

UM ESTUDO SOBRE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS NA CIDADE DE MONTES CLAROS-MG

Autores: HERCULYS SOARES MAIA, NARCISO FERREIRA DOS SANTOS NETO, EMERSON SOARES SILVA, MOISEIS ALVES DA CRUZ

Introdução

Desde a criação do automóvel, houve grande aumento de seu uso devido a possibilidade de percorrer maiores distância num menor período de tempo, se tornando sinônimo de mobilidade. No princípio, havia poucos carros trafegando sendo assim, quase não ocorriam congestionamentos. Com o passar dos anos, as cidades se desenvolviam sempre tendo como princípio proporcionar ainda mais mobilidade ao tráfego motorizado e não em favor das pessoas que lá residem. Além disso, se supôs que quanto mais pessoas substituíssem as bicicletas e viagens pé pelo carro, a segurança viária também aumentaria. Entretanto o que aconteceu foi justamente o oposto, enquanto o número de bicicletas circulantes diminuiu o número de acidentes fatais no trânsito aumentou (INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, 2009, p. 1) [3].

Devido esses fatores, vem se tornando necessário a discussão sobre a atual situação do trânsito nas grandes cidades e até mesmo nas cidades de médio porte, congestionamento, segurança das vias e a grande quantidade de gases poluentes emitidos pelos veículos são foco de debates ao redor do mundo. Durante estes debates, uma das soluções em discussão e o incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte alternativo, em vista ao tamanho e a ausência de emissão de poluentes (DA ROSA, 2010, p. 11) [1]

Mas segundo Marques Filho (2007) [5] a bicicleta não é a salvação para combater a degradação do planeta, nem a única para acabar com o caos do trânsito nas cidades, mas ela deve ser considerada como uma grande aliada para o combate destes problemas. Mesmo sendo um transporte compacto ecologicamente correto, as bicicletas, muitas vezes disputam espaço com automóveis mesmo a via possuindo local apropriado para a sua circulação, na ausência de ciclovias e ciclofaixas. A baixa velocidade das bicicletas e a imprudência de ambos os lados, tanto dos ciclistas quanto dos motoristas, são fatores de atrito dos dois modais de transporte. Sendo assim a implementação de ciclovias e ciclofaixas pode reduzir esse conflito além de incentivar a utilização do uso das bicicletas, pois como afirma Marques Filhos (2007) [5], Andar de bicicleta é considerado perigosos devido a falta de vias apropriadas para a circulação de ciclistas.

Um dos desafios para implementação de ciclovias na cidade de Montes Claros são as condições climáticas desfavoráveis a pratica do ciclismo, por possuir em sua maior parte do ano um clima quente, seco e com altos índices de radiação ultravioleta. Porém, com a necessidade de proteger os ciclistas dos raios solares, uma das melhores soluções seria a arborização ao longo de toda a ciclovia, criando assim mais um mecanismo para tornar a cidade mais verde, livre de grandes índices de poluição, além de favorecer o resfriamento da cidade.

Portanto e de extrema necessidade o estudo da implementação de ciclovias na cidade de Montes Claros, a fim de gerar discussão do tema na sociedade local, pois além de ter como objetivo incentivar o uso das bicicletas por parte da população e assim contribuir para um trânsito menos congestionado, o seu uso também contribui para a diminuição da emissão de gases poluentes, tornado a cidade mais limpa.

Outro benefício citado pelo Programa Brasileiro De Mobilidade Por Bicicleta – Bicicleta Brasil (2007) [6] é a contribuição à saúde, pois o ciclismo tem a capacidade de manter o bem-estar físico e mental do praticante, sendo capaz de reduzir até 30% da taxa de mortalidade em relação aos indivíduos sedentários. Além de ser o meio de transporte mais acessível econômico pelo seu baixo custo de aquisição e manutenção.

Material e métodos

Para a realização desse estudo primeiramente foi realizado uma pesquisa bibliográfica com a finalidade de recolher informações teóricas e conhecimento prévios sobre o tema. O objetivo do estudo realizado foi uma análise das ciclovias já existentes e a elaboração de novos pontos que possam melhorar a mobilidade cicloviária na região da cidade de Montes Claros – MG, e assim melhorar a mobilidade de uma forma geral, melhorar as condições do ambiente e a saúde dos cidadãos. Após revisão bibliográfica foi realizada uma pesquisa com objetivo de localizar ciclovias ou ciclofaixas já existentes na cidade, e após identificadas, foi realizada uma visita aos locais para determinar as suas condições de conservação. Após o conhecimento de existência e condições das vias destinadas a bicicleta



Resultados e discussão

Durante a pesquisa para localizar ciclovia e ciclofaixas na cidade de Montes Claros, foram localizadas três vias destinadas ao tráfego de ciclistas, sendo duas ciclovias, uma localizada no início na Av. Governador Magalhães Pinto, no bairro Alto São João e se estendendo até BR-251, no bairro Santo Expedito, e a outra ciclovia se encontra logo da Av. Mestra Fininha, iniciando no cruzamento com Av. Deputado Esteves Rodrigues, no bairro Melo e tendo como destino o cruzamento com a Av. Vicente Guimarães, no bairro Funcionários. Foi encontrada ainda uma ciclofaixa, localizada logo o cruzamento da Av. Deputado Plínio Ribeiro com a Av. Antônio Ferreira Oliveira, no bairro Vila Ipiranga, seguindo em direção ao norte, até encontro com a Av. Dulce Sarmento, no Bairro explanada.

A ciclovia encontrada apresentava condições razoáveis no que se refere à conservação do pavimento, sendo o trecho de pior conservação, o que se encontra na Av. Mestra Fininha. O que se notou foi a total falta de sinalização para indicar a presença da via destinada ao uso de bicicletas, o que acaba por desestimular o uso por parte dos habitantes da cidade, além de proporcionar infrações de trânsito com o observado na ciclofaixa da Av. Mestra Fininha que era frequentemente usada como estacionamento por parte dos motoristas.

Analisando as características das vias destinadas ao trânsito de bicicletas, nota-se que as mesmas foram pensadas apenas como fonte de lazer para os moradores locais, e não efetivamente como uma via destinada a dar mobilidade e acessibilidade ao modal cicloviário. A exceção seria a ciclovia que se estende da Av. Governador Magalhães Pinto, até a BR-251.

A cidade de Montes Claros é considerada como polo universitário, portanto, um bom planejamento cicloviário para a cidade seria levar em consideração atender às necessidades da comunidade estudantil, visto que a maior parte dos potenciais usuários de uma ciclovia planejada como modal de transporte em Montes Claros seria constituída por estudantes. Portanto, trajetos que liguem as faculdades e escolas da cidade à região central e grandes bairros da cidade, constituiria uma maior mobilidade, e segurança para os usuários de bicicletas, além de desafogar o sistema de transporte público da cidade, já que esse é muito utilizado pelos estudantes.

Avenidas como a Av. José Corrêa Machado, Av. Sidney Chaves, Av. João XXIII, Av. Osmane Barbosa, Av. Cula Mangabeira e a Rua Santa Maria, são locais estratégicos para implementação de ciclovias ou ciclofaixas destinadas ao uso por parte dos estudantes, pelo fato de possuírem pontos de ligação entre si ou com ciclovias já existentes e estarem passando próximas de locais destinados à educação. Além da implementação das ciclovias citadas, uma sinalização adequada, campanhas de incentivo ao uso das bicicletas e uma arborização nas proximidades das ciclovias deixariam assim o modal cicloviário mais atrativo e eficiente.

Considerações finais

Durante a realização deste trabalho foi constatada a necessidade de um estudo mais profundo sobre a demanda por transporte cicloviário na cidade de Montes Claros com a finalidade de determinar as necessidades dos ciclistas, bem como seus trajetos, para assim desenvolver um projeto de implementação de ciclofaixas e ciclovias com intuito de atender a essas demandas tornando esse meio de transporte considerado limpo, saudável, de fácil acessibilidade e grande mobilidade, em um meio de transporte alternativo eficiente e convidativo para a comunidade montesclarensense, melhorando assim a qualidade de vida e mobilidade dos usuários deste modal promissor.

Referências Bibliográficas

Realização:

SECRETARIA DE
DESENVOLVIMENTO
CIENTÍFICO, TECNOLÓGICO
E INOVAÇÃO SUPERIOR

Apoio:



[1] DA ROSA, J. C. **Ciclovias e Ciclofaixas: Critérios Para Localização e Implementação**. 2010, 81 p. (Curso de Graduação em Engenharia Civil) – UFRGS, Porto Alegre, RS.

[2] DE SOUZA, P. B. **Análise de fatores que influem no uso da bicicleta para fins de planejamento ciclovitário**. 2012, Tese (Doutorado em Ciência) – EESC/USP, São Carlos, SP.

[3] INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE. **The Significance of Non-Motorised Transport for Developing Countries: strategies for policy development**. Utrecht, NL, 2000. Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/non_motor_i-ce.pdf>. Acesso em: 27 set. 2017.

[4] DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTUTURA DE TRANSPORTE. **Manual de projeto geométrico de travessias urbanas**. Rio de Janeiro, 2010, 390 p.

[5] MARQUES FILHO, J. Brasil, Pedalar Muito Ainda é Preciso!!!. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Transporte Ciclovitário**. São Paulo, SP, 2007. P. 128-131.

[6] PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de Referência Para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicletas nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.