

Convi vência já

Muita gente não sabe, mas os ciclistas também devem respeitar as leis de trânsito. Já os condutores de veículos motorizados têm que compartilhar as vias com as bicicletas pacificamente. Essas são algumas maneiras de garantir um trânsito mais seguro, porém faltam campanhas e infraestrutura

Eldon Jung levou cinco anos até criar coragem para ir de bicicleta ao trabalho. “Blumenau é uma cidade comprida, e você tem que passar pelo Centro, uma região onde o movimento se afunila e as pessoas estão apressadas”, diz. No começo, ele circulava pela calçada, tinha retrovisor dos dois lados e pisca-pisca. “Hoje percebo que não há necessidade disso. O que é preciso é estar bem identificado e ter sinalizador luminoso à noite. Não vou dizer que não tenho medo, mas me cuido muito.”

Tudo começou quando ele decidiu dar apoio aos funcionários que chegavam à sua empresa de bicicleta, há doze anos. Hoje eles somam 10% do quadro. Enquanto isso, ele fundou uma ONG, a Associação Blumenauense Pró-Ciclovias (ABCiclovias), na cidade catarinense. Além de comprar o veículo para o uso de quem mais se interessasse, a firma instalou vestiários com chuveiros e fez um estacionamento apropriado. “Após um ano, a bicicleta passa a ser do funcionário”, afirma esse senhor, que está com os seus 68 anos e pedala todos os dias.

Garantir uma boa descarga de serotonina é apenas um dos benefícios proporcionados pela bicicleta. Uma “magrela” na rua corresponde a um carro a menos e contribui para melhorar o trânsito. E torna o ar mais respirável também. Além do mais, é uma alternativa de transporte largamente acessível, que permite que se chegue mais rápido ao destino do que caminhando e, muitas vezes, do que dirigindo um automóvel, caso haja congestionamento. Ocupa menos espaço público, seja transitando pelas vias, seja estacionada. Além de oferecer vantagens aos indivíduos, esse meio de transporte tem o potencial de promover

FOTOS STOCK.XCHING



grandes mudanças no funcionamento da sociedade. Para a Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o transporte cicloviário tem “importante papel a desempenhar na matriz da mobilidade urbana”.

SEGURANÇA

No entanto, é relevante ponderar a viabilidade de se incentivar que as pessoas se locomovam de bicicleta, quando não se pode garantir que elas chegarão ilesas ao seu destino. Segundo o Ministério da Saúde, em 2006 os acidentes de bicicleta ocasionaram quase 2,5 mil atendimentos de emergência; 10,9 mil internações; e 1,6 mil mortes.

Mas não há muito mais números sobre acidentes com bicicletas no Brasil. De qualquer forma, é notável a fragilidade dos ciclistas quando compartilham as vias com os veículos motorizados, pois são vistos como obstáculos pelos condutores de automóveis e ônibus. Na opinião do advogado e cicloativista de Salvador (BA) Valci Barreto, a maior barreira ao uso de bicicletas é a falta de educação dos motoristas, aliada à falta de “uma política permanente de conscientização”, inclusive nos cursos de direção.

A REVISTA DO IDEC tentou contato com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), sem sucesso, e com o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP), cuja assessoria de imprensa se limi-

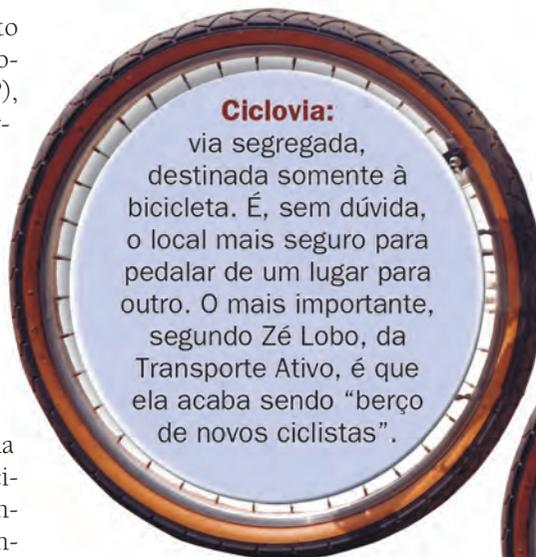
Acidentes de bicicleta em 2006

Quase **2,5 mil** atendimentos de emergência

10,9 mil internações

1,6 mil mortes

Ministério da Saúde



Ciclovia:

via segregada, destinada somente à bicicleta. É, sem dúvida, o local mais seguro para pedalar de um lugar para outro. O mais importante, segundo Zé Lobo, da Transporte Ativo, é que ela acaba sendo “berço de novos ciclistas”.

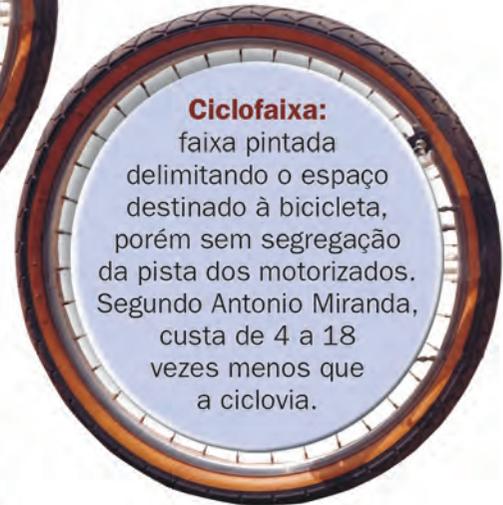


Faixa compartilhada:

o próprio nome já diz. Nela, o limite de velocidade é mais baixo e há sinalização indicando que naquela via há ciclistas.



A infraestrutura ciclística



Ciclofaixa:

faixa pintada delimitando o espaço destinado à bicicleta, porém sem segregação da pista dos motorizados. Segundo Antonio Miranda, custa de 4 a 18 vezes menos que a ciclovia.

tou a dizer o seguinte: “o Detran é apenas responsável pela aplicação das provas teórica e prática para a obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH). As aulas são feitas pelas autoescolas”. E as autoescolas acaso são entidades supremas e independentes?

Para o Ministério das Cidades, a falta de segurança é certamente o maior empecilho ao uso da bicicleta como meio de transporte. A pasta publicou em 2007 seu “Plano de mobilidade por bicicleta nas cidades”, para incentivar o transporte cicloviário, visando a “redução do custo da mobilidade e da degradação do meio ambiente”.

O uso de alguns itens de segurança na bicicleta, como buzina e refletores para trajetos noturnos, é obrigatório,

de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/97). Mas, segundo Giancarlo Bacchieri, educador físico doutorando em epidemiologia pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel), eles não bastam. Assim como não basta um ciclista educado para o trânsito. “É necessária uma série de medidas”, desde ciclovias e ciclofaixas à redução da velocidade dos veículos motorizados e educação de motoristas para a presença de ciclistas nas vias. Há quatro anos, Giancarlo pesquisa sobre prevenção de acidentes com usuários de bicicleta como meio para chegar ao trabalho.

USUÁRIOS CRESCENTES

Apesar da falta de investimentos em infraestrutura, de a lei não ser cumprida e não haver respeito aos ciclistas, o uso da bicicleta cresce no Brasil. Segundo Antonio Miranda – arquiteto especializado em engenharia de trânsito, consultor de projetos cicloviários e presidente da União dos Ciclistas Brasileiros (UCB) –, das esti-

MEIO AMBIENTE

madras 75 milhões de “magrelas” brasileiras, cerca de 25% circulam diariamente. “Ou seja, existem quase 20 milhões de ciclistas no país”, diz ele.

Segundo o Ministério das Cidades, “a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos do país (cidades com menos de 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras”.

Já na Região Metropolitana de São Paulo (SP), segundo uma pesquisa decenal realizada pelo Metrô, atualmente esse tipo de transporte é utilizado por 2,4% das pessoas que se locomovem pela cidade diariamente, o que corresponde a 304 mil cidadãos. Em 1997, o percentual era de 1,5% (162 mil pessoas). O mais importante talvez seja notar que o crescimento, nesses dez anos, foi de quase 90%. A maioria das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de chegar ao trabalho está na faixa de renda abaixo de R\$ 760 mensais, e



elas circulam nos bairros periféricos.

Em outras cidades, de acordo com dados da Agência Nacional de Transporte Público (ANTP), o percentual das viagens cotidianas feitas em bicicleta é de 3,24% no Rio de Janeiro (RJ) e 0,6% em Porto Alegre (RS). Uma das razões para seu maior uso na capital fluminense certamente é a malha de ciclovias e ciclofaixas mais extensa, que garante uma circulação

mais segura aos ciclistas e motiva mais gente a tirar a bicicleta de casa. O Rio tem atualmente cerca de 150 quilômetros de ciclovias e deve chegar a 300 quilômetros se o planejado sair do papel.

Depois do Rio, o município com mais ciclovias no país é Curitiba (PR), com 119 quilômetros. Seguido de Praia Grande (litoral sul de São Paulo), com 70 quilômetros. Mas a capital que possui o maior número de ciclistas é Teresina (PI). Lá, dos quase 800 mil habitantes, as viagens diárias com bicicleta chegam a 11,5% do total. Em Vitória, segundo a prefeitura, quase 6% da população faz seu trajeto diário de bicicleta.

Antonio Miranda acredita que no país todo existam 4 mil quilômetros de infraestrutura cicloviária. “Isso não é nada”, afirma. “No ano passado, a Alemanha estava construindo 4 mil quilômetros só junto a suas rodovias.” Na Holanda, existem mais de 16 mil quilômetros de infraestrutura cicloviária somente nas estradas. Nas



Dicas

Para quem quer começar a sair pedalando por aí, vale a recomendações dos ciclistas mais experientes:

- O primeiro cuidado recomendado por João Guilherme Lacerda, da Transporte Ativo, é: não pense como um condutor de automóvel. “Tente fazer um caminho mais tranquilo, com trânsito mais leve e sem ônibus”, diz. “Não pegue uma pista expressa no primeiro dia!”

- O educador físico Giancarlo Bacchieri também afirma que o ciclista, para respirar um ar mais saudável, deve procurar horários e caminhos com menos fluxo de veículos.

- Atenção nos cruzamentos. De dez colisões com ciclistas, oito ou nove ocorrem nesses pontos, segundo o Ministério das Cidades. Cuidado também com o abrir de portas dos automóveis e com as suas próprias ultrapassagens.

- Outra dica de João Guilherme é que o iniciante vá a lugares próximos de casa, como a padaria. “Comece aos poucos.”

- Nas ruas, transite no mesmo sentido que os

carros. Nas calçadas, muito cuidado com os pedestres. O Código de Trânsito não permite, aliás, que o ciclista trafegue pelos passeios. Porém, se o poder público não fornece a estrutura devida, fica difícil exigir que a regra seja cumprida. Essa, ao menos, é a opinião de alguns cicloativistas.

- Conheça a lei. O Código de Trânsito não só reconhece a existência da bicicleta como meio de transporte, como também determina que os ciclistas respeitem as regras do trânsito (veja à pág. 27).

- É “básico” equipar a bicicleta com todos os itens de segurança exigidos pelo CTB, na opinião de Eldon Jung, da ABCiclovias.

- O capacete não é obrigatório. Estudos indicam que eles previnem poucos tipos de acidentes. Mas é uma opção pessoal, segundo João Guilherme.

idades, são mais 18 mil quilômetros.

Um bom exemplo de que investindo em estrutura o uso aumenta é a capital da Colômbia, Bogotá. A cidade tem 330 quilômetros de ciclovias e 6,5% das viagens são feitos com bicicleta. Como em várias cidades europeias – entre elas Oslo (Noruega), Paris (França) e Barcelona (Espanha) –, lá também têm sido criados pontos de aluguel de bicicletas públicas. Como no Rio e em São Paulo, onde o cidadão recebe, junto com a bicicleta, um capacete e um cadeado. E devolve tudo em qualquer bicicletário da rede. Nos dois casos é preciso se cadastrar previamente.

Em São Paulo, os 30 primeiros minutos são gratuitos, e a partir de então se cobra R\$ 2 a cada hora. Uma diária custa R\$ 50. A adesão ao projeto, que foi aberto a toda a população em outubro do ano passado, tem crescido: 3 mil usuários em fevereiro e 4 mil em março. Do início de sua implantação até o último dia 16 de junho, foram alugadas (ou

Cresce o uso da bicicleta

De **75 milhões** de bicicletas brasileiras, cerca de **25%** circulam diariamente. Ou seja, são quase **20 milhões** de ciclistas no país.

emprestadas) quase 20 mil bicicletas. O metrô, em cujas estações se localizam 15 dos 22 bicicletários da cidade, também permitiu o transporte de bicicletas por seus trens em determinados horários, o que facilita bastante a vida dos ciclistas. Os outros sete pontos de aluguel de bicicletas estão em estacionamentos da empresa Estapar, uma das patrocinadoras. Vale ressaltar que, para estacionar sua própria bike nesses locais, o ciclista não paga nada.

No Rio de Janeiro, onde o sistema foi implantado no fim do ano passa-

do, há cerca de cem bicicletas de uso público, em oito estações de aluguel. Desde janeiro, mais de 3 mil usuários utilizaram o transporte. Após o pagamento de uma taxa – que varia de R\$ 10 para o passe diário, a R\$ 300, para o anual –, a primeira meia hora também é gratuita. Ultrapassado esse período, os 30 minutos seguintes custam R\$ 3.

Embora ainda faltem mais campanhas de divulgação, estes são projetos que podem contribuir para que a bicicleta ocupe mais espaço nos centros urbanos do Brasil e do mundo. No entanto, como tudo o mais, a “magrela” também tem seus críticos. Algumas pessoas afirmam que ela não pode resolver os problemas de transporte das cidades. E têm razão – a bicicleta, sozinha, não resolve muita coisa mesmo. O importante é que integre um conjunto de medidas visando a melhoria da circulação das pessoas. Segundo Eldon Jung, a realização de campanhas informativas ou educativas é tão importante quanto a infraestrutura. O mesmo diz Antonio Miranda, para quem o investimento em ambas deve caminhar junto.

Então, o que estamos esperando? ■

le a pena conhecer as

- Relevo acidentado não é desculpa para não subir na “magrela”. É o que pensa Eldon Jung. “Em Blumenau, a maior parte das vias contorna os morros. E numa subida, o ciclista desce da bicicleta. Ele sabe que a descida será gratificante.”
- O calor também não deve servir de obstáculo. “Se você andar numa marcha leve, não vai transpirar”, afirma. A brisa contribui para isso.
- Informe os lugares públicos que você frequenta sobre a necessidade (prevista em lei nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo) de possuírem bicicletários.
- Saia de bicicleta com seus filhos. Assim eles virarão adeptos facilmente.
- Por fim, exija respeito dos condutores dos demais veículos. E muita atenção!



Saiba (muito) mais:



- Associação Transporte Ativo: (www.ta.org.br)
- De Bicicleta para o Trabalho – documento cujo intuito é orientar quem quiser adotar a “magrela” no dia-a-dia e também os empresários que desejarem oferecer infraestrutura adequada aos funcionários ciclistas: (www.ta.org.br/Educativos/DOCS/De_bicicleta_para_o_trabalho.pdf)
- Instituto Parada Vital, organização que assessora o empréstimo ou aluguel de bicicletas públicas em São Paulo: (11) 3661-0332, (<http://paradavital.org.br/>) ou (paradavital@paradavital.org.br)
- “Plano de mobilidade por bicicleta nas cidades”: (www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Bicicleta%20Brasil.pdf)
- Sistema Samba (nome dado ao programa de aluguel de bicicletas no Rio de Janeiro): (21) 4062-0096 ou (www.mobilidade.com.br)