

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico – Turma 19
A Ciclovía como alternativa de mobilidade urbana

Ana Regina Hum Tchemra (*)

Seria a Ciclovía uma boa solução para o problema da mobilidade na cidade de São Paulo?

Em uma metrópole do tamanho da cidade de São Paulo os problemas enfrentados pela população com transporte exigem soluções urgentes e diversificadas. Sabemos que a população sofre com a escassez de transporte em larga escala, sofre com a falta de transporte coletivo de qualidade, com o trânsito das grandes vias quando usa o transporte individual e se submete a perigos nas ruas quando anda a pé e de bicicleta. O transporte coletivo traduz-se por metrô, ônibus, trem. O metrô é o modal que traz a melhor percepção de qualidade e rapidez, mas os seus 75 quilômetros de extensão implantados até agora estão longe da realidade do que a cidade necessita. Os ônibus alcançam longos trajetos e atendem populações de bairros distantes, mas a quantidade da frota que os atende não é suficiente. Os trens tem a limitação de espaço que uma grande metrópole não pode se dar ao luxo de “perder”.

A bicicleta tornou-se uma alternativa de transporte que, apesar de não alcançar grande parte da população, contribui com a redução de carros nas grandes vias. Bicycletas não são para todos, atinge uma minoria da população, não gera benefício em larga escala. Mas o governo municipal iniciou um plano de implantação gradual de ciclo faixas, ciclovias e ciclo rotas. Através desse plano os municípios já começam a tomar conhecimento de palavras como bicicletário, para ciclo, ciclo faixa e ciclovía, já fazendo parte do vocabulário cotidiano do paulistano, mesmo entre os não usuários de bicycletas. Apesar de não alcançar uma fatia grande da população, a bicycleta não discrimina classe, cor, idade. Pode ser usada por todos.

O uso desse vocabulário é um sinalizador para o início de uma mudança comportamental da sociedade. É o início do planejamento de uso das vias com foco na mobilidade individual diferente do carro, ou seja, o uso da ciclovía como alternativa de mobilidade.

São Paulo já conta com 100 quilômetros de ciclovias e a meta é de chegar a 400 quilômetros ao custo de R\$80 milhões até o final de 2015, de acordo com o Plano de Ciclovias da CET/SP.

Ainda conforme o Plano de Ciclovias da CET/SP, o objetivo é constituir tratamento prioritário para bicycletas em 400 quilômetros de vias municipais, buscando realizar as intervenções com um custo reduzido, visando a atingir a redução de acidentes em vias de circulação de bicycletas no município.

Diretrizes para definição da malha ciclovária:

- Ligações perimetrais e radiais: constituição de rede estrutural ciclovária;



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

- Conectividade dos trajetos;
- Linearidade: Menor distância possível na viagem;
- Funcionalidade: importância das ligações que proporciona (escolas, praças, etc);
- Integração modal com transporte de média e alta capacidade;
- Uso da estrutura como meio de transporte;
- Preferências nas ruas secundárias;
- Não eliminar a faixa de rolamento;
- Preferencialmente no lado esquerdo;
- Preferencialmente bidirecional.

Vantagens

- O investimento na construção de ciclovias pode resultar na redução de gastos com saúde pública;
- Benefício para o meio ambiente com a redução da poluição;
- Redução de congestionamentos que geram perdas econômicas gigantescas.

Desvantagens

- A vulnerabilidade desse meio de transporte põe em risco seus usuários;
- A falta de segurança compõe um dos itens que impedem a proliferação do uso das ciclovias como alternativa de mobilidade;
- A cidade não é plana, constituindo fator que dificulta o uso da bicicleta por determinada faixa da população.

Entre outras vantagens e desvantagens, as citadas acima constituem itens motivadores e desmotivadores para o uso da ciclovia pela população. Apesar de relatos a favor e contra, o uso de bicicletas vem aumentando e o prefeito espera reverter as críticas ao seu projeto com a redução da resistência inicial.

Para que a ciclovia seja um sucesso é essencial que a população tenha acesso à informação. A falta de aviso sobre a implantação nos bairros e consulta aos moradores constituem mais um bloqueio de aceitação da população sobre esse modal.

Conclusão

De acordo com o diretor técnico do Detran, Horácio Mello, é preciso romper o modelo viário vigente que elegeu o carro como meio de transporte predominante e símbolo de poder e status social.

É necessário planejamento na implantação das ciclovias, fornecimento de vias com sinalização e asfalto de qualidade. O planejamento deve ainda contemplar um projeto de educação para o uso das ciclovias, objetivando disseminar respeito a quem optar por esse modal, por parte de quem o usa e por parte da população em geral.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Deve atender à Lei 12.587/12 de Mobilidade Urbana que considera o transporte não motorizado como prioridade em relação ao motorizado e o pedestre sempre como prioridade em relação a todos os outros.

Respondendo à pergunta inicial, apesar das críticas, o uso de bicicletas vem crescendo demonstrando que é possível a utilização efetiva e sustentada dessa alternativa de mobilidade combinada a todos os benefícios e mudanças de comportamento que ela pode trazer.

() Ana Regina Hum Tchemra trabalha no Metrô*