

Projetos de ciclistas enfrentam dificuldades para execução

Flora Silberschneider

Por volta de 1896, o advogado Fernando Esquerdo pedalava pela primeira vez nas ruas, ainda em construção, da nova capital de Minas Gerais, a Cidade de Minas, que hoje chamamos de Belo Horizonte. O único que, por um bom tempo, exibia sua “Cleveland” percorrendo as ruas da cidade. Concluída a cidade, o ciclismo se tornou costume, esporte e moda. Diversas bicicletas foram aparecendo e ocupando o espaço das ruas e calçadas.

Pedalar era chique, de elegância extrema e desde cedo se tentou criar a ideia de que deveria ser usada apenas para lazer ou esporte. Assim que as bicicletas começaram a ocupar a cidade em 1898, um cronista das colunas do antigo jornal ‘A Capital’ escreveu: “É um bom exercício o que executam os senhores bicicletistas, pedalando a mais não poder pelas ruas da cidade e nas alamedas do Parque. Alguns fazem até equilíbrios de japoneses, alta escola, na leve e delicada máquina que desliza rápida e sem ruído. As ruas do Parque, porém, são extensas e isso de paladar por entre as pernas do público, tenham paciência: num vai não”.

Resistente, o uso da bicicleta como meio de transporte se manteve vivo até hoje. Mas o crescimento da cidade continuou afastando-as das ruas. Roberto Andrés, professor da Escola de Arquitetura da UFMG e um dos criadores da revista Piseagrama, focada em matérias sobre a ocupação dos espaços públicos, avalia que a década de 50 foi o momento de reviravolta da cidade, “a época em que começou o movimento de substituir o combustível usado na locomoção. Tiram os bondes elétricos, as bicicletas e colocam os carros e ônibus”. Para ele, essa transição foi estratégia econômica do governo com intuito de incentivar a extração do petróleo e venda de gasolina.

O resultado foi o aumento da frota de carros, pavimentação das ruas e a cultura automobilística, na qual ter um carro significava poder e riqueza. Não tardou os congestionamentos se tornarem realidade não só na capital mineira, mas como em várias cidades do Brasil e do mundo. De acordo com os registros do Detran, atualmente, com uma frota de 1170639 carros e 855 bicicletas, Belo Horizonte enfrenta diariamente quilômetros de trânsito lento nas ruas.

Cidadão

Nos últimos anos, o movimento de ciclistas tem crescido no mundo e as bikes estão ocupando as ruas de Belo Horizonte novamente. Grupos como a BH em Ciclo, Bike é Legal e a Massa Crítica, são exemplos de que o cidadão da cidade está preocupado não só com a melhoria do trânsito, mas também com um estilo de vida sustentável.

Desde pequeno, Guilherme Tampieri brincava com sua bicicleta e aderiu com o tempo, o uso diário para se locomover. Não quis e nem pretende tirar carteira de motorista. Hoje, depois de 10 anos como fiel ciclista de BH, é um dos fundadores da BH em Ciclo, uma associação dos ciclistas urbanos da capital mineira e também participa da União de Ciclistas do Brasil (UCB). Acredita que os governantes só vão se importar com a causa da mobilidade sustentável se houver pressão popular.

Desde 2013, por meio de pesquisas sobre alternativas de trânsito para bicicletas, projetos de lei e informações educativas, a associação intermedeia a comunicação entre o cidadão e o governo. Guilherme afirma que o objetivo é “sempre promover o uso da bicicleta de uma forma positiva”, por isso, não procuram divulgar casos de morte, brigas e acidentes envolvendo ciclistas.

Usam até de ironia para cobrar o cumprimento das metas propostas pela prefeitura. Divulgam cartas direcionadas diretamente ao prefeito da capital, Márcio Lacerda, cobrando-lhe as ações que foram propostas para seu mandato. A última carta emitida alertou o prefeito que seu tempo de governo está acabando e ele poderia escolher “ficar para história como quem completou os primeiros 100 km de rede cicloviária da cidade, ou que mais metas estipulou e não cumpriu nenhuma delas”.

Na última disputa das eleições para prefeitura em 2012, foi prometida a construção de 120 km de ciclovias na cidade. Mesmo não conseguindo concluí-las até a Copa, o prefeito afirmou que até 2016 haveria 240 km de ciclovias e em 2020 cerca de 360 km. Hoje, com menos de 7 meses para o fim do mandato, estão concluídos cerca de 90 km de rede cicloviária, de acordo com a pesquisa feita pela BH em Ciclo.

Visando estabelecer um diálogo com esses grupos, Eveline Prado, Superintendente de Desenvolvimento de Projetos e Educação da BHtrans, mobilizou a instituição à traçar os projetos visando parceria com os ciclistas. Foi criado o GT Pedala BH, um grupo de trabalho em que ciclistas e técnicos da prefeitura discutem ações e planejamentos para a inserção da bicicleta na capital.

O encontro acontece mensalmente há três anos, mas Guilherme afirma que “no entanto ficamos barrados pela falta de vontade pública de executar as ações, os técnicos querem fazer, a problemática está na execução das políticas”. Eveline também observa uma grande dificuldade na execução dos projetos, explica que “movimenta muito ódio”, frequentemente tem embates com vereadores, deputados e donos de empresas que querem modificar os projetos.

Eveline afirma que a questão orçamentária é outro ponto dificultador. De acordo com ela, em 2014 seria repassado pelo governo federal um valor para financiar 150 km de ciclovias interligadas com o sistema de transporte público. Devido aos cortes de gastos federais, este valor nunca chegou ao município e o projeto não foi executado. Ela conta ainda que, em estudos feitos pela BHtrans, seria possível construir um total de 411 km de ciclovias na cidade, mas percebe uma falta de interesse por parte dos governantes municipais de realocar o orçamento para esses projetos.

Pensando nesses embates, os movimentos socais que se preocupam com a mobilidade na cidade se uniram. Montaram uma programação de ações para a cidade e durante as campanhas eleitorais, neste ano, irão apresentar aos candidatos. Pegaram as propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH) e juntamente com o orçamento da cidade, criaram projetos de execução delas. O objetivo é deixar claro e visível que é preciso e possível se pensar em mobilidade sustentável, e assim, na visão de Guilherme, no futuro será mais fácil trabalhar em conjunto com a prefeitura e cobrar a conclusão dos projetos.

Mudanças

Para Guilherme as ciclovias não são a solução ideal para o transporte de bicicletas. Na sua visão, o intuito não deveria ser de separar os veículos e sim possibilitar que transitem no mesmo local. A educação de motoristas, a diminuição

de velocidade nas ruas de bairros são alternativas que contribuem para o melhor convívio dos ciclistas no trânsito.

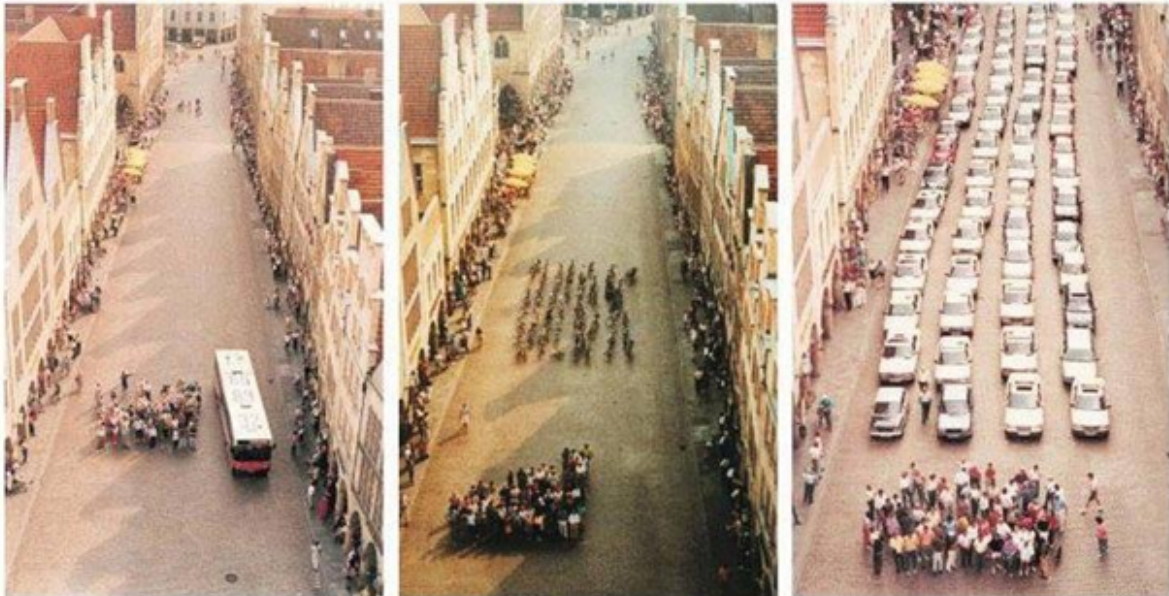
O editor da Piseagrama, Roberto Andrés, acredita que meios focados em retirar os carros nas ruas podem dar mais espaço para pedestres e ciclistas. Para ele, por exemplo, se diminuíssem as grandes avenidas, revitalizarem os rios encobertos pela cidade, as pessoas irão se adaptar ao tipo de locomoção nestes locais. Mas ainda sim, na sua visão, deve haver ações do governo para fazer a ligação dos bairros mais longes aos lugares de frequente acesso, como o centro. “É preciso que exista meios para as pessoas irem de bicicleta até um certo ponto, estacionarem com segurança, pegarem um metrô ou um ônibus até o seu destino e voltar com segurança”, afirma Roberto.

Hoje, 0,5 % dos deslocamentos são feitos por bicicleta em BH, sendo que o previsto pelo PlanMob-BH era que esse número chegasse a 6%. “Isso tem uma justificativa, não é porque Belo Horizonte tem morro ou porque é quente, é pelo fato de ser perigoso”, analisa Guilherme. Na perspectiva de Eveline, para aumentar essa porcentagem, deve-se encorajar novas pessoas se tornarem ciclistas ativas. Para isso, ela acredita que as ciclovias são um passo importante, pois garante a segurança em relação aos carros até que o ciclista se sinta seguro para compartilhar vias. Além disso, ambos afirmam que as mudanças de velocidade das vias é o fator primordial para a reeducação no trânsito e melhor convívio entre carros e bicicletas.

Guilherme afirma que o medo constante é de ser atropelado por um carro, mas que a relação entre motoristas e ciclista melhora a cada ano. Roberto explica que isso é um ciclo vicioso, analisa que o incentivo ao carro, construções de grande avenidas, viadutos, retiram as pessoas das ruas, tornando-as mais perigosas. Para ele, possibilitar um transporte via bicicletas iria aproximar mais as pessoas, mudar o modo em que se relacionam nas ruas, tornando-as mais seguras e agradáveis. Acredita que as modificações não se dariam apenas no trânsito da cidade, mas também na qualidade de vida do cidadão como um todo.

FOTO LEGENDA

ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO: **ÔNIBUS** **BICICLETA** **CARRO**



POSTER DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE, 2001

fonte: <http://g1.globo.com/>

Transitar usando as bicicletas, além de melhorar a questão da convivência harmônica e a segurança da cidade, traz grandes benefícios para o trânsito e meio ambiente. Pode-se comparar a ocupação das ruas pelos diversos meios de transporte. É evidente que o carro ocupa mais espaços e, além disso, eles também emitem mais poluentes, piorando a qualidade do ar da cidade e do mundo. Vários municípios já estão fazendo o movimento contrário, de desincentivar o uso do veículo automobilístico. Amsterdam é a cidade exemplo no mundo todo e outras europeias como Munique já começaram suas campanhas.