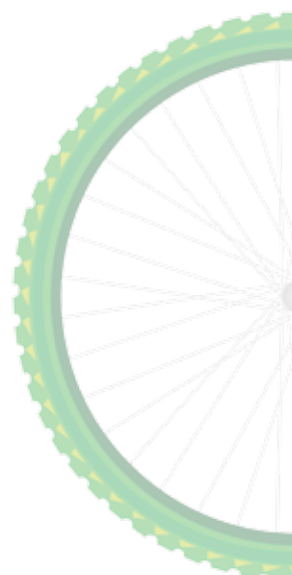


ENCONTROS DEMOCRÁTICOS

C I C L O D E D E B A T E S

BICICLETAS no sistema viário



**espaço
democrático**

Fundação para Estudos e Formação Política do PSD



Encontros Democráticos são publicações do Espaço Democrático, a fundação para estudos e formação política do PSD

As bicicletas no sistema viário das grandes cidades: solução ou problema?

Vem crescendo, nos últimos anos, a presença de bicicletas na paisagem urbana das grandes cidades brasileiras. Primeiro, aos domingos e feriados, com a criação das ciclofaixas de lazer, ideia lançada na gestão do prefeito Gilberto Kassab em São Paulo e adotada em vários cantos do País; depois, por meio das ciclovias, faixas exclusivas para uso de bikes que em algumas metrópoles se expandiram com espantosa velocidade. Mas uma polêmica cresce com a presença das bicicletas: como elas podem se tornar uma alternativa de transporte sem gerar mais problemas para o tráfego já congestionado de automóveis, e sem aumentar o risco de tragédias com os ciclistas?

Esta discussão foi trazida para o Espaço Democrático, a fundação para estudos e formação política do PSD, que reuniu dois grandes especialistas no assunto em mais uma edição dos seus "Encontros Democráticos", que debatem os grandes temas de interesse da sociedade moderna: o vereador (e cicloativista) José Police Neto, e Marcelo Branco, ex-secretário municipal de Transportes e Infraestrutura Urbana de São Paulo.

Esta publicação traz a íntegra do debate, que teve ainda a participação do cientista político Rubens Figueiredo e do jornalista Sérgio Rondino.

Boa leitura!



Participantes

- **SÉRGIO RONDINO**, jornalista
- **RUBENS FIGUEIREDO**, cientista político, colaborador do Espaço Democrático
- **JOSÉ POLICE NETO**, vereador e ex-presidente da Câmara Municipal de São Paulo
- **MARCELO BRANCO**, ex-secretário municipal de Transportes e Infraestrutura Urbana de São Paulo



SÉRGIO RONDINO: Este é o segundo encontro de uma série que estamos retomando, dentro da tradição da Fundação Espaço Democrático, de promover uma permanente troca de ideias sobre problemas nacionais e temas da atualidade, reunindo conteúdo para colaborar com o partido e a sociedade brasileira. Os convidados não são necessariamente ligados ao partido. São pessoas de várias tendências, pois este é um espaço democrático. O nosso tema hoje é a utilização de bicicletas no sistema viário.

Temos a participação do ex-secretário municipal de Transportes e Infraestrutura Urbana de São Paulo, Marcelo Branco, do vereador José Police Neto, ex-presidente da Câmara Municipal de São Paulo, que é um cicloativista assumido, e do cientista político Rubens Figueiredo, colaborador do Espaço Democrático. A primeira questão que eu coloco à mesa é a seguinte: é realmente viável integrar a bicicleta ao sistema de transportes em cidades grandes como é o caso de São Paulo?

“ é realmente viável integrar a bicicleta ao sistema de transportes em cidades grandes como é o caso de São Paulo? ”

“

É simplesmente indicar, dentro dos bairros, as ruas menos movimentadas e mais seguras para o ciclista, mostrando a ele por onde passar, induzir o movimento de bicicleta naquela região.

”

MARCELO BRANCO: Eu digo que sim, é possível, mas acho que há um caminho muito longo para trilhar e é necessário ter regras. Começando por cidades menores. Vamos pegar uma cidade plana, como são as do litoral paulista, São Vicente ou Santos. Elas oferecem viabilidade para a bicicleta. Até no Rio de Janeiro há possibilidade muito superior de utilização da bicicleta, na minha avaliação, do que em São Paulo, por exemplo. Pela própria geografia da cidade - e não por ser plana. Circulando com bicicleta pela orla, não há cruzamentos. É uma cidade bastante favorável à bicicleta. Em cidades menores, mesmo as de geografia um pouco mais acidentada, também acho que há grande viabilidade porque as origens e destinos são bastante próximos. Há menos volume de trânsito, velocidades menores, não há avenidas de velocidade maior como em São Paulo, na Marginal Pinheiros, Marginal do Tietê, 23 de Maio. Há menos viadutos, que normalmente são locais com mais restrições à segurança da bicicleta. Estou falando isso do ponto de vista de segurança e utilização no cenário das cidades brasileiras.

Eu conheci alguns projetos, como o de Stuttgart, na

Alemanha, que foi completamente destruída na época da guerra e foi reconstruída com um pensamento de muita utilização do espaço público pelas pessoas. Há grandes praças, calçadões longos integrados com parques, com a sede administrativa do município. Se você for caminhando pelo calçadão, vai sair em um parque, depois em outro calçadão, outro parque... E isso tem 10, 12 ou 15 quilômetros... Toda essa espinha dorsal da cidade permite que as pessoas andem a pé e de bicicleta. Não há circulação de carro nesse calçadão. Também é uma cidade bastante plana, pelo menos nessa espinha dorsal. Foi uma cidade pensada para isso, para essa forma de utilização.

Quando eu estive lá, circulei com o prefeito e ele disse que um dos problemas que Stuttgart estava enfrentando era exatamente o do conflito entre o pedestre e a bicicleta. Porque o número de bicicletas havia crescido muito, os jovens queriam andar mais rápido e a circulação não era segregada: bicicletas e pedestres usavam a mesma via. O conflito começava a existir, com acidentes, atropelamentos, e já estavam começando a colocar algumas regras, restrições. A



própria polícia, a guarda deles que cuida de trânsito, estava apreendendo bicicletas. Qual é a origem disso? É não ter um modal de transporte. As pessoas muitas vezes acham que não tem que seguir as regras de trânsito. Esse eu acho que é o grande causador dos conflitos com a bicicleta.

Voltando ao Brasil, acho que é possível ter projetos que incluam a bicicleta como modo de transporte. Vamos dar o exemplo do bike sharing em São Paulo, essas bicicletas de aluguel ou empréstimo. A ideia inicial desse sistema era de que as estações de empréstimo ficassem entre três e 3,5 quilômetros de alguma estação de metrô ou terminal de ônibus. Que o cidadão pegasse a bicicleta, percorresse aqueles três quilômetros e meio com ela, dentro do período de gratuidade, e se servisse da malha metroviária ou de ônibus. E na volta descesse em determinada estação, pegasse a sua bicicleta de novo e fizesse o mesmo trecho de volta. Ou seja, ele complementaria um trajeto de transporte público com um trecho pequeno de bicicleta.

Em determinados bairros, em locais mais protegidos, nós tínhamos o que chamávamos de ciclorrota, que eu acho um excelente projeto não só para São Paulo, mas para todas as cidades. É simplesmente

indicar, dentro dos bairros, as ruas menos movimentadas e mais seguras para o ciclista, mostrando a ele por onde passar, induzir o movimento de bicicleta naquela região. O que não pode é sair pintando faixa em avenida sem dar a devida atenção a um sistema integrado de transportes. Quando simplesmente se pinta em uma avenida, se tira uma área de estacionamento que eventualmente é necessária, se diminui o comércio...

Enfim, há uma série de agressões que se faz na cidade muitas vezes por um projeto que não vai trazer mobilidade. Porque ali, naquela região onde foi implantada aquela faixa, eventualmente não tem demanda para transporte de bicicleta, não tem origem e destino definido, não foi feito estudo adequado. Eu acho que todos os serviços públicos devem passar por planejamento, por um estudo adequado para que se possa saber exatamente onde se quer chegar, qual o objetivo daquele projeto. Não pode ser feito de uma forma indiscriminada e nem pode ser considerada a mesma solução para todas as regiões da cidade. Isso não está correto. Mas acho que é possível ter bons projetos, que incluam a modalidade da bicicleta no transporte integrado.



POLICE NETO: Eu vejo a necessidade de reconhecer a bicicleta como uma modalidade de transporte na cidade, por causa do esgotamento do modelo que temos hoje. Não se trata de possibilidade, se trata de necessidade. Como você torna viável aquilo que é necessário e inteligente? Quando você vê que o metrô não conseguiu se expandir na medida que a gente queria porque o país não tinha recursos para uma expansão que nos desse uma malha metroviária decente na cidade. A transformação do sistema ferroviário em um sistema de qualidade de circulação no subúrbio ou entre municípios também não alcançou essa condição. O nosso sistema de circulação de ônibus está absolutamente esgotado pela concorrência que tem do transporte individual. Então, chegamos a um ambiente em que trazer uma nova modalidade pode solucionar um problema da saturação dos outros. O que não pode é jogar fora essa possibilidade, que na minha opinião é uma necessidade. E como se joga fora isso? Quando se implementa essa modalidade sem planejamento, joga-se fora aquilo que é uma solução.

Por que eu falo isso? Eu, há mais de cinco anos, quase não uso carro no meu deslocamento de casa para o trabalho. Eu saio da região Sul, em Moema, e venho até o Centro. Dependendo do trajeto, são oito, nove, dez quilômetros. Não levo mais de meia-hora. Portanto, é um carro a menos que está circulando. Quantos são os carros que saem da região Sul e que podem ter o mesmo destino que o meu? A gente tem trabalhadores na região central que moram a sete, oito, 12, 15 quilômetros do centro. Na realidade, temos que reconhecer São Paulo como 96 cidades, que são os nossos 96 distritos, com as suas dinâmicas e distâncias, capazes de ter a bicicleta como integradora de modais. E aí a atuação do ex-prefeito Gilberto Kassab e do Marcelo Branco foi absolutamente importante. Porque reconheceram a possibilidade do uso da bicicleta em trechos que possam ser percorridos em no máximo 30 minutos.

A minha leitura do sistema cicloviário da cidade, também buscando experiências nacionais e internacionais, é que em cada um dos 96 distritos da cidade podemos ter deslocamentos nunca superiores a 10,



Vamos lembrar que o ex-prefeito Kassab fez, ainda na sua primeira gestão, as ciclofaixas de lazer nas manhãs de domingo, algo muito importante para dar visibilidade à bicicletaHistoricamente, a bicicleta tinha que estar dentro dos parques ou de outro lugar protegido. Ninguém pedalava na rua.



12 quilômetros. Não adianta forçar a pessoa a fazer mais do que isso. Alguns podem fazer, mas na verdade, se você quer universalizar e permitir o acesso a todos, dez, 12, 15 quilômetros é um teto.

Temos que compreender que a bicicleta não deve rodar em nenhuma via em que a velocidade média do carro é três vezes maior que a velocidade média dela. Não há sentido nenhum em expor o ciclista, mesmo com segregação, porque aí tem que empreender um volume de recursos que joga na contramão do que é o sistema cicloviário, que deve ser um sistema barato. Porque se é para fazer ciclovia com custo de rodovia, perde o sentido de ter o modal, que deve ser simples, leve e barato. Para entender um pouco dessa lógica, que parece óbvia para mim: se nos nossos 96 distritos, que compõem 1.500 quilômetros quadrados que a cidade tem, não há distâncias superiores a esses 15, 20 km dentro deles, é lógico que a gente podia oferecer à cidade um sistema, a começar pelas ciclorrotas. Porque ela é o mecanismo mais inteligente de compartilhamento de via sem custo algum. Então, você diz ao motorista que naquela via há um tráfego

compartilhado entre bicicletas e carros e, portanto, você está estimulando as pessoas a utilizarem aquela rua ou aquela avenida secundária. Limita a velocidade do carro e vai protegendo o ciclista numa relação não de oposição da bicicleta com o carro, e sim de parceria.

Vamos lembrar que o ex-prefeito Kassab fez, ainda na sua primeira gestão, as ciclofaixas de lazer nas manhãs de domingo, algo muito importante para dar visibilidade à bicicleta. E aí foi muito apoiado pelo então secretário de Esportes, Walter Feldman. Historicamente, a bicicleta tinha que estar dentro dos parques ou de outro lugar protegido. Ninguém pedalava na rua. Eu lembro que lá nos anos 1980 a gente levava para a rua, na abertura da Primavera, milhares de bicicletas. Lembro da 23 de Maio cheia, mas isso acabou. A bicicleta não era mais desejada na rua.

Naquele momento, quando foram criadas as ciclofaixas de lazer, 150 mil bicicletas que estavam escondidas, 150 mil pessoas que não faziam nada nas manhãs de domingo, foram para a rua. Duas perguntas: onde estavam essas pessoas? O que elas faziam?

Portanto, a bicicleta passou a ser visível na rua. Como morador de Moema, posso falar: o bairro é mais educado nas segundas e terças-feiras porque tem a bicicleta no domingo. Porque a bicicleta é pacificadora na rua. Todo mundo anda mais devagar quando vê uma bicicleta na rua. Agora, reproduz isso para os 96 distritos e nos seus bairros.

Lógico que o primeiro processo tem que ser esse, pedagógico. As pessoas têm que querer a bicicleta. A ciclofaixa de lazer propunha-se a isso. As ciclorrotas propunham-se a isso. Era preciso avançar, e avançamos. Foi feito lá em Moema - porque é um bairro que tem características convidativas à bicicleta - a primeira ciclofaixa permanente. Temos que separar o que é ciclovia, aquela estruturada, da ciclofaixa permanente, que é só uma pintura de faixa, às vezes com uma leve segregação, às vezes sem nenhuma segregação. Digo isso porque no momento em que o prefeito (Fernando) Haddad optou pelo caminho de pintar as ciclofaixas permanentes, deveria ter havido um processo anterior, que integrasse definitivamente estes novos traçados ao sistema de circulação público-coletivo.

Não há sentido em não criar rotas em que as pessoas sejam convidadas a elas porque têm um destino programado. Só produzir as faixas, sem um destino programado, não traz a bicicleta. E aí, o que a gente tem hoje? Ciclofaixas permanentes sem ciclistas, que não enxergam o destino final delas. O esforço que o prefeito faz nesse momento não deve ser descartado, mas ele erra ao utilizar um instrumento poderoso de pacificação da cidade na geração de um novo conflito. Eu ando menos de bicicleta hoje do que andava quando do lançamento do ousado programa de 400 quilômetros de ciclofaixas permanentes. Porque hoje há na sociedade paulistana, infelizmente, ódio à bicicleta.

SÉRGIO RONDINO: Suponho que, para criar uma rota de transporte, seja ela qual for, é preciso fazer uma pesquisa de origem e destino dos potenciais usuários. Isso foi feito com essas faixas de bicicletas?

POLICE NETO: Não. Havia algumas informações muito mais empíricas que científicas, na minha opinião. Houve o grande esforço para fazer, em paralelo à Marginal, no eixo que sai lá da zona Oeste, próximo da Ceagesp, até a transposição da Marginal do Pinheiros, na ponte João Dias, uma grande ciclovia que ligasse parte da zona Sul à zona Oeste. Algo importante, este sim planejado, em forma de ciclovia, estruturada. A pintura das faixas, não. Ela não teve esse estudo e por isso ainda carece da população aderir.

RUBENS FIGUEIREDO: Nas pequenas e médias cidades, nas cidades do litoral, é mais ou menos lógico que se implemente ciclofaixa, que se estimule o uso da bicicleta pela topografia, pela própria inexistência de grandes cruzamentos. Mas eu vou na contramão e cito uma pesquisa do Datafolha realizada em fevereiro deste ano. Então, quando se pergunta para o morador de São Paulo qual é o principal problema da cidade, vem saúde em primeiro lugar, com 15 pontos; transporte coletivo com 14; e se você juntar com trânsito, que são mais 6%, tem transporte e trânsito como o principal problema da metrópole. Aí se pergunta para o entrevistado: qual é o meio de transporte que você utiliza com mais frequência? Aparece o ônibus, com 72%; metrô, 31%; carro, 26%; trem, 13%; a pé, 13%; lotação, 12%; moto, 2%; bicicleta, 1%; e táxi, 1%. E não me parece muito produtivo, do jeito que está sendo feito, isolar parte de uma rua ou avenida onde passam ônibus e carros, lotações e motos que correspondem a quase 99% do meio de transporte da população, para criar uma faixa exclusiva para bicicletas que transportam muito menos gente.



Nós tivemos um *boom* recente de venda de automóveis e de motos e não tem rua para comportar essa quantidade de veículos. Quando o Marcelo falou que em Stuttgart ocorreu o conflito entre pedestre e ciclista, numa cidade como São Paulo, um grande centro, quando se joga o ciclista na rua vamos ver o conflito do ônibus com o ciclista, do pedestre com o ciclista, do motorista de carro com o ciclista, do motoboy com o ciclista.

E eu queria comentar uma observação do Police Neto, de que "criou-se a cultura do ódio à bicicleta". O que está sendo feito aqui em São Paulo é uma coisa que gera uma profunda antipatia não só do não usuário, mas das pessoas que percebem a falta de planejamento e de inteligência de tirar uma faixa de uma avenida como a Paulista e ficar lá no congestionamento de trânsito vendo que na ciclovia passa muito pouca bicicleta. Tanto é verdade o que o Police Neto falou que, em setembro de 2014, 80% eram a favor das ciclovias e isso caiu para 66% em fevereiro. Então, a gente pode matar uma ideia que parece interessante: transporte limpo, saudável, que poderia

“...a gente pode matar uma ideia que parece interessante: transporte limpo, saudável ...”

ser feito por meio das ciclorrotas, que é uma coisa possível de explicar para a população porque é interessante, tem lógica. Pode-se matar essa ideia pelo açodamento de mostrar essas faixas pintadas ou essas ciclovias que acabam gerando um desconforto na população e uma cruzada contra a bicicleta.

SÉRGIO RONDINO: A bicicleta tem glamour e charme porque não é poluente, é saudável. É uma coisa até bastante curiosa: andando pelas ruas de São Paulo, é possível ver cartazes estimulando o uso da bicicleta. E você está ali no carro, dentro de uma selva perigosíssima, porque o risco de acidente com carro, moto, é enorme. Eu queria colocar uma questão que considero fundamental, que é a do risco, da mortalidade em acidentes com bicicletas. Eu me lembro que quando era menino, meu pai nunca me deu bicicleta. Eu estava na escola e dizia: "Pai, eu quero uma bicicleta". Ele dizia: "Não, é muito perigoso, não vou dar. Quando vocês crescerem, comprem, eu não corro esse risco". Eu achava aquilo um absurdo, até que um colega de escola meu, mais riquinho, ganhou uma bicicleta do

pai, contra a vontade da mãe. Resultado: caiu embaixo de um caminhão e morreu. Fomos no enterro dele e eu nunca me esqueci disso. Caramba, o meu pai tinha razão. Tem um risco. Aí eu vejo os casos com motocicleta, por exemplo, entre familiares, amigos. São vários casos de acidentes, alguns mortais. Pergunta: o incentivo à bicicleta numa cidade como São Paulo, dentro das condições que estão sendo colocadas, não é um convite ao suicídio?

MARCELO BRANCO: Acho que a estatística é fundamental para desenhar as políticas públicas. Mas o futuro não é uma repetição do passado. Essa é uma das coisas que o administrador público tem que ter na cabeça. Quando você faz uma pesquisa, ela mostra como é, mas isso, necessariamente, não é o futuro. Senão você não precisaria de bons administradores, de boas ideias e de modificações. Então, se você identifica que um modal de transporte, como a bicicleta, é mais saudável por algum motivo, ele deve ser incentivado mesmo que em determinado momento ele não atenda a uma parcela grande da população. E precisa ser muito bem delineado o que é esse benefício.

Então, quando se faz um projeto de interligação de modais públicos com pequenos trechos para bicicletas, há uma origem definida e um destino definido - como uma estação de metrô, por exemplo. Colocamos a bicicleta lá e indicamos a ciclorrota, onde se pode passar com segurança. Essa via é secundária, normalmente por dentro de bairros, e a velocidade é controlada em 30 ou 35 quilômetros por hora - por ser uma via secundária, os carros não precisam andar mais rápido que isso. E em todo o trajeto deve ser indicado onde o ciclista deve andar. Assim é criada uma lógica de transporte efetivamente útil para a população, com as restrições necessárias para que haja segurança. Você começa a atender uma demanda que está incentivando. E as pessoas que andam de carro falam: "Poxa, eu

não iria a pé até o ônibus, mas de bicicleta eu acho que eu vou. Se eu pegar a bicicleta aqui, é gratuito, eu vou até ali, desço lá e o metrô me deixa na porta do trabalho". Se você planejar as coisas e tiver definido o que quer, me parece que o projeto cicloviário não deve ser abandonado nas grandes cidades.

É importante dizer que um terço dos deslocamentos em São Paulo são feitos a pé. E São Paulo não oferece nenhuma condição de circulação a pé. Do ponto de vista de transporte, é muito mais importante um programa de circulação a pé que um projeto de bicicleta. Também acho que na administração pública você não pode pensar assim: "Esse é mais importante, então vamos largar aquele". Temos que caminhar juntos com tudo isso. Não pode deixar o projeto de andar a pé por um projeto cicloviário absolutamente desregrado e generalizado para a cidade. Não tem absolutamente nenhum cabimento. Eu acho que a visão de futuro é absolutamente necessária para um administrador público, seja de que cidade for. Como eu falei sobre Stuttgart, eles tiveram uma visão de futuro. Hoje eles têm alguns problemas, vão resolver, e estão, de novo, projetando uma nova visão de futuro.

RUBENS FIGUEIREDO: Mas a visão de futuro é a ciclorrota no bairro, não tirar faixas das grandes avenidas, onde circulam 98% das pessoas.

MARCELO BRANCO: Visão de futuro é permitir que as pessoas andem de bicicleta, se assim elas desejarem, com todas as proteções. Eu vou dar um exemplo prático de São Paulo. A rua Boa Vista. Eu jamais tiraria aquela faixa para colocar uma ciclovia. Colocaria calçada. Se você olhar por cima da Boa Vista, vai ver um monte de gente andando pela rua. Porque ali tem uma demanda de usuários de calçadas gigantesca. Se você for lá hoje, vai ver isso, as

pessoas andando pela rua e a ciclofaixa vazia. Aí, na minha visão, não tem sentido. A priorização é absolutamente necessária, mas acho que a complementariedade entre todos os modais de transporte, inclusive o deslocamento a pé e por bicicleta, em algumas situações, é absolutamente compatível e salutar. A outra coisa é o ódio. Veja esses números que você colocou - 1% só anda de bicicleta. Quando você coloca uma coisa goela abaixo da cidade, começa a afrontar esses 99%, sem explicação, sem demonstrar qual é a visão de futuro, o que se deseja para a cidade. Então, cria um ódio entre setores que nunca deve ser alimentado pelo governo. Embora a gente esteja vendo que isso está virando um pouco de moda.

SÉRGIO RONDINO: Para não ser injusto, lembro que o ódio também existe em relação às motocicletas. É um conflito permanente entre motoristas de automóveis e motoqueiros.

POLICE NETO: A bicicleta é solução, não é problema. E, portanto, ela não é um convite ao suicídio, é um convite à vida urbana saudável e sustentável. Não tem modal de circulação de 15 quilômetros melhor do que bicicleta. Não vai ser o ônibus, não vai ser o carro, não vai ser a moto, não vai ser a pé. É o melhor. É o mais barato, é o que gasta menos em infraestrutura. Só que, sendo o melhor, ele precisa de regras e de planejamento absolutamente estável, que não permita ser atacado. Porque é muito frágil. O cidadão que usa a bicicleta anda numa velocidade três vezes maior, no mínimo, que o que anda a pé. Só que ele anda três vezes mais lento que o carro. A gente tem que entender essa lógica do risco e atuar para levar o risco a zero, para chamar muita gente a pedalar. Essa é a lógica. Como se traz gente para o pedal? Mostrando que os riscos são menores, a oferta de

infraestrutura está sendo acrescida. E tem também segurança para guardar a bicicleta. E assim, paulatinamente, vai crescendo o volume de usuários.

O Marcelo coloca uma coisa muito importante, que é entender esses três grandes terços. Um terço de não motorizados - é circulação ativa, a pessoa utiliza a sua força motora. Depois tem um terço que está no sistema público e um terço que está nos carros. Quem usa bicicletas faz de 300 mil a 400 mil viagens por dia. O terço da população que anda a pé faz quase 15 milhões de viagens por dia. Isso é para entender o volume de gente que anda a pé.

Nós construímos, ao longo dos últimos 10 anos, um programa de rotas estratégicas para o pedestre. Nasceu de um estudo do Marcelo com a equipe, um plano de prioridade absoluta para o pedestre, chamado de Zona de Proteção Máxima ao Pedestre. Foi a primeira vez que se viu propaganda para dar visibilidade à faixa. Porque dar visibilidade à faixa é dar visibilidade à vida. O primeiro grande propósito é dizer: "Nós temos fórmulas de circular na cidade sem depender do motor". Por quê? Insisto: o modelo que instalamos, rodoviário, se esgotou. E ele não vai ser substituído rapidamente por outro, metroferroviário, pelo volume de investimentos necessários. Nós não temos. Os asiáticos, que conseguiram em 10, 12 anos, enfrentar esse dilema, tinham 9, 10 vezes mais investimentos per capita do que nós temos aqui. Portanto, não vamos ter essa solução a curto prazo. Inserir a bicicleta nesse contexto não é desejável, é necessário. É quase uma obrigação.

O Marcelo comentou sobre a ciclofaixa permanente da rua Boa Vista, que tem mais gente andando a pé do que de bicicleta. Não é diferente de outras ruas, porque a cidade tem muita gente andando a pé, o que é bom, pois esse, talvez, seja o ponto mais importante a favor da bicicleta. Porque

para a pessoa que já costuma fazer um deslocamento a pé de três, quatro quilômetros, é mais fácil adotar a bicicleta, é um pequeno pulo. Tirar alguém do carro e colocar na bicicleta é muito mais difícil. Mas eu consigo tirar de um ônibus um usuário que não quer estar apertado ou não quer ficar submetido à dificuldade de entrar no ônibus. Ele pode fazer esse trecho com a bicicleta e pegar outro sistema que o traga ao Centro, por exemplo. Estamos dizendo que essas regras locais, de cada um dos bairros, ou de cada um dos distritos, pode solucionar um problema crônico. Mas precisamos admirar a bicicleta, entender que ela é uma solução definitiva. E não podemos também ter ódio da ciclofaixa permanente vazia, porque ela é um erro estratégico de implantação. Não é culpa do ciclista. Senão a gente transfere para o ciclista a culpa que é da autoridade pública. A culpa é de quem programou algo que ainda não se conecta.

SÉRGIO RONDINO: Há um outro enfoque que acho importante discutir. O “convite ao suicídio” a que me referi incluía a irresponsabilidade de muitos ciclistas e motociclistas que simplesmente não seguem regras de trânsito. Não estão preocupados com isso. Minha pergunta é: como é possível integrar esse pessoal ao sistema de trânsito de uma grande cidade? É possível, na prática, punir ou orientar essas pessoas se as bicicletas não têm placas de identificação? Como se pune, aplica multa? Eu moro numa rua que é uma descida, mão única para cima. Saio do prédio com meu carro e, de repente, dou de cara com um ciclista que vem descendo na contramão, em alta velocidade. O que se faz com essa pessoa? Como ele é punido? É possível disciplinar esse pessoal para se integrar ao sistema viário?

POLICE NETO: Primeiro vamos entender que nós tratamos os ciclistas marginalmente há até bem pouco tempo. A culpa não é do ciclista. A culpa é de um sistema que o excluiu completamente. Ele viveu na marginalidade, mas porque o poder público o empurrou para a marginalidade. Se a gente tivesse adotado a ciclovia e um modelo de circulação de bicicleta 30 anos atrás, seria impossível encontrar alguém na contramão, de bicicleta, hoje. Mas a gente não optou por isso. Na formação de um condutor, não ensinam nada sobre a bicicleta e o pedestre. Ensinam a entrar no carro e ser dono de tudo. Essa é a forma que a gente optou, erradamente. E hoje a gente tem que fazer a defesa do ciclista e a defesa do pedestre, porque educou a população a pensar que é dona de tudo, desde que tenha um carro. Que, se não tiver um carro, você está perdido.

A gente tem um problema nessa cultura do carro ser detentor de tudo. E a gente vem enfrentando isso. Eu lembro como se fosse hoje, aquela figura absolutamente simpática do Senhor Faixa. “Ah, mas não faz sentido você ter que fazer campanha que mostre uma faixa de pé”. Porque você nunca enxergou a faixa. Ou melhor, você enxerga a faixa depois que atropela alguém. Por isso, estou dizendo: nós não criamos a fórmula errada, nós criamos uma única fórmula, a de que não existe outro além do carro, de que não existe outro além do motor. E a gente está lutando contra isso. Lutando para dar visibilidade ao pedestre. Lutando para dar visibilidade ao ciclista. Há condições de garantir regras? Mas não tenha dúvida. Mas as regras vão estar inseridas nesse campo também, do novo motorista do carro. Não é um novo ciclista, é um novo cidadão. E, portanto, ele respeita a bicicleta, ele respeita o pedestre e se respeita enquanto ciclista e enquanto pedestre e não só como motorista de carro.

SÉRGIO RONDINO: Desculpe insistir, mas o problema não é apenas educar o motorista do automóvel. É também o ciclista e o pedestre. Vou dar o exemplo aqui do já citado Programa de Proteção ao Pedestre, que chamava a atenção do motorista para as faixas. “Respeite a faixa de pedestres”! Uma beleza. O problema é que o pedestre também não respeita o motorista, não respeita o sinal vermelho para ele. Tanto assim que a campanha também tinha garotas orientando os pedestres a respeitar o sinal vermelho.

POLICE NETO: O maior deve proteger o menor. Você nunca vai pedir para o pedestre vulnerável e frágil proteger o cara que está no carro. Não é assim. A regra é o maior, que tem maior potencial agressivo, proteger o menor. Se não a gente erra a lógica. E a lógica é o maior proteger o menor. E o menor, no caso, é o pedestre e, depois, a bicicleta.

SÉRGIO RONDINO: Mas o maior tem o carro apreendido, é multado, perde a carteira. O que vem com a bicicleta na contramão, andando no meio dos carros...

POLICE NETO: Porque o grau de agressividade que ele pode promover é muito maior.

SÉRGIO RONDINO: Minha pergunta é: existe uma maneira prática de, aos poucos que seja, colocar essa gente dentro de regras?

MARCELO BRANCO: Eu acredito muito na educação. Acho que um dos pilares principais para tudo, em qualquer país - e no Brasil não é diferente - é a educação. E no trânsito não é diferente. A educação no trânsito - ou a falta de educação no trânsito -, no Brasil, é uma das grandes causas de acidentes. Por isso o Brasil é um dos países que mais tem acidentes, mais mortalidade no trânsito. É a indisciplina no trânsito.



Por isso nós fizemos a campanha do pedestre. Aquela campanha, só para lembrar, salvava 400 vidas por ano. Não é uma coisa banal. Criou uma mentalidade de proteção ao pedestre, inclusive naqueles que andavam de carro. O que eu mais escuto até hoje, quando alguém sabe do meu envolvimento com o programa, é: “Ah, você que é o Marcelo? O negócio do pedestre”... Pela educação você consegue disciplinar isso. Que é o oposto de criar uma briga de classe.

Eu acho que é preciso fazer uma coisa estruturada, com planejamento, que demonstre a utilidade daquele plano para toda a sociedade. No caso das bicicletas, mostrar para os 99% porque está sendo feito aquilo.

POLICE NETO: Tanto é que a primeira pesquisa deu uma aprovação de 80%. E ninguém vai ser contra uma ciclovia.

SÉRGIO RONDINO: Em tese é ótimo.

MARCELO BRANCO: A forma é inadequada, mas o projeto, em si, não necessariamente. Eu acho que, primeiro, deve ser feita uma comunicação social permanente, para aquele que anda de carro, dos benefícios trazidos por aquele que anda de bicicleta. Essa é uma das coisas fundamentais. Para você andar no

seu carro, há hoje 100 mil, 200 mil, 300 mil pessoas que passaram a andar de bicicleta. Poderia ter 200 mil carros a mais na sua frente, aí na 23 de Maio, até você chegar no seu trabalho. A outra coisa é mostrar que as pessoas têm direito de uso da cidade. Isso é fundamental. O dono da cidade não é o carro, o dono é o cidadão. E o cidadão que está andando a pé e é mais fraco. Você sempre opta pela defesa do mais fraco contra o mais forte.

A outra coisa é que precisa de regras e sanções e nós não chegamos a este estágio nem no caso dos motoristas dos veículos. Porque hoje, quando um cidadão toma uma multa, aquilo vai para o veículo, não vai para o CPF dele. Então, há carro circulando com 200, 300, 400 mil reais em multas. O cara não paga mais IPVA, continua circulando e isso, dizem aí os especialistas, é cerca de 20% a 30% da frota do Brasil. Tem que botar regra para todo mundo, mesmo para o pedestre. Nos Estados Unidos, o guarda vai lá e chama o cara, puxa a orelha dele. Fala: "Olha, você está fazendo isso aqui e vai tomar uma multa". Nós também precisamos caminhar para ter um ordenamento jurídico que permita à sociedade, através dos policiais, controlar a utilização do espaço público do pedestre, da bicicleta, da moto e do veículo. Isso não desqualifica a bicicleta nem a circulação a pé. O fato de essas pessoas não poderem ser controladas não desqualifica o modal. Precisa é aprimorar o controle inclusive das pessoas que andam de carro.

RUBENS FIGUEIREDO: Essa história da mudança cultural é muito importante e possível. Talvez a história do pedestre seja um case nesse assunto. Eu, por exemplo, mudei a maneira de encarar o pedestre. Eu não parava para o pedestre passar. E hoje eu paro. E muita gente passou a encarar o pedestre de outro jeito. Nós temos outros exemplos muito interessantes. O cinto de segurança, por exemplo: hoje é

uma coisa automática. Lei seca: hoje as pessoas saem à noite e vão de táxi ou de alguma outra maneira para casa. Tem que haver um *mix* de comunicação social e leis que sejam aplicadas porque senão acontece o que o Marcelo falou: você tem 500 mil reais em multas e continua circulando com seu automóvel.

POLICE NETO: Eu vou fazer uma brevíssima abordagem. É importante ficar na cabeça da gente, também, que nesse grande sistema de circulação e de mobilidade da cidade nós temos muito dinheiro público envolvido. E é muito interessante notar que o que é mais subsidiado é aquilo que é menos saudável e menos sustentável. O carro é o que tem maior subsídio. O segundo é o transporte coletivo. O pedestre e o ciclista não tem nenhum subsídio, absolutamente nada. A média de subsídio do carro, o conjunto de benefícios que o carro tem, é superior inclusive ao do usuário de transporte público coletivo. Deve chegar aí aos 500 ou 600 reais por ano! O usuário do transporte público vai ter aí 300, 400 reais por ano. O ciclista e o pedestre não têm absolutamente nada. Quando você põe dinheiro, passa a entender o vigor que têm as coisas. E não estou dizendo aqui que o carro vai deixar de ser usado porque, quando você souber o verdadeiro valor do carro, vai andar menos com ele. Você entenderá que ele tem um valor tão grande que não deve ser utilizado em pequenos deslocamentos. Quando você sabe que o carro não deve te transportar sozinho para uma tarefa que você pode fazer a pé ou de bicicleta, aí o carro ganha valor. E você sabe que ele transporta a família, que transporta para longas distâncias. A gente perdeu a capacidade de dar às coisas o valor que elas têm. Para São Paulo ser essa cidade das pessoas que o Marcelo falou, a gente tem que começar a encaixar as coisas, para de fato isso ser de todos. A gente vem produzindo, ao longo do tempo, uma cidade para os carros.



SÉRGIO RONDINO: Quero pedir uma observação final que vocês queiram fazer. Algum aspecto de que não tenhamos falado.

MARCELO BRANCO: Na minha visão, o modal de transporte por bicicleta deve ser enxergado como todos os outros. Naturalmente você tem um peso muito grande em cima do transporte público, pelos números que foram falados aqui sobre o volume de pessoas que são transportadas. Há um peso em cima do carro, do transporte individual. Eu diria que o veículo precisa ser sempre olhado à luz do custo efetivo que gera para a cidade. Durante 12 anos eu acompanhei estudos de custo efetivo dos congestionamentos em São Paulo. Os números mostram 30 bilhões, 40 bilhões de reais por ano. É um volume gigantesco de prejuízo à cidade. E a bicicleta, de forma marginal, é um sistema de transporte que foi chegando devagarinho nas grandes cidades. E eu acho que é o momento de discipliná-la também. Disciplinar a utilização da bicicleta, mas também a regra do trânsito como um todo, para que as pessoas tenham a oportunidade - o que eu acho fundamental - de andar a pé com segurança.

Se não houver planejamento, se não houver visão de futuro, a relação entre as modalidades de transporte vai ser cada vez mais caótica. Mas é preciso delimitar a utilização. Não é proibir, mas conduzir a utilização para aquilo que cada um dos modos pode dar de melhor. Não me parece muito lógico forçar as pessoas a ter deslocamentos de 15 ou 20 quilômetros a pé. Vai ter um ou outro que vai fazer, mas não é o natural. Assim como também não tem lógica colocar a bicicleta para brigar em avenidas de grande velocidade, de grande trânsito, em locais absolutamente inadequados. Eu acho que conduzir é o papel do poder público. Conduzir a sociedade ou pelo menos orientá-la, dar a possibilidade a ela de utilizar cada um dos modos de transporte da forma mais saudável para a cidade e para o cidadão que está utilizando.

POLICE NETO: Para produzir essa cidade para as pessoas e gerar cidadania - esse é o espírito da formação das cidades - a gente precisa balancear e equilibrar o uso dos modais. Para aproveitar capacidades e competências de cada um, mas reconhecendo suas limitações. Nenhum dos modais é completo, por isso

é preciso integrá-los. Nós produzimos, ao longo da história das cidades brasileiras um sistema de circulação que não olhou para o transporte não motorizado, o transporte ativo. E olhar para ele dá muito trabalho. Porque ele é a essência de todos os outros e quando você reconhece que esse deslocamento a pé se limitou, precisa de algum para fazê-lo. Quando enxerga que esse de bicicleta não te leva a todos os lugares da cidade, você vem com outro. É entender que na origem nós não precisamos nem do ônibus, nem do metrô e nem do carro. E todos circulavam a pé ou de outra forma. A bicicleta é uma dessas formas. Hoje nós precisamos daquilo que era origem. A gente vai precisar qualificar calçada, porque a gente não vai conseguir mais vias para transportar pessoas de carro ou de ônibus. E, portanto, se insere, sim, uma solução sem motores para a circulação e mobilidade em cidades. A bicicleta é fundamental. O transporte a pé e o pedestre são fundamentais para que o sistema dê certo. O sistema só vai dar certo se a gente der as melhores condições para um deslocamento que não era feito a pé passar a ser feito a pé. O pedestre, portanto, investimento nele. O ciclista, investimento nele. É a solução para esse sistema de circulação em cidades como São Paulo. Respondendo à pergunta original, o sistema de circulação na cidade, hoje, depende da bicicleta para ser sustentável e saudável.

RUBENS FIGUEIREDO: A impressão que a gente tem é que o que deveria ser feito é muito interessante, mas o que está sendo efetivamente feito conduz a uma situação na qual não se percebe claramente o impulso que o uso da bicicleta poderia ter no transporte público como um todo. Acho que isso envolve uma mudança cultural que implica em convencimento da sociedade. Primeiro da viabilidade e do baixo custo e, segundo, de uma campanha que permita a diminuição desse conflito, desse atrito que se criou hoje entre

a ciclofaixa vazia e 500 mil pessoas na mesma avenida, dentro dos carros, vendo aquilo. Também acho interessantíssima a ideia da ciclorrota. É claro que os 96 distritos têm características distintas. Há distritos que não têm condições de ter uma via com compartilhamento de carro e bicicleta, mas me parece um excelente começo. E uma coisa que não foi citada aqui é o estímulo da *e-bike*, que está crescendo no mundo inteiro. A bicicleta elétrica pode aumentar um pouco esse deslocamento limitado a 15 quilômetros.

MARCELO BRANCO: O que eu acho que seria, hoje, absolutamente legítimo e necessário, é um programa, talvez federal, que criasse a possibilidade para cada município criar o seu programa à luz dessas colocações que fizemos. Estou falando federal, para ampliar para o Brasil todo. O governo federal, colocando essa lógica de transporte que nós aqui dissemos. Respeitando o pedestre, a sustentabilidade. E tendo a possibilidade do transporte público e o individual terem o seu lugar no sistema, mas não como o principal. Acho que é uma possibilidade: cada município fazer o seu projeto e atingir aquela visão de futuro de uma cidade como Stuttgart. Vamos ver como nós queremos que sejam as nossas cidades daqui a 20, 30 anos, e vamos começar a fazer a lição de casa hoje. E dando possibilidades para cada um, tirando essas arestas e esses aspectos negativos de cada modo desse transporte que a gente está fazendo. Nós precisamos fazer numa pequena cidade lá do interior. Vamos fazer um projeto cicloviário? Vamos, mas com segurança para o ciclista e sem tirar a segurança do pedestre. Com controle e integração. Essa integração é fundamental.

SÉRGIO RONDINO: Em nome do Espaço Democrático eu agradeço a vocês pela disponibilidade de dar ser tempo aqui para essa troca de ideias que foi bastante frutífera.



<p>Presidente - Guilherme Afif</p> <p>1º Vice-presidente - Vilmar Rocha</p> <p>2º Vice-presidente Diretor de Relações Internacionais - Alfredo Cotait</p> <p>Secretária - Alda Marco Antonio</p> <p>Diretor Superintendente - João Francisco Aprá</p>	<p>Conselho Superior de Orientação Presidente - Gilberto Kassab Guilherme Afif Henrique Meirelles Omar Aziz Raimundo Colombo Otto Alencar Claudio Lembo Ricardo Patah Vilmar Rocha Guilherme Campos Eduardo Sciarra</p>
---	---

<p>Coordenadores dos Conselhos Temáticos</p> <p>Política Econômica - Henrique Meirelles Emprego e Trabalho - Ricardo Patah Gestão Pública e Transparência - Rubens Chammas Pacto Federativo e Tributação - Samuel Hanan Previdência - Reinhold Stephanes Educação - Alexandre Schneider Saúde - Eleuses Paiva Infraestrutura, Transportes e Energia - Eduardo Sciarra Desenvolvimento Urbano - Paulo Simão Desenvolvimento Rural - Cesário Ramalho Meio Ambiente e Sustentabilidade - Marcelo Cardinale Branco Cultura - Danilo Miranda Esportes - Antonio Moreno Neto Turismo - Marcelo Rehder Indústria, Tecnologia e Inovação - Ozires Silva Inteligência e Mídias Digitais - Aleksandar Mandic Justiça - Arnaldo Malheiros Filho Segurança Pública - Túlio Kahn Desenvolvimento e Inclusão Social - Alda Marco Antonio Participação e Cidadania - Ivani Boscolo Política Externa e Comércio Exterior - Embaixador José Botafogo Gonçalves Defesa Nacional - Gen. Antônio Luiz da Costa Burgos</p>	<p>Conselho Consultivo</p> <p>Acre - Sérgio Petecão Alagoas - Jorge Silvio Luengo Galvão Amapá - Eider Pena Amazonas - Omar Aziz Bahia - Otto Alencar Ceará - Patrícia Pequeno G.C. Aguiar Distrito Federal - Rogério Rosso Espírito Santo - José Carlos Fonseca Junior Goiás - Vilmar Rocha Maranhão - Claudio Trinchão Mato Grosso - Neurilan Fraga Mato Grosso do Sul - Antônio Cesar Lacerda Alves Minas Gerais - Diego Andrade Pará - Helenilson Pontes Paraíba - Rômulo Gouveia Paraná - Eduardo Sciarra Pernambuco - André de Paula Piauí - Júlio Cesar Rio de Janeiro - Indio da Costa Rio Grande do Norte - Robinson Faria Rio Grande do Sul - José Paulo Dornelles Cairoli Rondônia - Moreira Mendes Roraima - Rodrigo Jucá Santa Catarina - Antônio Ceron São Paulo - Alfredo Cotait Neto Sergipe - Jeferson Andrade Tocantins - Irajá Abreu</p>
--	---

ENCONTROS DEMOCRÁTICOS - Coleção 2015 - Nº 2
Site Nacional: www.psd.org.br Twitter Nacional: @psd_55 Facebook Nacional: PSD 55
Coordenação - Scriptum Comunicação Jornalista responsável - Sérgio Rondino (MTB 8367)
Projeto Gráfico - BReeder Editora e Ass. de Com. Ltda - Marisa Villas Boas

ENCONTROS DEMOCRÁTICOS



www.espacodemocratico.org.br