

TEXTO DE APOIO: MOBILIDADE URBANA

Em 2012, havia 1 bilhão de carros no planeta. A previsão é de que em 2020 este número suba para 2 bilhões, o que certamente implicará em mais congestionamento e menos mobilidade. Mas como evitar que as grandes cidades parem? Como garantir a fluidez nas vias integrando o carro, o transporte público e vias alternativas de locomoção, como a bicicleta? A experiência mostra que construir mais ruas, rodovias, pontes e viadutos não é a solução, pois quanto mais vias, mais veículos para circular nelas. Por outro lado, é impossível abandonar totalmente o carro em algumas cidades que não contam com outras opções de transporte eficientes. O que fazer, então?

O grande embate do momento no Brasil ocorre entre carros e bicicletas, e o debate é fundamental para encontrar soluções em que ambos os meios de transporte possam conviver em harmonia e, mais importante, que seu uso adequado transforme o trânsito das grandes cidades, hoje um cenário de guerra, em um ambiente de tranquilidade, fluidez e paz. Para isso, é preciso questionar os motivos que levaram à supremacia automotiva e que sustentam a predominância dos carros nos grandes centros urbanos, como o lobby da indústria automobilística e a influência do dinheiro que esta indústria movimenta. É possível mudar este cenário? Qual o papel da bicicleta neste novo modelo de mobilidade urbana, em que se pretende devolver a cidade a seus cidadãos, para que todos possam ocupá-la igualmente, independentemente do meio de transporte escolhido?

Experiências de sucesso em grandes capitais com problemas de trânsito pelo mundo mostram que não se faz uma ciclovia a partir da demanda gerada por ciclistas, mas sim para convidar as pessoas a optarem por outros meios de transporte, que não o carro. Foi assim em Copenhague. Hoje capital mundial da bicicleta, a cidade já sofreu com grandes congestionamentos na década de 1950, quando o jovem arquiteto Jan Gehl, recém-contratado pela prefeitura, resolveu arriscar uma solução: fechar as ruas para os carros. Os comerciantes e moradores de Copenhague não aceitaram a novidade, a revolta foi geral. Mas, com o tempo, Gehl venceu a batalha e ganhou o apoio de todos, provando que quanto mais ciclovias existem, mais gente pedala e melhor fica o trânsito, a qualidade do ar e a qualidade de vida da população. Porém, foram necessários 20 anos para alcançar o sucesso.

No Brasil, ainda estamos pedalando lentamente nesta direção, mas já existem alguns sinais de mudança. O Rio de Janeiro, por exemplo, é hoje o município com a maior extensão de ciclovias da América Latina: sua malha cicloviária passou de 150 km, em 2009, para os atuais 380 km, com meta de atingir 450 km até 2016, distribuídos em todas as regiões da cidade. Em São Paulo a malha cicloviária também começa a aumentar, mesmo sob protestos. Este ano a capital já ganhou 78,3 km e a meta é fechar 2014 com 200 km implementados. A meta total é de 400 km de ciclovias até o final de 2015.

Ainda há muito que se caminhar – ou melhor, pedalar – debater, mudar. Mas a largada foi dada e o debate, que é o meio mais eficaz para se transformar realidades, já começou. E dele todos podem – e devem! – participar, porque a cidade, se ainda não é, deve ser planejada, cuidada e melhorada por todos, e para todos.