

t r a n s p o r t e a t i v o



# JORNAL DO BRASIL

ANO 116 ■ Nº 273 ■ RIO DE JANEIRO,  
7 DE JANEIRO DE 2007

DOMINGO

www.jb.com.br  
DESDE 1891



## DUAS REVISTAS

**TV** ■ Marcos Caruso fala da identificação dos fãs com Alex, o bonzinho de 'Páginas da vida'

■ Curiosidades sobre a nova temporada do BBB

**Domingo** ■ O que estará e o que não estará no Fashion Rio: das roupas à Raíca

■ Uma verdadeira aula sobre proteção solar



### ENTREVISTA

**Cabral: "Estado está cheio de gambiarras"**



O governador avisou que devido às armadilhas encontradas, obras, só em 2008. Insistiu na tese dos cofres vazios, mas garantiu hospitais recuperados. A estratégia de segurança está nas mãos dos secretários. "Sou só um gestor".

País ■ A2, A3 e A4

Eles ganham 85 mil para não fazer nada

Vinte e três suplentes de deputados assumem mandato no recesso e vão ganhar muito bem do erário para não trabalhar. Quatro parlamentares do Rio estão na farra. País ■ A11

**Ex-craques avaliam os novos times**

Carlos Alberto Torres, Wilson Gottardo, Mauro Galvão e Renato Gaúcho analisam as novas formações do Flamengo, Fluminense, Vasco e Botafogo. Esportes ■ A27

### O tempo

MUNICÍPIO DO RIO		
Hoje	Amanhã	Terça
Parcialmente de chuva	Chuvoso	Chuvoso
<b>SERRA</b>	<b>LAGOS</b>	<b>ANGRA</b>
Sol com muitas nuvens durante o dia. Chove a qualquer hora.	Sol com muitas nuvens durante o dia. Chove a qualquer hora.	Sol com muitas nuvens durante o dia. Chove a qualquer hora.
<b>SOL</b>	<b>LUZ</b>	
Nascente: 0h17		
Poente: 19h39		

**PESQUISA** ■ Como evitar que suas férias se transformem em estresse

# 72% dos brasileiros não sabem relaxar

Economia ■ E8



Ciclovias do Canal de Marapendi é a mais nova da cidade e chegará até Avenida das Américas

### VIOÊNCIA

**Comboio: o jeitinho carioca de curtir o Rio sem medo**

Cidade ■ A16

### PEDALADAS

**Um passeio pelas piores e melhores ciclovias**

Cidade ■ A14 e A15

### INOVAÇÃO

**Bateria da Viradouro vai desfilar em carro alegórico**

Cidade ■ A23

**Celulares com a tecnologia GSM são a internet do Iraque**

Sem acesso à internet a população iraquiana sabe de tudo o que acontece no país hoje, graças aos aparelhos celulares que permitem mensagens multimídias. Foi assim que o vídeo da morte de Saddam vazou para o mundo. Internacional ■ A29



**Marília Gabriela e Suzana Vieira agitam os palcos do Rio a partir desta semana** ■ B1

**Confira nossas ofertas neste jornal.**





Mestres de bateria preparam novidades para a Avenida

Começa mutirão para operações ortopédicas em hospital federal

Pág. A 23

Pág. A 11

**COMPORTAMENTO** ■ Do Leme ao Pontal, são 31,5 km de ciclovias na cidade onde bicicleta é mais usada que metrô



Os buracos são o grande obstáculo da ciclovia de Ipanema. O piso granulado dificulta bastante a vida dos patinadores



A João Saldanha é a pior ciclovia da orla Leme-Pontal. Em frente ao Clube dos Marimbás, as bicicletas atravessam pela rua



Em alguns pontos de Copacabana, as bicicletas de sinalização desenhadas no chão estão 2 centímetros mais altas do que o solo



A Macumba foi a ciclovia que ganhou a nota 10. Apesar do traçado sinuoso, o asfalto é liso, e a paisagem deslumbrante



Na Reserva, piso esburacado e plantas que nascem entre as lajotas da ciclovia. Muitos preferem percorrer o trecho pela avenida



O asfalto granulado da ciclovia da Barra é uma barreira para patinadores e skatistas. Pedestres na pista são outra reclamação

## Percalços e surpresas pelo caminho

Branca Nunes

"Do Leme ao Pontal. Não há nada igual". Se quem contempla esse trecho da orla através da janela de um carro é obrigado a concordar com a canção de Tim Maia, aqueles que o fazem em cima de uma bicicleta não têm dúvidas. Quem decide encetar a aventura é apresentado com descobertas invisíveis a visitantes motorizados: as paisagens que desmontam pelas brechas na mata da Estrada do Joá, os cachorros que vigiam a ciclovia da Reserva e a pedra no começo da Praia da Macumba são algumas das surpresas escondidas pelo caminho.

Dos 37 quilômetros de mar, montes e vegetação, 31,5 podem ser percorridos por ciclovias. Apesar de elas estarem em bom estado de conservação na maior parte do trajeto, os ciclistas têm de enfrentar alguns obstáculos pelo caminho.

Até o Leblon, o grande empecilho é a ciclovia João Saldanha, na Rua Francisco Otaviano. Além do asfalto esburacado, a guarita em frente ao Clube dos Marimbás, que pega boa parte da calçada, obriga os ciclistas e pedestres a andarem no meio da rua. Mais de uma pessoa já morreu atropelada no local.

A Secretaria Municipal de Obras e o Instituto Pereira Passos (IPP) garantem que procuram incessantemente o clube para tentar solucionar o problema. Mas Sérgio Alvarenga, comodoro do Marimbás, afirmou que nunca recebeu estudos da prefeitura propondo o remanejamento da estrutura.

— Estamos abertos a qualquer negociação. Para remediar o problema, vamos colocar uma placa de sinalização avisando às pessoas sobre a saída de carros.

Atravessar a Avenida Niemeyer é um desafio à parte. Sem ciclovia, os ciclistas têm mesmo

de enfrentar os carros. Mas quem está acostumado a percorrer o trecho a bordo da bicicleta, como o jornalista João Lacerda, 26 anos, garante que não é tão terrível quanto parece.

— O trajeto é bastante sinuoso e os motoristas são obrigados a diminuir a velocidade — revela João. — O melhor é passar pela

**Na Reserva, nos sete quilômetros de ciclovia, não há um único bicicletário. Só vagas para carros**

Niemeyer às 18h. Os carros estão parados no trânsito e você atravessa sem passar pelo estresse do congestionamento.

João faz parte dos 2% da população que usam a bicicleta para se deslocar pela cidade. O meio de transporte é mais usado do que o metrô (1,78% das via-

gens) e o trem (1,52%).

O trecho mais difícil é, sem dúvida, a subida da Estrada do Joá. Apesar de cansativa, muitos consideram esta a parte mais encantadora do caminho.

— É onde você contempla as paisagens mais incríveis — resume Rodrigo Pinto, 28 anos.

Na Barra, a maior dificuldade é encarada por skatistas e patinadores. Em novembro do ano passado, um grupo de 12 patinadores decidiu percorrer o trecho musicado por Tim Maia. Depois da Praça do Ó, a granulação do asfalto da ciclovia impedia o deslizamento das rodas.

— O chão é tão áspero que eu preferi seguir pelas pedras portuguesas do calçadão — contou Erika Cordeiro, uma das participantes da empreitada.

Os pedestres são outro grande obstáculo para as bicicletas. A escassez de informações faz com que poucos saibam o que é permitido nas ciclovias.

— As ciclovias foram implantadas sem uma campanha educativa — lembra Zé Lobo, presidente da Ong Transporte Ativo — Poucos pedestres sabem que é proibido caminhar na ciclovia. Poucos ciclistas sabem que não é permitido andar na contramão ou em cima das calçadas.

Nos sete quilômetros da ciclovia da Reserva não há um único bicicletário, o que contrasta com a quantidade de vagas para automóveis. Deserto mesmo nos fins de semana, o trecho deixa os ciclistas um pouco apreensivos. Os buracos e o mato que nasce entre as lajotas também comprometem a travessia.

Do Leme ao Pontal, a nota 1 fica para a ciclovia da Macumba: Asfalto liso, acompanhado por uma paisagem deslumbrante. Quem venceu a jornada garante o caminho de volta é ainda mais lindo.

■ Mais ciclovia na pág. A15

Principais fatos e notícias da cidade chegam primeiro ao seu celular. Envie um SMS com o texto LIG RIO para o número 46921 (Vivo) ou 52052 (Oi, BrT e CTBC). R\$0,10 por mensagem.

COMPORTAMENTO ■ Conservação da área é feita pelos moradores em parceria com a prefeitura

# Barra ganha 3,5 km de ciclovia

FOTOS DE DANILO TANAKA

**Branca Nunes**

Os moradores reivindicaram e foram atendidos. Desde dezembro do ano passado, quem mora na Avenida Prefeito Dulcídio Cardoso, ao lado do Canal de Marapendi, passou a desfrutar da mais nova ciclovia carioca. Os 3,5 quilômetros foram cuidadosamente projetados em reuniões mensais entre a população e a Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

O representante de vendas Ricardo Braga, 51 anos, festejou a conquista. Antes, era obrigado a caminhar pela rua.

— Só tínhamos a praia como opção de lazer — conta Ricardo. — A iluminação da ciclovia tam-

## Iluminação no entorno da ciclovia trouxe mais segurança para os moradores da área

bém trouxe mais segurança e muita gente vem caminhar à noite.

Eduardo Pereira Martins, 33 anos, que há quatro trabalha como segurança particular para os condomínios do entorno do Canal de Marapendi, também aprovou a construção da ciclovia. Segundo ele, o local está bem mais seguro.

— Esse trecho era bastante escuro — recorda Eduardo. — A iluminação trouxe as pessoas e, com gente na rua, qualquer lugar fica mais seguro.

A conservação da área é feita pelos próprios moradores. Cada

condomínio adotou um trecho da ciclovia e é responsável tanto pela preservação da pista, quanto do jardim do entorno.

— O grande diferencial desta ciclovia é justamente a participação ativa da população — salienta Rosa Maria Fernandes, secretária de Meio Ambiente. — Tudo foi pensado em conjunto com a sociedade.

Mesmo com tantas melhoras ao redor do Canal, os ciclistas reclamam da falta de bicicletários: existem dois em todo o trajeto, o que dificulta a vinda de quem não mora próximo ao local.

Hoje, a ciclovia é basicamente usada por quem mora na região, mas o próximo objetivo de Rosa é levá-la até o shopping Downtown, na Avenida das Américas. Os síndicos dos condomínios já se comprometeram a organizar a reunião para discutir o assunto.

— Tiraríamos um grande fluxo de automóveis das ruas — analisa a secretária. — Melhoraríamos a qualidade de vida e valorizaríamos a área.

A próxima ciclovia carioca ligará Bangu até Campo Grande, na Zona Oeste. Serão 12 quilômetros em um dos trechos com maior fluxo de bicicletas da cidade.

Para este ano, a Secretaria de Meio Ambiente espera conseguir R\$ 600 mil para conservação e manutenção das pistas. Os ciclistas atentos podem ajudar a apontar as áreas mais críticas pelo telefone da ouvidoria da secretaria (2273-5516).

— Só com a ajuda da população conseguiremos preservar o bem público — observa Rosa. — Nossa campanha para esse ano é: "Cuide, é da cidade, é seu".



A ciclovia do Canal de Marapendi foi inaugurada em dezembro de 2006



Mesmo em dias chuvosos há quem se aventure pelos mais de três quilômetros da via

“O grande diferencial desta ciclovia é a participação ativa da população”

Rosa Maria Fernandes, secretária Municipal de Meio Ambiente

“O trecho era bastante escuro. A iluminação deixa o lugar mais seguro”

Eduardo Pereira Martins, segurança particular

## Opinião ■ BRANCA NUNES CONTA SUAS IMPRESSÕES AO PASSEAR DO LEME AO PONTAL

EXPLORAR O Rio de Janeiro de bicicleta é uma das experiências mais deliciosas para quem mora nesta cidade. E o percurso Leme-Pontal foi, sem dúvida, fascinante. Apesar da facilidade das ciclovias, os trechos inesquecíveis são justamente onde elas não existem: a Niemeyer e a Estrada do Joá. Para quem estava acostumada a pedalar em meio aos congestionamentos selvagens da capital paulista, o oceano Atlântico e a Floresta da Tijuca são os melhores estimulantes.

Há poucos meses, fiz com um amigo outra empreitada: saímos do Leblon em direção à Vista Chinesa. No meio do caminho decidimos seguir até a Mesa do Imperador e de lá para as Painceiras. Acabamos o dia em Santa Teresa, seis ho-

ras depois. Parece muito. Não é. As paradas estratégicas nas subidas, os banhos de cachoeira e muita água fazem com que qualquer pessoa com o mínimo de condicionamento físico consiga completar a jornada.

O caminho pode ser feito de carro, mas com certeza os motoristas não conseguirão sentir os mesmos aromas, nem escutar os mesmos sons.

Outro prazer vivenciado apenas por ciclistas e pedestres é descobrir os segredos da cidade. A rapidez dos automóveis nem sempre permite reparar que o sapateiro, há tanto procurado, está a dois quarteirões de casa. Que na outra esquina tem uma loja de piano e que, pouco mais adiante, o mercadinho tem preços muito mais saborosos do que o mercado ao lado de casa. É a inte-



A beleza de um trecho da ciclovia no Recreio dos Bandeirantes

gração com o espaço público.

Muita gente acha que a bicicleta é inviável numa cidade quente como o Rio. Amigos ciclistas ensinaram que é possível manter um ritmo de pedalação onde você não cansa e a

transpiração não é maior do que ficar parado na rua em um dia de sol.

De qualquer forma, vale a pena. Não há o estresse dos congestionamentos, o tempo para estacionar é infinitamente

menor, você não gasta com combustível, faz exercício físico e não colabora com a poluição sonora e atmosférica da cidade. Os automóveis são responsáveis por 50% das emissões de poluentes, segundo o Instituto Pereira Passos (IPP).

E, apesar de apenas 19% da população ter um carro na garagem, o transporte público continua de péssima qualidade.

— Não há haver um grande empenho para solucionar o problema dos outros 81% de cidadãos. Uma solução relativamente simples, como a construção de bicicletários nas estações de trem e metro, com certeza tiraria um bom número de automóveis das ruas.

Depois de pesar os prós e os contras, tomei uma decisão: vender meu carro. Pode ser pouco, mas é um começo.

O fim da tarde de domingo registrou dois acidentes graves, tanto para as vítimas quanto para o trânsito. No Centro, um Escort que subia o Elevado da Perimetral acabou caindo do viaduto na Avenida General Justo, com cinco ocupantes – quatro adultos e uma criança. Até as 21h, os bombeiros ainda retiravam as vítimas das ferragens. Na Lagoa, um acidente envolvendo uma moto e um caminhão, na Avenida Epitácio Pessoa, deixou o trânsito lento e engarrafado em toda a Zona Sul – a colisão aconteceu o motociclista José Roberto Camargo Oliveira perdeu o controle de sua moto. O motorista do caminhão nada sofreu.

ENGARRAFAMENTOS ■ Poluição sonora e do ar leva mais motoristas doentes aos hospitais

## Do volante para o médico

RAFAEL MORAES

Trânsito: o inferno é aqui

Renato Grandelle

Dióxido de enxofre, monóxido de carbono e hidrocarboneto são nomes esquecidos pela maioria logo depois das aulas de química. As substâncias, porém, continuam presentes nas ruas cariocas – e fazendo estrago. Segundo a Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (Feema), o trânsito é responsável por 77% do lançamento de poluentes na atmosfera. São 40 mil toneladas de substâncias nocivas por ano. Além dos pulmões, sofrem também os ouví-

**Nos últimos dois anos, consultas a médicos otorrinos aumentaram cerca de 30%**

dos dos cariocas: calcula-se que as buzinas de engarrafamentos já fizeram a procura por otorrinos aumentar 30% nos últimos dois anos.

A regulação da qualidade do ar no Rio sofreu um revês há duas semanas, quando a prefeitura resolveu desligar os medidores que mantinha em cinco bairros.

– Nossa frota é muito grande e tem baixa velocidade em determinados pontos, o que aumenta a emissão de poluentes – explica João Eustáquio, diretor do Departamento de Planejamento Ambiental da Feema. –

Se os automóveis não tivessem evolucionado, as ruas estariam insuportáveis, já que os carros produzidos hoje liberam 40 vezes menos poluentes do que os de 20 anos atrás.

Não que sobreem automóveis zero quilômetro pelas pistas cariocas. A frota do Estado é uma das mais antigas do país – tem entre 10 e 15 anos, segundo estimativas do Detran.

– Os ônibus são especialmente antigos, mas a governadora, em vez de acelerar a renovação da frota, aumentou o tempo útil de cada veículo – lamenta o deputado estadual Carlos Minc (PT), presidente da Comissão de Meio Ambiente da Alerj. – A tendência, em todo o planeta, é diminuir a importância do transporte sobre rodas. No Rio, 92% dos deslocamentos são feitos assim. Precisamos reduzir drasticamente este número.

A lista negra da poluição é encabezada pela Avenida Brasil, responsável por 27% de todos os poluentes emitidos no trânsito fluminense. A Avenida das Américas amarga a vice-liderança, com 9%. Segundo especialistas, o índice da Barra só não é maior devido à sua proximidade com o mar, o que facilita a dispersão dos poluentes.

O bairro era o líder na medição realizada pela prefeitura, que também tinha aparelhos no Largo da Carioca, Tijuca, Copacabana e São Cristóvão.

■ Leia e opine no **JB Online**  
www.jb.com.br/24 horas



Fernando José Lobo e João Guilherme Lacerda, que trocaram seus carros pela bicicleta

Opinião dos leitores ■ REPORTAGENS DE TRÂNSITO

Está de parabéns o **JB** pela série sobre o trânsito. Até que enfim um jornal deixa de tratar os assuntos de forma pontual e passa a se preocupar o tempo todo com o direito do cidadão. Quem toma conta da cidade?

Reinaldo Tury  
Botafogo, Rio de Janeiro

Uma das reportagens que o **JB** poderia perfeitamente mostrar em breve é sobre o trânsito aqui da Tijuca. É um dos poucos bairros da Zona Norte em que você tem de voltar duas vezes para poder ir e vai para poder voltar...

Paulo Rosas  
Tijuca, Rio de Janeiro

### Um dia inteiro sem automóveis

O jornalista João Guilherme Lacerda não é, certamente, o único a tirar a *magrela* da garagem durante a semana. Em 10 anos, o número de viagens diárias com bicicleta triplicou no Estado – foi de 70 mil, em 1994, para 210 mil.

As trilhas cariocas também cresceram. O Rio conta com 140 quilômetros de ciclovia prontos e 40 em fase de finalização.

– Além da maior conscientização ecológica, ninguém tem mais paciência para encerrar engarrafamento – diz Fernando José Lobo, da ONG Transporte Ativo, que também renunciou aos automóveis. – Depois de seis meses, notei que não fazia falta. Se for preciso, pego um táxi ou alugo um carro, mas não teria outro em minha garagem.

Uma vez por ano, milhões de pessoas em todo o planeta copiam Lacerda e José Lobo. O Dia Mundial Sem Carro, comemorado sempre no fim de setembro, fecha as principais vias de algumas cidades a todos que preferem andar sobre quatro rodas. Em Niterói, o primeiro passeio, há 18 anos, levou 300 bicicletas às ruas. Este ano, foram 15 mil.

### As esquinas barulhentas

Uma das principais reclamações é sobre a falta de implementação dos projetos novos para amenizar a poluição.

– A prefeitura gastou 1 milhão de euros para criar um sistema de transporte menos poluente, mas os projetos ficaram na gaveta – lamenta o meteorologista Luiz Maia, da UFRJ.

A Zona Sul, que tem participação discreta no ranking da qualidade do ar, destaca-se quando o assunto é poluição sonora. Não há esquina mais barulhenta na cidade do que a formada pela Rua Santa Clara com a Avenida Nossa Senhora de Copacabana.

– Em algumas vias da cidade, como as avenidas Rio Branco, Ataulfo de Paiva e Visconde de Pirajá, o volume ultrapassa 100 decibéis. O ideal é que não chegue a 85 – compara Jair de Carvalho, coordenador da Campanha Nacional da Saúde Auditiva.

Ter o carro roubado foi uma bênção para o jornalista João Guilherme Lacerda, que trocou a vida automobilística pela bicicleta.

– Vivia em função do carro. Sempre tinha problemas para estacionar – lembra. – Com a bicicleta, faço exercício físico, conheço melhor a cidade e ainda economizo R\$ 500 por mês.

### As vias mais poluídas\*



Frota do Estado: **3,8 milhões** Em fila, os carros provocariam um engarrafamento de 17.190 km – quase metade da circunferência da Terra (40 mil km)

\*Contribuição na entenda de poluentes. Fonte: Detran, Feema

**AVISO DE LICITAÇÃO**  
Pregão Eletrônico nº 10/2006  
Processo nº 33433.012741/2005-16

Objeto: AQUISIÇÃO DO EQUIPAMENTO CURSOMETRO PARA O SERVIÇO DE MEDICINA NUCLEAR DO HSE.

Recebimento das Propostas: <http://www.comprasnet.gov.br>, até o dia 03/05/06, às 10:00h.

Obtenção do Edital: a partir do dia 16/04/2006 no endereço eletrônico acima e na Rua Sacramento Católic, 173 - Saúde - RJ - Anexo II - 2º andar, no horário das 08:00 às 16:00h - Sala de Licitações e Contratos.

Informações pelo e-mail: [licitacao@hse.rj.saude.gov.br](mailto:licitacao@hse.rj.saude.gov.br).

EDINA ALIPIO GOMES  
Pregoeira - HSE

**AVISO DE LICITAÇÃO - CAN**

A Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social - DATAPREV toma público que fará realizar na Rua Professor Alvaro Rodrigues, nº 460, sala 803, Botafogo - Rio de Janeiro, RJ, a seguinte licitação:

**Pregão Eletrônico Nº 008/2006**

Objeto: Aquisição de licenças de uso do sistema gerenciador de banco de dados Oracle (marca autônoma enterprise edition e packa patchwork) para adequação do ambiente centralizado de produção do sistema SADI, incluindo os serviços de substituição da atualização de versão e suporte técnico.

DATA DE ABERTURA: 04/05/2006 às 10h.

O Edital encontra-se à disposição dos interessados na Rua Professor Alvaro Rodrigues, nº 460, sala 803, Botafogo, Rio de Janeiro, RJ, no horário de 09:00 às 12:00 e de 14:00 às 17:30, podendo ser fornecido quando solicitado, mediante o recolhimento de R\$ 10,00 (dez reais), na Tesouraria da DATAPREV, podendo ainda ser obtido, na íntegra, eletronicamente nos sites [www.comprasnet.gov.br](http://www.comprasnet.gov.br) e [www.dataprev.gov.br](http://www.dataprev.gov.br).

Rio de Janeiro, 16 de março de 2006  
Christina Rodrigues Trindade  
PREGOEIRA

**NOVO JORNAL DO BRASIL.**  
AGORA NO FORMATO  
DOS PRINCIPAIS  
JORNAIS DO MUNDO.

**JORNAL DO BRASIL**  
O SEU JORNAL EM AMÉRICA

Ligue e assine (21) 2323-1008

TRANSPORTES ■ Como transitar pelo Rio de Janeiro sem poluir

# Bicicletas: o jeito ecológico de ir e vir



Branca Nunes

Quem imagina que a bicicleta é só para o lazer de fim de semana ou coisa de atleta pode começar a rever opiniões. Segundo o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), de 2004, esse é o quinto meio de transporte mais usado no Rio - com 3,24% das viagens. Bem à frente dos trens, do metrô e das barcas. São 220 mil deslocamentos por dia na cidade. Três vezes mais do que em 1994, quando as ciclovias começaram a ser implantadas. Na região metropolitana, este número salta para mais de 645 mil viagens.

Aos 60 anos, Justo Cesto decidiu mudar alguns hábitos. Parou de fumar, vendeu o carro e comprou sua primeira bicicleta. Hoje, com 63, adriu ao meio de transporte. Com a *magrela* vai diariamente de Copacabana, onde mora, para o Leblon; duas vezes por semana ao Cosme Velho e pelo menos uma até o Recreio, para visitar os filhos.



Ciclovia na Rua Francisco Otaviano: ciclistas acabam enfrentando os carros

- Redescobri a cidade depois que passei a andar de bicicleta. Agora consigo observar melhor os lugares, as paisagens. Quando o vento bate no rosto, tenho a mesma sensação que sentia ao velejar. É algo lúdico, você não está confinado. Está livre - divaga Justo.

Caroline Oliveira, 25, e Eduardo Bernhardt, 30, sentem algo semelhante quando vão ao trabalho. Depois de

optarem pela bicicleta como meio de transporte, o estresse passado nos congestionamentos desapareceu.

- De carro levávamos de cinco a 40 minutos para chegar, dependendo do trânsito. A pé não demoramos mais do que 20 minutos e, de bicicleta, são menos de 10 - conta Caroline.

O Rio pode ser considerado a capital brasileira da bicicleta. São 140 quilôme-

tros de ciclovias e dois mil paraciclos espalhados pela cidade. Aos domingos, é permitido entrar com as *magrelas* no metrô e durante toda a semana elas são permitidas nas barcas (de segunda-feira a sábado, a passagem das bicicletas custa R\$ 2 e aos domingos é gratuita). Nos ônibus, tudo depende da boa vontade dos motoristas.

Leia e opine no **JB Online**.  
[www.jb.com.br](http://www.jb.com.br)

## ■ No início, dificuldades

Marcus Tardín, 23 anos, tem algumas táticas para conseguir embarcar a *magrela*:

- Um dia, quando a bicicleta de um amigo quebrou, nós a escondemos, paramos um ônibus e só depois mostramos a "bagagem". Não tivemos problema: o motorista só pediu que a embarcássemos pela porta traseira. Quando subimos, os passageiros aplaudiram a atitude do motorista - conta Marcus.

No Rio, os bairros onde a bicicleta é mais usada são: Santa Cruz (44 mil usuários), Campo Grande (33 mil), Realengo (25 mil), Bangu (24 mil) e Barra (21 mil). Apesar disso, a Zona Sul é o lugar com mais ciclovias - 54,7 quilômetros.

- Quando começamos a implantar as ciclovias, optamos pela Zona Sul por uma questão de marketing - explica Roberto Albinder, coordenador do Grupo de Planejamento Cicloviário do Instituto Pereira Passos.

- Até então a bicicleta era vista como meio de transporte para pessoas de baixa renda. Zé Lobo, fundador da ONG Transporte Ativo, defende, antes mesmo da construção de novas ciclovias, a educação e conscientização.

- As ciclovias são ótimas para vias de trânsito rápido, como Vieira Souto e Borges de Medeiros, mas desnecessárias em ruas lentas, como Dias Ferreira ou Visconde de Pirajá.



Pedalaças no calçadão da orla: atletas pedem mais bicicletários e segurança

## ■ Sustos constantes nas ciclovias

Apesar de o Rio ser a capital brasileira da bicicleta, com 140 quilômetros de ciclovias, os ciclistas cariocas têm uma série de problemas a enfrentar. Faltam, entre outras coisas, bicicletários (o estacionamento da bicicleta) seguros, integração com outros meios de transporte, sinalização adequada e, principalmente, a conscientização dos motoristas de que a bicicleta é um veículo como qualquer outro. Mesmo dentro das faixas exclusivas, os conflitos não são menores. Na ciclovia João Saldanha, na Rua Francisco Otaviano, é comum encontrar carros estacionados. Uma oficina mecânica e um hingó utilizam-na para manobrar os veículos.

A guarita do Clube Marimbá, no começo da ciclovia de Copacabana, obstrui a calçada e obriga pedestres e ciclistas a disputarem uma faixa da rua com os carros. No Túnel Novo, os roubos são constantes.

Os ciclistas também lutam por uma sinalização adequada na entrada e saída dos postos de gasolina que ficam na ciclovia Manoé Garçincha.

## Entenda ■ MELHOR

A série Viagens Cariocas vem abordando desde domingo as mais diversas formas de deslocamento dos moradores do Rio, e os contrastes sociais que elas representam. Na primeira reportagem da série, publicada no domingo, a constatação de que o carioca se desloca mais a pé do que se imagina. No dia seguinte a reportagem abordou os problemas de quem passa mais de 10% da vida apertado dentro

dos ônibus, perdido em diversos trajetos ao longo de toda a cidade e da Região Metropolitana.

Na edição de terça-feira, a dependência extrema que muitos cariocas sentem de seus carros foi o tema - dependência que acontece muito devido à falta de mais investimentos no transporte coletivo. Amanhã, o dia-a-dia de milhares de trabalhadores que atravessam longas distâncias urbanas dentro de trens.



Grupo de ciclistas que aproveita a noite do Rio para pedalar: faltam vias melhores

Tempo Real

[09h03]  
Rio-Teresópolis  
sofre interdição do  
tráfego para retirada  
de pedras.

[07h54]  
Rio terá dia de céu  
parcialmente  
nublado a claro

[21h24]  
Previsão de céu  
nublado a claro  
amanhã no Rio

Especial

**Carnaval  
2005**

Colunistas

UII

Oh-lá-lá-lá!

Tudo de bom

Parceria feita em  
casa I

## Lei obriga ciclista a andar na rua

### Pelo Código de Trânsito Brasileiro, bicicleta é considerada veículo e deve obedecer às leis válidas para automóveis

Lugar de ciclista é na calçada ou no meio da rua? A dúvida, segundo José Lobo, presidente da ONG Transporte Ativo, é um dos maiores problemas enfrentados por quem utiliza as magrelas como meio de locomoção nas grandes cidades. Apesar de ter a maior malha cicloviária do país, Lobo destaca que no Rio as ciclovias funcionam mais como vias expressas.

- Sempre precisamos andar pelas ruas para chegar até as ciclovias e muita gente não sabe que a bicicleta, por lei, é considerada um veículo. É preciso promover campanhas educativas para melhorar a relação entre motoristas e ciclistas - reclama.

O coordenador educacional do Detran, Gilberto Cytryn, explica que pelo Código de Trânsito Brasileiro, nos locais onde não houver ciclovia nem acostamento as pessoas devem trafegar pela rua, do lado direito.

- O ciclista deve obedecer às leis e à mão do trânsito. Só é permitido o tráfego na contramão nos locais onde há ciclofaixa - explica Gilberto, admitindo que ainda há muita desinformação.

Lobo reclama ainda que o enorme número de ciclistas pelas calçadas é motivo de muitas reclamações de pedestres, assim como há muitas motos e scooters pelas ciclovias. Gilberto explica que o ciclista só pode andar pela calçada em locais autorizados - e sinalizados - pela prefeitura ou se estiver desmontado da bicicleta.

- Também é preciso criar sinalização para os ciclistas. Se as pessoas se sentirem mais seguras vão andar mais de bicicleta - sugere Lobo.

Na opinião de Gilberto, o uso da bicicleta em grandes cidades, como o Rio, não chega a causar grande impacto no trânsito.

- A bicicleta tem seu papel mas o que ajuda a desafogar o trânsito é um conjunto de medidas que priorize os transportes de massa, como o metrô - diz Gilberto, acrescentando que implantar uma malha cicloviária maior é fundamental para que o uso da bicicleta alivie o trânsito.

Roberto Ainbinder ressalva que a bicicleta não vai resolver o problema do trânsito, mas que deve ser incorporada à rotina da cidade como um elemento agregador, não-poluente.

- Existe um cultura rodoviarista, pró-transporte individual, que é o grande vilão a ser combatido - diz o arquiteto.

Segundo Ainbinder, o único meio de transporte que obteve crescimento nos últimos dez anos, além dos deslocamentos a pé e de bicicleta, foi o automóvel. Em 1994, ele representava 11,5% dos deslocamentos. No ano passado, chegava a 15,61% das viagens da Região Metropolitana.

- O aumento do uso da bicicleta deve ser consequência de uma cidade mais humana - acrescenta.

Está prevista a extensão das ciclovias da cidade em mais 46 quilômetros, segundo a prefeitura. Parte da malha, num total de 12 quilômetros, ligará os bairros de Bangu e Campo Grande, na Zona Oeste. Outros 27 quilômetros estão previstas para atender aos Jogos Pan Americanos.

#### || Sobre duas rodas

Tamanho da letra Enviar esta matéria por e-mail Imprimir

[08/MAI/2005]

Serviços

CLASSIFICADOS

AJB ONLINE

CLUBE JB

RESQUISA

CURTA VIAGEM

Área do leitor

Conteúdo e  
serviços exclusivos  
para leitores  
cadastrados

Assinaturas

Assine já

Serviço ao assinante  
(21) 2323-1000

Horário de atendimento:  
De segunda a domingo,  
inclusive feriados, de 7h  
às 13h



## ■ Vaga vira sala de estar no Centro

A ONG Transporte Vivo, que promove a utilização de transportes por propulsão humana, transformou duas vagas da rua Senador Dantas, na esquina com a Travessa dos Poetas de Calçada, em salas de estar – com direito a grama, mesas, cadeiras, livros, revistas e paraciclo. O objetivo do movimento, chamado de Vaga Viva, foi atrair a atenção da população para outras utilidades que poderiam ter o espaço público hoje ocupado pelos automóveis particulares.

– Os cariocas são pouco acostumados a viagens de bicicleta, apesar de terem uma geografia propícia para este meio de transporte. Mas, mesmo com dificuldades, o número de adeptos está crescendo. De 1994 até 2004, quando saiu a última pesquisa, as viagens de bicicleta triplicaram – comemorou o presidente da ONG Transporte Vivo, José Lobo.

O Vaga Viva contou com apoio da Secretaria Municipal de Transportes, da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) e do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP).

– De bicicleta, a pessoa ganha qualidade de vida. Além disso, o trânsito melhora e há menos poluição – enumerou Lobo.

Hoje, quem for ao Centro de bicicleta pode estacionar na garagem subterrânea da Cinelândia, em um espaço próprio, fechado e separado dos automóveis. Lá, terá direito a vestiários com chuveiro quente. Tudo gratuito. A ONG vai operar o bicicletário das 8h às 20h.

## Direito de ir e vir...de bicicleta

BRANCA NUNES

«Ciclistas que pedalarão pela ciclovia João

Saldanha na manhã de ontem, entre o Arpoador e a Praia de Copacabana, seguirão com a ordem urbana no local. Diferentemente do que acontece todos os dias, os carrinhos de sorvete e pedestres praticamente não apareceram pelo caminho. A responsabilidade pela proeza é do programa *Pelale Legal*, um projeto da prefeitura em conjunto com a ONG

Transporte Ativo, que pretende conscientizar ciclistas, motoristas e pedestres sobre a responsabilidade de cada um no sistema de transporte da cidade.

Ontem, no primeiro dia do programa, voluntários entregaram folhetos



CICLISTAS, pedestres e motoristas receberam folhetos

explicativos e conversaram com quem estava cometendo alguma irregularidade. Até o começo de maio, aos domingos e quartas-feiras, a tenda do projeto será armada ao lado das ciclovias nos bairros da Barra da Tijuca, Flamengo, Ipanema e Barroca. – Muitas vezes o pedestre

caminha na ciclovia, porque não sabe que é proibido. Nós alertamos e normalmente eles se retiram com a maior boa vontade – contou Roberto Aibinder, coordenador do Grupo de Trabalho de Planejamento Cicloviário do Instituto Pereira Passos. Zé Lobo, fundador da

Transporte Ativo, aproveitou o evento para alertar os motoristas. Com a ajuda da Guarda Municipal, percorreu a Avenida Nossa Senhora de Copacabana para entregar os folhetos a motoristas estacionados em fila dupla e sobre as calçadas. Para que o projeto não dure apenas um mês, ele busca patrocínio para imprimir mais 10 mil folhetos.

– A campanha só terá efeito se acontecer todos os meses do ano. A conscientização de pedestres, motoristas e ciclistas é uma mudança cultural – acredita.

No folheto também estão listadas informações sobre o prejuízo do uso do transporte rodoviário para a qualidade de vida, como o fato de os automóveis serem responsáveis por mais de 50% da emissão de poluentes. E os benefícios da bicicleta para a saúde da população e para a preservação do meio ambiente.

RJTV: Matérias - Microsoft Internet Explorer

Arquivo Editar Exibir Favoritos Ferramentas Ajuda

Endereço <http://rjtv.globo.com/RJTV/0,19125,VRVO-3114-240441-20060831,00.html> Ir Links >>

**GLOBO.COM** HOME ESPORTES ENTRETENIMENTO NOTÍCIAS VÍDEOS ASSINE JÁ TODOS OS SITES

PUBLICIDADE

OFERECIMENTO: vivo

**RJ**

**Sábado, 9 de Setembro de 2006**

Sexta-Feira, 01 de Setembro de 2006

**Corrida urbana**

Qual é a maneira mais rápida, econômica e prática de se deslocar em grandes cidades? Qual é a solução para o cada vez mais amarrado trânsito no Rio de Janeiro e em outras grandes cidades brasileiras?

A organização não-governamental [Transporte Ativo](#) propôs este desafio. A saída foi da Central do Brasil, às 18h, com destino à Praça Antero de Quental, no Leblon. Todos os participantes deviam passar pela estação do metrô Siqueira Campos.

As regras eram simples: todos deviam respeitar as leis de trânsito e as regras de segurança de cada veículo. Além disso, os motoristas do automóvel particular e da bicicleta deveriam estar com seus veículos estacionados na largada e deveriam estacioná-los para chegar ao ponto de encontro final como pedestres.

O resultado da corrida foi:

- 1º - A moto percorreu o caminho em 40 minutos
- 2º - A bicicleta que fez o caminho pelas ruas levou 48 minutos e 30 segundos
- 3º - A bicicleta dobrável, que pode ser dobrada para entrar no metrô, levou 50 minutos
- 4º - De patins, o caminho foi percorrido em 59 minutos
- 5º - A bicicleta pela ciclovia fez o percurso em 1 hora
- 6º - O metrô fez em 1 hora e dois minutos
- 7º - O carro fez em 1 hora e 13 minutos
- 8º - O ônibus fez em 1 hora e 20 minutos

Versão para Impressão    Enviar Matéria

**Busca**

Ok

**Saiba como parar de fumar**

Confira as unidades de saúde que atendem quem quer parar de fumar e as orientações que podem ajudar a deixar o vício.

**Despesas de campanha**

Clique aqui e confira quanto cada candidato está gastando na campanha para as eleições 2006.

**Imagem do Dia**

Sábado de sol

**Fórum**

Menu do site

- Coluna Bate-Papo
- Coluna Bem-Estar
- Direito do Cidadão
- Diversão e Arte
- Eleições 2006
- Emprego
- Entrevista
- Esportes
- Equipe
- Espaço Cultural
- Fale Conosco
- História do Programa
- Histórias do Rio
- Rio Rural
- RJTV nos Bairros
- RJTV na Baixada
- Séries Especiais
- Serviços
- Newsletter
- Vídeos
- Bom Dia Rio
- Globo Comunidade
- Outros sites
- Jornalismo**
- Bom Dia Brasil
- Jornal Hoje
- Jornal Nacional
- Jornal da Globo
- Globo Rural
- Globo Repórter
- Fantástico

Internet



## ONDA VERDE

A consciência ecológica está em alta. Da refeição orgânica à oficina de reciclagem, descubra pequenas coisas que você pode fazer para ajudar a salvar o planeta.

### 17 Adote transportes não-poluentes

Apesar daqueles exemplos edificantes que vêm de fora — lembra as fotos de multidões de ciclistas na Holanda e na China? — o carioca ainda resiste a usar bicicleta como meio de transporte. Aliás, não só bicicleta: patins e skate também. E quem tem carro hesita diante da ideia de usar metrô ou ônibus. Na opinião do ex-secretário municipal de Urbanismo Alfredo Sirkis, verde de carteirinha, a cidade sofre com uma cultura "predadora":

— As pessoas gostam da natureza, mas não cuidam. Regras elementares de convivência são transgredidas por aqui. O Rio é a cidade brasileira com a maior extensão de ciclovias, cerca de 160 quilômetros, mas é também um lugar onde tanto ciclistas como pedestres e motoristas têm um comportamento imprudente. Somos extremamente individualistas.

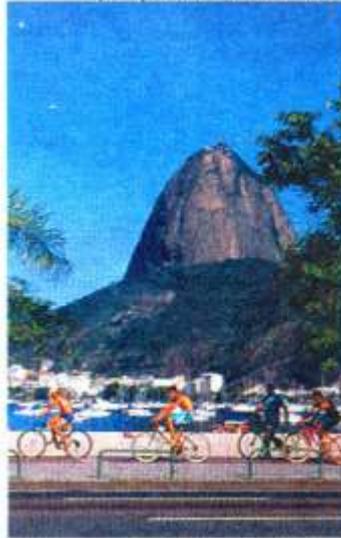
Foi para combater esse individualismo que, em 2003, um grupo de entusiastas de meios de transporte ecologicamente corretos criou a Associação Transporte Ativo, dedicada a promover a locomoção por propulsão humana (bicicleta, patins, skate ou pernas mesmo).

— Nas grandes cidades, em torno de 50% da poluição é causada por veículos com motor. Conscientizar pedestres, ciclistas e motoristas é a nossa batalha — diz João Guilherme Lacerda, associado da Transporte Ativo.

Em busca dessa conscientização, a organização promove a Patinight, passeio pela orla que rola toda segunda quinta-feira de cada mês. Os encontros são às 20h, no quiosque diante da Avenida Francisco Otaviano.

● **Associação Transporte Ativo:** Informações no site <[www.ta.org.br](http://www.ta.org.br)>.

Reprodução do livro "Ciclovias cariocas"



Jorge William/6-12-2004



## Anúncios Google

**Selo de  
Aprovação SBC**

A garantia do  
consumo de  
alimentos  
saudáveis ao  
coração!

[www.cardiol.br/selo](http://www.cardiol.br/selo)

## Jornal impresso

**JORNAL DO BRASIL**

Primeira página

Brasil

Economia

Esportes

Rio

Internacional

Colunas

Horóscopo

**Opinião**

Cartas

Charge

Editorial

Opiniões

**Cadernos**

Barra

Brasília

Caderno B

Carro & Moto

Idéias

Internet

Niterói

Viagem

**Revistas**

Domingo

JB Ecológico

Programa

**Serviços**

Assinantes

Clube JB

Edições Anteriores

**Rio**[Versão impressa](#)**Perigo fora das trilhas**

Ir de um ponto a outro da cidade sem enfrentar congestionamentos, fazer exercícios físicos e, simultaneamente, observar a paisagem, o vento batendo no rosto. Parece sonho? Essa é a realidade de grande parte dos ciclistas cariocas que optaram pela bicicleta como meio de transporte. Nos últimos 10 anos, desde que as ciclovias começaram a ser implantadas, o uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos triplicou. Hoje são 220 mil viagens por dia - número que supera o trem, o metrô e as barcas - segundo dados da Secretaria Municipal de Urbanismo.

Dotado da maior rede cicloviária do país, com 140 quilômetros, o Rio precisa trilhar um longo caminho até atingir o estágio de cidades como Bogotá - onde há mais de 300 quilômetros. Aqui, praticamente inexistem bicicletários fechados e a população desconhece os direitos do ciclista.

- No Rio, pela grande quantidade de ciclovias, quem está fora dela não é respeitado pelo motorista. Poucos sabem que, segundo o novo Código Nacional de Trânsito, todas as vias são consideradas faixas compartilhadas. Ou seja, por ser o elemento mais frágil, o ciclista tem prioridade desde que pedale no lado direito da pista - observa o paulista Thiago Benicchio, integrante do movimento Bicicletada e autor do blog [apocalipsemotorizado.blogspot.com](http://apocalipsemotorizado.blogspot.com).

Zé Lobo, fundador da ONG Transporte Ativo e membro do Grupo de Planejamento Cicloviário da Cidade, ligado ao Instituto Pereira Passos, afirma que as ciclovias são apenas uma das partes do sistema cicloviário. Ciclofaixas, sinalização específica e campanhas de esclarecimento são igualmente importantes e mais baratas.

- A ciclovia é uma espécie de berçário do ciclista. É lá que ele adquire segurança para pedalar nas ruas. O Rio avançou bastante no transporte cicloviário, mas precisamos fornecer infra-estrutura suficiente. Vestiários e bicicletários são fundamentais.

Para conscientizar a população, a prefeitura inicia hoje, às 9h, em frente ao Posto 9, em Ipanema, a campanha Pedale Legal.

- A bicicleta é o meio de transporte ideal para pequenas e médias distâncias. Estamos trabalhando para melhorar a integração desse veículo com os meios de transporte público. Com isso, aliviaremos o trânsito, diminuiremos a poluição e teremos uma maior qualidade de vida - acredita Alfredo Sirkis, secretário municipal de Urbanismo.

**■ Duas rodas e muitas estrelas**

⊕ ⊕ Tamanho da letra    ➔ Enviar esta matéria por e-mail    🖨 Imprimir

[26/MAR/2006]

**Tempo Real**

[09h03]

Rio-Teresópolis sofre interdição do tráfego para retirada de pedras

[07h54]

Rio terá dia de céu parcialmente nublado a claro

[21h24]

Previsão de céu nublado a claro amanhã no Rio

**▼ Por editoria**

Brasil

Ciência

Economia

Esportes

Rio

Internacional

Política

Variedades

Todas as Editorias

Dias anteriores

**Exclusivo Online**

Principal

Anacrônicas

Cenário

Curta JB

Curta Viagem

Fórum

Fotógrafos JB

Games

JBlog

Sala de cinema



# GENTE BOA

JOAQUIM FERREIRA DOS SANTOS

## Mundo sem carros

• Três vagas de automóveis na 13 de Maio, Centro, ganharão grama, mesas, cadeiras, revistas e um bicicletário durante performance, dia 21, da ONG Transporte Ativo. A idéia é chamar a atenção da população para outras utilidades que os espaços ocupados pelos automóveis poderiam ter. O grupo se inspira em movimento criado em outubro de 2005, em São Francisco. Dia 22 é o dia mundial "Na cidade sem o meu carro".



# GENTE BOA

JOAQUIM FERREIRA DOS SANTOS



## Bicicleta no Centro

• O estacionamento para bicicletas na garagem subterrânea da Cinelândia será inaugurado em dezembro. Terá chuveiros e vestiários com armários para os ciclistas guardarem seus pertences. Sexta-feira, dia mundial "na cidade sem o meu carro", a ONG Transporte Ativo estará operando provisoriamente o estacionamento para bicicletas. Já com direito a banho. Grátis.



# GENTE BOA

JOAQUIM FERREIRA DOS SANTOS



## Qualidade de vida

• Cesar Maia decretou a adesão da prefeitura ao Dia Internacional da Cidade sem Carro, em 22 de setembro. Na quarta-feira, o grupo Transporte Ativo se reúne com órgãos municipais colocados à disposição por Maia para participar do protesto. A idéia é deixar livre aos pedestres a Avenida Atlântica no dia 22, um sábado. Há grupos que sonham com o fechamento da Avenida Rio Branco.

# Marimbás discute solução para ciclovia

Secretaria de Urbanismo envia ofício para clube pedindo acordo para o problema do estreitamento

Por André Miranda  
andre.miranda@oglobo.com.br

• O Clube dos Marimbás, em Copacabana, decide esta semana uma solução para o problema do estreitamento da Ciclovia Mané Garrincha, no Posto 6, em frente à portaria. Na semana passada, a Secretaria municipal de Urbanismo encaminhou um ofício ao clube, pedindo providências.

Por falta de espaço, pedestres e ciclistas são obrigados a seguir pelo meio da pista de veículos, correndo o risco de atropelamento. Na semana passada, uma obra na calçada diminuía ainda mais o espaço de pedestre, obrigando o desvio pela rua.

Esta semana, na reunião do conselho do Marimbás, o caso voltou à pauta. Até o fechamento desta edição, porém, o clube ainda não havia chegado a uma solução.

Zé Lobo, presidente da ONG Transporte Ativo, de promoção dos meios de transporte, explica que o problema surgiu há pouco menos de dez anos.

— A calçada, naquele ponto, confunde-se com a ciclovia e tem no máximo 40 centímetros. Além do fradinho e da placa, há uma planta cheia de espinhos colada no muro do clube, o que dificulta ainda mais a travessia — lamenta ele. — Em 1996, quando ligaram a ciclovia da Francisco Otaviano com a da orla, a guarita do clube já estava ali, o que não permitiu o traçado natural que a pista deveria fazer.

Ainda segundo Zé Lobo, uma solução, já considerada pelo clube, seria construir um segundo andar na guarita, liberando o espaço da calçada para pedestres e ciclistas.

## Atropelamento no fim de julho

• No último dia 25, O GLOBO-Zona Sul publicou reportagem sobre a morte de uma pessoa atropelada na esquina da Rua Francisco Otaviano com a Avenida Atlântica, em Copacabana, no fim de julho. Não foi a primeira vez que uma pessoa morreu atropelada no local.

O motivo apontado por moradores foi o estreitamento da Ciclovia Mané Garrincha no trecho, o que, muitas vezes, obriga pedestres e ciclistas a seguir pela rua.

Na ocasião, o secretário municipal de Meio Ambiente, Ayrton Xerez, comprometeu-se a interceder

junto ao Clube dos Marimbás para chegar a uma solução para o problema, evitando assim novos acidentes.

— Vou entrar em contato com o Marimbás, pedindo que um funcionário sinalize para os motoristas a irregularidade no estacionamento — disse ele na época.



**TRÂNSITO**

# Ciclistas ganham QG no centro do Rio

Estacionamento, que entra em funcionamento em dezembro na Cinelândia, vai oferecer chuveiros e armários

**Roberta Pennafort**  
RIO

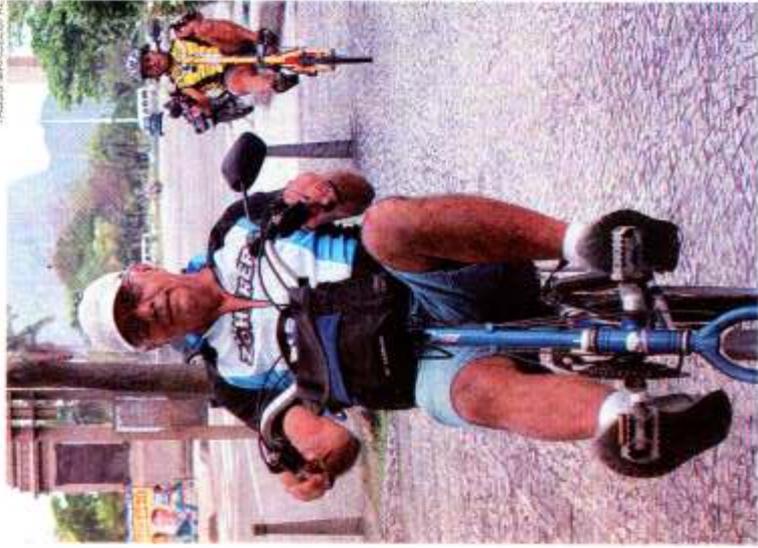
Aconteceu dez anos atrás. O economista Robert Jacob, então morador da Gávea, na zona sul do Rio, tinha uma reunião inadiável no centro. Chovia muito e seu carro não passava pelas poças. Ele pensou: por que não ir de bicicleta? Jacob pôs o tênis numa mochila, enfrentou a tempestade e chegou ao compromisso. Hoje usa o meio de transporte para trabalhar rotineiramente. E comemora a criação do primeiro estacionamento para bicicletas da cidade.

O espaço ficará no estacionamento subterrâneo da Cinelândia, no centro. Os ciclistas terão à disposição chuveiros e armários, para que possam tomar banho - afinal, pedalar faz suar, e muito - e vestir a roupa de trabalho.

## Serão criadas 50 vagas. Valor a ser cobrado ainda não foi definido

Os paraciclos, aquelas estruturas de ferro afixadas ao chão, nas quais as bicicletas são presas (com cadeado), serão instalados até dezembro, quando deverá começar a operação.

Os futuros usuários terão uma prévia hoje. Serão feitos testes do sistema, sob comando da Associação Transporte Alternativo, organização não-governamental que pleiteou a administração que criou o espaço. Ele já estava previsto no contrato de concessão do estacionamento, inaugurado em 2002. Como os responsáveis não sabiam que tal demanda existia, de fato, a medida jamais foi adotada.



FASSO MARCELO/DAE

Agora, serão criadas 50 vagas. O valor a ser cobrado ainda não foi estipulado (para carros, a primeira hora custa R\$ 5). Não há dados sobre o número de pessoas que chegam ao centro de bicicleta - o que se sabe é que, por falta de opção, elas deixam suas bikes, com trancas, em postes, árvores ou estacionamentos de edifícios. A prefeitura estima que 100 mil cartões se desloquem dessa forma.

O engenheiro Justo Stetto, de 68 anos, aderiu à onda. Até 2002, ele era executivo, fumava e não fazia exercícios. Foi ao médico e recebeu a ordem: tinha de mudar de vida. "Decidi começar a pedalar. Primeiro, pela ordem, Moro em Copacabana e em 35 minutos estou no centro." Ele só deixa a bicicleta em casa quando chove, assim como a maioria dos adeptos.

O Rio é a cidade com a maior malha cicloviária do País: tem 140 quilômetros (no Brasil, são menos de mil), espalhados principalmente pela zona sul, mais presentes também nas zonas oeste e norte (a faixa exclusiva não chega ao centro, então, é preciso dividir espaço com carros, motos e ônibus). Na América Latina, o Rio só perde para Bogotá, com 300 quilômetros.

Apesar do destaque, os ciclistas querem mais. "Em Munique (Alemanha), são mil quilômetros de ciclovis", diz José Benito, diretor do Transporte Ativo, que vem participando das discussões sobre a ciclovia carioca. O Instituto Perceira Passos informou que há projetos de abrir mais 46,2 quilômetros. Outros dois quilômetros estão em obras. Para José Lobo, o mais importante é promover a educação no trânsito, para que os ciclistas não corram riscos. ■

## Bicicletas dominam extremo leste de SP

Na cidade, cinco estações da CPTM têm 2.486 vagas em bicicletários

**Natália Zonta**

No bairro de Itaim Paulista, na zona leste, não parece que São Paulo é a cidade dos carros. Pelas ruas é comum ver muita gente de bicicleta. Arenta à oportunidade de negócio, a ex-cobrador de ônibus Marriene Fernandes, de 49 anos, alugou um galpão com o marido ao lado da estação de trem que leva o nome do bairro. Lá, há sete meses montaram um estacionamento com 100 vagas para bicicletas.

O que Marriene observou já não é novidade para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Em pesquisa feita no fim de 2005, a empresa observou que pelo menos 3% das pessoas que usam os trens chegam às estações de bicicle-

ta. "Há 20 anos recebemos pedidos de instalação de bicicletários. Sempre procuramos atender a todos os pedidos", disse o gerente de Projetos de Transportes da CPTM, Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro.

Até agora são quatro as estações que contam com bicicletários, com 2.486 vagas no total. Todos são administrados por associações e cobram em média R\$ 1,00 por bicicleta. "Cede-mos o espaço e as entidades se responsabilizam", disse Ribeiro.

Em outras três estações, além do Itaim Paulista, moradores aproveitaram a chance para montar um negócio. Garagens e galpões se tornaram estações para as magrelas cionamento para as magrelas perto das estações Ribeirão Preto, Jundiapéba e Suzano. ■

## Dia sem carro começa na Paulista

Hoje, a cidade de São Paulo comemora o Dia sem Carro. A mudança já começa às 7h30, com um grupo de ciclistas "invadindo" a Avenida Paulista. A proposta da Prefeitura é que, ao longo do dia, o Metrô fique ainda mais lotado, que aumente o número de passageiros nos trens e também a quantidade de pedestres nas ruas. O objetivo é fazer com que os paulistanos deixem o automóvel na garagem para reduzir os efeitos nocivos dos poluentes. Autoridades prometeram procurar alternativas para a locomoção na cidade. O prefeito Gilberto Kassab diz que vai deixar o carro oficial e cumprir seus compromissos de transporte público. ■ FERNANDA ABRANDA

DEMANDA - O número de usuários de bicicletas cresce no Rio

# Bicicleta chega em segundo lugar

**Branca Nunes**

Todos sabiam que o uso da bicicleta era uma forma saudável, não poluente e barata de se mover pela cidade. Agora, os amantes da *magrela* podem valer-se de outro argumento poderoso: é um dos mais rápidos meios de transporte. Na noite de quinta-feira, a Ong Transporte Ativo promoveu um desafio pelas ruas do Rio e conseguiu a prova que faltava para convencer os adoradores dos automóveis a desligar motores.

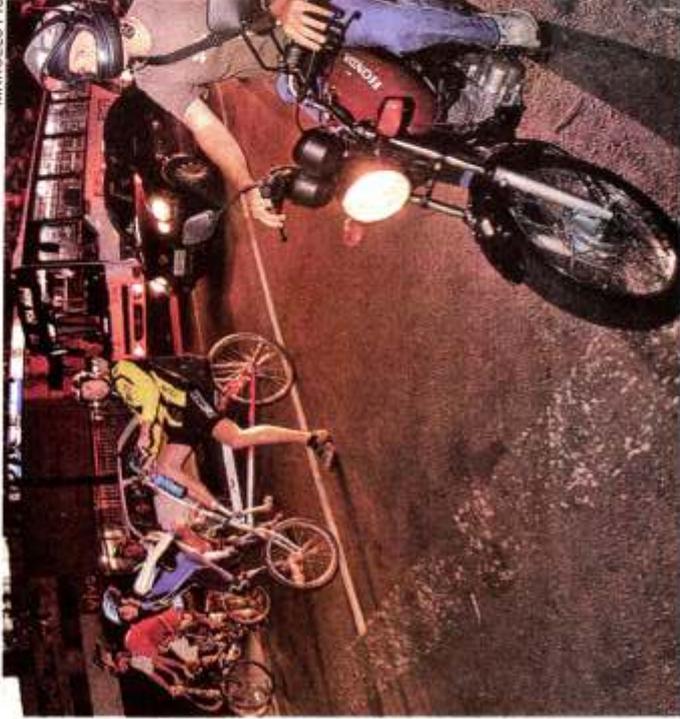
O desafio: respeitando todas as leis do trânsito, os nove participantes do evento deveriam percorrer o trajeto entre o Palácio Duque de Caxias, no Centro, e a Praça Antero de Quental, no Leblon, com passagem obrigatória pela estação do metrô Siqueira Campos, em Copacabana.

Cada competidor usou um meio de transporte. A largada foi às 18h. O trânsito estava intenso.

Avesso às ciclovias, João Lacerda, de bicicleta, optou pelo Catete, por Laranjeiras e Botafogo para chegar a Copacabana. Passou pela estação do metrô quatro minutos depois dos que avançaram por caminhos subterrâneos. Erika Cordeiro, Erica Sepúlveda e Eduardo Bernhardt, que saíram do Centro de metrô, desembarcaram na Siqueira Campos 31 minutos depois. Lá se separaram. Eduardo montou a bicicleta dobrável e seguiu sobre duas rodas, Erika calçou os patins e deslizou pelas ciclovias da orla. Erica enfrentou o congestionamento no ônibus Metrô de Superfície.

O primeiro a cruzar a linha de chegada foi Felipe Amaral, de moto. Apesar de ser o meio de

MARCELO PIU



Nove participantes saíram do Centro e foram até o Leblon

transporte mais rápido, é o mais poluente. Enquanto o carro despejou no ar 33 gramas de monóxido de carbono – gás que costuma causar problemas cardíacos e pulmonares – a moto liberou 88 gramas. Motos também são

mais nocivas à saúde que os ônibus, que liberam 60 gramas. Em segundo, seis minutos depois, João chegou ao Leblon quase empatado com Eduardo. Erika apareceu em seguida.

Quem utilizou veículos mo-

torizados se deu mal. Claudio Bernhardt, a bordo de seu Honda Civic, demorou uma hora e treze minutos desde que saiu do estacionamento até o momento em que encontrou uma vaga para deixar o veículo nas congestionadas ruas do Leblon.

Cláudio só foi mais rápido que Carolina Souza. O frescão que a abrigou durante o trajeto demorou uma hora e vinte. Nem o metrô se mostrou eficaz. Com poucas estações, o que obriga o uso do ônibus para completar o percurso, Erica demorou mais de uma hora para chegar.

Zé Lobo, fundador da Transporte Ativo, explica que o desafio é a primeira parte de um grande relatório:

– Encaminharemos os resultados para ONGS e para a Secretaria de Transportes – contou. – Também serão enviadas tabelas sobre o consumo de energia e emissão poluentes.

Um desafio parecido aconteceu no Rio, em 1992, e é feito anualmente em Londres. Lá, a moto não participa e a bicicleta sempre vence.

**TRÂNSITO ■ ONG Transporte Ativo fiscaliza cumprimento das leis relativas ao sistema cicloviário**



DEISI RESENDE

Ciclistas entram na garagem e descobrem que bicicletário está desativado



Foto da capa

Concessionária vai criar espaço para bicicletas na garagem da Cinelândia. Cidade • A20

## Ciclistas fazem vistoria em garagem no Centro

**Branca Nunes**

Munidos de bicicletas e capacetes, integrantes da ONG Transporte Ativo decidiram vistoriar estabelecimentos da cidade com o objetivo de conferir o cumprimento das leis relativas ao sistema cicloviário do Rio. Desde o ano passado, shoppings centers e supermercados são obrigados a reservar um espaço exclusivo para o estacionamento das máquinas. No dia 28 de abril o prefeito Cesar Maia publicou decreto que obriga a instalação de bicicletários nos estabelecimentos comerciais que foram construídos na cidade.

Na manhã de ontem, os ciclistas decidiram vistoriar o estacionamento subterrâneo da Cinelândia. De acordo com o edital de licitação da área, o local deveria ter bicicletário, vestiários masculino e feminino com seis chuveiros, além de guarda-volumes.

Ao descerem a rampa de acesso, os ciclistas foram abordados por um funcionário do estacionamento que afirmou ter ordens para não permitir a entrada de bicicletas. Depois de alguns minutos de discussão, foram encaminhados ao

gerente administrativo do lugar, Francisco de Assis Silva.

Para surpresa de todos, o estacionamento da Cinelândia tem uma área especialmente reservada às bicicletas, devidamente sinalizada e com vestígio. O problema é que o lugar está desativado, segundo Francisco, por falta de demanda.

— Em três anos de funcionamento nunca tivemos um ciclista que tentou estacionar

cicleta para ir ao centro, caso houvesse um local para estacionar e trocar de roupa — garante Abinder. — O problema é que ninguém sabe que o lugar existe.

Francisco se comprometeu com Zé Lobo, fundador do Transporte Ativo, a colocar o bicicletário em funcionamento nos próximos meses. Os ciclistas, além de ajudarem na implantação do projeto, votaram para conferir sua execução.

Apesar do Plano Diretor de Transporte do Município enfatizar a importância da bicicleta no sistema de transporte da cidade, o turista francês Bernard Eyheramendy foi atropelado por uma motocicleta enquanto trafegava pela ciclovia Mané Garrincha. A moto saía de um posto de gasolina no momento da colisão. O motociclista alegou que foi ele o atropelado e Bernard perdeu judicialmente o direito à indenização. Segundo informações da Coordenadoria de Regulamentação Viária do município, os casos devem ser analisados individualmente. Em qualquer via, as bicicletas têm a prioridade sobre qualquer veículo motorizado.

### Bicicletário em garagem começa a funcionar no segundo semestre

aqui dentro — assegurou Francisco. — Apesar do contrato que assinamos com a prefeitura não exigir a construção dessa área, ela está montada porque aparece no edital de licitação.

Para Roberto Abinder, coordenador do Grupo de Trabalho de Planejamento Cicloviário do IPP, a ausência dos ciclistas não significa que não existe a demanda. O problema é que não há divulgação.

— Existem centenas de pessoas que optariam pela bici-

# Vagas Vivas

Carros darão lugar a áreas de convivência, em jornada mundial

Branca Nunes

IMAGINE SE, pelo menos por um dia, em vez de carros estacionados, as vagas das ruas da cidade abrigassem áreas verdes e floridas. Já pensou como seriam 24 horas sem buzinas nem congestionamentos? Ou, ainda, o que aconteceria caso as vias fossem transformadas em palcos para espetáculos teatrais? O que parece sonho distante será transformado em realidade nas principais metrópoles do planeta, dia 22, com a jornada mundial Na Cidade Sem Meu Carro.

No dia 21, carroças que passaram pela Rua Senador Dantas terão uma prévia do cenário descrito acima. A ONG Transporte Ativo, com o apoio de secretarias municipais, prepara uma surpresa para quebrar a rotina de motoristas e pedicelares: duas vagas serão transformadas em área de lazer, com direito a música, sementeira e água fresca.

Além de ocupar o espaço dos automóveis com gramado, bancos e mesinhas, os integrantes da ONG farão pantufagem para alertar a população sobre problemas decorrentes do uso indiscriminado do transporte individual



Integrantes da ONG Transporte Ativo simulam movimento que acontecerá no dia 22. Na arte, abaixo, natureza sustentável

ARTE DE BRUNO NICHTA SOBRE FITO DE EDUARDO REPARAZZI



motorizado. Poluição, degradação do meio ambiente, estresse e congestionamento estão na pauta do grupo.

"Montamos a vaga viva para comemorar a jornada. É uma forma de provocar a reflexão sobre o espaço urbano", justifica Zé Lobo, fundador da Transporte Ativo. "Em vez dos carros, poderíamos ter praças, áreas de convivência, ciclovias ou calçadas maiores", completa.

No dia 22, a ONG inaugura (ainda de forma experimental) a ala para bicicletas dentro do estacionamento subterrâneo da Cinelândia. "É uma maneira de incentivar o uso desse meio de transporte para quem trabalha no Centro", explica Zé Lobo.

A jornada mundial, que teve sua primeira etapa na França em 1998, conseguiu agregar, em 2004, 1.500 cidades de 40 países. Nesse ano, surgiu a versão cartiva do evento, com modesta pantufagem em algumas ruas da Zona Sul.

No sexta-feira, o Brasil dará uma contribuição maior, em 50 localidades. Em Belo Horizonte, sede da organização nacional, com a ONG Rua-

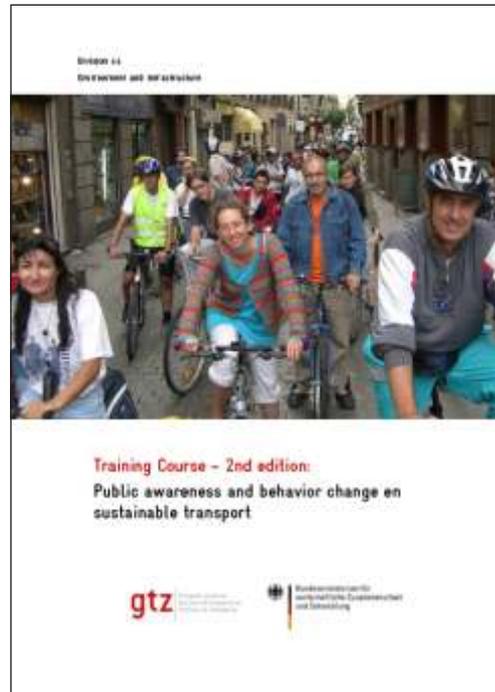
viva, quatro das principais ruas serão transformadas em praças. Haverá espetáculos de dança, teatro, música e rodas literárias. Segundo a coordenadora da ONG, Maíla Soares, o objetivo da empreitada não é bater de frente com autoridades e automóveis "mas discutir alternativas a esse meio de transporte".

A falta de apoio do poder público, aliás, é a principal reclamação dos organizadores da jornada paulista. A CET-SP considerou inviável o fechamento de ruas para a realização do evento. "É estranho que a administração municipal não esteja preocupada com dois dos maiores problemas da cidade, a poluição e a mobilidade", critica Thiago Benicchio, um dos articuladores do dia 22 em São Paulo.

Embora a falta de transporte público de qualidade seja a principal causa do uso indiscriminado de carros, a conscientização individual pode fazer a diferença: "Se o ar está poluído, o meio ambiente devastado e as ruas congestionadas, nós também somos os responsáveis", adverte Maíla. De fato, se cada um fizer a sua parte, fica muito mais fácil. ■

**Quality of life through the  
promotion of bicycle use and  
similar forms of transportation.**



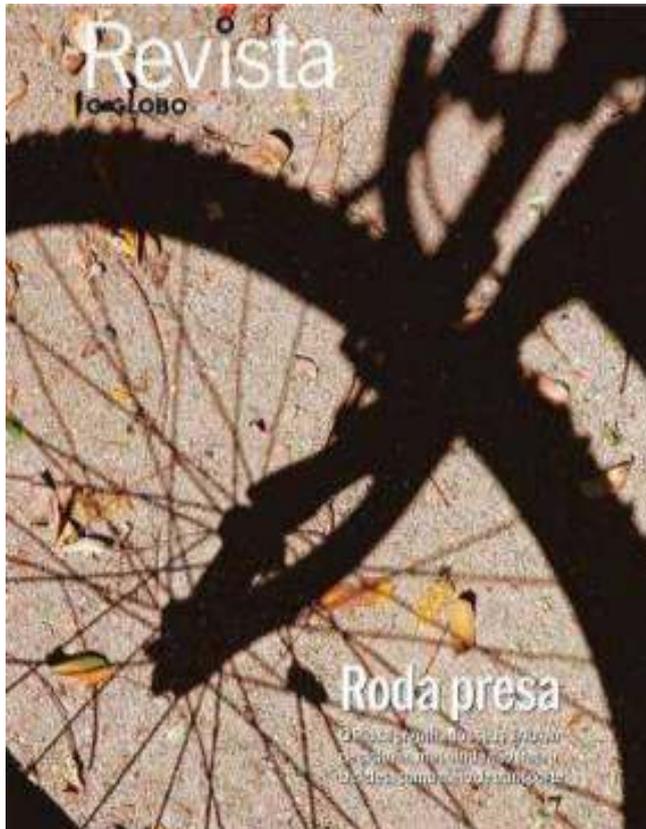


Training course: Public Awareness and behavior change in sustainable transport- 2ed.



Figure 3. The Brazilian group Transporte Ativo develops various activities to promote the use of bicycles, including generating changes in the regulation of transport of their cities. Source: Jose Lobo, Transporte Ativo.

In relation to this concept, normally the government is expected to be more “diplomatic” and the civil society more “activist.” However, if these two actors can act in synergy, perhaps purely activist actions are not necessary, and measures that are more formal and diplomatic are preferable. If both groups work together, this will make it easier to carry out actions of any kind with more coherent results.



Diversos países estão incentivando o uso da bicicleta como solução ao excesso de carros nas ruas

**Meio Ambiente**



# A bicicleta como solução

O aumento do número de carros e outros veículos restritos em circulação é um problema que vem preocupando quase todas as grandes cidades do mundo. Devido aos transtornos ecológicos e sociais que os engarrafamentos causam à população, algumas cidades já estão passando a pensar num meio mais de transporte: a bicicleta.

No Brasil, a União de Ciclistas Brasileiros (UCB) é uma entidade que agrega experiências de ciclistas de diversas regiões do país, e que vem atuando para promover políticas públicas de incentivo ao uso de bicicletas no trânsito. O diretor administrativo da UCB, Ze Lobo, conta que, no Brasil, as ações do poder público federal, devem se concentrar principalmente na educação no trânsito: "Para que a convivência das bicicletas e dos outros veículos seja pacífica, é necessário o ensino de uma série de regras, que atualmente ninguém ensina, nem os próprios ciclistas".

Em Brasília, diversas iniciativas já estão sendo construídas. Segundo Marcelo Gonçalves, presidente da ONG Rodas da Paz, uma das entidades que fazem parte da UCB, as organizações têm um papel fundamental na criação desses espaços: "Não participamos ativamente da criação e do planejamento das rotas do Distrito Federal, que foram feitas com base em estudos, entre eles de rotas que já foram feitas antes de ciclistas", ele destaca.

O assunto já vem sendo tratado no Ministério das Cidades, que lançou recentemente o Caderno de Referência para o Desenvolvimento de Planos de Mobilidade por Brasília em Cidades. De acordo com as organizações desse publicação, o conteúdo representa um esforço do Secretário de Mobilidade para fomentar debates aos municípios que têm intenção de implantar um plano ciclístico, integrado aos demais planos existentes, formando uma rede de transporte.

Ze Lobo e Marcelo Gonçalves aprovam a publicação: "Quanto mais material escrito, e de qualidade, sobre o assunto chega por aí, melhor vai ser o planejamento ciclístico nas cidades", destaca Ze Lobo. Marcelo Gonçalves comenta: "A questão ainda está muito pequena na hora de trabalhar sobre, mas será dada já foi um passo importante". Marcelo aponta que é preciso também um envolvimento regional: "As discussões legislativas precisam ser territorializadas e criar um obrigatório incentivo de ciclistas em bibliotecas e no comércio, além de incentivos para que os funcionários possam trazer sua bicicleta e trocar de roupa".



**Curiosidades**

- China**  
O uso de bicicleta na China está diminuindo em consequência do avanço da indústria automobilística e pelo aumento do consumo. Mesmo assim, a China ainda hoje é a região com a maior frota mundial e com o maior número de usuários de bicicleta no planeta.
- Dinamarca**  
A maioria está nas terras públicas neste país, cada litro de gasolina custa aproximadamente R\$ 12,00, os automóveis são taxados em 200%, o custo da cidade é livre de carros.
- Colômbia**  
Em Bogotá, foram construídos mais de 300 km de ciclovias em menos de seis anos, por lá milhares de ciclistas. Com isso, foi observado um aumento de uso de bicicleta que passou de 1,5% para 0,5% do total de viagens.
- Índia, Alemanha, Suíça, Noruega, Finlândia e Dinamarca**  
Para estes países, a bicicleta está perfeitamente integrada ao cotidiano da mobilidade dos seus habitantes, atingindo índices de participação modal (participação da bicicleta entre os demais meios de transporte) superiores a 20%.
- França, Bélgica, Suécia**  
O índice de participação modal nestes países situa-se entre 4 e 8%, estando em franca expansão as políticas voltadas ao governo de infra-estrutura para as bicicletas.
- São Paulo**  
Nesta cidade, "passar" mais carros e motos por dia do que bebês. Para se ter uma ideia, a multa de estacionamento nas ruas ultrapassa os R\$ 525 cinquenta reais dia, enquanto a frota de veículos tem um acréscimo de 845 unidades a cada 24 horas.
- Desenvolvimento para estado**  
É o segundo maior uso de bicicleta, no Brasil e no mundo. O uso só não é maior no Brasil devido ao fator histórico representado pela presença agremiada dos veículos motorizados nos ruas públicas.
- Bicicleta no trânsito**  
Uma empresa canadense criou um bicicletário em forma de Avon, o Bike Tron. Trata-se de um estacionamento seguro que guarda a bicicleta de maneira segura, enquanto o usuário se ocupa.  
O funcionamento é simples. Basta encaixar a roda dianteira no garfo; passar o canote e a máquina câmbio e encaixar a bicicleta até o topo onde ficará pendurada. Um suporte para a roda traseira mantém a bicicleta estável nesse suporte. Para retirar, só tirar o canote e a roda. Todo o sistema funciona com energia solar.









[www.ta.org.br](http://www.ta.org.br)