

ESTUDO DO PERFIL DOS USUÁRIOS DA BICICLETA EM UM CÂMPUS DO IFG

LUCAS DE JESUS MOREIRA (IC)
NATHAN FERREIRA GREGÓRIO (IC)
CELSO DE CARVALHO BRAGA (PQ)
CARLOS CEZAR DA SILVA (ORIENTADOR)

PROGRAMA - PICIC-EM
CÂMPUS - JATAÍ
carlos.silva@ifg.edu.br

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 externalidades negativas de um veículo motorizado na cidade. Embora pouco empregada a comparação entre automóveis e bicicleta, o caos no trânsito das 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, se intensificou a discussão sobre acessibilidade e mobilidade urbana e em 2004, foi lançado pelo Ministério das Cidades a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, que propõe, através de uma política síntese, contribuir para o crescimento urbano sustentável e 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, contribuindo assim, ao acesso universal da cidade.

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).

Objetivo Geral: Investigar o perfil dos usuários da bicicleta em um Câmpus do IFG.

Objetivos Específicos:

1. Caracterizar os usuários da bicicleta no Câmpus (sexo, curso, comunidade em geral).
2. Diagnosticar as variáveis (estacionamento, vagas, segurança).
3. Propor atividades e mudanças para maior divulgação do uso da bicicleta como meio de locomoção pela comunidade acadêmica.

Metodologia

A pesquisa tal como está proposta pode ser classificada como exploratória (GIL, 2007) e quanto à metodologia caracterizando-se como um estudo de caso. Para a obtenção dos resultados serão feitos registros fotográficos, coleta de dados em sala e contagem no estacionamento. Os resultados serão organizados em forma de quadros, figuras e tabelas. A fonte deve ser Arial tamanho 9 e espaçamento simples entre linhas e texto justificado.

Resultados e Discussão

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, conforme a Figura 01 (Vista aérea do IFG- Câmpus Jataí/Unidade Flamboyant).



Figura 1. Vista aérea do IFG- Câmpus Jataí/Unidade Flamboyant).

Atualmente, a unidade Flamboyant ainda não conta com espaço de estacionamento específico para bicicletas (bicicletário) e desta forma, elas são acondicionadas ao longo da cerca de metal e algumas sem cadeado (Figura 02).



Figura 2. Bicicletas estacionadas.

Uma sugestão para resolver essa situação seria construir estruturas de metal, conforme a unidade Riachuelo. O local do bicicletário na unidade Flamboyant já estaria definido de acordo com o Plano Diretor do IFG-Câmpus Jataí e seria no espaço acima da biblioteca (Figura 03).



Figura 3. Modelo e espaço para bicicletas.

Apresentam-se também os resultados, em especial para o período matutino, quando foi feita a contagem 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

Conclusões

Os resultados indicaram que se faz urgente a disponibilização de um bicicletário na unidade Flamboyant, visto que, além dos aspectos de segurança, soma-se o risco de alguma danificação provocada pelo trânsito de bicicletas em meio aos carros. Além disso, pode-se afirmar que a maioria dos usuários da bicicleta é do sexo masculino para os discentes dos cursos técnicos.

Pretende-se estender o estudo para analisar o perfil dos servidores (docentes e técnico-administrativos), além da comparação entre o número de bicicletas e veículos motorizados.

Referências Bibliográficas

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.

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.