

# Metrópole



**Adolescência**  
Demandas de jovens com câncer são desafio para médicos. Pág. A27



**Queixa.** Grade de boca de lobo vira obstáculo no meio da pista

**Mobilidade.** Estado mapeou problemas nas vias exclusivas para ciclistas e montou infográfico interativo; cicloativistas reconhecem falhas, mas fazem a ressalva: mesmo uma faixa exclusiva malfeita é mais segura para o ciclista do que pedalar na rua, no meio do trânsito

## Teste em ciclovias de Haddad revela armadilhas em SP

Natália Cacioli

Os ciclistas se sentem mais seguros nas faixas exclusivas, mas enfrentam buracos e pistas irregulares e sofrem com falta de sinalização adequada e manutenção. Da meta de 400 quilômetros de ciclovias prometidos até o fim de 2015, a gestão Fernando Haddad (PT) alcançou a marca de 262 km em meio a muitas críticas e, antecorrem, a Prefeitura conseguiu derrubar a decisão judicial que paralisava todas as obras cicloviárias da cidade. Para o Ministério Público Estadual (MPE), faltou planejamento – argumento negado pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP).

Para conferir o que já foi feito, o Estado percorreu 33 km de ciclovias no centro e na zona norte e mais 21 km nas zonas leste e sul (*mais informações nesta página*) e criou um infográfico interativo com um mapeamento das vias exclusivas.

Sinalização precária em cruzamentos movimentados, grades de bocas de lobo que podem prender o pneu da bicicleta, tampas de bueiro desniveladas em relação à rua, sujeira, água empoeçada e sarjetas intransitáveis: esses foram alguns dos problemas encontrados.

Na região central, o cruzamento do Largo do Arouche com a Avenida São João não

### Especialistas pedem correções, mas defendem faixas

● Especialistas em trânsito e transporte defendem a continuidade das ciclovias, mas pedem correções no projeto e manutenção das faixas já criadas.

Para a urbanista Natália Garcia, de 31 anos, do Cidade Para Pessoas, o projeto peca pela falta de transparência. “Existem ciclovias mal executadas, mas parar as obras é um retrocesso.”

A urbanista Raquel Rolnik também pede correções sem interrupção. “Há outras formas de aperfeiçoar projetos e promover o diálogo.” / DIEGO ZANCHETTA

tem semáforo para ciclistas. Uma placa orienta a fazer a travessia no sinal verde, mas coloca bicicleta e automóvel em rota de colisão. O mesmo acontece na São João com a Avenida Duque de Caxias.

Pintadas sobre as sarjetas, muitas dessas vias estão tão esburacadas que fica impossível trafegar na faixa da direita, como acontece na Rua Frederico Abranches, em Santa Cecília. “O problema é que a Prefeitura veio e passou uma tinta vermelha por cima do buraco, sem re-

formar a sarjeta”, diz o proprietário da bicicletaria Drac BMX, José Wilton Oliveira, de 44 anos, conhecido como Drac. “Em um dia colocaram a faixa anunciando a implementação da ciclovia e, no outro, ela já estava pintada”, lembra.

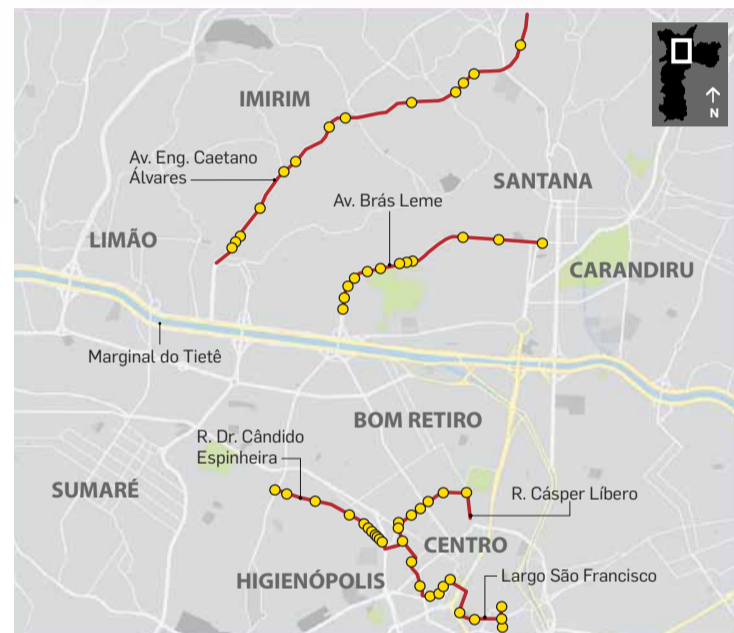
Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), a ciclovia do eixo Santa Cecília-Higienópolis, formada por sete ruas, foi feita em 15 dias. A CET informou ainda que os projetos cicloviários contemplam uma série de trabalhos de adequação viária, como tapa-buraco, reconstrução de sarjetas e recapeamento de vias. Sobre os problemas na Rua Frederico Abranches, a empresa municipal diz que avaliará a necessidade de “possíveis ajustes”.

Na ciclovia da Rua Doutor Bráulio Gomes, do centro, a boca de lobo está quebrada. A CET diz que solicita para as subprefeituras o nivelamento e a substituição das bocas de lobo para garantir o fluxo seguro dos usuários, mas não informa quantas ou quais foram trocadas.

**Acidente.** O analista de sistemas Eduardo Trova, de 32 anos, sofreu um acidente na ciclovia da Avenida Brás Leme, na zona norte, e quebrou o braço em três pontos. No local da queda, o concreto se ergueu e formou uma lombada. “Eu estava acostumado a passar por ali, mas na-

### TRAJETOS

● PROBLEMAS ENCONTRADOS PELA REPORTAGEM



**Brás Leme.** Lombada causou fratura em braço de ciclista

quele dia me distraí”, contou.

A ciclovia foi entregue ainda na gestão Gilberto Kassab (PSD), em 2012, e fica no canteiro central, isolada do trânsito. A pista está com vários problemas: árvores baixas que podem fazer o ciclista bater a cabeça, terra que forma lama quando chove e rachaduras.

Questionada, a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras informou que a limpeza é feita quando “detectada a necessidade” e o serviço de manutenção seria realizado no local.

A principal reclamação dos ciclistas que usam a via da Aveni-

da Engenheiro Caetano Álvares, na zona norte, é a sujeira e a água empoeçada. Há também vários trechos de asfalto irregular, com buracos, e tartarugas estão soltas.

“Eu não me sinto seguro nesta ciclovia, porque, se eu passar por um buraco ou por uma pedra e me desequilibrar, posso cair dentro do rio ou no meio dos carros”, disse o gráfico Fernando de Oliveira, de 22 anos.

Na Casa Verde, a ciclovia acompanha um córrego na lateral esquerda e a velocidade permitida para automóveis é de 60 km/h. Segundo o engenheiro

Luis Fernando Di Piero, críticos internacionais apontam que as ciclovias que acompanham avenidas com velocidade superior a 50 km/h devem ter uma segregação física dos carros, seja por meio de uma mureta ou de uma grade.

**Escorregadio.** Os ciclistas também reclamam que as ciclovias ficam muito escorregadias quando chove. Segundo a CET, a tinta vermelha obedece às especificações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), mas não forneceu detalhes sobre qual o material aplicado no asfalto.

O engenheiro, urbanista e ciclista há 30 anos Ary Rodrigues Perez, de 61 anos, afirma que é preciso usar um material com mais rugosidade para melhorar a aderência da pista. Ele diz acreditar que a Prefeitura está aprendendo com os erros. “Na obra da ciclovia da Avenida Paulista, por exemplo, estão usando um concreto pigmentado em vez da tinta.”

Os mesmos ciclistas que defendem a construção de uma malha viária para bicicletas na cidade tecem críticas à forma como algumas ciclovias foram criadas, mas fazem uma ressalva: “Mesmo uma ciclovia malfeita é mais segura para o ciclista do que pedalar na rua, no meio do trânsito”, diz o cicloativista e editor do site Vá de Bike, William Cruz. Ele avalia que existem erros, mas impedir a implementação é um retrocesso.

**Ciclovia não é a solução, mas é uma parte importante dela**  
Caderno Aliás



**NA WEB Multimídia.** Leia especial sobre as ciclovias de SP

[estadao.com.br/e/cicloespecial](http://estadao.com.br/e/cicloespecial)

## Nos bairros, faixas têm problema de zeladoria

Diego Zanchetta

Prestes a completar um ano, as primeiras ciclovias da gestão Fernando Haddad (PT) em bairros fora do centro expandido já apresentam problemas de falta de manutenção comuns nos espaços públicos da periferia, como em calçadas, corredores de ônibus, praças e vias usadas pelos carros.

No centro, o problema é mais evidente. Mas buracos, desníveis e falta de sinalização já apa-

recem em 21 quilômetros de rotas nas zonas leste, sul e norte percorridos pelo Estado na quarta e quinta-feira. Em quatro ciclovias (Tatuapé, Vila Prudente, Morumbi e Freguesia do Ó), são muitos os buracos.

Na Vila Prudente, zona leste, a ciclovia que passa pela Avenida Professor Luís Inácio de Anhaia Melo, feita pelo Metrô, tem rachaduras. “Se vem alguém muito rápido e não consegue breicar, cai com certeza”, diz a dentista Fernanda Melo,

de 26 anos, ao apontar buraco na ciclovia na esquina da Anhaia Melo com a Rua Susana.

Ninguém se entende sobre de quem é a responsabilidade pela ciclovia. A Prefeitura diz que o Metrô é que tem de administrar a faixa, que, por sua vez, diz que a ciclovia passou para a administração municipal em setembro.

Do outro lado da cidade, no Morumbi, zona sul, a ciclovia da Rua Dr. Fausto de Almeida Prado Penteadão não tem problema de conservação. Ali, a faixa, de tão estreita, espreme ciclistas entre veículos parados e em movimento. “Está um perigo andar de bike por aqui”, disse o morador Angelo Mariotti.

## Prefeito festeja aval do TJ; ‘Ninguém vai tirá-las’

Luiz Fernando Toledo  
Julio Maria

O prefeito Fernando Haddad (PT) comemorou ontem a decisão do Tribunal de Justiça de manter todas as obras de novas ciclovias. “Entendo que é a solução mais moderna para a cidade. O mundo todo discute mobilidade hoje. É unânime que a solução vem de transporte público e malha cicloviária”, afirmou, na Vila Moraes, zona sul. Na quarta, em evento cultu-

ral na Lapa, ele já havia dito ao Estado que nenhum outro prefeito terá coragem de acabar com as faixas exclusivas. “Ninguém vai querer tirá-las.”

Haddad também aposta no aumento do número de usuários. “Pergunte a quem implementou ciclovias em outros países. As ciclovias vêm antes dos ciclistas. Em alguns países, eles só apareceram seis anos depois.” O prefeito

defendeu os gastos para a implementação das ciclovias. “É o investimento mais barato que estou fazendo. São R\$ 80 milhões para 400 km, mas ela é mesmo mais visível e, como mexe com a cultura, sofre a contestação da oposição”, afirmou.

**Soluções.** Procurada, a Prefeitura informou que uma “operação tapa-buraco” será iniciada nas ciclovias do centro amanhã. E todos os problemas apontados pelo Estado serão vistoriados. / COLABOROU D.Z.

**Haddad. ‘Ciclovias vêm antes’**

SILVANA GARZARO/ESTADÃO-13/3/2015