

Mobilidade viva

Categories : [V Forum Urbano Mundial](#)

Em 2003 nasceu no Brasil uma organização com o objetivo de estimular o uso de bikes, triciclos, patins, skates, patinete e até os deslocamentos a pé. Só que a Transporte Ativo, como é chamada, não é mais um grupo de esportistas que promove encontros periódicos para o desenvolvimento da prática. Ela dá suporte a governos locais na implementação de infra-estrutura e leis que facilitem o uso de tais meios de transporte, além de desenvolver ações de conscientização e educação.

Fora a quantidade crescente de pessoas que procuram a organização em busca de orientações de como trocar de vez o carro pela bicicleta, a Transporte Ativo acumula outras importantes vitórias. Por sua indicação, a prefeitura do Rio mudou a velocidade máxima permitida nas ruas internas de Copacabana – facilitando a vida de ciclistas. Agora, os carros podem rodar a, no máximo, 30 km/h. Também conquistou novas faixas de uso compartilhado, trouxe para o Brasil o conceito de “Vaga Viva” – quando uma vaga de carro é transformada em ambiente de convívio, chamando a atenção para o individualismo dos automóveis – e é responsável pelo desafio intermodal, uma competição entre vários meios de transporte para ver qual é o mais eficiente para o deslocamento em certas distâncias. Hoje, a Transporte Ativo tem a anuência e o suporte da organização holandesa I-CE, que desenvolve o Bicycle Partnership Program, e o reconhecimento dos governos locais e de outros países.

Quem está a frente da organização é o programador visual José Lobo, entusiasta e usuário da bicicleta desde a década de 1990. Ele já teve um carro, sim, mas em 2000 acabou vendendo o veículo por falta de uso. Agora, deslocamentos só de bicicleta e transporte público. “Nosso objetivo não é fazer com que todo mundo ande de bicicleta, mas que saibam reconhecer os benefícios dela e respeitem os direitos dos ciclistas”, diz. Como ele conseguiu isso numa cidade cheia de morros e inseguranças como o Rio? José Lobo explica nesta entrevista que concedeu a O Eco durante o 5º Forum Urbano Mundial.

O Eco- As ciclovias no Brasil são mal projetadas?

José Lobo - No início dos anos 1990, quando a gente começou o programa ciclovitário aqui no Rio, elas eram, sim. Mas era assim porque nelas trabalhavam pessoas que projetavam vias para carros, para o sistema motorizado. [Naquela época] era uma coisa muito nova, ninguém tinha conhecimento ciclovitário. Hoje isso já mudou muito. Na prefeitura do Rio, o planejamento ciclovitário é de 1992, já tem 18 anos, e da metade do caminho para cá, a prefeitura começou a se preocupar com o desenho da ciclovie e coincidentemente algumas organizações de fora do país

vieram para passar a expertise deles, fazendo workshops, seminários. Assim, os técnicos da prefeitura começaram a se qualificar. Hoje os projetos são muito melhores. Ainda falta muito para chegar ao ideal, porque você tem uma quantidade pequena de técnicos que estão qualificados. Mas já melhorou muito e eu acho que a tendência daqui pra frente é melhorar ainda mais. Vale dizer que na Europa, nos países nórdicos, Noruega, Alemanha, Bélgica, os sistemas que têm hoje funcionando demoraram 40 anos para chegar a este estágio. Acho que aqui vai ser mais rápido, exatamente por termos já a experiência de fora pra seguir e adaptar para a realidade brasileira. Acho que não vai levar 40 anos, talvez 30. E a gente já está com 18.

Existe um modelo ideal de ciclovias?

JL -Não. Existe um gráfico que eles usam muito na Europa que é como se fosse uma tabela. Dependendo da quantidade de veículos na rua e da velocidade deles, você segrega totalmente, faz a ciclovia, ou você faz uma ciclofaixa, pintadas no chão, ou você faz ainda um trânsito totalmente compartilhado, o que é muito comum em cidades pequenas na Holanda. Então você tem a ciclovia, a ciclofaixa e o trânsito compartilhado. A escolha entre eles vai depender muito mais da velocidade dos carros na via e da quantidade de veículos do que qualquer outra coisa. Ou seja, se a velocidade é muito alta ou tem muito caminhão e ônibus, é bom a bicicleta estar separada, porque a diferença é muito grande. Mas se é uma rua pacata, dentro de um bairro residencial, que os carros já andam devagar, você pode compartilhar essa via.

Mas o modelo compartilhado exige muito respeito do motorista em relação ao ciclista, não é?

JL – Sim, mas muito mais do que respeito, exige uma convivência pacífica. Aqui no Brasil, por exemplo, nosso trânsito é muito violento, então essa convivência pacífica é mais difícil. É aí que entra o peso da questão cultural. O que na Europa pode ser compartilhado, aqui tem que ser segregado. Uma rua que aqui pode ser compartilhada, na Europa as crianças estão andando de velocípede na rua. Isto é, você tem um padrão de construção, mas tem todo um fator cultural que vai influenciar na escolha.

Dá para transformar uma cidade que foi toda planejada para o carro, como é o caso de São Paulo, em uma cidade de bicicletas?

JL -É mais fácil do que você encontrar espaço para uma faixa de ônibus, para um trólebus. Temos um

exemplo em Copacabana: ali tem a Figueiredo Magalhães que é uma rua super saturada de ônibus, muito carro e querem fazer uma ciclovia segregada. Onde você vai encontrar espaço para isso? As faixas para os carros lá são muito largas, de 4, 5 metros. E um carro tem 2,20 metros de

largura. Então, a idéia para esta rua é reduzir a largura de algumas faixas, ganhando, com isso, espaço para ciclovia. Quanto mais estreita a faixa, mais devagar o motorista anda. Isso é uma coisa de sensação de espaço. Na Holanda eles usam muito essa técnica, chamada de *trafic calm*, que é criar uma sensação visual de estreitamento da pista, para o motorista não andar tão rápido.

A Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano está bem esperançosa em relação aos eventos esportivos que virão para o Brasil nos próximos anos porque o governo vai injetar um recurso considerável nas ações de mobilidade nas 12 cidades-sede dos Jogos. Você também vê uma perspectiva boa para os ciclistas?

JL -Vejo sim, porque, tanto no caso da Copa, quanto no das Olimpíadas, o COI [Comitê Olímpico Internacional] exige acessibilidade pública aos estádios, mais do que a mobilidade motorizada por carro individual. O Banco Interamericano de Desenvolvimento e o Banco Mundial estão querendo planejar coisas mais voltadas para o ser humano. Então acho que esses jogos serão uma forma mais fácil de se chegar a isso. Não acho que vai ser nada milagroso, mas uma coisa que talvez a gente só fosse atingir daqui a 20 anos, a gente possa atingir em dez, oito anos.

O que você acha que falta no Brasil para a cultura da bicicleta?

JL -Acho que a maior diferença que eu vi nos outros países foi a compreensão dos usuários do trânsito em relação à bicicleta. Em países europeus, a maioria das pessoas que tem carro também anda de bicicleta ou já usaram uma bicicleta, então ela sabe qual o comportamento do ciclista, conhece as necessidades dele. Aqui no Brasil as pessoas a pé e os motoristas desconhecem isso.

Você acha que falta estímulo do governo para essa mudança?

JL -Já existe um estímulo, tanto do governo federal, quanto de governos estaduais e locais. Mas ele ainda não está com o foco bem direcionado. Como a bicicleta está aparecendo no mundo inteiro, tem alguns políticos que estão falando do seu uso pra tentar pegar uma carona e ter algum sucesso com isso. Nós temos exemplos próximos disso, de pessoas que querem promover a bicicleta, têm aquilo como meta do trabalho deles, só que eles ainda a vêem como esporte e lazer, não como meio de transporte. Muitos deles são secretários de transporte, técnicos de transporte, mas que ainda têm um preconceito que não conseguiram vencer e conhecimento que ainda não adquiriram. Quero dizer, ele tem vontade de promover, mas não sabe como, e faz de uma maneira não muito efetiva.

Mas isso já não está mudando?

JL – Sim, muitos políticos e técnicos já pensam nisso. O principal, muito mais do que construção de via (que os políticos adoram) é fazer ações de educação e conscientização. Com isso, acho que será muito mais fácil implementar do que simplesmente repetir o que aconteceu no Rio nos

anos 1990: fizeram 150 quilômetros de ciclovias e não disseram para ninguém como usar. Até hoje, 18 anos depois, a gente tem problemas de convivência dentro da ciclovia porque não foi feita uma campanha de conscientização. Eu estava num evento, cujo palestrante era um profissional da Áustria, e no fim do seminário perguntaram pra ele: se você tivesse um pote de ouro e pudesse gastar quanto quisesse para promover o uso da bicicleta, o que você faria? De cara o secretário disse: eu não gastaria nenhum tostão em infra-estrutura, eu gastaria tudo em educação e conscientização.

O 5º Fórum Urbano Mundial deu um espaço bom para a bicicleta?

JL - Não. O espaço pra a bicicleta é muito pouco. O que tem é para transporte e mobilidade e a bicicleta Ainda está muito pouco inserida, mesmo no nível da discussão internacional. Kioto não falou dos transportes. Em Copenhague já se falou, mas a bicicleta entrou muito timidamente. Aqui, embora o fórum tenha um foco muito mais abrangente, de saneamento, seria importante também. Num evento que fui no ano passado, na Holanda, me perguntaram no final o que eu achava que seria mais importante agora para a bicicleta poder se firmar no mundo inteiro como um efetivo meio de transporte. Eu falei: convencer os tomadores de decisão, políticos e todos aqueles que estão lá em cima que eles não devem só promover a bicicleta, mas acreditar e fazer isso também. Já se fala muito em bicicleta, mas ela não está incorporada na vida das pessoas, falta fazer parte do dia-a-dia.

Leia mais:

[Um passeio de bike em Copnhague](#)

[Para os que andam a pé em São Paulo](#)

Atalho:

- [Transporte Ativo](#)

Veja cobertura completa do fórum [aqui](#).