**A HUMANIDADE ATRAVÉS DOS MEIOS DE LOCOMOÇÃO**

ALESSANDRA DA COSTA FABRÍCIO

ENGENHARIA CIVIL

UNIVERSIDADE MAURÍCIO DE NASSAU – CAMPINA GRANDE (PB)

Segundo os princípios, diretrizes e os objetivos da politica nacional da mobilidade urbana, determinados pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade urbana e órgãos competentes, são adotadas medidas de segurança para priorizar os modos não motorizados, garantindo: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades socioeconômicas e ambientais; segurança no deslocamento de pessoas; eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana; entre outros fatores.

 Para a obtenção de uma infraestrutura desejável, através do Caderno Técnico para Projetos de mobilidade urbana, é possível observar que os projetos mais indicados são: calçadas, infraestrutura cicloviária e uma acessibilidade universal. As calçadas são necessárias para obter maior conforto de locomoção de pedestres; as ciclovias para ter o espaço de pessoas com bicicletas, sem que interfiram na passagem de pedestres ou até mesmo sem ter de correr perigo em pistas; e a acessibilidade universal abrange os demais tipos de pedestres, agregando meios seguros de passagens.

 Para maior obtenção de segurança, foram projetados espaços cicloviários para ciclistas, podendo ser ciclovias ou ciclofaixas. As bicicletas são meios de transportes não motorizados, e indicados para ajudar na saúde humana. No entanto, a falta destes espaços faz com que muitos ciclistas façam uso de pistas em conjunto com outros transportes de maior porte, pondo uma grande chance de ocorrerem acidentes. As ciclovias são espaços dentro da zona de pedestres, garantindo assim a segurança de ambos e, como requer maior sinalização, muitas vezes com barras, cones, entre outros, se torna uma opção com maior custo. Já as ciclofaixas são espaços dentro das pistas de rolamento, delimitadas por sinalização horizontal ou de piso, ou outras diversas opções, sendo assim a opção de menor custo.

 Além destes dois, também temos outros tipos de vias para transportes não motorizados. A ciclorrota é um caminho que pode ser sinalizado ou não, definindo uma rota para o ciclista, sendo assim um trajeto feito através de placas, pintura de solo, entre outros meios de sinalização. Também existe a ciclovia operacional, que é uma ciclovia temporária para isolar o espaço, utilizada em eventos, para dias de lazer em domingos, etc. Além destes, há também o espaço compartilhado com pedestres, que é a opção menos segura e mais comum, assim como a opção de menor custo.

 Também são necessários a implantação de estacionamentos, que ajudam a organizar o espaço público, promovem a circulação do ciclismo e demais, previnem a ação de roubos, e preservam as estruturas dos mesmos. Devem se localizar para favorecer o transporte intermodal, e como garantir a proximidade dos pontos de interesse.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

*Política Nacional de Mobilidade Urbana.* **Ministério das cidades,**2012*.* Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\_lei\_12587.pdf>. Acesso em: 25 de abril de 2021.

*Caderno Técnico para Projetos de mobilidade urbana,* 2016. **SeMob,** 2016. Disponível em: < https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-ativo---projetos-de-mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: 25 de abril de 2021.

RICCARDI, José Cláudio da Rosa. *Ciclovias e Ciclofaixas: critérios para localização e implantação.* **UFRS,** 2010. Disponível em: < https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/28577/000769157.pdf?sequence=1>. Acesso em: 25 de abril de 2021.

CRUZ, William. *Ciclovia, ciclofaixa, ciclorrota e espaço compartilhado.* **Vá de bike,** 2011. Disponível em: < https://vadebike.org/2011/05/ciclovia-ciclofaixa-ciclo-rota-e-espaco-compartilhado/>. Acesso em: 25 de abril de 2021.

PAOLI, Mariana, et all. *A bicicleta no campus da USP/SP: proposta de ciclorede e mobiliário urbano.* **USP.** Disponível em: < https://www.usp.br/nutau/CD/145.pdf>. Acesso em: 25 de abril de 2021.