

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 5

A mobilidade urbana com o uso da bicicleta como meio de deslocamento

Mauricio Ferreira Pinheiro (*)

Vamos considerar que uma cidade com 200 mil habitantes tenha uma forma radial com área aproximada de 400 km², correspondendo a um diâmetro aproximado de 20 km. Na região central, estão concentrados os empregos e as atividades comerciais e para onde há um fluxo intenso de pessoas diariamente.

Nesse contexto, o grande fluxo de pessoas implica em deslocamentos excessivos de carros para esse local, até porque o estacionamento é livre. Adiciona-se a comodidade e conforto do automóvel e o resultado são congestionamentos diários.

Nessa situação hipotética, temos uma área radial que pode ser imaginariamente delimitada em até 10 km, a partir do centro da cidade. Dentro dessa zona, uma alternativa seria mesclar dois tipos de transporte de pessoas: a revisão de itinerários de linhas de ônibus que abastecem a região e a locomoção por bicicletas.

O primeiro tipo, o ônibus, teria a função de movimentar grandes contingentes da população entre os locais, sobretudo os que fluem das regiões fora do raio de 10 km do centro. O segundo tipo serviria para a locomoção de pessoas que fluem de suas residências situadas dentro do raio de 10 km. Uma terceira alternativa seria uma integração entre os dois tipos, para pessoas que venham de maior distância e queiram utilizar a bicicleta.

As razões para as bicicletas são inúmeras. Comprovadamente, por meio dos Desafios Intermodais realizados atualmente em várias cidades brasileiras, esse tipo de transporte é mais eficiente que os demais, levando-se em conta não só o tempo gasto, mas também o custo, a emissão de poluentes atmosféricos e o impacto na imagem das cidades e a ocupação do espaço público.

Adicionalmente, promovem o bem-estar da população e a saúde, além da socialização entre as pessoas e a redução drástica de acidentes que envolvem os automóveis.

Por fim, em deslocamentos de até 10 km, a desnecessidade de automóvel é comprovada, haja vista os maiores custos de aquisição, manutenção e deslocamento entre todos os outros meios, sem levar em conta o fato de a cidade ser plana colaborar para o ciclismo regular.

O sucesso desse sistema dependeria de algumas características:

- a restrição ao uso do automóvel dentro desse raio de 10km, física (supressão de faixas de rolamento) e financeira (cobrança de estacionamento por hora);
- não fornecer regiões para estacionamentos de automóveis no perímetro dos 10 km centrais, com o intuito de desestimular definitivamente o uso desse modo de transporte para deslocamentos diários;

- a criação de vias cicláveis e a imposição de adequação predial para o estacionamento facilitado e seguro de bicicletas;
- a integração do automóvel e a bicicleta com o sistema de ônibus;
- a sinalização ostensiva nas vias, dando preferência sempre para o fluxo do ciclista e a conscientização massiva da população.

Através do primeiro tópico, desestimula-se o uso do automóvel. Mas para que o uso da bicicleta seja estimulado naturalmente, as vias devem oferecer continuidade de fluxo e segurança e os destinos, infraestrutura adequada para o estacionamento e guarda da bicicleta e vestiários. Comprovadamente, locais assim preparados atraem ciclistas que antes não viam atrativos para se locomover de bicicleta.

No que se refere às vias, os dois eixos principais, de velocidade elevada, poderiam ser servidos de ciclovias segregadas, devido à segurança.

Em vias secundárias, de baixa velocidade, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, com sinalização ostensiva indicando preferência para os ciclistas. Para maior segurança, instalação de “*traffic calming*”.

Os pontos de conflitos podem ser assim enumerados:

- cruzamentos;
- semáforos;
- pontos de ônibus.
- passagem de pedestres

Em relação à convivência da bicicleta com ônibus, um conflito de altíssima periculosidade para o ciclista, campanhas educativas e faixas exclusivas à direita compartilhadas com a bicicleta, uma alternativa existente e funcional em outros países. Em outra via, corredores centrais, com portas à direita ou à esquerda, deixando a faixa da direita exclusiva para ciclistas.

A possibilidade de flexibilidade e facilidade de paradas para bicicletas pode promover o fluxo de pessoas em zonas mortas da região central, que atualmente servem apenas para transposição de distâncias, por meio das vias. Um exemplo clássico desse aspecto é o fechamento para carros da famosa rua Strøget, em Copenhague, na Dinamarca.

A expansão da cidade é inevitável, no entanto, deve ser feita dentro de um plano lógico, baseado na descentralização do emprego e das atividades comerciais. Se este sistema viário for idealizado para ser reversível, em um horizonte curto, deslocamentos em sentido contrário ao centro serão possíveis. No prazo de 20 anos, esse raio central será naturalmente desfeito e diversas outras distâncias de 10 km dentro do perímetro urbano serão realidade, uma vez que residência e trabalho estarão misturados pela cidade.

A questão da especulação imobiliária em áreas periféricas é justificável pelo baixo preço de terrenos em relação às zonas centrais e a deficiência da fiscalização pelo poder público. Para coibir, deve-se destinar área mínima para construções com finalidade comercial e proibir a criação de grandes condomínios residenciais que, por si



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

só, isolam seus moradores do resto da cidade. A fiscalização e a rigidez no estabelecimento das normas são fundamentais para o sucesso desse plano de longo prazo.

A questão da conscientização e educação da população e a participação da sociedade civil são dois aspectos que vão permear todos os passos do plano de mobilidade sugerido, desde sua concepção até a implantação e operacionalização. Audiências públicas e comitês gestores que integrem a sociedade e poder público, este último, principalmente, entre seus próprios órgãos, que, frequentemente, não enxergam uns aos outros. A conscientização traz também, necessariamente, o papel da advertência e punição, por meio de multas, além das campanhas educativas constantes.

() Mauricio Ferreira Pinheiro, Engenheiro químico e trabalho na área de petróleo & gás.*