

MELHORES PRÁTICAS - BICICLETÁRIOS DE INTEGRAÇÃO MODAL

PARTE I: HISTÓRICO DO SISTEMA IMPLANTADO NAS FERROVIAS SUBURBANAS DE SÃO PAULO

Reginaldo A de Paiva

I. Como se em resumo

O início

(Nota introdutória: se a alguns possa parecer estranho o recurso a palavras que permanecem no imaginário popular, apesar de terem sido submetidas a um processo de eliminação da literatura técnica, informo que sua utilização é intencional e visa recuperar muito da cultura ferroviária que se tentou destruir, de forma criminosamente planejada, ou, como nas palavras de Milton Santos, “a questão urbana, como a questão territorial, tem o seu próprio vocabulário, que a gente recria com a história. É um vocabulário que não se pode deixar envelhecer”)

Trinta e dois anos decorridos desde quando, em 1983, a FEPASA, ao planejar a instalação de um bicicletário na estação Jandira, iniciou um processo pioneiro de integração modal dos serviços suburbanos de passageiros com os “*modos urbanos ativos*” (erroneamente intitulados como “não-motorizados” no Código de Transito Brasileiro).

O bicicletário de Jandira foi uma experiência inovadora. Surgiu como subproduto do programa de integração física e tarifária entre os serviços suburbanos da FEPASA e os ônibus municipais de São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi. Na época, os serviços, em processo de reestruturação, atendiam ao projeto elaborado, no início dos anos 70, pelo Consórcio Engevix-Sofrerail, programa que promoveu a mais radical reestruturação dos serviços de passageiros ferroviários do país.

Em 1983, a FEPASA iniciou abrangente programa de reestruturação administrativa, separando os transportes ferroviários em três centros de custo – carga, longo percurso e subúrbios – possibilitando que, nos anos 90, o processo de privatização dos serviços ferroviários pudesse ser implementado separadamente para estes três setores.

No entanto, a concepção de que serviços de passageiros eram apenas deficientes encargos sociais que deveriam ser assumidos, a contragosto, pela ferrovia, permanecia no entendimento de alguns dos técnicos que passaram a operar o transporte suburbano. Tal fato explica o muito da resistência inicial interposta às propostas de novas formas de acesso dos passageiros às estações. No horizonte, a noção de que com mais passageiros e mais gratuidade, maiores os prejuízos.

Neste trabalho, tendo em vista as várias e sucessivas alterações nos projetos e sistemas de gestão dos bicicletários, o programa de integração modal com bicicletas será dividido em “quatro etapas” ou “quatro gerações” assim nomeadas:

BCTs **Fepasianos**, no período 1983/1988;

PRCs e BCTs **Ferrovíários I**, no período 2000/2006;

BCTs **Ferrovíários e Metroviários**, no período 2007/2010

BCTs **Ferrovíários II**, no período 2011/2015.

(NB: BCT=Bicicletário e PRC=Paraciclo)

A desativação dos bicicletários da FEPASA

Houve reações “internas” às propostas de integração modal na FEPASA, tanto as que visavam integração física e tarifária com os ônibus, com redução no valor das tarifas, como as que defendiam a criação de estacionamentos de carros, motos e bicicletas em terrenos da ferrovia. Houve até quem considerasse que não tarifar o estacionamento de bicicletas correspondia a criar mais uma forma de gratuidade nos serviços. Ainda hoje, a referência citada, com indisfarçada ironia, à presença de *bichicletas* nos estacionamentos, é ouvida nos “aquis e alis” das falas de certos/incertos técnicos.

O conceito de serviço desnecessário e antieconômico explica não apenas a progressiva deterioração da integração tarifária com os ônibus, como a desativação planejada dos bicicletários nas linhas da FEPASA e a má localização de alguns bicicletários implantados atualmente nas linhas ferroviárias.

O processo de fechamento do estacionamento/bicicletário de Jandira contemplou os seguintes passos:

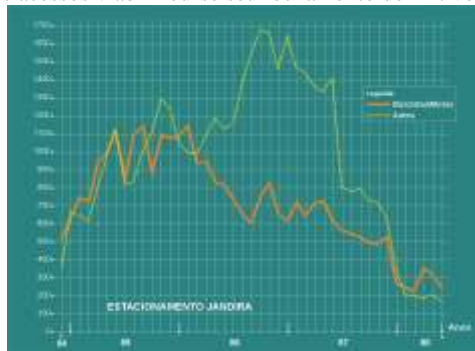
1. Sendo o estacionamento operado por funcionários da estação, alegou-se carência de pessoal nas bilheterias para se transferir os operadores do estacionamento para as bilheterias. Desde então, o portão de entrada do estacionamento permaneceu fechado; ciclistas, motoqueiros e motoristas dependiam da vinda de um funcionário da estação para abri-lo.

2. Como esperado, a demanda pelo uso do estacionamento decaiu progressivamente.

3. Ao se atingir o ponto crítico de acessos de carros e motos – os únicos que pagavam pelo uso do estacionamento – alegou-se que o desinteresse dos usuários e a não rentabilidade financeira justificariam o fechamento do estacionamento.

Ouvidos moucos à sugestão de que se privatizasse os serviços; o objetivo, evidente, era a sua desativação.

O gráfico 1 retrata a operação do estacionamento, desde sua abertura, em 1984 até seu fechamento em 1988. Ilustrativo como os diferentes usuários reagiram diferentemente. Os ciclistas rapidamente desistiram de usá-lo, ou porque renunciaram ao uso de bicicletas ou porque passaram a amarrá-las em grades e postes. Os motoristas, por não dispor de faixas suficientes de estacionamento nas ruas da região, se submeteram com mais paciência ao desconforto da espera pela abertura do portão. A partir de janeiro de 1987, com a posse de uma nova diretoria e adotadas restrições mais severas aos acessos viabilizou-se seu fechamento definitivo.



O pessoal que participou do programa de implantação dos bicicletários recorreu ao termo “inimigos internos” para designar os que articularam a desativação do estacionamento. O ex-secretário Werner Zulaif, criador do programa Pró-Ciclista na PMSF, preferia o termo “resistências difusas”, mais ameno, mas não menos correto.

A retomada do programa de bicicletários

Muito conhecida na ferrovia a figura da “rádio-peão”. Assim funcionava: de algo acontecido nas barrancas do rio Paraná, em Presidente Epitácio, de imediato, pela tripulação dos trens e pelos sistemas de comunicação (telefone seletivo, telex) da Estrada de Ferro Sorocabana e

com a mesma celeridade hoje elogiada das “mídias sociais”, a notícia chegava rapidamente aos corredores da estação Julio Prestes, no centro de São Paulo.

Ninguém pesquisou a participação da “rádio-peão” nos resultados obtidos, em 1985, com os estacionamentos de Jandira e Itapevi. No entanto, em 2007 pude constatar, pessoalmente como funcionava a rádio-peão: entrevistando um ciclista em rua de Itapevi, perguntei-lhe o que achava da reativação do bicicletário da estação, fechado em 1988. “Se for como o que funciona em Mauá, vale a pena”, respondeu-me. Assim, um ciclista, na longínqua Itapevi, conhecia o funcionamento de um bicicletário situada na longínqua Mauá, estações separadas por mais de 60 quilômetros de linhas ferroviárias, percorridas em exaustiva viagem por quatro diferentes linhas ferroviárias e três exaustivas baldeações. Por todos estes motivos, viagem que poucos ainda se dispõem a fazê-la.

“Quem esta na frente é o povo. Creio que é preciso mapear as formas de solidariedade no meio popular e encontrar a lógica de sua espontaneidade. Isso para que essa lógica possa entrar na programação dos partidos e, eventualmente, na planificação dos governos. É uma perspectiva de se contrapor à lógica de hoje, que é não querer o povo, a lógica dos pobres, e promover a sua substituição pela lógica dos poderosos. Que é o que esta sendo vendido no caso brasileiro de alto a baixo, de leste a oeste, na panóplia ideológica”

O professor Milton Santos fez estas declarações ao Le Monde Diplomatique, em 2001. Eu não encontraria melhores explicações para o processo deslançado, a partir de 2001, de “apropriação dos bicicletários” pela população, processo que costumo apelidar de “pertencimento urbano” dos moradores.

Com ou sem radio-peão, o que se viu foi que, alguns anos depois da desativação dos bicicletários da FEPASA, começaram a surgir centenas de bicicletas amarradas nas grades de algumas estações, entre elas Jardim Silveira – não por casualidade, situada a menos de um quilometro de Jandira – e Mauá.

A demanda popular por instalações de intermodalidade trem/bicicleta nas estações, claramente, antecedeu o programa implantado nas linhas ferroviárias de São Paulo. Milton Santos tinha razão: quem esteve à frente dos projetos foi o povo. Mais digo, a retomada do programa, em 2000, veio, de início, por iniciativa da prefeitura de Barueri e de um associação de ciclistas em Mauá. O grande mérito do governo de São Paulo foi respaldar e autorizar os pedidos de instalação de paraciclos e bicicletários nestas citadas estações.

Os Paraciclos de Jardim Silveira

No final dos anos 90 já se sabia da presença de bicicletas nas imediações de várias estações; no entanto, só depois da instalação de paraciclos (PRC) na estação do bairro de Jardim Silveira, pela prefeitura de Barueri, que um primeiro levantamento fotográfico destas bicicletas foi realizado.

As fotos mostram a situação da estação antes e depois das obras realizadas pela Prefeitura. A mudança radical da urbanização local foi, como se vê, resultado da instalação do estacionamento de bicicletas.



O bicicletário de Mauá

Como o fenômeno do acesso por bicicletas vinha crescendo de forma significativa nas regiões suburbanas, na mesma época em que se instalaram os paraciclos em Jardim Silveira, na estação Mauá, região sudeste da RMSP, por iniciativa de uma associação de ciclistas – Ascobike – instalou-se um bicicletário que possuía, em sua configuração original, o mesmo modelo de Jandira: área fechada; controle de acesso e vigilância permanente; uso de dois diferentes tipos de paraciclos, um para estacionamento no piso e outro onde se pendurar as bicicletas.

A partir do início de sua operação – e sempre buscando atender às solicitações dos ciclistas – foram sendo implantados novos recursos. De início, sanitários e depois uma pequena oficina, compressor de ar, máquina de café, água potável, bicicletas de apoio aos sócios (“estepe”). Cada um dos ciclistas-associados tem o “seu gancho” pessoal no estacionamento; um bem elaborado sistema de cadastramento dos ciclistas e de suas bicicletas, assim como um sistema informatizado de controle de acesso foi desenvolvido visando fornecer, tanto aos ciclistas como à associação, melhores condições de segurança.

Por todos estes motivos, o bicicletário Mauá saltou de seu propósito inicial, de atender aos 659 ciclistas que utilizavam suas instalações, à sua configuração atual, com a disponibilização de 1964 vagas e um movimento diário estimado em 1.000 *bicicletas por dia útil* (BDU).

As fotos mostram o bicicletário em sua fase inicial e o estacionamento dos ciclistas que, por falta de vagas no bicicletário estacionavam suas bicicletas sob uma passarela. Este “estacionamento”, que era operado por uma equipe de “flanelinhas” durante 24 horas/dia, só foi desativado em 2008, quando da reforma do bicicletário.



Mauá estabeleceu o modelo padrão que passou a ser adotado em todos os novos projetos, tanto no que respeita à configuração das áreas administrativas como no modelo de paraciclo vertical.

Levantamento fotográfico das “bicicletas suburbanas” e as pesquisas da CPTM em 2005

O sucesso da implantação do bicicletário de Mauá ensejou a realização de análises sobre quem são os ciclistas e como usam as bicicletas no acesso às estações. Com apoio da Ascobike realizou-se pesquisa do perfil dos usuários de Mauá. Uma segunda pesquisa, realizada nesta mesma época, quantificou os modos de acesso dos passageiros nas estações da malha ferroviária. Estas pesquisas e o levantamento fotográfico dos acessos espontâneos por bicicleta nas estações de zonas suburbanas da Metrópole consolidou o conjunto dos documentos que permitiram uma primeira definição dos padrões das instalações e a proposta de priorização de locais a serem dotados de bicicletários.

Pesquisa do perfil dos ciclistas de Mauá

A pesquisa do perfil de ciclistas do bicicletário da Ascobike, em Mauá, foi a primeira realizada no país com ciclistas trabalhadores. Entre os dados pesquisados destacam-se os locais de residência e de trabalho, o nível salarial, os dias de uso do bicicletário, o tempo de permanência da bicicleta no bicicletário, as razões da opção por acessos intermodais com bicicletas. Da pesquisa resultaram algumas pequenas e curiosas “descobertas”:

1. bicicletas são utilizadas em distâncias que cobrem, em geral, de 3 a 6 quilômetros, configurando, claramente, a referência atual dos cicloativistas, que consideram bicicleta como um “veículo de bairro”, utilizada, principalmente, em trajetos de 6 a 8 quilômetros.
2. renda média de 1,5 SM.
3. bicicletas permanecem, em média, 11 horas no bicicletário, quando no período diurno, e 14 horas se permanecem no local durante o período noturno.
4. a troca de modo nas viagens de acesso à estação não se deu pela substituição das viagens anteriormente realizadas por ônibus, mas pelos que vinham a pé.
5. os motivos alegados para a opção por bicicleta no trajeto residência/estação se devia, majoritariamente, ou por ganho de tempo ou por economia. A referência a economia na viagem de acesso, no entanto, se confrontada com a informação de que o modo de acesso anterior era em viagens a pé, autoriza a conclusão de que ganho de tempo é o principal motivo do uso de bicicletas nas viagens de acesso às estações. A alegação de economia nos deslocamentos significaria, no caso, a não-necessidade de gastos com transporte coletivo (“custos deferidos”, no linguajar de um economista ao analisar a pesquisa). Fator de grande importância deve ser também considerado no aumento de mobilidade para os que têm uma segunda “jornada” diária a cumprir: um curso noturno, compras de pequeno porte, passagem por uma academia ou clube no final do expediente, “conversar borracha” com os amigos antes de ir para casa, ou até, quem sabe, uma folclórica passadinha pela casa da namorada.
6. bicicletas são “modo de transporte”, usadas principalmente nos deslocamentos residência-trabalho nos dias úteis; aos sábados, o movimento no bicicletário cai 50% e, aos domingos, 70%.

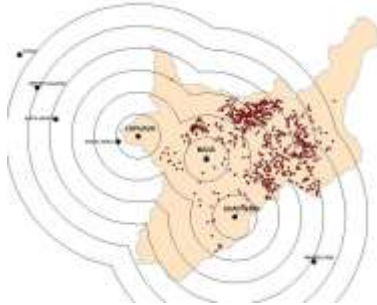
De posse dos dados relativos aos endereços residenciais foram elaborados três mapas para os “territórios das bicicletas” na RMSP, mapas já apresentados em diferentes ocasiões e a diferentes públicos. O mapa 1 mostra o município de Mauá e um círculo de 6 quilômetros traçado em torno do bicicletário. O mapa 2 mostra o município dividido em círculos de um quilômetro concêntricos em torno de estações ferroviárias. Neste mapa é visível o território dos transportes ativos: em percursos de até um quilômetro os mínimos ciclistas evidenciam a preferência pelos trajetos a pé; ciclistas surgem em maior quantidade nos trajetos entre 3 e 6 quilômetros; distâncias superiores a 6 quilômetros percorridas em transporte coletivo. O mapa 3 mostra os territórios dos pedestres (1 quilômetro) e dos ciclistas (6 quilômetros) no entorno de todas as estações da malha ferroviária suburbana. Estudo desenvolvido por Eric Ferreira (ex-ITDP), considera que o território das bicicletas ao longo das linhas férreas atenda a 85% da população da RMSP.

Tendo em vista os estudos realizados no bicicletário de Mauá e nos dados de população e área do município, utilizei o neologismo Ciclocidade para definir cidades com área urbana de aproximadamente 113 km² (6 km de raio em torno da área central) e população com mais 300.000 habitantes (valor médio de densidade populacional nas cidades de São Paulo). Gratificante verificar que o neologismo, apresentado em um seminário realizado em 2006 na cidade de Santos, foi incorporado ao dicionário do cicloativismo brasileiro.

Município Mauá



mapa 1- município de Mauá



mapa 2 – município de Mauá



Mapa 3 – RMSP (região metropolitana de São Paulo)

Levantamento fotográfico das bicicletas suburbanas

As fotos mostram como, no início dos anos 2000, ciclistas reivindicavam a instalação de bicicletários. As fotos mostram os locais mais utilizados pelos ciclistas nas estações situadas em bairros-dormitórios da RMSP.

Linha 7 – Francisco Morato, Baltazar Fideles, Caieiras, Jaraguá e Perus



Linha 8 – Carapicuíba, Comandante Sampaio, Osasco e Jandira



Linha 10 – Prefeito Saladino, Rio Grande da Serra, Santo André e Rio Grande da Serra



Linha 11 – Calmon Vianna, Jose Bonifácio, Poá e Suzano



Linha 12 – Aracaré



Pesquisa Acesso e Difusão no Sistema CPTM (2005)

Esta pesquisa quantificou todos os modos de acesso e de difusão nas estações da malha da CPTM. No que respeito ao programa dos bicicletários foram relevantes os dados relativos aos modos a pé e por ônibus nas estações das regiões suburbanas, tendo em vista:

- a. Nos bairros-dormitórios predominam viagens por bicicleta de uso pessoal nos trajetos residência-estação. Trajetos para os quais reservamos a expressão viagens-de-origem-em-bicicleta (VOB) e para os trajetos estação-trabalho, predominantes nas estações do Centro Expandido da cidade de São Paulo, viagens-de-destino-em-bicicleta (VDB).
- b. A análise conjunta das viagens a pé e por ônibus em cada local nos permite compreender como o território dos bairros alimenta as diferentes opções de acesso.

As tabelas mostradas em continuação resumem os valores relativos aos acessos às estações nos modos a pé e ônibus, agrupados segundo as diferentes linhas ferroviárias, permitindo-nos separar os territórios de origem e de destino das viagens. Tendo em vista que, para a seleção das estações a serem dotadas de bicicletários, se deva priorizar as estações situadas nas regiões de origem de viagem, as tabelas e o mapa 5 foram de grande valia.

O mapa mostra duas diferentes configurações para as “zonas suburbanas” da Metrópole. Delimitada por linhas vermelhas, uma configuração da malha ferroviária isolando a área central da cidade de São Paulo como região “atratora” de viagens. Com as linhas amarelas, a zona central foi ampliada, incorporando as zonas industriais dos municípios de Osasco, Carapicuíba e Santo André (zonas mistas).

A comparação dos modos utilizados nestas duas configurações geográficas mostra o diferente perfil da zona leste, principalmente no quesito “transporte coletivo”. Percebe-se que, nas linhas 11 e 12, que percorrem a zona leste, os acessos por ônibus fogem do padrão do restante das linhas. A forte presença dos acessos por lotações evidencia carência de um sistema de transporte coletivo mais eficiente na região. Por outro lado, verifica-se que, com a inclusão dos municípios de Osasco, Carapicuíba e Santo André na “área central”, nas zonas “suburbanas” remanescentes aumentaram os acessos a pé e diminuíram os por ônibus. Este fato, não necessariamente sinalizaria uma diminuição na renda das populações nestes novos territórios. Provavelmente, denunciaria maior deficiência na oferta de transporte coletivo.

Os acessos a pé, dentre todos os modos praticados nas linhas ferroviárias, situa-se entre 65% e 75%. Ponto notável verifica-se na linha 8, quando, ao se incluir Osasco e Carapicuíba na área central da RMSP, o índice salta para 80% nas zonas suburbanas. Aqui, uma possível explicação para os maus resultados apresentados pelo Metro na gestão dos seus bicicletários. O pouco espaçamento entre estações na linha 8 da CPTM e no Metrô torna mais atrativo e confortável a opção pela marcha a pé nos trajetos de acesso, em detrimento do recurso às bicicletas. O efeito “distancia entre estações” também ocorre ao longo das outras linhas ferroviárias. Nos seus trechos suburbanos, como delimitado no mapa e nas tabelas, pode-se constatar que o espaçamento médio entre estações, na linha 8 é de 1.500 metros; para a linha 7, é de 4.250 metros, para a linha 10 é de 3.300 metros, para a linha 12 é de 3.200 metros e, para a linha 11 é de 3.400 metros.



mapa 4 – “zonas suburbanas” na RMSP

LINHA	A PÉ	ÔNIBUS	SUB	LOT	LINHA	A PE	ONIBUS	SUB	LOT
7	64,68	27,24	91,92	1,70	7	64,68	27,24	91,92	1,70
8	69,10	23,06	92,16	0,35	8	80,00	10,12	90,12	0,00
10	64,26	27,93	92,19	0,66	10	67,09	24,88	91,97	1,00
11	63,15	19,83	82,98	3,43	11	63,15	19,83	82,98	3,43
12	65,84	20,35	86,19	5,98	12	65,84	20,35	86,19	5,98

tabela 1 – zona suburbana ampliada

tabela 2 – zona suburbana restrita

Relação entre viagens a pé e por bicicleta

Se a opção por viagens-de-origem-em-bicicleta advém dos que anteriormente andavam a pé, não necessariamente se deva concluir que um grande volume de acessos a pé indicaria as estações prioritárias para a implantação de bicicletários. Dois casos, ambos na linha 7, ilustram esta afirmação: na estação Botojuru, com 95,33% de acessos a pé, nenhuma bicicleta foi localizada na fase de levantamento fotográfico e, na estação Caieiras, com o maior índice de acessos por ônibus (68,02%) e o menor nos acessos a pé (26,74%), a grande quantidade de bicicletas em postes justificou a escolha desta estação para abrigar um dos primeiros bicicletários.

Conclusões e padrões adotados

Em resumo, da experiência de gestão do bicicletário de Mauá e com apoio nas pesquisas realizadas em 2005, adotou-se, como exigências mínimas para o projeto dos bicicletários, os padrões descritos em continuação.

Priorizações na seleção das estações

1. priorizar estações centrais das cidades localizadas em regiões suburbanas da Metrópole, considerando, em particular, a atratividade que possam exercer sobre os bairros contíguos, ainda que dotados de estações. Foi o caso de Mauá: seu bicicletário atrai ciclistas dos bairros Guapituba e Capuava, cujas estações distam aproximadamente 3 quilômetros de Mauá, portanto dentro dos limites do território das bicicletas. Ressaltamos que 20% destes ciclistas não tem os serviços ferroviários como motivo da viagem, demonstrando que interesses outros de viagem são fundamentais na viabilização operacional do bicicletário.
2. considerar estações que já apresentem demanda manifesta por integração modal, através da presença de bicicletas amarradas a postes e grades da estação.

Padrões arquitetônicos

1. instalação dos bicicletários em área fechada, dotada de recursos de controle de acesso e de vigilância permanente;
2. áreas administrativas dotadas de dois ambientes. O primeiro reservado às funções de cadastramento e controle do movimento de entrada/saída dos ciclistas. É importante que, da sala de recepção, se disponha de visão abrangente sobre a área de estacionamento. O segundo ambiente, um cômodo de apoio administrativo aos funcionários, dotado de armários e mobiliários adaptados às suas necessidades pessoais.
3. por ser o primeiro bicicletário a passar por uma avaliação de resultados e ter sido adotado como modelo, dos dados coletados em Mauá resultaram os padrões referenciais de eficiência e eficácia a serem propostos para os demais. Por eficácia conceituou-se a relação entre o número de vagas oferecidas e o de entradas diárias de ciclistas. Assumiu-se, como meta, o valor de 125% na utilização dos espaços, tendo em vista que a maior parte das bicicletas permanece por longos períodos estacionada. Por eficiência conceituou-se a meta de se atender a 2% do total dos passageiros embarcados por dia útil na estação (BDU/MDU). A meta de 2% do MDU tem gerado, ao longo de todos estes anos, uma série de questionamentos. É importante assinalar que ele nasceu da adoção de Mauá como padrão; na época da pesquisa, o bicicletário atendia a 700 ciclistas, enquanto a estação registrava 35.000 embarques por dia útil. Temos percebido ser o conceito de meta mais bem assimilado por economistas; engenheiros e arquitetos, muito afeitos ao pensamento cartesiano, passaram a considerá-lo como uma espécie de “número mágico”, mecanicamente aplicado aos valores de MDU. Difícil explicar como a meta deva ser balizada por uma série de outros fatores, alguns de avaliação razoavelmente subjetiva. Depois de uma série de dimensionamentos “catastróficos” os demais projetos seguiram um caminho menos espinhoso.
4. sanitários masculinos e femininos para uso exclusivo dos funcionários e dos ciclistas.
5. sistema de comunicação direta com a estação (áreas de operação e segurança)
6. bebedouro disponível aos ciclistas e funcionários;
7. câmeras de vigilância na área de estacionamento.
8. cobertura da área de estacionamento, dotada, preferencialmente de iluminação zenital.
9. ponto de energia para um compressor de ar.
8. em bicicletários de maior porte, uma oficina mecânica e, eventualmente, um posto de vendas de peças.
9. havendo disponibilidade de terreno, incluir um cômodo onde disponibilizar armários de aluguel para os ciclistas cadastrados no bicicletário.
10. localização a mais próxima possível da entrada principal da estação.

Bicicletários implantados por terceiros com operação privada – o caso de Jundiapéba

Além dos 28 bicicletários implantados pela ferrovia, constata-se, no entorno de quase todas as estações das áreas suburbanas, um número ainda não cadastrado de bicicletários “privados”, instalados em velhos armazéns, jardins de residências e em edificações adaptadas. O mais conhecido dentre estes bicicletários “privados” localiza-se junto à estação Jundiapéba e se tornou referência nas formas de instalação privada de bicicletários. Jundiapéba é um bairro de Mogi das Cruzes, município localizado no extremo leste da RMSP, distante 42 quilômetros do centro de São Paulo. O bicicletário, identificado como “estacionamento de bicicletas do Ney”, possui uma organização impecável e eficiente; opera em períodos de 24 horas com tarifas acessíveis aos moradores do bairro. Nas fotos, o bicicletário do Ney, com sua fachada original; o interior da antiga residência transformada em estacionamento; as bicicletas estacionadas com fichas de cadastro nos guidões e, ao fundo, a escada em espiral que leva aos cômodos “residenciais” que foram construídos no piso superior.



Além do estacionamento do Ney, nesta mesma estação, existem mais dois outros bicicletários que atendem a aproximadamente 500 ciclistas. Tendo em vista que o BDU desta estação é de 4.000 passageiros, a integração modal alcança o valor de 12,5%, com nível de eficiência bastante acima da meta de 2% do MDU. Ilustra a afirmação anterior de que nem sempre é nas estações com altos valores de MDU que se localizam os bicicletários de maior utilização.

Perfil atual da malha ferroviária de São Paulo

São, atualmente, 272 quilômetros de linhas, com 93 estações e 28 bicicletários em operação, atendendo a 22 municípios, dos quais 19 situados na RMSP. Dentre os 28 bicicletários apenas 2 não são operados diretamente pela administração ferroviária; o de Mauá, operado pela Ascobike e o de Santo André, construído pela EMTU e por ela terceirizados os serviços de operação, apesar do bicicletário ter sido implantado em terreno da CPTM.

Atualmente, dez dos vinte e dois municípios da Região Metropolitana de São Paulo possuem bicicletários. Os 28 bicicletários em operação disponibilizam 6.960 vagas. Em março de 2015, registrou-se 2.886 BDU nos bicicletários (BDU – bicicletas por dia útil). O perfil de que os bicicletários são instrumento de integração modal para trabalhadores se evidencia claramente na comprovação de que aos sábados o movimento cai 40% e, aos domingos, mais de 70%.

O PROGRAMA DOS BICICLETÁRIOS FERROVIÁRIOS DE SÃO PAULO

“Duplipensar: defender ao mesmo tempo duas opiniões que se anulam uma à outra, sabendo que são contraditórias e acreditando nas duas; recorrer à lógica para questionar a lógica, esquecer tudo o que fosse preciso esquecer, depois reinstalar o esquecido na memória no momento em que ele se mostrasse necessário, depois esquecer tudo de novo, sem o menor problema”. (George Orwell, 1984)

Qualquer leitura da história do planejamento urbano no Brasil, nos permite acreditar, não sem amargas reflexões, que tudo, aparentemente, se passa como no mundo orwelliano do 1984. O mesmo fenômeno ocorre nos projetos cicloviários da RMSP.

Amargor à parte, a Primeira Parte deste relato apresenta, em linhas gerais, os conceitos que presidiram a construção e operação dos bicicletários nas quatro gerações escolhidas. Na Parte II procurar-se-á um melhor detalhamento dos padrões arquitetônicos, dos modelos gerenciais, dos modelos de cadastramento de usuários e bicicletas, e das formas de controle de acesso.

PRIMEIRA GERAÇÃO – Período 1984/1988

BCTs Fepasianos: Jandira, Itapevi, Jurubatuba e Pinheiros

Da geração “Fepasiana” fazem parte os bicicletários que foram implantados pela Divisão de Integração da FEPASA, no período 1983/1987. A Divisão era ligada à Diretoria do Trem Metropolitano (DRM), criada em 1983, quando ocorreu a reforma administrativa que separou os serviços ferroviários em seus três centros de custo. Os bicicletários foram implantados nas estações Jandira, Itapevi, Pinheiros e Jurubatuba. Como já ressaltado, apenas os bicicletários Jandira e Itapevi entraram em operação. A nova diretoria, empossada em 1987, compartilhava a opinião de que não se justificava a manutenção deste sistema de integração modal. Os bicicletários de Jandira e Itapevi foram desativados e os de Pinheiros e Jurubatuba, apesar de instalados, nunca foram entregues à operação. Atualmente, apenas o de Itapevi não foi demolido, conservando, ainda que bastante desfiguradas, as grandes estruturas metálicas do projeto de João Walter Toscano.

Escolha do Local

Não existiam, na época, dados capazes de balizar a escolha dos locais para os bicicletários. Pela inexistência de séries históricas de viagens de bicicletas na RMSP, nenhuma pesquisa foi previamente realizada. Áreas disponíveis direcionaram as escolhas. Dos poucos manuais “estrangeiros” disponíveis adotou-se apenas a recomendação de se instalar o bicicletário o mais próximo possível da entrada principal da estação. Destes dois pontos de reflexão, escolheu-se Jandira para a primeira instalação.

Modelo Operacional

Foi seguido o modelo europeu de estacionamentos de bicicletas em áreas abertas, com a utilização dos dispositivos para estacionamento das bicicletas instaladas no piso. Visando oferecer mais segurança veicular aos ciclistas, optou-se por instalações em áreas fechadas, presença permanente de funcionários, controle dos acessos e área de estacionamento dotada de cobertura para as bicicletas. Da inevitável inexperiência em operação de estacionamentos especializados em bicicletas, nesta primeira geração não foram incluídos “postos de trabalho” para os funcionários, deixando os bicicletários com a mesma configuração operacional de estacionamentos de automóveis. Partindo do princípio de que apenas os passageiros da ferrovia usariam o bicicletário, a “gratuidade” no uso das instalações foi materializada na adoção de “tarifa” no valor de um bilhete de 2 viagens (“ida-e-volta”). Percebeu-se, logo depois da entrada em operação do bicicletário, que alunos de uma escola vizinha também o utilizavam. Veio daí o conceito, adotado para os novos projetos, a indicação de que se deveria incentivar a criação de pólos diferenciados de atratividade de viagens de bicicleta para a região: bicicletarias, oficina, posto de venda de peças, escolas, pontos de comércio, creches e terminais de ônibus. Daí a tese que defendemos: *bicicletário é um pólo de atração de viagens em bicicleta e não apenas um estacionamento de bicicletas.*

Padrões Arquitetônicos

Os padrões arquitetônicos dos bicicletários foram escolhidos caso a caso, considerados o tipo de fechamento da área, o modelo do portão de entrada, a estrutura de cobertura e o modelo de cabina de controle.

Não havia um modelo padrão de paraciclo. Foram construídos com ferro de construção, em configurações diferentes: em Itapevi, Pinheiros e Jurubatuba, sob a forma de arcos embutidos no piso para encaixe de uma roda. Em Jandira uma estrutura metálica triangular com “barras metálicas” onde se podia encaixar a roda dianteira das bicicletas.

As fotos mostram o modelo de paraciclo utilizado em Itapevi e Pinheiros; não restaram registros dos paraciclos instalados em Jandira e Jurubatuba.



Principais pontos fracos

Concepção da operação como a de um estacionamento de automóveis; paraciclos não adequados à amarração segura das bicicletas; posição instável para a bicicleta, que ao se inclinar, poderia danificar os aros; ausência de instalações de suporte aos funcionários (sanitários, sala de apoio, armários, comunicação segura com os agentes operacionais da estação); ausência de instalações de apoio aos usuários (sanitários, bebedouro, oficina e loja de peças, compressor de ar, iluminação local); ausência de um sistema de controle e identificação das bicicletas e de seus proprietários; concepção voluntarista na escolha dos locais de instalação dos bicicletários; falta de critérios para a definição da capacidade (número de vagas) a instalar em cada local.

Principais pontos fortes

Gratuidade no uso do bicicletário; local com proteção ambiental (cobertura adequada); área fechada com acesso controlado; presença permanente de vigilantes no local; proximidade com a entrada principal da estação.

SEGUNDA GERAÇÃO – Período 2000/2006

PRCs e BCTs FERROVIÁRIOS I

PRCs : Jardim Silveira, Barueri, São Miguel Paulista, Itapevi

Estes equipamentos foram instalados nas estações Jardim Silveira, Barueri e Itapevi por iniciativa das prefeituras locais. Em Jardim Silveira, como já relatado, a prefeitura de Barueri reiniciou os programas de integração modal, tendo também instalado, por um curto período, os mesmos modelos de paraciclos na estação Barueri, paraciclos estes que foram reaproveitados na velha estação de São Miguel, quando de uma reforma, em 2006. Em data mais recente, e antes da reabertura do bicicletário de Itapevi, a prefeitura local implantou um conjunto de paraciclos na praça pública e junto à passarela de acesso à estação. Vale destacar o fato de que, apesar da disponibilização de um considerável número de vagas abertas no bicicletário, o uso dos paraciclos, apesar de sua vulnerabilidade, é ainda muito usado. Os paraciclos de São Miguel Paulista foram desativados quando da inauguração da nova estação.

As fotos mostram as instalações em Jardim Silveira, São Miguel Paulista e Itapevi.



BCTs: Mauá, Caieras, USP Leste, Comendador Ermelino, Jardim Helena, Itaim Paulista, Jardim Romano, Jurubatuba, Autódromo, Interlagos, Itapevi, Jandira

Da 2ª Geração surgiram os melhores e mais bem sucedidos bicicletários. Dentre eles destacam-se os de Jardim Helena e Mauá, reconhecidos como modelos, tanto em sua configuração como nos sistemas de cadastro e controle.

Jonas Hagen (ex-ITDP) sempre foi um entusiasta da experiência comandada pela Ascobike, tendo articulado a vinda da equipe novaiorquina do Streetfilms a Mauá. Vídeo realizado pela Streetfilms sobre a experiência da Ascobike foi disponibilizado no site da empresa com o título de “o maior bicicletário das Américas”. Mauá e Jardim Helena também serviram de modelo para a SuperVia – sistema de transporte ferroviário suburbano do Rio de Janeiro – e para o bicicletário implantado pela PMSP no Largo da Batata.

Os bicicletários da 2ª geração atendem a quase todos os padrões listados anteriormente. Em cada projeto eram avaliados os possíveis entraves e as impossibilidades de aplicação dos padrões adotados. No caso, uma localização muito distanciada entre estações sucessivas, quantidade de vagas a implantar, a necessidade de instalação de recursos adicionais, como bebedouro e compressor de ar.

As fotos mostram os principais bicicletários da 2ª Geração, escolhidos dentre aqueles mais bem avaliados pelos ciclistas e mais citados pela imprensa especializada; da esquerda para a direita Jardim Helena, Itaim Paulista, Mauá e, finalmente, Jonas Hagen (ex-ITDP) e a videomaker da Streetfilms, durante o processo de filmagem da operação do bicicletário de Mauá.



TERCEIRA GERAÇÃO – Período 2007/2010

BCTs FERROVIÁRIOS: Vila Olímpia, Grajaú, Santo André, Osasco, Engenheiro Cardoso, Carapicuíba.

BCTs METROVIÁRIOS: Ceasa, Jaguaré, Cidade Universitária, Pinheiros, Tamanduateí, Calmon Viana e os “bicicletários provisórios”.

Os projetos de bicicletários no período da 3ª geração foram marcados por um descolamento entre diferentes tecnologias em um processo de mão dupla: uma parte dos projetos seguindo os padrões preestabelecidos para a segunda geração e parte dos projetos em sentido oposto, com apoio em padrões adotados pelo Metrô, em quase nada similares aos da segunda geração. Priorizou-se, para estes últimos, importância maior à quantidade de projetos a serem implantados.

O prosseguimento dos projetos estabelecidos para os BCTs ferroviários permitiu alguns avanços significativos, como a revisão do processo de cadastramento e controle das entradas e saídas das bicicletas nos bicicletários, a simplificação dos projetos e uma nova definição do modelo de gestão.

O sistema SCB de cadastramento, implantado nesta época, pela amplitude possível de variadas aplicações, baixíssimo custo e enorme praticidade, tem sido sempre muito bem recebido em apresentações a públicos tão diversificados como o Fórum dos Secretários de Transporte e os Seminários de Cicloativismo.

Por outro lado, projetos houve que, tendo sido concebidos com descarte de todos os padrões da segunda geração e pela adoção de critérios que estavam sendo usados pela Companhia do Metrô, não apresentaram bons resultados, nem técnicos, nem operacionais e nem resultaram em melhores condições de segurança. Alguns novos conceitos foram adotados, com resultados pouco ou nada satisfatórios. Planejamento a curto prazo afetou as intervenções apartadas das reivindicações objetivas dos ciclistas, resultando na priorização de se instalar bicicletários nas estações da linha 9 (estações de destino de viagem), instalação de dois bicicletários nas estações – um de cada lado da linha – sob a confusa

argumentação de se trabalhar a “conectividade urbana dos espaços da estação” e, principalmente, a adoção de uma proposta de se implantar, em todas as estações, “bicicletários provisórios”, concebidos como “espaços dotados de um cimentado básico, grades circundantes e cobertura simples e sem rede abastecedora e coletora de águas”. De todos os bicicletários provisórios projetados, apenas o de Calmon Viana foi implantado com alguns dos conceitos propostos para os “provisórios”. É o de pior avaliação dentre os 28 existentes.

Nos projetos de Osasco e Tamanduateí algumas instalações desrespeitaram os padrões da 2ª geração; em Osasco, o mau aproveitamento das áreas internas diminuiu bastante a quantidade de vagas que poderiam ser ali implantadas e em Tamanduateí, estação compartilhada com o Metrô, apesar da pequena quantidade de bicicletas no bicicletário situado do lado da ferrovia (30 BDU), a proposta de dois bicicletários foi assumida. Um segundo bicicletário foi instalado junto à entrada da estação do Metrô. Tamanduateí é um bom exemplo do engano de se adotar o valor de 2% como “número mágico” no dimensionamento das vagas para o bicicletário. Ela é a estação com maior valor de “embarques”, na linha 10 (53.045 embarques em janeiro de 2015, contra 50,015 em Santo André e 46.063 em Mauá). A quase totalidade dos embarques na ferrovia resulta de transferências internas com o Metrô. Se aplicado o valor de 2%, dever-se-ia dotar o bicicletário de 1.000 vagas para uso dos 30 ciclistas usuários do bicicletário em dias úteis.

Tanto em Osasco como em Tamanduateí, a modificação dos arranjos internos tirou dos funcionários a visão da porta de acesso, deixando vulnerável a segurança das bicicletas estacionadas. Face ao total isolamento do prédio do bicicletário em Tamanduateí, local sem movimentação de pessoas em seu entorno, uma desagradável impressão de insegurança diminuiu, em muito, a sua atratividade.

As fotos mostram os bicicletários de Calmon Viana, Osasco e Tamanduateí. Nota-se a vulnerabilidade ambiental de Calmon; a pesada cobertura e os grandes vazios em Osasco e a “solidão” de Tamanduateí.



Em resumo, dos bicicletários da 3ª Geração, apenas os que seguiram os padrões da 2ª geração atenderam aos requisitos mínimos para uma boa avaliação.

BCT de Vila Olímpia, na linha 9 e o Sistema de cadastramento de bicicletas (SCB)

O bicicletário de Vila Olímpia, apesar de ter sido projetado em uma estação de “destino de viagem”, portanto com baixa expectativa de atendimento a um volume significativo de ciclistas, merece ser referenciado por alguns pontos significativos. Ali se confirmou como correta a tese de que as viagens de origem (VOB) e de destino (VDB) em bicicleta se diferenciam. Muitos de seus usuários são trabalhadores (vigias e porteiros, geralmente em turno da noite) que transferiram suas bicicletas pessoais para o bicicletário, de onde fazem os trajetos estação-emprego. É provável que busquem, com suas bicicletas, compensar a falta de transporte coletivo no período noturno. Uma segunda referência deste bicicletário se deve ao fato de sido escolhido para os testes operacionais do sistema de cadastramento de bicicletas (SCB).

Nas fotos o pequeno bicicletário de Vila Olímpia em excelente localização, junto à porta de entrada da estação; o engenheiro Mauricio Villar, representante da Compartibike, em visita ao bicicletário e uma bicicleta com a placa de código de barras do SCB.



QUARTA GERAÇÃO – Período 2010/2015

BCTs FERROVIÁRIOS II: Franco da Rocha, São Miguel Paulista, Vila Aurora, Mendes e Varginha e o projeto de Jose Bonifácio Esquecidas as extravagantes teorias de bicicletários provisórios e da adoção de dois bicicletários por estação, os bicicletários da quarta geração poucas novidades têm a acrescentar.

Vale destacar a proposta, no projeto de expansão da linha 9 entre Grajaú e Varginha, um primeiro exercício de trabalhar com o território de 6 quilômetros das bicicletas e o projeto de Jose Bonifácio, um primeiro projeto de colaboração entre o Estado e a Prefeitura de São Paulo.

BCT de Varginha na linha 9

No caso da linha 9, foi sugerido que, a partir de Grajaú, onde já existe um bicicletário, que nas duas novas estações do trecho não se instalassem grandes bicicletários. Sugeriu-se que, em Mendes, estação intermediária, se implantasse apenas uma pequena bicicletaria dotada de alguns paraciclos e, na estação final, Varginha, um bicicletário de grande porte, visando atender, desde a região de Mendes até o bairro de Parelheiros, região que, na pesquisa O/D de 2007, ocupa o segundo lugar do município de São Paulo no uso de bicicletas como “modo principal” (viagens entre residência e destino final, sem mudança de modo).

BCT de Jose Bonifácio na linha 11

O projeto do bicicletário de Jose Bonifácio – aquele que foi sem nunca ter sido – nasceu de um convênio assinado entre a ferrovia e a Cohab. Ao lançar o empreendimento do conjunto habitacional da Caraguatubá, situada no bairro de Itaquera, zona leste da cidade de São Paulo, a COHAB propôs uma inovação surpreendente: minimizar o uso das áreas do conjunto para estacionamento de carros e implantar uma ciclovia, ligando o conjunto à estação ferroviária mais próxima do local, no caso a estação ferroviária Jose Bonifácio, a aproximadamente 2.500 metros. Bem conceituado o projeto segundo o princípio de que “toda viagem de bicicleta começa em um estacionamento e termina em outro estacionamento”, um convênio foi firmado entre a COHAB (municipal) e a CPTM, empresa ligada à Secretaria de Transportes Metropolitanos, definindo as devidas competências na montagem do sistema de transporte intermodal para as famílias que viessem a se instalar no local. Pelo convênio, à COHAB caberia, além da instalação do conjunto residencial, a elaboração dos projetos da ciclovia e o projeto básico do bicicletário. À CPTM caberia a contratação do projeto executivo e a implantação do bicicletário.

Tendo em vista já ser de conhecimento da CPTM, a partir da avaliação dos resultados alcançados em todos os bicicletários em operação na zona leste paulistana, considerou-se prudente dotar Jose Bonifácio de um bicicletário de grande capacidade. Não havendo área disponível na região da estação para abrigar um bicicletário com a capacidade requerida, recomendou-se à empresa contratada para a elaboração do projeto que planejasse uma estrutura com dois pavimentos. Dos demais conceitos adotados para os bicicletários da segunda geração foram também recomendados, entre outros, à consultora: ligação direta entre a porta de entrada do bicicletário e o portão de acesso da estação; sala de

recepção em localização que permitisse visão abrangente da área de estacionamento; sanitários para funcionários e usuários; sala de apoio para os funcionários; recursos de iluminação que minimizassem a necessidade de uso da rede elétrica; área para possível instalação de apoio aos ciclistas, como oficina e outros serviços. De posse destes dados, a consultora TCURBES elaborou um dos mais bem acabados projetos de bicicletário de integração modal, dentre quantos outros se tem notícia no país.

O conjunto residencial foi construído e inevitavelmente invadido em 2013, conforme noticiado pelo g1 da Globo (ver abaixo). O projeto da ciclovia foi colocado em Banho-Maria, não tendo sido, até o momento implantado. O projeto básico do bicicletário, entregue à CPTM também permanece à espera de uma decisão governamental para ser implantado.

Os desenhos mostrados em continuação nos permitem uma visão do que foi a concepção do bicicletário. Se implantado rivalizará com alguns da Bike Station, de quem retiro minha melhor referência, o de Seattle, instalado em 1999.



“Apartamentos do conjunto habitacional Cohab Caraguatatuba, em Itaquera, Zona Leste de São Paulo, foram invadidos por mais de mil famílias na semana passada. As unidades ainda não foram entregues pela Caixa Econômica Federal (CEF). A Cohab Caraguatatuba tem 940 unidades. A obra é da CEF e começou em outubro de 2010 para ser entregue agora, em julho. Os novos ‘moradores’ afirmam que os apartamentos estão vazios há meses. Segundo a estudante Adriana Goes, as famílias querem pagar. ‘Estamos tentando um acordo com a Cohab ou com a Prefeitura. Ninguém quer ficar de graça. Nós queremos pagar.’” (g1.globo.com em 29/10/2013)

UM MINUTO DE SILENCIO PARA REGISTRO DOS PROJETOS DO ARQUITETO JOÃO WALTER TOSCANO FACE ÀS DESCUIDADAS INTERVENÇÕES QUE OS DESCARACTERIZARAM

Le spectacle de l’arrivée de la machine à vapeur dans la halle de la gare demeure, bien après la disparition des locomotives, une vision synthétique des splendeurs prometteuses et de la majesté de la civilisation industrielle

Jean Dethier / Le temps des gares

Com a posse do governador Franco Montoro, em 1983, decidiu-se retomar o programa de expansão dos serviços da FEPASA, ampliando-os nos trechos Itapevi-Amador Bueno, na linha 8 e Pinheiros/Jurubatuba, na linha 9. A sábia decisão de reiniciar a remodelação da linha 9 pela construção da estação final da linha, visava, tanto atender à estação com maior demanda prevista para a linha como deixar a infraestrutura viária pronta para a inclusão das estações intermediárias. Foi neste período que, a partir de ação conjunta dos governos municipal e estadual, decidiu-se criar um grande complexo de integração ferroviária/ônibus na avenida Padre Jose Maria, no bairro de Santo Amaro. O projeto da estação da FEPASA foi entregue ao arquiteto João Walter Toscano, que, além da estação Largo 13 também projetou as estações de Sagrado Coração e Engenheiro Cardoso (atual linha 8) e Jurubatuba (atual linha 9), além do bicicletário de Itapevi. O nome Largo 13 foi inicialmente utilizado para a estação ferroviária para sinalizar o seu vínculo com o terminal de ônibus, implantado no Largo 13.

Acordo assinado entre a FEPASA e a Cosipa permitiu que a estação fosse projetada em grandes estruturas de aço cosacor (corten).

Para o projeto, Toscano buscou inspiração nas “lições” do livro *Le temps des gares*, edição da SNCF, com os trabalhos de um simpósio realizado em Paris na década de 70. Das mãos de Toscano, o livro, que pertencia ao fotógrafo Cristiano Mascaro, me foi emprestado por um tempo. Possível constatar que o “partido arquitetônico” adotado pelo Toscano passava com clareza nas suas páginas.

Presentes, em Largo 13, alguns dos ícones ferroviários mais significativos, a torre com relógio voltado para a cidade; as bilheterias e portões de acesso às plataformas, situados lado a lado no saguão de entrada da estação. E, principalmente, a grande plataforma aberta e livre de elementos estruturais no grande vão livre, metálico, cenário para a grandiosidade descrita por Jean Dethier para a imagem dos trens entrando na estação. As salas operacionais e de passageiros são penduradas nos grandes arcos metálicos e, para que a plataforma mantivesse a condição de uma estrutura aberta, sem elementos estruturais, as escadas foram construídas sem espelhos.

Um outro conceito, a meu ver, pinçado pelo Toscano do livro *Le temps des gares*, tanto para a montagem do grande vão cobrindo a plataforma como a separação entre as áreas administrativas e a plataforma, é antevisto nesta passagem:

“les grandes gares du XIX siècle sont ainsi constituées de deux éléments fondamentaux: le ‘batiment de voyageurs’ dont la construction est confiée à des architectes – pour la plupart résolument attachés aux styles du passé – et la grande ‘halle’ métallique couvrant les quais, dévolue aux ingénieurs et conçue par eux comme un système constructive nouveau, tendu avec foi et optimisme vers le progrès technologiques à venir encore”. (Jean Dethier)

Nesta época, antes do início do processo de destruição planejada da cultura ferroviária, ainda usávamos o termo passageiros (*voyageurs*); o termo usuários veio depois para substituí-lo. Mas isso é tema para outra oportunidade, ou talvez, para entusiasmados autores de teses de mestrado.

O projeto é detentor de três prêmios: Bienal Internacional de Arquitetura (1983), Bienal Mundial de Arquitetura de Sofia (1987) e II Bienal Internacional de São Paulo (1993). O fato de que, para a implantação da incorretamente chamada “ciclovia do Pinheiros”, em 2010, haver-se permitido a inclusão de uma descomunal rampa de acesso, ligando a estação à margem do rio, exclusiva para alguns poucos ciclistas, é apenas mais um fato para lamentar a injusta responsabilização atribuída aos cicloativistas por este desrespeito e descaracterização do elogiado projeto.

As fotos mostram a visão original da plataforma da estação e a estação quando de sua inauguração, junto ao rio Pinheiros, evidenciando o fato do que foi, a meu ver, o último grande projeto de “gares ferroviárias” implantado no país.



A foto a seguir, não sem consciente decisão separada das anteriores, mostra a passarela das bicicletas construída entre a estação e o rio, com suas imensas colunas vermelhas implantadas ao lado das, aparentemente delgadas, colunas em metal de aço oxidado. Lembra-me a fúria com que Toscano reagiu à implantação da linha 5 do Metrô, que passa em elevado junto à estação. “Enfiaram uma caixa de concreto quadrado na frente da minha estação. Destruíram-na”, confidenciou-me. Ameaçou processar a ferrovia exigindo que lhe fosse delegado o direito de projetar, para minimizar a destruição, a interligação entre a “sua” estação e a da linha 5. Fico a pensar sobre o que diria e que providências tomaria, se vivo estivesse, quando construíram a passarela.



Embalada pelo sucesso do bicicletário de Jandira a FEPASA decidiu pela implantação de um segundo bicicletário, em Itapevi. Também projeto do Toscano, e também concebido em grandes estruturas metálicas e uma cobertura que consolidava o aspecto “pesado” das estruturas. Este bicicletário, apesar de sua nobre origem, teve o mesmo triste destino do de Jandira. Em abandono desde sua desativação, em 1988, perdeu a cobertura e serviu de estacionamento para carros de funcionários da estação até 2006; nesta data, dele nada restava além das estruturas metálicas, muito maltratadas pelo tempo e pela falta de manutenção. A reativação do bicicletário, em 2007, não respeitou o projeto original: usou-se uma cobertura mais adequada a um canteiro de obras, desvalorizando em muito o conjunto. Para piorar, trocaram-se as cores originais das estruturas, que passaram de verde para vermelho. Nos meus considerandos, não o incluiria no catálogo dos projetos do Toscano. Não existem fotos do bicicletário nos anos 80; as fotos abaixo são de 2005, quando se decidiu pela sua reativação e em data mais recente, depois da troca de suas cores.



Mais duas outras estações foram projetos do Toscano, as de Sagrado Coração e Engenheiro Cardoso, ambas em estruturas metálicas. Estações com pequenos volumes de embarques de passageiros mereceram projetos de extrema simplicidade, compactos e adequados à demanda prevista; tanto que, em 2007, mais de vinte anos passados desde sua entrada em operação, nestas estações registraram-se MDUs de apenas 2.234, em Sagrado Coração e 5.143, em Engenheiro Cardoso.

Nestes relatos, deixo meus lamentos pela ingratidão da ferrovia com os – talvez únicos – registros de estações ferroviárias concebidas modernamente em estruturas metálicas. Estivéssemos nos “tempos áureos” da ferrovia, quando se nomeava estações com nomes de engenheiros ferroviários – nomes que, com o passar do tempo, passaram a designar as cidades e os bairros – seguramente uma destas estações teria o nome do Toscano. Por que não a Largo 13, hoje rebatizada como Santo Amaro?

A propósito: a estação Engenheiro Cardoso, antes do projeto do Toscano tinha o nome de Vitópolis, nome do bairro. Fica defronte ao “sítio bandeirante” do comendador Euler (recentemente falecido), que durante a fase de projeto da nova estação, cobrou da FEPASA a promessa de nomeá-la com o nome de seu sogro, o engenheiro Cardoso, topógrafo do Estado no início do século XX. Nas paredes da casa do sítio, podem-se ver vários mapas do Estado de São Paulo, elaborados pelo engº Cardoso. Citação merecida para um destes mapas: cidades e ferrovias assinaladas na região leste do estado, nas rotas para Goiás, ao longo das linhas da Paulista e da Mogiana. Para oeste, o mapa nada registra além de onde hoje se localiza Bauru, região assinalada com a curiosa frase “território indígena desconhecido”. Documento excelente para a Funai comprovar, hoje, como “território indígena conhecido” todas as terras desbravadas pelas EF Sorocabana, Companhia Paulista, EF Noroeste e EF Araraquarense.

MINI GLOSSÁRIO

BCT – Bicicletário, como tal considerado um estacionamento de acesso controlado, com supervisão permanente e equipado com dispositivos destinados à permanência em segurança das bicicletas.

BDU – Bicicletas por dia útil nos bicicletários integrados das estações

MDU – Média por dia útil de acesso de passageiros nas estações

PRC – Paraciclo. Dispositivo reservado ao uso exclusivo de ciclistas em estacionamentos de bicicletas. Há divergências entre o conceito de paraciclo adotado em São Paulo e em outras regiões do país.

EFICIÊNCIA DOS BCTs – Relação entre BDU e MDU, tendo o valor de 2% do MDU como META para a atratividade dos bicicletários

EFICÁCIA DOS BCTs – Relação entre BDU e número de VAGAS no bicicletário. Tendo em vista que a maioria das bicicletas fica, em média, 11 horas no bicicletário, recomenda-se adotar índice de renovação de 20% no uso do bicicletário.

- VOB** – Viagem de origem em bicicleta, trajeto percorrido pelo ciclista entre sua residência e a estação ferroviária ou qualquer outro terminal de transporte coletivo.
- VDB** – Viagem de destino em bicicleta, trajeto percorrido pelo ciclista entre a estação ferroviária (terminal de transporte coletivo) e o seu destino final de viagem (indústria, comércio, escola ...). Fundamental, para que as VOB/VDB sejam atrativas, que os locais de início e fim das viagens sejam dotados de estacionamentos seguros para as bicicletas. Os bicicletários nas estações atendem, satisfatoriamente, às VOB. Para as viagens de destino nem sempre os ciclistas dispõem de estacionamentos, desestimulando-os ao uso de bicicletas; este fato explica, em parte, os poucos resultados dos bicicletários do Metrô. Na segunda parte deste trabalho analisaremos melhor este ponto.