

TRANPORTE LIMPO: CICLOVIA

MINGORI, Tamiris.¹

SIMONI, Tainã.²

RESUMO

Com o aumento do número de veículos transitando pelas cidades brasileiras, a população sofre com o enfrentamento dos grandes congestionamentos gerados nos horários de pico e com a liberação de gases poluentes. Causando uma problemática para as cidades que não estão preparadas para receber esta alta demanda de automóveis novos a cada ano. Alternativas como o alargamento das ruas ou a implantação de novas vias, podem ser soluções temporárias, pois logo estarão cheias novamente. Por isso, os planejadores das cidades devem pensar na implantação de meios de transporte limpos, como as ciclovias. Além de ajudar a diminuir o número de carros na cidade, as ciclovias incentivam a prática de esportes combatendo o sedentarismo, outro problema consequente da dependência do veículo motorizado. Contudo, para o bom funcionamento da ciclovia, ela deve ser bem planejada e inserida em locais que não originam riscos aos ciclistas e pedestres.

PALAVRAS-CHAVE: Bicicleta, Ciclovia, Mobilidade, Transporte limpo, Bem-estar.

1. INTRODUÇÃO

Com o crescente desenvolvimento das cidades, o planejamento urbano e o sistema viário acabam priorizando a circulação do percurso por meio dos veículos motorizados, principalmente o tráfego de automóveis, através do alargamento e ruas e implantação de novas vias, sempre otimizando o percurso dos veículos (GONDIM, 2010).

Hoje, muitas cidades europeias começaram a disponibilizar aos moradores e visitantes, bicicletas que podem ser acessadas em diversos pontos entre o município. Estratégia que visa acalmar um pouco o tráfego motorizado e assim, reduzir a emissão de CO₂ liberado na atmosfera (GARCIA, 2013). Aos poucos, o pensamento de que o espaço público deve ser projetado para a circulação de automóveis motorizados, veem se modificando e demonstrando uma maior preocupação com o meio ambiente.

Visto que, com a dificuldade encontrada no trânsito das cidades brasileiras diariamente, muitas pessoas acabam por optar pela utilização da bicicleta como meio de transporte, devido a diversos fatores como: a péssima qualidade do transporte público, ao custo elevado da gasolina e o tempo perdido com engarrafamentos.

¹Acadêmico do 10º período do curso de Arquitetura e Urbanismo (CAU) do Centro Universitário FAG. E-mail: tamirismingori@gmail.com

²Professora Arquiteta docente do curso de Arquitetura e Urbanismo (CAU) do Centro Universitário FAG. E-mail: tai_lopes@hotmail.com

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Segundo Gaete (2014), “[...] as ciclovias são aquelas pistas para bicicletas que combinam a experiência de andar pela calçada, porém, em uma via diferenciada e separada fisicamente das pistas dos automóveis”, possui uma coloração diferente dos demais equipamentos públicos, para que a mesma, tenha um maior destaque.

Comparando com os automóveis motorizados, a bicicleta tem um baixo valor de aquisição e permite que o usuário se exercite. Todavia, algumas dificuldades são encontradas para quem necessita percorrer distâncias mais extensas, devido à baixa capacidade de locomoção do ser humano em pedalar por muitos metros, em consequência disso, vemos um aumento do tempo da travessia até o destino final. Porém, uma das alternativas para reduzir o percurso pedalado pode ser solucionada com a implantação de bicicletários junto às estações intermediárias de ônibus, para que o usuário possa utilizar a bicicleta como alternativa secundária de transporte. Facilitando assim, a mobilidade urbana (SOUZA; LIMA NETO; BRASILEIRO, 2008).

Segundo Teixeira (2013), a realização de atividade física tem impactos positivos na saúde das pessoas. Além de melhorar o condicionamento físico, pode ajudar nas questões de ansiedade através da liberação do hormônio endorfina no corpo humano, gerando uma diminuição do estresse, o melhor desempenho nas atividades diárias e consequentemente, o bem-estar das pessoas.

Ciclistas possuem a taxa de respiração maiores do que usuários de veículos motorizados, essa taxa que pode ser ainda melhorada dependendo do estímulo, intensidade e duração do exercício (BIGAZZI; FIGLIOZZI, 2014; OREGON, 2016).

Algumas metrópoles brasileiras estão adotando projetos para incentivar o uso de bicicletas, como o Sistema de Bicicletas Públicas idealizadas pelo Banco ITAU, onde o morador tem a oportunidade de alugar a própria bicicleta. Na cidade do Rio, por exemplo, segundo Itaú (2016), totaliza 60 estações de aluguel de bicicletas que estão implantadas em locais estratégicos no centro e nos bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa, Jardim Botânico, Gávea, Botafogo, Urca e Flamengo. E ainda mais sustentável, as estações são interligadas por sistema de comunicação sem fio e alimentadas por energia solar. Para utilizar, basta se cadastrar no portal virtual do Banco Itaú, fazer um cadastro e vincular com o cartão de crédito, os preços são acessíveis à população custando em torno de cinco reais o aluguel de 24 horas.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o ciclista, na ausência de ciclovias ou ciclofaixas, deve procurar o acostamento da pista de transição, sempre no sentido da via. O tráfego

pelo passeio público é proibido, afora se permitido pelas autoridades de trânsito e estiver devidamente sinalizado.

Segundo o Instituto Joudan (2014, p. 14), “a rede de ciclovias deve ser coerente para ser facilmente reconhecida pelo ciclista através da hierarquia da pista de circulação, onde perceberá o nível em que compete com os demais modais”.

3. METODOLOGIA

O método de pesquisa escolhido possui caráter exploratório do tipo bibliográfico, que segundo Lakatos e Marconi (2003) acontece através de artigos científicos, sites, revistas, entre outros.

Segundo Oliveira (2002) a pesquisa bibliográfica permite ao leitor analisar a funcionalidade de projetos semelhantes, obter informações técnicas, ocasionando uma maior familiaridade com o tema em questão, de forma que o mesmo se torne mais explícito. Além da fundamentação teórica, houve a necessidade de um aprofundamento de questões técnico a respeito do funcionamento dos sistemas de infraestrutura cicloviária.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

São inúmeros os benefícios obtidos pela implantação de infraestrutura cicloviária, mas para que o espaço destinado a circulação de bicicletas seja bem aproveitado, o atendimento das suas necessidades é fundamental. Sua implantação deve ser adaptada à via de tráfego e ser facilmente reconhecida pela população, não basta implantar a ciclovia e não inserir a sinalização necessária, pois aí ela pode se tornar uma pista de caminhada como acontece em algumas cidades. Além da sinalização, deve haver uma maior fiscalização e acompanhamento da manutenção dessas ciclovias.

A mobilidade urbana é fator determinante para o bom desenvolvimento das cidades e para o bem-estar dos cidadãos. Por fim, vale salientar que a bicicleta é veículo de transporte eficaz, de baixo custo, amiga do meio ambiente e de rápido deslocamento. Além de livrar o trânsito, ela não polui o planeta.

REFERÊNCIAS

BIGAZZI, A. Y.; FIGLIOZZI, M. A. **Review of Urban Bicyclists' Intake and Uptake of Traffic-Related Air Pollution. Transport Reviews.** Vol. 34, n. 2, p. 221–245, abril. 2014. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2014.897772>>. Acesso em 02 de novembro de 2016.

GAETE, Constanza M. **Guia de Desenho Urbano de Ciclovias: Conselhos da organização NACTO para um ciclismo urbano eficiente e seguro.** 23 de outubro, 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/755822/guia-de-desenho-urbano-de-ciclovias-conselhos-da-organizacao-nacto-para-um-ciclismo-urbano-eficiente-e-seguro>> Acesso em 02 de novembro de 2016.

INSTITUTO JOURDAN. Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Urbano e Econômico Sustentável de Jaguará do Sul. Nota técnica nº 0042_v01_2014. Sistema ciclovitário de Jaraguá do sul. Jaraguá do Sul (SC), Dezembro de 2014.

ITAU. **No Rio, vá de bike.** Disponível em: <https://ww2.itau.com.br/hotsites/sustentabilidade/_/no-seu-dia-a-dia/biblioteca-virtual/materias/bike_rio.html>. Acesso em 02 de novembro de 2016.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica.** 5.ed. São Paulo: Atlas S.A., 2003.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica: projetos de pesquisa.** São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

SOUZA, C. A. E.; LIMA NETO, O.; BRASILEIRO, A. **Integração modal entre bicicletas com o transporte público de massa para o desenvolvimento sustentável de cidade.** 2008 - Departamento de Engenharia Civil – Universidade Federal de Pernambuco Cidade Universitária, Recife-PE

TEIXEIRA, L. C. M. **Exercício físico, neurogênese e memória.** 2013. 107f. Teste (Doutorado) – Instituto de Biociências, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.