

Alternativa saudável para complementar o percurso

A BICICLETA SE apresenta como alternativa não poluente e ainda traz o benefício à saúde decorrente da prática de atividade física. Porém, só é viável como transporte para percursos curtos ou médios, de até 10 quilômetros, e a topografia (subidas íngremes) e o clima (chuva, frio ou calor intensos) podem ser obstáculos. O ideal é que ela seja usada de forma complementar, integrada a ônibus e metrô, por exemplo. Vários metrô do país, como em São Paulo e no Distrito Federal, já aceitam o transporte de bicicletas, segundo regras específicas.

Essas iniciativas, no entanto, não permitem afirmar que a bicicleta tem vez na grande maioria das cidades brasileiras, onde não há sistemas de transporte público eficientes nem integrados e onde os perigos para ciclistas, que têm que dividir as ruas ocupadas com os veículos motorizados, inibem a massificação de seu uso. Para Eduardo Suplicy (PT-SP), entusiasta do transporte por bicicleta, as prefeituras, com o apoio das outras esferas de governo e do próprio Legislativo, devem incentivar o uso da bicicleta nas cidades e até no meio rural. O senador cita como bom exemplo grandes cidades na Europa e nos Estados Unidos que adotaram sistemas de empréstimo de bicicletas públicas.

— O governo municipal e

a iniciativa privada fizeram com que as bicicletas estivessem ao dispor da população em locais-chave. O cidadão pode, a preços módicos, usar a bicicleta pelo tempo necessário — explica.

O Rio de Janeiro tem sistema semelhante desde 2008, com interrupção entre julho e outubro de 2011. São Paulo deve adotar este ano.

Adaptação urbana

Suplicy também ressalta a necessidade de espaços para ciclovias e estacionamentos de bicicletas. Para isso, as prefeituras podem contar agora com o apoio da Lei 12.587, sancionada em janeiro, que estabelece diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Os modos de transporte não motorizados ganham prioridade sobre os motorizados, e o transporte público ganha prioridade sobre o transporte individual motorizado. Além disso, a PNMU estimula a redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens. Com força de lei, essas diretrizes dão segurança jurídica para que os municípios tomem medidas para priorizar o transporte em meios não motorizados e coletivos. Por outro lado, a lei permite que sejam contestados judicialmente ações e investimentos das prefeituras que contrariem esses princípios.

Ágeis e ecológicas, bicicletas buscam espaço nas cidades

André Falcão

O uso da bicicleta como alternativa viável de transporte, principalmente nas grandes cidades, tem sido pensado a partir de dois principais pontos de vista. O primeiro é da redução da poluição ambiental provocada pela emissão de gases dos motores, principalmente

os movidos a derivados de petróleo. O segundo é da mobilidade, ou seja, a capacidade de se deslocar em um tempo razoável em meio a engarrafamentos cada vez maiores, resultantes da prioridade ao transporte individual em detrimento de alternativas de transporte de massa.

Apesar da previsão no Código de Trânsito, a falta de uma estrutura viária própria e o não reconhecimento da bicicleta como veículo pelos motoristas tem gerado conflitos que demandam ações de fiscalização e educação nem sempre executadas pelas autoridades de trânsito.



Em Sorocaba (SP), a prefeitura colocou o plano cicloviário entre as prioridades e criou a segunda maior rede de ciclovias do país, atrás somente do Rio de Janeiro

De Nova York a Mauá, do Rio a São Paulo, elas avançam

Diversos países da Europa adotaram a bicicleta como alternativa para o tráfego nas cidades, motivados também pela questão ambiental e de promoção da saúde.

Uma experiência que tem se repetido pelo mundo são os sistemas de aluguel de bicicletas públicas, pelas quais se paga um preço baixo para percursos rápidos. Sistema como esse funciona no Rio de Janeiro com 600 bicicletas e outro será implantado, em breve, em São Paulo, com 3 mil.

Nova York também dá o exemplo. Em 2006, após fracassar com o pedágio urbano, a prefeitura iniciou um plano ousado. Em 2009, foram inaugurados 320

quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, duplicando o número de ciclistas de 2006. Foram construídos 20 bicicletários públicos e 3 mil paraciclos. Um sistema de aluguel com 10 mil bicicletas e 600 estações deverá entrar em operação este ano.

Em Mauá, Região Metropolitana de São Paulo, há um bicicletário com 2 mil vagas junto à estação de trem. Ele é gerido pela Ascobike — Associação dos Condutores de Bicicletas de Mauá, ONG criada por um funcionário da companhia de trens. Além de estacionamento 24 horas, o bicicletário tem calibragem de pneus, oficina e até caixa de engraxate para os ciclistas limparem os sapatos.



Bicicletário em Mauá oferece estacionamento 24 horas e calibragem de pneus

Congresso tenta estímulos em leis e nos seus prédios

No Senado, a discussão sobre o uso da bicicleta nas cidades está inserida em um contexto mais amplo de transporte e infraestrutura, como o que antecedeu a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no fim de 2011.

De Inácio Arruda (PCdoB-CE), o PLS 166/09 prevê a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e a redução a zero das alíquotas de contribuição do PIS-Pasep e da Cofins. A isenção de impostos também é tema do PLS 412/09, de João Vicente Claudino (PTB-PJ), para bicicletas adquiridas por agentes comunitários de saúde. Há ainda o PLC 74/08, do deputado Inocêncio Oliveira (PR-PE), que

suprime do Código de Trânsito Brasileiro a campanha e o espelho retrovisor como equipamentos obrigatórios para bicicletas.

O Senado e a Câmara também buscam oferecer condições para que servidores tenham na bicicleta uma alternativa de transporte. Em diversos locais do Congresso, foram instalados paraciclos, locais onde podem ser estacionadas bicicletas. No Senado, há vestiário e chuveiro na Unidade de Apoio 7, próxima ao terminal das vans de transporte interno. Na Câmara, também estão sendo implantados vestiários com armários próximos aos paraciclos e 54 servidores já se inscreveram para utilizar o serviço.

Normas de convivência no trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro dispõe sobre as regras para circulação de veículos motorizados e não motorizados

- Para ter os mesmos direitos que um pedestre ao atravessar a faixa, desça da bicicleta e a empurre até o outro lado da pista**
- O ciclista deve seguir no sentido do fluxo dos carros. A regra é seguir sempre por ciclovias. Caso não haja, siga no acostamento, em cima da linha de bordo da pista, à direita**
- É proibido circular de bicicleta pelas calçadas, que são reservadas apenas a pedestres, salvo com indicação do Detran**
- A bicicleta é um veículo de propulsão humana, segundo o Detran. Isso significa que, diante de uma faixa de pedestre ou de um semáforo em cruzamentos, o ciclista deve parar também**
- O motorista deve dar a preferência aos ciclistas antes de fazer curvas à direita ou à esquerda**
- O motorista deve ultrapassar o ciclista a uma distância mínima de 1,5m, mesmo que precise diminuir a velocidade para invadir a pista ao lado e ultrapassar com segurança**

O perigo nas ruas

TOTAL DE ÓBITOS POR ACIDENTE DE TRANSPORTE TERRESTRE		MOTOCICLETAS		PEDESTRES	
2007	37.407	8.078	9.657		
2008	38.273	8.898	9.474		
2009	37.594	9.268	8.799		

AUTOMÓVEIS	CICLISTAS	TRANSPORTE PESADO	CAMINHONETES	OCUPANTE DE ÔNIBUS	TRICICLO	OUTROS
2007	7.982	1.649	767	291	183	8.760
2008	8.120	1.615	718	267	179	8.961
2009	8.133	1.573	753	305	177	8.548

Fonte: Ministério da Saúde

A disputa por um lugar no trânsito urbano

Na falta de espaços próprios para a circulação, o ciclista é obrigado a disputar espaço nas ruas com ônibus, caminhões, carros e motos. Somando a isso o fato de que a bicicleta não é vista como transporte pela maioria dos motoristas, chega-se a um resultado de conflito em que o lado mais frágil, o ciclista, tende a sair perdendo sempre.

Casos de acidentes fatais envolvendo ciclistas ou de conflitos explícitos estão sempre nos noticiários. Um deles, que teve repercussão internacional e também no Senado, foi o de um motorista de Porto Alegre que jogou o carro sobre dezenas de ciclistas que participavam de um evento em defesa do uso da bicicleta, em fevereiro de 2011. Segundo dados do Ministério da Saúde (veja gráfico), as mortes de ciclistas

no trânsito são um problema de escala menor que a morte de pedestres e motociclistas. Ainda assim, nos últimos três anos foram registrados cerca de quatro mortes de ciclistas por dia no país.

Conscientização

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em vigor há 15 anos, já prevê normas claras de convivência entre ciclistas e motoristas (veja infográfico). Ana Júlia Pinheiro, diretora da ONG Rodas da Paz, de Brasília, ressalta que o CTB reconhece a bicicleta como veículo, mas que “isso até hoje não repercutiu na oferta de estrutura que permita a circulação segura dos ciclistas”. Ela explica que uma das frentes de atuação da Rodas da Paz é a conscientização de motoristas para o convívio seguro com ciclistas.

São realizadas, por exemplo, ações com empresas de ônibus de Brasília em que os motoristas são convidados a pedalar e experimentar a diferença de poder entre o ônibus que dirige e a bicicleta.

A conscientização dos motoristas é um fator importante para diminuir acidentes. Ana Júlia aponta, no entanto, que há nas autoridades de trânsito uma tendência a culpar as vítimas ciclistas. Para ela, as campanhas educativas centradas nos motoristas e pedestres, por exemplo, demonstram a pouca importância atribuída aos ciclistas. Na avaliação dela, a questão da segurança vai além da estrutura viária: “Nos países em que o uso da bicicleta é difundido, a vida humana tem um valor maior e as relações humanas são mais equilibradas”, afirma.

Saiba mais

Rodas da Paz
<http://www.rodasdapaz.org.br>

Escola de Bicicleta
<http://www.escoladebicicleta.com.br>

Bicicletada
<http://bicicletada.org>

Bike Rio — aluguel de bicicletas no Rio de Janeiro
<http://www.mobilidade.com.br/bikerio.asp>

Veja as edições anteriores do Especial Cidadania em www.senado.gov.br/jornal