

O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social

Mais importante que uma ciclovia para a bicicleta é um caminho para o ciclista, pois esse é o caminho da cidadania.

O cenário

Esse ensaio se coloca dentro de uma realidade tanto econômica, quanta política como social e cultural. Estamos assistindo a grandes mudanças em nossa sociedade desde a questão do emprego onde a integração vertical é cada vez mais substituída pela terceirização e parcerias reduzindo o emprego formal, passando pela concentração econômica principalmente pelo sistema financeiro, pela globalização e por mudança de percepções dadas principalmente por novos paradigmas culturais e pelo excepcional avanço das comunicações, sem contar no grande processo de urbanização que o mundo vive, notadamente os países em desenvolvimento, colocando demandas sociais e problemas ambientais muito além da capacidade dos estados em resolvê-las de forma isolada. Toda a reflexão aqui contém parte dessa percepção.

No campo dos transportes públicos o que se vê hoje na maioria das cidades grandes e médias do Brasil é um momento de transição em que se nota uma desregulamentação dos sistemas existentes onde modais como o ônibus perde cerca de 25% da demanda entre 1994 e 2001 e pior, sua produtividade (medida entre passageiros transportados e distância rodada) caiu no mesmo período de 2,2 para 1,5, sem falar que pesquisa da NTU mostrou que o transporte clandestino está

presente em 63% das cidades brasileiras acima de 300.000 habitantes, o que mostra a gravidade da questão.

Dentro desse marco referencial que se pretende colocar a questão da bicicleta, levando em conta os caminhos que são postos pelos profissionais da área dentro e fora da ANTP como os mais prováveis para enfrentar os grandes desafios inerentes ao transportes e ao transito das nossas cidades, que na verdade se apresentam como os pressupostos, para que se formule políticas publicas especificas e exitosas, pressupostos como:

- Uma política tecnológica voltada para o aperfeiçoamento dos serviços e da gestão
- Uma gestão de recursos que distribua o ônus da mobilidade e garanta e sustentabilidade dos seus agentes a um custo tolerável para os usuários.
- A percepção de setores da sociedade que começam a clamar por uma nova cultura da mobilidade que de prioridade a formas de circulação coletivas, a pé e de bicicletas integrando em rede os diversos modos de transportes e garantindo a acessibilidade segura e confortável a todos os pontos das cidades.
- A cidade como ambiente de uso coletivo cujo acesso por meio de transporte deve ser dividido democraticamente entre os diversos meios priorizando no sistema viário respectivamente as pessoas com restrição a mobilidade, o pedestre, o ciclista, os meios de transportes coletivos e finalmente o transporte individual motorizado.

Dentro desse marco referencial cabe aos planejadores responder três questões em relação à bicicleta:

Qual o lugar da bicicleta no sistema viário?

Qual o papel da bicicleta nos sistemas de transportes?

Qual a imagem da bicicleta para melhorar a qualidade de vida?

A bicicleta seus primórdios no planejamento

A bicicleta surgiu no Brasil no fim do século XIX. A partir da década de 70, em função da crise do petróleo e de mudanças no padrão de comportamento das pessoas, que começaram a se interessar mais pelo cuidado com o corpo, é que surgiram as primeiras iniciativas com apoio de governos, no sentido de assumir a bicicleta como um modo de transportes a ser considerado. Em 1975 a Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo lançou a Operação Bicicleta que constava de um concurso de idéias sobre o tema e culminou com estudos para os municípios de Araçatuba e Indaiatuba. Em 1976 o GEIPOT publicou o manual *Planejamento Ciclovitário – Uma Política para as Bicycletas* que passou a ser o grande texto sobre o tema no Brasil, e gerando estudos específicos sobre interseções, trechos lineares, estacionamentos e processos de planejamento.

Sempre que se fala de facilidades para circulação de bicicletas no Brasil o grande paradigma é Curitiba que desde a década de setenta agraves do IPPUC desenvolve procedimentos sistemáticos sobre a questão.

Hoje se pode afirmar que a importância da bicicleta cresceu ao olhar dos planejadores urbanos e de transportes, mas esta muito aquém das suas possibilidades. Analisando o trabalho publicado pelo GEIPOT em 2001 *Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico Nacional* vemos que ainda esta longe o dia em que poderemos comemorar o milésimo quilômetro de ciclovía implantado no Brasil, apesar de esforços como os da Cidade do Rio de Janeiro que independente de ser uma grande cidade, implantou um processo que já está dotando a cidade com um sistema ciclovitário de mais de 100 quilômetros, e ha dezenas de cidades com implantações nessa direção.

A bicicleta e o cenário atual

A divisão modal de viagens realizadas em áreas urbanas e metropolitanas de acordo com levantamentos realizados pela ANTP em 2.000 apresenta as seguintes características. Das 204.000.000 de viagens/dias realizadas 15.000.000 são de bicicletas.

A bicicleta é responsável por 7,4% dos deslocamentos pendulares nas áreas urbanas, se pensarmos que a frota nacional de bicicletas é da ordem de 50.000.000 de veículos e que a produção nacional é da ordem de 5.000.000 de veículos / ano, constata-se que o uso da bicicleta é muito aquém da sua capacidade.

Existe uma série de fatores que explicam essa subutilização da bicicleta. Pesquisas realizadas na cidade de São José dos Campos mostram que os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transportes foram primeiro insegurança quanto a atropelamento, segundo medo de assalto, terceiro falta de estacionamentos e finalmente falta de ciclovias:

O que fazer para reverter esse quadro?

Em primeiro lugar definir uma metodologia. Hoje o se sabe que um sistema cicloviário é a articulação de seus componentes, que podem ser definidos como:

Formas de circulação – ciclovias, ciclofaixas, circulação partilhada e ciclo-redes.

Formas de estacionamentos - Bicicletários (longa permanência), Paraciclos (curta permanência)

Formas de sinalização - Horizontal, vertical e semafórica.

Formas de Comunicação social - para públicos alvos usuários e não usuários

Porem, dentro desses elementos em que se articula um sistema ciclovário podemos enunciar um novo que se colocará como o elemento agregador de todo sistema, que é sua área de abrangência.

Conceito emprestado do conceito geográfico de bacia hidrográfica, a área de abrangência funciona como uma bacia ciclovária, ou seja, a área contida dentro dos limites extremos que um sistema ciclovário deixa de ter interesse para um ciclista utilizá-lo seja pela distância, ou seja, por um limite físico.

A importância desse conceito é que os planejadores e executores do programa possam, além de preparar toda aquela região para o uso da bicicleta, também estabelecer um processo de comunicação com todos os ciclistas usuários do sistema.

Dentro desse marco referencial cabe aos planejadores responder as três questões em relação à bicicleta colocadas acima.

Qual o lugar da bicicleta no sistema viário

O código Brasileiro de Transito nos seus artigos 58 e 59 define diversas possibilidades

Art.58. Nas vias urbanas e rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores desde que dotado o trecho com ciclofaixas

O artigo 59 coloca:

Art. 59. Desde que seja autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição pela via, será permitida a circulação de bicicletas no passeio.

Bem como o artigo 68 no seu parágrafo primeiro coloca

Art. 68 § 1º O ciclista desmontado, empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Sem falarmos ainda no artigo 201

Art. 201. Deixar de guardar uma distancia mínima de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta

Infração – média

Ou seja, existe dentro do Código de Trânsito Brasileiro uma série de possibilidades de se trabalhar a circulação da bicicleta e por conseqüência a mobilidade do ciclista dentro do sistema viário.

Qual o papel da bicicleta nos sistemas de transportes

Existem estudos que mostram que sistemas ciclovários criados sobre reais linhas de desejo de viagem podem carregar muito mais que três mil bicicletas / hora, o que permite inúmeras possibilidades de integração da bicicleta com outros modos de transportes, principalmente em equipamentos de transferência intermodal, de

forma que se possa no limite chegar a um tipo de integração total, tanto física, quanto operacional e tarifária.

Alem da integração uma outra possibilidade que a bicicleta apresenta em relação aos outros modos de transportes é a interpenetração, ou seja, a possibilidade de se transportar a própria bicicleta em outros modos de transportes. Uma solução é a desenvolvida pela Carris Operadora de transportes coletivo de Porto Alegre com ônibus equipados com suporte para bicicleta na parte dianteira. Existe a alternativa, que depende de um bom desenho operacional, de carregar a própria bicicleta dentro de trens ou metrô.

Qual a imagem da bicicleta para melhorar a qualidade de vida

Uma das grandes questões que se apresentam para os planejadores de transportes em relação à bicicleta é de ordem comportamental, ou seja, qual a imagem que o ciclista tem ao usar a bicicleta como meio de transporte, dentro de uma sociedade que desenvolveu no imaginário das pessoas a idéia que o automóvel é o símbolo máximo de status e liberdade, ao passo que associou o ciclista à idéia de fracasso. A situação só mudará com um novo posicionamento da viagem da bicicleta enquanto produto dentro da ótica do marketing e o desenvolvimento de um forte esquema de comunicação para conseguir mudar a imagem do ciclista, mostrando para ele e principalmente para os usuários de outros modos de transportes, e da sociedade de forma geral que a bicicleta agrega valores em termos de qualidade de vida tanto no que diz respeito à fluidez do trânsito de maneira geral como para o meio ambiente conforme o quadro anexo.

Um breve roteiro para planejamento

O planejamento de um sistema cicloviário, em função do grau de inovação, deve antes de qualquer coisa levar em conta os seguintes conceitos desenvolvidos a partir da abordagem ambiental cenário de 2.010 em função da escassez energética e da poluição.

Transversalidade: Um Programa dessa ordem deve ser amarrado, no caso de uma prefeitura além do gestor de transporte e trânsito no mínimo as secretarias de educação em função de programas de pilotagem defensiva, de saúde e de esportes em função de programas de condicionamento físico, e alimentação adequada e de comunicação em função de todo esquema de divulgação envolvida num plano desse e a sociedade usuários e não usuários e evidente com as secretarias de meio ambiente em função desse escopo e da matriz energética.

Sustentabilidade: Um programa desse tipo que agrega valores em termos de qualidade de vida tem que ser desenvolvido na sua implantação a partir da visão do ganho que a cidade terá em termos de redução da poluição e de uma matriz energética dos transportes com menor impacto no que diz respeito a combustível fóssil. Também deve ser a possibilidade de um programa desse tipo se viabilizar financeiramente através de parcerias dentro da ótica da responsabilidade social, bem como através de unidades estratégicas de negócios como o bicicletário de Mauá junto à estação da CPTM e operado, através de terreno cedido a título precário para uma associação de ciclistas, hoje esse bicicletário recebe 800 bicicletas/dia a um custo por parte do usuário de R\$ 7,00 / mês.

Controle social: É a participação da população, os ciclistas e a sociedade em geral a partir da capacitação de agentes multiplicadores que garantem o êxito de um programa com um grau de inovação tão grande como esse.

Esses são os pressupostos que garantirão a capacidade política de um programa como esse.

Ao mesmo tempo parte-se para o levantamento:

Do sistema viário,

Do sistema de transportes

Dos pólos geradores de viagens

A partir desse levantamento e da estimativa da população a ser atendida realizar um programa de pesquisas quantitativas e qualitativas, para finalmente definir o Programa Ciclovitário em termos de formas de circulação (ciclovias, ciclofaixas e circulação partilhada), formas de sinalização (vertical, horizontal e semaforica), formas de estacionamentos (bicicletários e paraciclos) formas de identificação (marcas e cores) e sua área de abrangência.

Modelo de Gestão

O modelo de gestão de um Programa ciclovitário deve ser ao mesmo tempo representativo e enxuto. Representativo no sentido de envolver elementos da transversalidade já citada, e enxuto no sentido de apresentar uma agilidade de implantar as medidas necessárias em termos de projetos e atividades e negociar com a iniciativa privada implantação de unidades estratégicas de negócios como bicicletários e publicidade em mídias predefinidas nos mobiliários urbanos inerentes a um sistema ciclovitário e a todo material impresso e eletrônico fundamental ao êxito

de um programa desse tipo no limite final pode-se delegar essa gestão até para associações de ciclistas usuários desse sistema cicloviário.

A bicicleta e os cenários futuros

O posicionamento da bicicleta no futuro será conseqüência da opção do modelo de desenvolvimento que a sociedade brasileira. Existem três prováveis cenários que podem ser desenhados no futuro, primeiro, um cenário chamado padrão americano em que o mercado dita as regras onde existe uma preponderância do transporte individual (automóvel) sobre o coletivo, os investimentos são maiores no sistema viário que em transportes de massa definindo, como síntese urbana, cidades mais espalhadas conseqüentemente com os custos dos transportes mais caros, nesse cenário a bicicleta terá no lazer seu mais forte apelo principalmente nas camadas mais alta de renda, para os menos afortunados ela terá seu forte apelo no transporte.

Um outro cenário principalmente em países em desenvolvimento apresenta uma larga utilização da motocicleta o transporte público é desregulamentado e atendido por operadores autônomos que, em muitos casos são ligados a atividades ilícitas, nesse cenário de cada um por si, a bicicleta será utilizada de uma forma semelhante ao cenário americano, os mais ricos como lazer, esporte e os mais pobres como transporte, só que com risco maior até em função da situação de caos que é a visão de um cenário como este.

Um terceiro cenário, um cenário europeu, em que prevalece a preocupação social também em relação aos transportes com uma redistribuição de renda mais justa em que todas as políticas públicas são voltadas para o homem, à qualidade de

vida e a sustentabilidade ambiental, apresentando como síntese urbana cidades mais adensadas com custos de transportes menores. É sem dúvida esse cenário que apresenta as maiores condições para o uso da bicicleta pois essa visão de cidade é incluyente e sustentável até porque é num cenário desses que o conceito de sistema de transporte ou seja a articulação em estações de transferências dos diversos modos de transportes, cada qual atuando em sua faixa de eficiência, se realiza em sua plenitude e com certeza e num cenário desse tipo que a bicicleta como instrumento de mobilidade e acessibilidade será mais eficiente, eficaz e agregadora.

ANTP e a Bicicleta

No início desse ano a ANTP implantou o GT Bicicleta a partir da Comissão de Circulação Urbana e da Comissão de Trânsito. Esse Grupo de trabalho está estruturado no sentido de ter em sua composição todos os atores sociais intervenientes na questão. Usuários, Fabricantes, e agências de governo, meios de comunicação e agências publicitárias envolvidas no planejamento, comunicação e implantação e operação de transportes e trânsito nos três níveis de governo Atualmente o grupo está empenhado com as seguintes questões:

Desenvolver subsídios para o Ministério das Cidades e do Meio Ambiente no sentido da formulação de uma Política Nacional para o Fomento do Uso da Bicicleta com a seguinte metodologia: Missão, Objetivos, Diretrizes Estratégicas, atividades e formas de captação de recursos.

Apoiar maciçamente o Dia Nacional sem Carro a ser realizado no mês de setembro o grupo está aberto a todos os associados da ANTP e seu endereço eletrônico é:

Email: gtbicicleta@antp.org.br

PROPOSTA DE CAMPANHA DE COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL
MÍDIAS E MENSAGENS PARA UM PROGRAMA CICLOVIÁRIO

| Público alvo | Mídia | Natureza | Mensagem | Custo | Qtd |
|------------------------------------|--|--------------------|---|--------------|------------|
| Usuário da bicicleta | <ul style="list-style-type: none"> • Folders • Banners • Manual • Clínica de pilotagem • Passeios ciclísticos • Outros eventos | Treinamento | Ciclista se você usar a ciclovia conforme todos os procedimentos indicados sua viagem além de mais segura será mais confortável | | |
| Usuário de outros tipos de veículo | <ul style="list-style-type: none"> • Folders • Banners • Volantes • Faixas • Cartazes • Rádio e TV • Imprensa | Divulgação e apoio | Motorista a ciclovia será boa para o ciclista e também para você que conviverá com as bicicletas com mais tranquilidade. Talvez um dia você troque a direção por um guidon. | | |
| População em geral | <ul style="list-style-type: none"> • Faixas • Cartazes • Banners • Volantes • Rádio e TV • Imprensa | Divulgação | A ciclovia fará que a cidade olhe mais divulgação para seu ciclista e cuide, ainda mais de seu meio ambiente aumentando a nossa qualidade de vida. | | |
| Lideranças políticas | <ul style="list-style-type: none"> • Palestras • Reuniões • Debates | Apoio | Ganhos políticos, culturais, sociais e econômicos em termos de qualidade de vida. | | |

Conclusão

O incremento do uso da bicicleta dentro da ótica da ANTP tem como objetivo último buscar uma mobilidade que garanta a acessibilidade a toda as nossas cidades para todos seus habitantes de forma a promover uma apropriação democrática dos espaços da circulação urbana priorizando os sistemas de transportes coletivos, as pessoas com restrição de mobilidade, a pé e de bicicleta em relação ao automóvel no sentido de promover a inclusão social principalmente dos mais desvalidos.

Essa é a nossa luta

Arquiteto Sérgio Luiz Bianco

Coordenador GT Bicicleta ANTP

Bibliografia

Projeto Transporte Urbano - ANTP 1997

Guide Technique de Voies Cyclable - Velo Quebec 1990

Manual de Planejamento Ciclovitário - GEIPOT 2001

Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico Nacional - GEIPOT 2001

Programa Ciclovitário de São José dos Campos - PMSJC 1999

O Usuário do futuro

Belda, Rogério 2003 ANTP

Sessão 1 Mobilidade e Qualidade de Vida - Coordenador: Nazareno S. Affonso

In Revista dos Transportes Públicos ANTP n.º 96 Jubileu 25 anos 2002

O transporte urbano do século 21 - Eduardo A. Vasconcellos

In Revista dos Transportes Públicos ANTP n.º 96 Jubileu 25 anos 2002

O Ponto de Mutação - Fritjof Capra 1995

Marketing - Philip Kotler 1985

Bicicleta, Veículo Urbano: Reginaldo Assis de Paiva

In: Revista ENGENHARIA nº 557/2003 ANO 60

Marca Francisco Petit 2003-08-04

Propaganda Institucional Francisco Gracioso 1997