

Circula #6 | Ciclomobilidade: coragem para fazer o que é urgente



Olá!

O dia 20 de novembro foi doloroso para os cicloativistas: há um ano, o movimento perdia [Mariana Harkot, uma das referências nacionais na defesa da mobilidade urbana](#). A causa foi um [atropelamento enquanto pedalava](#). O motorista não prestou socorro. Ironicamente, o óbito de Mariana ocorreu na mesma semana do Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito.

Em 29 de novembro, outra referência no mundo da bicicleta também faleceu após uma colisão no trânsito: Rafael Haikel Pero de Godoy treinava para a Volta Ciclística Internacional [quando um carro o atingiu](#). O atleta campeão do Campeonato Paulista de Ciclismo de Estrada 2021 tinha 18 anos.

Não se tratam de fenômenos isolados. De 2012 para 2018, os acidentes seguidos de morte com ciclistas [cresceram 45% no Brasil](#), passando de 1.064 casos para 1.545. Os dados são da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), que estima [14 mil óbitos dessa natureza na última década](#).

A bicicleta é uma solução fantástica para a mobilidade urbana, mas os ciclistas têm pagado com a vida a aposta no modal. Por isso, é preciso coragem para enfrentar o óbvio: [o poder público deve urgentemente](#)

[estimular outras formas de mobilidade](#) para além da cultura rodoviária se quiser ter um trânsito mais seguro para toda a sociedade.

Tempo aproximado de leitura: 8 min

Por que tantos ciclistas morrem no Brasil?

GIF: <https://giphy.com/gifs/primevideo-9qRnmAgikulxMj0N5V/fullscreen>

Acidentes envolvendo quem pedala são manchetes cada vez mais comuns nos noticiários brasileiros. Mas quais são as causas disso?

Segundo a Abramet, as principais razões passam pela ausência de infraestrutura adequada e falta de educação para a mobilidade urbana.

Com um trânsito cada vez mais cheio e centrado no automóvel, os ciclistas ficam espremidos entre a ausência de vias adequadas e motoristas que não respeitam recomendações básicas, como manter distância de 1,5 metro de quem pedala.

Mas, se os ciclistas estão à margem, a desigualdade econômica torna isso mais grave. Com dados da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Humana do Governo Federal, [um estudo de 2013](#) concluiu que, dos 1,3 milhão de mortes no trânsito em todo o mundo — [número que se mantém](#), segundo a Organização Mundial da Saúde —, cerca de 90% ocorrem em países de média e baixa renda.

A segregação socioespacial também opera no Brasil. A mesma pesquisa observou que o Sul e o Sudeste têm menos acidentes fatais e que a Região Centro-Oeste lidera as mortes no trânsito com ciclistas. Nas Regiões Norte e Nordeste, o estudo verificou um aumento gradual no número desses casos.

Mulheres pedalam menos, homens morrem mais

GIF:

<https://giphy.com/gifs/tvebahia-carnaval-salvador-tve-f9Xunfn8Yg8n9qyQzQ>

Em relação à faixa etária e o gênero de quem morre pedalando, a pesquisa apontou que a distribuição também é desigual. Os idosos são o grupo com maior letalidade e os homens concentram 85% dos óbitos.

[Isso vai ao encontro do que descobriu Mariana Harkot](#), no estudo publicado em 2017 em um periódico argentino ao lado de outros cientistas da Universidade de São Paulo (USP). Segundo a pesquisadora, [mesmo fazendo uso da mobilidade ativa](#), as mulheres pedalam menos do que os homens por uma série de razões: perfil de trabalho, deslocamentos mais próximo do local de moradia, renda reduzida e cuidado com filhos e dependentes.

Coragem para fazer o óbvio

GIF: <https://giphy.com/gifs/cat-walking-table-vlUCWLGf7jpwA>

É um lugar-comum sinalizar que a bicicleta é uma saída barata, ecológica e saudável para a questão da mobilidade. E não faltam dados que registrem esses fatores, bem como os problemas do modal centrado no carro particular. Então, por que a ciclomobilidade continua deixada em segundo plano?

Se quem pedala assume os riscos de usar um modal sem estrutura e exposto a uma cultura de direção ofensiva, os responsáveis por tomar decisões na esfera pública parecem não compartilhar da mesma coragem. Mais que [criar políticas setorializadas voltadas a quem pedala](#), priorizar a ciclomobilidade significa enfrentar eleitores apegados ao carro e grandes empresas de transporte, de montadoras a petroleiras.

Exemplos disso são a dificuldade de reduzir a velocidade das vias e o fato de que os lobistas do setor tiveram a maior delegação da COP26, superando a de qualquer país presente. Aliás, [o evento apontou o carro elétrico como a principal saída](#), reforçando um modal individual e hostil a quem pedala.

O fato é que, enquanto o poder público e a sociedade civil não tiverem disposição de comprar essa briga, os ciclistas continuarão pagando a conta da falta de uma cultura centrada na mobilidade.

Ir e vir
no mundo



Buenos Aires: tango e bike

GIF: <https://giphy.com/gifs/l4Jz159CtAH6gFuV2>

A capital do tango tem uma [boa rede de ciclovias](#) e uma população acostumada a pedalar, e isso melhorou ainda mais em meio à pandemia.

Nas avenidas Córdoba e Corrientes, que estão entre as principais da cidade, [o fluxo de ciclistas aumentou cerca de 300%](#) graças a novos hábitos sanitários e um *upgrade* na infraestrutura. Além disso, a venda de bicicletas cresceu mais de 130%.

Quem estiver na cidade pode inclusive fazer um city tour de bicicleta: tem agências que vendem uma pedalada guiada pelos principais pontos da capital argentina.



Bike coletiva é uma solução?

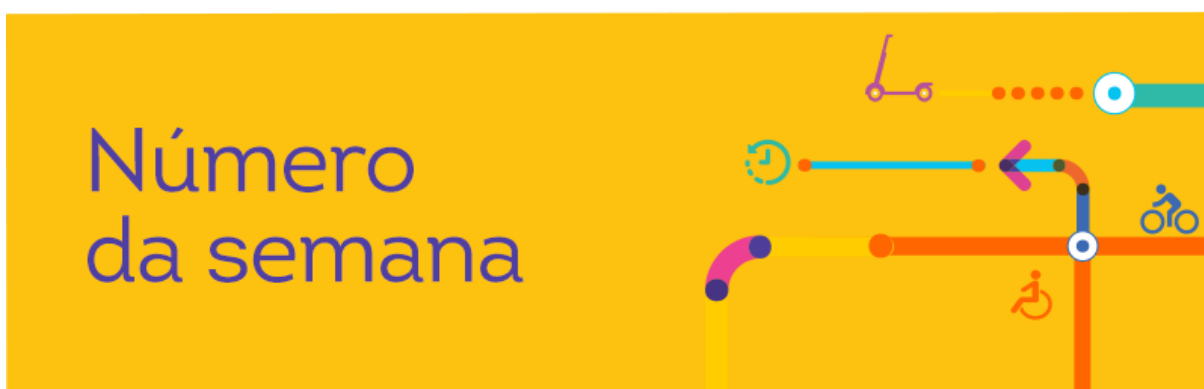
GIF:

<https://giphy.com/gifs/portlandia-season-1-episode-6-xT1Ra49mtJoWQho8zm>

A economia compartilhada apresenta uma série de saídas para quem vive nas cidades. Uma delas é o deslocamento por aplicativos de mobilidade. Mas [será que a regra vale para o aluguel de bicicletas?](#)

Esses serviços se multiplicaram pelo Brasil nos últimos anos. Em alguns casos, permanecem até hoje, como a bike Itaú; em outros, fecharam rapidamente, a exemplo das bicicletas Yellow, da Grow.

O mercado de locação de instrumentos de mobilidade tem espaço para crescer, mas é necessário considerar alguns fatores. Em Fortaleza, onde a iniciativa foi um sucesso, ele é [integrado ao transporte coletivo da cidade](#). Assim, oferece uma solução de mobilidade pensando no cliente final e [torna a cidade referência em mobilidade](#).



919.000

Esse foi o número de bicicletas produzidas no País em 2019, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo). [O montante representa um salto de quase 20% em relação ao ano anterior](#).



Ponto final

“Tem uma juventude disposta a mudar hábitos e a construir um caminho de menor impacto ambiental. O problema é que alguns de nossos líderes, além de não nos seguirem, ainda questionam a crise climática”.

Paloma Costa, 27 anos, criadora do projeto Ciclimáticos, [em entrevista ao Greenpeace](#) após representar o Brasil na Cúpula do Clima das Nações Unidas (ONU), em Nova York, em setembro deste ano.

***Conheça o Estadão
Expresso Na Perifa
em parceria com a 99***

