

## Bicicletas, leis de papel e o papel das leis

Categories : [Outras Vias](#)

O Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em 1997, foi um passo fundamental para o reconhecimento da bicicleta como veículo e desse reconhecimento é possível enfatizar grandes acertos e grandes erros.

Um grande acerto é o reconhecimento de que o ciclista empurrando sua bicicleta equivale ao pedestre em direitos e deveres (Artigo 68). Um grande erro foi na redação do Artigo 201 que estabelece multa para os veículos motorizados que deixarem de ultrapassar o ciclista com uma distância menor do que 1,5 metros.

O Artigo 68 foi especialmente feliz por dar pista ao caráter misto do ciclista, um híbrido de pedestre e veículo. A bicicleta é ao mesmo tempo um e outro e portanto requer um conjunto de regras distintas daquelas que se aplicam aos demais veículos e aos pedestres. O entendimento da bicicleta como esse híbrido é fundamental para um planejamento urbano em favor das pessoas.

Já o Artigo 201 foi infeliz em tipificar uma distância exata que buscasse proteger o ciclista que trafegue junto ao trânsito motorizado. O erro não está na intenção, mas na [dificuldade de fazer valer a regra onde interessa, nas ruas](#). O código de trânsito da Califórnia, nos Estados Unidos, buscou outro recurso para buscar proteger os ciclistas, garantir que, em faixas de rolamento muito estreitas, o [ciclista tem direito a fazer uso da faixa por completo](#).

Mas nenhuma legislação por si só é capaz de garantir comportamentos adequados por parte de todos os cidadãos, nesses casos é preciso trabalhar para além de leis escritas em papel, é preciso intervir diretamente nas ruas com infraestrutura que garanta a segurança de todos e que vá além de placas de sinalização e orientações escritas em geral.

São necessários dispositivos de fiscalização, adotados até [dentro de condomínios particulares](#), mas, além disso, é preciso que as ruas sejam vistas e sentidas como espaços de circulação de pessoas em que os veículos automotores respeitam a hierarquia de que o maior deve proteger o menor. Tal regra está exemplificada na legislação de trânsito de alguns países europeus que usam a previsão de culpa do condutor dos veículos mais pesados que por ventura atinjam pedestres ou ciclistas. Significa dizer que em caso de atropelamento todo motorista é culpado até que se prove o contrário. Uma lei tão rígida, seguida das devidas punições tem um efeito direto na segurança viária.

Enquanto a legislação brasileira de trânsito garantir o direito pleno de transgredir regras sem punição e a infraestrutura viária favorecer a circulação motorizada sem limites e sem atenção à vida que segue fora dos veículos motorizados, continuaremos campeões mundiais de mortes no trânsito e com um dos melhores códigos de trânsito jamais redigidos.

A ideia desse texto veio da leitura [desse artigo do New York Times](#)

Leia também

[Eleições municipais, tempo de pensar em cidades para pessoas](#)

[Mobilidade sustentável? Atropelamentos fatais marcam Rio+20](#)

[Bicicletas e Ônibus Hacker invadem Complexo do Alemão](#)