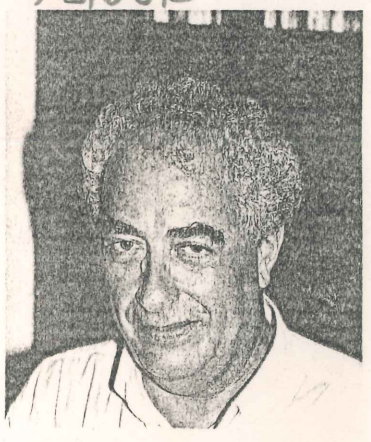


de
ciclovia

A16842

CICLOVIA DO IMAGINÁRIO AO REAL

SERGIO LUIZ BIANCO



A partir da década de 70 surgiram as primeiras iniciativas governamentais para inserir a bicicleta no sistema viário das cidades brasileiras de forma segura e eficaz. Se em algumas cidades essas iniciativas deram certo, na maioria esses planos não saíram do papel, e se saíram não vingaram. Mas quais foram os motivos que levaram a esse quadro? Fundamentalmente duas razões: a primeira metodológica e a segunda - a mais importante - política.

Metodologicamente, a bicicleta nunca foi considerada como um meio de transporte e nem analisada na dimensão desse conceito, considerando as possibilidades do sistema viário absorver com segurança essa demanda, potencializando a capacidade desses veículos em função da evolução tecnológica e por fim estabelecendo as regras de operação que permitam a integração dos sistemas cicloviários ao sistema de transportes urbanos através de bicicletários, e outras medidas, como noções de pilotagem defensiva, manutenção do veículo e até como viabilizar o acesso ao veículo, por parte da classe trabalhadora, como o IPPU está fazendo em Curitiba através do Projeto Dá Pedal.

Politicamente o mercado mudou muito nesses últimos quatro anos, quer pelo avanço tecnológico, quer pela facilidade de importação fazendo com que o setor desse um salto qualitativo e levando ao crescimento da indústria de componentes e montadores, desenhando um novo perfil do setor, testemunhado pelo crescimento do 2º Salão de Motos, Ciclomotores e Bicicletas realizado em novembro.

Não é a toa que a Caloi investe US\$ 600 mil em pesquisas e desenvolvimento junto a parceiros de tecnologia de ponta num projeto revolucionário a nível mundial. O

que reafirma a existência de um setor vibrante que se prepara estrategicamente para a competitividade... ideal para o consumidor.

Quando o consumidor vira cidadão fica claro que a postura dos governos não acompanha essa pujança, em função de outras prioridades, ignorando a bicicleta na maioria das vezes e quando a consideram em seus estudos elaboram propostas e assumem posturas modestas e conservadoras.

Como reverter esse quadro? Principalmente através da mudança filosófica que faça sentar em uma mesma mesa, governo, iniciativa privada, grupos sociais e imprensa para escorar e viabilizar politicamente as decisões do governo dentro de três pontos básicos:

- Tratar o problema como produto dentro da ótica do marketing com parceiros da iniciativa privada.
- Conceber uma política global para o sistema viário receber a bicicleta. E isso vai muito além da ciclovia.
- Tratar da bicicleta através de programas: de viabilidade de sua aquisição por parte do trabalhador, de pilotagem defensiva e outras atividades que dessem ao usuário a noção de seus direitos, deveres, e principalmente a força ideológica para lutar por seus direitos.

Senão ficaremos restritos a seminários parciais, com públicos parciais, painéis parciais chegando a conclusões parciais e conceitos confusos.

Sergio Luiz Bianco, 46, arquiteto, consultor na área de projetos cicloviários e ex-coordenador do projeto cicloviário da cidade de São Paulo.