

No ranking das bikes o prêmio vai para...

Categories : [Reportagens](#)

Já ouviu falar de uma cidadezinha chamada Santa Cruz do Sul? Ela tem pouco mais de 120 mil habitantes, mas recebeu um título de fazer cair o queixo de qualquer capital do país. Sabe por quê? Foi uma das primeiras a instalar, em ônibus urbanos, o carregador de bicicletas – um suporte colocado na frente do coletivo para carregar as magrelas. A iniciativa começou em fevereiro e está dando certo. Tanto que a mesma empresa, a Stadtbuss, levou a ideia para outra cidade em que atua, Bagé, no início de abril, inspirando-se nos modelos de transporte de grandes cidades europeias, como Barcelona.

No ônibus e no... avião!

A bicicleta também pode ser transportada no avião sem custo adicional, na maior parte das companhias aéreas, desde que se encaixe no peso total a que o passageiro tem direito de carregar. A TAM já permite esse transporte sem custo há tempos e, em março deste ano, a Gol também incluiu a bike na franquia normal de bagagem despachada.

Não que a poluição ou o trânsito da região precisassem de um incentivo como esses, mas nunca é demais, não? O empreendimento, além de melhorar a qualidade de vida de quem mora nessas cidadezinhas do Rio Grande do Sul, pode ser um puxão de orelha para que outras cidades decidam seguir a novidade. E tem tudo para funcionar. São Paulo, essa sim uma cidade que precisa de medidas urgentes para melhorar o trânsito e aliviar a população de tanto gás carbônico jogado no ar pelos automóveis, começou a testar a implantação de carregadores de bicicleta na segunda quinzena de abril. Segundo a SPTrans, responsável pelo transporte de ônibus na capital, ainda estamos em fase experimental e não há previsão para que o projeto ganhe as ruas, infelizmente.

Quando aprovar o projeto – e podemos torcer para que isso não demore anos – São Paulo ganhará um pontinho no ranking de mobilidade urbana. Afinal, quem faz trajetos longos e antes precisava usar o carro para chegar ao ponto de ônibus, ou mesmo quem usava vários coletivos para chegar ao destino, poderá usar a bicicleta e carregá-la na frente do ônibus em algum trecho

do percurso. O ruim é que só essa iniciativa, isolada, não resolve muita coisa. A cidade, hoje, possui uma malha cicloviária ínfima quando comparada a outras cidades – e os incentivos a ciclistas são quase negativos. Se montássemos um ranking brasileiro das cidades que mais incentivam o uso das duas rodas – o que ainda não foi feito por aqui, certamente São Paulo ficaria longe do topo.

Ranking de ciclovias

Esse é o cenário oposto do que vem sendo feito em Sorocaba, cidade do interior paulista. Lá, em apenas cinco anos foram construídos quase 70 km de ciclovias, que cortam todas as regiões da cidade, sendo possível ir do sul ao norte sem sair nem por um minuto das pistas com calçamento de pintura vermelha, sinalização, calçadas para caminhadas, iluminação e até paisagismo. Segundo informações da Urbes, empresa de transportes que atua junto com a prefeitura na implantação do chamado Plano Cicloviário para Sorocaba, a meta é atingir 100 km até 2012. Mas não são só as ciclovias: o plano inclui a instalação de 40 paraciclos, que são pontos de estacionamento, e a criação de bicicletários com dispositivos para facilitar a integração do sistema com o transporte coletivo. O primeiro, com 60 unidades, já está funcionando em um dos terminais de maior movimento na cidade.

Quando o assunto é quilômetros de ciclovias, entretanto, o Rio de Janeiro é o vencedor. Lá existem 150 quilômetros construídos. Se considerarmos o tamanho de sua população, entretanto, a cidade perde a colocação, pois existem apenas cerca de 2 centímetros de ciclovias construídos por habitante. Mesmo assim, é uma cidade que pretende se tornar um modelo. “O Rio de Janeiro, além da organização Transporte Ativo, que promove o uso da bicicleta desde 2003, possui um esforço da prefeitura no sentido de duplicar a malha cicloviária até 2012 e integrá-la aos transportes públicos. O estímulo tem dado certo, tanto que o número de ciclistas nas ruas triplicou em dez anos”, comemora João Guilherme Lacerda, conselheiro da organização Transporte Ativo.

“Depois vem Curitiba, com 120 km construídos e cerca de 85 km em boas condições de uso”, diz Fabrício José, diretor técnico da ABC Ciclovias. “Porém, se considerarmos o tamanho das ciclovias proporcionalmente ao tamanho das cidades, Praia Grande, no litoral sul de São Paulo, é a que tem mais quilometragem per capita, com 68 km construídos. De longe, pelo tamanho da cidade, é a primeira no ranking brasileiro”, continua. Essa, com certeza, é uma das melhores maneiras de avaliar: considerando não só os quilômetros de ciclovias, mas o tamanho da cidade e sua população.

Capitais com mais centímetros de ciclovia por habitante	Estado	Cidade	População estimada (2006)	Quilômetros de ciclovia por habitante (2006)

			ES	Vitória	317.085
			AC	Rio Branco	314 .127
			PR	Curitiba	1.788.559
			SC	Florianópolis	406.564
			SE	Aracaju	505.286
ciclovias por habitante	Estado	Cidade	População estimada (2006)	Quilômetros de ciclovias (2007)	Centímetros por habitante
	RR	Boa Vista	249.655	0,2	0,08
	SP	São Paulo	11.016.703	30	0,27
	PB	João Pessoa	672.081	2	0,30
	GO	Goiânia	1.220,412	5	0,41
	RS	Porto Alegre	1.440,939	6	0,42

Qualidade de vida

A questão, novamente, é que ciclovias isoladas de políticas públicas, educação e incentivo, não servem para muita coisa. Nem se elas estiverem construídas em locais que as pessoas usam só para lazer – porque aí o trânsito não melhora, nem a poluição, nem a qualidade de vida. “Ciclista precisa de fluidez, segurança e conforto e ciclovias sozinhas não oferecem isso”, afirma Arturo Alcorta, educador e um dos responsáveis pela Escola de Bicicleta. Por essas e outras é que iniciativas como a de Santa Cruz do Sul e de Sorocaba, que buscam unificar bicicleta e transporte público, são passos importantes e ajudam a compor um cenário amigável ao uso das duas rodas.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), se as pessoas usassem mais a bicicleta poderiam reduzir em até 50% o risco de doenças cardiovasculares, que são as que mais matam em todo o mundo. O uso também reduz o estresse, aumenta a concentração no trabalho e reduz as faltas por doença.

“A bike não é solução para qualquer tipo de trajeto, mas atende boa parte deles. Para distâncias de até 3 km no horário de pico ela é o veículo mais rápido. Até essa distância o catalisador dos automóveis não está a pleno funcionamento e, por isso, usar o carro nesses deslocamentos polui muito: daí a importância da magrela nas viagens urbanas curtas”, explica Fabrício José. No Brasil o uso médio da bicicleta é de 4% e, nos países europeus, fica entre 10% e 30%. Nas viagens curtas, a disparidade também é imensa: nas cidades brasileiras dificilmente o uso da bicicleta para trajetos de até 3 km passa de 10%, enquanto nas cidades europeias pode chegar a até 50%. E você, como faz o trajeto de casa à padaria?