

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 15
Inversão de prioridades bicicleta, gestores e a sociedade**

Ana Paula Beszczynski (*)

Resumo

O presente trabalho mostra que precisamos mudar o rumo da mobilidade urbana no Brasil. Precisamos voltar a priorizar os pedestres e ciclistas e ter um trânsito mais humano. Estamos em meio a uma guerra civil. Percebam o quão brutal é a guerra do trânsito que estamos vivenciando. Uma guerra que a cada ano o percentual de mortos e feridos aumenta. E a maioria das vítimas estão na faixa etária de 15 a 29 anos. Segundo a Senadora Angela Portela, em seu discurso para o Senado Federal, o INSS estima uma despesa anual de R\$8 bilhões, paga às vítimas de acidentes no trânsito. Conta esta, paga por nós contribuintes. Precisamos reverter esta situação.

Palavras Chave: Trânsito, bicicleta, mobilidade urbana, pedestres.

Abstract

This study shows that we need to change the course of urban mobility in Brazil. We need to re-prioritize pedestrians and cyclists and have a more human traffic. We are in the midst of a civil war. Notice how the brutal war is what we are experiencing traffic. A war that each year the percentage of deaths and injuries increases. And most victims are in the age group 15-29 years. According to Senator Angela Portela your discurso for the Senate, the INSS estimates an annual expenditure of £ 8 billion paid to victims of traffic accidents. This account, paid by us taxpayers. We need to reverse this situation.

Keywords: Transit, bicycle, urban mobility, pedestrians.

Introdução

Muitas cidades do Brasil vêm sofrendo com o excesso de veículos em suas vias principais. A falta de investimentos em modos de transportes sustentáveis e em melhores calçadas para os pedestres e espaços condizentes para os ciclistas agravam a situação. Os transportes coletivos precisam ser mais atrativos, confortáveis e seguros. É necessário investimentos em corredores exclusivos, abrigos e terminais, passeios cicláveis, ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, redução das tarifas no transporte público ou tarifa zero. Calçadas e ciclovias confortáveis para todos, com pavimento e arborização



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

adequados; inclinações, larguras e rampas dentro das normas e respeito dos motoristas às faixas de pedestres, à sinalização, não estacionando nas calçadas e ciclofaixas. Tudo isso torna a caminhabilidade mais agradável e segura, chamando as pessoas para as ruas, fazendo destas uma extensão das praças e parques.

*“Saúde é a alegria do corpo e
Alegria é a saúde da alma”
(Palhaço da Amazônia)*

O cotidiano e a bicicleta

A demanda reprimida de ciclistas ainda tem um número considerável. A disputa de espaço com os automóveis, a falta de planejamento, e a alta velocidade dos motoristas, geram medo, receio e insegurança nos ciclistas, desestimulando o uso da bicicleta. Os motoristas ainda vêem os ciclistas como um estorvo nas vias. Não percebem que um ciclista é um carro a menos, que quanto mais pessoas saírem a pedalar, mais espaços nas vias terão àqueles que realmente necessitam dos automóveis para se deslocarem.

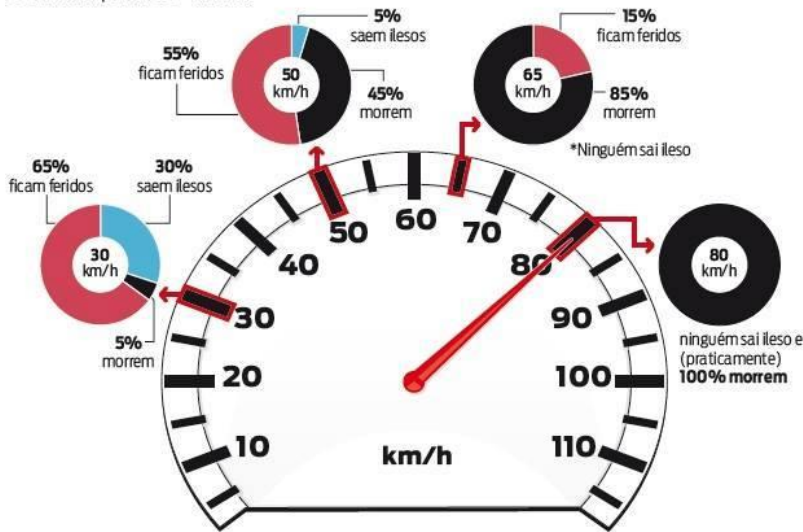
O jornal Bicicleta Para Todos aponta que os impostos incidentes sobre a bicicleta comercializada no Brasil chegam a 72% contra 32% dos carros. Falta incentivo e todos saem perdendo, inclusive o Governo, que deixa de arrecadar com o mercado informal e com as pessoas que deixam de comprar bicicletas porque os valores são altos. A bicicleta sendo mais barata, mais pessoas poderão adquiri-la, e conseqüentemente mais pessoas estarão pedalando. Isso significa mais bem-estar, menos gastos com saúde, os espaços são valorizados, mais pessoas nas ruas gerando menos violência no trânsito.

Os acidentes de trânsito se tornaram um grave problema de saúde pública. O relatório da OMS de 2013 indica a ocorrência de 1,24 milhão de mortes por acidentes de trânsito no mundo e estimativa de cerca de 18 milhões de feridos anualmente. O número real de mortos e feridos é desconhecido, devido ao sub-registro (não registro por não haverem agentes de trânsito no local ou por opção ou falta de conhecimento dos envolvidos) que ocorre algum tempo depois do acidente; dados da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, em Acidentes de Trânsito. No Brasil, a maioria das vítimas de acidentes de trânsito são os pedestres e ciclistas, por serem mais vulneráveis, com índice de fatalidade de 50% a 65%.

As figuras abaixo comparam a velocidade do automóvel x gravidade de um atropelamento:

LETALIDADE

Veja a diferença da gravidade de um atropelamento no caso de uma velocidade ligeiramente maior. Os riscos de morte sobem nove vezes de 30km/h para 50 km/h.



Fonte: Observatório de Segurança Viária da Espanha. Infografia: Rafael A./Gazeta do Povo.

Figura 1- Letalidade (fonte: Observatório de Segurança Viária da Espanha)

Ramt med 30 km/t

Ramt med 40 km/t

Ramt med 50 km/t

TA' TOPPEN AF FARTEN

Hvor sætter du smertegrænsen?

Campanha do Conselho de Segurança Viária da Dinamarca:
 "Reduz sua Velocidade Máxima" (Qual sua tolerância à dor?)

www.abciclovias.com.br

Figura 2. Velocidade X Danos físicos ao ciclista.

A figura 2 mostra os danos físicos a um ciclista atropelado, conforme a velocidade do automóvel. Um ciclista atropelado por um veículo a 30km/h, pode quebrar a perna; uma colisão a 40km/h, as chances são grandes de quebra do fêmur; já uma colisão a 50km/h, as chances são muito grandes de traumatismo craniano. Por isso, quanto menor a velocidade dos automóveis, menores são as chances de um acidente. Com a



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

redução da velocidade dos automóveis, teremos menos mortes, menos feridos, menos ruídos, melhor qualidade de vida.

Os benefícios decorrentes do uso da bicicleta, citados no Caderno de Referência para o Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, destaca o *baixo custo de aquisição e manutenção; eficiência energética*, gerando saúde; *baixa perturbação ambiental*, gerada somente durante sua fabricação e contribui no combate a poluição atmosférica; *equidade*, pois atende ao princípio de igualdade, é acessível a praticamente todas as camadas sociais e de quase todas as idades; *flexibilidade*, permitindo que o usuário faça seus horários e rotas mais convenientes; *rapidez*, em deslocamentos de até 5km; *menor necessidade de espaço público*, acomodando até 10 bicicletas em espaço de apenas uma vaga para automóvel, e o custo para implantação de uma ciclovias fica em torno de dez a vinte vezes mais barato que uma via para automóvel; e *saúde e qualidade de vida*, pois pedalar, faz bem à saúde, reduz inúmeras doenças, inclusive psicológicas. Existem alguns fatores que influenciam a mobilidade dos ciclistas, citados neste mesmo Plano de Mobilidade por Bicicletas que são: qualidade física da infraestrutura; qualidade ambiental dos trajetos; infraestrutura contínua; facilidade para estacionar e guardar a bicicleta; integração da bicicleta com outros modos. Todos estes itens dependem essencialmente da boa qualidade dos projetos e de campanhas educativas. Precisamos de gestores que caminhem, que façam uso da bicicleta para acompanhar quais são os erros e acertos, o que precisa ser melhor estudado e o que está bom, e acima de tudo, que façam parte da cidade, que vivam a cidade. A sociedade também precisa participar e cobrar qualidade na execução.

Os ciclistas, assim como os pedestres, ainda fazem parte da invisibilidade no Brasil. Não são vistos pelos motoristas e pelos gestores. Ou estes não os querem ver? Nossos gestores ainda priorizam os automóveis na mobilidade. Para eles, a mobilidade urbana são mais pontes, novas ruas, alargamentos de vias, obras voltadas para o automóvel. Estamos em uma inversão de prioridades. Está descrito no Código de Trânsito Brasileiro, a prioridade é do pedestre, em seguida do ciclista, transporte público, depois automóveis. A sociedade precisa exigir a responsabilidade do poder público em um trânsito mais seguro, conforme os parágrafos 2º e 3º do Art. 1 do CTB:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Mas afinal, o que querem os ciclistas? Os ciclistas querem uma cidade mais humana, com segurança e espaço para a locomoção. Querem uma cidade em que as pessoas



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

são felizes porque há espaço para caminhar, para pedalar, para utilizar o transporte coletivo com eficiência e qualidade. Querem uma cidade para as pessoas. Afinal, a bicicleta é sustentável e gera saúde.

A priorização do espaço urbano para os pedestres, ciclistas e transporte público é fundamental para a melhoria da qualidade de vida das pessoas. As medidas para a redução da velocidade dos automóveis acompanhada por medidas que priorizam o pedestre e ciclistas são nomeadas de Traffic Calming. Cada cidade deve estudar quais as melhores formas de implantá-lo. Travessias elevadas e pedágios nas áreas mais congestionadas das cidades são exemplos para a implantação em curto prazo. Ciclovias, paraciclos, bicicletários, faixas exclusivas para o transporte coletivo são itens que podem ser estudados e implantados por todas as cidades.

Conclusão

A mobilidade humana torna a cidade mais agradável e conseqüentemente as pessoas mais felizes, e abrange as várias formas de locomoção, respeitando as prioridades. A sociedade precisa cobrar dos gestores e fazer valer estas prioridades. A participação política da sociedade precisa se fazer presente. É necessário que todos façam sua parte. A pressão sobre os gestores por parte de cinco ou dez pessoas que lutam por melhores condições de se deslocar de bicicleta, conhecidos como ciclochatos (pois são sempre os mesmos), torna o desenrolar das ações muito demoradas. Na Holanda foi assim, a população se mobilizou, foram para as ruas, e hoje é o país com as melhores referências na mobilidade por bicicleta.

Neste ensaio não foram abordados os temas sobre as reduções dos impactos ambientais quando da implantação da mobilidade humana; o repensar o desenho urbano beneficiando as pessoas com deficiência e restrições de mobilidade; as tipologias e traçados dos espaços para o uso da bicicleta e a integração da bicicleta com outros modais, merecendo uma atenção e descrição futura.

() Ana Paula Beszczyński é Arquiteta e Urbanista*

Referências

B823 Brasil não motorizado: coletânea de artigos sobre mobilidade urbana / Antonio Carlos M. Miranda...[et al.]. – Curitiba: La Bmol, 2013

COLEÇÃO BICICLETA BRASIL - PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA. São Paulo: Associação Nacional dos Transportes Públicos, 2014.

DPVAT, Equipe (2013) Planejamento de Segurança da Espanha diminuiu número de acidentes fatais.

<http://www.viverseguronotransito.com.br/2013/06/planejamento-de-seguranca-da-espanha-diminuiu-numero-de-acidentes-fatais/> (Consultado em 10 de Agosto de 2014)

Senado Federal.

<http://www.senado.gov.br/atividade/plenario/sessao/disc/getTexto.asp?s=185.1.54.O&disc=103/3/S> (Consultado em 13 de Agosto de 2014)