

Bicicleta firma-se como meio de transporte

Apesar de todas as dificuldades causadas pelo trânsito, o uso da bicicleta continua aumentando no Brasil. País que nunca deu valor a esse tipo de transporte. Hoje, é difícil calcular o número desses veículos, estimado grosseiramente entre 15 e 17 milhões, utilizados predominantemente em pequenas e médias cidades — onde, apesar do elevado número de acidentes, os ciclistas ainda teimam em dividir o espaço urbano com os automóveis. Sabe-se muito pouco sobre o assunto, mas o suficiente para constatar que o aumento da utilização da bicicleta está ligado às deficiências do transporte coletivo e — principalmente — ao baixo custo de locomoção, pois a bicicleta reduz o preço das viagens a zero. No momento, a maior parte da produção

nacional destina-se ao transporte de pessoas das camadas de menor renda.

Há três anos, as autoridades brasileiras começaram a dedicar um pouco de atenção a esse tipo de transporte, devido à crise energética. No entanto, esses três anos de projetos e pesquisas praticamente resultaram em nada, pois as chamadas ciclovias, com pistas exclusivas e sinalização adequada, ainda são insignificantes.

Atualmente, as duas únicas existentes são as de Araçatuba, município paulista de 140 mil habitantes e 40 mil ciclistas, e os primeiros 6,5 dos 18 quilômetros projetados para o pólo petroquímico de Camaçari, na Bahia. Em outubro, a cidade de Campo Bom, no Rio Grande do Sul, inaugura um trecho da sua.

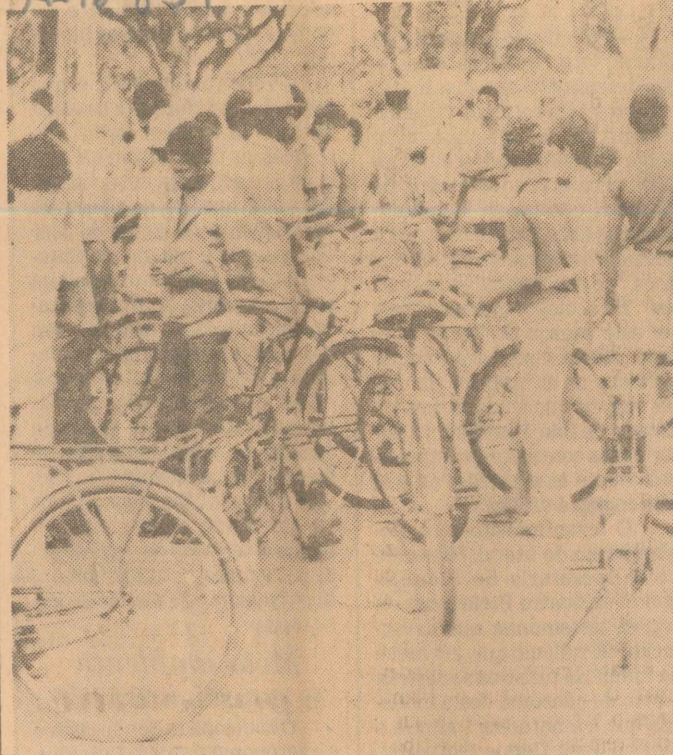


Foto Oldemar Vitor — Telefoto Estado

Foto Arnaldo Fiaschi

Na Bahia e em Araçatuba, as ciclovias já estão em uso, beneficiando principalmente os trabalhadores

Ciclovia ainda são raras

Os 40 mil ciclistas de Araçatuba estão muito orgulhosos: eles são os primeiros do Estado de São Paulo que podem rodar com suas bicicletas por uma ciclovia, um conjunto de quatro ruas com faixa exclusiva de trânsito (2 m) e sinalização própria. Essa ciclovia faz parte da **Operação Bicicleta**, um projeto da Secretaria de Economia e Planejamento do Estado para incentivar o uso das bicicletas como meio salutar — e barato — de transporte e também com intenção de disciplinar o trânsito, dando maior segurança aos ciclistas, que se envolvem em cerca de 250 acidentes por ano.

Araçatuba, uma cidade de 140 mil habitantes a Noroeste do Estado, tem muito mais bicicletas do que automóveis e as lojas da cidade chegam a vender anualmente 7 mil delas, quantidade suficiente para manter ocupadas as dezenas de oficinas de reparo e manutenção da cidade. Lá, compra-se uma bicicleta em 18 meses, sem entrada e em prestações iguais de 255,00.

Com a implantação da **Operação Bicicleta**, espera-se mais: que diminua o ritmo de atuação das extensas **gangs** especializadas no roubo e rápida transformação das bicicletas, trocando-se um guidão ou pintando de outra cor, por exemplo, um pára-lamas. Agora, todos os bolsões de estacionamento na área comercial da cidade terão suportes de ferro e uma corrente, bastando ao ciclista ter um cadeado para prender seu veículo ao suporte.

Nos últimos dois anos, dobrou a quantidade de bicicletas existentes em São José do Rio Preto, a pouco mais de 100 quilômetros de Araçatuba. Elas são, segundo a Prefeitura, o maior

problema de trânsito da cidade, hoje com 200 mil habitantes. Os ciclistas são chamados de irresponsáveis e acusados de não respeitar as leis do trânsito. Além disso, atribui-se a eles o maior número de acidentes de trânsito, aproximadamente 100 a cada ano. São José do Rio Preto cresceu bastante nos últimos 15 anos e hoje já há bairros distantes até cinco quilômetros do centro, como por exemplo a Vila Toninho, habitada em mais de 90% por operários. Aí a bicicleta é o meio de transporte preponderante e a razão é simples: o dinheiro economizado com passagens de ônibus é mais que suficiente para pagar a prestação da bicicleta.

Pouco interesse

Para Jorge Wilhelm, secretário de Economia e Planejamento, a resposta das prefeituras ao projeto idealizado por sua secretaria foi tímida e extremamente aquém das possibilidades considerando-se as diversas cidades com condições ideais de topologia e de precário sistema urbano de transporte.

Wilhelm diz que os prefeitos não se sensibilizaram o suficiente para dar às populações essa infra-estrutura "ridiculamente barata" mas que melhora as condições de transporte. "De viadutos todos os dirigentes municipais entendem, mas fazer uma pintura na rua e delimitar uma faixa para as bicicletas é muito barato e não impressiona ninguém; esse é o tipo da visão falsa e que não leva em consideração a qualidade de vida".

O secretário defende a bicicleta: ela custa muito pouco, está perfeita 10 anos depois e é de manutenção fácil. "É a

máquina que mais vezes multiplica a energia do corpo humano além de reduzir a zero o custo do transporte". Para ele, o uso da bicicleta seria ideal para as classes de menor renda, se houvesse uma infra-estrutura adequada. "Ela seria uma alternativa para quem viaja de ônibus ou a pé. Somente na região da Grande São Paulo, ocorrem 5 milhões de viagens a pé por dia".

Aventura

Na região industrial do ABC, alguns ciclistas que ainda se aventuram a andar no trânsito dizem que a bicicleta perdeu seu lugar para o automóvel há pelo menos 20 anos. Benedito Franco Ferraz, de 56 anos, percorreu durante 22 os doze quilômetros que separam sua casa da fábrica Pirelli, onde trabalha há 34 anos. "Hoje é uma aventura sair de bicicleta às ruas do ABC, pois os ônibus e carros não respeitam ninguém".

Nilo Luchetti, outro antigo funcionário da Pirelli, concorda com Benedito e cita um dado importante como argumento: o velho galpão, onde há 10 anos estacionavam 900 bicicletas, hoje está fora de uso e além das 50 unidades que fazem o transporte interno, apenas 100 funcionários (dos 7 mil existentes) utilizam a bicicleta como meio de transporte. Luchetti, ex-presidente da Federação Paulista de Ciclismo, acha que a excessiva motorização do Brasil é culpa da própria indústria ciclística — ela não se remodelou nos últimos 20 anos, segundo ele — e das autoridades: "Nós não temos ciclistas campeões e de fama internacional. Enquanto o Japão construiu 50 velódromos nos últimos seis anos, nós aqui só temos um, o da Cidade Universitária".



Em Camaçari, utilidade e lazer

O objetivo da ciclovia construída no pólo petroquímico de Camaçari, a 40 quilômetros de Salvador, era basicamente fixar os operários na área industrial, utilizando-se de um meio de transporte individual, eficiente e barato. Mas o funcionamento dos primeiros 6,5 quilômetros, ligando a cidade de Camaçari ao complexo básico do pólo, terminou por fazer uma verdadeira revolução na cidade: lojas de Salvador abriram filiais só para vender bicicletas, as empresas já estão financiando os empregados na aquisição do veículo e a praça principal da cidade transformou-se numa pitoresca feira onde é possível vender, comprar, trocar e fazer a manutenção de bicicletas. Mais: a ciclovia criou novos hábitos agora é utilizada para o lazer nos fins de semana.

A ciclovia de Camaçari é um conjunto de pistas com

18 km de extensão ligando as cidades de Camaçari e Dias D'Ávila (a distância de ambas as cidades ao pólo é de 4,5 km) e as diversas unidades do pólo entre si. As pistas tem 3,1 metros de largura, 70 cm de acostamento e serão dotadas de iluminação especial e obras de artes nos cruzamentos com o sistema viário. Nenhum veículo a motor terá acesso a ela e a rampa máxima será de 3%. As pistas margeiam florestas naturais e artificiais e em alguns pontos utilizam o leito de uma ferrovia cuja declividade é ideal para bicicletas.

A pista atualmente em funcionamento sai do centro de Camaçari para o complexo básico do pólo e o programa prevê a inauguração de mais seis quilômetros no próximo ano, também partindo de Camaçari, cidade para onde está projetada a maior parte dos conjuntos habitacionais destinados

aos funcionários da área industrial.

Com a utilização do primeiro trecho, a prefeitura de Camaçari teve que criar o cargo de **vigilante cicloviário**, nomeando dois guardas que percorrem (de bicicleta) diariamente o trajeto. Na cidade, a principal praça tornou-se uma **Feira do Rolo** onde são negociadas bicicletas usadas e reparadas as que necessitam de manutenção. Nos fins de semana as pistas ficam repletas de ciclistas a passeio e a Prefeitura já está criando o **Parque Central**, uma área com 400 mil metros quadrados cortada por ciclovias e margeando bosques e rios.

As indústrias do pólo estão criando linhas de financiamento para seus empregados adquirirem bicicletas e começam a construir os **bicicletários** ou estacionamentos para os veículos. O tempo médio da viagem entre as residências e as fábricas é pequeno: 15 minutos.

No Sul, muita expectativa

Em Campo Bom, a 51 quilômetros de Porto Alegre, há muita ansiedade entre os 12.500 ciclistas, a maioria de origem alemã: eles aguardam a conclusão da primeira ciclovia da ci-

sado, uma via especial para bicicletas. Ela custou apenas 30 mil cruzeiros, pois foi feita a título de experiência e no próximo mês será completamente reformulada. Novo Hamburgo tam-

em vários pontos da cidade, por exemplo no anel viário da cidade, de 10 quilômetros e em fase de construção. Há planos também para outras ruas e um projeto — o mais viável a curto prazo — que

guidão ou pintando de outra cor, por exemplo, um páralamas. Agora, todos os bolsões de estacionamento na área comercial da cidade terão suportes de ferro e uma corrente, bastando ao ciclista ter um cadeado para prender seu veículo ao suporte.

Nos últimos dois anos, dobrou a quantidade de bicicletas existentes em São José do Rio Preto, a pouco mais de 100 quilômetros de Araçatuba. Elas são, segundo a Prefeitura, o maior

essa infra-estrutura "ridiculamente barata" mas que melhora as condições de transporte. "De viadutos todos os dirigentes municipais entendem, mas fazer uma pintura na rua e delimitar uma faixa para as bicicletas é muito barato e não impressiona ninguém; esse é o tipo da visão falsa e que não leva em consideração a qualidade de vida".

O secretário defende a bicicleta: ela custa muito pouco, está perfeita 10 anos depois e é de manutenção fácil. "É a

parte interno, apenas 100 funcionários (dos 7 mil existentes) utilizam a bicicleta como meio de transporte. Luchetti, ex-presidente da Federação Paulista de Ciclismo, acha que a excessiva motorização do Brasil é culpa da própria indústria ciclística — ela não se remodelou nos últimos 20 anos, segundo ele — e das autoridades: "Nos não temos ciclistas campeões e de fama internacional. Enquanto o Japão construiu 50 velódromos nos últimos seis anos, nós aqui só temos um, o da Cidade Universitária".

Ao contrário do ABC, onde já é quase impossível andar de bicicleta, em Araraquara as autoridades só estão esperando que a Câmara Municipal aprove o projeto de ampliação do perímetro urbano para executar as diretrizes do Plano Diretor, onde a bicicleta receberá tratamento prioritário. Hoje, em Araraquara, apesar das dificuldades que enfrenta e causa ao trânsito, as bicicletas têm um incentivo: ela não precisa ser licenciada.



Foto Arnaldo Fiaschi

Nas grandes cidades, ainda muitos riscos

Para fabricantes, faltam incentivos

Os dois principais fabricantes de bicicletas — a Caloi e a Monark — garantem que o uso da bicicleta como meio de transporte vem aumentando no Brasil, tanto que esse tipo representa 75% da produção anual das duas grandes fábricas — 50% na Monark e 25% na Caloi. A produção estimada para o ano de 78, de todas as fábricas brasileiras, é de 2 milhões de bicicletas, aproximadamente, incluindo-se os diversos modelos existentes.

Apesar disso, os fabricantes se queixam de falta de apoio oficial, "existente apenas no plano teórico, pois na prática não se vê nada". Um representante da Monark diz que, até agora, o Ministério da Fazenda não atendeu a um pedido de redução do IPI "somente para as bicicletas de transporte", pois esse imposto representa 15% do custo total do veículo e é uma taxa aplicada a artigos superfluos. Mais: o mesmo empresário explica que todos os produtos eletrônicos são taxados bem abaixo da bicicleta de transporte, com IPI variando entre 4 e 8%.

Ele também se queixa da falta de interesse da Caixa Econômica Federal em financiar a compra de bicicletas a juros subsidiados aos trabalhadores, medida que poderia ser feita por intermédio dos sindicatos.

Hoje, uma bicicleta tipo transporte custa Cr\$ 2.200,00 para o comprador e sua vida média é calculada pelas fábricas em mais de cinco anos. Para a Caloi, esse tipo de bicicleta tem adequação de 100% nas cidades médias e pequenas, onde a topografia não seja muito acidentada.

Caloi e Monark dividem o mercado e, segundo dados das próprias empresas, a primeira produzirá 750 mil bicicletas este ano e a outra 1 milhão. O resto da produção, cerca de 8% do total, fica com os demais fabricantes, inclusive com a Peugeot, que se instalou há pouco em Montes Claros, Minas Gerais. A Caloi produz hoje cerca de 20 modelos diferentes de bicicletas e a Monark também. Os preços variam de Cr\$ 1.000,00 a Cr\$ 4,5 mil, desde os modelos infantis até aos mais sofisticados com câmbio de 10 marchas.

de mais seis quilômetros no próximo ano, também para o lazer nos fins de semana.

A ciclovia de Camaçari é um conjunto de pistas com

No Sul, muita expectativa

Em Campo Bom, a 51 quilômetros de Porto Alegre, há muita ansiedade entre os 12.500 ciclistas, a maioria de origem alemã: eles aguardam a conclusão da primeira ciclovia da cidade que será a pioneira de todo o Estado. Terá, 4,5 quilômetros de extensão, área pavimentada de 13.500 metros quadrados e o preço de custo é estimado em 3 milhões de cruzeiros. Como Campo Bom conseguiu construir essa ciclovia? Mediante um apelo aos órgãos federais de transporte, que se sensibilizaram quando souberam que 70% das vítimas de acidentes fatais na cidade eram ciclistas.

Campo Bom tem 35 mil habitantes e apenas 4 mil carros. A principal atividade econômica é a fabricação de calçados e, 30 por cento de todos os assalariados da cidade têm bicicleta, usando o centro apenas por falta de outra opção. A primeira parte da ciclovia (2,8 km) fica pronta em outubro — ela tem 3 metros de largura nos trechos de dois sentidos de trânsito e 2 m nas partes com mão única. A pista é asfaltada e fica separada das faixas onde correm os automóveis por um canteiro arborizado de 1,5 m de largura. A maior parte da área usada para a construção foi obtida pelo estreitamento das pistas dos carros, porque o maior problema de trânsito da cidade é mesmo o das bicicletas.

Embora Campo Bom seja considerada a pioneira em ciclovias no Rio Grande do Sul — porque a sua será a primeira projetada em todos os detalhes —, um município vizinho, Novo Hamburgo, com 125 mil habitantes, já tem, desde abril do ano pas-

sado, uma via especial para bicicletas. Ela custou apenas 30 mil cruzeiros, pois foi feita a título de experiência e no próximo mês será completamente reformulada.

Novo Hamburgo também tem economia baseada no calçado e população de origem alemã. As quase 10 mil bicicletas são utilizadas por operários e a ciclovia tem 2,8 km de extensão e largura de 2,20 m para circulação nos dois sentidos. Nos horários de pico, chega a ser usada por 1.500 ciclistas. Ela agora será mudada para o canteiro central, com duas pistas separadas de 1,20 m cada uma.

Outra ciclovia será constituída para ligar a zona próxima ao centro com a divisa de Campo Bom, numa extensão de três quilômetros. De agora em diante, segundo garante a Prefeitura, todas as avenidas a serem construídas nos bairros operários terão ciclovias.

Os ciclistas de Blumenau e Joinville, cidades de Santa Catarina que reúnem mais de 40 mil pessoas que usam a bicicleta como meio de locomoção, até o momento, não receberam nenhuma atenção especial no que se refere ao uso mais tranquilo e seguro desse transporte. Nenhuma delas possui ciclovias, embora as duas Prefeituras já tenham planejado construir vias especiais para os ciclistas.

Em Blumenau, 150 mil habitantes, o uso da bicicleta vem aumentando: em 1974 existiam 9 mil bicicletas, passando para 14 mil no ano seguinte, chegando a 18 mil em 1976 e atingindo 21 mil em 1977. Metade dos 48 mil operários da cidade possuem bicicleta. A Prefeitura pretende construir ciclovias

e começar a construir as ciclovias ou estações para os veículos. O tempo médio da viagem entre as residências e as fábricas é pequeno: 15 minutos.

em vários pontos da cidade, por exemplo no anel viário da cidade, de 10 quilômetros e em fase de construção. Há planos também para outras ruas e um projeto — o mais viável a curto prazo — que seria uma ciclovia utilizando o leito da Estrada de Ferro Santa Catarina, pertencente à Rede Ferroviária Federal e desativada há vários anos. A Prefeitura já fez o pedido à Rede Ferroviária, que até agora não mandou resposta.

Em Joinville, a situação é a mesma. Há projetos para um sistema de ciclovias ligando o setor industrial do bairro Boa Vista às zonas residenciais operárias do bairro Itaum, mas não há dinheiro: custaria 10 milhões de cruzeiros. Como em Blumenau, os usuários são operários (a maioria de origem alemã) e as estatísticas mostram que existem 25 mil bicicletas para um total de 40 mil operários numa população de 250 mil habitantes.

Em Minas Gerais a situação não é diferente: cidades como Ipatinga, onde está a Usiminas, Itabirito, Montes Claros e Governador Valadares têm um número de bicicletas muitas vezes superior ao dos automóveis registrados. Em Governador Valadares existem cerca de 35 mil bicicletas que preocupam pelo envolvimento na maioria dos acidentes de trânsito. Em Montes Claros, no Norte de Minas, ocorre o mesmo: apesar de ser menor que Governador Valadares, a cidade é antiga e tem ruas estreitas por onde rodam 20 mil bicicletas. Apesar da escassez de informações, estima-se que existam em Minas Gerais 10% da frota nacional, calculada entre 15 e 17 milhões de bicicletas.

Planos dependem de verba

O sucesso do uso de bicicletas como meio de transporte depende da política urbana a ser adotada no País, pois, como qualquer modalidade de transporte, é necessário que seu papel e seu lugar sejam definidos quando se planeja o uso do solo.

A conclusão é da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — Geipot, que propôs, em 1976, uma política para as bicicletas e um planejamento cicloviário, num único trabalho que, depois de dois anos, gerou poucos frutos. Segundo técnicos da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana — CNPU, o que existe de

objetivo a partir do trabalho do Geipot, (em termos de recursos alocados), foi destinado às cidades de Natal (9,9 milhões de cruzeiros), Macapá (20,6 milhões), Campos (5,5 milhões), Campo Bom (3,0 milhões) e Baixada Santista (5 milhões).

Os projetos dessas cidades, segundo os técnicos da CNPU, já estão sendo desenvolvidos como alternativa de transportes urbano exatamente pelas características que apresentam: distâncias relativamente curtas, pequeno número de automóveis sistema de transportes coletivos precários e topografia fa-

vorável, além da baixa renda de grandes camadas da população.

Existem outros projetos em estudo no Geipot ou em organismos estaduais, por exemplo no Vale do Paraíba paulista que compreende as cidades de Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Cachoeira Paulista e Cruzeiro, além de estudos para as cidades de Goiânia, Pelotas, e Maceió. O trabalho do Geipot, ao tentar estabelecer uma política para as bicicletas, mostrou como características favoráveis o seu baixo custo de aquisição e manutenção, pequeno consumo de espaço, baixa perturbação ambiental e facilidade de manejo.