

O uso da bicicleta, a ANTP e a mídia.

Existem pelo menos dois fatores que explicam o acentuado crescimento de viagens pendulares (casa - trabalho, casa - escola) nas áreas urbanas e, principalmente em São Paulo o primeiro é sem dúvida o custo da tarifa e o segundo, de razão cultural, é a rapidez com que ocorrem mudanças de comportamento principalmente entre as populações mais jovens, aliando esses fatores às carências dos sistemas de transportes públicos de São Paulo e ao desenvolvimento tecnológico do veículo bicicleta, estabelecem-se todas as condições para um incremento acelerado do uso da bicicleta na cidade, independente dos riscos inerentes a tal atitude.

Estudos realizados a partir da última Pesquisa OD apontavam em 2.000 para um número próximo de 270.000 ciclistas utilizando a bicicleta como meio de transporte regular na RMS, hoje com certeza esse número é bem maior.

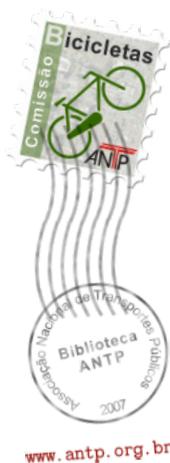
Nota-se que alguns esforços estão sendo realizados pela atual administração municipal em relação a proporcionar mais segurança e conforto para o ciclista usar sua bicicleta como a intenção da Secretaria Municipal do Meio Ambiente de criar ciclovias na zona leste como em reuniões da Subprefeitura da Vila Mariana em que são traçados caminhos alternativos para a circulação de bicicleta que ofereçam segurança e conforto aos seus usuários.

Mas esses esforços isolados correm o risco, por não se posicionarem estrategicamente, de dispersarem esforços que no fim levarão a resultados pífios como aquele trecho de ciclovia que tem no eixo da Avenida Faria Lima desde o Largo da Batata até a Avenida Pedrosa de Moraes.

Ao se colocar a ciclovia como única opção de garantir segurança ao ciclista peca-se conceitualmente ao ignorar que a ciclovia é apenas uma das formas de manifestação de concepção muito mais ampla que é um sistema cicloviário. Sistema esse que é um conjunto composto de formas de circulação, formas de estacionamento, formas de sinalização viária e de identificação e formas de comunicação social tanto para os usuários da bicicleta, principalmente no que diz respeito a capacitar o ciclista de conceitos de pilotagem defensiva como para os não usuários. Isso para não falarmos do conceito de área de abrangência. Fora dessa compreensão todas as iniciativas em relação a incrementar a circulação de bicicletas em áreas urbanas adquirem contornos temerários.

A ANTP Tem entre suas Comissões e Grupos de Trabalho o GT Bicicleta que tem como um dos objetivos desenvolver uma Política Nacional de Uso da Bicicleta em conjunto com o Ministério das Cidades e do Meio Ambiente que parte de três premissas.

- Qual o lugar da bicicleta no sistema viário
- Qual o papel da bicicleta nos sistemas de transportes
- Qual a imagem da bicicleta para melhorar a qualidade de vida.



Alem dessas premissas existe a seguinte abordagem metodológica com a qual o GT bicicleta trabalha.

A transversalidade: ou seja, a implantação de um sistema cicloviário para ser exitosa não é um trabalho isolado do setor de transportes mais envolve um conjunto de saberes que vão desde o viário até o condicionamento físico do ciclista.

A sustentabilidade: as possibilidades que um sistema cicloviário tem de através do desenvolvimento de unidades estratégicas de negócios como bicicletários, mídias impressas e exterior de ser sustentável economicamente falando, sem falar das possibilidades de parcerias sob a ótica da responsabilidade social.

O controle social: é a participação da população, os ciclistas e a sociedade em geral a partir da capacitação de agentes multiplicadores que garantem o êxito de um programa com um grau de inovação tão grande como esse.

A ANTP tem em seu GT Bicicleta mais uma das formas de garantir a acessibilidade à cidade através da mobilidade de seus habitantes dentro de uma filosofia expressa em:

Uma gestão de recursos que distribua o ônus da mobilidade e garanta a sustentabilidade dos seus agentes a um custo tolerável para os usuários.

A percepção de setores da sociedade que começam a clamar por uma nova cultura da mobilidade que priorize formas de circulação coletivas, a pé e de bicicletas integrando em rede os diversos modos de transportes e garantindo a acessibilidade segura e confortável a todos os pontos das cidades.

A cidade como ambiente de uso coletivo cujo acesso por meio de transporte deve ser dividido democraticamente entre os diversos meios priorizando no sistema viário respectivamente as pessoas com restrição a mobilidade, o pedestre, o ciclista, os meios de transportes coletivos e finalmente o transporte individual motorizado.

Dentro desse quadro que propomos a todos os meios de comunicação à realização de debates para encontrarmos caminhos para, da melhor forma possível, compatibilizar o uso da bicicleta com outros meios de transportes nas nossas ruas e avenidas.

Arquiteto Sérgio Luiz Bianco
Coordenador
GT Bicicleta ANTP

São Paulo, 27/06/2003