



Acesse pelo
QR Code

Ciclovias como esta, na Av. Ricardo Jafet, na zona sul de São Paulo, foram projetadas para a mobilidade ativa, e não comportam o compartilhamento com veículos mais rápidos, que colocam todos, principalmente, os menores e mais frágeis, em risco

Foto: Fernando Podolski | Getty Images

Regras das ciclovias precisam ser respeitadas

Faltam regulamentação mais clara e fiscalização dos veículos que podem trafegar nessas vias segregadas em São Paulo para que usuários circulem em segurança

Por Daniela Saragiotto

Quem frequenta as ciclovias e ciclofaixas da capital paulista certamente tem notado a diversidade cada vez maior de modais que esses locais concentram: pedestres, bikes convencionais e elétricas, monociclos elétricos, patins, patinetes e, em alguns casos, até mesmo equipamentos motorizados como motonetas, mobiletes, entre outros. Muitos deles cumprem o que a legislação determina para poderem rodar nesses espaços segregados; mas outros não. Ou seja: diversos veículos, por suas características e pela velocidade que alcançam, não deveriam estar trafegando nesses locais. Porém, o fato é que estão, seja por desconhecimento, seja por falta ou não entendimento da regulamentação de trânsito, seja até mesmo por irresponsabilidade dos condutores que se valem da pouca fiscalização nesse campo.

“As ciclovias foram projetadas para a mobilidade ativa, e não comportam o compartilhamento com veículos mais rápidos, que colocam todos, principalmente os menores e mais frágeis, em risco”, diz Sergio Avelleda, coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Laboratório Arq. Futuro de Cidades, do Insper. De acordo com ele, as inovações no campo da micromobilidade são muito positivas, mas demandam um olhar muito focado do Poder Público.

“As cidades precisam estar atentas para que definam se querem ou não esses novos modais, se eles podem ser incorporados em suas estruturas e de que forma. O ideal seria, a cada novo equipamento que surge, que houvesse uma discussão com a sociedade e que a regulamentação fosse atualizada”, diz Avelleda.

DÚVIDAS E BRECHAS NA LEI

Em relação à legislação sobre a caracterização dos modais, importante para que se possa evoluir para a questão sobre quais deles podem ou não circular nas ciclovias e ciclofaixas, as dúvidas ocorrem, principalmente, por dois aspectos. 1) O fato de diversos micromodais atuais não existirem na época em que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi criado, em 1997. 2) Embora o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) defina os parâmetros nacionais para circulação dos veículos, cabe aos municípios criarem regulamentações mais restritivas e específicas.

“Isso significa que, se achar pertinente, um município poderia obrigar o emplacamento de bicicletas, por exemplo – tema que é bem polêmico. Essa situação gera confusão, porque as pessoas têm uma tendência de seguir o mesmo comportamento em todos os lugares”, diz Suzana Leite Nogueira, arquiteta especializada em mobilidade ativa.

CONTINUA NA PÁG. 2

PATROCÍNIO

CAOA LOCADORA



Leia também:

LOCAÇÃO
Serviço traz boa oportunidade para conhecer veículos movidos a bateria

PÁG. 7



Foto: Marco Antônio Teixeira | Divulgação Movida

E mais:

BIKE ARO 29
Vantagens do modelo: desempenho, conforto e versatilidade

PÁG. 8



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.



Acidentes com ciclistas crescem 30% em 2021

Cidade de São Paulo lidera o ranking nacional; o uso de bicicletas vem aumentando continuamente há dez anos

Daniela Saragiotto

Estudo feito pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) e publicado em agosto revela aumento alarmante no número de sinistros envolvendo ciclistas traumatizados nos primeiros cinco meses de 2021. Na comparação com o mesmo período do ano passado, as ocorrências subiram 30%.

Em janeiro de 2019, foram registrados 1.100 sinistros graves com quem pedala, sendo que, no mesmo mês deste ano, foram 1.451, o número mais alto em todo o período analisado, que compreende janeiro de 2019 até maio de 2021. Já a média mensal de ocorrências foi de 1.185 casos nos últimos dois anos. A pesquisa foi feita pela Abramet, em parceria com a agência 360° CI, usando dados oficiais do Datasus, do Ministério da Saúde, relativos aos sinistros de trânsito envolvendo esses condutores.

“O aumento é decorrente do maior uso das bicicletas, o que vem acontecendo continuamente há mais de dez anos. Essa elevação dos sinistros ocorre tanto no lazer quanto no transporte dos trabalhadores e dos estudantes”, explica Carlos Eid, médico especialista em medicina do tráfego e coordenador do Departamento de Atendimento Pré-Hospitalar da Abramet.

PANORAMA GERAL

Os dados avaliados na pesquisa mostram a evolução dos sinistros graves com ciclistas em todo o Brasil, com mapeamento feito por região, Estado e município. Os números do Estado de Goiás chamam atenção: em 2021, houve um aumento de 240%, em relação a 2020, com 406 casos a mais do que no ano anterior. Rondônia (RO) e Sergipe (SE) também são destaques negativos, com elevações, respec-

tivamente, de 113% e de 100% dos casos. A pesquisa também mapeou o perfil dos ciclistas envolvidos em sinistros graves: cerca de 80% eram homens e a faixa etária predominante está entre 20 e 59 anos, correspondendo a 60% do total de casos.

São Paulo, cidade que tem expandido sua estrutura cicloviária e, hoje, contabiliza 650 quilômetros entre cicloviárias e ciclofaixas, registrou elevação de 23%, em 2021, passando de 1.590 casos envolvendo ciclistas, em 2020, para 1.950, em igual período

deste ano. Em número de casos, a capital paulistana lidera o ranking nacional.

INFRAESTRUTURA URBANA

Na avaliação do especialista da Abramet, as iniciativas para incentivar as bicicletas como meio de transporte estão crescendo, mas a defasagem ainda é enorme. “As cidades não foram pensadas para uso da bike como meio de transporte. Os gestores municipais precisam planejar seus espaços para os próximos 20 anos, considerando esse

modal crescente e que já está disputando as vias com outros veículos”, afirma Eid.

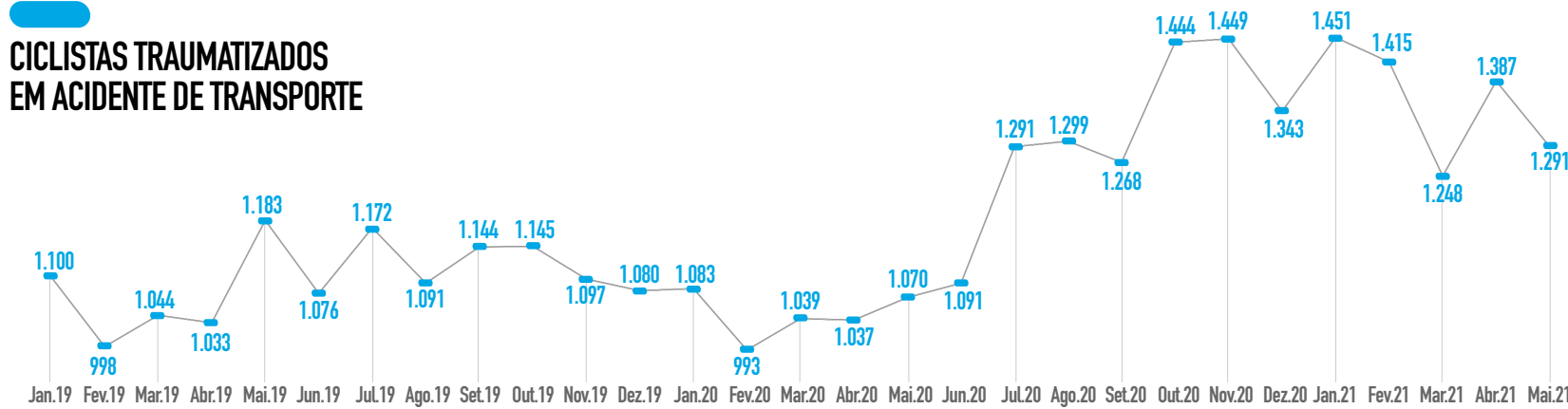
Mais importante é a harmonização entre todos os modais que circulam nas vias, uma questão cultural, que demanda educação no trânsito. “O ciclista de lazer escolhe dia, horário e o local por onde pedalar é mais seguro e prazeroso. Já o trabalhador não tem essa opção e acaba usando vias não planejadas para ele, disputando espaço em condição de maior vulnerabilidade e risco”, afirma Eid.



Foto: Getty Images

Campanhas educativas são importantes para que as bikes possam conviver em segurança com outros modais

CICLISTAS TRAUMATIZADOS EM ACIDENTE DE TRANSPORTE



* Fontes: Datasus, do Ministério da Saúde/Abramet, e agência 360° CI

5 dicas para melhor convivência no trânsito

A seguir, recomendações da Abramet para que ciclistas e motoristas possam compartilhar os espaços das cidades em segurança.

1 - Construção e/ou ampliação das cicloviárias e ciclofaixas, estruturas que têm se mostrado mais seguras para os ciclistas em todo o País.

2 - Manutenção frequente de ciclofaixas e cicloviárias. De acordo com Carlos Eid, médico especialista em medicina do tráfego e coordenador do Departamento de Atendimento Pré-Hospitalar da entidade: “Buracos são inadmissíveis nessas vias e são resultado da má qualidade do asfalto, devido ao peso reduzido dos que nela se deslocam”.

3 - Campanhas educativas e informativas tanto para ciclistas, para que pedalem dentro das regras, quanto para condutores de outros veículos, para que entendam melhor as vulnerabilidades e como é possível uma convivência harmoniosa nos deslocamentos.

4 - Mais placas de sinalização de trânsito para quem pedala, deixando claro em quais lugares podem e em quais não podem pedalar, os locais em que o ciclista precisa dividir espaço com pedestres (no caso de algumas cicloviárias) e aonde devem praticar o ciclismo de velocidade.

5 - Ampliar a interligação entre modais ou planejar percursos seguros para que um ciclista possa fazer grandes deslocamentos em segurança, transitando entre pontos cardeais e colaterais nas cidades.



Para acessar outros conteúdos sobre mobilidade, aponte a câmera do celular para este QR Code:



Este material é produzido por Estadão Blue Studio.

CAOA Sempre
O serviço de locação de veículos CAOA por assinatura.

- Planos de **12** ou **24** meses.
- IPVA, documentação e proteção **inclusos** na mensalidade.
- Você de **0 km** e zero preocupações.
- Planos mensais a partir de R\$ 2.161,41 / mês*.



Conheça os modelos e planos disponíveis em:

caoalocadora.com.br/caoa-sempre

CAOA LOCADORA

*Condição válida para Tiggo SX TJS no plano de 24 meses / 1.000 km por mês. Consulte demais planos e condições. Sujeito a disponibilidade de estoque.

Revitalização dos centros urbanos e mobilidade

O acesso à mobilidade tem reflexo em todo o ecossistema urbano, na melhora do comércio, valorização dos imóveis e atração de novos negócios. Os meios de deslocamento podem ser catalisadores de revitalização de antigos e esquecidos centros históricos de grandes cidades.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Um dos principais exemplos disso, no nosso País, é o veículo leve sobre trilhos (VLT), do Rio de Janeiro, que, desde sua inauguração, em 2016, se integrou à paisagem da cidade, respeitando sua arquitetura e belezas naturais. E também tem sido um agente de integração com outros modais (ônibus, barca, metrô e aeroporto) no transporte de pessoas para a região central, estimulando comércio, serviços e acesso a teatros, museus, entre outras opções de entretenimento.

Na América Latina, temos outros modelos bem-sucedidos. Em Santiago (Chile), a revitalização do centro contribuiu para o aumento de 45% da população na região em dez anos e reverteu a imagem de um local deteriorado, fora de moda e perigoso. Na capital chilena, somam-se a esse processo os investimentos na mobilidade elétrica e a substituição gradativa da frota de ônibus para modelos com menos emissões de CO₂.

Há ainda Medellín, na Colômbia, que deixou, no passado, muitos dos seus problemas sérios ao passar por uma profunda revitalização e adotar um sistema de mobilidade que é modelo pela eficiência e integração dos modais, desde o metrô, que cruza a cidade, e a melhoria no trânsito até a redução nas emissões com meios eletrificados e o estímulo ao uso de bicicletas.

Voltando ao Brasil, algumas capitais seriam excelentes candidatas para revitalização das regiões centrais, com integração de mobilidade que não agride a arquitetura e que ajuda a impulsionar o potencial comercial, turístico e imobiliário da área. São Paulo, Salvador e Porto Alegre são algumas delas. Na capital paulista, a

opção de incluir um VLT integrado a outros modais pode ser uma alternativa para começar a revitalizar a região central e dar um novo impulso a eixos comerciais, como a Rua das Noivas, a Santa Ifigênia e o Brás, entre tantas outras áreas que podem renascer e atrair novas pessoas e negócios e dar outra vida a pontos turísticos do entorno.

OLHAR PARA O FUTURO

Rejuvenescer ambientes urbanos e planejar a mobilidade representam um olhar para o futuro pós-pandemia. Mas isso envolve superar algumas barreiras. Uma delas é pensar em um plano estratégico de longo prazo para a infraestrutura das cidades para além do período de mandatos.

Outra questão é engajar a população, que precisa compreender e ter resiliência com os transtornos causados pelas obras de revitalização que trarão resultados futuros. E há, ainda, o financiamento dos projetos, considerando a escassez dos recursos públicos, no atual momento, e o modelo de parcerias público-privadas (PPPs), com ofertas e contrapartidas interessantes para atrair recursos de empresas.

Mesmo diante desses desafios, fica claro que a revitalização dessas áreas gera importantes resultados. A mobilidade é um ponto fundamental nesse processo, pois o acesso fácil e confortável da população a essas regiões traz novos tipos de comércio, de serviço, outros moradores e empreendimentos imobiliários. //

Foto: Divulgação Alstom



EM SP, A OPÇÃO DE INCLUIR UM VLT INTEGRADO A OUTROS MODAIS PODE REVITALIZAR O CENTRO. //

Pierre-Emmanuel Bercaire
é diretor-geral da Alstom Brasil

Este texto não reflete, necessariamente, a opinião do Estadão.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Procurando um carro novo para chamar de seu?

Tudo sobre o seu próximo zero você encontra no **Zerão**.

Mais de 170 automóveis do mercado: fichas técnicas, resenhas, fotos e preços de modelos de todas as marcas.

ZERÃO



REALIZAÇÃO: **Jornal do Carro**



jornaldocarro.estadao.com.br/guia-de-compras/carros-0km

OFERTAS EXCLUSIVAS:



Mulheres: corrida contra o preconceito continua

As motoristas são exemplares na forma de conduzir, mas piadinhas, cantadas e atitudes inapropriadas ainda fazem parte da rotina delas

Fotos Getty Images

Para pagar as contas e recuperar a autoestima após frustrações profissionais, há quatro anos Jaqueline Ramos da Silva, de 41 anos, trabalha como motorista de aplicativo de transporte. Diariamente, ela circula em dois períodos pelas ruas da capital paulista e afirma nunca ter se envolvido em acidente no trânsito. Mas alguns homens ainda ficam com receio. “Eles indicam o caminho o tempo todo, apontam lombadas, semáforos e buracos”, reconhece a profissional.

Assim como Jaqueline, muitas mulheres encontraram no transporte por aplicativo uma forma de conquistar um novo espaço e gerar renda. De acordo com dados do sistema Infosiga SP, gerenciado pelo Programa Respeito à Vida e Detran.SP, no estado de São Paulo existem 8,9 milhões de motoristas habilitadas — ainda que menor na comparação com os homens, sendo 39% do total. A faixa etária mais significativa é entre 31 e 40 anos, com 2,4 milhões de condutoras.

No transporte por aplicativo, os números seguem em expansão. Na 99, plataforma de tecnologia voltada à mobilidade urbana com usuários em cerca de 2 mil municípios do Brasil, mulheres correspondem a 5% do total de parceiros cadastrados. Porém, entre os passageiros, elas são 60%.

Respeito nem sempre prevalece

De um lado, machismo, preconceito e piadinhas do tipo “dirigem mal”, em um segmento antes ocupado exclusivamente por homens. Do outro, elas são exemplos de como se comportar no trânsito, com admiração e respeito: em relação às fatalidades, de janeiro de 2015 a janeiro de 2021, foram contabilizados, em São Paulo, 5.876 óbitos de mulhe-



Nas ruas, ainda há uma visão distorcida das mulheres: além da discriminação, muitos acham que elas precisam ser mais rápidas e “podem” levar cantadas

res no trânsito, o que representa 18% do total.

Apesar de conquistas e de reconhecimento, ainda existem várias barreiras. Um caso, porém, chamou a atenção de Jaqueline. “Um menino de uns 5 anos entrou no carro e falou que mulher não dirigia. Envergonhados, os pais se desculparam. Ela explicou não ser necessário, pois eles ganharam ali uma ótima oportunidade para ensinar ao filho que as mulheres também dirigem, assim como os homens”, revela.

No Distrito Federal, Thaís Braga Melo, de 39 anos, motorista parceira da 99 desde 2016, já driblou no trânsito muitas

cantadas indesejadas e posturas inapropriadas. “Ainda existe uma visão distorcida sobre nós. Muitos discriminam, acham que não dirigimos bem, que precisamos ser mais rápidas e que podemos levar cantadas”, revela. Agora, ela roda pouco. Thaís identificou uma oportunidade de negócio que está dando certo: administra um espaço direcionado às motoristas de aplicativo, para que elas tenham banheiro, descansem, lanchem e lavem seus veículos.

O volante está com elas!

A 99 criou o “Mais Mulheres na Direção” para trazer mais o público feminino à plataforma.

São várias ações destinadas às condutoras parceiras e às colaboradoras da empresa para encorajá-las a chegarem aonde quiserem, a assumir a direção dos seus sonhos, das suas finanças e de suas vidas. Em março, lançou a categoria 99Mulher, para as condutoras que optarem por transportar apenas passageiras: basta ativar/desativar a função por um botão no app. As usuárias recebem uma notificação avisando que uma motorista fará a corrida. Para ter acesso, a passageira também ativa a opção, que conta com reconhecimento fácil e análise de documentos para garantir a veracidade das informações.

Para acessar outros conteúdos, aponte a câmera do celular para este QR code:



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio com patrocínio da 99.

Conheça o novo documentário da Discovery em parceria com a 99.

A tecnologia nos permitiu juntar a inteligência **humana** e a **artificial** para reinventar nosso jeito de viver, tornando nossa **mobilidade** eficiente e ainda mais **segura**.



APRESENTAM

POR TRÁS DO APP

TECNOLOGIA PELA SEGURANÇA

discoverybrasil.com/por-tras-do-app

Acesse o link e assista

▯▯ Mobilidade para elas: como a tecnologia pode ajudar?



Acordar de manhã e pensar na roupa que vai vestir, levando em consideração não as atividades do dia, o conforto ou a sensação de se sentir mais bonita e confiante com esse vestido do que com aquela calça. Em vez disso, pensar que, de manhã cedinho, vai passar a pé por aquela obra no quarteirão de cima. Depois, vai pegar o ônibus cheio até o trabalho. E, quase às 23h, pegar um carro por aplicativo, na volta da faculdade. Melhor deixar o vestido para o fim de semana e optar por aquele jeans e uma camisa cinza lisa. E mais larguinha para garantir.

USUÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
O raciocínio pode ser alienígena para os homens que leem este texto. Mas me arrisco a dizer que todas as mulheres fazem esse cálculo mental com certa frequência. Além de lidarem com os receios comuns às cidades brasileiras, como assaltos e furtos, as mulheres têm outro medo muito presente em seu dia a dia: as várias formas de assédio e violência sexuais, que vão desde o detestável ‘fiu-fiu’ até a ameaça constante de estupro, passando por episódios degradantes, como ser vítima sexual dentro do ônibus.

Dados da Secretaria Municipal de

Desenvolvimento Urbano de São Paulo revelam que elas são as maiores usuárias dos transportes públicos. A informação encontra eco em estudos internacionais, que apontam que as mulheres também estão em maior número nos transportes públicos na França, nos Estados Unidos, na Argentina e em outros países.

Tornar as cidades um ambiente mais seguro e mais convidativo para as mulheres é um desafio que passa por melhorar as condições da mobilidade para elas. Iniciativas como o Vagão Rosa, nos trens de São Paulo e do Rio de Janeiro, são bem-vindas enquanto não há educação efetiva para os homens nesse sentido. Também é positiva a prática que algumas cidades já adotaram de instruir os motoristas dos ônibus a pararem fora do ponto à noite para o desembarque de passageiros.

Em Viena, na Áustria, uma pesquisa feita em 1999 revelou que mulheres têm um padrão mais complexo de uso dos transportes. Fazem várias viagens ao dia e, muitas vezes, estão levando carrinho de bebê, acompanhando um familiar idoso, carregando sacolas de compra. Por isso, as necessidades delas foram priorizadas na hora de elaborar os projetos de mobilidade. Algumas

ações se realizaram, como alargamento dos passeios, instalação de rampas de acesso e melhorias na iluminação de segurança. Mas ainda temos um longo caminho a percorrer.

OLHAR FEMININO
Uma das ações mais importantes para isso seria a maior participação feminina na elaboração dos planos de mobilidade urbana. Até o presente, esses documentos têm sido historicamente elaborados por homens. Isso limita bastante a identificação dos problemas e também a proposição de soluções pertinentes e

Foto: Divulgação VOLL



realmente eficientes. É o princípio básico da diversidade: um olhar diferente sobre o mundo é capaz de identificar outros pontos de melhoria e apontar direções inovadoras para o desenvolvimento.

A tecnologia pode oferecer novos caminhos. Mas, para isso, precisa do olhar de quem tem vivência no assunto. Um exemplo é a Nina, startup criada por Simony Cesar, empreendedora de Fortaleza (CE). A empresa oferece consultorias de mobilidade e gênero e também uma tecnologia que ajuda mulheres a denunciarem casos de assédio no transporte público.

Na VOLL, 52,4% de toda a equipe é formada por mulheres, e que ocupam também cargos de tomada de decisão – como esta que escreve. Em um mercado masculino como o da mobilidade, acreditamos no poder da representatividade e da diversidade. Com o nosso time majoritariamente feminino, nos dedicamos a melhorar a igualdade de gênero no setor e também tornar as cidades mais seguras e acolhedoras para as mulheres. A tecnologia sozinha não vai tornar o mundo um lugar melhor. Mas, dando voz às pessoas certas, ela é uma mão na roda. //

▯▯ EM UM MERCADO MASCULINO COMO O DA MOBILIDADE, ACREDITAMOS NO PODER DA REPRESENTATIVIDADE E DA DIVERSIDADE. ▯▯

Jordana Souza é chief revenue officer (CRO) da VOLL

Este texto não reflete, necessariamente, a opinião do Estadão.

Pesquisador cria sistema para localizar vagas livres nas ruas

Projeto foi desenvolvido em parceria com alunos do Instituto Federal de São Paulo



Quem mora nos grandes centros urbanos sabe que estacionar o carro na rua pode ser uma tarefa desafiadora. Dependendo da região e da concorrência pelas vagas na via, pode-se levar mais tempo rodando à procura de local para estacionar do que para chegar ao destino.

Foi pensando em resolver essa questão que Marcio Andrey Teixeira, professor e pesquisador do Instituto Federal de São Paulo (IFSP), começou, em 2015, a trabalhar em um projeto para identificar vagas com a ajuda da tecnologia. “A ideia surgiu quando eu estava em São Paulo com dificuldade para estacionar. Então, imaginei um projeto de computação visual que detectasse as vagas”, afirma o pesquisador, membro do Instituto dos Engenheiros Eletrônicos e Eletricistas (IEEE), maior organização técnico-profissional do mundo.

Teixeira, que também leciona no curso técnico de análise de dados e desenvolvimento de sistemas no campus da IFSP em Catanduva, interior do Estado de São Paulo, começou a idealizar o projeto em 2015. Foi quando decidiu propor a seus alunos o desafio de ajudá-lo no desenvolvimento. “No início, fizemos uma maquete, com a ajuda de dois estudantes: Camila Monteiro e Marcelo Castro.

O protótipo nos mostrou que era possível executar a ideia”, conta. Ele lembra que a segunda fase, em 2019, foi uma atualização e que, nesse período, contou com a colaboração de Nicole Dalar Melina, outra aluna.

Depois, era hora de iniciar os testes. Para isso, foram instaladas câmeras no estacionamento do campus da universidade, que estão integradas a um servidor e mostram aos usuários, por meio de um aplicativo, espaços vermelhos ou verdes, indicando se estão ocupados ou livres. “A princípio, fizemos testes em vídeos de estacionamento, previamente gravados, para testar a eficácia da detecção e o envio das informações para aplicação”, diz o professor. Segundo ele, o sistema, que roda atualmente com código e plataforma diferentes da versão inicial, tem trazido bons resultados. “Ainda é um protótipo, mas sabemos que funciona”, afirma o professor.

EVOLUÇÃO
O sistema usa tecnologias de inteligência artificial e de computação de bordo para detectar, por meio das câmeras, as vagas livres para os usuários. “Quando estiver disponível a banda 5G, no Brasil, acredito que o aplicativo poderá ser facilmente adotado pelo mercado”, diz Teixeira. Dois estudantes atuam nessa nova



Foto: Arquivo Pessoal

versão do sistema: Rafael Bento Mariano da Silva, que faz o back-end do programa, e Bruno Fernandes Pavin, responsável pelo front-end, ou a criação do aplicativo.

Ainda em desenvolvimento, o sistema já tem chamado a atenção do mercado. “Estamos sendo sondados por parceiros que têm interesse em aplicar em áreas urbanas, como a região central de Catanduva. Nossa intenção é poder integrar com o Google Street View, fazendo o georreferenciamento das vagas disponíveis

para que os usuários visualizem onde podem estacionar de forma simples”, explica.

Diminuição das emissões de monóxido de carbono na atmosfera, economia de tempo e de gastos com combustível para o motorista são alguns dos benefícios do sistema. “A melhoria da mobilidade urbana também é um aspecto muito relevante, além da segurança, pois os veículos poderão ser monitorados nas vias com câmeras de alta definição”, finaliza o pesquisador. (D.S.)



Acima, app indica com as cores verde ou vermelho o status das vagas

Ao lado, Marcio Andrey Teixeira, professor e pesquisador do IFSP

Que tal uma bike aro 29?

Modelo pode ter diversas vantagens para melhorar o pedal do ciclista e alcançar velocidade para quem gosta de aventuras

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



A escolha do aro da sua bicicleta vai depender de diversos fatores. Antes de tudo, um dos principais motivos para a escolha do aro 29 é saber em qual terreno o ciclista vai pedalar com maior frequência. Por isso, se for para pilotar em montanhas (trilhas), terrenos acidentados ou mesmo estrada ou chão batido, cada aro terá a sua tarefa dentro do sistema da bike. Assim, devemos levar em conta algumas características.

MATERIAIS
Com o passar dos anos, mais tecnologia foi investida nesse importante componente. Atualmente, os aros são mais resistentes e fáceis de encarar todo tipo de aventura, comparados aos modelos usados nas décadas de 1980 ou 90.
Um desses materiais é o aço-carbono, muito utilizado pelos ciclis-

tas e que, por muitas décadas, esteve apenas em bikes de estrada. Sua composição é uma combinação de liga de aço-carbono com outros materiais. Assim, o produto final é o mais pesado no mercado e usado para resistir a grandes impactos.

Por outro lado, é possível encontrar os aros em alumínio, mais robusto. O ciclista que busca resistência deve levar em conta esse tipo de material, que se adapta bem a bikes com aros 26, 27.5, 29 e 700 (modelos de estrada).

FIBRA DE CARBONO
Pensando também no peso do aro, outro material encontrado é a fibra de carbono, feita com tramas de pequenas fibras junto com resina de outras substâncias. É considerada, na maioria das marcas, como a peça top de linha no mundo das bikes.
Por isso, esse tipo de material é o mais procurado por ciclistas exigentes e também por profissionais, já que seu

peso influencia, diretamente, na performance. A fibra é usada em trilhas moderadas e de alto nível e em competições de mountain bike ou mesmo em treinos e provas de road bike.

CUIDADOS
Em relação aos aros da sua magrela, é preciso ter alguns cuidados para a conservação do componente. Se o ciclista escolher o aro de aço-carbono, por exemplo, ele precisa entender que esse material é mais frágil em terrenos com grandes impactos, como é o caso do mountain bike. Ele é mais indicado para terrenos de estrada ou pistas simples.
Assim, se a ideia for usar o aro de alumínio, ele é resistente à corrosão e tem um custo mais baixo em modelos de estrada, sem perder a segurança e o rendimento. O ciclista deve sempre ficar atento ao alinhamento do aro e também se os freios estão em boas condições.

Por outro lado, para quem optar pela fibra de carbono, deve ter muito cuidado com os impactos e com a relação custo/benefício. No universo das bikes, normalmente, os componentes mais leves são os mais caros.

Bikes com aro 29 oferecem mais conforto e estabilidade graças aos pneus, que podem ser mais largos

PILOTAGEM DA BIKE ARO 29
Com o aro 29, as bicicletas podem ter pneus mais largos, além de guidão e suspensões maiores. Por isso, ao longo dos anos, os ciclistas profissionais e amadores têm optado pelo aro maior. Sua pedalada, certamente, será mais confortável com um aro 29. A área de cobertura dele é maior; sendo assim, o ciclista precisa girar menos para andar uma maior distância.
Conclusão: com uma bicicleta aro 29, haverá mais tração, aderência, estabilidade, resistência, velocidade e maior variedade de peças para reposição. O conforto e a segurança são pontos favoráveis a bikes com aro 29, já que devem ser montadas com pneus mais largos.



Foto: Rafael Ribeiro

Desempenho e conforto

Essas são boas palavras para definir uma bike aro 29. Preferidas dos mountain bikers, elas dominaram o mercado e as competições pelo mundo. Confira cinco sugestões



Groove Hype 50
Preço: R\$ 3.799,90, em até 12 x de R\$ 329,35
Condição: Nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho do quadro: 15"
Tamanho do aro: 29
Peso: 15 kg

Groove Ska 90.1
Preço: R\$ 8.790, em até 12 x de R\$ 761,84
Condição: Nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho do quadro: 15"
Tamanho do aro: 29
Peso: 14,30 kg



PARA SABER MAIS SOBRE ESTAS E OUTRAS BIKES, ACESSE O GUIA NO PORTAL MOBILIDADE:



Cannondale Habit 1
Preço: R\$ 23.499, em até 12 x de R\$ 2.036,67
Condição: Nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho do quadro: 15" e 17"
Tamanho do aro: 29
Peso: 12 kg



TSW Hunch
Preço: R\$ 3.899, em até 12 x de R\$ 337,94
Condição: Nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho do quadro: 17"
Tamanho do aro: 29
Peso: 12 kg



Cannondale Scalpel Hi-MOD 1
Preço: R\$ 80.099, em até 12 x de R\$ 6.942,20
Condição: Nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho do quadro: 19"
Tamanho do aro: 29
Peso: 10 kg