

No momento em que o Governo determina medidas de contenção de combustíveis, dois jovens capixabas estão fazendo uma campanha para a incrementação do ciclismo na Grande Vitória. Estanislau Kostka Stein e Eduardo Loureiro Calhau contam com sua ajuda nesse movimento para humanizar as ruas.

Um apelo: humanizem a

Grande Vitória

Qual o objetivo de vocês?

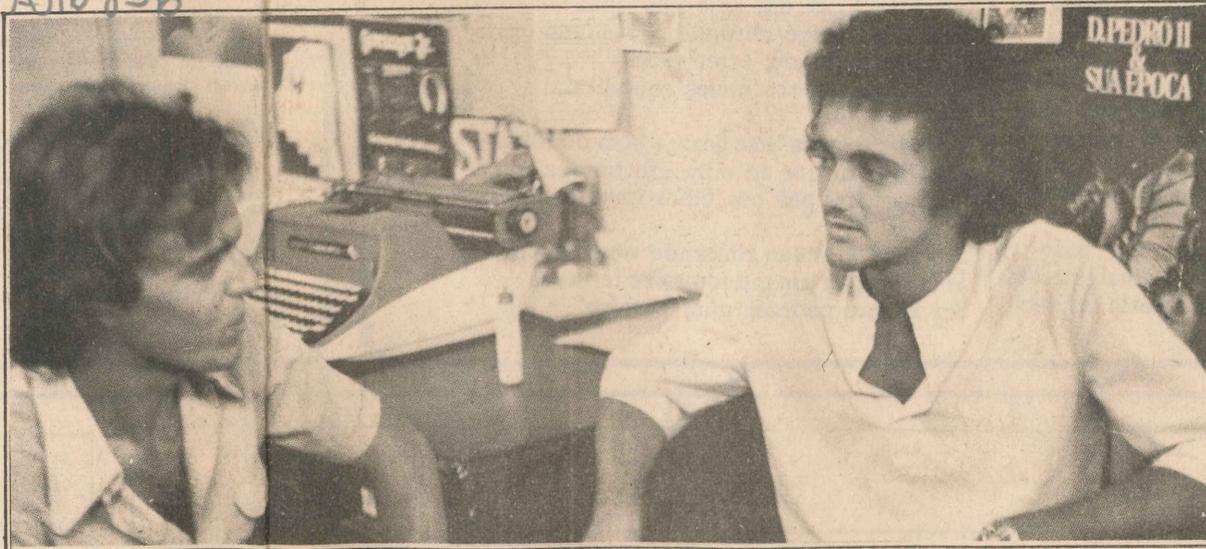
Estanislau e Eduardo — Mais humanização dos nossos centros urbanos, através do uso racional dos automóveis e mais disciplina no seu uso, evitando desta forma a grande agressividade existente entre carro e homem. Não devemos nos esquecer que os centros urbanos nasceram para os homens e que os homens não nasceram para as máquinas.

Como esperam conseguir esse objetivo?

— Acreditamos que o primeiro passo seja a conscientização do povo para os problemas que o cercam, para a confiança de lutar e crer que as soluções existem em si mesmo e nós, conscientes destes fatos, vamos mostrar que com mais liberdade e saúde podemos minizar neuroses e tantos outros problemas típicos do homem da cidade. Por isso iniciamos uma campanha, antes de mais nada, conscientizante, para que, em futuro próximo, torne-se solução. Objetiva-se com esta campanha a segurança, a liberdade dos que se servem das bicicletas para seu transporte, lazer e prática esportiva. Observando-se a prática do ciclismo em países mais desenvolvidos, vê-se que ele, além de transporte e lazer, assume formas de prática terapêutica, como no Japão, onde se incentiva o ciclismo para a minização dos problemas cardíacos. Atitudes que, devido às condições de nossos centros urbanos, tornam-se impraticáveis, como exceção

nos Estados Unidos, em termos de segurança para os ciclistas, e de prática, lá era muito mais desenvolvido, muito mais largamento usado. Existe na França uma promoção anual, **Tour de France**, que é a prática do ciclismo como competição, onde os praticantes, saindo de Nancy, percorrem toda a costa francesa do mar do Norte, descendo pela fronteira com a Espanha, passando por Toulouse, aí pegando a região da Cotê d'Azur e subindo até Paris. Essa promoção atrai pessoas de vários países europeus e já se tornou uma tradição, tendo começado em 1906. Esse tipo de volta competitiva existe também na Espanha e na Itália, sendo mais, porém, concorrida a da França. Na Holanda, o ciclismo existe não para competição, mas como meio de transporte, de lazer e para o turista, um meio econômico de conhecer o país. Eu, por exemplo, aluguei uma bicicleta em Amsterdam, por 15 florins (uma média de 30 cruzeiros), durante vinte e quatro horas e no segundo dia depusitei 50 dólares para usá-la por tempo indeterminado. Ao fim de oito dias, quando fui pagar a taxa, o total devido representava um montante equivalente a 20 cruzeiros por cada dia, significando que era mais barato, porque eles incentivam a prática do ciclismo. Nesses dias em que andei de bicicleta, andei toda a Amsterdam, depois fui para Zandam, a 40 quilômetros da capital holandesa; em seguida, para Zause Shanze e depois retornei ao

AJ16856



Em Amsterdam, segundo revelou Estanislau, o ciclista convive pacificamente com o proprietário de automóvel.

Eduardo (E) e Estanislau confiam que é possível criar ciclovias em Vitória, apesar das ruas apertadas

Sugestão ao Governo

Ao governador do Estado:

“Considerando o atual impasse econômico nacional, as medidas de racionalização de consumo de combustíveis petrolíferos; o nosso particular interesse na rehumanização das cidades, evitando os massacres nervosos causados pelo grande número de automóveis nos centros urbanos; o nosso total apoio e aderência ao movimento ciclista que, além de evitar a poluição do meio ambiente e a agressi-

Velha ou outros que por ventura venham a ser criados passem a adotar dispositivos que permitam o transporte de bicicletas junto com seus passageiros. Da mesma forma, também pedimos a atenção do seu governo para a criação destas mesmas vias junto às pontes que futuramente entrarão em funcionamento.

É-nos prioritária a criação de facilidades diárias que liguem as comuni-

preveniva o ciclismo para a minização dos problemas cardíacos. Atitudes que, devido às condições de nossos centros urbanos, tornam-se totalmente impraticáveis, como exceção para os **danger freaks** (fanáticos pelo perigo). É-se atropelado nas calçadas, quanto mais nas ruas! Não existe igualdade de condições entre carros e bicicletas nas nossas ruas e avenidas, que a cada dia que passa assumem a hedionda forma de um campo de batalhas.

Que meios estão mobilizando para a conquista do projeto?

— Confeccionamos um requerimento abaixo-assinado, cuja redação refere-se ao já exposto e tão logo esteja completo, com as assinaturas dos que apoiarem nossas idéias, será apresentado ao Governo do Estado. Adiantamos o nosso grande orgulho em termos tido o sr. Wantuir Zanotti, secretário do Planejamento do Estado, como nosso primeiro incentivador. Com esse abaixo-assinado, veículo de manifestação popular, requeremos a criação de pistas para o transporte exclusivo de bicicletas, que deverão interligar as comunidades de Vitória, Cariacica, Vila Velha e Serra, oferecendo, assim, a todos que delas usufruírem maior segurança, liberdade de movimento e economia.

Estanislau Kostka, capixaba de Castelo, 22 anos, conta como nasceu a idéia do movimento:

— Em 1974, fui aos Estados Unidos para conhecer e praticar inglês. Em Nova Iorque, comecei a observar que muitas pessoas idosas faziam uso de bicicletas para tudo que fosse necessário dentro da cidade e contavam paralelamente com o respeito dos automóveis. Conversei com um senhor de 68 anos e ele me contou que praticava o ciclismo por recomendação médica, já que tinha um problema cardíaco. Quando fui para Michigan, próximo a Detroit, observei a mesma coisa, principalmente entre jovens. Lá eu também andei muito de bicicleta, para ir a jogos de **hockey** (mais ou menos, golpe praticado no gelo, com traves substituindo os buracos). O que achava muito importante nos Estados Unidos eram as normas de segurança para as bicicletas. Todo ciclista não pode ultrapassar a velocidade de 30 milhas (aproximadamente 48 quilômetros por hora) e para onde fosse teria que fazer com o braço sinais de direção. Nas escolas, essas instruções eram dadas aos ciclistas. Além disso, toda bicicleta teria que ter refletor luminoso e só poderia trafegar à noite com faróis.

— Em 1976, de janeiro a agosto, estive na Europa, morando cinco meses na Alemanha, estudando no Goethe Institut e nos dois meses restantes viajando por vários países. Na Europa, vi que tudo que existia

em que de bicicleta, andar toda Amsterdam, depois fui para Zandam, a 40 quilômetros da capital holandesa; em seguida, para Zause Shanze e depois retornei ao local de origem. Durante essas viagens, não fui um passageiro isolado, porque me encontrei com muita gente andando de bicicleta, não só jovens. Inclusive, encontrei uma família inteira — o pai, a mãe e duas filhas — que fazia o trajeto de Amsterdam à Haia. A segurança para o ciclista era total, porque a gente tinha toda liberdade de movimentos, sem se preocupar com automóveis. As pistas, embora paralelas às auto-estradas, distavam cerca de cinco metros delas. E tinham uma média de dois metros a dois metros e vinte de largura. Era mão dupla, mas o curioso é que todos tinham consciência de seus direitos ali na pista e respeitavam-se mutuamente, sempre sinalizando e dando passagem. Havia as bicicletas de maior potência, que poderiam desenvolver maior velocidade. A minha era potente, poderia fazer até 60 quilômetros por hora, mas como eu não estava com grande preparo físico, e além disso carregava uma mochila, minha média era de 30 a 40 quilômetros horários. Durante esse tempo, não tive conhecimento de nenhum acidente com um ciclista. Pelo contrário, observei uma coexistência entre automóvel e bicicleta, muito pacífica, por sinal. Ambos procuravam manter-se dentro de suas faixas e a vigilância era igual para os dois. Nos fins-de-semana — na época em que estive lá era verão — é que se poderia sentir realmente como era saudável a prática do ciclismo. Centenas de pessoas saíam da cidade, procurando o campo, e de bicicleta descobriam a natureza. A natureza se tornava a grande vedete do período de lazer, porque a bicicleta pode atingir locais impossíveis para o automóvel, por não existir pista, e além disso não danifica a natureza. Então, casais de namorados saíam de bicicleta para acampar em locais bem afastados da cidade, assim como famílias levavam seus filhos para o campo. Lá não se comentava sobre roubo, mas toda bicicleta tinha seu cadeado e uma placa de identificação. O preço de cada uma era muito mais barato do que no Brasil. Uma bicicleta de dez marchas, a mais potente, custava na Alemanha entre 400 e 700 marcos, mais ou menos 2.900 cruzeiros.

Na volta ao Brasil, em agosto, Estanislau começou a conversar com várias pessoas sobre a possível criação de um movimento pró-ciclismo em Vitória, "onde o dia-a-dia toma forma de um hediondo massacre". Encontrou Eduardo Loureiro Calhau, seu amigo de muitos anos e nele encontrou apoio para suas idéias. Resolveram elaborar um requerimento e abaixo-assinado para enviar ao governador do Estado, estando no momento na fase de recolhimento de assinaturas. Já conseguiram 310, até segunda-feira última, mas pretendem alcançar entre 3000 e 3300. O documento deverá ser entregue ao governador Elcio Álvares no final de fevereiro.

CADERNO DOIS

VITÓRIA (ES), QUINTA-FEIRA,
3 DE FEVEREIRO DE 1977

Sobre as possibilidades reais de se criar área de ciclismo nas ruas de Vitória, Estanislau é bastante otimista:

— Acredito realmente nisso. O primeiro passo é a conscientização da população para o problema e, com disciplina, tudo será possível, mesmo com as ruas da cidade sendo muito apertadas. Já fizemos um requerimento ao Detran pedindo autorização para um passeio ciclístico, em data ainda a ser definida. Nosso objetivo é mostrar à população ou chamar sua atenção para o uso da bicicleta, buscando apoio para o movimento. O Detran ainda não respondeu ao requerimento, mas acreditamos que não haverá problemas. Pedimos o passeio para um dia de semana, talvez o Detran resolva mudar para um sábado ou domingo. Nesse requerimento, pedimos a cobertura de batedores da Polícia Militar, que manteriam a segurança dos participantes. Quem quiser participar é só ir ao local de saída, em data e horário a serem divulgados pela imprensa. Nesse passeio, calculamos que os participantes serão entre 200 e 600. Pretendemos conseguir camisetas, que receberão inscrições de slogans sobre o movimento e servirão para melhor identificar os objetivos do passeio em relação aos espectadores. Esperamos contar com o apoio de alguma organização comercial interessada no bem-estar da população.

de automóveis nos centros urbanos; o nosso total apoio e aderência ao movimento ciclista que, além de evitar a poluição do meio-ambiente e a agressividade carro-homem, vem contribuir para o maior desenvolvimento deste salutar e esportivo movimento; vimos respeitosamente requerer à Sua Excelência a criação de ciclovias, ou seja, pistas para o tráfego exclusivo de bicicletas, devendo estas ciclovias existir em separado das vias expressas, rodovias estaduais ou federais, ou em faixas à direita de ruas e avenidas nos perímetros urbanos. Juntamente com a criação destas vias, requeremos amparos legais que venham proibir intermitentemente a intromissão de automóveis ou quaisquer outros veículos que não os de tração humana nestas vias ou faixas para ciclistas; assim como campanhas educativas, que visem melhorar a segurança destes ciclistas.

Vimos, também oportunamente, requerer que as lanchas dos sistemas aquavários Paul-Vitória, Vitória-Vila

funcionamento.

É-nos prioritária a criação de facilidades diárias que liguem as comunidades de Cariacica, Vitória, Vila Velha-Vitória, Vitória-Goiabeiras (Campus Universitário).

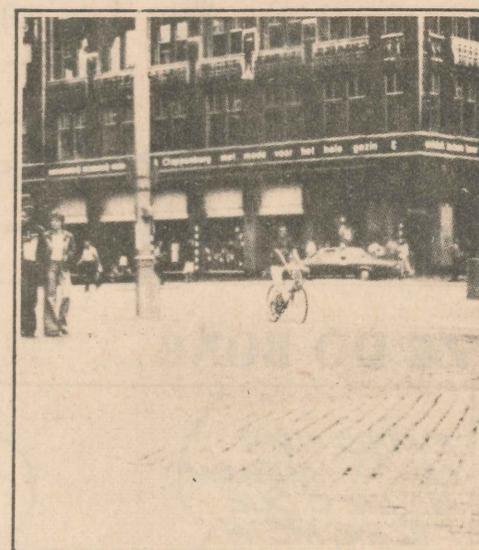
Nós, os abaixo-assinados, aceitamos como nossos representantes os srs. universitários Estanislau Kostha Stein e Eduardo Loureiro Calhau, ambos brasileiros, solteiros, o primeiro residente à avenida Nossa Senhora da Penha, 98 e o segundo à rua Henrique Laranja, 44, em Vila Velha, neste Estado, os quais formam com seus colaboradores uma comissão que representará junto ao Governo e colocar-se-á à disposição de Sua Excelência para as possíveis discussões sobre o requerimento em pauta.

O interesse público pelas vantagens das ciclovias mostra-nos o orgulho que o Estado terá um dia por tê-las criado.

Nestes termos pedem deferimento os abaixo-assinados".



Ciclistas na Holanda. O da direita é Estanislau Kostka



Requerimento ao Detran

Ao diretor do Detran:
"Objetivando a rehumanização das cidades, a antipoluição ambiental e a aderência à política de racionalização do consumo de combustíveis petrolíferos, demos início, na Grande Vitória, ao movimento para a dinamização do ciclismo, como lazer e transporte, para o qual faz-se necessária a realização de um passeio ciclístico pela cidade de Vitória, com a finalidade de acelerar o interesse público pela idéia que defendemos.

Vimos respeitosamente requerer a V. S. uma autorização para a realização do referido passeio ciclístico, assim como a cobertura, altamente necessária, dos batedores da Polícia Militar ou Companhia de Trânsito, para manter a segurança dos, no mínimo, cento e cinquenta ciclistas participantes.

Intencionamos promovê-lo no dia 18 de fevereiro, entre as 15 e 16 horas, partindo da Praça Misael Pena (Rodoviária), seguindo-se pela Dom Fernando, Gama Rosa, Praça Costa Pereira, Avenida Jerônimo Monteiro, General Osório — em direção à Avenida Princesa Isabel, Avenida Vitória e César Hilal, até as proximidades da Kiskina, na Praia do Suá.

Esta campanha não tem caráter competitivo, devendo desenvolver-se com velocidade média de ciclista, entre 15 e 30 Km por hora.

Expressando nosso alto apreço e consideração, subscrevemo-nos atenciosamente, aguardando seu deferimento. Vitória, 26 de janeiro de 1977. Estanislau Kostha Stein, Eduardo Loureiro Calhau".