

A Locomoção Ativa na Mobilidade Urbana

Propositores: Frederico Maciel de Mello e Tânia Bezerra

Introdução

A partir da Revolução Industrial e a popularização dos automóveis, uma parte considerável das políticas públicas foram direcionadas para a locomoção nas cidades por meio desses veículos. O crescimento urbano e seu consequente espraiamento territorial demandou a construção de vias e os motorizados se entrelaçaram culturalmente não só com a sua função técnica de transporte, como também no âmbito econômico e social.

Nesse sentido, a hegemonia do automóvel está fortemente atrelada a um problema de inclusão social, pois dificulta a acessibilidade urbana por parte da população. Segundo o Instituto de Energia e Meio Ambiente (2010), o crescimento periférico das cidades, somado à ineficiência e alto custo do transporte público e ao foco de investimentos públicos em vias para automóveis, isola as camadas mais carentes da sociedade de equipamentos de lazer, saúde e cultura.

Com a pavimentação de estradas por todo o território nacional, muitas delas substituindo outros modais como as ferrovias, foi inevitável que os veículos motorizados tomassem conta das grandes cidades. A ineficiência dos transportes públicos, perpetuada na maioria das localidades de forma intencional ou não, contribui para o aumento da aquisição de automóveis pelas famílias.

Esse paradigma de fomento a motorizados vem sendo estudado há tempos e mostrou-se ineficiente. Segundo o Instituto de Energia e Meio Ambiente (2010), a disponibilidade de novas vias e o alargamento das existentes com a expectativa de melhora no fluxo de carros serve apenas como uma etapa de um ciclo, que faz com que as cidades sejam construídas para automóveis e por terem infraestruturas melhores, estimulam o aumento de seu uso. Hoje, 70% do espaço público é ocupado para esses fins, transportando entre 20% a 40% dos habitantes (BORN, 2008).

Por se tratar de um tema relativamente abstrato, a preocupação ambiental quanto aos particulados sólidos e outros impactos no ar das cidades, fica subjugada a um plano inferior ao da mobilidade funcional, que demanda ações pontuais para organização da locomoção urbana. Assim, o gestor opta, muitas vezes, por alargar ruas e priorizar o meio de transporte mais usado, motorizado, ignorando o fato de ter responsabilidade direta no direcionamento das demandas de acordo com as políticas públicas utilizadas.

A aquisição de um automóvel é, muitas vezes, um projeto de vida para cidadãos de diversas classes sociais, em especial a classe média, comprometendo alternativas para consolidar o desejo de ter tal propriedade individual. Isso movimenta a economia, pela indústria automotiva, a de crédito e, de forma permanente, a de combustíveis. O uso de meios de transporte ativos, nos quais é usada apenas a energia do corpo de quem está se locomovendo, independente de produtos refinados pelas indústrias do petróleo, passa a não ser estimulado pelo poder público, pois não pode ser taxado. Entretanto, isso potencializa problemas de saúde como obesidade, pressão alta e pulmonares, onerando o sistema público de saúde.

A obsessão por estimular modais que possam ser taxados, como o já citado automóvel, e os transportes públicos em que muitas vezes circulam com passageiros amontoados de forma desumana, faz com que a população siga sempre em busca de utilizar o meio mais confortável possível. Pedalar sem infraestrutura adequada ou fiscalização para garantia da segurança no deslocamento é um desafio que poucos estão dispostos a enfrentar. Assim, a demanda tende a baixar cada vez mais e o poder público justifica a falta de investimentos com esse cenário.

Em 1979, durante a primeira Conferência Mundial Sobre o Clima, realizada em Genebra, passou-se a aceitar cientificamente que as emissões de dióxido de carbono (CO₂) podem impactar o meio-ambiente (WHITE, 1979). Isso é especialmente preocupante pois os veículos automotores são grandes produtores desse gás: o setor de transportes responde por cerca de 20% das emissões globais. Por utilizarem compostos de carbono, a reação de combustão faz com que libere essa substância química para a atmosfera (CARVALHO, 2011).

Considerando esse cenário, isolando os deslocamentos rodoviários, os veículos motorizados individuais representam 85% das viagens (MMA, 2014). No ano de 2015, esse grupo foi responsável pela emissão de 67,5 MtCO₂e. Como comparação, pode-se observar que esse número fica um pouco acima dos vinculados a resíduos, que atingiram 64,3 MtCO₂ e no mesmo período (OC, 2015).

Apesar do setor de transportes não representar uma maioria nas emissões globais de gases de efeito estufa (GEE), pois setores como a agropecuária têm grande parcela de contribuição para esses números, considerando apenas a localização geográfica urbana, esse cenário é completamente diferente. Na cidade de São Paulo, em levantamento realizado pelo Instituto Ekos Brasil e Geoklock Consultoria e Engenharia Ambiental (2013), durante o ano de 2011, o setor de energia representava 85% das emissões de GEE. Desses, cerca de 76% eram provenientes do setor de transportes.

Entre os anos de 1990 e 1997 houve uma redução de CO₂ em todos os setores poluentes, com exceção do de transportes. Além do prejuízo atmosférico, o impacto sonoro emitido pelos automóveis é outro fator a ser considerado, pois pode potencializar o nível de stress, além de outros problemas mentais e até físicos (CE, 2000).

Segundo dados da Prefeitura, São José dos Campos possui pouco mais de 98 km de infraestrutura cicloviária de locomoção, construídas por várias administrações, porém, avaliando em perspectiva, efetuando um mapeamento, elas não se interligam, fazendo com que os ciclistas trafeguem por conta própria nos rolamentos da Via Dutra e em vias internas, colocando-se em perigo de morte. A SP-50 é um exemplo, rodovia que não possui acostamento, mas é bastante utilizada por moradores dos bairros mais afastados na Região Norte.

Se existissem dados seguros de contagem de acidentes, veríamos que acontecem muitas mortes sem o registro adequado, pois são tratadas atualmente como “atropelamentos de pedestres”.

Existe também um outro paradigma: é comum a culpabilização dos ciclistas, trazendo-o não como vítima do acidente, mas como provocador, por sua imprudência ou insistência em transitar por vias comuns (“próprias para veículos motorizados”, dizem as reportagens).

Inúmeras mortes acontecem sem que se tomem medidas preventivas. Os acidentes com bicicleta são tomados como fatalidade. Não são levados em conta para as tomadas de decisões futuras e assim, a proteção dos ciclistas fica mais uma vez de lado, negligenciada por administrações voltadas para o desenvolvimento e expansão

urbana, sem se darem conta que essas vidas perdidas no trânsito poderiam se tornar um aprendizado (algo que deixasse de se repetir após tomadas as providências necessárias para que não acontecesse de novo).

São José dos Campos tem uma alta dependência de automóveis. O índice de mobilidade desse modal é mais do que duas vezes maior que a média nacional, em todas as regiões da cidade. Além disso, há um recorte de gênero na mobilidade dos que não são providos de veículo particular. Quando se isola o transporte coletivo, os ônibus executivos e fretados são quase que exclusividade masculina, enquanto a maioria dos passageiros do transporte público são mulheres (IPPLAN, 2014).

Conforme mostra outro estudo elaborado pelo IPPLAN (2016), considerando um cenário de 20 anos, São José dos Campos tem incertezas críticas que terão alto impacto no futuro da cidade e que devem ser pensadas desde já. Tratam da inclusão social, desenvolvimento urbano, mobilidade e matriz cultural. Nesse contexto de planejamento futuro, deve-se ter em mente a Política Municipal de Mobilidade Urbana (2016), que prevê um sistema cicloviário para a cidade.

A bicicleta como solução de mobilidade

O uso da bicicleta como meio de transporte urbano ainda não foi assimilado pelos brasileiros em geral. Porém, em muitos países, principalmente na Europa e Canadá, seu uso é bastante promovido. De acordo com estudo realizado pela Comissão Europeia (2000), para trajetos até 5 km, este modal apresenta-se como a melhor opção, considerando a distância percorrida pelo tempo.

A bicicleta é associada a atividades de lazer e muitas vezes é negligenciada, não sendo considerada alternativa eficiente de locomoção pelas cidades e bairros rurais no entorno. O assunto “ciclovias” é tratado como se fosse item acessório, a ser utilizado em tempo livre, onde se priorizam trajetos por belas paisagens ou por vias mais afastadas do trânsito dos veículos motorizados.

Na época da elaboração da Política Municipal de Mobilidade Urbana foram realizadas audiências públicas para identificar os anseios da população. Viu-se que, em diversas regiões da cidade, era desejado o fomento de cultura em prol dos ciclistas. Além disso, foram levantadas necessidades de melhorias em todos os modais, problemas esses gerados, em grande parte, pelos veículos motorizados de uso individual (IPPLAN, 2012).

Além da otimização do ponto de vista da mobilidade urbana, este modal traz benefícios também para a saúde. Um gasto energético semanal por volta de 2000 kcal pode levar a uma taxa de mortalidade 30% menor comparada à de indivíduos sedentários (PAFFENBARGER, 1986). Segundo aponta a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (2007), esse índice calórico pode facilmente ser atingido por ciclistas que usam o meio de transporte a trabalho e para o lazer.

Sabe-se que o uso da modal bicicleta é restrito a cidadãos específicos (dispostos a fazerem esforço físico para se locomover e trafegarem em meio ao trânsito), mas são uma opção legítima de energia limpa e merece um olhar mais cuidadoso por parte dos governantes sejam municipais, estaduais ou federais.

Referências bibliográficas

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. São Paulo: 2010.

BORN, Liane. **Vá de bicicleta**. Revista Vida Simples, São Paulo, Editora Caras, Edição 68, ano 6, nº 7, 2008.

WHITE, Robert M. **World climate conference: climate at the millennium**. Geneva: Environment: Science and Policy for Sustainable Development, 1979.

CARVALHO, C. H. R. de. **Emissões relativas de poluentes do transporte motorizado de passageiros nos grandes centros urbanos brasileiros**. Brasília: Ipea, abr. 2011.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). **Inventário nacional de emissões atmosféricas por veículos automotores rodoviários**. Brasília, 2014.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA (OC). **Sistema de estimativa de emissões de gases de efeito estufa – 2015**. Disponível em: <http://plataforma.seeg.eco.br/total_emission>. Acesso em: 22 de junho de 2017.

INSTITUTO EKOS BRASIL, GEOKLOCK CONSULTORIA E ENGENHARIA AMBIENTAL. **Inventário de emissões e remoções antrópicas de gases de efeito estufa do município de São Paulo de 2003 a 2009 com atualização para 2010 e 2011 nos setores energia e resíduos**. São Paulo: ANTP, 2013.

BRASIL. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Brasília, 1997.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para bicicletas, cidades de futuro**. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.

NIGRO, Matteo. **Os benefícios do uso da bicicleta na cidade**. Ilhéus: V Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia, 2016.

Paffenbarger Jr., R. S. et al. **Physical Activity, All-Cause Mortality, and Longevity of College Alumni**. The New England Journal of Medicine, vol. 314, n.10, 1986.

IPPLAN. **Atlas da pesquisa origem e destino – panorama da mobilidade em São José dos Campos**. São Carlos: Editora Cubo, 2014.

IPPLAN. **Cenários futuros – São José dos Campos 2035**. São José dos Campos: 2016.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Lei Nº 576, de 15 de março de 2016. **Política municipal de mobilidade urbana**. São José dos Campos, 2016.

IPPLAN. **Plano estratégico centro vivo – o centro que queremos para 2022**. São José dos Campos, 2012.

IPPLAN. **Relatório da mobilidade urbana – diagnóstico e prognóstico**. São José dos Campos, 2015.