

QUALIDADE DE VIDA: CICLOVIA

QUARELI, Raquel.¹

SIMONI, Tainã.²

RESUMO

O aumento do número de carros circulando nas cidades gerou maiores congestionamentos e maiores emissões de gases poluentes, fazendo com que se discutisse mais a situação atual e futura das cidades. Dentre as várias alternativas normalmente sugeridas para minimizar esses problemas está o incentivo ao uso da bicicleta, mas para que os ciclistas se sintam confortáveis e seguros é necessário prover locais apropriados para a sua circulação. E como na grande maioria das cidades, as vias foram planejadas apenas para o tráfego motorizado, a implantação de ciclovias e ciclo faixas se torna essencial para um trajeto seguro e confiável.

PALAVRAS-CHAVE: Bicicleta, Mobilidade, Cidades, Transportes

1. INTRODUÇÃO

Com o aumento do uso do automóvel o desenho das cidades passou a ser feito em função de sua utilização e não em favor das pessoas que lá residem (INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, 2009, p. 01). Dentre as diversas soluções e abordagens normalmente debatidas, uma delas é o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte alternativo ao automóvel, visto seu pequeno tamanho e completa ausência de emissão de gases nocivos ao meio ambiente. Entretanto é importante ficar claro que a “Bicicleta não é a salvação para combater a degradação do planeta, nem a única solução para acabar com o caos do trânsito nas cidades, mas é sim uma grande aliada para ajudar a combater esses problemas.” (MARQUES FILHO, 2007, p. 131).

Segundo Marques Filho (2007, p. 130), “Construir ciclovias é um fator primordial, uma vez que quase 50% das vendas de bicicleta no País são direcionadas ao segmento de veículo de transporte e é necessário proporcionar segurança e agilidade para esse trabalhador ou estudante.”. Entretanto algumas considerações devem ser feitas antes da implantação de uma ciclovia ou ciclofaixa, pois se esta for implantada de maneira equivocada, além do gasto indevido, seu uso ficará prejudicado.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

¹Acadêmico do 8º período do curso de Arquitetura e Urbanismo (CAU) do Centro Universitário FAG. E-mail: raaquareli@hotmail.com

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

A bicicleta pode ser considerada como um veículo (BRASIL, 1997, p. 25):

[...] “transparente” ou “invisível” na circulação não só por suas características físicas – extremamente simples, mas também pelo baixo impacto que causa ao ambiente, seja pelo porte da infraestrutura necessária à circulação e ao estacionamento, que demanda pouco espaço, seja [pela] ausência de ruídos e de emissão de gases.

Além de que os ciclistas necessitam de menos de um terço do espaço viário necessário para o tráfego de um automóvel, sendo com isso mais eficientes no combate aos congestionamentos e garantem um melhor uso do espaço público. O espaço necessário para estacionar um carro é 15 vezes maior que o espaço necessário para estacionar uma bicicleta (INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, 2009, p. 22).

Porém, conforme Brasil (1997) o uso descontrolado do carro e políticas em seu benefício visando a redução dos congestionamentos, geram um uso indevido do solo, reduzindo áreas residenciais e de uso coletivo, provocam a deterioração do ambiente urbano, expondo pedestres e ciclistas à níveis de poluição cada vez maiores. Isso representa um problema pior que as eventuais condições climáticas e geográficas negativas da região.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503/1997, prevê que os locais de circulação da bicicleta, na ausência de ciclovia ou ciclofaixa, são o acostamento ou bordos da pista de rolamento, caso esta não possua acostamento, sempre no mesmo sentido de circulação da via. Além disso, não é permitido o tráfego de bicicletas nos passeios, a não ser que o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, permita sua circulação, desde de que devidamente sinalizado (BRASIL, 1997).

Segundo Gondim (2010, p. 53):

Os caminhos exclusivos para bicicletas devem obedecer a uma hierarquia, com rotas principais, secundárias e locais. No projeto da rede, os cuidados devem ser estendidos à geometria e à sinalização que colaboram para determinar o nível de segurança e conforto oferecido para os ciclistas, atraindo ou desestimulando novos usuários de bicicletas e o uso cotidiano desta modalidade de transporte.

Como infraestrutura básica, a circulação de bicicletas normalmente requer ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas. Para o estacionamento são utilizados os bicicletários.

O espaço parcialmente segregado é representado pelas ciclofaixas que “[...] são as faixas, nas pistas de rolamento ou nas calçadas, delimitadas por sinalização horizontal ou diferenciação de

piso, sem a utilização de obstáculos físicos.” (GONDIM, 2010, p. 54). Apesar de serem a alternativa mais barata e de rápida implantação para a circulação de bicicletas, sua utilização no Brasil não é muito popular, prevalecendo a adoção de ciclovias. Esse tipo de espaço é adotado com maior frequência em países com forte tradição no uso da bicicleta (MIRANDA, 2007, p. 81).

As ciclofaixas devem ser unidirecionais e ter o mesmo sentido de circulação dos veículos automotores. Ciclofaixas bidirecionais de um lado da via não são recomendáveis, pois resultam nos ciclistas trafegando contra o fluxo de automóveis (INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE, 2009 p. 22).

Já o espaço totalmente segregado é representado pela ciclovia que são “[...] os espaços para a circulação exclusiva de bicicletas, segregados de automóveis e pedestres, mediante a utilização de obstáculos físicos como calçadas, muretas ou meio-fios.” (GONDIM, 2010, p. 53) e “[...] constitui a infraestrutura mais privilegiada à circulação das bicicletas.” (MIRANDA, 2007, p. 83).

Porem apesar de suas vantagens, principalmente em relação a segurança, a ciclovia apresenta algumas desvantagens. A implantação de uma ciclovia exige que a via tenha espaço lateral adicional, grandes calçadas ou canteiros centrais com largura adequada (MIRANDA, 2007, p. 83). Além disso, como a ciclovia possui uma divisão física entre o tráfego de bicicletas e carros e pedestres, esta fica limitada à um determinado número de pontos de acesso (figura 26). Não sendo recomendado, por esta razão, a adoção de ciclovias em trechos curtos (GONDIM, 2010, p. 90).

3. METODOLOGIA

Neste trabalho, as perspectivas metodológicas, de caráter exploratório, serão compostas por referências bibliográficas disponibilizadas em livros, teses, artigos científicos e material online. (RUIZ5, 2002).

Segundo Antônio Severino (2006) a finalidade da bibliografia é de informar ao leitor sobre as fontes de referência para a concretização da pesquisa que resultou no trabalho escrito. Todos os documentos citados ou examinados devem ser indicados, possibilitando ao leitor diretrizes para eventuais entranhamentos sobre o tema proposto.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como a infraestrutura cicloviária deve ser implantada em vias já existentes com características de tráfego já estabelecidas é necessário adaptar estas vias para o tráfego de bicicletas,

garantindo níveis aceitáveis de segurança e conforto aos ciclistas. Não podendo esquecer que a mobilidade nas cidades é fator preponderante na qualidade de vida dos cidadãos. O modelo de circulação de pessoas e cargas dentro do território urbano interfere no desenvolvimento econômico do País, pois dele dependem a logística de distribuição de produtos, a saúde e a produtividade de sua população, dentre outros. E por fim vale lembrar que a bicicleta é um dos meios de transporte mais eficientes já inventados, a tecnologia mais apropriada para distâncias curtas, com baixíssimo custo operacional já que uma pessoa pedalando viaja duas vezes mais rápido, carrega quatro vezes mais carga e cobre três vezes a distância percorrida por uma pessoa caminhando. A bicicleta não emite poluentes e contribui para fazer da cidade um espaço livre de congestionamentos.

REFERÊNCIAS

Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503/1997.

GONDIM, M. F. **Cadernos de Desenho: ciclovias**. Rio de Janeiro: Editora da COPPE/UFRJ, 2010. Disponível em: <http://www.monicacondim.com.br/index.php?x=22>. Acesso em: 5 outubro. 2016.

INTERFACE FOR CYCLING EXPERTISE. **The Significance of Non-Motorised Transport For Developing Countries: strategies for policy development**. Utrecht, NL, 2000. Disponível em: http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/non_motor_ice.pdf. Acesso em: 05 outubro. 2016.

MARQUES FILHO, J. Brasil, **Pedalar Muito Ainda é Preciso**, São Paulo, SP, 2007. p. 128-131

MIRANDA, A. C. M. **Se Tivesse que Ensinar a Projetar Ciclovias**. São Paulo, SP, 2007. p. 68-111.

RUIZ, João Álvaro. **Metodologia Científica: guia para eficiência nos estudos**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 22ª ed. São Paulo: Editora Cortez, 2006.

MIRANDA, A. C. M. **Se Tivesse que Ensinar a Projetar Ciclovias**. São Paulo, SP, 2007. p. 68-111.