CICLOATIVISMO

Pedalando **contra o vento**

Em São Paulo, o aumento de ciclovias deve conectar-se a outras políticas públicas para potencializar seu efeito benéfico

POR **KARINA NINNI**

As **ciclovias e ciclofaixas** estão aí para ficar. Pelo menos a julgar pelo que está disposto no Plano de Mobilidade Urbana 2015 (PlanMob), apresentado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e discutido em mesas temáticas com a população paulistana em audiência pública em 11 de abril. O projeto da prefeitura para 2016 é O ano de 2014 pode ser considerado histórico para quem anda de bicicleta em São Paulo, pois a cidade saltou de 63 quilômetros para 270 de infraestrutura cicloviária em cerca de 7 meses. Entretanto, ainda há um conflito a mediar. "Sabemos que haverá disputa por espaço", diz Gabriel di Pierro, diretor geral da Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo.

Embora a cidade sofra de fragilidade institucional, como grande parte das cidades brasileiras, o professor da Faculdade de Arquitetura da USP Alexandre Delijaicov crê que a convivência entre modais não é impossível. "Deve-se entender que o leito carroçável não é só para veículos motorizados. Isso é garantido pelo Código Nacional de Trânsito."

Para Daniel Guth, diretor-geral da rede Bicicleta para Todos e diretor de participação da Ciclocidade, qualquer política pública precisa de um tempo de assimilação. "São Paulo teve sempre ciclovias esparsas, o que inibia seu uso. Mas temos observado um aumento constante", afirma. Na Avenida Eliseu de Almeida (Zona Oeste), por exemplo, ele diz ter detectado um crescimento de 53% no número de usuários em 2014, com relação ao ano anterior.

Entre 800 mil e 1 milhão é o número de ciclistas (diários e eventuais) estimado pela ONG Ciclocidade em São Paulo. Segundo a 8ª Pesquisa Ibope de Mobilidade Urbana, 261 mil pessoas usam a bicicleta diariamente para se locomover na cidade

Todas as contagens realizadas pela ONG em ciclovias mostram aumento de uso das rotas nos últimos quatro anos. Na opinião do ativista, as questões relativas às ciclovias estão bem conduzidas, embora tenham contemplado timidamente duas questões prioritárias para os ativistas: o limite de velocidade nas ruas da cidade e a viabilização das pontes e suas alças para ciclistas e pedestres.

Das contribuições feitas para a implantação das ciclovias, Guth cita a preocupação em não retirar espaço de circulação de pedestres, a priorização de vias com menor inclinação, um teto de velocidade máxima de 50 km/h em toda a cidade, o funcionamento dos sistemas de bicicletas compartilhadas 24 horas por dia, a acessibilidade de pedestres e ciclistas em todas as pontes e viadutos.

EMPURRÃO DO GOVERNO

Parece clara também a necessidade de políticas públicas complementares – a exemplo do que acontece na Colômbia, onde uma iniciativa da Prefeitura de Bogotá, denominada Al Colegio en Bici (*Indo à Escola de Bicicleta*), já capacitou 4.240 estudantes com oficinas que ensinam desde cuidados elementares com a magrela até o uso correto das ciclovias.

Segundo a *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo*, feita pelo Metrô, entre 2007 e 2012, houve um incremento de 7% nas viagens realizadas de bicicleta na cidade. E o percentual daqueles que "não usariam a *bike* nunca" para locomoção, medido pela *8ª Pesquisa Ibope de Mobilidade Urbana*, caiu de 34% em 2007 para 24% em 2014

"Promover uma cidade diferente do ponto de vista da mobilidade significa lançar mão de um cardápio de políticas públicas. Isoladamente, a infraestrutura produz um efeito bem mais tímido do que se combinada com outras políticas, como a formação de ciclistas urbanos", assinala Guth, que luta também pelo IPI zero para as magrelas. "Há mais de trinta projetos de lei no Congresso pedindo o IPI zero e temos 110 mil assinaturas apoiando as propostas." P22

Leia entrevista sobre a iniciativa Indo à Escola de Bicicleta na versão digital desta reportagem em fgv.br/ces/pagina22

Ciclofaixa é uma faixa para uso exclusivo para circulação de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via. Já a ciclovia é uma pista exclusiva segregada fisicamente. Ambas são dotadas de sinalização vertical e horizontal (placas e pintura de solo)