

## O equívoco da suspensão da ciclovias na Avenida Paulista

**Categories :** [Guilherme José Purvin de Figueiredo](#)

O MP Estadual ajuizou na Justiça paulista uma ação civil pública para fins de paralisar as obras de implantação de ciclovias na cidade de São Paulo. O pedido era amplo e objetivava inclusive a paralisação das obras na Avenida Paulista. A liminar concedida não atendeu integralmente ao pedido (as obras na Paulista prosseguem). Ainda assim, pergunta-se: será que essa liminar contribui para a mobilidade urbana e para a redução da poluição atmosférica?

A implantação de ciclovias é medida que merece o aplauso de quem quer que esteja preocupado com o meio ambiente e a qualidade de vida – questão que passa pelo debate sobre a não-privatização das vias públicas por automóveis particulares, quase sempre carregando apenas seu próprio motorista. A poluição atmosférica causada pelos motores de veículos automotores (parados) é responsável por milhares de mortes e doenças cardiorrespiratórias em São Paulo.

A ciclovias é uma alternativa ecológica, saudável e barata de transporte. Evidentemente, há que se aguardar uma mudança de mentalidade para que um número cada vez maior de pessoas passe a se utilizar desse meio. Na periferia, a ideia começa a emplacar. Na Avenida Paulista, é preciso concluir a ciclovias.

A pior alternativa, porém, será judicializar uma das raras políticas públicas de caráter ecológico das últimas décadas na maior cidade do país. Não é demais ressaltar que, enquanto os contribuintes das mais elevadas faixas de [IPVA](#) de São Paulo criticam ferozmente esse projeto, no exterior ele é contemplado com o [Sustainable Transport Award de 2014](#).

É evidente que ciclovias, apenas, não são suficientes para resolver esta verdadeira síndrome que é o trânsito paulistano - algo que há muitos anos já serviu de motivo para o romance "Não verás país nenhum", do Ignácio de Loyola Brandão, que tem início com um congestionamento definitivo. Em alguns percursos, pedalar é praticamente inviável - por exemplo, nas ladeiras da Vila Pompéia, do Jaraguá ou da Freguesia do Ó. Não é o que ocorre, porém, em longos trajetos como o do Jabaquara até a Estação Vila Madalena, sob o Minhocão, desde o Shopping Bourbon (na Pompéia) até a Estação Dom Pedro II e muito além. Ou mesmo em aclives mais suaves, como os das Avenidas Consolação ou Lins de Vasconcelos.

É claro que o poder público deve também implementar o sistema metroviário. Um percurso de menos de 12 km, do Itaú Cultural (Av. Paulista) ao Frangó (Largo Nossa Senhora do Ó), numa noite de sexta-feira, na melhor das hipóteses, não leva menos de uma hora e meia. Se as obras da Linha 6 do Metrô tivessem sido concluídas, esse mesmo trajeto levaria menos de meia hora. A promessa era de que fossem entregues em 2015 e, agora, a estimativa é de entrega por volta do bicentenário da independência do país. Da mesma forma, a ampliação de pistas exclusivas para

ônibus é mais do que benvinda, merecendo estender-se até as cidades da Grande São Paulo.

Modificar um paradigma que teve início com Prestes Maia e se consolidou com Paulo Maluf, porém, não é algo fácil. Infelizmente, está ocorrendo mais uma vez (a exemplo de todo o debate nacional dos últimos oito meses), a [PARTIDARIZAÇÃO](#) de uma rara proposta urbanística com impacto ecológico positivo(veja).

Parado no trânsito da Avenida Paulista, na volta do trabalho, recebo pelo "Waze" mensagens de desconhecidos: "Maldita ciclovia! Maldito PT! Fora Dilma e Haddad!". O que a prática de ciclismo tem a ver com o PT? Se a conversa segue por aí, não se vai a lugar nenhum. Como, aliás, já acontece com o tráfego de automóveis na cidade.

*\*Matéria editada em 23/03/15*

**Leia também**

[Em São Paulo, ciclovia do Rio Pinheiros é expandida](#)

[Ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias - SP começa a mudar](#)

[Em Vancouver, vá de bicicleta](#)