

Circula #3 | Democratizar a cidade: qual é o lugar do carro nesse debate?

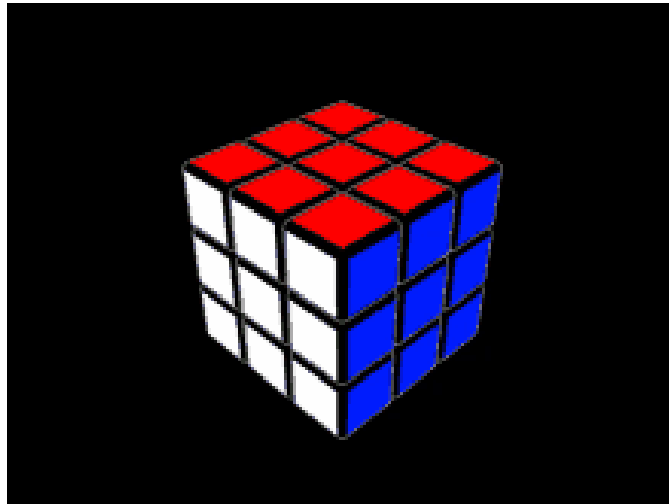


Olá!

Em uma cultura centrada nos veículos particulares, as soluções para a mobilidade precisam considerar novas formas de se deslocar e vivenciar o meio urbano. Diante disso, a mobilidade ativa e os modais coletivos se tornaram um consenso entre quem discute o acesso à cidade. Afinal, em algum momento será necessário inverter as prioridades da estrutura desses espaços. E qual é o lugar do carro nesse novo arranjo?

Tempo aproximado de leitura: 7 minutos

Cubo mágico



(Fonte: Tenor)

(<https://tenor.com/view/rubiks-cube-gif-sticker-gif-20518907>)

Uma caixa de aço de quase 1 tonelada não é a forma mais otimizada para se deslocar cotidianamente em pequenas distâncias — e [há estudos demonstrando isso](#). Por que, então, a centralidade do carro persiste mesmo em trajetos curtos?

Se é fácil identificar saídas que podem ajudar a solucionar gargalos no trânsito, a implementação esbarra em [uma série de problemas](#). As grandes cidades se tornaram complexas a tal ponto que o poder público é apenas um dos inúmeros atores envolvidos no processo.

O esvaziamento dos modais coletivos e a dificuldade em encontrar um modelo de [financiamento adequado para o transporte público](#) ilustram bem esse fenômeno. Há poucos dias, por exemplo, o metrô de São Paulo recebeu R\$ 178 milhões do estado para conseguir fechar as contas.

A mobilidade ativa também enfrenta uma queda de braço difícil. As polêmicas recorrentes envolvendo o [limite de velocidade nas vias](#) e a destinação de [faixas exclusivas para ônibus](#) ou bikes permitem enxergar os conflitos que ciclistas e pedestres enfrentam nas grandes cidades. Não apenas o dinheiro é limitado, mas o próprio solo urbano.

Além disso, saídas de desestímulo aos carros particulares ([aumento de impostos](#) e [pedágio urbano](#), por exemplo) são mal recebidas pela população, que, em grande medida, opta por esses veículos diante da ineficiência de modais públicos.

Isso inibe a margem de tomada de decisão que cabe aos governos, sobretudo em um sistema eleitoral em que, todos os anos, pares são influenciados por esse cálculo.

Diante de impasses como esses, o veículo particular continua sendo o carro-chefe nas cidades brasileiras.

Desigual e combinado

A desigualdade socioespacial torna a equação ainda mais sensível: engana-se quem pensa que os carros são uma expressão das classes A e B. A lógica de ocupação do território faz as pessoas mais pobres residirem em áreas mais distantes, demandando uma melhor estrutura de transporte coletivo.

Na ausência dela, o uso do carro e da moto pode ser a única saída, sobretudo se os ônibus, trens e metrô não tiverem integrações funcionais com outras formas de se deslocar, como ciclovias.

Defender a construção de mais calçadas e a expansão da rede cicloviária sem considerar esse fenômeno faz o acesso à cidade por meio da mobilidade ativa se tornar um artigo de luxo, restrito ao centro expandido das grandes cidades.

Por isso, mais que ciclovias e calçadas, os municípios precisam articular estratégias de curto e longo prazos. Ainda que pareça um passo atrás, medidas como a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) popular, que pretende viabilizar a CNH gratuita para 25 mil pessoas no estado do Ceará, podem ter um impacto mais imediato na democratização da cidade do que um receituário pronto que não dialogue com a dinâmica real da mobilidade urbana.



Pequenas ferrovias, grandes impactos

Os grandes centros urbanos se relacionam com municípios de suas regiões em redes complexas. De que forma articulá-las de modo inteligente?

Os ônibus seriam a resposta mais fácil, já que a malha rodoviária é a única estruturada com alguma qualidade, mas pequenas ferrovias podem ser uma saída mais precisa em casos pontuais: com poucos quilômetros de comprimento. Por não disputarem espaço com carros, podem desafogar o fluxo e tornar o trajeto mais rápido.

O trem São Paulo-Campinas é um exemplo disso. Em fase de estruturação, o projeto deve ser concluído no início do próximo ano e ter sua concessão definida ainda no primeiro semestre. O preço limite para a passagem está previsto em R\$ 55,30, e a demanda esperada é de mais de 50 mil pessoas por dia, reduzindo o tráfego rodoviário entre as cidades.

Já os planos para um trem entre São Paulo e Rio de Janeiro, uma das maiores megarregiões do mundo, são mais ousados. Com possibilidade de chegar ao Brasil nos próximos cinco anos, o Hyperloop foi idealizado pelo empresário Elon Musk e, se levado adiante, poderá fazer o trajeto em menos de 30 minutos, a 1,1 mil km/h.



Pé no chão



(Fonte: Tenor)

(<https://tenor.com/view/bike-ride-gif-14348712>)

Bom, se você achou a ideia de um trem-bala entre Rio e São Paulo um tanto distante, saiba que [há empresas prometendo ainda mais](#). A Urban.MASS, uma startup britânica, promete ser o primeiro sistema de transporte coletivo do mundo com emissão zero capaz de ser operado de forma autônoma por pequenas células elétricas, que viajariam tanto em ferrovias quanto rodovias.

A medida foi recebida com ceticismo pelos ingleses: a realidade dos veículos autônomos hoje está nos [níveis 1 e 2](#), muito distante do cenário proposto pela empresa.

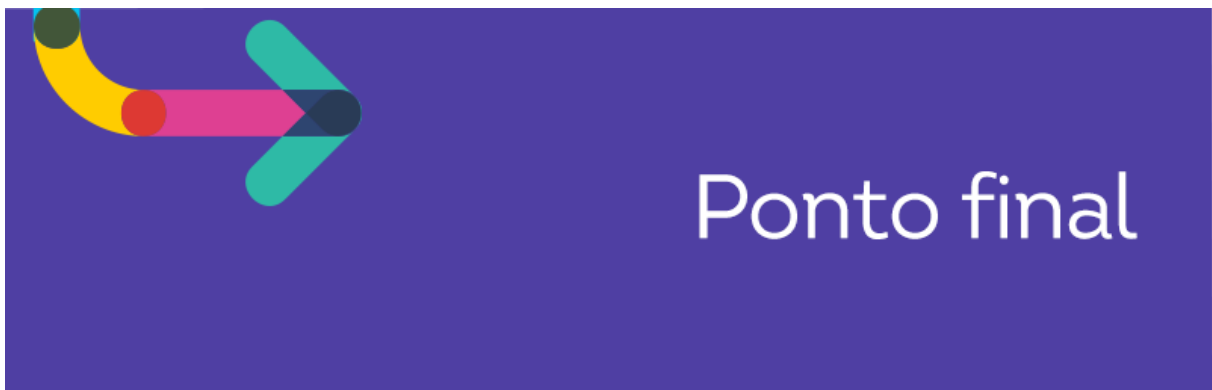
Enquanto esse cenário continua nos filmes de ficção científica, algumas medidas simples podem ser mais efetivas, mesmo que dispensem o uso de tecnologias mais recentes. Nova York, por exemplo, estuda [revitalizar antigas ferrovias abandonadas para criar uma malha cicloviária](#) capaz de interligar diversos pontos da cidade, cujo trânsito é o terceiro mais congestionado do planeta.

Número
da semana



3,4%

Essa é a proporção da malha cicloviária frente às vias destinadas ao trânsito de carros na cidade de São Paulo. No País, a frota de bicicletas é maior do que a de veículos motorizados, demonstrando o potencial de crescimento do modal nas grandes cidades.



Ponto final

"Precisamos mudar a dinâmica das prioridades, reduzir velocidades e distâncias, criar espaços compartilhados e transformar a lógica urbana."

([Ana Carboni](#), presidenta da União dos Ciclistas do Brasil (UCB). [A entidade organiza nesta semana o Bicultura 2021](#), que debaterá de forma remota temas ligados ao universo da bike.)