

Melhores Cidades para Pedalar

No mês de abril, lamentavelmente vários acidentes foram registrados envolvendo a bicicleta. Em 2013, os acidentes com as “magrelas”, como também são chamadas as bicicletas, cresceram bastante e denunciariam que as ruas das cidades seriam verdadeiros “campos minados” para esse meio de transporte sustentável e econômico. As cidades estão urbanisticamente ajustadas (tempo das carroças) e as mais modernas desenhadas para atender à mobilidade quase exclusivamente para os automóveis. Os graves problemas decorrentes - como já citados em textos anteriores - do crescimento vertiginoso deste meio de transporte com acesso democratizado, sinalizariam a necessidade de se repensar essa configuração urbanística egoísta para introduzir a bicicleta. Hoje, até as calçadas estão relegadas ao segundo plano quando não considera a mobilidade segura e confortável do pedestre. O gestor público precisaria levar sempre em consideração a bicicleta nos projetos de ajustes e expansão das vias públicas.

Uma das maneiras de reduzir os acidentes com bicicletas e condicionar o gestor público para se interessar em proporcionar melhores condições de segurança é a adoção da bicicleta de maneira mais intensa, amíúde, pela população. Quanto mais cidadãos e cidadãs aderirem à bicicleta, mais força para empurrar a gestão pública no processo de estudar e desenvolver as melhores soluções urbanísticas de mobilidade. A expansão do uso da bicicleta contribuiria para reduzir a tensão “motorista-ciclista”, principalmente quando o próprio condutor do automóvel experimentar utilizar a bicicleta. Projetos de expansão das vias públicas precisariam estar disponibilizados antecipadamente ao público para o acompanhamento dos cidadãos. O gestor público somente fará as mudanças necessárias e na direção correta se a “pressão social” ocorrer por meio de fatos incontestáveis exigindo isto, ou seja, se a população de ciclistas aumentar consideravelmente.

O crescimento do indicador para acidentes com bicicleta impõe comentar que existem exceções para aquelas cidades com melhores

condições para pedalar. Essas cidades, pequenas ou grandes, confirmam que a “zica”, outra carinhosa forma para a bicicleta, pode melhorar a mobilidade, a saúde da população em geral, e nenhum impacto ambiental. Os efeitos da utilização da bicicleta também são percebidos na economia. A prefeitura da cidade Copenhague concluiu que a cada quilômetro pedalado a cidade lucra R\$ 0,40 e a cada quilômetro rodado de carro perde R\$ 0,20. A Copenhagense, consultoria de planejamento e marketing especializada em assuntos relacionados ao transporte sobre duas rodas (<http://copenhagense.eu/index>), realizou pesquisa em 80 cidades para estabelecer um ranking das 20 melhores cidades para pedalar. Esse estudo considerou vários critérios, tais como infraestrutura - ciclovias/ciclofaixas, sinalização, estacionamentos - amparo legal - permissão para transportar a zica em ônibus, metro; fiscalização - programas de aluguel, sensação de segurança (senso lato) nas vias públicas, entre outros fatores, para tornar a cidade “amigável à bicicleta”. Veja o resumo desse ranking das melhores cidades para pedalar na Fig. 1.

Nesse ranking, causaria surpresa a cidade do Rio de Janeiro se mostrar melhor posicionada que cidades como Barcelona e Paris. Mas a Prefeitura do Rio de Janeiro vem investindo em ciclofaixas e ciclovias desde a Rio Eco 1992. Sou testemunha do Rio de Janeiro estar bem posicionado nesse ranking, pois além de pedalar recentemente nesta cidade também pedalei (set-out-2011) nas cidades de Barcelona e Paris. Outro fato agradável confirmado na prática foram as minhas pedaladas nas estradas vicinais na região da Toscana-Umbria (Firenze-Assisi), Itália, rota do vinho, outubro, 2011, 220 km, onde encontrei suporte técnico, turístico, segurança e respeito à bicicleta.

Enfim, somente poderíamos tornar as cidades pequenas, médias ou grandes, amigáveis à bicicleta por intermédio da mobilização da população, adotando efetivamente a bicicleta para poder cobrar do gestor público a entrada desta na agenda da administração pública. Aliás, reconheceria que esse movimento, tímido ainda, começou a ocorrer pois na eleição de 2012 alguns candidatos foram vistos pedalando com grupos de ciclistas e ratificando os termos do “Programa Cidades Sustentáveis” (caso do prefeito eleito de Campinas, SP). A mobilização da população das cidades de Amsterdam e Copenhague resultou em ocupar o topo do ranking das melhores cidades para pedalar. Podemos fazer o mesmo com o nosso vasto e belo Brasil, por que não? **IH**

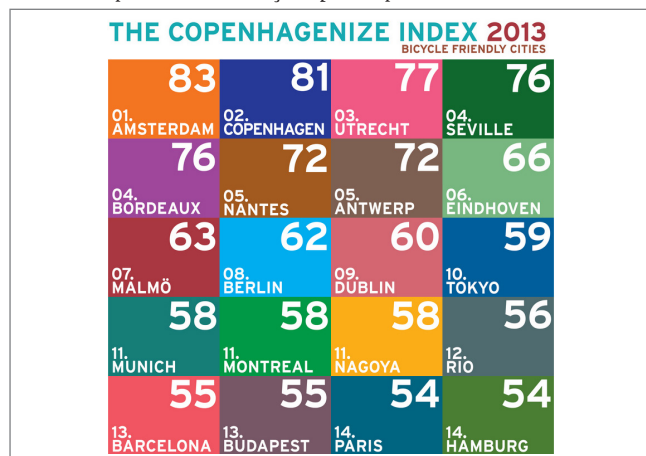


Fig. 1. Ranking das melhores cidades para pedalar



João Carmo Vendramim

Especialista em tratamentos térmicos, formado em engenharia metalúrgica pela Escola de Engenharia de Mauá, em São Caetano do Sul - SP, com mestrado pela Unicamp. Trabalhou por vários anos na Brasimet. Diretor Técnico e Comercial na Isoflama Indústria e Comércio de Equipamentos.