

ESTUDO DE CASO UDIBIKE:

sistema de compartilhamento de bicicletas de *Uberlândia*.

Izabela de Deus Andrade⁽¹⁾; Mara Nogueira Porto⁽²⁾

⁽¹⁾ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo - Centro Universitário de Patos de Minas - UNIPAM.
izadedeusandrade@gmail.com

⁽²⁾ Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo - Centro Universitário de Patos de Minas – UNIPAM.
maraporto@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

Um dos questionamentos que surgiram durante o início do século XXI é a respeito de mobilidade urbana. Repensar o modelo de deslocamentos cotidianos imposto nos anos passados pode ser a solução de problemas atuais no trânsito. Para enfrentar esse desafio vivenciado por muitas cidades e países faz-se necessário um pensamento coletivo e menos individualista. O modelo adotado pelo mundo, onde o foco principal é o carro, acabou por deixar veículos de massa¹ e com menos emissão de gases poluentes sem incentivos financeiros e em condições precárias de circulação.

São realizadas anualmente conferências, congressos, fóruns mundiais a fim de traçar planos para formular um melhor planejamento urbano para o futuro das cidades, em busca de melhorias na qualidade de vida. O principal enfoque da maior parte desses encontros anuais é pensar a sustentabilidade ambiental, melhorias e alternativas para suprir o crescimento demasiado do volume de carros nas cidades, buscando reflexões sobre uma melhor adaptação do uso de transportes coletivos e outros meios de locomoção.

Esse trabalho busca analisar e trazer à tona o modal bicicleta. É fato que não se tem um resultado apenas com o uso da bicicleta, porém o processo de melhoria da mobilidade urbana passa por ela. Ao passo que são apresentadas como alternativa de transporte, já há países que implantaram políticas públicas para o uso da bicicleta, planejando ciclofaixas e ciclovias para deslocamento seguro e de fácil acesso.

¹ É considerado veículo público de massa os trens, metrô e barcos. O ônibus não entra nessa consideração. (ANDRADE, et. Al. 2016).

2. MATERIAL E MÉTODOS

O estudo de caso foi realizado em Uberlândia/MG onde foi criado o projeto UdiBike, no qual é uma parceria público-privada, entre a Prefeitura de Uberlândia, a empresa de telefonia Algar Telecom, o Instituto Algar, Tembici² e o bairro Granja Marileusa³. O projeto foi inaugurado em abril de 2016 e recebeu o nome de UdiBike, em um primeiro momento, foram distribuídas 40 bicicletas em quatro estações localizadas em pontos estratégicos da cidade: Centro de Tecelagem, cruzamento das avenidas Rondon Pacheco e João Naves de Ávila, Teatro Municipal e bairro Granja Marileusa (alto da avenida Floriano Peixoto).

Foi feito o contato com os propositores do projeto de compartilhamento e seus parceiros, para melhor compreensão, houve reuniões e entrevistas para esclarecimento de detalhes a mais sobre o compartilhamento de bicicletas. O estudo buscou compreender a metodologia de funcionamento do UdiBike e a relação dos usuários com o projeto.

Nos dias 10,11, 12 de julho e 26 e 27 foi feita a aplicação de questionários que se baseiam em saber qual faixa etária mais utiliza o transporte e para qual finalidade. Além disso o questionário possibilitou saber em qual escala foi a melhoria da mobilidade sentida pela população uberlandense que faz uso das bicicletas e quais os problemas encontrados.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O parceiro principal do projeto é a Tembici que é um fruto do Compartibike sobre a ótica de uma pesquisa volta para bicicletas. O foco da empresa são as bicicletas compartilhadas, sejam elas públicas ou privadas, para residências ou cooperativas, urbana ou elétricas. A empresa atua desde a concepção até a implantação do projeto, compondo assim toda estrutura do UdiBike, com fornecimento de bicicletas, bicicletários e placas de trânsito.

Para todos os sistemas implantados segue-se uma lógica de gerenciamento de utilização; atendimento ao usuário; geração de relatórios mensais; acompanhamento em tempo real de: usuários cadastrados, bicicletas e estações do sistema, empréstimos realizados; sistema logístico de reposição; manutenção de 20% de vagas livres por estação; mínimo de 25% de bicicletas disponíveis por estação; diminuição de estações vazias e lotadas.

² Tembici é a empresa responsável pela implantação e manutenção de bicicletas compartilhadas, com campo de atuação em todo território nacional.

³ A granja Marileusa é um bairro totalmente planejado na cidade de Uberlândia, com premissas sustentáveis tendo um dos bicicletários implantado no local.



O modelo utilizado pela Tembici enquadra bicicletas com quadro modelo urbano, câmbio shimano nexus, freio roller break shimano, proteção de rodas traseiras e cestinha de apoio para portar pequenos objetos. Hoje o sistema conta com cerca de 30 mil pessoas cadastradas e 15 mil ativas. Para atender os usuários as estações contam com um sistema automatizado composto por um totem central com tela de comando onde é feita a liberação da bicicleta e um encaixe de acoplamento da bicicleta. Para cadastramento é só acessar, de qualquer computador, o site do Udibike e preencher com os dados e cartão de crédito. O sistema funciona com a compra do passe diário – R\$3,00; para 7 dias - R\$10,00; para 31 dias – R\$20,00; ou para 365 dias – R\$50,00.

Após adquirir qualquer modalidade de passe, a utilização por 2 horas é gratuita. Apenas haverá pagamento adicional caso o período de utilização da bicicleta ultrapasse 2 (duas) horas contínuas. Para cada 1 (uma) hora adicional, o valor é de R\$ 10,00. Ao renovar um segundo passe com um primeiro passe ainda ativo, o novo começa a valer automaticamente no dia seguinte ao término do período do anterior. Ou seja, o período do novo passe adquirido será somado ao crédito total ainda vigente do passe anterior comprado pelo usuário. Ao fazer um intervalo de 10 minutos entre um empréstimo e outro, um novo período se inicia e as 2 (duas) horas começam a contar novamente. O passe começa a valer a partir do momento da compra. (TEMBICI, 2017).

O pedido de retirada é feito no totem e basta escolher qual bicicleta vai utilizar basta digitar o CPF e a senha cadastrados, escolher a bike e apertar o botão metálico para a retirada. Na devolução é necessário se certificar que a bicicleta foi colocada corretamente em um espaço que esteja livre, a luz verde irá acender assim que for feito o encaixe certo. As bicicletas podem ser retiradas e devolvidas em qualquer das 4 estações.

A aplicação dos questionários revelou que os usuários, a maioria das vezes casais e com filhos, são um público jovem que tem entre 14 e 40 anos e são bem equilibrados em relação à quantidade de pessoas do sexo masculino e feminino que fazem uso das bikes. A maioria faz uso nos finais de semana e 100% deles revelaram que as retiram para lazer.

A relação de usuário com o projeto mostrado na pesquisa em campo mostrou que existem usuários com dificuldades no cadastramento, alegando a necessidade de cartão de crédito, porém o método de retirada e devolução das bicicletas foi considerado simples e fácil, e o preço pago pelo serviço foi considerado por 62% acessível.

As estações se encontram em uma distância boa para a pedalada: Viaduto da João Naves com a Rondon (Shopping), Tecelagem (próximo ao Extra), Corpo de Bombeiros e entrada do



Granja Marileusa. Do primeiro ponto (Tecelagem) até o segundo (Estação Shopping) são 2,9km de distância, depois para o Corpo de Bombeiros mais 2,7 km e na sequência até à entrada da Granja Marileusa ,o maior trajeto, 3,4 km. Mas houve quem não achou adequada o distanciamento proposto pelo Udibike, além de considerarem a manutenção das bicicletas precária.

A maior parte dos usuários não trocaram outro meio de transporte pela bicicleta, por isso, pelo olhar desses, não houve melhorias no trânsito.

4. CONCLUSÕES

(i) pouco uso por parte da população nos dias em que foram aplicados, isso se deve ao fato de primeiramente ter sido no meio da semana, e por estar em manutenção no final de semana escolhido.

(ii) a utilização 100% para lazer é devido ao fato de muitos ciclistas já terem suas próprias bicicletas para uso diário;

(iii) é necessário melhorar as condições e manutenção das bicicletas;

(iiii) é preciso propor outro método de fidelização que não seja por meio de cartão de crédito, algo como um voucher;

(iiiii) a melhoria no trânsito é algo visto à longo prazo, e o sistema foi implantado a menos de dois anos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Victor. RODRIGUES, Juciano. MARINO, Felipe, LOBO, Zé. (Org.). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

TEMBICI (Ed.). **Udibike**. Disponível em: <<https://udibike.tembici.com.br/#compras>>. Acesso em: 20 ago. 2017.

CICLOCIDADE (2015a). **Pesquisa Perfil do ciclista – Relatório completo**. São Paulo. Brasil: Ciclocidade, 2015^a. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>. Acesso em 05/07/2017.