

Cidades

Conheça cinco cidades que apostam em bicicletas e inspiram São Paulo

Patrícia Dichtchekian - Opera Mundi



postado em: 10/01/2015

A ocupação dos espaços públicos nas metrópoles é um dos principais desafios do século 21 e a expansão das ciclovias é uma das maneiras mais benéficas de revolucionar a relação entre os cidadãos e os ambientes de uso comum e de atividades coletivas. "Todo mundo está tentando se reinventar para transformar a cidade fechada de grades e muros em uma aberta em que as pessoas usufruem os espaços. São Paulo entrou atrasada nisso", comenta a *Opera Mundi* Leonardo Barchini, secretário de Relações Internacionais e Federativas da Prefeitura de SP.

Flickr/Marta Jimenez



Temos que nos inspirar não só em cidades em que a realidade é semelhante à nossa", diz

secretário de RI da Prefeitura de SP

Nos últimos meses, a expansão das ciclovias ao redor de São Paulo gerou uma mudança comportamental da população e uma divergência de postura entre os paulistanos. "Há resistência em todos os lugares. Em todas as cidades pesquisadas, as reações foram semelhantes, porque os automóveis são mesmo mais confortáveis. Não é um processo da noite pro dia, mas é vitorioso, pois as pessoas começam a perceber que as bicicletas também são benéficas", diz o secretário.

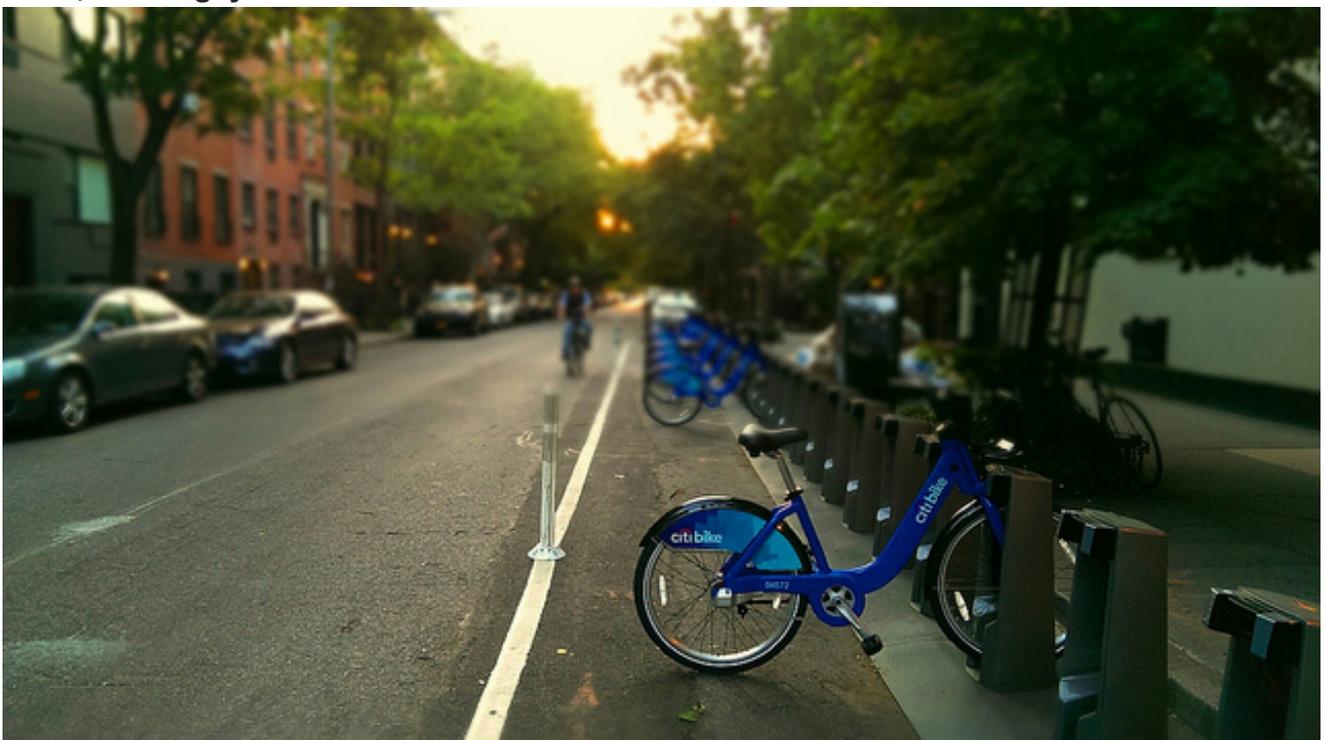
Embora não seja um transporte coletivo, a bicicleta também ameniza dois grandes problemas urbanos: o trânsito e a poluição (tanto atmosférica, quanto sonora). "Nem todo mundo pode andar de bicicleta, por questão de saúde, idade e condição geográfica. Trata-se de uma alternativa a mais. Não é a única, nem pode ser, mas ela precisa existir", acrescenta.

Leia também: Para cada dólar gasto com ciclovias, cidades economizam até US\$ 24

Segundo Barchini, a função da pasta que comanda é a de procurar boas práticas de políticas públicas em vários países por determinação do prefeito Fernando Haddad. "Temos que nos inspirar não só em cidades em que a realidade é semelhante à nossa, mas também nas que podem não ser parecidas hoje, mas que já foram 40 anos atrás", explica. No continente, cidades como Nova York, Bogotá, Buenos Aires, Portland e Cidade do México foram alguns exemplos que inspiraram São Paulo na consolidação das ciclovias. Conheça melhor o modelo de cada uma:

1) **NOVA YORK:** Por dia, mais de 200 mil pessoas atravessam a "Big Apple", o que representa quase 2,5 % da população. De acordo com o Departamento de Transportes nova-iorquino, 10% das viagens feitas na cidade são de menos de 800 metros; 22% de menos de 1,6km e 56% de menos de 3,2 km. Isto é, mais da metade dos deslocamentos diários correspondem a distâncias possíveis de serem realizadas via bicicleta.

Flickr/ **Linh Nguyen**



Cibike em NY: aluguéis variam de US\$ 9,95 (diário) , US\$ 25 (semanal) ou US\$ 95 (anual) No início de 2013, uma parceria público privada com apoio de Citibank e Goldman Sachs deu origem à companhia de aluguel de bicicletas chamada Citibike — um fenômeno semelhante ao modelo implantando em São Paulo. Em dez meses, mais de 100 mil usuários aderiram ao plano anual, cujo valor é de US\$ 95 (quase R\$ 250).

“NY é um caso muito pesquisado, já que nos últimos anos tem partido de uma estratégia de privilegiar a ocupação de espaços públicos que nos inspiraram, como os ‘parklets’, ‘foodtrucks’ e o próprio Citibike”, comenta Barchini. “A política de investimentos é muito centrada em Manhattan, por ser mais nobre e por concentrar empregos. Mas vale lembrar que lá demorou cinco anos para as pessoas assimilarem que essas medidas eram benéficas”, completa.

2) **BOGOTÁ:** Com 376 quilômetros, a ciclovia de Bogotá é a maior da América Latina e comporta o uso de até 1 milhão de usuários de uma vez. Na capital, 14% dos residentes deslocam-se diariamente de bicicleta ou a pé, embora o município tenha uma área marcada por aclives e declives. Por conta disso, a Secretaria de Educação de Bogotá encomendou neste ano pelo menos 4.300 bicicletas com design adaptado à ergonomia de crianças e às condições topográficas da cidade.

As construções das 'ciclorutas' — termo que designa espaços isolados destinados às bikes — começaram em 1998, na gestão do então prefeito Enrique Peñalosa. Segundo a Prefeitura de SP, uma das principais experiências de Bogotá, vista com bons olhos pelos gestores paulistas, foi seu sistema de treinamento de guardas civis metropolitanos para segurança dos ciclistas, chamados de “anjos” pelos bogotanos.

3) **BUENOS AIRES:** No caso de Buenos Aires, um dos principais exemplos adotados por São Paulo foram as ciclovias segregadas, isto é, que ocupam espaço protegido das faixas destinadas aos veículos motorizados. O sistema começou a ser construído em 2009 e já tem 130 quilômetros de extensão na capital argentina. Além disso, essas ciclovias foram construídas em ruas secundárias, evitando que ciclistas se exponham às altas velocidades dos carros, ônibus ou caminhões.

Flickr/ **Juan Erasmo Gómez**



Bicicletas em Caminito, no bairro La Boca, em Buenos Aires: governo argentino tomou série de medidas para estimular uso

Nos últimos anos, Buenos Aires tem adotado uma série de estímulos ao uso das duas rodas: além do governo implantar um sistema de aluguel gratuito, ele também firmou convênio com 119 empresas, 28 ONGs e 8 universidades para que se estimulasse o uso de bikes entre empregados, colaboradores e alunos.

4) **PORTLAND:** A cidade foi nomeada por diversas publicações norte-americanas como a cidade mais amigável para bicicletas. Na capital do estado de Oregon, 6% da população usa bikes diariamente. Essa é a maior porcentagem na América. Foi estimado em US\$ 60 milhões o custo para implementar toda a infraestrutura para bicicletas na cidade — que conta com 510 km de ciclovias. Esse gasto equivale ao custo de construção de 1,6 km de via para carros.

Reprodução/ **WomenonWheels**



Grupos feministas e organizações voltadas para público feminino aumentam cada vez mais em Portland

Políticas governamentais que orientaram crescimento do ciclismo em Portland começaram em 1973. Além disso, há vários programas governamentais para mulheres ciclistas, com workshops e encontros, como **Women on Wheels**, **Sorella Forte** e **Let's Race Bikes**.

5) **CIDADE DO MÉXICO**: Uma das cidades que mais se assemelham à São Paulo em nível de industrialização e densidade demográfica tem apenas 57 quilômetros de ciclovias, mas a cidade pretende ampliar rede para 250 km até 2018. No entanto, a capital mexicana tem um trunfo na manga: o ECOBICI. Trata-se de sistema de bicicletas públicas compartilhadas, implantado em 2010. Desde então, a modalidade cresceu 200% e conta com mais de 3.600 bikes e 275 estações.

Uma das principais inovações do ECOBICI é que existe um seguro de acidentes pessoais para os usuários do sistema, que cobre gastos médicos e prevê indenizações em caso de acidentes. Todos os cadastrados são automaticamente portadores do seguro, que podem influenciar políticas públicas de segurança para cidades ao redor do mundo.

Flickr/ **Carlos Alejandro Figueroa**

