

O SONHO, A REALIDADE, A ATITUDE.

Projetar o uso da bicicleta nas cidades é, na maioria das vezes, mais difícil que projetar uma grande obra viária, pois enxergar oportunidades de desenvolver facilidades para circulação de bicicletas, pela sua característica inovadora, solicita novas visões por parte dos urbanistas e planejadores de transportes, inerente à criatividade.

Quem mexe com sistema viário e sistemas de transporte sempre parte de uma equação covarde, que é a máxima demanda para a mínima oferta, dentro de um quadro de tão graves problemas a serem resolvidos cotidianamente, é difícil pedir novas visões para esses profissionais.

São tantos os problemas que, dentro de uma escala de prioridade, a criatividade e as inovações parecem incompatíveis com as carências a serem resolvidas na circulação diária, esse modelo de circulação vai reproduzindo uma cidade em que a qualidade de vida piora continuamente.

Quem tem a bicicleta como objeto de trabalho sabe que sua circulação tem que ser projetada tendo como objetivo, além do lazer, que é o que mais se faz, a definição do seu lugar no sistema viário e seu papel no sistema de transportes.

Assim define-se o sistema cicloviário para aquela região, ou seja, suas formas de circulação, de estacionamento e de sinalização. Mais se define a área de abrangência do equipamento na qual estabelece-se um programa de comunicação com todos os atores sociais envolvidos na situação. Parece que está tudo bem!

Para as prefeituras, a questão em função das enormes carências, é estabelecer a prioridade que um programa de incentivo para a circulação de bicicletas tem dentro desse quadro de escassez de recursos, correndo-se o risco de mais um programa cicloviário ficar no papel.

Fica claro que o caminho dessas implantações passa pelo desenho de novas formas de gestão.

O governo que se inicia, ao nível federal, definiu com muita clareza a sua política ambiental a partir de três eixos como colocou a Ministra Marina Silva, do Meio Ambiente, a transversalidade, o controle social e a sustentabilidade. Com suas devidas adaptações é esse também o caminho de novos modelos de gestão para a circulação de bicicletas nas áreas urbanas, senão vejamos:



- A transversalidade – a implantação de um sistema cicloviário numa cidade transcende, e muito, ao âmbito de sua Secretaria de Transportes e/ou Departamento de Trânsito, passa por uma Secretaria de Educação, no que diz respeito aos conceitos de pilotagem defensiva, pela Secretaria de Esportes, no que diz respeito ao condicionamento físico do ciclista e outras transversalidades que, nesse curto espaço de tempo, não vale a pena ficar citando.
- O controle social – é só a partir de parcerias com a sociedade civil, através de associações de ciclistas e ONG.s, assim como parcerias com a iniciativa privada através do conceito de Responsabilidade Social, uma prefeitura implanta um programa de incentivo a circulação de bicicletas da forma mais fácil, rápida, barata e eficiente.
- Sustentabilidade – a implantação de equipamentos urbanos de significativa abrangência possibilita novas paisagens e cenários de impacto visual, possibilitando a comercialização de parte desses espaços, bem como os de material de campanha publicitária, como também a possibilidade de implantação de unidades estratégicas de negócios para melhorar a qualidade do serviço a custo zero para o ciclista como estacionamentos em pólos geradores de trafego.

Portanto são inúmeras as possibilidades de modelos de gestão a serem desenvolvidos, o que resta a fazer é estabelecer uma política nacional de circulação cicloviária com objetivos, estratégias, equipe e infraestrutura.

O objetivo da ANTP com esse Seminário é tornar realidade, com a participação de todos, do GT de Bicicletas, da Comissão de Circulação Urbana, para apoiar políticas como as que estamos reivindicando a um bom tempo.

A hora é essa!

São Paulo, fevereiro 2003.

Arqt. Sergio Luiz Bianco
GT – Bicicletas
ANTP