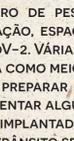


BICICLETAS E CICLOVIAS

SOLUÇÃO PARA TEMPOS DE COVID-19



INTRODUÇÃO

A PANDEMIA COVID-19 MUDOU E CONTINUARÁ MUDANDO Nossos hábitos de interação social e de deslocamento nas cidades. O incentivo ao uso da bicicleta pela população, implementando e cuidando da infraestrutura cicloviária, reduzirá o número de pessoas circulando nos ônibus, metrô e terminais de integração, espaços de aglomeração humana e disseminação do vírus SARS-CoV-2. Várias cidades do mundo já saíram na frente, anunciando a bicicleta como meio de transporte para os tempos atuais e futuros, de forma a preparar a cidade para o pós-pandemia. Neste documento vamos apresentar algumas das razões técnicas pelas quais as ciclovias devem ser implantadas com urgência no Recife, de modo a permitir e estimular o trânsito seguro da população por meio da bicicleta.

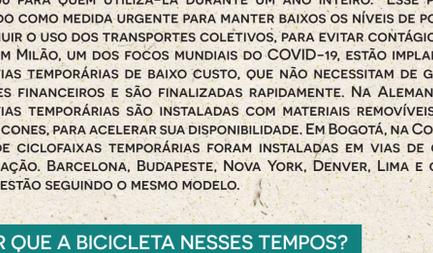
CENÁRIO ATUAL

A ATUAL PANDEMIA DE COVID-19 NÃO TEM DATA PREVISTA PARA TÉRMINO. É POSSÍVEL QUE AINDA DURE POR ALGUNS ANOS A ALTERNÂNCIA DE PERÍODOS DE CIRCULAÇÃO E PERÍODOS DE ISOLAMENTO FÍSICO (BRANDOS E SEVEROS) DA POPULAÇÃO. JANETTE SADIK-KHAN, EX-COMISSÁRIA DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DA CIDADE DE NOVA YORK E CONSULTORA EM TRANSPORTE E QUESTÕES URBANAS, DISSE EM ENTREVISTA PARA A REDE DE TELEVISÃO CNN INTERNACIONAL:

"EU ACHO QUE A COVID REALMENTE BALANÇOU A SOCIEDADE EM SUA BASE, E AS PESSOAS SENTEM ISSO EM QUASE TODOS OS ASPECTOS DE SUA VIDA. É INTERESSANTE PORQUE NÓS TODOS QUEREMOS QUE AS COISAS VOLTEM AO NORMAL, MAS NÓS PODEMOS TRAZER DE VOLTA NOSSAS CIDADES E TRAZÊ-LAS DE VOLTA À VIDA SEM TRAZER DE VOLTA, AO MESMO TEMPO, TODAS AS MORTES, ENGARRAFAMENTOS, POLUIÇÃO. NÓS TEMOS ESSA OPORTUNIDADE ÚNICA NA VIDA DE FAZER ISSO DA MANEIRA CORRETA. ENTÃO NÓS PODEMOS COM CERTEZA TRAZER NOSSAS CIDADES DE VOLTA, ELAS JÁ SE RECUPERARAM APÓS GUERRAS, PRAGAS, DEPRESSÕES ANTES E EU ACHO QUE É APENAS UMA QUESTÃO DE IMAGINAÇÃO E VER O QUE PODEMOS FAZER PARA MELHORAR NOSSAS CIDADES DE FORMA QUE ELAS NÃO APENAS SE RECUPEREM, MAS QUE PROSPEREM."

PORTANTO, AS MEDIDAS DO TRANSITAR PRECISAM SER REVISTAS PARA HOJE, DURANTE A CRISE, E TERÃO CONSEQUÊNCIAS POR MUITO TEMPO, SENDO OPORTUNIDADE DE MUDANÇA REAL NA FORMA COMO ESTRUTURAMOS NOSSOS ESPAÇOS PÚBLICOS. DOIS DOS PRINCIPAIS PROBLEMAS DA ESTRUTURA ATUAL DA CIDADE SÃO A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO E A POLUIÇÃO.

A CIDADE DO RECIFE AINDA FIGURA ENTRE AS 10 CAPITALIS MAIS VIOLENTAS NO TRÂNSITO.² ESSA QUESTÃO IRÁ REFLETIR DIRETAMENTE NA INCIDÊNCIA DE PESSOAS OCUPANDO OS LEITOS DE NOSSOS HOSPITAIS. RECENTEMENTE, DEVIDO À DIMINUIÇÃO DE CIRCULAÇÃO DE AUTOMÓVEIS, SURTIU MUDANÇA NA COMPOSIÇÃO DOS LEITOS HOSPITALARES: OS NÚMEROS MOSTRAM A QUEDA DE 37% NOS ATENDIMENTOS NO HOSPITAL DOM HÉLDER, 36% NO GETÚLIO VARGAS E MAIS DE 50% NA RESTAURAÇÃO. ALÉM DISSO, HOJE QUEDA DOS ATENDIMENTOS DAS AMBULÂNCIAS.³ NA NOSSA CIDADE, COLISÕES E ATROPELAMENTOS JÁ RESPONDEM PELA OCUPAÇÃO DE 90% DOS LEITOS DE ALTA COMPLEXIDADE NAS ÁREAS DE TRAUMATOLOGIA E NEUROCIRURGIA DOS QUATRO MAIORES HOSPITAIS PÚBLICOS.⁴ OS GASTOS DO SUS COM ESSAS OCORRÊNCIAS FORAM DE R\$ 381 EM 10 ANOS, SEM CONTAR OS GASTOS COM A PREVIDÊNCIA SOCIAL.⁵ (ESTIMA-SE QUE, PARA CADA PESSOA MORTA NO TRÂNSITO, OUTRAS TRÊS FICAM COM SEQUELAS GRAVES E PRECISAM DE ASSISTÊNCIA MÉDICA INTENSA POR ANOS).



HÁ CONSENSO CIENTÍFICO DE QUE A REDUÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS E DE SUAS VELOCIDADES RESULTA EM MENOS MORTES E INTERNAÇÕES, SEJA POR CAUSA DA REDUÇÃO DE COLISÕES E ATROPELAMENTOS, SEJA PELA REDUÇÃO DE COMPLICAÇÕES RESPIRATÓRIAS E PROBLEMAS CARDÍACOS RELACIONADOS À POLUIÇÃO E SEDENTARISMO. À MEDIDA QUE VIAGENS EM MODOS ATIVOS AUMENTAM, AS TAXAS TOTAIS DE MORTES NO TRÂNSITO E, EM ESPECIAL, AS TAXAS DE MORTES POR PEDESTRES E CICLISTAS POR QUILOMETRO, TENDEM A DIMINUIR. EM PAÍSES COM ALTAS TAXAS DE VIAGENS EM MODOS ATIVOS, COMO ALEMANHA E HOLANDA, AS TAXAS DE MORTALIDADE DE PEDESTRES E CICLISTAS POR QUILOMETRO SÃO BEM MENORES DO QUE AS COMPARADAS COM OS ESTADOS UNIDOS (UM DÉCIMO E UM QUARTO, RESPECTIVAMENTE).⁶ A MUDANÇA NO MODO DE TRANSPORTE É APENAS UMA DAS VARIÁVEIS, ASSOCIADAS À MEDIDAS COMO FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA EXTENSIVA, REDUÇÃO DE VELOCIDADES NAS AVENIDAS E VIAS COLETORAS E OUTRAS. MEDIDAS JÁ PREVISTAS NO TEXTO BASE DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE, MAS QUE PRECISAM URGENTEMENTE IR PARA PRÁTICA:

UM DOS EXEMPLOS DE REDUÇÃO DE MORTES A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO INTENSIVA DE MUDANÇAS NO TRÂNSITO É A CIDADE DE FORTALEZA. ATÉ O FINAL DE 2020, FORTALEZA TEM A META DE REDUZIR EM 50% A MORTALIDADE RELACIONADA A ACIDENTES DE TRÂNSITO E JÁ CONSEGUIU UMA REDUÇÃO DE 44% NAS MORTES POR 100 MIL HABITANTES.⁷

A RESPEITO DA POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA, UM DOS BENEFÍCIOS DO ISOLAMENTO FÍSICO FOI SUA REDUÇÃO NAS PRINCIPAIS CIDADES DO PLANETA, POR CONTA DA DIMINUIÇÃO DO CONGESTIONAMENTO, DA DIMINUIÇÃO DO A RESPEITO DA POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA, UM DOS BENEFÍCIOS DO ISOLAMENTO FÍSICO FOI SUA REDUÇÃO NAS PRINCIPAIS CIDADES DO PLANETA, POR CONTA DA DIMINUIÇÃO DO CONGESTIONAMENTO, DA DIMINUIÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO, DA DIMINUIÇÃO DO CONSUMO E DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL.⁸ NO RECIFE, O PLANO DE BAIXO CARBONO MOSTRA QUE 65,3% DA NOSSA POLUIÇÃO É DEVIDA AO TRANSPORTE.⁹ O 1º INVENTÁRIO DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA DO RECIFE MOSTRA QUE 357 MILHÕES DE LITROS DE GASOLINA SÃO QUEIMADOS NA CIDADE E OUTROS 210 MILHÕES DE LITROS DE DIESEL.

SÃO MUITOS OS EXEMPLOS DE CIDADES QUE ENTENDERAM QUE A ALTERNATIVA MAIS SEGURA, BARATA E SAUDÁVEL É A BICICLETA. NA FRANÇA, A BICICLETA É TRATADA COMO A "RAINHA DO DESCONFINAMENTO".¹⁰ PARA ISSO, CRIOU UM FUNDO DE €20 MILHÕES: DANDO €50 PARA AS PESSOAS REPARAREM AS SUAS BICICLETAS, PREVENDO INSTALAÇÃO DE CICLOFAIXAS TEMPORÁRIAS ADICIONAIS, AMPLIANDO OS ESTACIONAMENTOS SEGUROS PARA BICICLETAS E UMA GRATIFICAÇÃO ANUAL DE €400 PARA QUEM UTILIZÁ-LA DURANTE UM ANO INTEIRO.¹¹ ESSE PLANO É PENSADO COMO MEDIDA URGENTE PARA MANTER BAIXOS OS NÍVEIS DE POLUIÇÃO E DIMINUIR O USO DOS TRANSPORTES COLETIVOS, PARA EVITAR CONTÁGIO.¹²

EM MILÃO, UM DOS FOCOS MUNDAIS DO COVID-19, ESTÃO IMPLANTANDO CICLOVIAS TEMPORÁRIAS DE BAIXO CUSTO, QUE NÃO NECESSITAM DE GRANDES APORTES FINANCEIROS E SÃO FINALIZADAS RAPIDAMENTE. NA ALEMANHA,¹³ AS CICLOVIAS TEMPORÁRIAS SÃO INSTALADAS COM MATERIAIS REMOVÍVEIS, COMO FITAS E CONES, PARA ACELERAR SUA DISPONIBILIDADE. EM BOGOTÁ, NA COLÔMBIA, 76KM DE CICLOFAIXAS TEMPORÁRIAS FORAM INSTALADAS EM VIAS DE GRANDE CIRCULAÇÃO. BARCELONA, BUDAPESTE, NOVA YORK, DENVER, LIMA E OUTRAS, TODAS ESTÃO SEGUINDO O MESMO MODELO.

POR QUE A BICICLETA NESSES TEMPOS?

A BICICLETA SEMPRE FOI UMA ALTERNATIVA SUSTENTÁVEL PARA TODOS OS TEMPOS E UMA SOLUÇÃO EM TEMPOS EXCEPCIONAIS (CRISE DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS E ALAGAMENTOS NO BRASIL, TERREMOTOS NA CIDADE DO MÉXICO, FURACÕES NO SUL DOS ESTADOS UNIDOS, POR EXEMPLO). É UM VEÍCULO DEMOCRÁTICO: AS BICICLETAS MAIS BARATAS POSSIBILITAM PRATICAMENTE O ACESSO POR QUALQUER PESSOA PARA O SEU USO URBANO E, PARA USÁ-LA, NÃO É NECESSÁRIA QUALQUER HABILITAÇÃO ESPECIAL, SENDO ALTERNATIVA EM TODAS AS IDADES E NÍVEIS DE CAPACIDADE FÍSICA. PEDALAR É UMA ALTERNATIVA PARA EVITAR AGLOMERAÇÃO EM ACADEMIAS, FORTALECER O DISTANCIAMENTO SOCIAL E REDUZIR O USO DO TRANSPORTE COLETIVO.

REDUÇÃO NO TEMPO DE DESLOCAMENTO

SEGUNDO O IPEA (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA),¹⁴ EM 2010, O TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE ERA DE 34,9 MINUTOS. PORÉM, CONSIDERANDO A TENDÊNCIA DE AUMENTO GRADUAL NO TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO, ATUALMENTE, O TEMPO MÉDIO NO REFERIDO TRAJETO JÁ TOTALIZA MAIS DE UMA HORA. TAL AUMENTO NO TEMPO DE DESLOCAMENTO TRAZ CONSEQUÊNCIAS PARA A VIDA DA POPULAÇÃO E, UMA DELAS, É A REDUÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA, QUE ABRANGE, DENTRE OUTRAS COISAS, A REDUÇÃO DO TEMPO DE DESCANSO, DO TEMPO PARA FAMÍLIA, COMPRAS, LAZER, ETC. ESSA REDUÇÃO NA QUALIDADE DE VIDA DE CADA INDIVÍDUO SE TORNA UM PROBLEMA SOCIAL, REFLETINDO NOS INDICADORES DE SAÚDE DA POPULAÇÃO. A BICICLETA É UMA ALTERNATIVA PERFEITA PARA ENFRENTAR O PROBLEMA DO AUMENTO DO TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO E SUAS CONSEQUÊNCIAS. DE ACORDO COM A ÚLTIMA PESQUISA PERFIL DO CICLISTA, REALIZADA EM 2018 PELA ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 69,7% DOS ENTREVISTADOS AFIRMAM GASTAR ENTRE 10 E 30 MINUTOS PARA REALIZAR SEUS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS.¹⁵

Modo de Transporte	Velocidade Média (km/h)	Espaço Ocupado por Pessoa (m²)	Capacidade por Faixa (pessoas/m²)	Operação Eficiente (%)
Andar a Pé	3	~8	~30%	30%
Bicicleta	16	~4,5	~100%	100%
Carro Particular	40	~18	~33%	33%
Ônibus	30	~7,5	~100%	100%
Metrô	30	~12	~33%	33%

NAS CONDIÇÕES NORMAIS, CONSIDERANDO O ATRITO NOS CRUZAMENTOS E EM OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS DE TRÁFEGO, A VELOCIDADE MÉDIA DA BICICLETA PODE SITUAR-SE ENTRE 12KM/H E 15KM/H. VÊ-SE, PORTANTO, QUE VIAGENS DE BICICLETA SÃO 3 A 4 VEZES MAIS VELOZES DO QUE A CAMINHADA E, ALGUMAS VEZES, MAIS RÁPIDAS QUE AUTOMÓVEIS, DEPENDENDO DAS CONDIÇÕES DE CONGESTIONAMENTO.¹⁶ ENQUANTO MEIO DE TRANSPORTE, A BICICLETA POSSUI EFICIÊNCIA NOS QUESITOS VELOCIDADE MÉDIA E OCUPAÇÃO DO ESPAÇO, SENDO MAIS EFICIENTE EM VÁRIOS QUESITOS SE COMPARADA A OUTROS MODOS.¹⁷

FATORES AMBIENTAIS E DE SAÚDE

SEGUNDO A ESTUDADA NA UNIVERSIDADE MARTINHO LUTERO DE HALLE-WITTENBERG, NA ALEMANHA, CERCA DE 78% DAS MORTES POR CORONAVÍRUS NOS QUATRO PAÍSES MAIS AFETADOS DA EUROPA (ALEMANHA, ESPANHA, ITÁLIA E FRANÇA) ESTAVAM CONCENTRADAS NAS ZONAS MAIS POLUÍDAS DESSES PAÍSES.¹⁸ A POLUIÇÃO DO AR É UMA DAS PRINCIPAIS CAUSAS DE DOENÇAS RESPIRATÓRIAS NO MUNDO, E É TAMBÉM RESPONSÁVEL POR CAUSAR DOENÇAS NO CORAÇÃO E NO PULMÃO E CHEGAR A LEVAR A 8 MILHÕES DE MORTES PREMATURAS TODOS OS ANOS.¹⁹ EM BREVE DEVERÁ SAIR UM ESTUDO ITALIANO PARA AVALIAR SE A POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA CONTRIBUI PARA DISSEMINAR O NOVO CORONAVÍRUS OU AGRAVAR A SITUAÇÃO DAS PESSOAS INFECTADAS. MAIS PESQUISAS SERÃO CONDUZIDAS PELOS INSTITUTOS ITALIANOS: INSTITUTO SUPERIOR DA SAÚDE (ISS), PELO INSTITUTO SUPERIOR DE PROTEÇÃO E ESTUDOS AMBIENTAIS (ISPRA) E PELO SISTEMA NACIONAL DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE (SNPA).²⁰ A BICICLETA, COMO VEÍCULO NÃO POLUENTE, É OPÇÃO DE DESLOCAMENTO PARA MANTER OS NÍVEIS BAIXOS DE POLUIÇÃO.

DO PUNTO DE VISTA DO CONTÁGIO E DA SEGURANÇA DE PROFISSIONAIS DE SAÚDE, É IMPORTANTE CONSIDERAR QUE AS MULHERES SÃO MAIORIA NAS ATIVIDADES DE ENFERMAGEM (85% DOS PROFISSIONAIS NO BRASIL)²¹ E QUE O TRANSPORTE PÚBLICO É O MODO DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADO PELO PÚBLICO FEMININO (75% DELAS).²² DURANTE O LONGO PERÍODO DE PANDEMIA, A UTILIZAÇÃO DE ÔNIBUS É DESACONSELHADA PELA FALTA DE CONTÁGIO DA DOENÇA, SENDO IMPERATIVO A IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA PARA PERMITIR UM DESLOCAMENTO SEGURO DAS PROFISSIONAIS DE SAÚDE DE SUA RESIDÊNCIA PARA O TRABALHO USANDO BICICLETAS.

FATORES ECONÔMICOS

O ESTUDO IMPACTO SOCIAL DO USO DA BICICLETA EM SÃO PAULO, REALIZADO PELO CEBRAP, APONTA QUE CADA PESSOA QUE DEIXA O CARRO PARA IR AO TRABALHO DE BICICLETA, GASTANDO MENOS TEMPO PARA ISSO, REPRESENTARIA UM INCREMENTO DE 12 CENTAVOS POR DIA NO PRODUTO INTERNO BRUTO MUNICIPAL. JÁ UM USUÁRIO DE ÔNIBUS QUE USA A BIKE PARA O TRABALHO AUMENTARIA O PIB EM 25 CENTAVOS POR DIA. NO TOTAL, CASO TODAS AS PESSOAS QUE ANDAM DE ÔNIBUS OU CARRO PARA ATÉ 8 KM, USASSEM A MAGRELA, O INCREMENTO DO PIB SUPERARIA 600 MILHÕES DE REAIS NOS PRÓXIMOS TRÊS ANOS. OUTROS R\$34 MILHÕES SERIAM ECONOMIZADOS PELO SUS.²³

APÓS E DURANTE ESSA PANDEMIA, COM A CRISE ECONÔMICA, OS RECURSOS SERÃO MAIS ESCASSOS E AS PESSOAS ESTARÃO MAIS VULNERÁVEIS, SOCIAL E ECONOMICAMENTE. BICICLETA É BARATA (NÃO GERA TARIFA DE DESLOCAMENTO OU PAGA COMBUSTÍVEL) E GARANTE DESLOCAMENTOS SEM CONTÁGIO, ECONOMIZANDO PARA O INDIVÍDUO E PARA A SOCIEDADE, E A CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA PROMOVE MAIS EMPREGOS DO QUE ESTRUTURAS CONSTRUÍDAS PARA O CARRO.²⁴ A BICICLETA TRAZ LUCROS PARA A CIDADE POR CADA QUILOMETRO RODADO²⁵ E ESTIMULA O COMÉRCIO LOCAL POR FACILITAR O ACESSO AO COMÉRCIO DE BAIRRO.

POR QUE AS PESSOAS ANDAM DE BICICLETA?

A PESQUISA ORIGEM E DESTINO (OD) DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE, MOSTROU QUE 95% DAS PESSOAS QUE USAM A BICICLETA O FAZEM PARA TRANSPORTAR ATÉ 10KM. JÁ DE ACORDO COM A PESQUISA PERFIL DO CICLISTA (TRANSPORTE ATIVO/AMECICLO) EM 2018, QUASE A TOTALIDADE DAS E DOS CICLISTAS USAM A BICICLETA PARA TRAJETOS DE ATÉ 1H DE DURAÇÃO, SENDO 86% ATÉ MEIA HORA.



EM COMPLEMENTO, OS DADOS DA PESQUISA APONTAM QUE CERCA DE 40% DOS CIDADÃOS RECIFENSES CONSIDERAM QUE O MAIOR IMPEDIMENTO PARA REALIZAR DESLOCAMENTOS DE BICICLETA É A FALTA DE ESTRUTURA CICLOVIÁRIA ADEQUADA E QUE 47% ENXERGAM A FALTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO COMO UM DOS PRINCIPAIS IMPEDIMENTOS PARA NÃO UTILIZAR A BICICLETA.²⁶ A SOMA TOTALIZA 87% DOS ENTREVISTADOS. AS PESSOAS RESPONDERAM QUE PEDALAR PORQUE É MAIS RÁPIDO E PRÁTICO (60% DAS PESSOAS ENTREVISTADAS), QUEBRANDO O ESTIGMA DE QUE O FAZEM POR NÃO TEREM RECURSOS PARA O USO DO TRANSPORTE COLETIVO, APESAR DE 80% DAS PESSOAS ENTREVISTADAS TEREM RENDA DE ATÉ 2 SALÁRIOS MÍNIMOS.

QUEM USA O CARRO, PODE USAR A BICICLETA?

APESAR DE REPRESENTAR UMA MINORIA DE 15% DAS PESSOAS NO RECIFE, QUEM USA CARRO POSSUI A MAIOR PARTE DA ESTRUTURA DA CIDADE E FAZEM DESLOCAMENTOS DE ATÉ 4KM (CERCA DE 53%²⁷ DOS USUÁRIOS DE CARRO). A SITUAÇÃO DAS VIAS NÃO FAVORECE O USO DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE, EMBORA SEJAM, EM TESE, DE FLUXO MISTO. COM GRANDES POTÊNCIAS, POSSIBILIDADES DE ALTAS VELOCIDADES E UM PESO GRANDE, O CARRO TORNA INSEGURO O TRÂNSITO PARA QUEM NÃO ESTIVER DENTRO DE UMA CARENAGEM. PORTANTO, SEM A PRESENÇA DE SEGREGAÇÃO ESPACIAL E CONTROLE DE VELOCIDADE, NÃO É POSSÍVEL COMPARTILHAR AS FAIXAS MISTAS COM ESTES VEÍCULOS DE MANEIRA SEGURA.

A DIMINUIÇÃO NO USO DO CARRO PARA DESLOCAMENTOS DIÁRIOS ESTÁ EXPRESSA NA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE (AINDA NÃO APROVADA). RECIFE ESTÁ NO RANKING DE CIDADES MAIS VIOLENTAS NO TRÂNSITO BRASILEIRO E NO DE CIDADES MAIS ENGARRAFADAS DO PLANETA.²⁸



A MAIOR RAZÃO PARA O RECIFENSE NÃO IR DE BICICLETA AO TRABALHO É, DE FATO, A AUSÊNCIA DE ESTRUTURA E A INSEGURANÇA NO TRÂNSITO CONSEQUENTE DESTA. EM 2013, A AMECICLO, EM PARCERIA COM A ALIANÇA HOLON E VALENÇA & ASSOCIADOS, REALIZOU UMA PESQUISA NA CICLOFAIXA DE TURISMO E LAZER PARA SABER POR QUE AS PESSOAS NÃO USAVAM A BICICLETA DIARIAMENTE PARA O TRABALHO.²⁹ QUEM DISSO QUE NÃO UTILIZAVA A BICICLETA COMO MEIO TRANSPORTE, RESPONDEU QUE NÃO TINHA ESTRUTURA (38%) E FALTAVA SEGURANÇA (16%). APENAS 6,67% DOS RECIFENSES ENTREVISTADOS ALEGARAM QUE A DISTÂNCIA PARA O TRABALHO ERA MUITO GRANDE PARA SE FAZER DE BICICLETA. UMA PESQUISA DO INSTITUTO DE PESQUISA DA MAURÍCIO DE NASSAU TAMBÉM CONFIRMOU ISSO, MOSTRANDO QUE 99,3% DAS PESSOAS ENTREVISTADAS QUERIAM ESTRUTURAS CICLOVIÁRIAS E 95,5% QUE A CICLOFAIXA DE TURISMO E LAZER FOSSE PERMANENTE.³⁰ A FALTA DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA FOI CONSIDERADA COMO EMPECILHO AO USO FREQUENTE DA BICICLETA ENTRE OS NÃO CICLISTAS E OS CICLISTAS.

OUTRA PESQUISA, DE 2014, ENTRE PESSOAS DO CENTRO DE ESTUDOS E SISTEMAS AVANÇADOS DO RECIFE - C.E.S.A.R. E DA UFPE MOSTROU QUE 63% E 48%, RESPECTIVAMENTE, TERIAM INTENÇÃO DE USAR A BICICLETA, MAS OS FATORES JÁ CITADOS NESTE PARÁGRAFO IMPEDIAM O USO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE.³¹ POR FIM, COMO REVELOU A PESQUISA ORIGEM DESTINO DA RMR, OS MOTORISTAS TRABALHAM PERTO DE CASA: 55% DOS MOTORISTAS DIRIGEM A ATÉ 4KM DO TRABALHO E 80% ATÉ 10KM. NAS CIDADES ONDE SE DISPÕE DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA AMPLA, ESTAS DISTÂNCIAS SÃO FACILMENTE PERCORRIDAS DE BICICLETA A BAIXA VELOCIDADE.

E O TRANSPORTE COLETIVO?

PREJUDICADO EM MEIO À PANDEMIA DE UM VÍRUS TRANSMISSÍVEL PELO AR E PELO CONTATO, O TRANSPORTE COLETIVO PRESSUÕE AGLOMERAÇÃO DE PESSOAS NOS PONTOS DE PARADA E NOS VEÍCULOS. O TRANSPORTE COLETIVO CORRESPONDE À 73% DOS DESLOCAMENTOS PARA O TRABALHO NO RECIFE, NO ENTANTO SERÁ INVIÁVEL ESSA QUANTIDADE DE PESSOAS SE TRANSPORTAR COM SEGURANÇA NESSES VEÍCULOS, DE FORMA QUE SEJA SUSTENTÁVEL NO SENTIDO ECONÔMICO, AMBIENTAL E DE SALUBRIDADE.

COM UMA POPULAÇÃO COM RENDA MÉDIA DE MENOS DE R\$800,³² VEÍCULOS MOTORIZADOS INDIVIDUAIS ESTARÃO FORA DO ALCANCE SALARIAL DA MAIORIA. NA PESQUISA DO CEBRAP EM SÃO PAULO, CIDADE COM ÁREA 7 VEZES MAIOR QUE O RECIFE, MOSTROU QUE 38% DA POPULAÇÃO QUE USA ÔNIBUS FACILMENTE PODERIA PASSAR A USAR A BICICLETA.³³ POR SUA EFICIÊNCIA NA OCUPAÇÃO DO ESPAÇO E VELOCIDADE MÉDIA, A BICICLETA PERMITE QUE MUITAS PESSOAS SE DESLOQUEM EM UMA MESMA FAIXA.³⁴

COMO ESTIMULAR A BICICLETA?

ALGUMAS MEDIDAS ACESÓRIAS FORAM IMPLANTADAS AO LONGO DOS ANOS NO RECIFE COM DIVERSOS NÍVEIS DE IMPACTO. NO ENTANTO, NENHUMA DESSAS MEDIDAS ACOMPANHOU A SEGURANÇA DO CICLISTA NO TRÂNSITO DAS PRINCIPAIS VIAS NA CIDADE. A NACTO (NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS) EM SEU GLOBAL STREET DESIGN, INDICA QUE DEVEMOS CONSTRUIRAS DE FORMA QUE SEJAM DEFINITIVAMENTE SEGURAS, COM SEGREGAÇÃO E QUE ACOELHAM PESSOAS DE DIVERSAS IDADES E NÍVEIS DE RECEIO.³⁵ NOSSAS ESTRUTURAS CICLOVIÁRIAS NÃO ESTÃO CONECTADAS E NÃO LIGAM AS ÁREAS COM DENSIDADE DE HABITAÇÕES ÀS ÁREAS COM DENSIDADE DE POSTOS DE EMPREGO, NÃO POSSIBILITANDO O ACESSO SEGURO DIÁRIO AO TRABALHO. AS CICLOVIAS PRECISAM ESTAR NAS AVENIDAS E VIAS COLETORAS E DEVEM SER IMPLANTADAS COM CELERIDADE JÁ QUE ESTAS VIAS INTERLIGAM A CIDADE E SÃO AS MAIS PERIGOSAS – E A IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS TEMPORÁRIAS REPRESENTA A FORMA MAIS ECONÔMICAMENTE VIÁVEL DE INVESTIR EM ESTRUTURA CICLOVIÁRIA DE FORMA RÁPIDA.

SE HAVIA RECEIO DE SE IMPLANTAR ESTAS ESTRUTURAS NESTAS VIAS, TALVEZ, DEVIDO AO TRÂNSITO, NESTE MOMENTO A OPORTUNIDADE SE ABRE: NÃO HÁ ENGARRAFAMENTOS NA CIDADE E O RETORNO AO "NORMAL" NÃO SERÁ POSSÍVEL. CONSIDERANDO TODOS OS PLANEJAMENTOS E LEGISLAÇÕES PÚBLICAS PRIORIZANDO OS DEMAIS MODOS DE TRANSPORTE E FALANDO SOBRE A NECESSIDADE DE REDUÇÃO DO USO DO AUTOMÓVEL, INCLUINDO O (BOM) TEXTO BASE DA POLÍTICA DE MOBILIDADE, AINDA NÃO ENVIADO À CÂMARA DOS VEREADORES³⁶, A MUDANÇA SE TORNA IMPERATIVA.

CONCLUSÃO

A BICICLETA É A ALTERNATIVA MAIS SEGURA, SUSTENTÁVEL, BARATA E DEMOCRÁTICA PARA ENFRENTARMOS A PÓS-PANDEMIA. É PRECISO ENXERGAR A BICICLETA ENQUANTO UMA POLÍTICA PÚBLICA. AO FAZÊ-LO, ESTARÁ ALINHANDO-SE COM AS PRINCIPAIS CIDADES DO MUNDO, MAIS EFICIENTES, ATÉ ENTÃO, NOS PLANOS DE CONDUÇÃO DE VOLTA À VIDA PÓS-PANDEMIA, GARANTINDO CICLOVIAS SEGREGADAS, TEMPORÁRIAS (EM CARÁTER EMERGENCIAL) E PERMANENTES PARA UMA CIDADE COM UMA DENSIDADE POPULACIONAL IMENSA. QUANTO MAIS ESTRUTURA CICLOVIÁRIA MAIOR O DISTANCIAMENTO SOCIAL, PORÉM COM A GARANTIA DO DESLOCAMENTO E DE TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE EM UM AMBIENTE MAIS HUMANO, MAIS DEMOCRÁTICO E MAIS SUSTENTÁVEL.

O RECIFE POSSUI OS PLANOS PARA CONSTRUI-LAS, OS RECURSOS PARA FAZÊ-LAS, A ACEITAÇÃO POPULAR PARA REALIZÁ-LAS, A CRISE ECONÔMICA/ SANITÁRIA/ URBANÍSTICA PARA JUSTIFICÁ-LAS. A SITUAÇÃO PANDEMICA É APENAS A EMERGÊNCIA DE EXECUTAR (DE FORMA TEMPORÁRIA, A PRINCÍPIO, POR SER MAIS RÁPIDO E MALEÁVEL, NAS VIAS PRINCIPAIS) E GARANTIR O DESLOCAMENTO SEGURO DE TODAS AS PESSOAS.

NOTAS DE RODAPÉ

- [1 https://edition.cnn.com/videos/br/2020/05/11/exp-gps-0510-pc19-sadik-khan.cnn](https://edition.cnn.com/videos/br/2020/05/11/exp-gps-0510-pc19-sadik-khan.cnn)
- [2 https://www.folhawe.com.br/noticias/noticias/2018/10/24/nws.85405.70.699.noticias.2190-recife-esta-entre-dez-capitais-com-transito-mais-violento.aspx](https://www.folhawe.com.br/noticias/noticias/2018/10/24/nws.85405.70.699.noticias.2190-recife-esta-entre-dez-capitais-com-transito-mais-violento.aspx)
- [3 https://jcf.net.br/comunicacao/mobilidade/2020/04/5605003-pandemia-do-coronavirus-reduz-violencia-no-transito-em-pernambuco.html](https://jcf.net.br/comunicacao/mobilidade/2020/04/5605003-pandemia-do-coronavirus-reduz-violencia-no-transito-em-pernambuco.html)
- [4 https://portal.dotransito.com.br/noticias/numero-de-vitimas-de-acidentes-de-transito-cresce-78/](https://portal.dotransito.com.br/noticias/numero-de-vitimas-de-acidentes-de-transito-cresce-78/)
- [5 https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28284:2019-05-22-21-49-049CATID-3](https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28284:2019-05-22-21-49-049CATID-3)
- [6 http://www.vtpt.org.br/safetrav/pdf](http://www.vtpt.org.br/safetrav/pdf)
- [7 https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/12/10/fortaleza-se-aproxima-de-meta-da-onu-para-reduzir-mortes-em-acidentes-de-transito.ghtml](https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/12/10/fortaleza-se-aproxima-de-meta-da-onu-para-reduzir-mortes-em-acidentes-de-transito.ghtml)
- [8 https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/05/06/coronavirus-estudo-aponta-queda-de-ate-73percent-na-emissao-de-poluente-no-ar-durante-quarentena-em-campinas.ghtml](https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/05/06/coronavirus-estudo-aponta-queda-de-ate-73percent-na-emissao-de-poluente-no-ar-durante-quarentena-em-campinas.ghtml)
- [9 http://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/plano_de_baixo_co2_recife.pdf](http://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/plano_de_baixo_co2_recife.pdf)
- [10 https://www.indexjournal.com.br/expreso/2020/04/30/bicicletas-contram-01-v%C3%ADRUS-A-IDEIA-FRANCA-P%C3%B3-CONFINAMENTO](https://www.indexjournal.com.br/expreso/2020/04/30/bicicletas-contram-01-v%C3%ADRUS-A-IDEIA-FRANCA-P%C3%B3-CONFINAMENTO)
- [11 https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/09/politica/1525876469_167766.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/09/politica/1525876469_167766.html)
- [12 https://www.ciclosfera.com/francia-bici-desconfinamento/](https://www.ciclosfera.com/francia-bici-desconfinamento/)
- [13 https://revistabicicleta.com/mobilidade/bicicleta-como-solucao-para-os-pos-pandemia-do-coronavirus/](https://revistabicicleta.com/mobilidade/bicicleta-como-solucao-para-os-pos-pandemia-do-coronavirus/)
- [14 https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/pdfs/tps/td_1813.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/pdfs/tps/td_1813.pdf)
- [15 http://transporteativo.org.br/ta/?p=11575](http://transporteativo.org.br/ta/?p=11575)
- [16 https://www.mdr.gov.br/images/stories/arquivossemob/biblioteca/livrobicicletaabrasil.pdf](https://www.mdr.gov.br/images/stories/arquivossemob/biblioteca/livrobicicletaabrasil.pdf)
- [17 http://transporteativo.org.br/ta/?p=4386](http://transporteativo.org.br/ta/?p=4386)
- [18 https://telegra.ph/Bicicleta-COMO-SOLU%C3%A7%C3%A3O-PARA-O-P%C3%B3-PANDEMIA-DA-CORONAV%3%ADRUS-04-27](https://telegra.ph/Bicicleta-COMO-SOLU%C3%A7%C3%A3O-PARA-O-P%C3%B3-PANDEMIA-DA-CORONAV%3%ADRUS-04-27)
- [19 https://www.transformative-mobility.org/news/the-covid-19-outbreak-and-implications-to-public-transport-some-observations?fbclid=IwAR7fCMQXZCLY9KAZTGRJLYYGRF8DIGRYLMPISG1POZ8REGBYMONRGA](https://www.transformative-mobility.org/news/the-covid-19-outbreak-and-implications-to-public-transport-some-observations?fbclid=IwAR7fCMQXZCLY9KAZTGRJLYYGRF8DIGRYLMPISG1POZ8REGBYMONRGA)
- [20 https://epocanegocios.globo.com/mundo/noticia/2020/05/italia-fara-estudo-sobre-ligacao-entre-poluicao-e-covid-19.html](https://epocanegocios.globo.com/mundo/noticia/2020/05/italia-fara-estudo-sobre-ligacao-entre-poluicao-e-covid-19.html)
- [21 https://www.cofen.gov.br/pesquisa-iniditia-traca-peril-da-enfermagem-31258.html](https://www.cofen.gov.br/pesquisa-iniditia-traca-peril-da-enfermagem-31258.html)
- [22 http://www.mobilize.org.br/noticias/10157/mulheres-andam-mais-a-pe-e-de-transporte-publico-que-os-homens.html](http://www.mobilize.org.br/noticias/10157/mulheres-andam-mais-a-pe-e-de-transporte-publico-que-os-homens.html)
- [23 https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/09/politica/1525876469_167766.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/09/politica/1525876469_167766.html)
- [24 http://vadebike.org/2015/04/construcao-cicloviarias-gera-mais-empregos-que-estrutura-para-carros/](http://vadebike.org/2015/04/construcao-cicloviarias-gera-mais-empregos-que-estrutura-para-carros/)
- [25 http://www.rfri.br/rfri/geral/20150513-linha-direta](http://www.rfri.br/rfri/geral/20150513-linha-direta)
- [26 http://transporteativo.org.br/ta/?p=11575](http://transporteativo.org.br/ta/?p=11575)
- [27 http://planodemobilidade.recife.pe.gov.br/node/61265](http://planodemobilidade.recife.pe.gov.br/node/61265)
- [28 https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/)
- [29 https://drive.google.com/file/d/0bXr5R6G5X_2N0ZAVZDfYU2QSUk/view](https://drive.google.com/file/d/0bXr5R6G5X_2N0ZAVZDfYU2QSUk/view)
- [30 https://www.mobilize.org.br/noticias/3816/o-recife-estando-quer-bicicleta-e-ciclofaixa-para-pedalar-abissa-e-a-verdade.html](https://www.mobilize.org.br/noticias/3816/o-recife-estando-quer-bicicleta-e-ciclofaixa-para-pedalar-abissa-e-a-verdade.html)
- [31 https://observatoriobicicleta.org.br/verbo/mobilidade-por-bicicleta-no-brasil/](https://observatoriobicicleta.org.br/verbo/mobilidade-por-bicicleta-no-brasil/)
- [32 http://www2.recife.pe.gov.br/pagina/informacoes-socioeconomicas](http://www2.recife.pe.gov.br/pagina/informacoes-socioeconomicas)
- [33 https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/09/politica/1525876469_167766.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/09/politica/1525876469_167766.html)
- [34 https://www.mobilize.org.br/noticias/5557/dg-caos-a-bike.html](https://www.mobilize.org.br/noticias/5557/dg-caos-a-bike.html)
- [35 http://nacto.org/](http://nacto.org/)
- [36 https://docs.google.com/uc?export=download&id=1TIP9E07G6wWT5025TMCLBOKUKX978](https://docs.google.com/uc?export=download&id=1TIP9E07G6wWT5025TMCLBOKUKX978)

ESSA NOTA TÉCNICA FAZ PARTE DA CAMPANHA A CIDADE QUE URGE