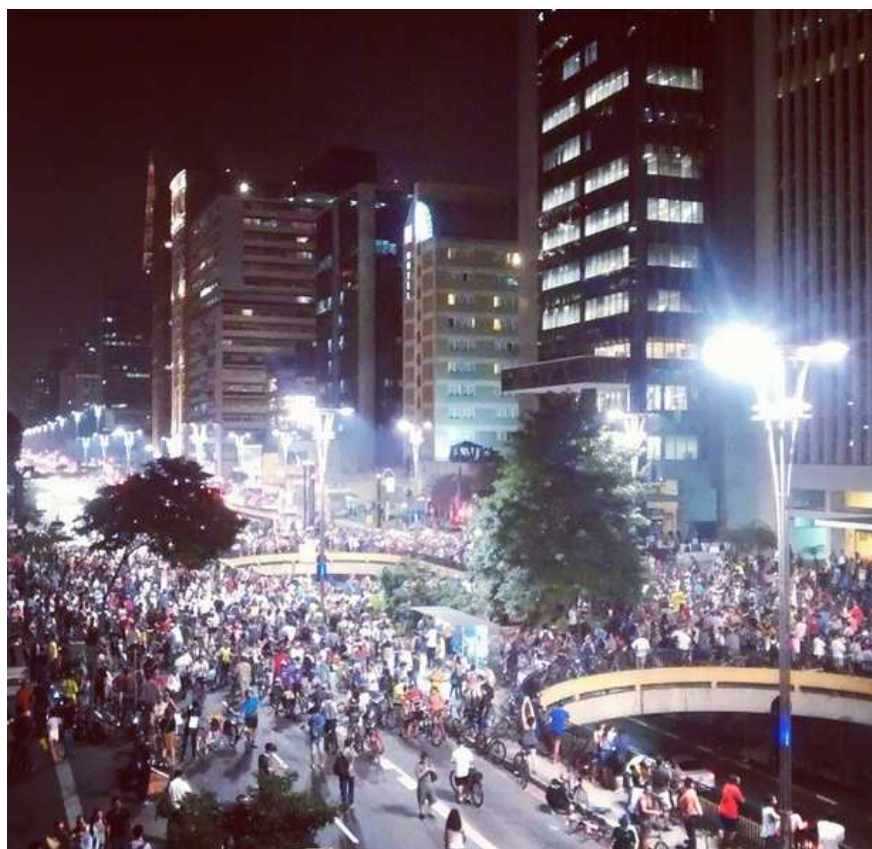


MARÇO 31, 2015 AGOSTO 7, 2015 DEIXE UM COMENTÁRIO

Implantar as ciclovias e superar os seus entraves



(https://observasp.files.wordpress.com/2015/03/bicicletada_ausato.png)

Bicicletada na Avenida Paulista no dia 27 de março. Foto: coletivo oitentaedois (<http://www.oitentaedois.com/>).

Por Leticia Lindenberg Lemos*

Desde as primeiras discussões sobre o uso da bicicleta no meio urbano, na década de 1980, São Paulo apresentou uma inclusão muito lenta de infraestrutura para esse modal. A partir de meados da década de 1990, começaram a aparecer, pontualmente, os primeiros trechos de ciclovia e, somente a partir de 2010, isso se torna algo mais expressivo. Mesmo então, as infraestruturas implementadas apresentaram, de maneira geral, baixa acessibilidade, e pouca conectividade, não podendo ser chamadas de rede, e, em boa parte, pouca segurança para os ciclistas.

Entre 2010 e 2012, final da gestão passada, a implementação de infraestrutura voltada para lazer cicloviário foi muito expressiva. Já a infraestrutura permanente foi baseada em modelos com baixíssimo impacto para o tráfego automotivo, mas também com pouca efetividade para os usuários de bicicleta. No final de 2012, cerca de 40% da infraestrutura cicloviária de São Paulo eram ciclorrotas e metade eram ciclovias com baixa acessibilidade, como a ciclovia da Marginal Pinheiros.

Em 2013, a municipalidade finalmente se coloca em sintonia com as legislações federal e municipal e com uma tendência mundial. A atual gestão se propõe a atender as demandas dos usuários e potenciais adeptos da bicicleta, e a criar uma infraestrutura cicloviária voltada para promover o uso da bicicleta como meio de transporte urbano.

No entanto, tem ocorrido na cidade de São Paulo um fervoroso embate sobre as ciclovias que, na semana passada, se intensificou por conta de uma [ação do Ministério Público Estadual](http://www.mpsp.mp.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_docname=2560427.PDF) (www.mpsp.mp.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_docname=2560427.PDF) contra a prefeitura, alegando uma série de problemas no processo de implantação das ciclovias, e que foi acatada parcialmente pela Justiça, resultando na paralisação de parte das obras. Na sexta-feira (27 de março), a tradicional Bicicletada reuniu milhares de pessoas na Avenida Paulista em [protesto contra a suspensão das obras](http://www.ciclocidade.org.br/noticias/643-nao-aceitaremos-nenhum-passo-no-sentido-contrario-ao-de-uma-cidade-mais-ciclavel-humana-segura-inclusiva-e-justa) (http://www.ciclocidade.org.br/noticias/643-nao-aceitaremos-nenhum-passo-no-sentido-contrario-ao-de-uma-cidade-mais-ciclavel-humana-segura-inclusiva-e-justa) e, na mesma noite, uma nova decisão judicial se posicionou contra a ação e derrubou a primeira liminar.

Apesar da solução favorável à continuidade da implantação das ciclovias, alguns pontos levantados pelo MPE são extremamente importantes e não devem ser ignorados, como falhas na pavimentação, anteparos no percurso e distribuição espacial incoerente com as demandas. Portanto, é necessário avaliarmos os apontamentos e exigências da ação para buscar a melhor solução para a cidade.

Um dos pontos-chave da ação é o prejuízo causado ao tráfego de automóveis decorrente da retirada de espaço para esse modo. A justificativa apresentada para isso é que o automóvel “é o modal que transporta o maior número de pessoas” em São Paulo. Para debater essa afirmação, podemos recorrer à [pesquisa Origem-Destino de 2007](http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx) (<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>)[1]. Segundo os dados informados pelo Metrô, as viagens realizadas com veículos motorizados individuais, como automóveis e motos, como modo principal, somam pouco menos do que 30% do total das viagens na Região Metropolitana de São Paulo. Já os modos não motorizados somam 33% e os modos motorizados coletivos, 36,5%. Ao considerarmos que as viagens com modos coletivos são, na sua maioria, acessadas por viagens a pé, conclui-se que este, e não o automóvel, é o modo mais utilizado.

Em relação às viagens com bicicleta, a OD apresenta um número relativamente reduzido. Em 2007, foram 304 mil viagens diárias, cerca de 0,8% do total de viagens realizadas. No entanto, há um problema na apresentação dos dados, pois são considerados somente os “modos principais”. Isso quer dizer que qualquer viagem com bicicleta que acessa outro modal não é incluída nos dados da síntese ou nas tabelas disponibilizadas para consulta pública. Ou seja, todas as viagens com bicicleta para acessar o transporte coletivo, fato muito comum na periferia da cidade, não são informadas.

No entanto, a OD mostra algo interessante. Apesar da falta de infraestrutura, entre 1977 (primeiro ano que a OD incluiu pedestres e bicicleta) e 2007, o crescimento de viagens com bicicleta foi muito superior ao de outros modais. Nesse período de 30 anos, as viagens totais cresceram cerca de 80%. As viagens com motorizados individuais (carro e moto) cresceram 100%, com coletivo, 45%, a pé, 110%, e com bicicleta, incríveis 330%! Considerando somente o último decênio, de 1997 para 2007, o crescimento foi de cerca de 90%, enquanto as viagens com automóveis e motos cresceram menos do que 13%. Apesar dos problemas dessa pesquisa para avaliar os modos não motorizados, ela mostra que há uma grande demanda por infraestrutura para esse modal na Região Metropolitana de São Paulo.

Além disso, é importante frisar que essas porcentagens não se referem a pessoas, mas viagens. Tendo isso em vista, e considerando que as faixas de renda mais altas apresentam maior quantidade de viagens por automóvel e que as viagens diárias totais desse grupo também são mais numerosas, é dedutível que a porcentagem de pessoas que efetivamente usam o automóvel para seu deslocamento diário seja ainda menor. Apesar de a afirmação do MPE se referir ao município e a da OD à Região Metropolitana, é possível dizer que, de fato, a afirmação da ação está incorreta.

A ação peca também ao indicar que “o sistema cicloviário não deve alterar os padrões de tráfego de veículos motorizados na cidade”. É fato que o espaço é finito, por isso, não há como incluir um elemento novo, como, por exemplo, uma faixa exclusiva para bicicletas, sem tirar espaço de algum outro modal. É importante lembrar que a maior parte do espaço público ocupado pelo sistema viário na cidade de São Paulo é destinada para a circulação ou estacionamento de automóveis. Considerando as opções de modos (transporte público, automóveis ou pedestres), o espaço exagerado destinado aos automóveis e a priorização indicada pela legislação vigente para modos coletivos e não motorizados, a prefeitura seguiu o único caminho possível, qual seja, retirar espaço dos automóveis.

Outra tecla marcante da ação da promotoria refere-se à “eficiência” das ciclovias. Segundo o texto, a capacidade da bicicleta é “ínfima”. Se a definição de eficiência se relaciona à capacidade do modal, a afirmação é infundada. Segundo o Caderno de Referência do Programa Bicicleta Brasil, elaborado pelo Ministério das Cidades e pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade, a bicicleta tem capacidade de transporte de pessoas (por hora/sentido) 7 vezes maior do que o automóvel (14 mil bicicletas e 2 mil automóveis). Se, por outro lado, a afirmação é em relação ao tempo de deslocamento, segundo a Comissão Europeia, a bicicleta é mais eficiente que o carro para deslocamentos de até 5 km. Para distâncias menores, a bicicleta chega a ser mais rápida. Esse dado, no entanto, se refere a cidades com infraestrutura cicloviária. E somente a implantação das ciclovias pode tornar esse modal competitivo, melhorando a sua eficiência. Estamos no meio do processo dessa transformação em São Paulo, mas a ação do MPE foi na contramão disso tudo.

O texto questiona também o gasto de R\$ 15 milhões e a “remoção de tudo que já foi feito na Avenida Paulista”, dizendo que isso é uma afronta aos “princípios de economicidade e da eficiência”. Percebe-se falta de coerência nas ações do MPE quando não se vê tamanho empenho no questionamento a obras de alargamento de vias ou gastos com infraestrutura, cujo único objetivo é, supostamente, o de melhorar a circulação de automóveis. O valor dedicado para a obra da Paulista é bastante elevado, mas gastos com obras para modos motorizados são notavelmente maiores. Como exemplo, a Operação Urbana Consorciada Água Branca está prevendo gasto de R\$ 370 milhões para execução da Ponte Pirituba e do Corredor Noroeste de ônibus.

Além disso, apesar de considerar a capacidade da bicicleta “ínfima”, algo incorreto como já vimos, ainda afirma que a bicicleta funciona como competição ao transporte coletivo, pois o eixo Paulista/Domingos de Moraes/Jabaquara – onde estão sendo implementadas ciclovias – é excelente na oferta desse modo. No entanto, a bicicleta não tem a mesma função dos modos coletivos no sistema de mobilidade. Ela é um modal muito mais versátil e flexível do que o metrô, mas também possibilita percorrer distâncias muito superiores ao deslocamento a pé. Ela permite uma excelente microacessibilidade, podendo ser utilizada para acesso ao transporte de massa, mas é também eficiente como modal principal para distâncias de cerca de 5 km, como já foi apontado.

Outro ponto interessante da ação é sobre a implantação de uma ciclovia na Rua Caio Graco da Silva Prado, na Zona Sul de São Paulo, por não haver calçada em um dos bordos. É interessante apontar que não houve questionamento sobre a execução do asfalto para os automóveis, nessa mesma via, sem oferecer o espaço para o pedestre. É bastante fora do nosso paradigma pensar em ter calçada sem asfalto para carro, mas nossa vizinha, a Colômbia, tem exemplo disso. A Alameda El Porvenir, em Bogotá, tem excelentes passeios e ciclovias, mas os automóveis circulam em uma via de terra.

Ainda sobre a Paulista, o MPE questiona a participação da bicicleta nas viagens realizadas nessa avenida e a demanda por viagens com bicicleta nessa via. Em primeiro lugar, é notável que a própria falta de infraestrutura para bicicleta é, em si, um impedimento para uma participação alta desse modal. Além disso, os levantamentos de volume de tráfego realizados pela CET para medir o desempenho da capacidade viária ignoram bicicletas no rol de veículos. Ressalta-se que isso é algo urgente de ser alterado para que possamos começar a ter um banco de dados para embasar melhor esse tipo de debate. Já existem levantamentos realizados pela sociedade civil que mostram um uso bastante expressivo da via por bicicletas, apesar da falta de infraestrutura.[2] É importante lembrar que o fato de a Paulista ter sido palco de diversos conflitos entre automóveis e bicicletas, resultando em alguns casos em fatalidades, ilustra e justifica a importância da implantação de infraestrutura para bicicletas nessa via.

É importante ressaltar que é consenso, para qualquer modo, que a oferta de infraestrutura de mobilidade funciona como indutor. No caso da bicicleta, isso se coloca de maneira mais expressiva ao melhorar a segurança de um usuário muito vulnerável. Apesar de a quantidade de fatalidades com ciclistas ser muito inferior a de pedestres, a relação com a quantidade de viagens diárias (mortes por viagens diárias) coloca os

ciclistas como o segundo grupo mais vulnerável, atrás somente dos usuários de moto. Sobre a segurança, o texto do MPE indica que um dos “requisitos básicos” é que as cicloviás “evitem áreas com tráfego intenso de veículos”. Na realidade, a indicação é que o nível de proteção da ciclovia esteja de acordo com a velocidade e fluxo veicular da via, vide manuais internacionais – para citar um: [Collection of Cycle Concepts – Road Directorate, 2000](http://nacto.org/wp-content/uploads/2011/03/Road-Directorate-Collection-Cycle-Concepts-2000.pdf). (<http://nacto.org/wp-content/uploads/2011/03/Road-Directorate-Collection-Cycle-Concepts-2000.pdf>)

Ao olharmos para fora do Brasil, percebemos que não somos muito diferentes do restante da humanidade. A Europa, continente com diversas cidades que são usadas atualmente como referência para uma mobilidade sustentável, também passou por processos difíceis para a (re)inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade. No continente americano, vale citar Nova York, que passou recentemente por um processo de criação de uma rede cicloviária. Após a implantação, [estudos realizados pela cidade norte-americana](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf) (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>) mostraram que a criação de cicloviás aumentou em 177% o uso da bicicleta. Além disso, esses estudos mostraram um decréscimo de 47% na vacância dos espaços comerciais e um aumento de 49% das vendas nas vias com a infraestrutura, números muito superiores aos observados no restante da cidade (2% e 3%, respectivamente). Apesar da notável qualidade urbanística apresentada nas fotos, os novaiorquinos também encontram diversos problemas nas suas cicloviás, como pode ser visto [neste vídeo](https://www.youtube.com/watch?v=bzE-IMaegzQ) (<https://www.youtube.com/watch?v=bzE-IMaegzQ>). Não tão diferente daqui, há problemas como anteparos e defeitos na pavimentação ao longo das vias, além de uso inadequado do espaço como estacionamento.

Apesar das falhas, a ação do MPE aponta problemas muito relevantes de implantação do programa, especialmente para a garantia de acesso à cidade. Segundo o documento, há baixo investimento em bairros com maior produção de viagens com bicicleta. De fato, as zonas da porção sudoeste do centro expandido – incluindo os distritos de Pinheiros, Itaim Bibi, Jardim Paulista, Perdizes, Barra Funda, Alto de Pinheiros, Lapa, Vila Leopoldina e Butantã – que notavelmente receberam mais infraestrutura cicloviária, agora e historicamente, somam pouco mais do que 7 mil viagens diárias de bicicleta. Já as zonas do sul do município, por exemplo, somam aproximadamente 25 mil viagens, sendo que o distrito do Grajaú, sozinho, responde por quase 9,5 mil. Outros distritos periféricos apresentam também números de viagens muito expressivos, como a Vila Maria, com quase 9 mil, Jardim Helena, com pouco mais do que 8 mil, e o Jaçanã, com pouco mais de 7 mil, entre outros.

É notável que muitos trechos implementados em São Paulo apresentam problemas com diversos graus de seriedade e muito relevantes para a segurança e o conforto dos ciclistas, mas todas essas situações problemáticas são solucionáveis. Além disso, a exigência do MPE por transparência e participação é de total importância, bem como a questão apontada sobre a distribuição espacial da infraestrutura. No entanto, a solução não é parar! Parar esse processo é um passo atrás numa luta longa para construirmos uma cidade que oferece espaço para todos. O MPE deve agir não provocando uma paralisação, mas se utilizando de outros caminhos, como um Termo de Ajustamento de Conduta ou instrumento semelhante de acordo junto ao Judiciário, que garantam um posicionamento ativo da prefeitura, sem comprometer a população. É importante que ambos, a prefeitura e o MPE, pactuem com a sociedade no sentido de oferecer uma infraestrutura cicloviária digna e inclusiva, por meio de um processo transparente e participativo.

** Leticia é arquiteta e urbanista e mestranda na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Tem especialização em mobilidade não motorizada pela UNITAR.*

[1] Essa pesquisa é realizada desde 1967 pelo Metrô, e repetida a cada 10 anos, com o intuito de averiguar o padrão de mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo.

[2] Contagens de ciclistas realizadas pela Ciclocidade em diversos pontos da cidade

