

PELA VOLTA DAS CICLOFAIXAS DE LAZER NA CIDADE DE SÃO PAULO

Fomos surpreendidos, no último sábado, pela notícia de que os 120 quilômetros de ciclofaixas de lazer, instalados em São Paulo aos domingos desde 2009, seriam descontinuados pela Prefeitura de São Paulo. O motivo alegado foi a desistência do seu principal patrocinador, a Bradesco Seguros.

De acordo com a jornalista Renata Falzoni, do canal Bike é Legal, a empresa vem há 1 ano avisando a Prefeitura de que deixaria de patrocinar a iniciativa. No entanto, apenas no dia 17 de Agosto a gestão municipal publicou edital para credenciar empresas interessadas em patrocinar as ciclofaixas de lazer. Em nota a Secretaria de Mobilidade e Transporte informou que a única proposta recebida não atendia aos requisitos legais e não garantia, ainda, a segurança dos ciclistas.

Antecipando-se às críticas, o Prefeito Bruno Covas afirmou às rádios Jovem Pan e CBN que as ciclofaixas de lazer **seriam mantidas** com recursos e operacional da própria Prefeitura caso não houvesse patrocínio. No entanto, poucos dias depois a Prefeitura contradisse o próprio prefeito ao informar que **não assumiria a operação das ciclofaixas de lazer** até que se encontrasse um novo ente privado para patrociná-las.

Poucos sabem, mas as ciclofaixas de lazer são uma obrigação legal há quase 30 anos na cidade. Uma lei municipal (nº 10.907), aprovada e sancionada em 1990, obrigou a Prefeitura a criar ciclofaixas entre os parques aos sábados e domingos. O texto é claro: “Art. 2º - Fica estabelecido nas atuais avenidas, de acesso aos parques públicos do município, demarcação de ciclo-faixas destinadas aos usuários nos sábados e domingos”. Ou seja, apenas em 2009 - 19 anos após a sanção desta lei - é que as ciclofaixas de lazer entre os parques saíram definitivamente do papel.

Importante ressaltar que a iniciativa privada, ao assumir os custos da operação das ciclofaixas de lazer desde o início, apenas cooperou com uma política pública e não alterou, em nenhum momento, a essência de que estas estruturas são parte da política cicloviária da cidade, ou seja, são **políticas públicas**. Esta é uma situação que poderia ser comparada a quaisquer convênios, concessões e parcerias público-privadas em vigor na cidade: são políticas de Estado, ainda que operadas pela iniciativa privada. É o caso, por exemplo, de boa parte do metrô, do sistema de ônibus, das creches conveniadas, entre tantas outras políticas.

A descontinuidade das ciclofaixas de lazer, portanto, **representará um enorme retrocesso** para o uso de bicicletas na cidade de São Paulo. Faz 10 anos que paulistanas e paulistanos usufruem desta importante estrutura de promoção da saúde, do lazer, da mobilidade e da vida ativa. Uma política pública que fez tanto sucesso que é replicada até hoje em Osasco, Ribeirão Preto, Recife, Salvador, João Pessoa, Fortaleza e tantas outras cidades brasileiras.

Crianças aprenderam a pedalar nas ciclofaixas de lazer, milhares de turistas conheceram a cidade através da bicicleta, 120 mil paulistanos, todos os domingos, deixavam suas casas e trocavam os *shoppings centers* por uma vivência diferente, divertida e saudável com a cidade. As ciclofaixas de lazer eram (e ainda são) uma incubadora de ciclistas urbanos, pois milhares tiraram poeira de antigas bicicletas para se certificar de que é possível pedalar na cidade e, por que não, também para o trabalho nos dias da semana.

A implantação das ciclofaixas de lazer, em 2009, foi fundamental inclusive para quebrar com as resistências internas que a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) manifestava com a destinação de espaço viário para tráfego de ciclistas. A cidade tinha, até aquele momento, apenas 32 quilômetros de ciclovias permanentes implantadas ainda nos anos 1990.

Igualmente a partir das ciclofaixas de lazer a bicicleta e os ciclistas se tornaram mais visíveis na cidade, a dependência do uso do automóvel foi mais questionada e a prefeitura pode verificar, através de um caso empírico de sucesso, que há uma enorme demanda reprimida para o uso de bicicletas - seja como transporte, seja como lazer.

Uma pesquisa interna da Aliança Bike feita com lojistas de bicicletarias localizadas próximas ao primeiro trecho implementado, em 2009, revelou um aumento médio de 30% no faturamento destas lojas após seis meses de implantação. Os serviços de mecânica e a compra de acessórios foram apontados como os itens de maior crescimento.

Segundo pesquisa realizada com os usuários das ciclofaixas de lazer, em 2014, a média individual de frequência é de três domingos por mês, o que mostra assiduidade, confiança e fidelidade dos usuários e indica, sem sombra de dúvidas, que a política pública se consolidou na cidade. Dos entrevistados, 86% disseram que passaram a respeitar mais os ciclistas a partir das ciclofaixas de lazer e 84% afirmaram que passaram a pedalar mais após sua implantação.

Com estes números revelados, somados aos 117 quilômetros de extensão acumulados e mais de 120 mil ciclistas todos os domingos, **a decisão pela desativação das ciclofaixas de lazer deveria ser imediatamente revista pela Prefeitura** e uma solução definitiva apresentada à população. Uma política pública não pode ser descontinuada

Trata-se, como vimos acima, de uma política consolidada e aprovada pelos paulistanos, cuja instalação é uma obrigação legal desde 1990 e que nos 10 anos acumulados gerou empregos, movimentou a economia da bicicleta e do seu entorno, promoveu saúde e bem-estar à população.

* * *

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas