



ContraPonto

Antonio Roberto de Godoi

Ciclovia Esalq-Monte Alegre

Não é tradição piracicabana o atraso. Principalmente o cultural, educacional e tecnológico. A Atenas paulista de outrora está perdendo feio quando se trata do mundialmente cultural uso de bicicletas: ciclovias, ciclofaixas e utilização. Apesar da excepcional administração Barjas Negri e do excelente nível do secretariado e colaboradores - do procurador-geral ao veteraníssimo arquiteto João Chadad, passando pelo gênio do marketing político local Miramar Rosa -, não parece ter sido dada atenção legal, urbanística, educacional, promocional e técnica ao tema. As ciclofaixas da orla do rio Piracicaba até o momento apenas liga o nada a lugar nenhum e não parece remeter os cidadãos à educação ciclística, infelizmente.

BICICLETA, O VEÍCULO - Entre os cinco maiores produtores de bicicletas e detentor da quinta frota mundial, o Brasil tem muitas cidades já perfeitamente

conscientizadas da importância e do uso daquele meio de transporte, o qual, pelo Código Brasileiro de Trânsito, é veículo. Somente no interior de São Paulo, para não falar de cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Florianópolis, Curitiba, dentre tantas, há inúmeros municípios que já se adiantaram à tendência mundial mais pensada e planejada em termos de mobilidade e que não é só urbana. Cidades pequenas como Araçoiaba da Serra àquelas maiores como Ribeirão Preto, São Carlos, Campinas, Sorocaba, somente para citar algumas, já possuem considerável malha viária ciclística compreendendo faixas compartilhadas com pedestres-calçadas, com carros, com ônibus e incluindo estacionamento e sinalização específica. Há, também, nessas cidades, rotas diretas específicas, interseções (onde se dá o maior índice de acidentes envolvendo bicicletas) e adequada educação e apelo cultural para a utilização do veículo do século XXI.

Na contramão da utilização das bikes, Piracicaba, de forma incompreensível, está na idade da pedra lascada no quesito mobilidade envolvendo esse meio de transporte. Segundo o Ministério das Cidades, com dados de 2008, o transporte urbano e metropolitano no Brasil distribui-se em transporte público (32%); automóveis (29%); moto (2%); a pé (34%) e bicicletas (3%). Estima-se a atual frota nacional em 75 milhões de bicicletas. Historicamente em nosso País, 1% do uso das bicicletas é para fins esportivos; 29% para público infanto-juvenil; 17% do uso para lazer e 53% utilizada para transporte por pessoas de baixa renda.

DIFERENTES CABEÇAS - Apesar da não convivência do dia-a-dia com o ex-prefeito e com o atual, o que permitiria conhecer melhor como pensam a administração pública do futuro, é possível inferir e analisar quem é quem nesse novo mundo de ideias visionárias. Particularmente acho Barjas um tanto

"careta", e Gabriel Ferrato homem de cabeça mais aberta e futurista; mais humanista e mais Zen, arriscaria. Então, já que do ponto de vista de administração pública municipal e desenvolvimentista Barjas parece imbatível - e até o presente é mesmo -, caberia à Gabriel Ferrato diferenciar-se do antecessor naquilo que ficou devendo: reumanizar a nossa querida cidade, cujo começo poderia muito bem ser a implantação de um novo conceito de mobilidade urbana: as ciclovias.

CICLOVIA ESALQ-MONTE ALEGRE - Esse começo visando nos tirar do atraso bem poderia ser uma ciclovia múltiplo uso (lazer, esporte, educativo-cultural e transporte) cujo eixo principal fosse a interligação da consagrada "Luiz de Queiroz" ao último reduto do que restou da excelente Piracicaba de todas as gerações: o Monte Alegre. Fácil de executar. Interligações interessantes à essa ciclovia poderiam ser, de um lado, acessos aos distritos industriais Uninorte e Unileste; e de outro, as avenidas Centenário, Independência e Carlos Botelho (esta última podendo ser batizada de "Ciclovia dos Es-

tudantes") que poderia se utilizar das generosas calçadas para compartilhamento bicicletas-pedestres, e dando um fim às famigeradas mesas e cadeiras dos bares que tanto atrapalham a todos (afinal, o passeio público é para a circulação ou para ser usada como extensão de estabelecimentos comerciais?). E essas avenidas inter-

ligadas com o Shopping, Vila Rezende, Centro e outros bairros também servirão por amplas avenidas e calçadas. E por que não se pensar, desde já, num acesso para as rodovias tipo Piracicaba-Águas de São Pedro, por exemplo?

Num contexto preliminar, mas inovador, o eixo viário-ciclístico Esalq-Monte Alegre bem poderia ser a primeira ciclovia multiuso e ecológica do Estado de São Paulo e também o embrião para a mobilidade do futuro. Desafio ideal para pessoas de cabeça feita e arejada, como parece ser o prefeito Gabriel Ferrato. Então, vamos nessa, Gabriel! Pedala que atrás vêm bikes!

Antonio Roberto de Godoi é pesquisador.

“**O eixo viário-ciclístico Esalq-Monte Alegre bem poderia ser a primeira ciclovia multiuso e ecológica do Estado**”