

Bicicletas pegam embalo

POR MARCOS MACHADO



ILUSTRACÃO: NAZARENO AFFONSO



Com uma imagem associada nas últimas décadas ao lazer e ao esporte, ou ainda, como um bom presente para as crianças, a bicicleta volta a ser bastante utilizada no País como meio de transporte, o que só ocorreu anteriormente no pós-guerra. São 60 milhões de “magrelas” circulando pelo Brasil, das quais 53% são modelos orientados para o transporte, segundo dados da indústria.

O apelo por uma vida saudável e pela democratização do uso do espaço público é motivo para que muitas pessoas adquiram uma bicicleta. Mas um outro fator, o alto custo das tarifas de transporte, tem criado uma nova legião de ciclistas nos centros urbanos.

“O trabalhador percebe que o gasto mensal de transporte equivale ao preço de uma bicicleta de razoável qualidade”, explica Sérgio Bianco, coordenador do Grupo de Trabalho sobre Bicletas (GT Bicletas) da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP).

Malha cresce. A malha cicloviária do País mais que dobrou desde 1999, quando o Brasil dispunha de 440 quilômetros de ciclovias. Recente levantamento da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (Semob), do Ministério das Cidades, mostra que já são 1.650 quilômetros construídos.

O destaque fica para o Rio de Janeiro, que com 140 km de ciclovias, tem um órgão exclusivo para cuidar da questão (veja o box). Em São

FOTO: DIVULGAÇÃO





ILUSTRAÇÃO: NEGÓ

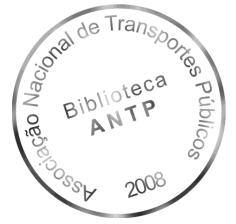
Paulo, Praia Grande implantou 60 km de rede, Rio Claro investiu na instalação de paraciclos e Piracicaba está detalhando um projeto de custos de infraestrutura. Em Santa Catarina, Blumenau tem a meta de construir 80 km de ciclovias em cinco anos e Florianópolis desenvolve programas para integrar a bicicleta aos novos terminais de transporte coletivo.

“A construção de rotas cicláveis é determinante para dar prestígio ao ciclista, oferecendo principalmente segurança viária”, defende Sérgio Bianco. Elas permitem à bicicleta operar em sua faixa de eficiência e, à medida que isso acontece, ela vai aparecer cada vez mais na divisão modal.

Por rotas cicláveis, não se entenda apenas a ciclovia. Ciclofaixas, calçadas compartilhadas e

PROJETO PIONEIRO GANHA LIVRO

A ciclovia do Rio de Janeiro tem 140 quilômetros, o que a torna a segunda maior da América Latina (a primeira fica em Bogotá, na Colômbia, com cerca de 300 km). As primeiras ciclovias da cidade foram construídas em 1991, no projeto Rio, orla de reurbanização da faixa marítima, e em 1993, passaram a ser as únicas do Brasil com lugar no organograma da Prefeitura. As ciclovias cariocas são também as mais utilizadas do País: 645.520 usuários em 2004, muito mais do que os 169.459 de 1994. Os detalhes estão no livro *Ciclovias Cariocas*, que o Instituto Pereira Passos, ligado à Prefeitura do Rio, lançou no dia 27 de outubro de 2005, em edição bilíngüe. O livro também é um Manual para o Ciclista, com fotos, mapas, registro da sinalização, regras de segurança e endereços reais e virtuais de oficinas, lojas e entidades ligadas ao ciclismo.



FOTOS: CESAR DUARTE

R\$ 62 MILHÕES PARA INTEGRAR A BICICLETA

Em 2004, foi lançado o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, do Ministério das Cidades, com R\$62 milhões. Um ano depois, há dois mil pedidos de financiamento, dos quais 40% são para projetos cicloviários, informa Augusto Valiengo Valieri, gerente de Integração de Políticas de Mobilidade.

Como o Plano Plurianual tem que ser votado a cada ano e nem todos os projetos se encaixavam nos requisitos do programa, somente R\$5 milhões foram efetivamente empregados em 27 projetos. “Ainda assim, o resultado é muito animador, pois obriga o Congresso Nacional a votar mais verbas para a modalidade”, comemora.

A atualização de um manual e de uma pesquisa elaborados em 1999 sobre o uso da bicicleta no Brasil foi assunto da sexta reunião plenária que o programa Bicicleta Brasil realizou em 7 de novembro de 2005. O manual será relançado em 2006 com os dados dessa pesquisa e enfoque na integração dos projetos cicloviários a outros meios de transportes, como ônibus, trens e metrô.

A Semob também pretende elaborar um guia para ensinar os gestores de transporte a incluir a bicicleta nos planos diretores municipais e anunciou a realização de cursos regionais de capacitação, para orientar os gestores municipais

a encaminhar pedidos de recursos. O encontro também discutiu o anteprojeto da lei de mobilidade, legislação que o Ministério prepara para complementar o Estatuto das Cidades.

Indústria azeita a máquina. O Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), que inclui as fabricantes de peças e componentes de bicicletas, e o Inmetro, órgão federal responsável pela fiscalização da qualidade de bens manufaturados, preparam a especificação de qualidade para bicicletas.

“O processo está em fase final”, conta Edson Suster, gerente Técnico e Econômico e do Departamento de Duas Rodas do Simefre, acrescentando: “O Inmetro já está em contato com os laboratórios de metrologia para que eles se preparem para testar todos os produtos com base nas normas já definidas pela ABNT. É difícil prever, mas as especificações devem entrar em vigor até o fim do primeiro semestre de 2006”.

Embora sempre tenha oferecido bons produtos, conta Suster, a indústria nacional passou a se preocupar com a questão depois que alguns acidentes graves ocorreram com bicicletas importadas de baixa qualidade. Entre os mais graves, ele lembra um que o garfo da bicicleta se quebrou e penetrou no tórax da ciclista, que faleceu.

A participação das bicicletas importadas é pequena para preocupar a centenária indústria nacional, apenas 0,3% do mercado. Para 2005, a indústria já prevê a produção de 5,2 milhões de unidades, ainda longe do recorde de 6,2 milhões de unidades produzidas em 1995. A especificação dá à indústria nacional condições de competir pela preferência de novos ciclistas.



Levorin

O pneu original das melhores marcas



FOTO: TONI ESCALANTE

“As duas condições, mais um forte trabalho de educação junto a ciclistas, motoristas e pedestres são necessários para definir o papel da bicicleta como instrumento de mobilidade urbana e inclusão social.”



outras modalidades de espaços destinados à circulação de bicicletas se encaixam na descrição. Elas ajudam a definir o lugar da bicicleta no sistema viário e, se integradas, no sistema de transportes de uma cidade. “As duas condições, mais um forte trabalho de educação junto a ciclistas, motoristas e pedestres são necessários para definir o papel da bicicleta como instrumento de mobilidade urbana e inclusão social”, explica Sérgio.

Estímulo e reconhecimento. A ANTP e a Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores e Importadores de Peças e Acessórios (Abradibi) instituíram o Prêmio ANTP-Abradibi de Boas Práticas Urbanas e de Estímulo ao Uso da Bicicleta.

Em 2005, os vencedores foram: Prefeitura de Aracaju (SE), na categoria Melhor Política de Urbanismo, pela implantação de sistema cicloviário; a Ciclovía de Pomerode (SC), como Melhor Ciclovía; a ONG Transporte Ativo, do Rio de Janeiro (RJ), na categoria Melhor Divulgação da Bicicleta, e a Tecnodata, do Paraná, pelo trabalho *O Ciclista*, vencedor da categoria Melhor Programa de Educação. ■

LINKS RELACIONADOS:

ANTP: www.antp.org.br

Ministério das Cidades: www.cidades.gov.br

Instituto Pereira Passos: www.rio.rj.gov.br/ipp/

Simefre: www.simefre.org.br/

Abraciclo: www.abraciclo.com.br/

Inmetro: www.inmetro.gov.br/

ABNT: www.abnt.org.br/

Transporte Ativo: www.ta.org.br/

Pref. de Aracaju: www.aracaju.se.gov.br/

Pref. de Pomerode: <http://www.pomerode.sc.gov.br/>

Tecnodata: <http://www.tecnodatacfc.com.br/>

Tecnodata: <http://www.tecnodatacfc.com.br/>

