

Vivian Macedo e José Lobo na famosa ciclovia da Lagoa, um dos espaços exemplares usados pelos ciclistas

REINAXA O PAÍS

SÓ VOU DE BIKE

NOSSA REPÓRTER ACOMPANHOU A ROTINA DOS ADEPTOS DO TRANSPORTE ATIVO E RELATA BENEFÍCIOS E PROBLEMAS ENFRENTADOS POR QUEM PEDALA TODO DIA E PARA TODA LUGAR

| VIVIAN MACEDO | FOTOS VÍTOR SILVA |



BICICLETA

TRANSPORTE ATIVO

"MEU TRABALHO EXIGE ROUPA SOCIAL E NÃO POSSO IR DE BICICLETA". NÃO PODE MESMO? GUIA DE 60 PÁGINAS NA INTERNET ENSINA COMO

O carioca José Lobo aceitou o desafio de me convencer (na prática) a adotar a bicicleta como um real meio de transporte, seguro e prático. Na verdade, o desafio deste homem é convencer a cidade inteira disso. Zé Lobo, 48 anos, é fundador da organização Transporte Ativo que, desde 2003, junta pessoas que, como ele, apoiam e promovem o uso da bicicleta no Rio. Durante um passeio ciclisto, na segunda-feira, ele, que largou o emprego de programador visual para dedicar a vida às magrelas, falou sobre seu trabalho de convencimento, sobre o dia a dia do ciclista e tentou me mostrar que pedalar é mais interessante do que parece. O passeio começa em sua casa, em Copacabana, onde ele mora com suas oito bicicletas. A primeira rota é Domingos Ferreira até a Estação de metrô Cantagalo. Seguimos por pequenas ruas, uma dica do experiente ciclista. Ele ainda esclarece as regras básicas de trânsito para as bicicletas: deve-se andar sempre na mesma mão que os carros e respeitar sinais de trânsito. Chegamos à Rua Francisco Xavier que, por ser mais movimentada, possui uma ciclofaixa desde agosto do ano passado – o que torna o trajeto dos ciclistas mais seguro até a estação de metrô Cantagalo. Nesse trecho não precisamos nos preocupar com os retrovisores dos carros ou outros obstáculos conhecidos dos adeptos ao ciclismo, e ainda é permitido transitar em mão-dupla. "A medida aumentou a segurança e o caminho fica mais veloz", diz José Lobo. E aí, no entanto, divido que os carros respeitem a faixa livre, uma tentação para os mais apressados. Ele explica que há algum tempo muitos motoristas circulavam pela ciclofaixa, por desrespeito ou desconhecimento, mas que atualmente são poucos os casos. Lei de Murphy: um pouco adiante, encontramos um motorista, desviado ou

desrespeitoso, que estaciona seu carro na faixa, e nos obriga a enfrentar a rua, acabando com o sossego do passeio. Continuamos a rota até encontrar uma ambulância pela faixa de bikes. "As ambulâncias, assim como os carros dos bombeiros e da polícia, podem fazer isso", avisa, logo, Zé Lobo. Ok, mas o que dizer dos carros que vinham seguindo o caminho aberto pela sirene? "Típico", ele reclama, e eu concordo. O Código Nacional de Trânsito condena ações como as que vimos: carro não pode transitar ou estacionar em ciclovias ou ciclofaixas, deve manter uma distância segura ao ultrapassar ou dividir a pista com bicicletas e dar a preferência ao ciclista quando este estiver numa faixa exclusiva. Zé Lobo confessa que ainda falta bastante para os motoristas se acostumarem com o trânsito de bicicletas na cidade e, com o tempo, os problemas vão diminuir gradativamente. A sua organização pensou exatamente nesta falta de informação e, em 2002, fez o *Guia de bicicleta para o trabalho*, livro online (http://www.ta.org.br/Educativos/DOCS/De_bicicleta_para_o_trabalho.pdf) de 60 páginas que responde questionamentos que vão de regras de trânsito até "Meu trabalho exige roupa social, não posso ir de bicicleta".

Bicicletário no metrô

Ao chegar à estação de metrô é perceptível toda uma infraestrutura adaptada para as bicicletas. As rampas estão em bom estado, o espaço de circulação é largo e há sinalização. Na estação General Osório, assim como em outras quatro da cidade (Pavuna, Inrajá, Colégio e Cantagalo), há bicicletários práticos e seguros para o morador poder combinar os dois transportes de modo seguro. "Uma das principais

As ações do Transporte Ativo pressionam as autoridades. Abaixo, Zé Lobo (de camisa preta) com os ativistas da organização



PEDALADA DIÁRIA

É O QUE PREGA O TRANSPORTE ATIVO. A organização une apaixonados pela bicicleta que tem como objetivo incentivar a implantação de um sistema cicloviário satisfatório nas cidades. Eles sensibilizam o governo e a população através de ações de baixo custo e grande impacto. Uma delas é o Desafio Intermodal, onde algumas pessoas, com diferentes meios de transporte, fazem o mesmo trajeto e depois há um estudo sobre cada um dos meios, levando em conta o tempo, a praticidade e o meio ambiente. Outra ideia é a Vaga Viva, onde eles usam duas vagas de estacionamento para montar um pequeno parque com grama artificial, música e pufes, um modo de criticar a urbanização excessiva da cidade. A organização foi ainda reconhecida pelo seu trabalho com o Curso de Introdução ao Mundo Cicloviário ministrado para os técnicos de prefeituras em algumas capitais.



BICICLETA

TRANSPORTE ATIVO

NO MEIO DO ROLÉ, Falta de infraestrutura obriga ciclistas a subirem na calçada, desviar de banhistas e tomar cuidado com as árvores

preocupações dos ciclistas é onde deixar a bike", lembra José Lobo. É, mas não tem jeito, levar a magrela no metrô não pode. Só fim de semana, mas Lobo acha que a prática seria inviável, mesmo fora dos horários de pico, por causa do (intenso) movimento.

Passeio com obstáculos

"Agora o caminho vai ser mais complicado, prepare-se", avisa Zé Lobo. Continuamos pelo Corte do Cantagalo, uma subida que, além de exigir mais esforço físico, demanda habilidade para desvio de obstáculos. Mesmo a avenida sendo um importante trajeto de ligação de Copacabana à Lagoa, não há espaço algum para o trânsito de bicicletas. Nós temos que circular pela calçada e sofremos com inúmeros buracos. Um estudo feito no Corte pela Transporte Ativo mostra que mais de 770 ciclistas passam por ali em 12 horas, ou seja, melhorias no lugar são urgentes. Outros pontos da cidade foram pesquisados pela Transporte Ativo e todos esses resultados são enviados para a prefeitura com o intuito de agilizar os projetos na malha cicloviária da cidade.

Foi difícil, confesso, mas chegamos à ciclovia da Lagoa. O movimento de bicicletas era grande mesmo numa segunda-feira à tarde e, entre os ciclistas mais esportivos, chamou a atenção mesmo um alto número de pessoas que aparentemente usavam a bicicleta para trabalhar, buscar o filho no colégio ou ir para o curso. "Muitos dos usuários da ciclovia em dias úteis são pessoas que usam a bicicleta como meio de transporte", explica Zé Lobo. Ele ainda diz que, surpreendentemente, cinemas e teatros dos bairros da Zona Sul estão percebendo esse movimento e agora oferecem bicicletários. É uma tendência na cidade que esses estabelecimentos já perceberam. Ele conta que há algum tempo teve a grata surpresa de encontrar em frente à Casa de Cultura Laura Alvim, em Ipanema, um bicicletário produzido de material reaproveitado. Ponto para eles.

Continuamos o caminho em direção a Ipanema e, ao cruzar a Rua Epitácio Pessoa, já percebemos uma mudança drástica. As rampas das calçadas estão em péssimas condições e a circulação só pode ser feita pela calçada. No trecho, carros estacionados nos dois lados da pista diminuem o espaço ao ponto de tornar impossível o tráfego do carro com a bicicleta. Sofri especialmente com buzinas ameaçadoras de motoristas irritados que queriam que eu circulasse pela calçada, porém sigo fielmente as regras de trânsito. Zé Lobo explica que, no dia a dia do ciclista, há certa flexibilidade nas regras. Mas, no cruzamento, é aconselhável ter muita atenção, já que é justamente nesses lugares que acontecem a maioria dos acidentes envolvendo ciclistas.

A ciclovia sumiu

Trafegamos tranquilamente pela ciclovia que liga a Vieira Souto à Avenida Atlântica, mas na curva da Rua Francisco Otaviano, a ciclofaixa é reduzida ao ponto de sumir na calçada e impedir a passagem de bicicletas, a não ser pela rua – um erro de planejamento comum às ciclovias feitas nos anos 90, quando a bicicleta era considerada mais lazer que opção de transporte. Outros problemas nos obrigam a subir na calçada, desviar de banhistas e tomar cuidado com árvores no caminho. Outro problema é a distribuição de ciclovias pela cidade. Na Zona Sul e no Centro estão 38% de todas as ciclovias da cidade, enquanto na Zona Norte são apenas oito quilômetros. No total, são 141 quilômetros de ciclovias que não são integradas o suficiente para permitir o deslocamento pela cidade. Nosso percurso termina 6,5 quilômetros depois e Lobo finaliza dizendo que sua meta é transformar a percepção dos cidadãos em relação aos lugares onde vivem. Pedalar é um dos caminhos para essa mudança. Mas para haver mudança de verdade, é preciso que a prefeitura se adeque melhor às exigências do ciclista porque a geografia privilegiada do Rio incentiva as pedaladas, mas, sentimos na pele, há ainda muitas pedras no caminho. **D**



BICICLETÁRIOS PÚBLICOS REVISADOS

PROJETO DA PREFEITURA VOLTA MÉS QUE VEM COM NOVIDADES

As bicicletas públicas do Rio sofreram um boque em dezembro com o roubo de metade da frota, mas Ângelo Leite, o presidente da Sentel, empresa que opera as bicicletas na cidade, descreve este caso de vandalismo um ato localizado e que está longe da realidade do projeto. A partir de 14 de março o projeto volta com mudanças no sistema de travamento da bicicletas, câmeras nas estações e sistema de alarme, além da bicicleta agora ser azul, cor que a torna mais visível no trânsito. "Vamos simplificar o cadastro que será feito no site e o pagamento será debitado no cartão de crédito", explica Ângelo Leite. Com a revisão das taxas, o plano mensal, que permite infinitos passeios de até uma hora, custará R\$ 20 e haverá a possibilidade de um ciclista eventual pagar um aluguel diário. Haverá ainda expansões para o Centro e a Tijuca.

OBRAS À VISTA

A meta da prefeitura é dobrar a malha cicloviária da cidade e assim garantir que o dobro de moradores usando bicicletas diariamente. "Obras como a Transoeste e a Transcicliza já serão construídas pensando nos ciclistas, com ciclofaixas e bicicletários", diz o subsecretário de Meio Ambiente do Rio, Almirando Moraes. O objetivo é uma malha cicloviária com mais de 300 quilômetros de extensão.



A recém-inaugurada ciclofaixa em Copacabana traz benefícios para o trânsito do bairro