ZERO11

No trânsito

- Não pedale na contramão
- Sinalize para onde vai
- Seja gentil
- Pedale na faixa da direita
- Jamais circule nos corredores de ônibus
- Estude o percurso
- Fique atento à abertura das portas de carros estacionados

Bicicleta, um transporte coletivo

Avanço dos grupos de pedal reúne veteranos e novatos e amplia a comunidade que se movimenta em duas rodas pelas ruas da capital

28% dos brasileiros utilizam a bicicleta ao menos uma vez por semana, segundo a pesquisa "Cycling Across the World", do Instituto Ipsos, que mediu o uso da bike em 28 países no ano passado



CLEBER MACHADO/ORBI

Ciclovia da avenida Paulista, no centro, reúne ciclistas para todos os fins



Angela Corrêa
angela.correa@orbi.news

Por natureza, o ciclismo é atividade solitária. Atrás do guidão, prestando atenção ao ritmo da pedalada e ao seu entorno, o ciclista conta apenas com o próprio fôlego e sua bicicleta. E é justamente por medo de enfrentar situações complicadas que, mesmo os mais interessados, por vezes, podem desistir de incluir a bicicleta em suas vidas. Mas não precisa ser assim. Os grupos de pedal, que surgem organicamente, tornam o ciclismo um esporte e, mais do que isso, um modal de transporte coletivo.

Na capital paulista, as bikes compõem apenas 0,81% do trânsito, segundo relatório da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) mais recente, referente a 2021. Artigo da pesquisadora Glaucia Pereira, do Instituto de Pesquisa Multiplicidade de Mobilidade Urbana, também de 2021, mostrou que São Paulo tem uma frota de bicicletas de cerca de 1,6 milhão, o equivalente a 13 bikes a cada 100 habitantes. Nem todas, no entanto, estão nas ruas.

Pequena em volume – na comparação com os carros, que representam 79,1% do tráfego –, a comunidade de ciclistas é unida, acolhedora e tem se desdobrado para receber e orientar novos adeptos.

"Em São Paulo, atualmente existem grupos de pedal de todos os níveis saindo pela cidade, em praticamente todos os dias da semana", diz Mauricio Nunes, monitor de esportes e técnico responsável pelo Clube do Pedal do Sesc Avenida Paulista, que tem um calendário de passeios ciclísticos mensais até o fim do ano (veja ao lado a agenda).

Em geral, essas reuniões de ciclistas ocorrem à noite, período em que o trânsito diminui consideravelmente e os novatos podem absorver as dicas dos mais experientes na prática. Outra vantagem da coletividade é que, em maior número, os ciclistas aparecem mais em meio aos automóveis. "O grupo é mais visível, tornando o pedal mais seguro, ocupando melhor as vias e ciclovias", completa Nunes.

Coletividade. A bike tem vantagens que vão além dos benefícios pessoais, incluindo prática esportiva constante e economia de tempo e dinheiro. "Quando alguém usa a bicicleta pode pensar que está fazendo tal escolha por si só, mas acaba impactando positivamente a vida de toda uma cidade. A poluição que você não emite ao deixar o carro em casa, escolhendo pedalar, impacta a vida de todos ao redor", diz Aline Os, do coletivo Señoritas Courier, serviço de entregas por bike realizado apenas por mulheres e pessoas LGBT+.

Aline lembra que essa experiência benéfica já tem sido demonstrada há tempos na periferia da capital. "Trabalhadores e trabalhadoras destas regiões passam a utilizar as bicicletas diariamente, muito antes de ser moda, muito antes das áreas nobres concentrarem as maiores quilometragens de ciclovias mais bem estruturadas."

"Sabemos que as pessoas das periferias não escolheram a bicicleta dentre muitas opções. Na verdade, a bicicleta, para estas pessoas, muitas vezes se mostrou e ainda se mostra como a única escolha possível diante de transporte urbano caro, defasado e precário, altos custos para aquisição e manutenção de veículos particulares, exorbitância no preço dos combustíveis, além da insegurança para deslocamentos a pé", afirma.

Primeiros giros. Além dos grupos, ações voluntárias também dão uma força para quem quer pedalar na cidade. Criada há 13 anos por um conjunto de cicloativistas paulistanos, a rede voluntária Bike Anjo faz jus ao nome e acompanha várias fases de um ciclista iniciante: desde literalmente as primeiras pedaladas até a confiança para vencer o trajeto entre casa e trabalho em cima da magrela.

O site www.bikeanjo.org conecta voluntários aos iniciantes. Basta clicar em "Quero Ajuda para Pedalar" e preencher um pequeno cadastro. Quem tem experiência também pode se voluntariar para aumentar a rede. Já quem precisa aprender a andar de bicicleta pode participar da Escola Bike Anjo, atividade que costuma acontecer aos domingos e é anunciada previamente no perfil do Instagram (@bikeanjosp).

Segundo David Michelsohn, coordenador das atividades do projeto na capital, 7.500 pessoas passaram pelas atividades aos domingos e outras 2.000 foram atendidas individualmente.

Quem já tem uma bike e quer ter mais autonomia para lidar com seus equipamentos também tem apoio voluntário da oficina Mão na Roda, que funciona no Centro Cultural São Paulo (zona sul) às terças e quartas, das 18h às 22h. No local, há ferramentas e orientação gratuita para que o dono consiga fazer sozinho a manutenção de sua bicicleta.

Grupos de pedal para todos os perfis

Bikers & Proud: LGBT+
@bikers.proud

Clube do Pedal do Sesc Avenida Paulista: Toda primeira quarta-feira do mês, a partir das 20h
@sescavpaulista

Giro Preto: formado por e para pessoas pretas
@giropreto

Malungada: também exclusivo para pessoas pretas
@malungadapedal

Monta Mona: LGBT+
@montamona.sp

Saia na Noite: para mulheres
@saiananoite

Giro inicial

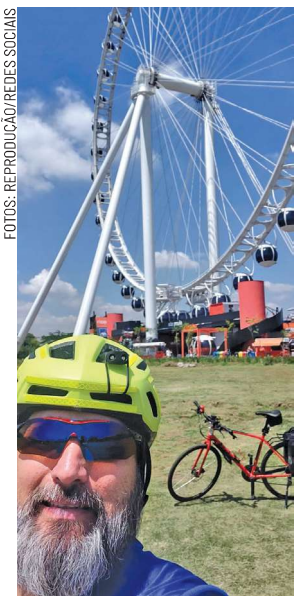
- Comece devagar e busque sua autonomia. Pesquise, converse com pessoas mais experientes e entenda qual seu objetivo com a bike: lazer, deslocamento, esporte, etc.
- Não precisa investir em uma bicicleta muito cara no início, mas garanta uma boa manutenção da que você tem, com revisões, limpeza constante e peças adequadas
- Escolha bem os equipamentos: a bicicleta tem de estar no tamanho adequado e bem ajustada à sua altura
- Saia de casa com um roteiro já definido para chegar a seu destino
- Reforce sua segurança e conforto: não esqueça de roupas refletivas e que permitam mobilidade, além de capacete, luvas e óculos de proteção. À noite, prefira roupas claras
- Os pedais à noite são mais seguros, já que o trânsito diminui após o horário comercial
- Se for pedalar sozinho, tente descobrir caminhos alternativos, mesmo que sejam mais longos do que utilizando as vias principais

Eu, eu mesmo e minha bike

Ciclistas de São Paulo falam sobre suas experiências nos pedais

FOTOS: REPRODUÇÃO/REDES SOCIAIS

Rafael Falcão Breyer, 45, professor de educação física



Pedalo desde criança, não lembro da minha vida sem bicicleta. É meu meio de transporte, lazer e treino. Sou de Porto Alegre (RS) e usava bike durante a faculdade e para dar aulas como personal trainer. Depois, acabei deixando de lado. Em 2019, estava voltando a pedalar com meu filho e nos mudamos para São Paulo. Por aqui, nossa vida ficou com tudo muito perto. Com a pandemia, usamos mais ainda a bike como lazer, para fugir das aglomerações e ter independência. Trabalho perto da Paulista e vou de bike. Carro é muito complicado em São Paulo. Parece incrível, mas o trânsito daqui é mais amigável ao ciclista do que o de Porto Alegre. Além disso, têm uma boa estrutura e malha de ciclovias. Moro no Brooklin (zona sul) e ando pela Berrini, Faria Lima, Paulista, Ibirapuera, marginal Pinheiros. Pedalo 20 km por dia. Às terças e quintas, aumento para 30, 40 km, como treino. Meu ânimo ao chegar no trabalho às 5h30 é completamente diferente de quando vou de carro por aplicativo. A cidade fica muito menor do que parece. Outro fator bacana é que andando de bike eu conheço lugares, lojas, bares que vários motoristas que passam nos mesmos locais não percebem.

Ricardo Almendra, 28, analista de estratégia



Aprendi a andar de bicicleta muito cedo e pratiquei mountain bike, mas sempre como algo casual. Quando vim morar em São Paulo, admirava a galera que saía para pedalar à noite. Em 2022, vendi meu carro. Já não fazia sentido. São Paulo tem muito trânsito e dá para fazer quase tudo de transporte público, mas eu ainda sentia falta da bike. Antes disso, no pré-pandemia, fui adepto das bikes de aluguel, mas não é igual ter a sua! Eu percorro curtas distâncias. Até o trabalho dá uns 12 km. Noventa por cento do trecho é por ciclovias e eu me sinto bastante seguro. À noite, é um pouco ruim pela escuridão nas ciclovias das grandes avenidas (exceto a Paulista), mas nada como estar bem equipado. Adoro a liberdade de pegar a bike e fazer tudo. De quarta e sábado, saio com o pessoal e aí a gente anda, pelo menos, uns 40 km. É uma galera que se reúne pra bater papo, esfriar a cabeça, girar o pedivela e tomar aquela cerveja gelada no final. Eu poderia dizer que o principal ganho de pedalar é ter uma vida mais ativa, mas não é suficiente. Quando eu pedalo eu me sinto livre, rápido, solto. É o momento que eu realmente consigo me desconectar dos problemas e curtir. É quase uma meditação. Enfim, eu me sinto feliz!

Naira Pinheiro Albanese, 36 anos, consultora



Comecei a pedalar com mountain bike e fazer trilhas. Depois, eu mudei para estrada por causa da logística. É mais fácil colocar minha bicicleta para ir para a rua do que eu chegar até uma trilha. Comecei a me deslocar para o trabalho de bicicleta em 2012, quando eu conheci a Ong Bike Anjo, mas parei em 2013. Retornei o meu deslocamento com bicicleta em 2019. Eu moro em Santo André (na Grande São Paulo) e trabalhava no Ipiranga (zona sul de São Paulo). Dava mais ou menos 16 km para ir e outros 16 km para voltar. A minha rotina hoje com a bike é utilizá-la como meio de transporte para o trabalho. Treinava todos os dias às 5h, mas agora sou mãe e minha demanda está diferente. Participo de alguns grupos bem diversificados. Para distâncias mais curtas, mais longas, para viajar, para rodar só no ABC, para pedalar à noite, de manhã. Sendo mulher, não tinha segurança de ir sozinha para o trabalho, então sempre ia com algum colega que fazia pelo menos mais da metade do percurso. Com o tempo, eu fiquei mais segura e com mais conhecimento. Fui pedalando mais rápido e me informando. Superei o medo com constância e segurança.

DESAFIOS

Maior malha cicloviária do Brasil, SP tem longo caminho

Apesar da grandiosidade da malha, os cicloativistas ouvidos pela **Orbi** afirmam que a infraestrutura ainda está longe do apropriado."A prefeitura está muito lenta na expansão da malha cicloviária. Falta zeladoria e as conexões prometidas entre trechos soltos não acontecem. Várias reformas de ciclovias feitas na gestão Bruno Covas (PSDB) não foram entregues de forma completa, faltam pinturas e sinalização", pontua a arquiteta e jornalista Renata Falzoni, cicloativista que utiliza a bike como meio de transporte desde 1976. "As novas ciclovias são entregues com qualidade muito baixa e não resistem às chuvas", completa David Michelsohn, da Bike Anjo, citando erosões nas avenidas Engenheiro Alberto Zagottis e Srg. Lourival de Souza Aranha, ambas no bairro Campo Grande (zona sul).

Outro problema constante é que alguns motoristas continuam utilizando as ciclovias como estacionamento, infração grave segundo o artigo 181 do Código de Trânsito Brasileiro, passível de multa de R$ 195,23, além de cinco pontos na CNH do condutor infrator e remoção do veículo. Em resposta, a CET afirmou que "até o fim de 2024, serão mais 300 km de ciclovias e ciclofaixas acrescidos a essa rede, alcançando os 1.000 km de vias tratadas para a circulação de bicicletas. A ampliação e melhoria na malha cicloviária da cidade tem como objetivo reduzir acidentes e mortes".

Sobre a fragilidade das vias exclusivas, a companhia registrou que as obras nas novas ciclovias estão em período de garantia e "caso exista algum tipo de problema, como trincas ou buracos, a empresa é acionada para realizar os reparos". A CET também afirmou ter consertado os trechos no bairro Campo Grande e a sinalização será realizada conforme cronograma de serviços. A companhia afirma que agentes em viaturas fiscalizam as ciclovias periodicamente. A Central de Operações também faz monitoramento das vias, além de receber denúncias pelo 156.



Meta da prefeitura é alcançar mil quilômetros de vias para bikes até 2024. MAICK MACIEL/UNSPLASH

Veias abertas. São Paulo chegou em 2021 a 699,2 km de vias com espaço exclusivo para bicicleta, segundo a CET. É a maior malha cicloviária de todo o Brasil

> **As rotas da região sul, conectadas pela ciclovia do lado oeste o rio Pinheiros, são as melhores para ciclistas iniciantes. A ciclovia é livre de carros e a vista do rio é um convite para repensarmos toda a cidade sob a ótica de quem pedala e anda a pé**
> RENATA FALZONI, CICLOATIVISTA

VIVER DE BIKE

Pedalar para ganhar o pão

As bicicletas também podem indicar uma mudança de direção profissional. O Instituto Aromeiazero, Oscip (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) que toca projetos educacionais e culturais partindo do transporte em duas rodas, já formou mais de mil pessoas em cursos em São Paulo e Macaé (RJ). O Viver de Bike é um dos seus principais programas e ensina desde mecânica para as magrelas até empreendedorismo. "Percebemos uma demanda muito grande de gente querendo ter a primeira experiência de trabalho com bicicleta. Também há pessoas que estão querendo uma recolocação ou empresas buscando por mão de obra qualificada para serviços de mecânica ou cicloturismo, por exemplo", diz Murilo Casagrande, diretor de desenvolvimento institucional da Aromeiazero. Quem completa o curso recebe como "diploma" uma bike. As doações chegam pela campanha Bike Parada Não Rola, que recolhe bicicletas abandonadas. Mais informações: www.aromeiazero.org.br.