



(I) mobilidade e contradições de Brasília

Texto e imagens: Uirá Lourenço

Usuário de bicicleta no dia a dia, membro da diretoria da União de Ciclistas do Brasil (UCB), ex-presidente da ONG Rodas da Paz

O simbolismo de ser capital federal e o generoso sistema viário poderiam contribuir para Brasília ser referência em mobilidade urbana. Ao contrário de outras capitais, não há grandes restrições de espaço para intervenções viárias. Mas os projetos e as obras costumam favorecer o transporte individual motorizado, em detrimento dos modos coletivos e saudáveis.

Há poucos anos, prometeu-se uma revolução na mobilidade, que tornaria Brasília referência no transporte por bicicleta. O plano ambicioso de construir a maior malha cicloviária do país até 2014 começou a sair do papel, mas as incoerências da proposta são nítidas mesmo para quem não pedala.

- Cultura da mobilidade saudável x Cultura motorizada

A dependência do carro é uma realidade em Brasília, impulsionada pelo péssimo transporte coletivo, pelas longas distâncias e pelos incentivos à compra de automóvel. A frota automotiva – de cerca de 1 milhão e 500 mil – cresce continuamente e boa parte dos carros transporta apenas o próprio motorista.

Além de ser uma das poucas capitais sem estacionamento rotativo pago (motoristas estacionam gratuitamente nas vagas públicas), muitos estacionamentos informais são criados. Áreas públicas com potencial para atividades de lazer transformam-se em espaços privados, para estacionamento. E o estacionamento irregular faz parte da cultura brasiliense: estaciona-se em locais proibidos, sobre calçadas, em frente a pontos de ônibus, e bloqueando ciclovias e rampas de acessibilidade. Até mesmo carros oficiais ou veículos que prestam serviço ao governo são vistos em calçadas e outros locais proibidos.



Área pública convertida em estacionamento



Estacionamento sobre área de pedestres: cena comum em Brasília

Há algumas décadas, capitais europeias vêm restringindo a circulação e o estacionamento de carros, especialmente nas regiões centrais, para evitar poluição e congestionamento e estimular os modos coletivos e saudáveis de transporte. Em Brasília, a lógica ainda consiste em garantir vaga a quem opta pelo transporte individual motorizado. O maior exemplo dessa política equivocada é a proposta de megaestacionamento subterrâneo na Esplanada dos Ministérios. Com capacidade para 10 mil carros, a proposta já nasce obsoleta. O novo estacionamento apenas levaria mais poluição, congestionamento e estresse para o centro tombado.

Nos grandes veículos de comunicação, com certa frequência se noticia um suposto déficit de vagas na região central, com motoristas indignados em ter que passar mais de meia hora em busca de local para estacionar. Esquecem de mencionar as dificuldades de acesso a quem não vai de carro à região central, com calçadas destruídas ou inexistentes e escassos pontos de travessia. No ritmo em que cresce a frota motorizada, nunca haverá espaço suficiente para acomodar tantos carros, justificando-se cada vez mais as formas alternativas ao carro.

Os dados revelam o descompasso entre os gastos com o transporte individual motorizado e os investimentos no transporte coletivo. O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Distrito Federal gastou, de 2001 a 2010, R\$ 774,5 milhões em obras de duplicação de rodovias, construção de viadutos e pavimentação, valor quatro vezes superior aos recursos destinados ao metrô.¹

Enquanto se ampliam os estacionamentos para carros, as vagas públicas para bicicletas (mais baratas e fáceis de criar) ainda são escassas, mesmo nos pontos turísticos, o que dificulta o necessário impulso na disseminação do uso de bicicleta.

¹ Correio Braziliense. 14-2-2011. Na última década, governo incentivou o uso de carros. Disponível em: http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/02/14/interna_cidadesdf,237597/na-ultima-decada-governo-incentivou-o-uso-de-carros.shtml



Estacionamento improvisado na Catedral



Improvisado para estacionar bicicleta na Torre de TV

Apesar de alguns avanços no transporte coletivo – licitação do sistema de ônibus, criação de algumas faixas exclusivas para ônibus e início das obras de um eixo de BRT –, muito ainda precisa ser feito: ampla integração física e tarifária; ampla oferta de linhas (inclusive aos sábados e domingos); oferta de informações ao usuário; treinamento dos motoristas; boas condições de acesso, abrigo e iluminação nas paradas.



Passageiros ao relento – conforto nulo



Péssimas condições em ponto de ônibus

Álbum 1 – mais fotos do transporte por ônibus no Distrito Federal

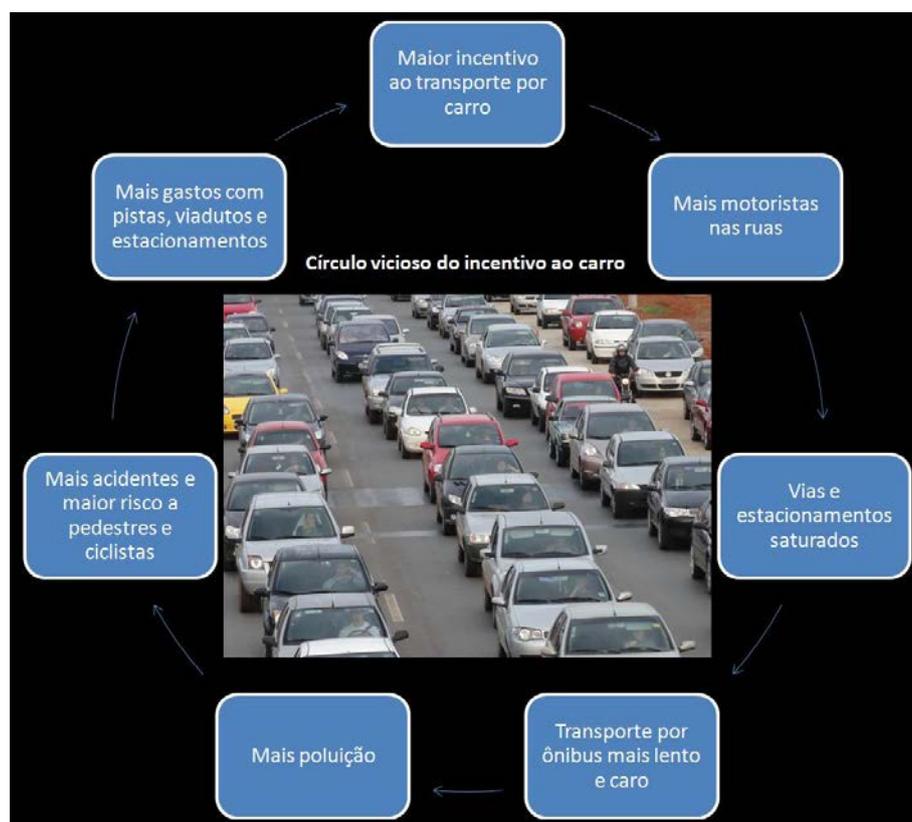
- Fluidez motorizada, segurança e legislação

A priorização da fluidez motorizada, em detrimento da segurança, faz parte das ações governamentais. Como exemplos, a manutenção de altos limites de velocidade nas vias, a conversão de acostamentos em terceira pista para carros e as ampliações que desconsideram a existência de pedestres e ciclistas.

Em vez de contrapor o modelo centrado no automóvel, constata-se ação governamental no sentido de ampliar o espaço nas vias e nos estacionamentos, além da construção de túneis e viadutos, buscando-se a fluidez motorizada. As milionárias ampliações viárias (com destaque para a EPTG – “Linha Verde”) logo se tornam inócuas, saturadas.

Mesmo com os inúmeros gastos em ampliação viária e fluidez motorizada, os congestionamentos aumentam. Há poucos anos, imaginava-se que a cidade com amplas vias jamais pararia; atualmente,

a fila de carros parados é cena constante em muitos horários, em todo o DF. O círculo vicioso resultante do incentivo ao automóvel se confirma claramente.



Vale lembrar que o código de trânsito, de 1997, determina que órgãos de trânsito invistam na segurança do ciclista. E há o princípio de proteção dos veículos menores e dos não motorizados, com preferência a pedestres e ciclistas. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012, estabelece a prioridade aos modos coletivos e saudáveis (não motorizados) em relação ao transporte individual motorizado.

A legislação local também é bastante favorável aos modos coletivos e saudáveis de locomoção. Nas dez leis que tratam da mobilidade saudável, podem-se destacar muitos pontos positivos: viabilizar os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto; reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais; desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte; reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas; criar e adequar espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida; realizar campanhas educativas. E, ainda, o sistema cicloviário estabelece que as novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.²

Mas a vasta legislação ainda não se reflete na realidade. Um exemplo evidente da inobservância das leis: as pontes sobre o lago Paranoá são hostis aos ciclistas. A ponte JK – exaltada pela beleza arquitetônica – exibe placa com exigência que o ciclista atravessasse sem pedalar. Por razões óbvias, nunca se vê alguém passar pela ponte empurrando a bicicleta. A ponte do Bragueto e as demais

² A compilação das dez leis distritais que tratam da mobilidade saudável encontra-se anexa.

pontes não possuem proibição explícita de se pedalar, mas afugentam, da mesma forma, qualquer ser não motorizado, diante da falta de espaço seguro e do intenso fluxo motorizado, em alta velocidade.



Ponte JK – exuberância arquitetônica e placa anti-ciclista



Ponte do Brageto – fluxo intenso e veloz de carros; ausência de estrutura a pedestres e ciclistas

- 600 km de ciclovias – a ilusão dos números e a realidade prática

O atual governo iniciou amplo programa de construção de ciclovias. A promessa é de entregar 600 km de ciclovias até 2014. Segundo dados do governo, estão concluídos 161 km de ciclovias e 80 km de ciclofaixas. Os dados quantitativos contrastam com a péssima qualidade da infraestrutura voltada aos ciclistas e com a falta de uma política integrada e coerente de mobilidade urbana.

A descontinuidade no trajeto dos ciclistas tornou-se regra. Não há interligação entre os diversos fragmentos de ciclovias. Sem continuidade no caminho, nem segurança na travessia, é difícil crer na ampla disseminação no uso de bicicleta como meio de transporte. Há estacionamentos para carros que interrompem as ciclovias, além de muitos motoristas que circulam e estacionam sobre os locais reservados aos ciclistas.



Término abrupto de ciclovia



Descontinuidade em razão de estacionamento para carros

Álbum 2 – mais fotos das condições aos ciclistas no Distrito Federal

Às falhas na execução da infraestrutura soma-se a escassez de ações educativas e de fiscalização. Além da infraestrutura, são necessárias ações de conscientização de motoristas sobre o necessário

respeito ao ciclista e ações voltadas aos ciclistas sobre boa postura no trânsito. Seriam também muito relevantes ações que disseminassem as vantagens do uso de bicicleta. E a fiscalização do poder público para garantir a segurança dos que optam por caminhar ou pedalar.

Tem-se a sensação de que, justamente onde mais se precisa, as vias para os ciclistas terminam de forma abrupta. Quando há estacionamento no meio do percurso, o jeito é se virar em meio aos carros, sem qualquer garantia de segurança. Nos cruzamentos com carros, ou não há qualquer sinalização (pintura ou placas de alerta aos motoristas), ou a sinalização se volta aos ciclistas, que devem parar e precisam de muita paciência para conseguir atravessar em locais com intenso fluxo de carros.

Para tentar contornar a falta de fiscalização e conter as infrações motorizadas, que ocorrem diariamente, os usuários de bicicleta vêm afixando avisos nos carros que bloqueiam a ciclovia e as rampas e invadem calçadas. Apesar da louvável iniciativa, as “multas cidadãs” não têm sensibilizado os infratores.



“Multas cidadãs” tornaram-se comuns na tentativa de sensibilização dos motoristas

Álbum 3 – mais exemplos da ação cidadã contra motoristas infratores

Curiosamente, ciclofaixas (localmente chamadas de acostamentos cicláveis) foram pintadas em vias de alta velocidade – com limite teórico de 70 e 80km/h. A mera pintura das ciclofaixas em vias rápidas e com alto fluxo de automóveis é altamente desaconselhável tecnicamente. E, para piorar, a exemplo das ciclovias, tais ciclofaixas carecem de continuidade.

As pessoas que usam bicicleta como meio de transporte se queixam das condições das novas ciclovias. São facilmente observados os inúmeros problemas de insegurança nos cruzamentos; descontinuidade; falta de sinalização e de iluminação; conflitos com pedestres; ausência de pontos de acesso à ciclovia; desrespeito de motoristas. E as antigas ciclovias sofrem dos mesmos problemas, com o adicional da falta de manutenção.



Ciclofaixa em via com alto limite de velocidade



Término repentino de ciclofaixa, sem opção de continuidade

Vídeo revela o total desrespeito de motoristas por ciclofaixa em Brasília:

https://www.youtube.com/watch?v=Lly- ho_TB4

- EPTG – “Linha Verde”



Numa obra que custou mais de R\$ 300 milhões, a Estrada Parque Taguatinga (EPTG) foi ampliada. A via, curiosamente chamada de Linha Verde, ficou completamente cinza com as cinco pistas em cada sentido, além da faixa de ônibus e do acostamento, invadidos pelos carros. A ciclovía prometida jamais saiu do papel, tampouco os pedestres contam com calçada. O corredor de ônibus não opera como deveria, em razão de os ônibus não estarem adaptados com portas do lado esquerdo.



A pergunta pintada numa passarela da EPTG expressa indignação

Apesar da ausência de espaços seguros a pedestres e ciclistas, do alto limite de velocidade e da invasão do acostamento, muitas pessoas caminham e pedalam pela via e alcançam velocidade superior aos carros nos horários de pico de congestionamento.

Passados três anos da conclusão da obra, os usuários de ônibus ficam presos no congestionamento, enquanto alguns motoristas solitários usufruem da faixa exclusiva de ônibus. Os ciclistas continuam sem espaço segregado (fundamental numa via com limite de 80 km/h) e os pedestres se sujeitam ao barro e à lama nas laterais da via.

Para a população fica o mistério acerca da efetiva melhoria na mobilidade. Não se sabe quando o corredor de ônibus e os espaços para circulação segura de ciclistas e pedestres passarão a ser realidade. Resta apenas uma certeza: de verde a via não tem nada.



Mega ampliação “esqueceu” pedestres e ciclistas

Álbum 4 – fotos de pedestres e ciclistas na EPTG

Vídeo mostra o caos motorizado na EPTG, mesmo após ampliação viária:

http://www.youtube.com/watch?v=uh_2eJyqUPs

- Gastos para a Copa

Muito se alardeou sobre os benefícios que seriam advindos da Copa. O evento deixaria como legado avanços na mobilidade. A depender das obras vistas na cidade, teremos mais do mesmo: ampliações viárias e foco na fluidez motorizada.

A grande obra em execução em Brasília amplia a Estrada Parque Aeroporto (EPAR), a mesma via cujo acostamento fora anteriormente suprimido para criar faixa adicional aos carros. E nas demais cidades-sede a situação não deve ser diferente, considerando as notícias sobre cancelamento de projetos e atraso nas obras voltadas ao transporte público. Os recursos destinados à construção dos

estádios – cerca de R\$ 8 bilhões – superam o valor destinado à mobilidade urbana – cerca de R\$ 7 bilhões.^{3, 4}

No entorno do bilionário estádio em Brasília, as calçadas (quando existentes) estão em péssimo estado e a iluminação é precária. As vias largas e rápidas próximas ao estádio, com poucos pontos de travessia, geram insegurança a pedestres e ciclistas.



A cratera em frente ao estádio durou muitos meses.



As calçadas existentes estão em péssimo estado, contraste com as pistas recapeadas

A nova ciclovia da asa norte termina de forma repentina, sem qualquer aviso ou alternativa de caminho, a cerca de um quilômetro do novo estádio. Em razão da descontinuidade da ciclovia, os usuários de bicicleta ficam sem acesso seguro a outros locais, como a torre de TV, o centro de convenções e o parque da cidade.

Foi instalado um “bicicletário” no canteiro em frente ao estádio, que atenderia aos torcedores ciclistas. É bastante evidente o contraste entre o custo do Estádio Nacional (R\$ 1,4 bilhão) e a simplicidade dos suportes instalados no local. Não há qualquer sinalização, iluminação ou controle de acesso no espaço aos ciclistas. Para acrescentar, muitos dos suportes instalados já estão danificados. O resultado do péssimo espaço reservado aos usuários de bicicleta: em dias de jogo ou show no estádio, pouquíssimos se arriscam a ir de bicicleta.

Álbum 5 – mais imagens do entorno do estádio

Vídeo de torcedor em busca de vaga para bicicleta no estádio:

<http://www.youtube.com/watch?v=62AUMg5bly0>

Ainda referente à Copa, é interessante notar que o Eixão do Lazer – há 22 anos, o Eixão fica fechado para os carros, aos domingos e feriados, e cede espaço a milhares de pessoas – foi sacrificado em dia de jogo no estádio, com a justificativa de que seria um teste para a Copa do Mundo. Apesar de todo

³ UOL. 25-11-2013. Custo de arenas da Copa sobe R\$ 1 bi e supera investimento em mobilidade. Disponível em: <http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2013/11/25/custo-de-estadios-da-copa-sobe-r-1-bi-e-supera-investimento-em-mobilidade.htm>

⁴ BBC Brasil. 13-6-2013. Atrasos e obras canceladas reduzem legado da Copa em transporte. Disponível em: http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2013/06/130613_legado_mobilidade_copa_ip_if.shtml

o discurso governamental pró-bicicleta, pró-sustentabilidade, sacrificou-se o tradicional espaço de lazer para proporcionar fluidez aos torcedores que optassem por ir de carro ao estádio. Com o agravante de que há inúmeras vias alternativas para se chegar ao estádio, inclusive os Eixinhos, vias paralelas ao Eixão que permanecem abertas ao tráfego motorizado.

Assim como o Eixão do Lazer, a Ciclofaixa do Lazer – uma faixa das seis existentes no Eixo Monumental fica reservada aos ciclistas das 7 às 16h, apenas aos domingos – já foi sacrificada em nome da fluidez motorizada, em dia de jogo. O argumento da realização da Copa – e seu legado positivo para a mobilidade – deveria servir para consolidar e ampliar os espaços para os modos saudáveis de transporte, e não para restringi-los.



Eixão do Lazer num domingo normal, com muitas pessoas caminhando e pedalando.



Ciclofaixa do Lazer – espaço sacrificado em nome da fluidez motorizada.

- Caminhos inacessíveis e Asfalto Novo

A despeito da legislação federal e distrital que impõe a acessibilidade, os caminhos dos pedestres ainda são tortuosos no Distrito Federal. Tanto nas regiões periféricas, quanto na área central da capital, o estado das calçadas é deplorável. Muitas vezes, sequer existe calçada.

A situação ruim para os seres com plenas condições físicas torna-se ainda pior para cadeirantes e pessoas com restrição na mobilidade. Os obstáculos intransponíveis e a ausência de caminhos seguros os obrigam a circularem na via, no meio dos carros.

Calçadas inexistentes ou abandonadas fazem contraste com as vias recapeadas. Recentemente, o governo iniciou amplo programa de recapeamento. Com o custo de R\$ 770 milhões, o Asfalto Novo pretende recuperar inúmeras vias em todo o Distrito Federal.



Cratera em calçada – contraste com o recapeamento das pistas

Álbum 6 – mais imagens das condições aos pedestres no DF

Álbum 7 – cenas da inacessibilidade no DF

Vídeo da inacessibilidade em Brasília. Invasão dos espaços públicos pelos motoristas:

<http://www.youtube.com/watch?v=xbrrETtUEVY>

Assim como as cicloviás e ciclofaixas, as calçadas carecem de continuidade. Apesar da nítida precariedade do espaço para os pedestres, não se tem conhecimento de programa similar de amplo recapeamento das calçadas, ou de amplo programa de construção de calçadas, nos locais em que elas ainda não existem.

E o respeito ao pedestre na faixa de travessia, algo de que Brasília pode se orgulhar, vem perdendo força. Em 2012, oito pedestres morreram na faixa, o dobro de mortes em relação ao ano anterior. Os dados indicam que algo vai mal no que diz respeito à educação e à fiscalização de trânsito, sacrificando justamente os mais vulneráveis.

- Cultura ciclística e integração no metrô

A despeito dos muitos recursos gastos no transporte individual motorizado, a cultura da bicicleta está presente no Distrito Federal, especialmente em cidades satélites como Paranoá, Estrutural e Recanto das Emas.



Bicicletas com som são muito utilizadas no Paranoá



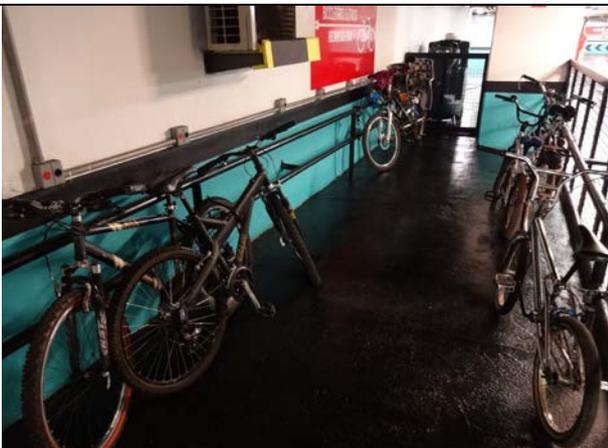
Bicicletário lotado em supermercado do Recanto das Emas

Nas regiões atendidas pelo metrô, como Ceilândia e Samambaia, observa-se que a população utiliza bicicleta para ir às estações. Nas estações com bicicletários, há sempre bicicletas estacionadas. E, nas estações sem espaço reservado às bicicletas, os ciclistas improvisam vagas. Também há situações em que o local onde estão instaladas as vagas não oferece segurança, o que leva aos usuários a optarem por locais alternativos, como o corrimão de acesso à estação.

E a integração da bicicleta ao metrô também se dá por meio do embarque com a bicicleta no último vagão. Todos os dias, veem-se muitas bicicletas no interior do metrô. De fato a lei criada e cumprida, que permite o embarque da bicicleta, ampliou a cultura ciclística nas regiões atendidas pelo metrô. Mas são necessárias melhorias nos acessos, na sinalização e nas vagas para bicicletas, de forma a facilitar a integração.

Vale registrar uma iniciativa positiva de incentivo ao uso de bicicleta, vinda do setor privado. Atualmente, boa parte dos centros comerciais possui bons bicicletários, com vagas gratuitas e cobertas. Há, inclusive, espaços com tomadas para recarga de bicicletas elétricas.

Com base no bom exemplo da cultura ciclística, o governo local poderia planejar e executar ações que levassem a cultura ciclística para dentro do poder público. Uma medida barata e eficaz seria a fiscalização por bicicleta, a ser realizada pela polícia militar e pelos órgãos de trânsito. Parques, o Eixão do Lazez (patrulado por motos e carros do Departamento de Estradas de Rodagem) e o centro da capital são ótimos locais para estreitar a fiscalização não poluente. Outro serviço que poderia ser criado: os ecotáxis (triciclos para transporte de passageiros), muito utilizados em capitais europeias.



Bicicletário com opção de recarga em centro comercial de Brasília



Ecotáxi – sucesso em Berlim

- Mobilidade nas cidades

O exemplo de Brasília serve para refletir sobre os rumos da mobilidade nos centros urbanos do país. A saturação das vias, em razão da frota crescente de automóveis, é inquestionável. Antes, o brasiliense se orgulhava de morar numa cidade com pistas livres, onde se sabia a que horas se chegaria ao compromisso. Hoje, os assuntos das manchetes dos jornais e das conversas no ambiente de trabalho são congestionamentos e dificuldade para estacionar.

A necessária mudança de modelo de transporte vai além de infraestrutura, trata-se de mudança de paradigma, que envolve mudanças culturais. No foco do novo paradigma entram as opções coletivas e saudáveis de locomoção (integradas entre si), incluindo, além das caminhadas e pedaladas, as formas lúdicas como skate, patins e patinete. Ao sair de casa, o sujeito deve ser levado a repensar o ato automático de pegar a chave e tirar o carro da garagem. Deve ter que avaliar e tomar a decisão: estresse e congestionamento ou bem-estar e caminho livre. Obviamente, há que se oferecer serviço público de qualidade, que significa conforto, agilidade, pontualidade e segurança.



Patinador e ciclista compartilham espaço de faixa de ônibus em Paris



Patinete como opção de transporte: realidade na capital francesa

As necessárias mudanças de hábito para evitar o colapso urbano devem incluir todas as classes, e não apenas os menos favorecidos economicamente. O ônibus, o metrô e a bicicleta devem ser ressaltados não apenas como formas de transporte, mas principalmente como meios de transformação da cidade, rumo a um nível superior de qualidade de vida e harmonia. Precisa-se ter em mente o desafio de incluir os gestores públicos como usuários dos modos desejáveis de transporte.

Nos novos tempos da mobilidade saudável, elimina-se o carro oficial e se oferecem bilhete único e bicicleta oficial aos ocupantes de cargo no alto escalão do governo. Além de economia aos cofres públicos, a medida representaria uma fonte adicional de pressão por melhorias na mobilidade urbana. A queixa de um secretário de estado ou ministro contra uma linha de ônibus ineficiente ou contra uma ciclovia descontínua e insegura certamente teria peso maior que a queixa de um cidadão comum.

Projetos e ações coerentes com o objetivo central – desestimular o transporte automotivo e incentivar os modos coletivos e saudáveis – são de suma importância. Fica clara a contradição, na capital federal, entre as ciclovias desconectadas e não sinalizadas e as ações de ampliação viária e o projeto de megaestacionamento subterrâneo. Há inúmeras outras contradições que fazem de Brasília um local atrativo para os que desejam conhecer ações voltadas à (i)mobilidade urbana.

As recentes mobilizações no país revelam a necessidade dos gestores públicos enxergarem além do para-brisa do automóvel. Os governantes e as autoridades de trânsito têm papel fundamental na necessária mudança, com políticas públicas voltadas à qualidade de vida. Prioridade absoluta ao transporte coletivo e garantia de segurança à mobilidade saudável. Há que se perceber que pedestres e ciclistas não são seres invisíveis. Os governantes podem começar as mudanças com uma simples mudança na rotina: optar pela bicicleta, ônibus ou metrô na ida ao trabalho.

Cidades da Holanda e da Dinamarca são referências na mobilidade saudável, que ultrapassam os 30% de deslocamentos ao trabalho feitos sobre bicicleta. Essa cifra (inimaginável para nossos padrões carrocêntricos) se deve não apenas às centenas de quilômetros de ciclovias, mas principalmente a um ambiente urbano amigável e respeitoso, onde o mais frágil é respeitado, os limites de velocidade são condizentes com a vida e os carros vão perdendo espaço.

A singela bicicleta torna-se cada vez mais uma opção moderna, ágil e prática. Em muitos centros urbanos, a velocidade média dos motoristas, nos horários críticos, fica abaixo de um ciclista comum, sem pressa. Não dá mais para negligenciar a mobilidade urbana e manter uma política que – além da poluição, dos congestionamentos, da perda de produtividade e do estresse – causa mais de 40 mil mortes e milhares de feridos com sequelas irreversíveis. Novas obras que privilegiam a fluidez motorizada e proíbem a circulação de pedestres e ciclistas já nascem obsoletas e devem ser abolidas ainda na fase de projeto.



Exemplos de obras contrárias à mobilidade saudável, em cidades brasileiras

Álbum 8 – mais imagens de locais expressamente contrários a ciclistas e pedestres

O país pode continuar ostentando índices vergonhosos de mutilados no trânsito e familiares destroçados emocionalmente. Ou pode, de forma séria e responsável, adotar uma política para reverter o quadro de imobilidade e caos urbano. O cenário é favorável à segunda opção, afinal o país é signatário da Década de Ação pelo Trânsito Seguro (2011 a 2020), da ONU, e sediará a Copa do Mundo e as Olimpíadas. Seria de grande valor, no cenário internacional, tornar-se referência não só em samba e futebol, mas também em mobilidade urbana justa e saudável.

O setor governamental – em âmbito local e federal – precisa despertar o quanto antes para a falência do sistema baseado no automóvel. Os exemplos de Bogotá e Nova York revelam que restringir o espaço do automóvel e investir em cidades humanizadas dependem principalmente de efetiva vontade política, dependem menos de discursos e mais de ações práticas.

Fazendo referência ao ex-prefeito de Bogotá Enrique Peñalosa, a cidade avançada não é aquela onde os pobres andam de carro e, sim, a cidade em que os ricos usam transporte público.