

Falta de ciclovia gera 14 acidentes em 2 meses

A falta de um local específico para o tráfego de bicicletas — ciclovias ou ciclofaixas — começa a tumultuar o já confuso trânsito de Vitória. Em dois meses — janeiro e fevereiro últimos — a Companhia de Trânsito registrou 14 acidentes envolvendo ciclistas, somente no município de Vitória, e, segundo a Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória (Ceturb-GV), são cerca de 20 mil viagens/dia de bicicleta em toda a Grande Vitória.

Para Carlos Eduardo Pini Leitão, gerente de Departamento de Projetos Especiais do Instituto Jones dos Santos Neves, onde vem se desenvolvendo o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), o tráfego de ciclistas na área da Grande Vitória “carece de algumas facilidades”, mas de antemão o PDTU não poderá solucionar o problema na área central de Vitória, cujas larguras das vias são impróprias para o ciclismo. “O PDTU, a curto prazo, recomenda apenas para as avenidas Marechal Mascarenhas de Moraes (Beira-Mar) e Dante Michelini a construção de corredores para bicicletas”, informou.

Transporte alternativo

O uso de bicicletas como meio de transporte alternativo, segundo a Ceturb, vem crescendo na Grande Vitória, registrando uma tendência igual à verificada em 1985, quando a inflação impulsionou o aumento das tarifas do transporte coletivo. Apesar dessa incidência, ainda não existe infra-estrutura “visando privilegiar a bicicleta como componente do sistema de transporte de passageiros”, como admite a Ceturb, e a consequência imediata é o aumento de acidentes envolvendo ciclistas. Os dados não são atuais, mas, em janeiro e fevereiro, a Companhia de Trânsito registrou 14 acidentes envolvendo ciclistas, somente em Vitória. De acordo com a sargento Lucinéia, daquela Companhia, apesar de não estar computado, o número pode ter crescido a partir de fevereiro.

Os riscos constantes foram observados por Natanael Bissoli, residente em Santo Antônio, que diariamente pega sua bicicleta para chegar até à garagem da Prefeitura de Vitória, no Forte de São João. “É mais barato, mas todo dia a gente não sabe se volta para casa”, assinalou, ao reclamar que, além da falta de espaço para a sua bicicleta, tem que conviver com “o

desrespeito dos motoristas, principalmente de ônibus”, que, segundo disse, acham que os ciclistas “estão sempre atrapalhando o trânsito”.

Solução imediata

As características topográficas do município de Vitória, segundo Sílvia Bressanelli Costa Silva, coordenadora do PDTU, não contribuem para que sejam encontradas soluções imediatas para o problema. O PDTU, por exemplo, com relação ao estudo do tráfego de bicicleta — o plano inclui ainda estudos de transporte coletivo de passageiros, de cargas, sistema viário e de táxi — recomenda como “áreas de possíveis tratamentos” a avenida Beira-Mar e a Dante Michelini, mas admite que o problema será solucionado para o uso da bicicleta como lazer, mas como meio de transporte alternativo o problema permanecerá.

Segundo Carlos Eduardo Leitão, o PDTU, que deverá ser entregue às autoridades municipais da Grande Vitória no início do segundo semestre deste ano, apenas define as diretrizes e prioridades na área de transporte urbano, procurando hierarquizar esses estudos numa projeção de, pelo menos, 15 anos. “Na verdade, o estudo mostrará em quais períodos a rede viária estaria saturada, exigindo a implantação de algumas medidas”. No caso específico de Vitória, Leitão lembrou que as principais vias de tráfego, como Jerônimo Monteiro e Getúlio Vargas, não comportam ciclovias — que exigem uma largura bidimensional de 2,60 metros — devido ao já congestionado tráfego de veículos.

Para minimizar o problema dos ciclistas no município de Vitória, onde se registra uma incidência de estudantes e operários, Sílvia Bressanelli informou que o PDTU recomenda, a curto e longo prazos, a construção de bicicletários nas proximidades da área central de Vitória — como na Rodoviária, Dom Bosco e outros pontos — o que permitiria o acesso das pessoas de bicicleta até determinado ponto do município (estimulando o uso do veículo, que ficaria seguro e trancado), além da construção de ciclofaixas — distinção da área para ciclistas feita através de sinalização — e do tráfego partilhado (misto), que, no seu entender, apenas alertaria os motoristas para a existência de ciclistas na pista. Mas os perigos, como admitiu, continuariam.