



MOBILIDADE E AVENTURA

Proposta: AMAZÔNIA DE BIKE

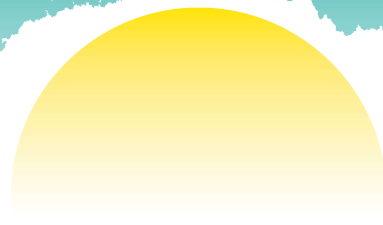
Coordenador: Paulo H. Mil Homens

1. Justificativa:

Dentre todos os temas emergentes do século XXI, um dos mais importantes e estratégicos para promoção de qualidade de vida no planeta é a mobilidade sustentável. Quando se trata de cidades em processo de urbanização, como no caso das cidades da região Oeste do Pará, nota-se uma necessidade ainda mais urgente de políticas públicas capazes de garantir o acesso democrático aos meios de transporte, bem como a segurança a todos os atores que compõem o trânsito dessas cidades. Dados do censo de 2010 revelaram uma trajetória crescente no tempo de deslocamento nas regiões metropolitanas do Brasil. Destaca-se a situação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com o maior percentual de pessoas que realizavam o trajeto casa-trabalho com o tempo superior a 1 hora, superando inclusive a Região Metropolitana de São Paulo.

Observa-se que a situação de Santarém é semelhante às demais cidades brasileiras que se desenvolveram na mesma época, onde a expansão urbana ocorreu sem o planejamento adequado, seja no ordenamento do solo, das vias ou no acesso aos serviços públicos básicos por grande parte da população. A superação desses graves problemas de mobilidade das nossas cidades passa inevitavelmente pelo transporte ativo (pedalar e andar) e por seu papel fundamental na construção de cidades socialmente mais justas e sustentáveis.

Trazendo para realidade local, nota-se em Santarém e região um grande número de usuários de bicicleta como meio de transporte. Paralelamente, percebe-se um alto índice de acidentes de trânsito decorrente da falta de sinalização, da presença de vias inacabadas, do desrespeito pelos motoristas ao ciclista e do uso inadequado das bicicletas pelos ciclistas. Quase dez mil internações hospitalares causadas por atropelamento de ciclistas foram registradas no Sistema Único de Saúde (SUS) desde 2012 no Brasil. Segundo dados oficiais recentes da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), mais de R\$ 115 milhões foram gastos para tratar ciclista traumatizados em colisão com motocicletas, automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos de transporte. Além disso, na última década 8.550 ciclistas morreram no trânsito após se envolverem em algum acidente desse tipo.



Este cenário precisa de mudanças, uma vez que o desgaste social da valorização do automóvel em detrimento do pedestre, ciclista e usuário do transporte público, faz com que ocorra uma espécie de privatização do espaço viário público, privilegiando uma ainda minoria de usuários, o que consequentemente resultará em mais transtornos no tráfego e engarrafamentos.

Nessa premissa, a bicicleta na Região Oeste do Pará, apresenta o uso ligado principalmente ao transporte para as classes sociais mais baixas e de menor poder de consumo, sendo, por isso, segregada, marginalizada no contexto das obras viárias e, consequentemente, da destinação de uso no espaço público. Com a finalidade de reduzir os acidentes e garantir o acesso igualitário aos meios de transporte, em 2012, o Congresso Nacional aprovou a Lei 12.587 que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que preconiza a construção da mobilidade mais civilizada e segura.

Em seu 5º artigo, é destacada a garantia de direitos relativa ao deslocamento de pessoas:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A utilização da bicicleta como meio de transporte está cada vez mais evidente. Autores do tema relatam que a bicicleta é o veículo mais utilizado no mundo, sendo também o que mais cresce em número de usuários, tanto com o objetivo de lazer, treinamento físico, prática competitiva ou como meio de transporte. Nota-se que a bicicleta é uma das principais formas de transporte alternativo e de fácil acesso à população.

Na cidade de Santarém e região essa realidade se mostra ainda mais evidente, uma vez que grande parte da população não possui acesso a outro tipo de transporte, sendo o principal meio de locomoção para o trabalho e para o ambiente escolar. Os benefícios da bicicleta transpõem as questões meramente voltadas ao transporte, impactando na melhoria da qualidade de vida e saúde, na redução da emissão de poluentes atmosféricos e sonoros, na redução de impacto paisagístico e sobre o território, de modo a ocupar um espaço urbano muito menor para deslocamentos em tempos de vias cada vez mais congestionadas.

A bicicleta é utilizada por diferentes grupos com objetivos distintos, dependendo da região, classe social e idade. No dia a dia seu uso possibilita uma vida mais ativa, permitindo a exploração do ambiente e o acesso a diferentes locais e comunidades de forma eficaz e econômica. Utilizada como meio de transporte, equipamento para competições ou lazer, a bicicleta promove a inclusão e possibilita o aprimoramento da mobilidade urbana. Seu uso requer cuidados relacionados ao respeito e cuidado com os demais atores do trânsito das cidades. Neste contexto, os principais objetivos do presente projeto são:

2. Objetivos:

- Fomentar a prática do ciclismo enquanto meio promotor de uma vida saudável individual e socialmente.
- Estabelecer relações entre o uso da bicicleta e a problemática ambiental.
- Difundir e fomentar a prática do ciclismo esportivo na região.
- Refletir e vivenciar o uso da bicicleta como meio de transporte.
- Apresentar e difundir o Código Nacional de Trânsito Brasileiro principalmente no que diz respeito aos deveres e direitos dos ciclistas.
- Proporcionar noções básicas de mecânica de bicicletas.- Incluir os novos ciclistas aos eventos de ciclismo da região Oeste do Pará, por meio da criação de categorias próprias.
- Difundir a prática do ciclismo como meio de transporte de forma segura e eficaz na região Oeste do Pará.

3. Metodologia:

- Local: O projeto será realizado nos espaços públicos das maiores cidades da Região Oeste do Pará, a citar: Santarém, Oriximiná, Monte Alegre, Óbidos, Itaituba, Alenquer e Juruti - todas banhadas pelo Rio Tapajós (Vide mapa anexo).

Os encontros serão realizados em praças públicas, ruas, escolas, centro comunitários e no espaço universitário, em colaboração com a Universidade Federal do Oeste do Pará.

- Aulas teóricas: preservação do meio ambiente pelo uso da bicicleta como transporte, leis de trânsito, postura adequada para pedalar, equipamentos de segurança, atividade física para a promoção da saúde e noções básicas de mecânica de bicicletas.
- Aulas práticas: alongamento global, postura adequada para pedalar, utilização correta dos equipamentos de segurança e técnicas de pedalada.
- Organização de eventos e realização de provas e passeios ciclísticos com categorias para os novos ciclistas.

4. Público Alvo:

Moradores da região Oeste do Pará e universitários que queiram aprender mais sobre bicicleta e como pedalar, se menores de idade, que tenham autorização do responsável. Neste primeiro ano atenderemos 24 grupos de 30 pessoas, ou seja 720 ciclistas diretos por ano.

AMAZÔNIA DE BIKE

CIDADES DE ATUAÇÃO

