

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 1

O Crescimento da Bicicleta no Brasil: Sucessos e Dificuldades

Aurélie Dos Santos (*)

O modelo de Mobilidade Urbana¹, baseado no automóvel desde o fim da Segunda Guerra Mundial, está passando de seu limite e exigindo mudanças². As cidades foram criadas e espalhadas em função do carro, gerando distâncias cada vez maiores percorridas diariamente pela população.

A história da Mobilidade Urbana brasileira foi baseada principalmente no modelo estadunidense, onde o carro é o Rei. Mas os Estados Unidos estão vivenciando mudanças de costumes. Como o mostra o artigo de Davis e Dutzik³: os jovens americanos dirigem menos desde os anos 2000⁴. Esta mudança também se observa na Europa.

O Brasil almeja hoje um sistema de Mobilidade Urbana eficiente e sustentável⁵. Diversos projetos estão sendo realizados incentivando o uso de modais não motorizados. Dentre esses modais está incluso a Bicicleta, deixando de ser apenas uma ferramenta de lazer para se tornar um meio de transporte fundamental no sistema de Mobilidade Urbana e no espaço público das grandes Cidades⁶.

¹ A Mobilidade Urbana é um conjunto de meios e facilidades para a população e os bens de consumo se deslocarem dentro do espaço urbano. Isso de acordo com as atividades desenvolvidas nas cidades. Os deslocamentos devem ser realizados de forma eficiente, segura e de forma sustentável.

² Os engarrafamentos, problemas ambientais, poluição, automóvel ocupando grande parte do espaço público, além de consequências socioeconômicas e piora da qualidade de vida da população representam os principais limites do modelo atual de Mobilidade urbana.

³ *Transportation and The New Generation* de Benjamin Davis e Tony Dutzik, 2012, Frontier Group, Phineas Baxandall, U.S. PIRG Education Fund.

⁴ “Em 2011, em média, o americano estava dirigindo 6% menos quilômetros por ano do que em 2004” extrato de *Transporte e a Nova Geração: porque os jovens estão dirigindo menos e o que isso significa para a política de transportes* de Felipe Ferreira de Lara e Roberto Marx, publicado no site da ANTP, 08/08/2013, <http://www.antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=55A23242-F9BD-4DDD-95B0-CE6D22D18C07>.

⁵ A toma de consciência e a importância cada vez maior da Bicicleta podem ser representadas pelo número de artigos no Jornal Estado de São Paulo que fazem referência à Mobilidade urbana e mais especificamente à Bicicleta, por exemplo, artigos datados de 24/08/2012, 14/01/2013, 23/01/2013, 03/02/2013, , 16/03/2013 no Caderno Cidades/Metrópole, artigos do 15/02/2013 do Caderno Divirta-se.

⁶ Essa mesma importância dada à Bicicleta pode ser notada nos Estados Unidos e na Europa Segundo os dados do NHTS citado no mesmo artigo acima, nos Estados Unidos os jovens estão usando menos o carro e mais alternativas como a Bicicleta. Esta evolução aconteceu também na Europa desde épocas diferentes em função dos países.

Perante o contexto mundial de mudanças, até que ponto a Bicicleta está se tornando um verdadeiro modal de transporte alternativo no Brasil? Quais projetos ligados à Bicicleta estão sendo desenvolvidos pelas entidades públicas brasileiras? Quais são os sucessos obtidos e dificuldades enfrentadas?

Existem poucos textos na legislação brasileira que incentivam ou fazem referência ao uso da Bicicleta (1). Hoje, um dos Projetos ligado à Bicicleta e com maior visibilidade é o Compartilhamento de Bicicletas Públicas. Nestes dois últimos anos, esse tipo de sistema teve um desenvolvimento rápido participando da expansão do uso deste modal, mas passando por certas críticas e dificuldades (2). Outros projetos ligados à Bicicleta são desenvolvidos em São Paulo - alguns com mais outros com menos visibilidade (3).

Em 2012 foram instituídas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana⁷, onde os municípios devem dar prioridade aos sistemas de transporte não motorizado - a pé ou por Bicicleta. Por sua vez, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) expõe todas as regras que ciclistas e motoristas devem seguir para o uso da via e do espaço público. Neste contexto legislativo de ligeiro incentivo ao uso da Bicicleta apareceram rapidamente os sistemas de compartilhamento de Bicicletas públicas no Brasil.

O Compartilhamento de Bicicletas públicas apareceu em várias cidades da Europa e dos Estados Unidos antes de chegar ao Brasil, onde o primeiro projeto a ser inaugurado foi o Bike Rio, em 2011. O sucesso foi fulgurante e, em pouco tempo, diversas outras prefeituras e um Estado implantaram um sistema similar⁸. O uso da Bicicleta se tornou específico em cada cidade. Em São Paulo, o aumento do uso é concretamente visível: observam-se mais bicicletas nas ruas hoje do que há 5 anos, e mais “laranjinhas”⁹ nos bairros onde o sistema foi implantado¹⁰. As Bicicletas são agentes de integração entre vários modais de transporte tendo Estações de Bicicletas próximas a pontos e terminais. Certos deslocamentos antigamente realizados a pé ou de ônibus são realizados com Bicicletas públicas. Porém, a Bicicleta pública não foi ainda claramente aceita e integrada pela sociedade civil como verdadeiro modal de transporte.

O aumento visível do uso da Bicicleta em São Paulo não se deve exclusivamente à implantação do sistema de compartilhamento. A Prefeitura e a CET-SP desenvolveram vários projetos com maior ou menor visibilidade. A ciclofaixa de lazer é o projeto da CET que teve o maior sucesso. Porém, esta iniciativa continua apresentando a Bicicleta como um item de lazer. O órgão implantou quilômetros de ciclo-infraestrutura como ciclofaixas em Moema que receberam críticas da sociedade civil. Foram também implantadas ciclorrotas na Vila Mariana e na Lapa que não tiveram tanta visibilidade e publicidade quanto à ciclofaixa de lazer. Está faltando comunicação pública-

⁷ Lei nº 12587

⁸ As Cidades com Sistema de Bicicletas Públicas: Sorocaba, São Paulo, Porto Alegre, Santos, Recife, Petrolina, o Estado de Pernambuco.

⁹ Laranjinha é o sobrenome dado às Bicicletas patrocinadas pelo Itaú Unibanco.

¹⁰ O sucesso do Bike Sampa é visível pelo número de viagens cada vez mais crescentes a medida que Estações são implantadas e que a rede se expande. Cf. Dados estatísticos e números de viagens Bike Sampa.

institucional sobre este tipo de infraestrutura em São Paulo. Jornalistas e parte da população falam ainda de “bike de aluguel” para as Bicicletas de compartilhamento enquanto o sistema é gratuito e foi pensado para pequenos deslocamentos, diferente das Bicicletas para lazer alugadas durante horas. Além disso, a Bicicleta pública atende ainda somente uma parte da cidade e da população, produzindo neste caso um “novo perfil” de ciclista¹¹. Mas o Sistema Bike Sampa está em processo de expansão e até 2014 atingirá a Zona Leste da Capital, podendo concretizar outra mudança no perfil de uso e usuário.

Hoje, um dos maiores freios ao uso da Bicicleta é a falta de visibilidade dos projetos em São Paulo e a falta de segurança sentida e expressada pela população. Mesmo com estes projetos brevemente apresentados e com o sucesso das Bicicletas de compartilhamento, a Bicicleta como modal de transporte ainda tem pouca participação no número total de viagens produzidas em São Paulo e em outras cidades brasileiras¹². Este número chama a atenção para a necessidade de medidas que estimulem a utilização deste modo de transporte. Na Europa, o uso deste modal não foi natural, como mostra a história do governo holandês, que começou a incentivar o uso da Bicicleta nos anos 1970 depois da primeira guerra do petróleo. O desenvolvimento e o sucesso dos sistemas de Bicicletas públicas e das ciclofaixas de lazer é apenas o começo de uma grande mudança que está sendo conscientizada.

() Aurélie Dos Santos é arquiteta e gerente de projeto da Serttel-Samba.*

¹¹ O novo ciclista é diferente do ciclista profissional que treina com sua Bicicleta, sendo também diferente do ciclista trabalhador que se desloca até seu trabalho pedalando longos trajetos. O novo ciclista usa as Bicicletas públicas com os outros modais de transporte e para pequenos deslocamentos, é jovem e tem um poder aquisitivo médio-alto.

¹² Exemplo das pesquisas O/D de São Paulo ou Pesquisa O/D Domiciliar de Belo Horizonte.