

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

A mobilidade por bicicleta na Política Nacional de Mobilidade Urbana

Gabriela Binatti Souza (*)

A Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana até 2015. Ficando impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana as cidades que não os apresentarem no prazo determinado.

É neste contexto de elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana e de protestos por todo o país, que a mobilidade urbana deixou de ser apenas uma questão técnica a ser debatida entre especialistas em fóruns temáticos específicos e entrou para a pauta da sociedade.

Entendo a mobilidade urbana como condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, trata-se de uma grande oportunidade para se repensar as cidades a partir do que queremos para o futuro, não somente e apenas em termos de mobilidade, mas também em termos de desenvolvimento urbano, uso e ocupação do espaço público e do solo.

Ao definir entre suas diretrizes a priorização dos modos de transporte não motorizados, que eu prefiro chamar de modos de **transporte ativos**, sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, a Lei coloca em foco a importância dos deslocamento das pessoas nas cidades, priorizando as necessidades humanas de deslocamento ante a fluidez dos veículos motorizados. Com isso, a questão da mobilidade por bicicleta nas cidades brasileiras ganhou maior importância no contexto político e social.

Ao longo de sua história a bicicleta teve papel central na mobilidade da classe trabalhadora, revolucionando e tornando-se um dos mais versáteis meios de transporte nas grandes cidades. Principal substituta do cavalo enquanto meio de transporte individual, ela permitiu maior autonomia de mobilidade a mulheres e homens, e contribuiu com o apogeu da industrialização tanto como produto quanto como meio de transporte para os operários industriais. E, apesar de atualmente vivermos em uma sociedade onde a cultura do automóvel é dominante, a política de incentivo ao seu uso é algo que está acontecendo no mundo todo, resultado do reconhecimento dos numerosos benefícios, ambientais e sociais que sua utilização pode proporcionar em áreas urbanas.

Deste modo a bicicleta se tornou o modo de transporte símbolo quando o assunto é a

humanização das cidades e reocupação dos espaços públicos. Ela é um veículo mecanizado que potencializa a força humana e se diferencia por ser um dos modos de transporte mais eficientes para curtas distâncias, permitindo ao usuário autonomia e agilidade nos deslocamentos, e por ocupar pouco espaço e estar mais próxima da escala humana.

O uso da bicicleta como modo de transporte possui impacto positivo sobre a qualidade de vida, melhoria da saúde de seus usuários e reduzido impacto paisagístico e sobre o território, ocupando um espaço urbano muito menor para deslocamentos e estacionamento. Um ciclista se deslocando pelas ruas e avenidas da cidade faz um uso racional do espaço público, que garante uma distribuição mais igualitária do espaço urbano conforme determina um dos princípios da Lei da Mobilidade Urbana. Além do mais ruas que dão espaço aos ciclistas permitem uma maior interação entre as pessoas e geram um clima de convivência entre cidadãos proporcionando a humanização do trânsito. Com tantos benefícios individuais e coletivos a bicicleta tornou-se uma excelente opção para mobilidade social.

O uso de veículos à propulsão humana de carga nas cidades também trazem inúmeros benefícios para a qualidade de vida no ambiente urbano, o meio ambiente, com redução na emissão de gases de efeito estufa, a saúde pública e a atividade econômica. Mais uma vez atendendo aos princípios da Lei da Mobilidade Urbana.

Dentre os princípios e objetivos contidos na Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e que podem ser alcançados através da promoção ao uso da bicicleta nas cidades vale destacar:

- Princípios: desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

- Objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

Portanto a promoção do uso da bicicleta é capaz de tornar as ruas da cidade mais acessíveis e aptas a receber outros usos e fluxos e é um importante instrumento para se alcançar os objetivos previstos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Pedalemos!

() Gabriela Binatti Souza é Colaboradora na Transporte Ativo*

REFERÊNCIAS

AINBINDER, Roberto, SIRKIS, Alfredo. **Ciclovias Cariocas**. Rio de Janeiro: Prefeitura



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Municipal do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos, 1ª. Edição, 2005.

BINATTI, Gabriela. **Mais Amor Menos Motor: Mobilidade e Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro.** Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão Ambiental) – Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro e Instituto Brasil PNUMA, Rio de Janeiro, 2012.

BRIESE, Volker. **Ciclovias para a expansão do tráfego motorizado.** Publicado originalmente em alemão: ADFC Allgemeiner DeutscherFahrrad-Club / Forschungs Dienst Fahrrad – FDF 218 – 28/05/1994. (Traduzido e editado para o português por Denir Mendes Miranda para a ONG Transporte Ativo. Disponível em: <<http://www.ta.org.br>>

CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de. **Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis.** Ciênc. saúde coletiva, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, jun. 2012 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141381232012000600024&lng=pt&nrm=iso>.

LACERDA, João. **A Lei da Mobilidade Urbana.** Disponível em: <transporteativo.org.br>.

LACERDA, João. LOBO, Fernando José. **Um panorama da bicicleta no século XXI.** Série Cadernos Técnicos ANTP, Volume 7. Ed.: ANTP/BNDES. São Paulo, set. 2007, pág. 10-19.

LAMBERT, Benoît. **El retorno de la bicicleta.**(Pedal Power) In: Correo de la UNESCO. Janeiro de 1998, p. 30-32. Disponível em: <unesdoc.unesco.org>.

MAIA, A.D.G., Braga, M.G.C., Balassiano, R., Faria,E. (2003). **O Potencial de uso da bicicleta como modo de transporte integrado no município do Rio de Janeiro.** XVII Congresso Nacional da ANPET, Rio de Janeiro.

MENDONÇA, Cristina. LOBO, F. José Lobo. HAGEN, Jonas. **Os Benefícios dos Veículos de Carga à Propulsão Humana: Cidades Podem Alcançar Menores Emissões e Maior Segurança. Estudo de Caso na Cidade do Rio de Janeiro.** Comunicação Técnica 218. 18 Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Pág. 1630-1634. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site/area/arquivos2/ANTP_Bicicletas-Carga_Rio.pdf>.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX.** Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SILVA, Simone C. R. da, Et al. **A importância do GT Ciclovias para a consolidação da malha cicloviária da Cidade do Rio de Janeiro.**- Comunicação Técnica 215/18º. Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Prefeitura do Rio de Janeiro, 2011.

TRANSPORTE ATIVO. **Contagem de Estabelecimentos Comerciais com Entrega por Bicicleta em Copacabana.** Rio de Janeiro, janeiro de 2011. Disponível em:
<<http://transporteativo.org.br>> .