

## **Os trabalhadores irão aderir às bicicletas?**

Os operários brasileiros já foram importantes usuários da bicicleta na viagem de casa à fábrica, em geral, ambas na periferia das cidades. Nenhum Prefeito se preocupou em criar ciclovias ou ciclofaixas para eles.

Os galpões industriais ficaram onde estavam, cada vez mais cercados pela expansão urbana, os trabalhadores foram sendo afastados para periferias cada vez mais distantes. As viagens por bicicleta foram se tornando mais longas, distantes e até inseguras.

Várias alterações estruturais fizeram com que os operários fossem desistindo das bicicletas.

De uma parte os estabelecimentos industriais nas grandes metrópoles foram fechando. Uma grande parte em função das restrições de acesso dos caminhões a elas. As que eram servidas por ferrovias viram esse modo de transporte ser reduzido até a desativação. Essas se mudaram para o interior. Outras não aguentaram a concorrência internacional e fecharam as portas definitivamente.

Os operários que não acompanharam a mudança da indústria saíram do mercado, por aposentadoria ou desistência, ou mudaram para empregos no setor terciário, concentrados nas regiões centrais das metrópoles. As distâncias ficaram maiores e as viagens tiveram que ingressar em áreas mais congestionadas, concorrendo com os automóveis e ônibus. Exatamente nas áreas onde a Prefeitura de São Paulo está implantando ciclofaixas.

Por outra parte, os mecanismos para subsidiar a condução dos trabalhadores os levou ao transporte coletivo e ao transporte individual.

Os trabalhadores no comércio e em serviços passarão a utilizar a bicicleta como meio de locomoção de casa para o seu trabalho?

O que os fará escolher esse meio? O que os fará recusar esse meio de transporte?

As razões a favor podem estar na moda. Está se expandindo dentro da classe média, incentivada por pequenos grupos de ativistas, como tais muito ativos e que conseguiram a adesão do atual Prefeito e da mídia.

Os adeptos podem assumir a consciência ambiental e abandonar o meio motorizado, seja a motocicleta, o automóvel ou mesmo o ônibus para adotar a bicicleta. A principal razão pragmática seria a redução do tempo de viagem, fugindo dos congestionamentos. Passar para a bicicleta não gera significativos ganhos econômico, pois tem o benefício do vale transporte. A menos que transfira ou venda o vale transporte a terceiros. Essa última é uma prática ilegal.

Ocorre que a maioria dos trabalhadores do terciário são predominantemente

usuários do transporte coletivo. A transferência para as bicicletas não irá aliviar substancialmente os congestionamentos.

A recusa decorrerá, provavelmente, da piora na comodidade e na segurança.

O emocional e o modismo poderá incentivar o uso num momento inicial, porém a sustentabilidade desse movimento deverá arrefecer com o tempo, principalmente, no período das chuvas.

A reação efetiva dependerá das rotas entre a moradia e o trabalho. Para as viagens curtas em áreas não servidas pelo metrô, tanto na origem como no destino poderá haver maior adesão. Já para rotas mais longas o trabalhador deverá continuar usando o transporte coletivo.

A solução mais adequada seria o transporte intermodal com o incentivo ao trabalhador para uso da bicicleta até uma estação do metrô ou a um terminal de ônibus e transferência para o transporte coletivo.

Ter um carro é uma aspiração irreprimível do trabalhador. É um direito fundamental. A sua contribuição cidadã é não utilizá-los no dia a dia. Até porque com os custos do deslocamento e dos estacionamentos tornam esse uso proibitivo.

Pretender empurrá-lo para a bicicleta, sem a devida negociação, não é uma medida que atenda à melhoria das suas condições de vida urbana.

O que seria uma pauta de negociação dos trabalhadores com as autoridades em relação ao uso da bicicleta?