



SERÁ QUE DÁ PEDAL?

Depois do roubo de quase um terço da frota de bicicletas, o projeto Pedala Rio volta a funcionar em janeiro, agora com mais segurança

Maíra Magro

Incentivar o uso de transportes que desafoguem o trânsito e diminuam a poluição é uma necessidade urgente nas metrópoles. Sintonizado com esta demanda, o Rio de Janeiro seguiu o exemplo de cidades europeias e implantou um serviço de aluguel de bicicletas públicas, o Pedala Rio, há um ano. A iniciativa louvável, porém, esbarrou num velho problema dos grandes municípios brasileiros: o furto. Em menos de duas semanas, 56 unidades foram roubadas. O episódio colocou em xeque a viabilidade do modelo numa cidade que sofre com a falta de segurança pública e a atuação de gangues

criminosas. Incapaz de operar sem quase um terço da frota, a concessionária Serttel cancelou o serviço temporariamente. A empresa promete reativá-lo em janeiro, mas agora com novas precauções para tentar driblar os gatinhos.

Para isso, usará mecanismos como travas mais resistentes nas estações e dispositivos eletrônicos que permitam comunicar à central de operações a retirada forçada dos equipamentos. Também está sendo estudada a implantação de câmeras nos pontos de aluguel. Além disso, as bikes não voltarão prateadas às ruas, mas com cores chamativas, para serem mais facilmen-

te identificadas. “Estamos aprendendo ao longo do processo”, diz Ângelo Leite, presidente da Serttel. “Recebemos total apoio da população e não vamos desistir.”

Ao que tudo indica, o furto das bikes foi uma ação coordenada. Ladrões teriam usado a estrutura do próprio equipamento como alavanca para quebrar as travas de segurança nas estações, que, a não ser por isso, permaneceram intactas. “Tudo ia muito bem até esse incidente”, afirma Altamirando Moraes, subsecretário de Meio Ambiente da prefeitura. Segundo ele, agora o Estado concordou em dar maior atenção ao



VAZIO Furto de 56 bikes interrompeu o serviço de aluguel. À esq., policiais com exemplares recuperados

policiamento e ao controle das estações. Esta ação integrada das duas esferas de governo é uma providência útil para salvar uma boa ideia.

O Pedala Rio funciona assim: o usuário se cadastra na internet e compra um passe com cartão de crédito que lhe dá o direito de retirar uma bicicleta em qualquer uma das 18 es-

tações da cidade, para depois devolvê-la na que quiser. Uma solução ideal para quem quer fazer um trajeto parte pedalando, parte de ônibus, metrô ou a pé. Como a enfermeira Clarice Cantarelli, 47 anos, que, até a suspensão dos serviços, usava o Pedala Rio para ir de casa à estação de metrô. “Além de chegar mais rápido, eu aproveitava para fazer exercício”, diz ela, que também costumava pedalar pela orla aos domingos. “Espero que seja retomado o mais rápido possível.” Apesar do alcance ainda reduzido do programa – são apenas 180 bicicletas numa cidade com mais de seis milhões de habitantes –, a iniciativa é nobre na prática e nas intenções: integrar a locomoção sobre duas rodas ao sistema de transporte público no Rio, tendo ao seu dispor uma malha cicloviária de 140 quilômetros, a maior do Brasil.

Lançado na orla de Copacabana, o Pedala Rio está hoje nos bairros de Ipanema, Lagoa e Leblon. Conta com 450 usuários ativos atualmente e contabiliza mais de 6,6 mil viagens. O preço dos passes para usar os equipamentos varia de R\$ 10, por um dia, a R\$ 100, por um ano. Apesar de criticado pela burocracia no cadastramento e na liberação de bicicletas – que exclui, por exemplo, usuários sem celular –, o Pedala Rio tem sido elogiado por especialistas e usuários já acostumados ao trâmite.

“É uma solução muito boa para distâncias curtas”, opina José Lobo, presidente da ONG Transporte Ativo. **Um estudo da entidade mostrou que, em distâncias de até três quilômetros, é mais rápido se locomover na capital fluminense sobre duas rodas do que de carro.** O comerciante Daniel Uram, 45 anos, vai ainda mais longe: “Para trajetos de até oito quilômetros, prefiro pedalar a ir de carro”, afirma. “Como muitos prédios proíbem o estacionamento de bicicletas, o aluguel resolve o problema.” Em setembro, a cidade de Blumenau, em Santa Catarina, foi a segunda a adotar o sistema de compartilhamento de bicicletas públicas no Brasil. O Rio é a grande vitrine deste projeto. Se for bem-sucedido, deve inspirar mais cidades brasileiras. ■



ADEPTA A enfermeira Clarice Cantarelli utilizava as bicicletas do Pedala Rio para ir ao trabalho

VANDALISMO E FURTO EM PARIS



Assim como no Rio de Janeiro, o compartilhamento de bicicletas enfrenta problemas em Paris por causa do vandalismo e furto. Na capital francesa, em dois anos e meio de funcionamento, de uma frota de 20 mil só duas mil ficaram intactas, causando prejuízos superiores a US\$ 10 milhões. A depredação era tanta que a JCDecaux, operadora do serviço, declarou que a continuação seria inviável, levando a Prefeitura de Paris a renegociar o contrato e aumentar a contribui-

ção pública na reparação das perdas. Hoje, o sistema opera em quase 1,5 mil estações, e já foi usado 65 milhões de vezes. Pioneira, Amsterdã desenvolveu um plano semelhante de bicicletas gratuitas na década de 60, conhecido como White Bicycle, que foi interrompido com o desaparecimento da maioria das bicicletas. Mas hoje funciona bem, e é pago. Ou seja, começar as pedaladas com problemas parece que é usual. Depois é que engata.