos dias de semana”*

**Renata Montenegro, gerente da Grow**

---

rio para dar mais segurança aos usuários. O maior uso dos veículos elétricos se dá aos domingos e aos sábados, especialmente no final da tarde e meio da manhã, para ambos.

Já em relação aos dias úteis, o uso é mais disseminado e em menor volume, tendo também a preferência para entre 17 e 19 horas. Por outro lado, as bicicletas sem estações fixas, que estão na capital há seis meses, seguem a tendência já verificada com o uso dos equipamentos semelhantes fixos, da empresa Serttel, e são mais utilizadas para os deslocamentos cotidianos, como de casa para o trabalho ou de casa para escola, e vice-versa. A mostra disso, segundo a gerente de Relações Governamentais e Institucionais da Grow, Renata Montenegro, é o maior uso durante os dias úteis e nos horários de pico.

Quanto às patinetes, Renata confirma que o maior uso tem sido para o lazer e que a realidade em Goiânia se assemelha ao que ocorre na maior parte das outras cidades em que a empresa oferece o serviço. “Só em São Paulo temos o inverso, em que andam mais nos dias de semana”, diz. Ela acredita, no entanto, que só dos goianienses terem aceitado o equipamento já dá um resultado positivo. Isso porque o entendimento é de que as bicicletas estão no dia a dia das pessoas há algum tempo, enquanto as patinetes são novas, com menos de um ano no mercado. Assim mesmo, ela reforça que a intenção da empresa é que o modal seja visto como apto para auxiliar na mobilidade urbana.

Renata afirma que os cidadãos de Goiânia aderiram à ideia da micromobilidade, sendo a cidade que tem o menor índice de vandalismo do País, entre os municípios com o serviço da Grow. Arquiteta e urbanista e conselheira do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de

Goiás (CAU-GO), Fernanda Mendonça explica que a micromobilidade é um conceito novo ainda para as cidades, que se refere aos modais ativos (aqueles que necessitam da propulsão humana, como a bicicleta) ou de baixo peso e velocidade (como os veículos elétricos, entre eles as patinetes).

O conceito principal é inserir esses veículos na mobilidade urbana como parte inicial ou final de um trajeto, o que tecnicamente é chamado de última milha. Ou seja, o cidadão sairia de casa ou do trabalho e o primeiro modal seria a bicicleta ou a patinete compartilhado, com o qual iria até um ponto de ônibus ou terminal ou estacionamento para então realizar a maior parte do percurso. Fernanda entende que, de fato, isso ainda não vem sendo feito em Goiânia com as patinetes, mas que com as bicicletas já existe esse tipo de uso.

Pelo levantamento da empresa Grow é possível verificar essa locomoção a partir dos locais mais utilizados pelos usuários. Em dias úteis, por exemplo, há um forte uso das bicicletas no Setor Oeste, no trecho entre a Avenida Anhanguera e a Avenida Assis Chateaubriand, que são duas vias de eixo do transporte coletivo da capital. Assim como há grande fluxo na região das avenidas 85, Goiás e Universitária. Além disso, o uso das bicicletas é maior e mais constante ao longo da semana (*ver quadro*). Aos finais de semana, no entanto, os usuários pedalam mais nos parques Flamboyant, Areião e Vaca Brava.

Por outro lado, quanto às patinetes, o maior fluxo, que ocorre aos sábados e, principalmente, domingos, se dá ao longo do Parque Zoológico de Goiânia (ZooGyn) e os parques Areião, Vaca Brava, Flamboyant. Enquanto que nos dias úteis há maior fluxo nos setores Serriinha, Nova Suíça e Jardim Goiás.

# Cidade é insegura aos usuários

Os usuários de patinetes e bicicletas em Goiânia, de acordo com o relatório produzido pela Grow – que oferece o compartilhamento dos veículos na capital –, se locomovem em ruas e espaços ainda sem a estrutura adequada. O documento feito pela empresa foi apresentado para a Secretaria Municipal de Planejamento e Habitação (Seplanh) com o resumo do avanço de uso na cidade nos primeiros meses da oferta de serviço e também os locais mais utilizados, horários e dias. Ao final, o relatório possui indicações de melhorias a serem feitas em prol dos usuários. O apontamento é para que sejam feitas mudanças viárias que promovam segurança.

O pedido se fundamenta na ampliação dos trechos e rotas cicloviárias, além da conexão destes à malha já existente, e tam-

bém na criação de zonas de acalmamento de tráfego, que são técnicas que promovem, seja por sinalização, fiscalização ou obras, a redução na velocidade dos veículos. Em Goiânia, há poucos casos de zonas de tráfego calmo, como a Zona 40, no Centro, o sistema de zigue-zague na Alameda Dr. Sebastião Fleury, no Setor Marista, e a Rua do Lazer, no Centro, que impede o tráfego de automotores.

## MAIOR USO

O levantamento feito pela Grow verifica que as bicicletas possuem maior utilização nas ruas que dão acesso ao Parque Flamboyant, no Jardim Goiás, Setor Bueno, Setor Oeste e o Setor Central, principalmente na Marginal Botafogo. Os técnicos apontam que a região “possui malha cicloviária desconectada,

o que pode dificultar a utilização do modo para fins de trabalho, educação e lazer”. Por isso, há indicação de “implantação de infraestrutura nas ruas que cruzam as avenidas principais e o fortalecimento de zonas de acalmamento de tráfego são essenciais para garantir segurança dos usuários e estimular o uso”.

Sobre as patinetes, o relatório informa que os setores Marista e Bela Vista e as ruas no entorno do Parque Flamboyant são onde há maior fluxo de viagens. “A malha cicloviária não contempla as principais vias de uso, tanto pela falta de conectividade quanto pela grande capilaridade das viagens de patinete. Assim, implementar zonas de tráfego-calming em tais ruas garantiria a segurança do usuário, estimulando o uso dos modos limpos e sustentáveis.”

Secretário da Seplanh, Henrique Alves afirma que a proposta de atualização do Plano Diretor, que tramita na Câmara Municipal, contempla a criação do Plano Cicloviário, que deve ser implantado pelas futuras gestões municipais. “A aceitação em Goiânia está boa. As patinetes são novidade, as pessoas querem conhecer e usam como lazer, mas é mais caro e então usam em curta distância.” Para ele, os locais mais utilizados estão dentro do que era previsto, mas o secretário ressaltou como positivo o bom número de usuários na região do Parque Urbano Ambiental Macambira-Anicuns (Puama), especialmente nos setores Façalville, Celina Parque e Jardim Atlântico. “O relatório serve para sentir como é o uso na cidade e estamos atentos a isso”, considera.

## Resultado de relatório sobre uso em Goiânia surpreende urbanista

O uso maior de patinetes nos finais de semana em Goiânia surpreendeu a arquiteta e urbanista Fernanda Mendonça, pois a impressão que ela tinha pelo convívio na região do Setor Bueno era que havia grande utilização para deslocamentos diários e não somente para lazer. “Fico impressionada porque vejo muito nos dias de semana também, até para deslocamentos curtos, como de estudantes para ir a supermercados ou shoppings. Mas não tínhamos um estudo para verificar essa situação”, diz. Para ela, no entanto, é natural que se tenha esse uso para lazer, já que se trata de uma novidade para os moradores.

“Ninguém esperava a chegada de patinetes em Goiânia e a cidade não estava pronta, mas eu não sou contra a inclusão deles na mobilidade. O problema é que a cidade tem que ir se adaptando”, explica. Segundo ela, a contrariedade de muitos especialistas e cidadãos com a chegada das patinetes não ajuda na discussão, sendo mais uma fuga do debate. “Não tem como ser contra algo que está aí, o que precisamos pensar

é qual a melhor solução para eles, definir onde é mais seguro e quais as regras.”

Fernanda entende que, atualmente, as patinetes estão em um “limbo” quanto à infraestrutura, já que não está claro qual é o lugar delas. Isso porque há problemas na ocupação das calçadas, o que tira o lugar e a segurança dos pedestres, assim como nos trechos cicloviários e ainda nas ruas. Essa situação, segundo explica, aliada com o preço ainda caro para a utilização (3 reais para o desbloqueio válido por 10 minutos e R\$ 0,50 acrescido a cada minuto de uso além disso), dificulta o uso dos veículos para a mobilidade, o que reforça o uso maior para passeios. Sobre o modo de utilização das bicicletas, em deslocamento diário, a gerente da Grow, Renata Montenegro, acredita que a maior aceitação do público, até por já contar com os veículos no dia a dia e mesmo no modo de compartilhamento, faz com que a inclusão seja mais fácil, além da existência de infraestrutura específica, como as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.



Relatório encaminhado a Seplanh pede ampliação dos trechos e rotas cicloviárias da capital, além da conexão destes à malha já existente

## Como usamos

Documento da empresa que opera em Goiânia mostra perfis de uso e locais preferidos

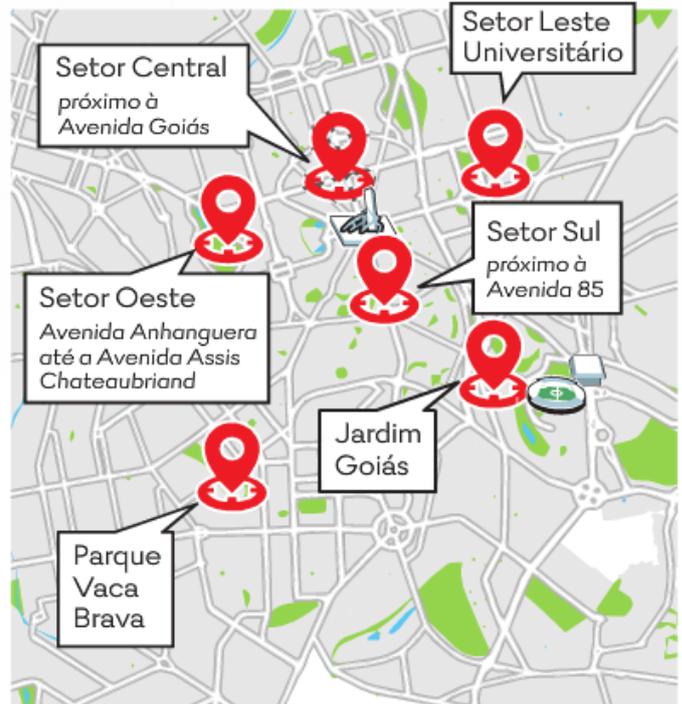


### BICICLETAS SEM ESTAÇÃO FIXA

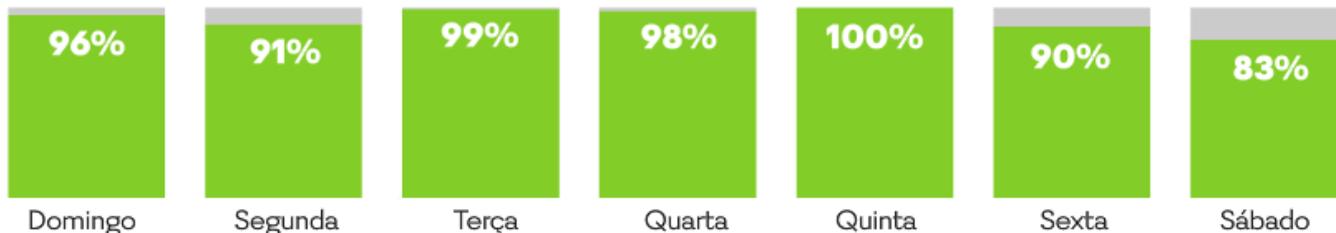
#### Locais mais utilizados aos finais de semana



#### Locais mais utilizados durante a semana



## Dias utilizados



## Horários mais utilizados por dia

### DOMINGO

- 12% das viagens entre 17h e 18h
- 11% das viagens entre 18h e 19h
- 10% das viagens entre 10h e 12h

### SEGUNDA

- 14% das viagens entre 18h e 19h
- 10% das viagens entre 17h e 18h
- 8% das viagens entre 19h e 20h

### TERÇA

- 14% das viagens entre 18h e 19h
- 12% das viagens entre 17h e 18h
- 8% das viagens entre 19h e 20h

### QUARTA

- 13% das viagens entre 18h e 19h
- 11% das viagens entre 17h e 18h
- 7% das viagens entre 19h e 20h

### QUINTA

- 13% das viagens entre 18h e 19h
- 11% das viagens entre 17h e 18h
- 8% das viagens entre 19h e 20h

### SEXTA

- 12% das viagens entre 18h e 19h
- 11% das viagens entre 17h e 18h
- 6% das viagens entre 12h e 13h, 16h e 17h e 19h e 20h

### SÁBADO

- 9% das viagens entre 17h e 18h
- 8,5% das viagens entre 18h e 19h
- 7% das viagens entre 10h e 11h

## Velocidade e distância



**Distância média**

Finais de semana  
**2,2 km**

Dias úteis  
**1,9 km**



**Velocidade média**

Finais de semana  
**4,9 km**

Dias úteis  
**7,6 km**

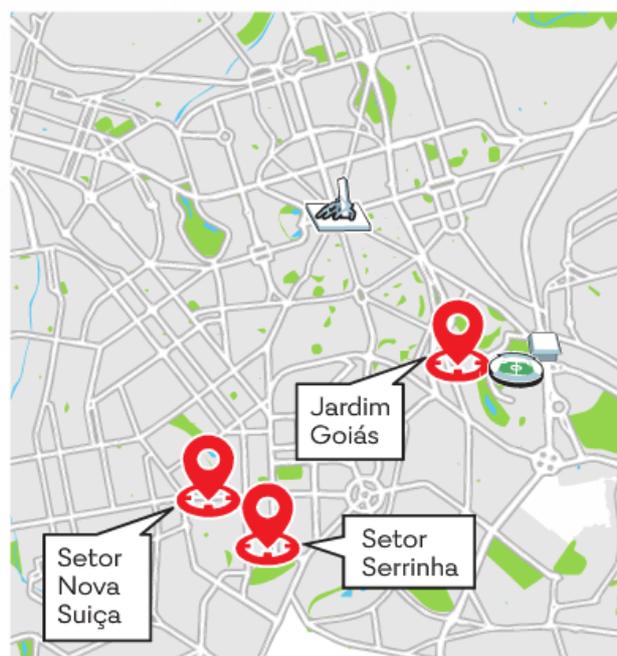


## PATINETES ELÉTRICAS

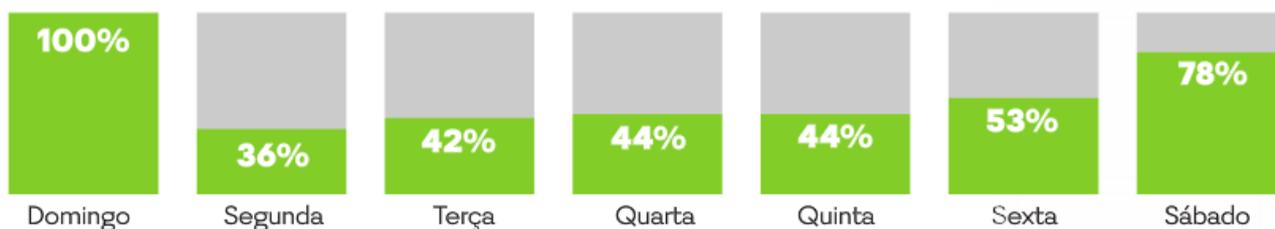
### Locais mais utilizados aos finais de semana



### Locais mais utilizados durante a semana



### Dias utilizados



### Horários mais utilizados por dia

DOMINGO	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO
■ 13% das viagens entre 17h e 18h	■ 5% das viagens entre 18h e 19h	■ 5% das viagens entre 18h e 19h	■ 5% das viagens entre 18h e 19h	■ 6% das viagens entre 18h e 19h	■ 7% das viagens entre 18h e 19h	■ 11% das viagens entre 17h e 18h
■ 11% das viagens entre 18h e 19h	■ 4% das viagens entre 17h e 18h	■ 4,5% das viagens entre 17h e 18h	■ 4,5% das viagens entre 17h e 18h	■ 5,5% das viagens entre 17h e 18h	■ 6,5% das viagens entre 17h e 18h	■ 10% das viagens entre 18h e 19h
■ 10,5% das viagens entre 11h e 12h	■ 3,5% das viagens entre 19h e 20h	■ 4% das viagens entre 19h e 20h	■ 4% das viagens entre 19h e 20h	■ 4,5% das viagens entre 19h e 20h	■ 5% das viagens entre 16h e 17h	■ 7% das viagens entre 16h e 17h

### Velocidade e distância



**Distância média**

Finais de semana  
**1,7 km**

Dias úteis  
**1,4 km**



**Velocidade média**

Finais de semana  
**5,7 km**

Dias úteis  
**6,5 km**

Fonte: Relatório utilizado pela equipe de Pesquisas em Mobilidade e Políticas Públicas da Grow