

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.

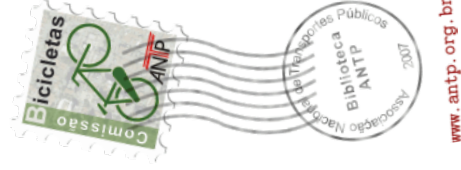
O cenário

Esse ensaio se coloca dentro de uma realidade tanto econômica, quanto 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, principalmente 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 contida 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 em que 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, cinco, 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 trânsito das nossas cidades, que na verdade se apresentam como os pressupostos, para que se formule políticas públicas específicas e exitosas, pressupostos como:

- o Uma política tecnológica voltada para o aperfeiçoamento dos serviços e da gestão
- o Uma gestão de recursos que distribua o ônus da mobilidade e garanta a sustentabilidade dos seus agentes a um custo tolerável para os usuários.
- o A percepção de setores da sociedade que começam a clamar por uma nova cultura da mobilidade que priorize 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.



- o 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 à 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:

- o Qual o lugar da bicicleta no sistema viário.
- o Qual o papel da bicicleta nos sistemas de transportes
- o 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 das décadas da década de 70 surgiram, 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 GEIPOP publicou o manual *Planejamento Cicloviário – Uma Política para as Bicicletas* 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.

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 GEIPOP em 2001 *Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional* vemos que ainda esta longe o dia que poderemos comemorar o milésimo quilômetro de ciclovia implantado no Brasil, vale notar 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 cicloviário de mais de 100 quilômetros e já existem dezenas de cidades com implantações nessa direção.

A bicicleta e um cenário de futuro

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:

Modo principal	viagens/dia	%
A pé	80.000.000	43,3
Bicicleta	15.000.000	7,4
Motocicletas	2.000.000	1,0
Público	59.000.000	28,9
Automóvel	39.000.000	19,1
Total	204.000.000	100,0

Fonte: ANTP

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 mostra que os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transportes foram primeiras inseguranças 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 estado da arte sabe que um sistema cicloviário é a articulação de seus componentes que podem ser definidos como:

- o Formas de circulação – ciclovias, ciclofaixas, e circulação compartilhada.
- o Formas de estacionamentos-Bicicletários (longa permanência) Paracidos (curta permanência)
- o Formas de sinalização - Horizontal, vertical e semafórica.
- o Formas de Comunicação social: para públicos alvos usuários e não usuários

Porém, dentro desses elementos em que se articula um sistema cicloviário podemos colocar 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 cicloviária, ou seja, a área contida nos limites extremos que um sistema cicloviário 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 ele poderá 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 como colocado 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 equipada-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 cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta

Infração – média

Ou seja, existem dentro do Código de Trânsito Brasileiro umas séries de possibilidades de se trabalhar a circulação da bicicleta e por consequência a mobilidade do ciclista dentro do sistema viário.

Qual o papel da bicicleta nos sistemas de transportes:

Existem estudos que mostram que sistemas cicloviários 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 possa no limite chegar a um tipo de integração total, tanto física, quanto operacional e tarifária.

Além 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 como uma experiência desenvolvida pela Carris Operadora de transportes coletivo de Porto Alegre com ônibus equipados com suporte para bicicleta na parte dianteira. Existe a alternativa, claro que com 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 que o automóvel é o símbolo máximo de status e liberdade à imagem do ciclista pode ser associada à idéia de fracasso. Só 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 ele 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 dois.

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.

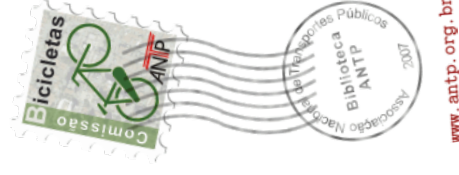
Transversalidade: Um Programa dessa ordem deve ser amarrado, no caso de uma prefeitura além do gestor de transporte e trânsito no mínimo as secretarias de educação em função de programas de pilotagem defensiva, de saúde e de esportes em função de programas de condicionamento físico, e alimentação adequada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

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 e 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 e pela possibilidade que um programa desse tipo de 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 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:



- o Do sistema viário,
- o Do sistema de transportes
- o 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 Cicloviário em termos de formas de circulação (ciclovias, ciclofaixas e circulação partilhada), formas de sinalização (vertical, horizontal e semafórica), 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 cicloviário deve ser ao mesmo tempo representativo e enxuto. Representativo no sentido de envolver elementos a 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 cicloviário e a todo material impresso e eletrônico inerente ao êxito de um programa desse tipo no limite final pode-se delegar essa gestão até para associações de ciclistas usuários desse sistema cicloviário.

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 esta estruturado no sentido de ter em sua composição todos os atores sociais intervenientes na questão. Usuários, Fabricantes, e agencias de governo envolvidas no planejamento, implantação e operação de transportes e trânsito nos três níveis de governo Atualmente o grupo esta 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 esta aberto a todos os associados da ANTP e seu endereço eletrônico é: Email: gfbicicleta@antp.org.br

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.

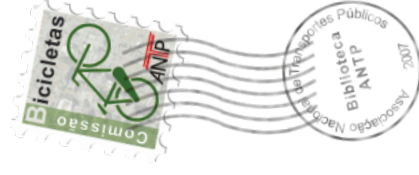
Essa é a nossa luta

São Paulo, julho 2003

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 Cicloviário - GEIPOT 2001
Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional - GEIPOT 2001
Programa Cicloviário de São José dos Campos - PMSJC 1999
Sessão 1 Mobilidade e Qualidade de Vida - Coordenador: Nazareno S. Afonso
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 n.º 557 / 2003 ANO 60



www.antp.org.br