

**AS MELHORIAS NAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA MOBILIDADE URBANA
NÃO MOTORIZADA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO:
A BICICLETA EM MOVIMENTO**

Pedro Teixeira Pinos Greco¹

“Viver é como andar de bicicleta:
É preciso estar em constante movimento
para manter o equilíbrio”.
Albert Einstein.

RESUMO: Esta composição deseja investigar como a bicicleta e o seu uso pode ser melhor e mais bem aplicado na cidade do Rio de Janeiro, bem como levantar informações sobre como vem acontecendo o fenômeno da utilização da bicicleta compartilhada como transporte e lazer/desporto. Para que se investigue essa moldura à luz de um limite espacial carioca nos apoiaremos na Constituição, na Lei nº 12.587/2012, Estatuto da Cidade, Código Brasileiro de Trânsito, Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro, Leis e Decretos municipais e na doutrina interdisciplinar para que possamos chegar em algumas conclusões sobre o tema das políticas públicas para a bicicleta no Rio de Janeiro.

PALAVRAS CHAVE: Bicicleta. Rio de Janeiro. Políticas Públicas.

SUMÁRIO: 1. A BICICLETA, O RIO DE JANEIRO E O SISTEMA COMPARTILHADO - “AS LARANJINHAS”. 2. O DIREITO À CIDADE E O USO DA BICICLETA COMO FORMA DE LAZER, DESPORTO E TRANSPORTE. 3. OS DESAFIOS E BENEFÍCIOS DA BICICLETA NO RIO DE JANEIRO. 3.1. Problemas Identificados. 3.1.1. Infraestrutura de Circulação (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, rampas nas calçadas e outros) e Estacionamento (bicicletários e vestiários para os trabalhadores). 3.1.2. Infraestrutura no Trânsito e Violência Urbana contra o Ciclista. 3.1.3. Sistema de Bicicletas Compartilhadas - “Laranjinhas”. 3.2. Vantagens do Uso da Bicicleta. 3.2.1. Econômico e Lucrativo. 3.2.2.

¹ Mestrando em Direito Humanos pelo NEPP/UFRJ. Professor de Direito Civil da Pós-graduação em Direito das Famílias e Sucessões da UCAM. Professor de Métodos Adequados de Solução de Conflitos da Pós-graduação em Direito Civil e Processo Civil da UCAM. Professor de Direito Civil da Faculdade Gama e Souza. Professor de Direito Civil do Curso Degrau Cultural. Advogado. Analista Jurídico da DPERJ. Mediador em Solução de Conflitos pela Mediação Brasil. Mediador em Justiça Restaurativa pela Mediação Brasil. Ex-Professor Substituto de Direito Civil da FND/UFRJ. Pós-graduado em Direito Privado pela UCAM. Pós-graduado em Direito Público pela UCAM. Especializado em Direito Privado pela FESUDEPERJ. Especializado em Direito Público pela FESUDEPERJ. Bacharel em Direito pela FND/UFRJ. Membro da Comissão de Direito das Famílias e Sucessões do IAB. Membro da Comissão de Direito Constitucional do IAB.

Saudável e Ambientalmente Sustentável. 3.2.3. Rápido e Prático. 3.2.4. Democrático e Divertido. 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS. REFERÊNCIAS.

1. A BICICLETA, O RIO DE JANEIRO E O SISTEMA COMPARTILHADO – “AS LARANJINHAS”

A bicicleta tem vários apelidos carinhosos, dentre eles podemos elencar, de forma não exaustiva: bici, bike, camelo, kalanga, magrela, magrelinha, velocípede e zica. Por sua vez de forma técnica bicicleta é, consoante o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Lei nº 9.503/1997): “*veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor*”. Para complementar ainda temos o dicionário Priberam² que assim apresenta a bicicleta: “*Velocípede de duas rodas, de igual diâmetro, sendo a da retaguarda acionada por um sistema de pedais que atua sobre uma corrente*”.

Em breve esboço histórico vale dizer que para alguns historiadores a bicicleta teria sido concebida, ainda que de forma embrionária, no século XV por Leonardo DaVinci. Todavia, foi somente no século XIX que a bicicleta ganhava corpo e se aproximava do ideário que entendemos. Ao longo do século XX e XXI a bicicleta se modifica também para se ajustar às necessidades de cada perfil de ciclista, sendo que colacionamos abaixo um quadro explicativo sobre os desenhos percorridos pela bicicleta.



Foto 1 - Evolução dos Modelos de Bicicleta.

² Acessado no dia 31 de janeiro de 2019 às 11h 06m no sítio: <https://dicionario.priberam.org/bicicleta>.

No que tange ao Rio de Janeiro podemos afirmar que o clima é quente a maior parte do ano, há uma mescla entre terrenos planos e acidentados, havendo a Floresta da Tijuca no coração desse centro urbano e muitas praias, sendo essa cidade a capital do Estado do Rio de Janeiro. Ela possui ainda conforme dados fornecidos pelo IBGE³ (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) em seu sítio eletrônico 6.688.927 milhões de habitantes, em números estimados de 2018, sendo que a cidade detém o número de 1.979.632 milhões de automóveis, sem contar os ônibus e motocicletas consoante a mesma instituição⁴ em dados que datam de 2016, sendo que não foram contabilizados os números de bicicletas nesse estudo. Apesar disso, de termos a informação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) elaborado pela Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro da quantificação em porcentagem das viagens de bicicleta nessa cidade:

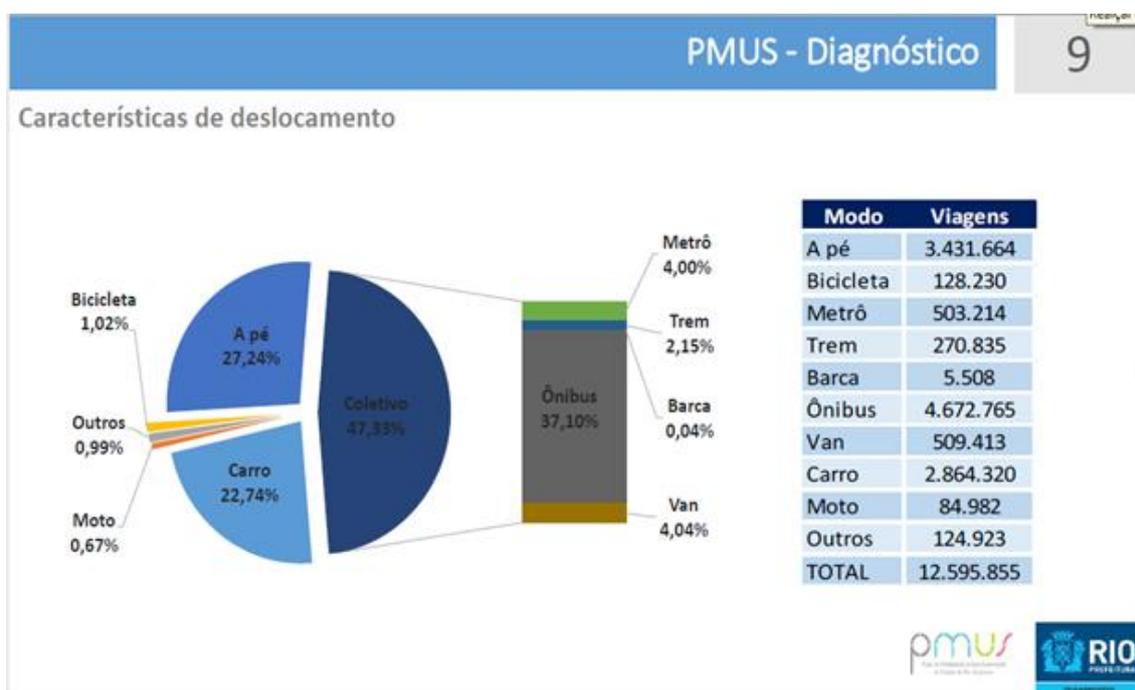


Gráfico 1 - Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro.

Como se depreende desses dados as viagens de bicicleta representam apenas 1,02%, número esse que poderia ser incrementado a nosso sentir. Com essas considerações podemos dizer que será um dos objetivos desse texto colaborar com a valorização do uso da bicicleta na cidade do Rio de Janeiro, enfatizando nas políticas públicas do poder público, fato que atende ao senso da mobilidade urbana sustentável, servindo para promover a inclusão social, acesso a

³ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>. Acesso em: 30 jan. 2019.

⁴ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 30 jan. 2019.

uma cidade democrática, redução dos agentes poluentes, melhora da saúde da população, incentivo ao lazer e ao desporto de participação, dentre outros benefícios para o indivíduo, sociedade tudo também defendido pelos Professores Jerson Carneiro Gonçalves Júnior e Natasha Torres Gil Nunes⁵.

Dessa forma, podemos antever cinco principais modos de vislumbrar a bicicleta no Rio de Janeiro, sem prejuízo de outros: 1) Como forma de entretenimento ou esporte normalmente próximos de áreas verdes ou espelhos d'água como Aterro do Flamengo, Paineiras, Orla, Lagoa Rodrigo de Freitas, entorno dos estádios do Maracanã e do Engenheiro, Porto Maravilha, Quinta da Boa vista, Parque Madureira e vias expressas como, por exemplo, o Alto da Boa vista, sem levar em conta as várias praças de bairro espalhadas pela cidade; 2) Meio de transporte para se deslocar até o trabalho, até o colégio/faculdade ou para qualquer outro local; 3) Transporte de mercadorias (correspondências, botijões de gás, água mineral, remédios, compras de supermercado, etc) para entregar nos domicílios dos consumidores em baú ou caixa e venda como nos casos de Bikes Cafés e Bikes Doces; 4) Transporte de pessoas na condição de passageiros e 5) Transporte corporativo que é o caso quando a bicicleta é utilizada como meio de transporte para o deslocamento dos funcionários de uma empresa em horário de trabalho.

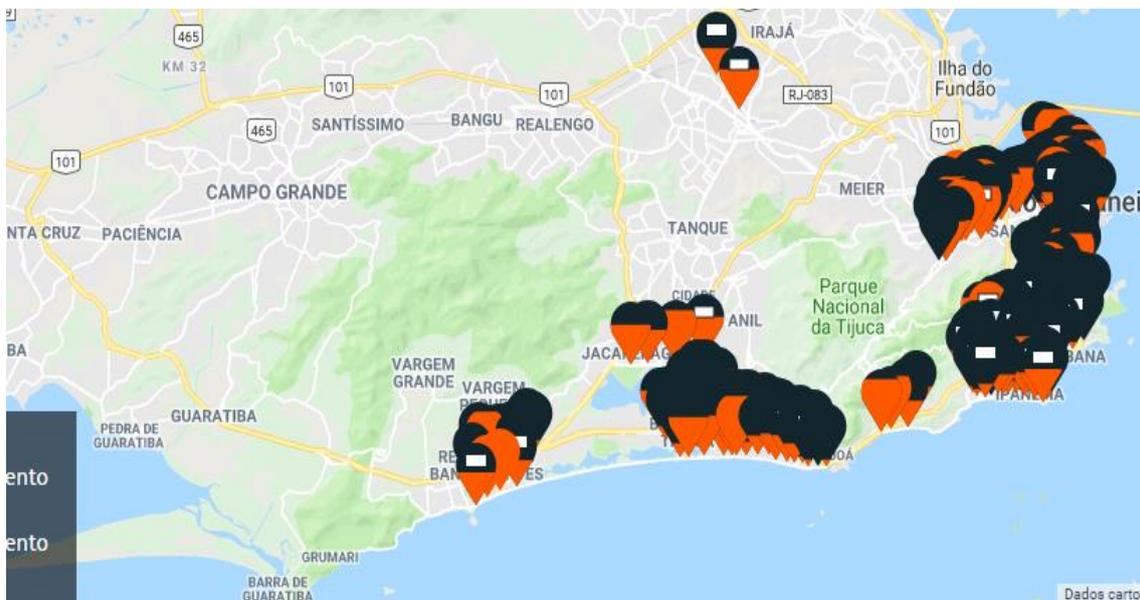
Com isso para aprofundar nosso compilado podemos notar que o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) em estudo nomeado: “*Tempo de Deslocamento Casa-Trabalho no Brasil (1992-2009): Diferenças Entre Regiões Metropolitanas, Níveis de Renda e Sexo*” constatou que o tempo médio de deslocamento casa/trabalho no Rio de Janeiro no ano de 2009 é 42,6 minutos e que a taxa de motorização é 20,8% que é o número de automóveis (carros, pick-ups, veículos utilitários esportivos, vans e minivans) para cada cem pessoas, sendo que se pode destacar que o Rio de Janeiro possui um tempo médio 31% mais longo do que a média das demais regiões metropolitanas do Brasil como Belo Horizonte, Curitiba, Brasília, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém.

Por essas peculiaridades do Rio de Janeiro, vemos que existe um terreno fértil para se utilizar a bicicleta, seja para o lazer, desporto ou transporte, uma vez que existem muitos lugares agradáveis para passear e se exercitar. Sem contar que devido à dificuldade de deslocamento

⁵ GONCALVES JR, Jerson C. ; Nunes, Natasha T. G. Política nacional de mobilidade urbana e a cidade do Rio de Janeiro: VLT e o uso de bicicleta como poderoso fator de transformação da qualidade de vida das pessoas e da cidade maravilhosa. In: Vânia Siciliano Aieta. (Org.). **Direito da Cidade** - Tomo I. Rio de Janeiro: Freitas Bastos Editora, 2015, v. 1, p. 228.

nessa cidade a bicicleta poderia se tornar uma via para desafogar os engarrafamentos e trazer qualidade de vida para o ciclista, dentre outras potencialidades.

Ademais, devemos mencionar que além das bicicletas particulares, existe um sistema de bicicletas compartilhadas chamado de Bike Rio que é uma parceria entre o Município do Rio de Janeiro, o banco Itaú e a gestora das “laranjinhas” a empresa Tembici. Esse método utiliza o telefone para liberação da bicicleta por meio do aplicativo específico ou através de cartão próprio, sendo que cada estação é abastecida com energia solar, estando elas espalhadas pelo Centro, Grande Tijuca, Parque Madureira, zona sul (da Glória até a Gávea) e uma parte da zona oeste (São Conrado, Barra da Tijuca, parte de Jacarepaguá e Recreio) como vemos da análise do Mapa nº 01 retirado do site da empresa Tembici⁶, em que vemos que apenas os bairros e regiões acima citadas estão contempladas pelo Bike Rio:



Mapa 1

Assim, no Rio de Janeiro por meio de um plano que pode ser diário (R\$ 5,00), por três dias (R\$ 15,00), mensal (R\$ 20,00), trimestral (R\$ 50,00) ou anual (R\$ 160,00) em valores de fevereiro de 2018⁷ permitirá que sejam feitas viagens ilimitadas de até 60 minutos cada, respeitando um intervalo de 15 minutos entre elas, caso haja violação a essa última regra será cobrada R\$ 5,00 reais a mais pelo uso, sendo que as estações funcionam todos os dias da semana

⁶ Disponível em: <https://bikeitau.com.br/bikerio/mapa-das-estacoes/>. Acesso em: 08 fev. 2019.

⁷ Disponível em: <https://bikeitau.com.br/bikerio/planos/>. Acesso em: 08 fev. 2019.

e operam das 5h às 00h e contam com 5.554 viagens/dia como demonstram dados do Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento⁸ de junho de 2016.

Em síntese, faremos um apanhado desse assunto nos próximos tópicos e no seguinte trataremos do acervo legislativo nacional, estadual e municipal do Rio de Janeiro sobre a bicicleta e a sua ligação com a Constituição da República de 1988 e os seus respectivos atos legais para que possamos desaguar sobre problemas, sugestões e críticas e os pontos atrativos do uso da bicicleta e por fim nas nossas conclusões.

2. O DIREITO À CIDADE E O USO DA BICICLETA COMO FORMA DE LAZER, DESPORTO E TRANSPORTE

Ao estudarmos o tema das bicicletas privadas e compartilhadas e o seu uso na cidade do Rio de Janeiro vemos a necessidade de lastrear nossa análise nos marcos normativos nacionais. Para isso devemos iniciar com o art. 6º da Constituição com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90 de 2015 que incluiu o transporte no rol de Direitos Sociais explícitos. Em outras palavras, a despeito de ser quase simbólica essa inclusão, pois sabemos que insculpir na CR/88 direitos não os garante por si só, vemos que o Constituinte reformador vem entendendo que o transporte, sobretudo, nas metrópoles e cidades se tornou um assunto sensível. Com esse espírito os técnicos do IPEA Vicente Correia Lima Neto e Vanessa Gapriotti Nadalin⁹ assim se manifestam quanto ao transporte e a sua magnitude:

“Por seu turno, de modo geral, **o transporte é um meio de acesso à cidade.** Estando disponível e acessível, seja espacial ou financeiramente, **ele consiste em um meio para ampliação dos rendimentos ou das oportunidades dos indivíduos,** os permitindo extrapolar os limites espaciais de sua vizinhança imediata, **tendo acesso a serviços e realidades distintas da sua**”. (2016, p. 251, grifo nosso)

No rol desse mesmo art. 6º da Constituição é significativo tratar do direito social ao lazer que é para nos de grande valia, uma vez que tem laços com a prática do ciclismo que muitas pessoas encaram como forma de recreio, sendo que é um dos objetivos do sistema

⁸Disponível em: <http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/06/2016-ITDP-relatorio-bike-share.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2019.

⁹ NETO, Vicente Correia Lima e NADALIN, Vanessa Gapriotti O impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. P. In: BALBIM, Renato Nunes, KRAUSE, Cleandro Henrique e LINKE, Clarisse Cunha (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** Brasília: IPEA: ITDP, 2016. 326 p., il., gráfs., mapas color. ISBN 9788578112844. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 7 fev. 2019.

ciclovitário do Rio de Janeiro previsto no art. 2º, IV da Lei Municipal nº 2.392/1995: “*promover o lazer ciclístico*”. Nesse mesmo compasso impera que cuidemos também do art. 217, § 3º da CR que obriga o Poder Público a incentivar o lazer como forma de promoção social que veio a ser instrumentalizado, dentre outros, no art. 3º, II da Lei Pelé (Lei nº 9.615/1998): “*desporto de participação, de modo voluntário, compreendendo as modalidades desportivas praticadas com a finalidade de contribuir para a integração dos praticantes na plenitude da vida social, na promoção da saúde e educação e na preservação do meio ambiente*”.

Outro dispositivo digno de nota é o art. 21, XX da Constituição que determina que é dever da União: “*instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos*” (grifo nosso) que foi regulamentada no que tange ao último por meio da Lei de Mobilidade Urbana ou Lei nº 12.587/2012. Ainda na Constituição é também imprescindível que vejamos o art. 182 que encabeça a política urbana nessa Carta: “*A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes*” (grifo nosso).

Em cumprimento ao mandamento constitucional o art. 2º, I e V do Estatuto da Cidade ou Lei nº 10.257/2001 determina como uma cidade deve ser pensada, fato que vai ao encontro do que estamos escudando nesse artigo de que o Rio de Janeiro deve ser reengendrado a partir de uma escala micro, ou seja, a partir do olhar do ciclista e da movimentação da bicicleta em suas ruas:

“I – garantia do **direito a cidades sustentáveis**, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao **transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao **lazer**, para as presentes e futuras gerações;

V – **oferta de equipamentos urbanos** e comunitários, **transporte** e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais” (grifo nosso).

Após colocarmos que essa obrigação é principalmente do Município, em que pese, os Estados e a União, também sejam responsáveis podemos ver que o art. 24 § 2º da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) indica:

“**Nos Municípios** sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o **Plano de Mobilidade Urbana** deverá ter o **foco no transporte não motorizado** e no planejamento da infraestrutura urbana destinada **aos deslocamentos** a pé e **por bicicleta**, de acordo com a legislação vigente”. (grifo nosso).

Nesse compasso está o jurista Luciano de Faria Brasil¹⁰ ao comentar sobre a Lei de Mobilidade Urbana traça a prioridade do transporte cicloviário como determinam os arts. 3º, § 3º; 4º, V e 6º, II desse ato normativo:

“Ao estabelecer a prioridade do transporte cicloviário e de outros modais de transporte sobre o transporte individual motorizado (base econômica da atividade da indústria automotiva nacional e objeto de incentivos governamentais nos últimos cinquenta anos), a legislação dá um passo ousado e *condiciona* a atividade administrativa e legislativa sobre a matéria, mostrando também o viés *prospectivo* (programático) e *transversal* (multidisciplinar, plurissetorial) que, como visto, é próprio do ordenamento territorial”.

Vale ainda examinar o Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades de 2007 que foi lavrado pelo Ministério das Cidades e pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana que objetivou dar um tratamento adequado ao papel que a bicicleta deveria desempenhar nos centros urbanos, servindo esse documento de inspiração para os atos normativos e as políticas públicas vindouras.

Um diploma que veio para somar foi a Lei Estadual Fluminense nº 7.026/2015 que cria o sistema estadual de prevenção ao roubo de furto e ao comércio ilegal de bicicletas em que a Secretaria de Estado de Segurança deverá criar um setor específico para concentrar os registros referentes a delitos que envolvam bicicletas com a sua publicação e a administração de cadastro de bicicletas roubadas e recuperadas. Outra medida interessante é a obrigatoriedade de a Polícia Civil tenha um campo específico "Roubo/Furto de Bicicleta" com o número de série da bicicleta, marca, modelo e cor.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município do Rio de Janeiro ou Lei Complementar Municipal nº 111 de 2011 no art. 214, VIII versa sobre as diretrizes da Política de Transportes impondo como regra:

“estimulo à utilização segura e responsável da de bicicleta como veículo de transporte e lazer pela implantação de sistema de ligações cicloviárias articulado ao sistema hierarquizado e integrado de transporte e programas de educação para o trânsito, visando a mudança de comportamento focado em formas adequadas e **sustentáveis de mobilidade para a Cidade do Rio de Janeiro compreendendo ciclovias, ciclofaixas entre outras**” (grifo nosso).

Nessa esteira bem caminhou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) da cidade Rio de Janeiro de 2016 que de forma específica no Produto 2: Levantamento e Análise

¹⁰ BRASIL, Luciano de Faria. Regime jurídico do transporte cicloviário: contribuição ao estudo da mobilidade urbana sustentável. In: SAULE JUNIOR, Nelson e FROTA, Henrique Botelho (Orgs.). **Anais do 7º Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico: direito urbanístico e justiça urbana: cidade, democracia e inclusão social.** São Paulo: IBDU, 2016.

dos Dados, Atividade 2.3 – Consolidação da Base Georeferenciada do Projeto dita como regra o manejo das bicicletas e em seguida no Produto 3: Diagnóstico Atividade 3.4 – Análise de Demanda - Mobilidade de Pessoas e Bens como desejável que as viagens sejam suplementadas pelas bicicletas:

“g) A utilização de modos não motorizados, particularmente bicicletas, inclusive de aluguel e seus dados de localização, movimentação e infraestrutura disponível”;

(...)

“d) Identificação da utilização do modo bicicleta e principais rotas incluindo a utilização deste modo como complemento de viagens”;

Na seara do Município do Rio de Janeiro temos vários atos normativos que listaremos aqui apenas os principais e traremos uma breve explanação do seu conteúdo: a) Lei nº 2.392/1995 que dispõe sobre o uso do sistema cicloviário, elencando objetivos, constituindo sistema cicloviário, definindo ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada e bicicletário, estabelecendo vedações e multas como principais inovações; b) Lei nº 4.678/2007 que visa incentivar o uso da bicicleta por meio de diretrizes/princípios e objetivos.

Em complementação temos também: c) Lei Complementar nº 77/2008 que dispõe sobre a obrigatoriedade em destinar áreas para estacionamento de bicicletas em shoppings centers e hipermercados; d) Decreto nº 34.481/2011 que dispõe sobre a permissão para estacionar bicicletas em postes públicos desde que não obstruam o trânsito de pedestres e veículos; e) Lei nº 5.352/2011 que cria área exclusiva para estacionamento de bicicletas; f) Lei Complementar nº 120 de 2012 dispõe sobre a integração das ciclovias e ciclofaixas, incentivando a construção em conjunto com vias expressas.

Nessa mesma toada temos a: g) Lei nº 5.691/2014 que criou o Rio-Polo Ciclístico, visando estimular o uso da bicicleta como meio de transporte urbano; h) Lei nº 5.964/2015 que criou o programa adote uma ciclovia; i) Lei nº 5.936/2015 que criou o programa adote um bicicletário; j) Lei nº 6.256/2017 que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos prevê no seu art. 2º: “*A instalação do suporte para transporte de bicicleta nos ônibus coletivos será gradativa e anual nas linhas urbanas, sendo dez por cento da frota por ano, respeitando os contratos vigentes*”, apesar de esse processo ainda não ter começado.

3. OS DESAFIOS E BENEFÍCIOS DA BICICLETA NO RIO DE JANEIRO

Para arrematar nosso texto traremos dos entraves identificados de forma detalhada, mas sugerindo também possíveis atenuações e trilhas a serem percorridas para mitigar esses

gargalos ao direito dos ciclistas a uma cidade equilibrada e acessível. Fluxo contínuo, escreveremos sobre os pontos positivos do uso das bicicletas, até mesmo para que acabemos nosso caderno em alta.

3.1. Problemas Identificados

3.1.1. Infraestrutura de Circulação (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, rampas nas calçadas e outros) e Estacionamento (bicicletários e vestiários para os trabalhadores)

Dessa forma, de forma preliminar devemos nos basear nos conceitos listados que seguem da leitura do anexo I do CTB: ciclofaixa “*parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica*”, ciclovia “*pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum*”, bicicletário – “*local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.*”. Além do conceito de ciclorrota, que embora não positivado na legislação também merece ser citado, sendo um percurso, sinalizado ou não, que representa a rota mais recomendada conforme o destino pretendido pelo ciclista.

Com esse ideário consagrado podemos cuidar do primeiro e talvez a maior adversidade ao exercício pleno da prática do ciclismo no Rio de Janeiro, especificamente, para o trabalho ou transporte para colégio/faculdade. Desse jeito, temos a falta de infraestrutura adequada como, por exemplo, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários, rampas nas calçadas e vestiários para os trabalhadores, ainda que a capital Fluminense tenha 450 km de malha cicloviária, como afirma a Secretaria de Transportes do Rio em dados de fevereiro de 2017, sendo a segundo do Brasil, em gráfico como vemos em seguida Gráfico 2:

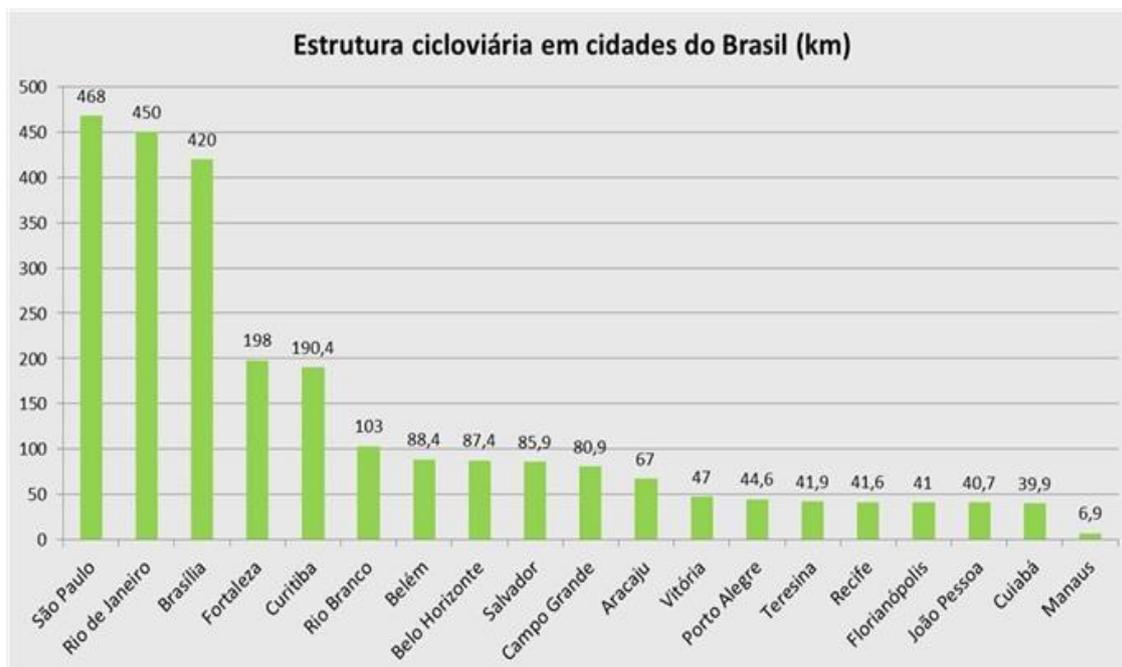


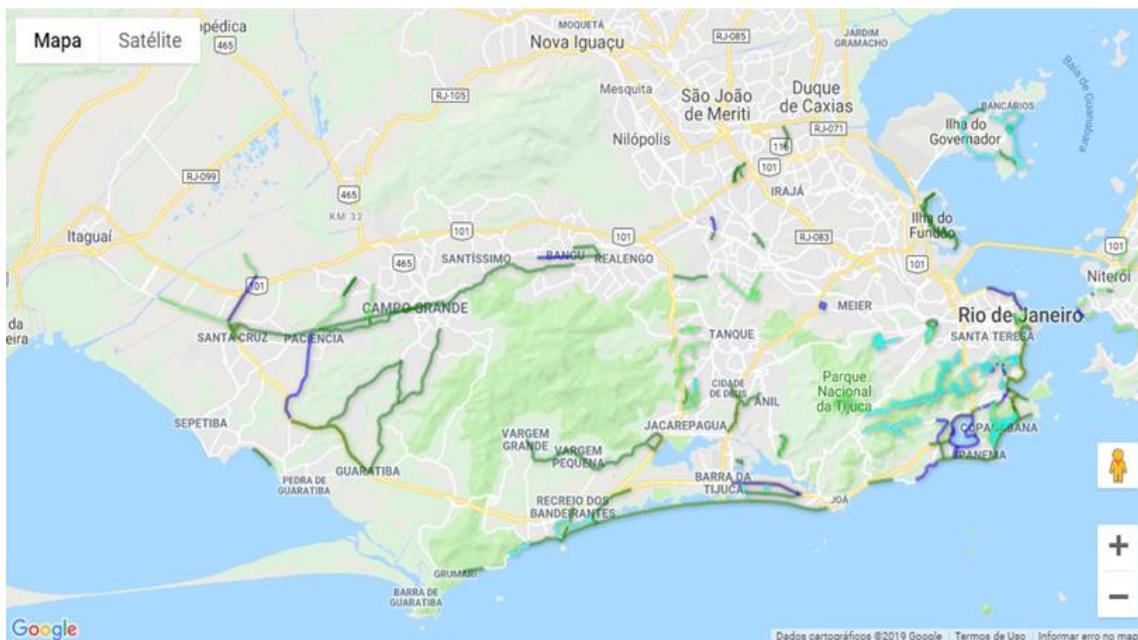
Gráfico 2 - Fonte: Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro

Como se percebe da decomposição da foto abaixo que foi extraída do sítio eletrônico da organização da sociedade civil Transporte Ativo¹¹ que busca promover todos os meios de transporte que sejam alimentados por meio de propulsão humana, especialmente para essa dissertação a bicicleta. De forma detalhada conseguimos ver que nesse mapa existem caminhos para ciclistas, nada obstante, eles são escassos na zona norte¹² como já mostrou o jornal O Globo e estão desconexas pela cidade, pois não formam teias ou redes como é o desejável como pontua o jornal Extra¹³, já que inexistente ligação direta e contínua entre zona sul e zona norte, passando pelo centro, e a integração da zona oeste e zona norte, bem como do centro e zona norte.

¹¹ Disponível em: <http://www.ta.org.br/ciclorio/>. Acesso em: 31 jan. 2019.

¹² Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/zona-norte-tem-menor-malha-cicloviaria-do-rio-21717298>. Acesso em: 07 fev. 2019.

¹³ Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/falta-de-conexao-entre-ciclovias-do-rio-expoe-usuarios-risco-22549635.html>. Acesso em: 07 fev. 2019.



Mapa 2 - Mapa das Ciclovias, Ciclofaixas, Vias e Calçadas Compartilhadas no Rio de Janeiro em 2019.

Azul Escuro - Calçadas Compartilhadas

Verde Escuro – Ciclovias

Azul Claro – Via Compartilhada

Azul Escuro – Calçada Compartilhada

Infere-se que se priorizaram áreas específicas e não se investiu tanto em integrar a cidade, como se pode concluir do exame a olho nu do Mapa 2. Ademais, ainda podemos questionar a qualidade, segurança e manutenção desse traçado, que do nosso ponto de vista evoluiu, sobretudo, com a proximidade dos Jogos Olímpicos de 2016.

Entretanto, a segurança quanto a sua infraestrutura é questionável até mesmo quando lembramos da ciclovia Tim Maia que liga o Leblon até São Conrado, acompanhando a Avenida Niemeyer, que beira o mar, e que já desabou três vezes em três anos de existência como ressaltou o sítio de notícias G1¹⁴, respectivamente, nos dias 21 de abril de 2016; 15 de fevereiro de 2018 e 07 de fevereiro de 2019, sendo que naquela data houve o falecimento de dois ciclistas.

Vale ainda deixar consignado que os transportes coletivos¹⁵ ainda não se abriram totalmente para que a bicicleta adentre seus espaços, uma vez que elas somente podem entrar no trem e no metrô nos dias úteis depois das 21h, e somente nos finais de semana e feriados há uma política mais liberal. Ou seja, para o lazer/desporto essa política é eficiente, porém, para aquelas pessoas que desejam usar a bicicleta durante a semana para trabalhar existe uma

¹⁴ Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/02/07/trecho-da-ciclovia-tim-maia-desaba-com-temporal-no-rio.ghtml>. Acesso em: 07 fev. 2019.

¹⁵ Disponível em: <http://vadebike.org/2014/10/bicicleta-trens-supervia-rio-de-janeiro/> e <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=839553>. Acesso em: 07 fev. 2019.

limitação bastante severa. Entendemos que nos transportes coletivos do Rio de Janeiro, existe um problema severo quanto à superlotação e que as bicicletas tornariam esse fluxo mais tumultuado, porém, acreditamos que a vedação não é a melhor resposta e que poderia haver uma alternativa como foi imaginada para os ônibus que falaremos no próximo parágrafo.

Quanto aos ônibus existe a Lei Municipal nº 6.256/2017 que determina a instalação de suportes, ainda que ela careça de aplicação no Rio de Janeiro, sendo que o único meio de transporte coletivo que adota uma política mais acertada são as barcas que permitem até 10 bicicletas por embarcação, não obstante, esse teto pudesse ser redefinido. Em nosso pensar a situação do aparato para o ciclismo foi bem pontuado por Eduardo Alcântara de Vasconcellos¹⁶ que é servidor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP):

“Os papéis mais simples desempenhados no trânsito, por meios naturais como a caminhada ou por um meio mecânico simples como **a bicicleta, foram ignorados pelas políticas de mobilidade no Brasil**, ao passo que os papéis que requerem o uso de veículos motorizados tiveram atenção específica, mas em graus distintos de prioridade.

(...)

As pessoas que caminham ou usam bicicleta foram atores “invisíveis” no trânsito. Nunca fizeram parte das políticas oficiais e ocuparam seu espaço de forma autônoma.

No caso dos ciclistas, sua circulação nunca foi planejada ou apoiada, transferindo para os usuários a tarefa de encontrar espaço entre veículos grandes, circulando a altas velocidades”. (2016, p. 76, grifo nosso)

Em resumo, a infraestrutura é um ponto nodal na política pública de incentivo ao uso das bicicletas no Rio de Janeiro, uma vez que a precariedade durante a prática é uma preocupação de muitos potenciais ciclistas que às vezes deixam de usar esse meio não motorizado devido à desmobilização dos meios, sendo que o psicólogo Cláudio Márcio Antunes Franco¹⁷ preceitua de forma brilhante: *“A falta de espaço, como vestiário apropriados para higiene após os deslocamentos, a falta de bicicletários, de ciclovias e principalmente, a falta de segurança e o desrespeito dos condutores de veículos motorizados impediam que bicicleta fosse escolhida como uma opção de transporte (...)”*.

3.1.2. Infraestrutura no Trânsito e Violência Urbana contra o Ciclista

¹⁶ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato Nunes, KRAUSE, Cleandro Henrique e LINKE, Clarisse Cunha (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA: ITDP, 2016. 326 p., il., gráfs., mapas color. ISBN 9788578112844. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 7 fev. 2019.

¹⁷ FRANCO, Cláudio Márcio Antunes. **Incentivos e empecilhos para a inclusão da bicicleta entre universitários**. Dissertação em Psicologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011, p. 36.

Outra atribuição é a inconsistência da segurança no trânsito como lacunas quanto à sinalização adequada e respeito aos ciclistas por parte dos motoristas de automóveis, conquanto o CTB seja protetor dos ciclistas, determinando que os automóveis devem guardar 1,5 metros do ciclista como prevê o art. 201 e 220 da Lei nº 9.503/1997, bem como ser proibido fechar ou colar na traseira dos ciclistas.

Ademais, como exemplo dessa tutela protetiva legal ainda temos o art. 21, II do CTB que afirma: “*Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição **planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas***” (Grifos Nossos), bem como o art. 24, II que traz basicamente a mesma regra de forma mais delineada para o Município e o art. 29, § 2º desse Código determina que os veículos maiores deverão assegurar a segurança dos ciclistas:

“Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de **maior porte** serão sempre responsáveis **pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados** e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”. (grifo nosso)

Em que pese existir essa estrutura legislativa a sensação que decorre de estatísticas elaboradas pela Pesquisa Nacional pela Mobilidade por Bicicleta¹⁸ de 2015 é de insegurança, porquanto 26,8% dos entrevistados afirmaram que existe falta de respeito dos condutores motorizados e 25,6% declararam haver falta de segurança no trânsito, 10,5% disseram que a falta de segurança pública e 3,3% se mostraram preocupados com a falta de sinalização, ou seja, se conjugarmos essas três categorias chegaremos à conclusão de que 66,2 % dos entrevistados se sentem vulnerados em sua integridade física. Em reforço ao levantamento ainda podemos mencionar que poderiam existir mais “Zonas 30” espalhadas pela cidade, bem como sinalização horizontal (*Sharrows*) de bicicletas pelas ruas para alertar os veículos motorizados e placas de orientação ao motorista motorizado, tudo voltado para a salvaguarda do ciclista.

Por consequência, infelizmente, devemos salientar que o número de mortes, feridos e acidentes com ciclistas é elevado como detalha o sítio eletrônico G1¹⁹. Dessa maneira, fica evidente que mais segurança gerará mais usuários e devido a esse traço hostil de nosso trânsito

¹⁸ Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2019.

¹⁹ Disponível em: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2017/03/brasil-tem-em-media-32-ciclistas-internados-por-dia-devido-acidentes.html>. Acesso em: 07 fev. 2019.

temos menos ciclistas do que poderíamos ter. De mais a mais, é fato notório que o Rio de Janeiro tem tido seus índices de violência marcantes e no que tange à bicicleta não seria diferente. Como se percebe da notícia²⁰ divulgada pelo sítio G1 que teve ampla repercussão no Rio e no Brasil do médico ciclista de 57 anos que foi esfaqueado na Lagoa Rodrigo de Freitas para que a sua bicicleta fosse roubada.

Em reforço aquela notícia ainda temos os dados do ISP²¹ (Instituto de Segurança Pública) do Rio de Janeiro que tem estatísticas sobre o roubo e furto de bicicletas no ano de 2018 exclusivamente na cidade do Rio de Janeiro. Assim, foram 852 bicicletas furtadas e 110 roubadas, ou seja, números muito altos para o local que deseja ser a capital brasileira do ciclismo.

3.1.3. Sistema de Bicicletas Compartilhadas - “Laranjinhas”

Quanto ao sistema de bicicletas compartilhadas no Rio de Janeiro podemos enumerar algumas colocações que alinharemos a seguir. Portanto, cabe a nós falar da: a) Da falta de reposição de bicicletas quebradas (marchas que não entram corretamente, pedais que já estão na estrutura metálica, pneus vazios, campainhas que não produzem barulho, vidros retrovisores que não podem ser ajustados ou que foram retirados ou que estão estilhaçados/quebrados, faróis noturnos que não acendem, etc.), sendo que essas ocorrências permanecem, não raro dias, até que haja o conserto ou troca da bicicleta.

Outra crítica é b) O horário limitado para o aluguel de bicicletas, tendo em vista que deveria ser 24h, e não apenas entre 05h e 00h, principalmente nos finais de semana e feriados em que a demanda é maior especialmente nas zonas turísticas da cidade em que há um fluxo intenso de pessoas, até mesmo de madrugada. Vale lembrar que o c) Deveria haver um mecanismo de gratuidade ou preços subsidiados para pessoas que não tenham condições financeiras de assinar os planos; d) A falta de capilarização pela cidade do Rio de Janeiro, já que o sistema se encontra em poucas áreas (Centro, Grande Tijuca, Parque Madureira, zona sul (da Glória até a Gávea) e uma parte da zona oeste (São Conrado, Barra da Tijuca, parte de Jacarepaguá e Recreio), assim, a ideia é que todos os bairros tenham estações.

Pode se criticar ainda o fato de que e) As falhas recorrentes no aplicativo que eventualmente está fora do ar o que impede a retirada da bicicleta pelo usuário; f) expansão do

²⁰ Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/05/morre-ciclista-esfaqueado-na-lagoa-na-zona-sul-do-rio.html>. Acesso em: 05 fev. 2019.

²¹ Disponível em: <http://www.ispdados.rj.gov.br/SiteIsp/DadosBicicleta042018.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2019.

sistema com estações maiores e mais estações, pois nos horários de pico é normal ver várias estações vazias e filas longas de pessoas que aguardam a vinda de alguma bicicleta, fato que é diário no centro da cidade do Rio de Janeiro, sendo preciso andar muitos quilômetros até achar uma bicicleta durante os dias úteis, mormente, após às 18h ou esperar em filas que algum outro usuário devolva a bicicleta. g) No que diz respeito à segurança ainda não se reforçou o uso dos capacetes que embora não obrigatórios pelo CTB são peças chave para o seguro manejo da bicicleta e que deveria existir alguma campanha incentivando o seu uso durante a prática ou a cessão desse instrumento protetor da cabeça pela empresa gestora da Bike Rio. h) Deveria se pensar também que em dias de chuva poderia haver um suporte para se prender um guarda-chuva, como se percebe da análise da Foto 2, para que o usuário pudesse andar nesses dias molhados ou até mesmo em dias de sol forte para que houvesse uma maior proteção do usuário, uma vez que quando chove, mesmo que de forma pouco intensa, as bicicletas não são utilizadas, ficando as estações cheias.



Foto 2

Por tudo que foi exposto nesse subitem percebemos que ainda precisamos evoluir na infraestrutura de circulação e estacionamento; infraestrutura no trânsito; violência urbana contra o ciclista e no sistema de bicicletas compartilhadas, em que pese, algumas conquistas terem sido atingidas.

3.2. Vantagens do Uso da Bicicleta

3.2.1. Econômico e Lucrativo

No que tange às vantagens financeiras do uso da bicicleta devemos ressaltar o aspecto econômico, pois ele se apresenta de forma relevante. Isso se explica, pois se adotarmos o sistema de bicicleta compartilhada que hoje vigora no Rio de Janeiro nós gastaremos, caso se adote o plano mensal, apenas R\$ 20,00 o que poderá garantir a ida para o trabalho e o retorno para casa em todos os dias de labuta, sem contar o lazer e desporto. Em contrapartida, se levarmos em consideração que a tarifa do ônibus, metrô e trem no Rio que é de R\$ 4,05 ou de R\$ 4,30 ou de R\$ 4,60, nessa ordem veremos que haverá uma economia. Assim, nos abriremos mão de, no trajeto de ida e volta, se marcamos 22 dias úteis no mês de, excluindo sábados e domingos, R\$ 178,20 ou 189,20 ou R\$ 202,40, respectivamente.

Isto é, isso significa uma economia de algo em torno de R\$ 158,20 ou 169,20 ou 182,40 reais, dependendo do transporte escolhido, sendo que se levarmos em conta os planos trimestral ou anual a economia seria maior, outro fato é que se a pessoa precisar de dois ou mais transportes a economia seria maior ainda. Caso se opte por adquirir uma bicicleta, mesmo assim será pago um preço módico, porque os valores médios de uma bicicleta nas suas versões mais simples custam entre R\$ 400,00 e 500,00.

Destarte, se diluirmos isso no ano podemos concluir que em três meses o valor da bicicleta estaria pago e o resto seria economizado. Caso façamos a comparação com o carro e o seu gasto com o valor para adquirir o automóvel, licenciamento, as despesas para retirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), os gastos com combustível, manutenção, IPVA, multas, seguro, estacionamento e pedágios a economia será brutal. Talvez a maior economia não seja com o presente, mas com o futuro, pois se houver a prática regular de ciclismo, mesmo que de forma amadora, isso pode reduzir os gastos com remédios, internações em hospitais e afins, sem contar, que o próprio Poder Público deixará de gastar parte de seu orçamento com a população que estará se exercitando mais como destaca a CEBRAP²² (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento) no seu interessante “Impacto Social do Uso da Bicicleta em São Paulo”.

²² “A incorporação do perfil de atividade dos ciclistas pela população resultaria em uma economia de R\$ 34 milhões por ano no Sistema Único de Saúde (SUS) com internações por doenças do aparelho circulatório e diabetes no município de SP”, página 4.

Ademais, alguns locais do mundo como a França e no Brasil a cidade de São Paulo concedem crédito como apresenta a notícia fornecida pelo sítio eletrônico Akatu²³: “A lei também diz que os créditos poderão ser convertidos em bens e pagamentos de serviços públicos, mas não especifica de que forma isso poderá ocorrer. Uma regulamentação mais detalhada será publicada em até 90 dias”. Outra ideia que poderia valorizar o uso da bicicleta é a concessão de incentivos fiscais para as empresas que aumentassem os salários dos empregados que se locomovessem de bicicleta, sendo essa abstração citada por Cláudio Márcio Antunes Franco²⁴ a partir de uma pesquisa inglesa que essa política poderia surtir efeitos positivos na vida financeira e na saúde do trabalhador ciclista e até mesmo do Poder Público que economizaria com os gastos em hospitais.

3.2.2. Saudável e Ambientalmente Sustentável

Vale destacar que o ciclismo é um excelente exercício físico, como é demonstrado por um estudo do Instituto do Coração (Incor) da Universidade de São Paulo (USP)²⁵ citado pelo O Globo e o trabalho dos Professores Eueliton Coelho Jr., Genivaldo Teixeira Vilas, Karem da Silva e Rafael Viana Pereira que o ciclismo limita a obesidade; ajuda a controlar o peso; previne doenças cardiovasculares e diabetes; controla o colesterol ruim; auxilia na recuperação de lesões ósseas e artrite; reforça o sistema imunológico; oxigena o cérebro, minorando problemas psicológicos e depressões; é menos agressivo para as articulações que a corrida; aumenta a capacidade respiratória; aumenta os tônus muscular; constrói resistência física; é um exercício que trabalha muitos grupos musculares como a parte superior (peito, costas e ombros) e a parte inferior do corpo (coxas, nádegas e panturrilhas); reduz as dores nas costas; diminui o stress; melhora a coordenação motora; traz bem estar no deslocamento, aumentando o tempo de exposição ao ar livre.

De mais a mais, pessoas que estão acima do peso ou sedentárias podem usar bicicleta por períodos relativamente longos para se exercitar, porque ela diferentemente de outros esportes ou atividades físicas não agride tanto os membros inferiores, tendo em vista que além de o exercício acontecer sentado, cerca de 70% a 80% do peso está em cima do selim de maneira

²³ Disponível em: <https://www.akatu.org.br/noticia/sao-paulo-lei-creditos-uso-bicicleta-meio-de-transporte/>. Acesso em: 11 fev. 2019

²⁴ FRANCO, Cláudio Márcio Antunes. **Incentivos e empecilhos para a inclusão da bicicleta entre universitários**. Dissertação em Psicologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011, p. 36.

²⁵ Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/pedalar-ajuda-reduzir-colesterol-ruim-ate-prevenir-demencia-depressao-2866504> e <http://www.soces.org.br/blogdocoracao/2011/11/14/a-importancia-da-atividade-fisica-para-a-saude/>. Acesso em: 15 fev. 2019.

que não há sobrecarga ao corpo. Com isso, normalmente, caso o ciclista manifeste dores em algum lugar do corpo, como regra, houve em verdade falta nos ajustes ergonômicos da bicicleta ou falta de informação no seu uso.

No que tange ao espaço a bicicleta não super ocupa espaço, que nos centros das cidades são escassos, porquanto a bicicleta é custo zero para o meio ambiente, atenua o efeito barreira que é o impedimento da plena acessibilidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano; bem como minorando a vibração nas construções e os congestionamentos de automóveis. Ela ainda ocupa apenas uma faixa reduzida comportando, logo, um fluxo de cerca de 4.500 bicicletas, enquanto permite a passagem de apenas 450 automóveis. Para ilustrar essa ideia trazemos o pôster divulgado pelo Departamento de Trânsito de Munique do ano de 2001 na Foto 3 para que vejamos como as mesmas 60 pessoas podem ocupar espaços muito diferentes:



Foto 3 – Fonte: Departamento de Trânsito de Munique

No que tange à sustentabilidade é imprescindível dizer que a bicicleta é movida pela propulsão humana, sendo uma fonte de energia limpa, de forma que não há combustão decorrente de combustíveis fósseis não se produzindo poluição de nenhuma ordem, seja ela sonora, visual ou atmosférica, sendo que nesse último quesito o estudo da UFRJ (Universidade do Rio de Janeiro) chamado a “Economia da Bicicleta no Brasil”²⁶ ratifica esse cenário ao dizer

²⁶ Disponível em: http://www.aliancabike.org.br/download-estudo-economia-bicicleta/00c00/ECONOMIA_DA_BICICLETA_jul_18.pdf. Acesso em: 15 fev. 2019.

que: “o uso da bicicleta poderia evitar uma taxa de emissão total de 1.879.488 toneladas de CO₂ para automóveis particulares e 17.364.672 para ônibus da frota diesel ao ano. Respectivamente, esses valores correspondem a 0,08 e 0,76% dos 2,278 bilhões de toneladas brutas emitidas no total pelo Brasil”. Vejamos que não há emissão de gás carbônico ou qualquer outro gás que causa o efeito estufa o que ajuda a atenuar o aquecimento global como lembra Marco Aurélio Barberato Genghini²⁷.

Nisso notamos que o art. 225 e seguintes da Constituição que determina a preservação do meio ambiente está em harmonia com o uso da bicicleta que não causa mal nenhum à natureza durante a sua prática. Vale reforçar que a bicicleta ainda é de fácil manutenção, tendo poucas peças, podendo ser tranquilamente reciclada se chegar ao final do seu ciclo de vida que pode durar muitos anos se bem conservada. Esse fato corrobora um dos objetivos da Lei Municipal Carioca nº 2.392/1995 que no art. 3º, III pontua que é objetivo do sistema cicloviário: “reduzir a poluição atmosférica e sonora e o congestionamento das vias públicas por veículos automotores”.

3.2.3. Rápido e Prático

Para as viagens curtas a bicicleta, algo em torno de 10 km²⁸ como indicam os Professores Jerson Carneiro Gonçalves Júnior e Natasha Torres Gil Nunes: no horário de pico apresenta melhor desempenho do que o próprio carro ou transporte coletivo, devido aos engarrafamentos que atingem as metrópoles, sem contar que é o meio de transporte não motorizado mais rápido, fato que é reforçado por Hélio Gomes Filho e Paulo César da Costa Heméritas²⁹ “a utilização dos transportes coletivos no Brasil requer muita boa vontade: a superlotação dos coletivos, a falta de pontualidade e a pouca articulação entre diferente linhas urbanas, dificulta a rotina dos usuários” que serve de estímulo para o ciclista.. De mais a mais, os congestionamentos não limitam a bicicleta, pois pode ela passar pelos corredores ou desmontar e passar pelas calçadas ou evoluir de forma ligeira pelas ciclovias e ciclofaixas, caso existam.

²⁷ GENGHINI, Marco Aurélio Barberato. Políticas públicas para o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho: entre realidade e utopia. **Revista Direito e Liberdade**, v. 16, n. 1, jan./abr. 2014, Natal. p.149.

²⁸ GONCALVES JR, Jerson C. ; Nunes, Natasha T. G. Política nacional de mobilidade urbana e a cidade do Rio de Janeiro: VLT e o uso de bicicleta como poderoso fator de transformação da qualidade de vida das pessoas e da cidade maravilhosa. In: Vânia Siciliano Aieta. (Org.). **Direito da Cidade** - Tomo I. Rio de Janeiro: Freitas Bastos Editora, 2015, v. 1, p. 221.

²⁹ GOMES FILHO, Hélio e HEMÉRITAS, Paulo César da Costa. Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta. In: **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**. Campos dos Goytacazes, v. 3, n. 1, 2009, p. 146.

Outro detalhe é que as bicicletas não demandam estacionamentos grandes como o carro, podendo ser devolvida nas estações designadas, caso seja uma bicicleta compartilhada, ou presa em postos de luz ou ainda contraída e levada na mão ou em uma sacola, se for uma bicicleta dobrável. Outrossim, existe integração do metrô do Rio de Janeiro com o Bike Rio pelo cartão Giro que permite finalizar as distâncias após sair do metrô, sendo que no Rio de Janeiro é uma praxe que exista uma estação de bicicleta compartilhada perto das saídas do metro. Como sugestão deveria essa iniciativa ser estendida para as principais estações ônibus, vans, trens e barcas para atingir um público maior de pessoas e da mesma forma essa coordenação com os cartões de bilhete único deveria ser feita.



Foto 4 - Fonte: Tembici

3.2.4. Democrático e Divertido

A bicicleta é um dos meios não motorizados mais fáceis de se aprender e utilizar, não exigindo que o condutor faça aulas e o exame para retirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), sendo que algum treino já permite que se possa usar livremente a bicicleta. Além disso, ela atende todas as idades desde crianças, em alguns casos de até 3 anos idade, normalmente com rodinhas de suporte, até idosos de 90 anos ou além, valorizando o princípio da isonomia previsto no art. 5º, caput da Lei Máxima, sendo que existem bicicletas com adaptações de forma que pessoas com deficiência (PCD) também consigam utilizar. Como se percebe todas as

idades, origens, etnias, sexos, gêneros estão contemplados pela bicicleta que quiçá seja um dos meios mais equitativos que conhecemos.

Os benefícios subjetivos advindos do uso da bicicleta são vários, já que por meio dela pode o ciclista se sentir livre, sentir o vento fresco no rosto, sendo uma forma de fazer amigos em grupos de ciclismo, experimentar sensações novas, simplificar a vida e melhorar o humor, incentivando o turismo da bicicleta e a realizações de metas pessoais e sonhos como concluir uma prova de ciclismo ou fazer uma trilha de bicicleta.



Foto 5 – Albert Einstein e a sua bicicleta.

Pode-se pensar ainda que por não haver rotas pré-estabelecidas pode o ciclista inovar seus caminhos não estando preso ao itinerário de um transporte coletivo como assevera o art. 1º, § 2º da Lei Pelé que reza pela liberdade lúdica de seus praticantes no exercício do esporte, já que pode ele passar por caminhos que seriam inacessíveis a um veículo motorizado, estimulando a criatividade do usuário e fazendo ele conhecer outros locais da cidade que normalmente não conheceria.

4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, fazemos nossas as palavras do oficial da Polícia Militar Marco Aurélio Barberato Genghini³⁰ para demonstrar que muito ainda precisa ser feito para que tenhamos um trânsito amigável em que todos tenham o seu espaço garantido, já que temos normas interessantes, mas elas certamente precisam ser executadas:

“Obviamente, a simples edição de norma pelo poder público não necessariamente garante o seu cumprimento por parte daqueles que são seus destinatários, sendo necessário o trabalho do Estado, associado à própria sociedade civil, para que seja alçado um novo nível de conscientização e educação no trânsito, tanto por parte dos motoristas quanto dos ciclistas” (2014, p. 151).

Por conseguinte, além da situação da exequibilidade das normas de proteção do ciclista que muitas vezes precisam ser retiradas da teoria, notamos que conquanto louváveis tais atos legais ainda precisamos de um marco, um divisor de águas nessa senda e para isso seria ideal que existisse um Estatuto do Ciclista que o protegesse, garantindo direitos e deveres, bem como estabelecendo diretrizes para incentivar essa prática em todo o Brasil. Esse ideário está positivado no Projeto de Lei nº 1.155/2015 ou Estatuto Nacional do Ciclista. Nesse contexto podemos enumerar: a criação de um Conselho Nacional do Ciclista, da concepção de um Fundo Nacional do Ciclista, incentivos fiscais como isenção de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para bicicletas, itens de segurança e todo o aparato ligado ao exercício do ciclismo.

As ideias são muito interessantes e passam também pela obrigatoriedade dos Entes públicos disponibilizarem bicicletas gratuitas para seus servidores, a obrigatoriedade das empresas privadas e das universidades públicas e particulares, disponibilizarem estrutura para o uso das bicicletas, educação no trânsito para proteger os ciclistas, criação de direitos e deveres para os ciclistas, a regulamentação da profissão de ciclotaxista e cicloboy, a criação de um cadastro nacional de roubos e furtos de ciclos e alterações no CTB no quesito segurança e um anexo com glossário detalhado sobre o tema das bicicletas.

Com isso precisamos ajustar as políticas públicas na cidade do Rio de Janeiro para que o uso da bicicleta nos seus vetores: transporte, lazer e desporto melhore cada vez mais, para além do que foi tratado nos últimos parágrafos no que diz respeito às inovações legislativas que podem vir a nascer no Estatuto do Ciclista. Com isso deve se interpretar as políticas públicas como a participação econômica da bicicleta a partir do modo como ela é tratada na esfera

³⁰ GENGHINI, Marco Aurélio Barberato. Políticas públicas para o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho: entre realidade e utopia. **Revista Direito e Liberdade**, v. 16, n. 1, jan./abr. 2014, Natal. p. 151.

pública, seja na infraestrutura cicloviária de circulação e estacionamento, infraestrutura no trânsito, violência urbana e compartilhamento de bicicletas e na elaboração de planos, programas e campanhas relacionados ao incentivo e à promoção do uso da bicicleta.

Para isso no que tange ao transporte, lazer/desporto é necessário que haja investimentos do Poder Público em políticas públicas perenes que objetivem ter como farol a infraestrutura de circulação, especialmente, mais ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e rampas nas calçadas, bicicletários e vestiários para os trabalhadores e com mais qualidade. Outra frente que precisa ser melhor construída é a infraestrutura no trânsito e a violência urbana contra o ciclista que precisa ser atenuada se quisermos ter uma cidade amiga do ciclista e o sistema de bicicletas compartilhadas do Rio de Janeiro que também têm questões para serem resolvidas.

REFERÊNCIAS

BALBIM, Renato Nunes. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato Nunes, KRAUSE, Cleandro Henrique e LINKE, Clarisse Cunha (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 7 fev. 2019.

BRASIL, Luciano de Faria. Regime jurídico do transporte cicloviário: contribuição ao estudo da mobilidade urbana sustentável. In: SAULE JUNIOR, Nelson e FROTA, Henrique Botelho (Orgs.). **Anais do 7º Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico: direito urbanístico e justiça urbana: cidade, democracia e inclusão social**. São Paulo: IBDU, 2016.

BUENO, Ana Valéria PAIXÃO, Paula Ferri. **O plano de mobilidade urbana como instrumento de efetivação do direito a circulação urbana**. p. 89-104.

COELHO JR., E.; VILAS, G. T.; PEREIRA DA SILVA, K. K.; PEREIRA, R. V. **Impactos positivos das implementações de ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas no município de São Paulo**. Anais... In: XVII Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente, 2015.

ESTEVAN, Luciana Thais Silva e FARIAS, Everton da Silveira. Mobilidade urbana sustentável: motivos de uso e não uso de bicicletas como meio de transporte pelos alunos de uma universidade federal. **REMEA - Revista Eletrônica Mestrado em Educação Ambiental**, v. 31, n. 1, p. 94-116, jan/jul, 2014.

FRANCO, Cláudio Márcio Antunes. **Incentivos e empecilhos para a inclusão da bicicleta entre universitários**. Dissertação em Psicologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

GENGHINI, Marco Aurélio Barberato. Políticas públicas para o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho: entre realidade e utopia. **Revista Direito e Liberdade**, v. 16, n. 1, jan./abr. 2014, Natal. p. 135-169.

GOMES FILHO, Hélio e HEMÉRITAS, Paulo César da Costa. Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**, Campos dos Goytacazes, v. 3, n. 1, 2009, p. 149-171.

GONCALVES JR, Jerson C. ; Nunes, Natasha T. G. Política nacional de mobilidade urbana e a cidade do Rio de Janeiro: VLT e o uso de bicicleta como poderoso fator de transformação da qualidade de vida das pessoas e da cidade maravilhosa. In: Vânia Siciliano Aieta. (Org.). **Direito da Cidade** - Tomo I. Rio de Janeiro: Freitas Bastos Editora, 2015, v. 1, p. 215-232.

GRECO, Pedro Teixeira Pinos. Plano esporte sem limites: uma via para efetivar a inclusão das pessoas com deficiência. **Revista Digital do Instituto dos Advogados Brasileiros** [recurso eletrônico]. Rio de Janeiro, vol. 8, nº 28, out./dez. 2015.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à lei de mobilidade urbana - Lei n. 12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HADDAD, Eduardo e VIEIRA, Renato. **Mobilidade, acessibilidade e produtividade**: nota sobre a valoração econômica do tempo de viagem na região metropolitana de São Paulo. São Paulo: Nereus, 2015.

MARTINS, Ricardo Marcondes. Aspectos controvertidos da mobilidade urbana. In: **Revista Brasileira de Infraestrutura**. Belo Horizonte, v. 7, n. 13, jan./jun 2018, p. 11-29.

LIMA NETO, Vicente Correia e NADALIN, Vanessa Gapiotti. O impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. In: BALBIM, Renato Nunes, KRAUSE, Cleandro Henrique e LINKE, Clarisse Cunha (Org.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 7 fev. 2019.

PAIVA, André Borges Randolpho. **Mobilidade urbana**: um estudo sobre os programas de bicicleta pública e projeto para implantação em Macaé-RJ. Rio de Janeiro: UFRJ/ Escola Politécnica, 2015.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob: construindo a cidade sustentável – Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

SOUZA, Gustavo Lopes Pires de (coord.). **Direito desportivo**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2014.

VARGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo e MELO, Igor Reingard Leão de. A responsabilidade extracontratual objetiva do estado em acidentes ciclísticos: uma análise

relacionada à mobilidade urbana de Belo Horizonte. In: **Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico**. Porto Alegre, Magister v. 12, n. 71, abr./maio 2017, p. 41-63.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato Nunes, KRAUSE, Cleandro Henrique e LINKE, Clarisse Cunha (org.). Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em:http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 7 fev. 2019.