

LUIZ HENRIQUE FERREIRA

contato@inovatech engenharia.com.br



Bicicletas e condomínios

Desde o início do ano de 2014 a cidade de São Paulo está se acostumando com as ciclovias e ciclofaixas, cuja implantação gerou muita polêmica entre os paulistanos. Como todo processo de mudança de cultura em uma sociedade, existem pontos de vista favoráveis e desfavoráveis, porém no caso específico das bicicletas há uma certa unanimidade de que o transporte por meio das “magrelas” é algo benéfico, desde que não atrapalhe o trânsito de veículos e proporcione segurança tanto para ciclistas quanto para pedestres.

O que se discute muito é a maneira que a Prefeitura de São Paulo está implantando as ciclovias, tanto no

aspecto construtivo quanto no aspecto de traçado das rotas. Porém são poucos aqueles que são contra o uso de bicicletas nos grandes centros urbanos.

A grande maioria dos edifícios residenciais da cidade de São Paulo sequer possui vagas para bicicletas nas garagens e os moradores improvisam o estacionamento com ganchos nos subsolos ou mesmo dentro das unidades habitacionais. O mesmo acontece em edifícios corporativos e de escritórios, onde a oferta de vagas é mínima e, em boa parte dos edifícios corporativos sustentáveis e certificados, o uso das vagas de bicicletas é restrito aos condôminos. Neste caso, mesmo que um cidadão consiga ir de casa para o

trabalho de bicicleta, terá que utilizar outro meio de transporte para fazer uma reunião com seu cliente, mesmo que ele ocupe um edifício teoricamente sustentável.

Hoje, o que temos no município de São Paulo é uma regulamentação para destinar no máximo 10% das vagas de estacionamento para bicicletas em edifícios novos, algo totalmente incompatível com uma política municipal de incentivo ao deslocamento realizado por bicicletas.

O aumento do número de ciclistas na cidade levará também ao aumento do número de bicicletas, o que demandará uma readequação dos edifícios para acomodar este modo de transporte. O novo Plano Diretor Estratégico (P-

DE) do Município de São Paulo deixa uma lacuna relevante no que tange ao aumento do número de vagas para bicicletas e, ainda, não especifica exatamente como será a gestão do estacionamento para este tipo de veículo nos condomínios.

Existe uma discussão muito grande sobre a restrição de vagas de garagem para carros e boa parte dos novos edifícios da cidade poderá ter somente um espaço por apartamento. Entretanto, uma vez que a regra do Plano Diretor Estratégico é clara para restringir veículos, é insuficiente para absorver o aumento do número de bicicletas.

Uma maneira interessante de preparar as construções para o uso de bicicletas seria tornar os estacionamentos áreas não computáveis, com uma restrição de capacidade de no mínimo 1,5 bicicleta por unidade habitacional. Desta forma, os empreendedores do mercado imobiliário poderão qualificar seus empreendimentos e de fato oferecer alternativas mais concretas à sociedade para os deslocamentos, não necessariamente obrigando as pessoas a utilizarem uma malha de transporte público de péssima qualidade.

Existem inúmeros casos de políticas públicas de incentivo à mobilidade urbana não motorizada que deram certo,

principalmente em cidades da Europa e também em algumas cidades litorâneas do Brasil, entre elas o Rio de Janeiro.

A cidade de Amsterdam na Holanda é conhecida com a capital mundial das bicicletas, com dados bastante interessantes. Lá existem mais bicicletas do que habitantes e a frota de bikes é quatro vezes maior do que a frota de carros. Além disso, os deslocamentos de bicicleta são 50% maiores do que os deslocamentos de carros e a cidade conta com uma infraestrutura de ciclovias muito bem resolvida.

O planejamento da atual prefeitura é de construir 400km de ciclovias e/ou ciclofaixas até o final do ano de 2016 e, hoje, aproximadamente metade desta meta já está concluída. Entretanto, fica a dúvida se a medida será eficaz, considerando o aparente descompasso entre construção de ciclovias e a efetiva preparação de uma metrópole e suas construções para novas modalidades de deslocamento.

*
CEO DA INOVATECH ENGENHARIA E FUNDAÇÃO DO INSTITUTO CASA AQUA.