

ESTUDO DA INFRAESTRUTURA PARA USUÁRIOS DE BICICLETA EM UM CÂMPUS DO IFG

Lucas de Jesus Moreira¹
Nathan Ferreira Gregório²,
Carlos Cezar da Silva³,
Celso de Carvalho Braga⁴

¹IFG/Campus Jataí, lucasdejesusmoreira3@gmail.com

²IFG/Campus Jataí, nathanfgregorio@gmail.com

³IFG/Campus Jataí, carlos.silva@ifg.edu.br

⁴IFG/Campus Jataí, celso.braga@ifg.edu.br

Resumo:

A mobilidade urbana enfrenta vários desafios, como a falta de espaço de espaço para veículos em uma população que cresce cada vez mais e busca formas de locomoção sustentáveis. O presente trabalho objetivou diagnosticar as condições disponibilizadas para os usuários da bicicleta no período diurno em uma unidade de um Câmpus no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás (IFG). A pesquisa de caráter exploratório cuja metodologia está baseada em coleta de informações sobre atual situação disponível para os usuários da bicicleta e espaço destinado a esse veículo de transporte. Os dados foram coletados por formulários e registros fotográficos. A análise dos resultados foi feita por comparação e observação do estacionamento de automóveis. Verificou-se a ausência de bicicletário e bicicletas dispostas em local impróprio, além do risco de acidentes. Os resultados do estudo poderão contribuir em novas ações visando melhor estrutura para os ciclistas e proposição de políticas de locomoção da unidade Flamboyant do IFG-Câmpus Jataí.

Palavras-chave: Locomoção. Bicicleta. Estacionamento.

Introdução

A bicicleta é um transporte não poluente e consegue preservar os espaços públicos ao exigir poucas áreas de suporte e infraestrutura (FHWA..., 1992, p. 06-08). Trata-se então de um modal barato, que não provoca poluição atmosférica e sonora, sem causar as consequências negativas de um veículo motorizado na cidade. Embora pouco explorada a comparação entre automóveis e bicicleta, o caos no trânsito de muitas cidades, tem equiparado a viabilidade entre os dois meios de transporte. Como um veículo não motorizado, a bicicleta aparece em alta nos conceitos qualitativos de transportes urbanos, defendida para uma mobilidade urbana mais eficiente.

No Brasil, intensificou-se a discussão sobre acessibilidade e mobilidade urbana e em 2004 foi lançado pelo Ministério das Cidades a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Esta política veio para contribuir para a apropriação dos espaços públicos, de maneira justa e democrática, promovendo a circulação rápida, segura, sustentável e socialmente inclusiva por transporte coletivo e por meios não motorizados (Brasil, 2004). E

em 2012, foi criada lei 12.587, que é o Plano Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Brasil, 2012), que tem por finalidade integrar os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território de cada Município.

Acredita-se que a bicicleta tenha surgido no século XV, quando Leonardo Da Vinci fez alguns desenhos muito parecidos com os modelos atuais, que começaram a ser desenvolvidos e produzidos em grande escala no século XIX (FERREIRA, 2017). Segundo o Ministério das cidades, nesta época, a bicicleta foi considerada uma revolução, pois foi criada com o objetivo de servir de meio de transporte, já que ainda não existia o automóvel e nem a locomotiva a vapor (BRASIL, 2007).

As cidades menores são menos violentas, tanto patrimonialmente quanto no trânsito, inibindo menos o uso das ruas pelos ciclistas. O status do carro tem menor efeito entre os moradores de cidades pequenas, ainda mais quando a bicicleta atende a demanda de deslocamento (SOARES, 2018).

Objetivos

Geral: Investigar a infraestrutura disponível para os usuários da bicicleta em um Câmpus do IFG.

Específicos:

1. Caracterizar as condições disponíveis para os usuários da bicicleta no Câmpus.
2. Diagnosticar as variáveis (estacionamento, vagas, segurança).

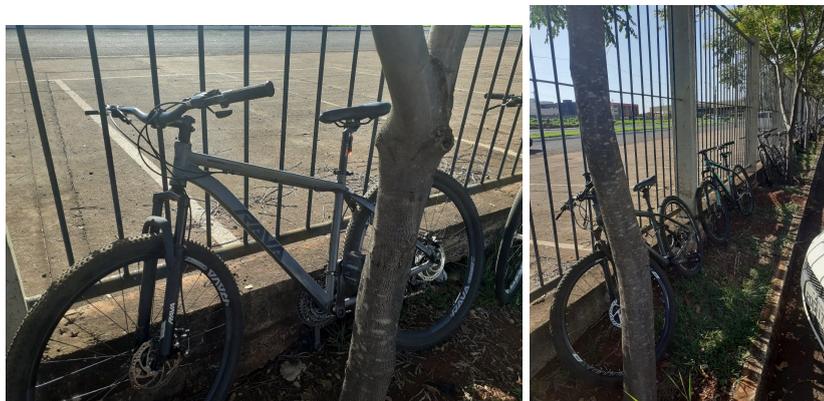
Metodologia

A pesquisa tal como está proposta pode ser classificada como exploratória (GIL, 2007). Para a obtenção dos resultados foram feitos registros fotográficos, coleta de dados e observação no estacionamento dos automóveis. Os resultados foram organizados em forma de quadros, figuras e tabelas.

Resultados e discussões

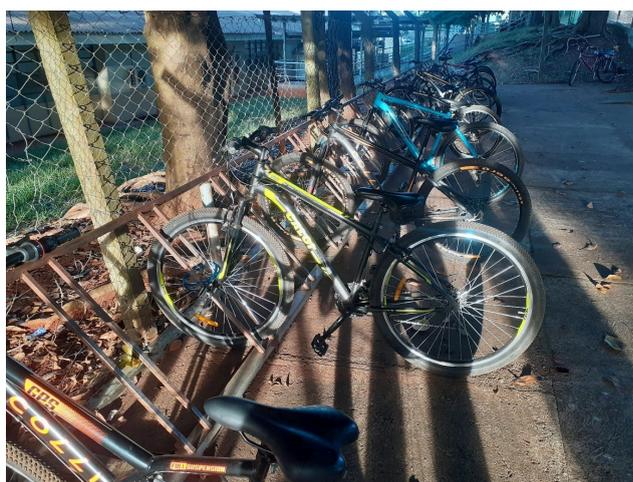
A unidade Flamboyant do IFG-Câmpus Jataí conta com 112 vagas no estacionamento sendo (78 internas e 34 externas) para carros e 70 internas para motos.

A unidade Flamboyant ainda não conta com espaço de estacionamento específico para bicicletas (bicicletário), como evidencia a (Figura 01).



Fonte: Autores.

Uma sugestão para resolver essa situação seria construir estruturas de metal, conforme unidade Riachuelo mesmo do IFG – Câmpus Jataí (Figura 02).



Fonte: Autores.

O local do bicicletário na unidade Flamboyant já está definido de acordo com o Plano Diretor do IFG-Câmpus Jataí e seria no espaço acima da biblioteca que fica a esquerda da entrada principal da Unidade Flamboyant (Figura 3). Nesse caso, pretende-se construir uma estrutura de metal com cerca de 30 metros de comprimento de modo a acomodar até 60 bicicletas ao longo da parede.



Fonte: Autores.

Apresentam-se os resultados, em especial para o período matutino, quando foi feita a contagem das bicicletas nos meses de outubro de 2022 e fevereiro de 2023 (Quadro 01).

Quadro 01 – Número médio de bicicletas no período matutino.

bicicletas	presas	soltas	total
outubro	20	12	32
fevereiro	24	16	40

O estudo também levantou o número de usuários de bicicleta para os cursos de Ensino Médio Integrado em Tempo integral. A coleta foi feita pelos pesquisadores em sala de aula, de forma aleatória no período matutino em um dia do mês de março (Quadro 02).

Quadro 02 – Número de usuários por curso, ano e sexo.

curso	1º	2º	3º	masculino	feminino
Edificações	1	5	0	5	1
Eletrotécnica	8	6	2	15	1
MSI	2	4	6	11	1
Total	11	15	8	31	3

Considerações Finais

Os resultados indicaram que se faz urgente a disponibilização de um bicicletário na unidade Flamboyant do IFG – Câmpus Jataí, em especial, devido ao risco pelo trânsito de bicicletas em meio aos automóveis e falta de segurança para estacionar as bicicletas.

A disponibilização de local específico para as bicicletas poderá beneficiar aos atuais usuários e promover um aumento do uso desse tipo de transporte por parte da comunidade acadêmica.

Pretende-se estender o estudo para analisar outros aspectos que podem impactar no

uso dessa alternativa de transporte (socioeconômico, distância e o perfil da comunidade acadêmica).

Referências

BRASIL, 2004. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes Aprovadas no conselho das cidades em setembro de 2004**. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades.

BRASIL, 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes Aprovadas no conselho das cidades em janeiro de 2012**. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades.

Ferreira, Adalci dos Anjos. **O uso da bicicleta como transporte alternativo no município de Uberlândia** / Adalci dos Anjos Ferreira. – Fernandópolis, 2017. Disponível em: https://universidadebrasil.edu.br/portal/_biblioteca/uploads/20200313203304.pdf. Acesso em 22 de outubro de 2023.

FHWA - FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. **Reasons why bicycling and walking are and are not being used more extensively as travel modes: case study n# 1**. Washington: Federal Highway Administration, US Department Transportation; 1992. 92p. Disponível em: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/41506>. Acesso em 21 de maio de 2023.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2007.

SOARES, A.; GUTH, D. (Org.). **O Brasil que pedala: a cultura da bicicleta nas cidades pequenas**. Rio de Janeiro: Jaguatirica, 2018. 258 p.