

# Vou de 'bike'

Por Karla Morbin

As viagens de bicicleta já correspondem a 3,24% do tráfego no Rio. Conheça as dores e as delícias de quem se locomove pedalando pelos quatro cantos da cidade todos os dias

Quando você acha de do-bradinha suas ruas sem trânsito - ar puro? Boa parte do mundo está atrás dessa fórmula perfeita. Inglaterra, França, Holanda, Alemanha, Suíça, Estados Unidos e até Colômbia são excelentes exemplos. Nestes países, o desafio de banir das ruas o maior número de carros possível e, ao mesmo tempo, incluir o uso de bicicletas já foi lançado — e a solução tem sido parecida. As iniciativas, descritas num quadro no fim desta reportagem, não são radicais quanto à eficiência. Nestes tempos verdes, não é exagero dizer que elas são fundamentais.

Latina. São, ao todo, 140 quilômetros (Bogotá vem em primeiro, com 300 quilômetros). Basta, no entanto, acompanhar a labuta diária do bombeiro hidráulico Moacir Luiz de França, de 54 anos, usuário de ônibus como meio de transporte há uma década, para perceber a mais pura realidade: estamos muito longe da mita bike-friendly; um conceito esdrúhulo que já pegou — ou pelo menos está pegando — nas cidades mais descoladas do planeta. Por aqui, no entanto, a história ainda é outra. Bem diferente.



— Trocando em miúdos, Moacir pratica seu esporte radical no trajeto até o hospital, onde dá expediente até as 11h do dia seguinte. De lá, volta para casa de bicicleta, claro, enfrentando os mesmos perigos depois de uma noite inteira monitorando testes de oxigênio, sua função na Casa de Saúde São José.

Até mesmo o arquiteto Sérgio Dias, autor do projeto Rio-Orla, que incluiu as ciclovias no cenário carioca, em 1991, concorda com o opinião do nosso desbravador ciclista: a bicicleta está por aqui a passeio. Ainda não foi incluída pelos responsáveis pelo planejamento urbano do Rio como solução para

fazer a cidade andar. O governo que se dispuser a cuidar desse assunto, acredita Sérgio, vai estar dando um grande presente para as gerações futuras.

— Na época da construção das ciclovias, 16 anos atrás, a bicicleta era pensada como lazer. Ainda não se pensava na possibilidade de ela virar um transporte alternativo, não havia essa mentalidade. Mesmo assim, fit o projeto com a cabeça um pouco à frente. Procurei integrar o que foi possível. Na época, estive na Califórnia, onde já se usava a bicicleta como uma tecnologia. Eu achei aquilo muito interessante e tentei



— Para a pesquisa, foram entrevistados 586 usuários de estações com potencial de integração. Deste total, 540 pessoas sabiam andar de bicicleta e 26% alegaram não usar por não ter onde guardar — os outros 74% dividiram-se entre falta de ciclovias, impossibilidade de carregar a bike consigo durante todo o trajeto, violência, trânsito perigoso e falta de vestiários públicos.

Em Santa Cruz, região que reúne o maior número de bicicletas da cidade, Josias Thaurler Teixeira, de 51 anos, se orgulha de pagar as contas todo mês graças ao estacionamento para bikes que inaugurou em março de 2004. O espaço fica a dois quarteirões da Estação Santa Cruz. Lá, ele atende a uma média de 400 clientes por dia. Nas quinzenas e sextas-feiras, o número sobe para 480 e, aos domingos e feriados, cai para 180. Josias oferece segurança 24 horas, circuito interno de TV, mecânico de plantaço e um cadastro com fotos das bicicletas ao lado dos proprietários, para o caso de a bike desaparecer em meio à profusão de magrelas impiedavelmente penduradas no galpão. Tudo isso por

apenas R\$ 1 por dia. Na ponta do lápis, o comerciante fatura um torno de R\$ 12 mil por mês.

A balconista Silvana Maria Neves, de 31 anos, é sua cliente desde o início do empreendimento. Antes de ter o local para estacionar sua bike rosa, equipada com cestilha, a moradora do bairro Fomento era obrigada a andar de casa até o posto de ônibus, no centro de Santa Cruz. Levava cerca de meia hora. Hoje, gasta menos de dez

— Quem anda de bicicleta — ou pelo menos tenta fazer dela o seu meio de transporte — conhece bem tais profissões. Além, é claro, da bicicleta, há desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique Reis, de 31 anos, mora em Laranjeiras e trabalha no Jardim Botânico. Ele usa a bicicleta para se locomover pela cidade desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique, seus pesadelos são as ruas São Clemente e Humaitá na ida e volta para casa. O biólogo diz que os motoristas de carros até tentam respeitar a bicicleta, mas ônibus e vans são o pior dos ciclistas. Mesmo assim, entre o Centro e São Conrado, Reis faz tudo de bicicleta, inclusive sair à noite. Só pega o carro quando chove muito ou quando tem que carrear a Zona Oeste ou a Zona Norte da cidade.

O sociólogo Rômulo Augusto Oliveira, de 26 anos, também só anda de bike. Ele fez, inclusive, um treinamento intensivo, pedalando de San Diego, na Califórnia, até o Rio de Janeiro. Foram seis meses e 21 dias, 15 mil quilômetros e dez países. Escolto, Rômulo não se cansa de repetir a cartilha que viveu o lema — ou o dilema — dos ciclistas cariocas: falta educação no trânsito, estacionamento e integração com os transportes públicos.

— A Califórnia tem legislação para ciclistas e é um paraíso para pedalar. O motorista que invade a pista das bicicletas, por exemplo, é multado. Todo ônibus tem suporte para transportar bikes de graça. E as ciclovias são devidamente pavimentadas. Aqui a gente marca encontro no barão da esquila tal, não?

O Rio tem uma área que parece Primeiro Mundo, que é a orla. Mas o resto? O resto é Terceiro Mundo na veia — reclama.

— Quem anda de bicicleta — ou pelo menos tenta fazer dela o seu meio de transporte — conhece bem tais profissões. Além, é claro, da bicicleta, há desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique Reis, de 31 anos, mora em Laranjeiras e trabalha no Jardim Botânico. Ele usa a bicicleta para se locomover pela cidade desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique, seus pesadelos são as ruas São Clemente e Humaitá na ida e volta para casa. O biólogo diz que os motoristas de carros até tentam respeitar a bicicleta, mas ônibus e vans são o pior dos ciclistas. Mesmo assim, entre o Centro e São Conrado, Reis faz tudo de bicicleta, inclusive sair à noite. Só pega o carro quando chove muito ou quando tem que carrear a Zona Oeste ou a Zona Norte da cidade.

O sociólogo Rômulo Augusto Oliveira, de 26 anos, também só anda de bike. Ele fez, inclusive, um treinamento intensivo, pedalando de San Diego, na Califórnia, até o Rio de Janeiro. Foram seis meses e 21 dias, 15 mil quilômetros e dez países. Escolto, Rômulo não se cansa de repetir a cartilha que viveu o lema — ou o dilema — dos ciclistas cariocas: falta educação no trânsito, estacionamento e integração com os transportes públicos.

— A Califórnia tem legislação para ciclistas e é um paraíso para pedalar. O motorista que invade a pista das bicicletas, por exemplo, é multado. Todo ônibus tem suporte para transportar bikes de graça. E as ciclovias são devidamente pavimentadas. Aqui a gente marca encontro no barão da esquila tal, não?

O Rio tem uma área que parece Primeiro Mundo, que é a orla. Mas o resto? O resto é Terceiro Mundo na veia — reclama.

— Quem anda de bicicleta — ou pelo menos tenta fazer dela o seu meio de transporte — conhece bem tais profissões. Além, é claro, da bicicleta, há desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique Reis, de 31 anos, mora em Laranjeiras e trabalha no Jardim Botânico. Ele usa a bicicleta para se locomover pela cidade desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique, seus pesadelos são as ruas São Clemente e Humaitá na ida e volta para casa. O biólogo diz que os motoristas de carros até tentam respeitar a bicicleta, mas ônibus e vans são o pior dos ciclistas. Mesmo assim, entre o Centro e São Conrado, Reis faz tudo de bicicleta, inclusive sair à noite. Só pega o carro quando chove muito ou quando tem que carrear a Zona Oeste ou a Zona Norte da cidade.

O sociólogo Rômulo Augusto Oliveira, de 26 anos, também só anda de bike. Ele fez, inclusive, um treinamento intensivo, pedalando de San Diego, na Califórnia, até o Rio de Janeiro. Foram seis meses e 21 dias, 15 mil quilômetros e dez países. Escolto, Rômulo não se cansa de repetir a cartilha que viveu o lema — ou o dilema — dos ciclistas cariocas: falta educação no trânsito, estacionamento e integração com os transportes públicos.

— A Califórnia tem legislação para ciclistas e é um paraíso para pedalar. O motorista que invade a pista das bicicletas, por exemplo, é multado. Todo ônibus tem suporte para transportar bikes de graça. E as ciclovias são devidamente pavimentadas. Aqui a gente marca encontro no barão da esquila tal, não?

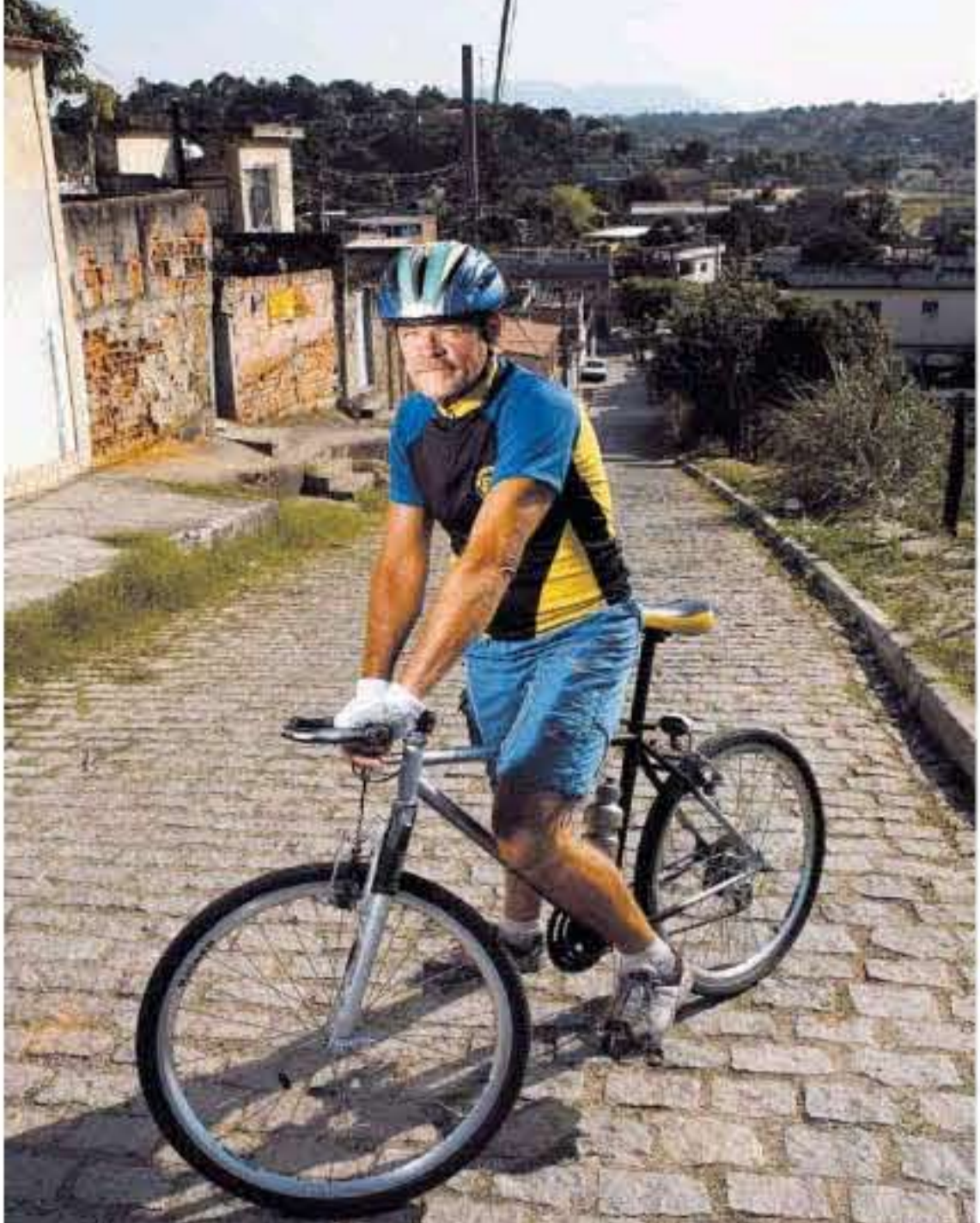
O Rio tem uma área que parece Primeiro Mundo, que é a orla. Mas o resto? O resto é Terceiro Mundo na veia — reclama.

— Quem anda de bicicleta — ou pelo menos tenta fazer dela o seu meio de transporte — conhece bem tais profissões. Além, é claro, da bicicleta, há desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique Reis, de 31 anos, mora em Laranjeiras e trabalha no Jardim Botânico. Ele usa a bicicleta para se locomover pela cidade desde os tempos da faculdade. Segundo Carlos Henrique, seus pesadelos são as ruas São Clemente e Humaitá na ida e volta para casa. O biólogo diz que os motoristas de carros até tentam respeitar a bicicleta, mas ônibus e vans são o pior dos ciclistas. Mesmo assim, entre o Centro e São Conrado, Reis faz tudo de bicicleta, inclusive sair à noite. Só pega o carro quando chove muito ou quando tem que carrear a Zona Oeste ou a Zona Norte da cidade.

O sociólogo Rômulo Augusto Oliveira, de 26 anos, também só anda de bike. Ele fez, inclusive, um treinamento intensivo, pedalando de San Diego, na Califórnia, até o Rio de Janeiro. Foram seis meses e 21 dias, 15 mil quilômetros e dez países. Escolto, Rômulo não se cansa de repetir a cartilha que viveu o lema — ou o dilema — dos ciclistas cariocas: falta educação no trânsito, estacionamento e integração com os transportes públicos.

— A Califórnia tem legislação para ciclistas e é um paraíso para pedalar. O motorista que invade a pista das bicicletas, por exemplo, é multado. Todo ônibus tem suporte para transportar bikes de graça. E as ciclovias são devidamente pavimentadas. Aqui a gente marca encontro no barão da esquila tal, não?

O Rio tem uma área que parece Primeiro Mundo, que é a orla. Mas o resto? O resto é Terceiro Mundo na veia — reclama.



Moacir Luiz de França: seu pagamento de casa em Belford Roxo, o pedala 48 quilômetros quincenas, até o trabalho no Humaitá. 'A cidade está precisando de ciclistas-pedala', lamenta



A caminho do trabalho, o biólogo Carlos Henrique Reis, que vive em São José, vai para o trabalho de manhã cedo. Ele tem um carro, mas prefere ir de bicicleta. Ele mora em São José e trabalha em Belford Roxo.

compartilhadas, ficam os bairros às principais estações de metrô, do trem ou de ônibus. Nessas cidades, existem bicicletários seguros para os usuários, muitos mundos até de chuveiros. Quem não quer deixar a sua bicicleta para trás tem ainda a possibilidade de carregá-la consigo. Em Londres, por exemplo, os ônibus contam com suportes na traseira para os ciclistas pendurarem suas bikes e os metrô e trem não cobram para transportar a carga extra. Em Paris, não é mais necessário sequer comprar uma bicicleta. O governo disponibilizou



de estudo de ciclovias do Instituto Pereira Passos, Cláudia Tavares, garante que a prefeitura está atenta para a questão. Mas ela mesma afirma que ainda não existem projetos no papel. Por enquanto, reuniões integradas de várias secretarias discutem como incluir a bicicleta no cenário urbano. Para o diretor da ONG Transporte Ativo, João Guilherme Lacerda, consultor do Instituto Pereira Passos nessa questão, são três os problemas básicos que impedem o

carroca de pedalar. O primeiro é a falta de educação. De acordo com João Guilherme, nunca vai existir uma ciclovias que leve o ciclista de porta a porta, mas pode existir co-ocorrência no trânsito. A bicicleta é considerada veículo pelo Código Nacional de Trânsito desde 1997. Pelo código, o maior deve andar pela segurança do menor. E todos pela segurança do pedestre. Motoristas e ciclistas precisam, então, de educação para conviverem de forma harmônica. O segundo problema é a falta de estações apropriadas. Para João Guilherme, trata-se da mesma lógica do carro. Uma pessoa não sai de casa dirigido e não tiver certeza que vai conseguir parar o carro. E o terceiro empecilho para o Rio assumir a vocação ciclista é a falta de integração das bicicletas com os transportes públicos.

— O momento é de conectar a ciclovias com a rede de transporte público. Estamos estudando os melhores pontos de conexão e as possibilidades de se fazer junções, que às vezes são resolvidas com pequenas extensões da malha cicloviária já existente. O potencial é grande. Em 2004, o Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio identificou 645.510 viagens de bicicleta por dia. Em 1994, esse número era de 169.459 viagens por dia. O aumento é uma prova do potencial — comenta Cláudia Tavares.

— Essa integração é sinônimo de bicicletários e de ligação das ciclovias. As ciclovias são mal conectadas ao resto da cidade. Da orla de Botafogo para acessar o bairro é bastante complicado. Mesmo da Lagoa para a praia não tem sinalização. A situação viária é para o carro. Eu reconheço João Guilherme.

Roda presa  
O Rio se orgulha dos seus 140km de ciclovias, mas ainda não trata a bicicleta como meio de transporte