

**Original** – A Resolução 197 ainda estabelece que os veículos que possuem engate original de fábrica não precisarão se adequar e nem retirar o mesmo. Cristhiano Bueno Batista comprou o seu veículo já equipado com o engate mas, mesmo assim, está preocupado em deixar tudo em ordem para não ter problemas com a fiscalização. “Eu acho que o engate está dentro das normas, mas, quando estiver mais próximo do prazo para regularização, vou fazer uma vistoria no Detran/PR para tirar as dúvidas”, explica.

*(Legenda) Cristhiano Batista: vistoria para verificar o engate*

## **ENTREVISTA**

### **Chegou a vez da bicicleta**

*ONG de Santa Catarina busca soluções para o crescente número de ciclistas no trânsito brasileiro*

A bicicleta é um meio de transporte econômico e ágil para quem enfrenta o trânsito intenso das grandes cidades. Além disso, traz benefícios para a saúde e para o meio-ambiente. Por oferecer tantas vantagens, muitos países desenvolvidos adotaram a bicicleta como um dos principais meios de transporte, investindo em infra-estrutura de trânsito para tornar a vida dos ciclistas mais fácil. Já no Brasil, apesar de muitas pessoas já terem trocado o carro ou o ônibus pela bicicleta, ainda não existe uma real preocupação com os usuários.

Foi pensando nisso que um grupo de amantes da bicicleta criou, em Florianópolis (SC), em 2001, a Organização Não-Governamental (ONG) Viaciclo, que tem como objetivo difundir o uso da bicicleta, reivindicando maior atenção aos ciclistas por meio de ações junto a órgãos públicos, realização de seminários, projetos educativos, passeios ciclísticos, entre outros.

Para saber um pouco mais sobre a realidade e a situação do ciclista no trânsito brasileiro, a Detrans conversou com o diretor geral da Viaciclo, Milton Carlos Della Giustina, que se prepara para participar de um seminário internacional sobre bicicletas em Bogotá.

### **Quais são as principais dificuldades que os ciclistas encontram nas ruas?**

Primeiramente, a impunidade que se instalou no país, o que leva os motoristas de veículos a praticar brincadeiras perigosas e irresponsáveis como “tirar finos”, não respeitar os ciclistas e tampouco as leis de trânsito. Outra dificuldade é a grande diferença de velocidade entre o carro e a bicicleta, que leva países mais avançados, principalmente na Europa, a adotar o “traffic calming” (“acalmamento” do trânsito), ou seja, redução de velocidade para veículos automotores, reduzindo as probabilidades de acidentes entre todos os atores envolvidos no trânsito. Além disto, existe a falta de visão dos responsáveis pelas vias públicas, que não vêem a bicicleta como um veículo que participa do trânsito, previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e deixam as vias um caos nas laterais onde deveriam circular as bicicletas.

### **A falta de respeito dos motoristas com os ciclistas é o grande problema, então?**

A falta de respeito vem da falta de conhecimento do próprio Código de Trânsito. Eles pensam que são os donos da via pública e a impunidade agrava ainda mais o problema. Se os motoristas vissem o usuário da bicicleta como um aliado, já que ele

está evitando um carro na via, muitos outros poderiam fazer o mesmo. O grande problema no Brasil é que enxergam a bicicleta como brinquedo e/ou transporte de pobre, não vendo que muitos a usariam por opção, o que já vem acontecendo, por ser um veículo ágil, rápido para distâncias curtas, principalmente nos grandes centros.

### **Qual o papel das autoridades e órgãos de trânsito?**

Os órgãos responsáveis pelo planejamento de trânsito consideram apenas o automóvel. Querem cada vez mais aumentar a capacidade das vias para atender o fluxo de veículos e proporcionar maior velocidade a eles. Com essas facilidades que dão ao carro, aumenta o número de veículos individuais, congestionando o trânsito e afastando a bicicleta das ruas. Ou seja, todos pagamos pelo espaço público para uma minoria privilegiada prejudicar o planeta em que vivemos, quando o ideal deveria ser o uso consciente do automóvel, isto é, quando realmente houver a necessidade.

### **Existem leis que obrigam a construção de ciclovias em grandes cidades. O que você acha dessa obrigatoriedade?**

O ideal seria a conscientização de todos e não a obrigatoriedade, pois esta leva a encontrar mecanismos para burlar a lei, não resolvendo o cerne da questão. Temos no papel um excelente Código de Trânsito. A sua divulgação, a realização de campanhas educativas e a exclusão da impunidade aliadas à adoção do "traffic calming" certamente seriam muito mais úteis e eficientes na prevenção de acidentes. Mas a construção de ciclovias é uma das nossas bandeiras. É uma medida necessária para dar segurança e autoconfiança às pessoas para se locomover com bicicletas maciçamente. Infelizmente, esta é mais uma lei útil ao cidadão que, na maioria das vezes, não é respeitada sequer por seus signatários.

### **O principal objetivo da Viaciclo é promover o uso da bicicleta como meio de transporte?**

Na verdade, procuramos promover o uso de forma consciente. Não podemos incentivar aqueles que não têm habilidade e conhecimento das regras básicas do trânsito a largar o carro e sair por aí de bicicleta. O ideal é que pratiquem em local seguro, ganhem habilidade e respeitem as regras, principalmente o andar na mão correta, à direita da via, no mesmo sentido do trânsito automotor, pois na contramão as velocidades da bicicleta e do carro se somam, aumentando os riscos.

### **Em muitos países desenvolvidos, como na Alemanha e na Holanda, a utilização da bicicleta como meio de transporte vem conquistando adeptos. No Brasil, isso já é uma realidade?**

Nestes países mais avançados, além da adoção maciça pela população, houve planejamento e investimento por conta do poder público. Ou seja, um "planejamento das cidades para as pessoas" e não para as "armaduras de lata", citando Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá (Colômbia), responsável pelas mudanças na cidade. No Brasil, já começa a fazer eco o movimento. Muitas pessoas cultas já optam por usar a bicicleta, que oferece liberdade e facilidade de locomoção.

### **Quais são as outras vantagens da bicicleta?**

Em distâncias curtas, de até oito quilômetros, principalmente nos grandes centros, as viagens ponto-a-ponto chegam a ser mais rápidas que em carros particulares. Outra grande vantagem individual é do ponto de vista saúde, pela eliminação dos fatores de risco para doenças de causas hipocinéticas, que é a grande vilã da

sociedade moderna, além da colaboração para menor emissão de gases poluentes advindos dos veículos automotores.

**Com o aumento do número de adeptos da bicicleta, o número de acidentes que envolvem ciclistas também aumentou?**

Os dados não são totalmente conhecidos, pois a maioria dos órgãos envolvidos em acidentes de trânsito trata os acidentes envolvendo ciclistas como se fossem pedestres. Mas o número de acidentes é preocupante, principalmente pela gravidade, pois o pára-choque da bicicleta é o próprio ciclista. Além disso, os riscos eminentes afugentam muitos potenciais ciclo-usuários, contribuindo para o aumento de veículos automotores individuais nas vias, aumentando os congestionamentos.

**Em setembro, a Viaciclo vai participar de um seminário internacional sobre bicicletas em Bogotá. Porque foi escolhida essa localidade?**

A Viaciclo tem participado de importantes seminários, mas este provavelmente vai ser um dos mais importantes. Os colombianos usam muito a bicicleta como meio de transporte e, em Bogotá, existem grandes áreas destinadas aos ciclistas. Em determinadas épocas, as principais ruas são fechadas para os carros e somente as bicicletas podem circular. A principal intenção neste seminário é a troca de experiência e a busca de soluções que possam ser usadas pelo Brasil.

**(Legenda)** Milton Della Giustina: “O grande problema é que enxergam a bicicleta como brinquedo e/ou transporte de pobre”