

Entre Montanha, Mar e Empreiteiras, o Sinuoso Trajeto das Ciclovias Cariocas

Description



Sempre foi tortuosa a história das ciclovias cariocas, iniciativa fundamental para humanizar esta nossa praça de desumanizada cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Teve de enfrentar até mesmo a ira de quem gostava de se exercitar ao ar-livre correndo à beira-mar de manhã bem cedo e que, detalhe importante, não possuía nem automóvel, caso do chargista/escritor/poeta/tradutor Millôr Fernandes. Quando do início da construção da ciclovia, na década de 1990, nas orlas de Copacabana e de Ipanema, principalmente, onde morava o cartunista, Millôr fez campanha insistente na coluna que tinha no *Jornal do Brasil* condenando a criação da pista para ciclistas.

A briga solitária de Millôr se amparava em um dado condenável, a corrupção que cerca a realização de obras públicas (em época em que isso ocorria de forma bem mais obscura), mas havia ao mesmo tempo a expressão de uma das diatribes inexplicáveis do escritor. O argumento de Millôr era que a ciclovia iria justificar a derrubada dos muitos coqueiros para a colocação de um monstrengo na orla. O craque dos desenhos tinha rixa com os príncipes brega-grandiosos que os novos ricos ipanemenses andavam edificando depois de porem abaixo construções antigas e enxergava na ciclovia a extensão deste gosto duvidoso dos abonados da Zona Sul.

A pista construída no começo dos anos 1990 ficou pronta e nunca se viu uma decisão tão acertada. O tamanho do fluxo de bicicletas, triciclos, skates, comprovou como era fundamental e

indispensável a sua criação. Nunca compreendi, no entanto, por que a ciclovia foi feita próxima à pista de rolamento de carros, expondo excessivamente os ciclistas em caso de uma queda. Ela poderia perfeitamente ficar na parte interna do calçadão, junto à faixa de areia, o que reduziria enormemente os riscos para os usuários. Mas vá tentar entender como são tomadas essas decisões?



Com a nova ciclovia Tim Maia, recentemente inaugurada, a mesma coisa. Passo por ali sempre. Até a segunda entrada do Vidigal (sentido Leblon-São Conrado) a pista continua em perfeito estado e sendo utilizada mesmo depois do acidente. Neste grande trecho, que está liberado para circulação, a Prefeitura não fez nada além de ampliar e reformar o passadiço, deixando como deveriam ser nossas calçadas em toda a cidade. A novidade é que ela é obrigatoriamente compartilhada entre pedestres e ciclistas, com uso preferencial para os primeiros. Os pilares são aparecem na descida. Era um trabalho pequeno portanto, embora a obra de engenharia pareça complexa. Nunca entendi aqui também por que a pista não foi construída junto à encosta e em cima de uma tubulação com garfos de apoio que ajudariam a dar sustentação. A ciclovia ficaria ainda colada à pista e teria sempre área de escape.

De qualquer jeito acho que devemos refazer o trecho logo. Esta ciclovia é muito importante para o vai e vem dos moradores do Vidigal e da Rocinha. Muito mais fundamental do que como espaço de lazer de fim de semana. Quando for inaugurada até a Barra vai oferecer uma vista e tanto para quem quiser percorrer as mais deslumbrantes praias que o Rio tem a oferecer. Ampliar uma malha que já

nos leva, pelo Aterro, ao centro da cidade, uma área a ser inaugurada também com obras de revitalização, exibindo outras paisagens arrebatadoras. É mais uma conquista na briga maior pra conseguir que as bicicletas tenham algum espaço frente aos direitos irrestritos dos automóveis. Estes sim, sempre ocuparam tudo sem constrangimento algum. Ainda surgem parados em cima das calçadas, fechando as entradas de garagem, usando a ciclovia para desembarque, como se seus donos tivessem privilégios ilimitados.

Para os apaixonados pelas magrelas há um relato muito interessante do ciclista convicto David Byrne sobre como é a experiência de se passear de bicicleta ao redor do mundo. Para qualquer lugar que viaje durante suas temporadas de shows, o ex-líder dos Talking Heads carrega sua bicicleta para conhecer a cidade como um local. Fez isso aqui no Rio, em Buenos Aires, em Istambul, São Francisco, Londres. No livro, Byrne discute políticas públicas que favorecem transportes alternativos e faz a crônica de suas experiências como ciclista. Além de compositor, Byrne é um escritor de enorme talento, desses que conseguem apresentar uma visão singular sobre o que comentam, capaz de transformar qualquer assunto em algo fascinante para o leitor. Fez isso a partir de sua vivência como músico em "Como a Música Funciona" (Amarily, 2014) e como ciclista em "Diários de Bicicleta" (Manole, 2011).



Category

1. Ciclovia
2. Millário

Date Created

2016/05/05

Author

kikopedrosa

default watermark