



MOBILIDADE URBANA

Apesar de leis e diretrizes para o incentivo ao uso de bicicletas, país vive impasse para destinar recursos e garantir segurança nas ciclovias

Transporte sustentável enfrenta desafios

» VICTOR CORREIA

Como medida para incentivar a sustentabilidade, o governo federal lançou um plano nacional para promover políticas públicas que visem a segurança das vias para a população. A Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta conta com a participação de empresários e entidades ligadas ao ciclismo. Apesar da ação, entidades ainda veem empecilhos como, por exemplo, a falta de capacitação e recursos para o setor.

Coordenada pela União dos Ciclistas do Brasil (UCB), em parceria com outras entidades de ciclistas, do setor produtivo e prefeitos, a iniciativa foi lançada pelo Ministério das Cidades em meados de setembro. Nela, estão descritas metas que devem ser atingidas para quadruplicar o uso das bicicletas como transporte até 2030. Segundo a pasta, as diretrizes foram criadas para dar suporte a ações futuras do poder público.

Entre os problemas identificados pelo grupo para o uso do transporte no país estão: percepção de insegurança; infraestrutura inadequada; trânsito violento; baixo engajamento do poder público para incentivar o uso das bicicletas; dificuldade de acesso; e planejamento urbano que não favorece o chamado transporte ativo, como bicicletas e caminhadas.

As entidades citam a Lei nº 13.724, sancionada em 2018, que estabelece o Programa Bicicleta Brasil (PBB). Segundo elas, a medida é fundamental para a mobilidade sustentável, mas falta definir a aplicação dos recursos destinados à legislação. Para Yuriê Baptista, coordenador da UCB, uma das ações necessárias para alterar o cenário é a gestão federal exigir dos demais entes a implementação de estruturas aos ciclistas

durante o repasse de verbas.

"No mínimo, quando o governo federal repassa o recurso para fazer requalificação de vias, ele deveria falar: 'Além de tapar buracos, essa via tem calçada? Ciclovias? Tem segurança para o ciclista?'" disse Baptista, que atuou na formulação da Estratégia Nacional. "Não estamos pedindo nada diferente do que está na lei", completou.

Falta de estrutura

Historicamente, a mobilidade urbana brasileira tem um foco maior em carros. O próprio desenho das cidades, muitas vezes, desfavorece o uso de transportes alternativos como, por exemplo, as bicicletas. Sem ciclovias, os ciclistas precisam dividir o espaço das pistas de rolagem com os carros, que trafegam em alta velocidade. Faltam travessias, iluminação e sinalização. Todo esse cenário contribui para a alta mortalidade.

De acordo com o DataSUS, em 2021 foram 1.381 ciclistas mortos em acidentes no país. "Vias acima de 60 km/h têm que ter ciclovias; vias de até 30, 50 km/h podem ter ciclofaixa. Abaixo de 30 km/h, sim, se garante uma segurança", explica Yuriê Baptista. Na avaliação dele, apesar de existirem manuais didáticos e pesquisas sobre como proteger a vida de quem anda de bicicleta, não há padronização no poder público e nem capacitação dos técnicos e gestores.

"Muitas prefeituras não têm nem um engenheiro na sua equipe inteira, que dirá no trânsito. Os gestores, os técnicos, precisam saber fazer uma boa infraestrutura urbana. Trabalhar a questão da capacitação é importante. A gente, hoje, não tem nem bons projetos elaborados, em geral", destacou.

Sem incentivo

A coordenadora das Rodas da Paz, Joyce Ibiapina, aponta a falta de iniciativa na implementação das medidas, especialmente na ponta, nos municípios. "A Estratégia Nacional vem para ajudar a gente a implementar a política que possa promover o uso da bicicleta. Porém, eu vejo o desafio dessa falta de vontade política mesmo. Fica muito no campo das ideias, do projeto. A execução demora e, quando acontece, tem muitos problemas. Obras que são mal planejadas", pontuou.

A especialista defende a readequação da velocidade máxima das vias urbanas, reduzindo os limites, para evitar colisões graves e fatais. Além do poder público, falta compreensão e educação aos motoristas. Muitos se incomodam com ciclistas dividindo as ruas com os automóveis, mesmo tendo o direito, segundo o Código de Trânsito. O comportamento gera conflitos e casos de direção agressiva, aumentando o risco de acidentes.

O documentarista Dado Galvão, idealizador do Movimento Ciclo-Olhar, mora em Jequié (BA), cidade apontada pelo Anuário de Segurança Pública de 2023 como a mais violenta do Brasil. Ele destaca a violência no trânsito como um grande desafio para a sociedade. Em 2023, foram três ciclistas mortos nesse contexto.

"Cada cidade, cada localidade, tem uma realidade diferenciada. No Norte e no Nordeste, a bicicleta é vista como transporte de pobre, de gente mal-sucedida. E continua sendo assim", explicou Dado Galvão. "É preciso implementar diálogo, pesquisa e debate sobre esse assunto. São coisas muito simples, mas, na minha avaliação, falta boa vontade", concluiu.

Movimento Ciclo-Olhar/Divulgação



Bicicleta pintada de azul, em Jequié (BA), simboliza protesto contra as mortes de três ciclistas



Boletim informativo das Organizações PaulOOctavio

EDIÇÃO Nº 922 | ANO 48

29 DE OUTUBRO DE 2023 | BRASÍLIA/DF



Informe Publicitário

Foto: João Cardoso/Agência Brasília

FEMINICÍDIO

Marido confessa que matou cantora

» VITÓRIA TORRES*

O marido da cantora gospel Sara de Freitas Souza, de 35 anos, encontrada morta na semana passada, foi preso na madrugada de ontem, após confessar o assassinato da mulher. Ederlan Santos Mariano está na prisão em 25ª Delegacia Territorial, em Dias D'Ávila, na Região Metropolitana de Salvador (BA), com prisão temporária por 30 dias. A Polícia Civil suspeita da participação de outras pessoas no crime.

O casal era responsável pela TV Shalom, um canal na internet com 256 mil inscritos, que produz conteúdo voltado para o público evangélico. O corpo de Sara foi encontrado em uma área de mata, às margens da BA-093, na altura de Dias D'Ávila. Ederlan Santos Mariano esteve no local e disse ter encontrado um anel e uma sandália da esposa. O cadáver estava parcialmente queimado.

O delegado Euvaldo Costa, responsável pelo caso, informou ao juiz que Ederlan Mariano havia deixado claro seu desejo de destruir possíveis provas armazenadas no celular da vítima, além de impedir as investigações e a aplicação da lei penal.

Em coletiva de imprensa, a Polícia Civil do estado declarou

Reprodução/Redes sociais



Sara Mariano foi encontrada morta em área de mata

que o homem não é considerado o único responsável pelo crime, e, por essa razão, ainda não irá divulgar a motivação para o crime. A defesa de Ederlan Santos Mariano não se pronunciou publicamente sobre o caso.

Desaparecimento

Sara Mariano, como ela era conhecida, havia sido vista pela última vez quando saiu de casa, no bairro de Valéria, em Salvador,

onde morava com Ederlan e a filha do casal, de 11 anos. Na ocasião do desaparecimento, o marido relatou que a esposa estava indo a eventos religiosos, mas não especificou qual igreja ela iria frequentar. No entanto, um pastor amigo da cantora negou a realização de eventos religiosos nos dias e horários mencionados pelo suspeito.

A irmã da cantora, Soraya Correia, divulgou, ontem, um áudio em que Sara Mariano relatava o interesse do marido em comprar uma arma. Ela afirmou que, caso isso ocorresse, terminaria o relacionamento.

Dados alarmantes

Segundo o Laboratório de Estudos de Feminicídio, até julho de 2023, o Brasil havia registrado 1.153 casos de feminicídio. Somente o Distrito Federal acumula 29 casos neste ano. Em comparação a 2022, os dados indicam um aumento de 70% no registro desse tipo de crime.

Para facilitar a denúncia, é possível entrar em contato com a Central de Atendimento à Mulher pelo número 180 e com o Disque 100, que investiga violações aos direitos humanos.

*Estagiária sob a supervisão de Luana Patriolino

SUDOESTE

GDF ENTREGA VIADUTO CONSTRUÍDO PELO CONSÓRCIO PAULOCTAVIO

O Viaduto Luiz Carlos Botelho Ferreira, que liga a Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG) ao Sudoeste e ao Parque da Cidade, foi entregue à população de Brasília pelo governador Ibaneis Rocha. A obra, que vai beneficiar mais de 25 mil motoristas, foi construída pelo consórcio integrado pela Principal Engenharia, empresa das Organizações PaulOOctavio, e Eterc Engenharia.

A área onde hoje está o elevado era marcada por engarrafamentos, principalmente em frente ao Departamento de Polícia e na entrada do Parque da Cidade. Além de trazer alívio para o trânsito da EPIG, o viaduto integrará o Corredor Eixo Oeste, que ligará as principais vias do Sol Nascente ao Plano Piloto em apenas 30 minutos.

Em seu discurso na entrega do viaduto, o governador Ibaneis Rocha fez questão de destacar que a construção do viaduto ajudaria o trânsito da cidade. "Quero agradecer à equipe do governo, às construtoras e à PaulOOctavio, que participou da construção desta obra e nos ajudou bastante. A gente está junto para trabalhar pelo Distrito Federal", completou.

www.paulooctavio.com.br