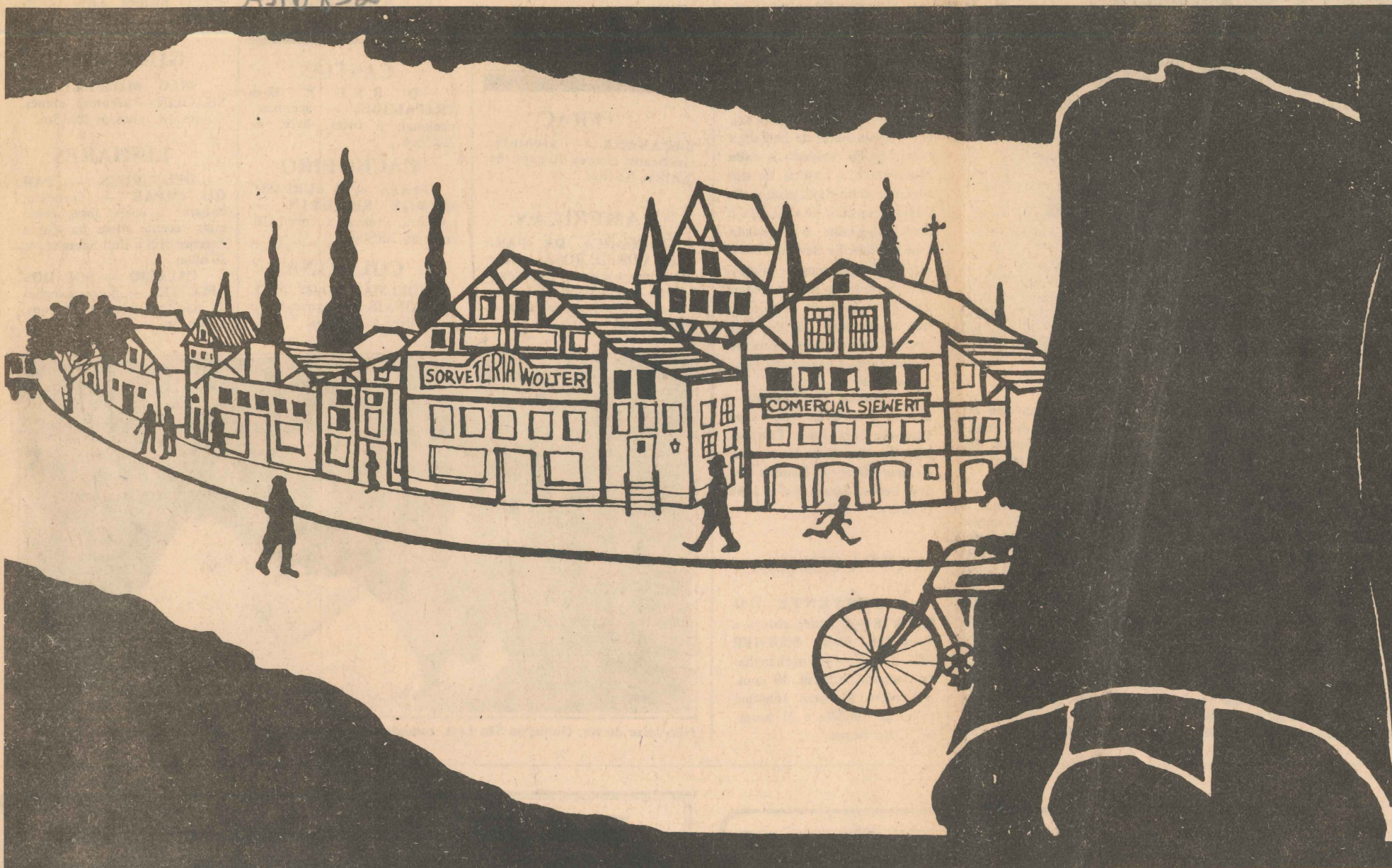




A crítica de Gaijin, Os Caminhos da Liberdade. Veja na 3

A116852



Bicicleta

Um veículo sem espaço

A bicicleta pode se tornar um meio de locomoção importante para o capixaba. Leve e barata, dispensa o caro combustível e não ocupa muito espaço, facilitando o escoamento do tráfego.

Para acabar com a atual insegurança dos usuários de bicicletas nas principais artérias da cidade,

propõe a criação de ciclovias — faixas exclusivas para bicicletas — em artérias importantes para o escoamento do tráfego.

“Dada a condição econômica de grande parte da população de Vitória e o baixo custo de aquisição e manutenção, a bicicleta é o único

Das Cinco Pontes até os Correios, existem três pontos de estrangulamento do tráfego, que as pistas de bicicletas só viriam agravar. A não ser que se roubem faixas de pedestres e se alarguem as avenidas”.

As normas técnicas para a construção de ciclovias foram.

Nas mãos dos desportistas, as voltas à França ou a Portugal, de bicicleta, atraem multidões e os jornais europeus lhes dedicam cadernos especiais, além de fazer a cobertura diária da disputa.

Em muitas cidades da Europa, mulheres bem vestidas ou jovens de jeans, senhores de gravata ou rapazes descontraídos, equilibram-se com naturalidade em cima de duas rodas, pedalando com segurança. Da mesma forma, numerosos jornais chegam aos seus assinantes através de entregadores montados em bicicletas.

Mas talvez seja na Ásia, que

Esporte ou transporte

Alguma vez você já tentou andar de bicicleta? É bem mais fácil do que equilibrar-se sobre patins. Requer menos esforço físico do que o cooper, sem deixar de ser igualmente saudável. Além disso, este veículo não gasta o caro combustível e pode ser estacionado em qualquer lugar — sem o perigo adicional de multas e taxas da Fundep.

O professor de Educação Física Almir Klug nunca havia pensado nessas vantagens até que se mudou para o Barro Vermelho, no início deste mês, e calculou as despesas que teria com gasolina para seu carro. Não teve dúvidas: tomou a decisão de comprar uma bicicleta. Hoje, Klug vai tranquilamente dar suas aulas na Fmescam e na Ufes pedalando a sua Caloi barra-for-te

“É interessante como passei a me integrar melhor na paisagem, descobrir coisas nunca observadas antes e me sentir mais bem disposto. Dentro de um carro ou de um ônibus isso não acontece”, garante Klug. Ele confessa também que à noite, depois do jantar, vai “dar umas voltas de bicicletas”. Só não a utiliza para ir ao centro da cidade, onde chefia o Setor de Esportes, Recreação e Planejamento da Feares. “É perigoso porque não existe respeito pelo ciclista. Também, eu chegaria muito suado e não conseguiria trabalhar assim”, explica.

Quem quer sair da vida sedentária, que, inclusive, contribui para o acúmulo de alguns quilos extras, pode contar com a bicicleta. Ela obriga os músculos da perna, braços e abdômen a trabalharem arduamente. Mas, antes de adotar a bicicleta como esporte — se não há necessidade de um novo meio de transporte — é conveniente ouvir primeiro a opinião de um médico.

Não existe propriamente contra-indicação, afirma o cardiologista Antônio Louro. Porém, nem todas as pessoas podem realizar o esforço físico que o ciclismo exige. As de idade avançada ou com deficiências coronárias estão incluídas nesse caso.

Para Louro, o ciclismo não deve ser encarado como tratamento curativo ou preventivo de doenças. “Mas é indiscutível a melhora que proporciona nas condições gerais de vida de uma pessoa”.

Num torneio de ciclistas realizado ano passado no Rio de Janeiro, um senhor de cabelos brancos e 48 anos de idade conquistou o primeiro lugar. Provou assim que tudo depende da força de vontade, de certa dose de disciplina e muita técnica.

Embora pouco difundidas no Espírito Santo — e mesmo no Brasil — as competições em bicicleta já conquistaram alguns adeptos. A Feares pretende divulgá-las melhor promovendo provas anuais.

De cinco meses para cá o volume de vendas de bicicletas tem crescido consideravelmente no comércio de Vitória. Só na Coopercycle as vendas triplicaram. Ela vende atualmente cerca de 300 unidades por mês de modelos e tamanhos variados. O proprietário da Coopercycle admite que a telenovela *Água Viva* possa ter influenciado um pouco, pois as bicicletas mais procuradas são as femininas (Ceci), iguais às que *Estela Simpson* (Tônia Carrero) usava nas praias do Rio, com cestinha na frente.

Também vendem bicicletas e acessórios a Mesbla, Dadalto, Lojas Helal, Primavera, Mário Zardini, entre outras casas. Uma bicicleta simples (sem marchas) para

A bicicleta pode se tornar um meio de locomoção importante para o capixaba. Leve e barata, dispensa o caro combustível e não ocupa muito espaço, facilitando o escoamento do tráfego.

Para acabar com a atual insegurança dos usuários de bicicletas nas principais artérias da cidade, a Prefeitura de Vitória elaborou um projeto de ordenação do sistema viário, que inclui a construção de faixas exclusivas para sua circulação: as ciclovias.

A primeira ciclovia será construída ainda este ano, ao longo da avenida Adalberto Simão Nader, em Goiabeiras. Segundo o secretário de obras da PMV, Laerce Machado, o amplo sistema de ciclovias a ser implantado abrangerá outras avenidas, como a Beira-Mar, a Leitão da Silva, e a Fernando Ferrari, prioritariamente.

No futuro, a estrada do Contorno também poderá ser percorrida, com segurança, em bicicletas.

Texto de Regina Egito

Ananias de Oliveira, 18 anos, não se aventura pelo perigoso centro de Vitória. Mas pedalando sua bicicleta, já circulou por Jacaraípe, Guarapari e Fundão. Talvez em breve a "proeza" de Ananias não seja mais considerada uma aventura: é que dentro dos próximos 30 dias será aberta concorrência pública para a construção da primeira ciclovia capixaba, na Avenida Adalberto Simão Nader, em Goiabeiras. A obra, avaliada em Cr\$ 2 milhões, será executada com recursos municipais e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), devendo ser iniciada ainda este ano, conforme revelou o secretário municipal de Obras, Laerce Machado.

O Plano Diretor Urbano de Vitória (PDU), elaborado em convênio com a Fundação Jones dos Santos Neves, estabelece, entre outros, um projeto de ordenação do tráfego. Assim, procurando melhorar suas condições de fluidez e segurança,

propõe a criação de ciclovias — faixas exclusivas para bicicletas — em artérias importantes para o escoamento do tráfego.

“Dada a condição econômica de grande parte da população de Vitória e o baixo custo de aquisição e manutenção, a bicicleta é o único veículo individual que se coloca ao alcance da maioria dos usuários de transporte urbano”, explica o PDU. Além disso, a Caixa Econômica Federal, em convênio com o Ministério dos Transportes, iniciou em algumas cidades brasileiras que possuem ciclovias o financiamento para aquisição de bicicletas. Vitória não foi incluída, evidentemente, porque as ciclovias ainda não estavam nos projetos oficiais.

“A ciclovia da avenida Adalberto Simão Nader é apenas o trecho inicial de um amplo sistema integrado que finalizará com a construção de vias semelhantes em todo o contorno de Vitória”, garante Laerce Machado. Assim, outras ciclovias estão previstas para as avenidas Beira-Mar, Leitão da Silva, Fernando Ferrari e Dante Michelini. No futuro, bairros como Santo Antônio, Caietas e outros, localizados junto à Estrada do Contorno, também poderão ter suas ciclovias. Mas somente as ciclovias das avenidas Beira-Mar, Leitão da Silva e Fernando Ferrari, previstas no PDU, figurarão no orçamento municipal de 1981. Para as restantes, não existe prazo definido para o início das obras.

A Fundação Jones dos Santos Neves recomendou também ao DNER a implantação de pistas para bicicletas ao longo das rodovias que ligam Carapina à Serra, São Torquato ao Ceasa e Ceasa ao entroncamento das BR-101 e 262.

CENTRO CONGESTIONADO

Quanto ao centro de Vitória, os ciclistas terão que aprender a conviver com ônibus e automóveis. Antonio Luiz Caus, técnico da FJSN, considera que, respeitando o traçado atual das vias de circulação do centro, “é impossível construir ciclovias.

Das Cinco Pontes — até os Correios, existem três pontos de estrangulamento do tráfego, que as pistas de bicicletas só viriam agravar. A não ser que se roubem faixas de pedestres e se alarguem as avenidas”.

As normas técnicas para a construção de ciclovias foram estabelecidas pelo plano diretor da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, ligada ao Ministério dos Transportes (Geipot). Estudos revelaram que o espaço ocupado em via pública por 150 pessoas corresponde a 230m² para pedestres, 100m² para ônibus, 375m² para bicicletas e 2.400m² para automóveis (calculando-se, neste caso, duas pessoas por automóvel). Esses dados confirmam a necessidade de retirar os veículos particulares das áreas de congestionamento do trânsito, melhorando a rede de transportes coletivos e colocando a bicicleta como alternativa individual.

De acordo com cálculos do Geipot, considerando que um guidão de bicicleta mede 60cm e a folga necessária aos movimentos das pernas e braços não ultrapassa essa largura em 20 cm, uma pessoa, nesse veículo, ocupa apenas um metro de largura. Assim, as ciclovias deverão medir de dois a três metros, conforme se localizem no interior de um bairro, liguem bairros vizinhos ou cruzem a cidade de um ponto a outro.

MEIO DE LOCOMOÇÃO

A adoção de bicicletas para superar as dificuldades de transporte nas grandes cidades não é propriamente uma idéia original. Desde 1855, quando o francês Ernesto Michaux inventou o pedal, o rude biciclo de madeira (avô da bicicleta) já visava esse fim. Os ingleses se encarregaram de aperfeiçoá-lo e, 25 anos depois, construíram a primeira bicicleta. Logo foi usada como um precioso meio de locomoção para os operários. Com a classe média, virou um importante meio para o desenvolvimento do turismo.

ou jovens de jeans, semifrescos de gravata ou rapazes descontraídos, equilibram-se com naturalidade em cima de duas rodas, pedalando com segurança. Da mesma forma, numerosos jornais chegam aos seus assinantes através de entregadores montados em bicicletas.

Mas talvez seja na Ásia, que a bicicleta adquiriu maior funcionalidade, superando o automóvel. Em Hanói, Vietnam, por exemplo, guardas de trânsito orientam bicicletas e imensos estacionamentos são destinados exclusivamente a bicicletas. Quem quiser evitar o automóvel pode tomar aí um **táxi-bicicleta**, interessante veículo a pedal, com três rodas. Durante a guerra, bicicletas com rodas reforçadas com grossos aros de madeira, transportaram munições, armas, canhões e até mísseis desmontados, em locais onde os sofisticados veículos militares dos Estados Unidos nem sonhavam trafegar.

É evidente que se trata de uma situação bem diferente da que existe no Espírito Santo — onde a bicicleta é mais utilizada como meio de transporte e até para pequenas cargas, somente no interior. Mesmo assim, ao ser inaugurado no terminal das barcas da Prainha, em Vila Velha, o estacionamento para bicicletas pode significar que alguma coisa está mudando.

O exemplo de Ananias de Oliveira é um entre centenas. Mora em Maruípe e trabalha no centro como auxiliar administrativo do Sindicato dos Contabilistas. Empregou o décimo terceiro salário de 1980 na compra de uma Caloi 10. Nas noites em que não tem aulas, Ananias se diverte com longos passeios de bicicleta. Já esteve em Jacaraípe, Guarapari e Fundão, sempre pedalando. Mas, paradoxalmente, para ir ao trabalho, prefere o ônibus.

— Os motoristas não respeitam os ciclistas. No centro a gente não tem chance. Uma vez fiz a experiência: um carro me deu uma fechada, caí e machuquei as costas, reclama ele.

bicicletas tem crescido consideravelmente no comércio de Vitória. Só na Coopercycle as vendas triplicaram. Ela vende atualmente cerca de 300 unidades por mês de modelos e tamanhos variados. O proprietário da Coopercycle admite que a telenovela *Água Viva* possa ter influenciado um pouco, pois as bicicletas mais procuradas são as femininas (Ceci), iguais às que **Estela Simpson** (Tônia Carrero) usava nas praias do Rio, com cestinha na frente.

Também vendem bicicletas e acessórios a Mesbla, Dadalto, Lojas Helal, Primavera, Mário Zardini, entre outras casas. Uma bicicleta simples (sem marchas) para homem, custa de Cr\$ 6.000,00 a Cr\$ 9.000,00. As desenhadas Ceci ficam entre Cr\$ 8.500,00 e Cr\$ 10.500,00. As de marcha são mais caras e não se encontram por menos de Cr\$ 10.000 ou Cr\$ 12.000,00. Quanto às infantis, dependendo do tamanho, variam de Cr\$ 3.000,00 a Cr\$ 8.000,00.

Antes de comprar, porém, faça um levantamento de preços. Em geral, as casas especializadas vendem mais barato, mas nem sempre.

Holanda: 10 milhões pedalando

China, Estados Unidos e Japão repartem os três primeiros lugares na produção mundial de bicicletas. Mas a Holanda, apesar de figurar num modesto 12º lugar na produção, talvez seja o primeiro país no índice **per capita** **bicicleta**. Existem circulando na Holanda nada menos do que 10 milhões de bicicletas para uma população de pouco mais de 14 milhões de habitantes.

Em 1952, foram vendidas no mercado interno da Holanda 365.700 bicicletas, número que saltou para 1.234.500 unidades comercializadas em 1978. O que os holandeses não conseguem produzir, importam, principalmente da Alemanha Federal.

País quase totalmente plano, a bicicleta vem associada à imagem dos diques, tulipas, queijos e moínhos de vento. Segundo estimativa recente, cerca de 9 bilhões de passageiros por quilômetro são anualmente transportados em bicicleta na Holanda. Cerca de 70 desses passageiros circulam no trajeto casa-trabalho ou casa-escola enquanto 22% reterem-se a excursões recreativas.

A adoção desse veículo como meio de transporte mais utilizado não ocorreu por acaso. Barato e saudável, não polui a atmosfera nem utiliza combustível. No tráfego, oferece inegáveis vantagens, como permitir chegar com segurança e, em vários casos, mais rapidamente aos locais de destino.

Hoje grande parte das cidades da Holanda oferecem maior segurança aos ciclistas e, oficialmente, se estimula o uso das bicicletas. Um grande número de municípios já construiu ou projeta construir uma rede de ciclovias, ciclopontes e cicloviários. Em Haia (750 mil habitantes) e Tilburg (150 mil habitantes), por exemplo, vêm sendo implantadas desde 1975 ciclovias experimentais. A opinião dos usuários — quanto à influência que as bicicletas exercem na segurança do trânsito e na sua forma física e estética — é levada em conta no planejamento de outros municípios.

As bicicletas usadas na Holanda possuem inovações técnicas que aumentam a sua segurança e facilitam a sua utilização. Assim, desde marchas até faróis com olho-de-gato (para torná-las visíveis à noite) foram incorporados às dezenas de modelos existentes. As bicicletas para competição ou esporte têm armação super-leve, enquanto as de turismo são dobráveis, têm guidões e assentos de alturas ajustáveis e suas rodas podem ser desmontadas com facilidade para transporte.

Além de tudo, ao contrário dos carros com motores a explosão, a bicicleta conta com a importante simpatia dos movimentos holandeses de proteção ao meio ambiente, bastante fortes na Holanda.