

Ciclovias: o modelo de Amsterdã

ALFREDO SIRKIS *

São milhares de bicicletas vetustas, do tipo “camelo”, guidom alto, freio contrapedal, em circulação pelos quatro cantos da cidade. Nenhuma *mountain bike* e poucas bicicletas de marcha. A platitude dos Países Baixos explica apenas parcialmente essa falta de sofisticação massiva dos ciclistas de Amsterdã e ressalta o quanto é elitizado o nosso mercado de bicicletas. A insegurança — não é exclusividade do Rio de Janeiro — também contribui: são roubadas por ano, na capital cultural da Holanda, 150 mil bicicletas, o que equivale a um quarto do seu total na cidade! Mas a razão básica dessa frugalidade ciclística está numa cultura que vê na bicicleta apenas um banal meio de transporte cotidiano. Daí o interesse em conhecer o modelo cicloviário de Amsterdã quando o Rio se prepara para receber, até o final do ano, a ciclovia Mané Garrincha (Copacabana-Centro) que procurará dar às ciclovias de lazer já existentes uma lógica também de transporte.

Amsterdã aprovou, em março de 1992, num referendo, com participação de quase um terço dos eleitores, uma estratégia de longo prazo de redução, em 35%, do número de automóveis em circulação, até o ano 2005. A base desta estratégia é a progressiva supressão de vagas, no centro, e o gradual encarecimento das tarifas de estacionamento (hoje, dois dólares por hora, em áreas centrais, reduzida para moradores da rua). Tenciona-se eliminar, nos próximos anos, nada menos de oito mil vagas. Eventualmente encontramos carros sobre a calçada, à la carioca ou lisboeta, e dentro de ciclofaixas, mas numa escala bem menor do que a nossa. A forma de repressão mais utilizada, com resultados positivos, é o grampo de roda. Para desgrampear, a multa — paga na hora — é de US\$ 75. Se o carro for rebocado, US\$ 200.

Ao mesmo tempo em que restringe o automóvel, a cidade procura aperfeiçoar ainda mais seus transportes públicos e o sistema cicloviário. Em Amsterdã, há uma perfeita integração da malha cicloviária com a viária e urbana, resultado de um trabalho sistemático, iniciado em

1979, com criação — como estamos fazendo no Rio — de um grupo de trabalho de sistemas cicloviários. Foram 15 anos de planejamento, ação integrada e dotação orçamentária regular que resultaram na construção de uma malha invejável: em qualquer ponto da cidade você estará sempre a menos de 200 metros de alguma ciclovia, ciclofaixa ou faixa compartilhada. Esta realização foi favorecida por uma base histórico-cultural: a bicicleta era o principal meio de transporte nos anos 40 e 50. A partir dos 60 até o final dos 80, a cidade teve um forte *boom* automobilístico que reduziu muito o número de ciclistas.

A resistência ao crescente aumento de tráfego, cada vez mais pesado, poluente e incontrolável, intensificou-se a partir de 1975, quando foi fundada a União Holandesa de Ciclistas (ENFB), que passou a propugnar a retomada da bicicleta e a contenção do automóvel. A entidade ganhou influência com os trabalhistas, particularmente do então vereador Michael van de Vliet, que se tornou conselheiro municipal para o tráfego e o transporte em 1978 e, nos anos 80, passou a contar com o grande apoio do *Groen Links* (Esquerda Verde, o PV holandês). Van de Vliet criou o grupo de trabalho de sistemas cicloviários com representação das áreas de urbanismo, obras, transporte e polícia de tráfego e dois representantes da ENFB. Durante os anos 80, o GT contou com orçamentos anuais que variavam entre US\$ 500 mil e US\$ 2,5 milhões. A estas verbas da cidade — destinadas, prioritariamente, aos “gargalos”, os pontos críticos para os ciclistas, à construção de bicicletários e à sinalização — somaram-se outras, federais e estaduais, destinadas a ciclovias mais extensas em parques, ao longo de estradas e canais. É importante ressaltar a participação da ENFB cujos voluntários chegavam a trabalhar, em alguns casos, 30 horas por semana, realizando levantamentos nas ruas e elaborando esboços de sugestões a serem desenvolvidas pelos técnicos.

Quaisquer planos de intervenção na cidade eram previamente discutidos com o GT, o que permitiu tomar carona nas obras viárias, de drenagem ou reurbanização regulares, para construir facilidades cicloviárias a um custo muito

menor. Outro aspecto importante foi a prioridade às microintervensões em pontos críticos: uma simples ciclofaixa pintada na pista de rolamento, um semáforo para ciclistas, uma faixa compartilhada, uma rampa, uma placa de sinalização, uma defesa e, aos poucos, ao sabor das possibilidades, ir melhorando o traçado, ir substituindo as ciclofaixas por ciclovias. Assim, além da construção de algumas ciclovias principais nos grandes eixos, o essencial do trabalho do GT era detectar, com a ajuda dos ciclistas, os tais “gargalos” e agir sobre eles. Isso permitiu uma intervenção mais rápida, econômica e disseminada. Na fase de maior rendimento, o GT de Amsterdã era capaz de elaborar e discutir em detalhe cerca de 10 projetos por mês e planejar a solução para 200 pontos críticos por trimestre. Foi desenvolvido um bicicletário modular para seis unidades, barato e razoavelmente seguro, hoje espalhado por toda a cidade e que vai inspirar, com algumas pequenas adaptações, o modelo carioca.

Em 1990, uma reforma administrativa dividiu Amsterdã em 16 distritos e extinguiu o grupo de trabalho, criando um planejamento cicloviário específico em cada um dos distritos, o que não tem agradado muito aos ciclistas, já que é mais difícil influenciar 16 órgãos em vez de um, centralizado. Este efeito contraproducente de uma medida teoricamente correta, como a descentralização, é um pequeno paradoxo que não chega a comprometer as grandes realizações cicloviárias dos últimos 15 anos. Hoje, 26% dos deslocamentos diários na cidade já são feitos em bicicleta (34% de carro e 40% no transporte público: metrô, bonde VLT e ônibus). Quase 80% dos habitantes da cidade têm bicicleta, embora apenas metade deles a utilize, no cotidiano. Os principais elementos inibidores são os furtos, a dificuldade de transportar objetos e, no inverno, o frio. Cerca de 57% da população da cidade têm carro, e os trajetos diários de automóveis não ultrapassam 5,5km, o que sugere a existência de um potencial de expansão ainda maior para o transporte cicloviário nessa capital da bicicleta.