

Reportagem Especial

10 mandamentos das ruas

Confira algumas recomendações, destinadas a motoristas, ciclistas e autoridades que podem amenizar os conflitos em ruas, avenidas e rodovias:



IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS

A implantação de ciclovias soma apenas nove quilômetros na Capital – que tem potencial para 495 quilômetros de faixas exclusivas.



ADEQUAÇÃO DOS MOTORISTAS

Os motoristas devem guardar distância lateral de 1m50cm ao passar ou ultrapassar uma pessoa em uma bicicleta, conforme a lei de trânsito, e dar prioridade a pedestres e ciclistas.



ADEQUAÇÃO DOS CICLISTAS

O CTB determina que os ciclistas devem ocupar "os bordos na pista de rolamento", ou seja, nas margens da pista, e no sentido de circulação regulamentado para a via.



FISCALIZAÇÃO OSTENSIVA

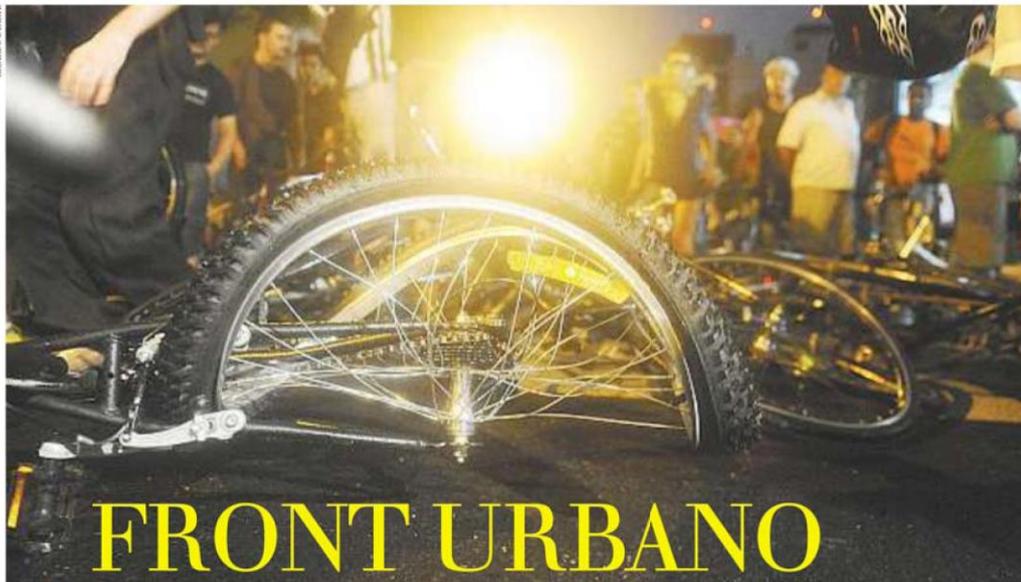
A fiscalização por parte das autoridades de trânsito ajuda a dar uma sensação de vigilância e intimida eventuais desrespeitos por meio de agentes e câmeras de vídeo.



REGRAMENTO DE MANIFESTAÇÕES

Toda manifestação que comprometa as condições de circulação em uma via, ainda que por pouco tempo, deve ser comunicada à autoridade.

REACÇÃO DEBUTTE



FRONT URBANO

Números

O número de acidentes com bicicletas na Capital aumentou 3% no ano passado, chegando a

300

ocorrências registradas.

Em 2010, morreram

seis

pessoas em acidentes envolvendo bicicletas em Porto Alegre. No ano anterior, haviam sido 10.

Os nove quilômetros de ciclovias existentes representam apenas

1,8%

do potencial da cidade para esse tipo de faixa.

Como pacificar as ruas

FRANCISCO AMORIM E MARCELO GONZATTO

O atropelamento coletivo de ciclistas na semana passada na Capital revela uma perigosa disputa por espaço que nas vias públicas.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabeleça regras para a circulação pacífica em vias urbanas e rodovias, na prática pedestres, ciclistas e condutores se engalfinham em uma luta diária estimulada pela omissão do poder público.

francisco.amorim@zerohora.com.br
marcelo.gonzatto@zerohora.com.br

Por serem mais frágeis e partilharem do mesmo espaço que os automóveis, as bicicletas estão no centro da batalha pela preferência viária. Nos últimos dois anos, essa disputa cotidiana nas ruas da Capital já provocou 592 acidentes – um a cada 30 horas – e deixou 16 mortos.

– Dizem que, no trânsito, vivemos a lei da selva. Mas a verdade é que até entre os animais a convivência é melhor do que entre os nossos veículos – afirma a presidente da Fundação Thiago Gonzaga, Diza Gonzaga.

O CTB estabelece regras claras para a circulação sobre quatro e duas rodas: na ausência de ciclovia ou acostamento, os ciclistas devem permanecer em uma das extremidades da pista, junto ao meio-fio, no sentido de fluxo regulamentado. Os motoristas, por sua vez, devem passar a pelo menos 1m50cm das bicicletas, manter velo-

cidade compatível ao se aproximarem e dar prioridade a elas ao realizar manobras. As normas de convivência, porém, na prática costumam dar lugar à imprudência e à lei do mais forte.

Terra sem lei nem fiscalização

– No Brasil, um carro é mais do que uma bicicleta, que é mais do que um pedestre. É o contrário da lei, que dá preferência a pedestres, ciclistas, motociclistas, chegando então aos carros. Mas, quanto mais potente e maior o carro, mais o motorista se sente com poder sobre a via. É uma disputa de espaço – interpreta a psicóloga Aurinez Rospide Schmitz, especialista em Psicologia do Trânsito, fundadora e ex-coordenadora do Comitê do Trânsito do Conselho Regional de Psicologia.

Entre as razões para as boas im-

postagens da lei serem atropeladas diariamente estão a frouxidão de políticas públicas de todas as esferas de governo. Problemas tradicionais do trânsito brasileiro, como fiscalização insuficiente, impunidade e falta de investimentos em educação prolongada criam um ambiente de terra sem lei.

– Fiscalizar e punir é fundamental para inibir aquelas pessoas que são capazes de desrespeitar as normas se souberem que não serão responsabilizadas – observa Aurinez.

A essas deficiências se somam desafios específicos na relação entre ciclistas e motoristas, como a escassez de ciclovias na Capital. O Plano Diretor Cicloviário Integrado identificou 495 quilômetros de ruas e avenidas capazes de receber faixas exclusivas para bicicletas em Porto Alegre, mas apenas nove quilômetros foram implantados até hoje – o equivalente a 1,8%. Embora as bicicletas tenham

direito de dividir o espaço com os demais veículos, as faixas exclusivas reduzem a incidência de acidentes por separar tipos de tráfego com características muito distintas.

O diretor-presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EP-TC), Vanderlei Cappellari, reconhece que o índice é baixo e argumenta que o município pretende aumentá-lo por meio da lei que estabelece a implantação de faixas para bicicletas como contrapartida para empreendimentos. A Avenida Ipiranga deve ser beneficiada ainda este ano, mas ainda falta muito para atender aos anseios dos ciclistas.

– A lei é relativamente nova, de 2009, e nos permite criar contrapartidas para grandes empreendimentos. Para tantas vagas de estacionamento, devem ser feitos tantos metros de ciclovia. Até então, era iniciativa com recursos do orçamento normal da prefeitura – afirma.

<p>EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA</p>	<p>EDUCAÇÃO PROLONGADA</p>	<p>PUNIÇÃO A INFRATORES</p>	<p>CAMPANHAS ESPECÍFICAS</p>	<p>ATENÇÃO AO ASPECTO PSICOLÓGICO</p>
<p>Bicicletas devem contar com campanha, sinalização noturna (material refletivo) dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.</p>	<p>O processo de conscientização sobre as regras de trânsito deve começar na Educação Infantil e prosseguir durante o restante da formação do cidadão.</p>	<p>Delitos, muitas vezes impunes ou castigados com penas brandas, devem resultar em penas capazes de intimidar motoristas que desrespeitam normas de segurança.</p>	<p>Autoridades devem realizar campanhas de esclarecimento e conscientização sobre direitos e deveres de ciclistas e motoristas, para complementar a educação no trânsito.</p>	<p>Motoristas em período de muito estresse devem evitar dirigir. Se não forem capazes de tomar essa decisão sozinhos, amigos e familiares podem oferecer carona.</p>




RICARDO NEIS
Atropelador

“

Ah, eu teria ficado em casa (resposta do motorista que atropelou os ciclistas ao ser questionado por um jornalista sobre o que faria se pudesse voltar no tempo)

Pedida prisão de motorista

Três horas depois de o motorista Ricardo Neis, 47 anos, depor, o Ministério Público pediu à Justiça a sua prisão preventiva. Ontem à noite, a Polícia Civil também pediu a prisão. Para os promotores Eugênio Amorim e Lúcia Helena Callegari, do Tribunal do Júri da Capital, as imagens postadas na internet, aliada ao histórico de infrações graves no trânsito, revelariam um perfil violento e impulsivo do condutor.

– Ele tem até processos por ameaça. Já correu atrás de uma namorada com uma machadinha. Já tem multas por dirigir na contramão, em cima da calçada e outras infrações graves. Precisa ser preso, pois não há justificativa para o que fez – explicou Amorim.

O pedido foi protocolado no plantão judiciário do Fórum Central e será analisado por um juiz de uma vara criminal hoje. Conforme o promotor, o atropelamento foi um crime doloso (com intenção de matar) e duplamente qualificado, por ter sido cometido por motivo fútil e por um meio que impossibilitou as vítimas de se defender (pelas costas).

– Tentei falar com o delegado sobre o pedido. Fui informado de que ele pretendia pedir a prisão só no final do inquérito. Mas se ele fugir? E a comoração social? – ponderou o promotor.

Em três horas e meia de depoimento, o motorista Ricardo Neis alegou legítima defesa dele e de seu filho de

Ato por paz

• Os integrantes do grupo Massa Crítica, movimento pacífico que defende o uso da bicicleta como meio de transporte, devem participar, às 18h30min de hoje, de um passeio com cara de protesto. A saída é do Largo Zumbi dos Palmares.

15 anos, que estava no carro, para acelerar pelas costas contra dezenas de integrantes do grupo Massa Crítica, na sexta-feira passada. Sobre os momentos que antecederam o atropelamento coletivo, Neis relatou à imprensa:

– Eu disse para eles que tinha lugar para todos na via, que não havia necessidade para fazer todo aquele tumulto, e seguimos. Eles foram na marcha, e eu fui junto. E durante todo o caminho, eles foram batendo no carro, os que estavam ali atrás.

A decisão de acelerar sobre os ciclistas teria ocorrido em seguida, na versão do motorista.

– E no momento que houve uma brecha ali, eu passei um pouquinho por alguns deles. Eles se enfureceram e começaram a agredir, quebraram o espelho, deram vários socos e jogaram bicicletas por cima. E, naquela situação, eu me desesperei, eu só podia sair o mais rápido possível para evitar um linchamento.

O motorista negou que tenha fugido para evitar ser identificado, alegando que deixou os documentos do carro dentro do veículo para ser encontrado mais tarde. Sobre o abandono do Golf já sem as placas, ele tentou justificar:

– Foi por causa da repercussão, para não ser linchado.

Questionado sobre o que faria se pudesse voltar no tempo, ele afirmou: – Ah, eu teria ficado em casa. À medida que transcorria o depoimento de Neis, vítimas do atropelamento e participantes do passeio ciclístico iam chegando para depor. Revoltada, a estudante Melissa Webster, 21 anos, contou que o bancário buzinava e não queria esperar a passagem dos ciclistas pela via.

– Ele ameaçou avançar sobre as bicicletas e freou. Falei para ele sobre o passeio, mas ele falou que estava com pressa. Depois, atropelou minha mãe.

Com lesões nas costas e nos braços, Marcos Rodrigues, 27 anos, que entrega correspondência de bicicleta, disse que houve discussão, mas negou que integrantes do passeio tenham quebrado o vidro do Golf do bancário.

– Ele foi colocando o carro para cima das pessoas. Bateram com a palma da mão para chamar a atenção dele, sem causar danos ao carro – garantiu.

– Minha sorte é que eu estava com capacete. Não foi atropelamento, foi tentativa de homicídio – disse.

Bike

Poti Silveira Campos

poti.campos@zerohora.com.br

As ruas que desejamos

Porto Alegre figura entre os centros urbanos menos amistosos com a bicicleta. Nas últimas décadas, enquanto outros lugares avançaram para oferecer alternativas às magrelas, aqui ficamos apenas nas promessas.

Na sexta-feira, assistimos a um episódio que reproduziu em grande escala uma cena corriqueira na batalha que se tornou o trânsito. Desta vez, as vítimas foram ciclistas. Poderiam ter sido pedestres. Poderiam ter sido até mesmo motoristas. Tem sido assim: uma guerra constante que está sendo perdida para nós mesmos, por falta de iniciativas da prefeitura. No caso dos ciclistas, é sempre a mesma promessa: cicloviária, pistas que nunca vão além do discurso. De resto, asfalto e concreto não solucionam questões humanas, como a falta de bom senso e de respeito no trânsito.

Estamos diante de uma boa oportunidade para debatermos, sem atropelamentos, a Porto Alegre que desejamos.