

MOBILIDADE HUMANA ATRAVÉS DA BICICLETA

HUMAN MOBILITY ON BIKE

Sonia Chébel Mercado Sparti*

Uma pessoa que reside em um bairro de uma cidade de porte médio, trabalha em outro e estuda, à noite, em outro ainda, realiza, no mínimo, seis deslocamentos diários pela cidade, se for almoçar e jantar em sua casa. Os quatro primeiros deslocamentos, ela realiza com seu carro; à noite, utiliza uma perua escolar para ir e voltar da universidade. Essa mesma pessoa tem uma irmã que não trabalha fora de casa, estuda à noite em outra universidade, mas é encarregada de levar, diariamente, os dois sobrinhos menores à pré-escola, pela manhã, buscá-los na hora do almoço e levá-los às aulas de natação, no final da tarde. Em cada um desses seis deslocamentos diários, cada uma delas percorre, no mínimo, sete quilômetros e encontra outras pessoas que também estão se deslocando, através da utilização de automóveis, bicicletas, motocicletas, ônibus, caminhões ou, mesmo, enquanto pedestres. Multiplicando o número de deslocamentos diários de cada pessoa, pelo número de habitantes de uma cidade, temos milhares ou milhões de deslocamentos realizados nessa cidade, em apenas um dia! Esse conjunto de deslocamentos ou essa diversidade de movimentos característicos da circulação humana recebe o nome de trânsito ou mobilidade humana.

Esses deslocamentos ocorrem em um ambiente complexo e acabam por gerar conflitos diversos. O primeiro deles é o conflito físico, a disputa pelo espaço. Dois corpos não conseguem ocupar o mesmo espaço, simultaneamente: uma única vaga no estacionamento coberto de um supermercado, em um dia chuvoso, só consegue abrigar um único veículo. Os demais deverão estacionar na parte descoberta, onde, provavelmente, sobram vagas. No entanto, esse conflito físico pode originar conflito interpessoal, mais complexo do que o primeiro, por ser conflito entre vontades e entre motivos: duas pessoas disputando essa mesma vaga podem agir com hostilidade e violência; mas poderão agir de modo diverso se foram educadas para a convivência humana, a partir de uma prática dialógica. O trânsito, em alguns casos, pode ser considerado espaço de vida, de cidadania, de democracia, de cordialidade. Mas, em grande parte das vezes, expressa disputa pelo poder do espaço, do tempo, da potência do motor e do valor do carro.

Segundo Eduardo Vasconcellos,¹ as pessoas mudam de interesse ao longo de seus deslocamentos: ora desejam fluidez, ora segurança, ora acessibilidade. Vejamos um exemplo: se uma jovem sai de casa, com seu carro, e deve deixar sua mãe em um consultório médico, antes de ir ao seu local de trabalho, deseja encontrar **fluidez**, ou seja, facilidade para percorrer o espaço a uma velocidade permitida, com poucas interrupções semafóricas ou de outro tipo. Mas, chegando ao consultório, deseja estacionar o veículo, o mais próximo possível da porta de entrada; nesse momento, está buscando **acessibilidade**, entendida como a proximidade com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas. No entanto, uma vez estacionado o veículo, essa jovem deseja que a mãe faça o pequeno percurso pela calçada, em **segurança**, isto é, com pequena probabilidade de se envolver em acidente, porque risco zero não existe. Retomando o percurso em direção ao local de trabalho, essa jovem deseja, novamente, fluidez. Lá chegando, almeja estacionar próximo ao saguão do elevador (acessibilidade) e atravessar o pátio do estacionamento, com segurança. E assim por diante.

Esse exemplo ajuda a compreender porque não existem “os pedestres”, “os motoristas”, “os ciclistas” e “os motociclistas” como seres imutáveis. Existem pessoas que ora são pedestres, ora motoristas, ora ciclistas, ora usuárias de transporte coletivo.

Refletindo sobre essa questão da fluidez, afirma Ivan Illich² que “a máquina é uma contribuição positiva, quando o seu emprego conduz a expandir-se o raio de circulação para todos, multiplicando os destinos terminais, sem que por isso aumente a parte do tempo social dedicada à circulação”. Mas as situações que grande parte das pessoas está vivenciando, em cidades grandes e em muitas rodovias, é o fato de terem que se deslocar com cada vez mais lentidão, pelos mesmos trajetos monótonos que percorrem diariamente, entre a casa e o trabalho ou entre a casa e a escola, gastando, deste modo, cada vez mais tempo com tais deslocamentos. Essa condição pode intensificar estados emocionais negativos, como preocupação, frustração, raiva, inconformismo, dentre outros.

Illich² também afirma que o deslocamento em massa não é coisa nova; novo é o deslocamento diário de “massas de gente cobrindo distâncias que não se podem percorrer a pé; nova é a dependência para com o veículo destinado a fazer o trajeto diário de ida e volta” (p. 48). Paradoxalmente, em muitas situações, a indústria do transporte custa à sociedade mais tempo do que aquele que poupa. Por indústria do transporte entende Illich² a apologia do uso de veículos movidos a motores mecânicos para o traslado de pessoas e cargas, mesmo quando é possível e até mesmo necessário o uso de força muscular (caminhar, usar bicicleta). Conheço pessoas que moram a dois quarteirões de uma padaria (ou universidade) e vão de carro até ela!

Defensor convicto da reorganização do espaço de circulação em favor da locomoção de pessoas e não dos veículos, Illich,² já em 1975, profetizava ser a bicicleta, a máquina ideal para otimizar as condições para uma circulação sustentável: não ocupa muito espaço, uma vez que no espaço ocupado por um automóvel cabem, em média, dezoito bicicletas; seu preço não é dispendioso se comparado ao do carro; e permite a cada pessoa controlar o emprego de sua própria energia, uma vez que é um veículo movido a energia muscular.

A cidade de Londres (Inglaterra), desde 2002, está utilizando bicicletas ambulâncias, pilotadas por paramédicos, para socorrer, mais rapidamente, doentes e acidentados. Estudos realizados para testar a eficácia do projeto atestam que elas conseguiram chegar antes da ambulância, em 88% das chamadas. E, em um terço dos casos, o paramédico ciclista resolveu o problema e pôde cancelar o pedido da ambulância.³ Situação semelhante existe em algumas cidades brasileiras.

Como modalidade de transporte, segundo Paulo Câmara,⁴ a bicicleta: a) é razoavelmente rápida, podendo desenvolver velocidades de até 25 km por hora, sem ficar retida em congestionamentos; b) é mais confiável do que o carro,

Rev. Fac. Ciênc. Méd. Sorocaba, v. 14, n. 3, p. 117 - 118, 2012

* Doutora em Psicologia da Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, com tese sobre jovens no trânsito; lecionou Psicologia e ocupou cargos de direção na PUC/SP (1973 - 2006) e na Universidade de Sorocaba (1972 - 2007).

Recebido em 13/3/2012. Aceito para publicação em 13/3/2012.

Contato: chebel@splicenet.com.br

pois uma vez determinado o trajeto e estabelecida a distância a ser percorrida, o tempo do deslocamento pode ser calculado com alta precisão, minimizando atrasos; c) é mais econômica, pois apresenta custos mínimos se comparados com os do automóvel ou mesmo do transporte público; d) não polui o meio ambiente.

Como meio de promover a saúde, o uso constante/diário da bicicleta pode ser considerado atividade física regular, que alivia os sintomas de depressão e ansiedade, previne quedas entre idosos, reduzindo risco de a pessoa desenvolver doenças cardiovasculares, diabetes, obesidade e hipertensão.

No entanto, ainda há alguns obstáculos a serem superados para aumentar a segurança do ciclista: conflito com o tráfego motorizado ocasionado pela reduzida quilometragem das ciclovias nas cidades brasileiras; falta de estacionamento coberto e seguro; falta de formação do ciclista, que deixa de usar equipamentos de segurança, como o capacete, dentre outros. Na Alemanha, por exemplo, todo ciclista deve possuir Carteira de Habilitação para Ciclista, que objetiva reduzir o número e a gravidade dos acidentes.

Outros obstáculos ainda podem ser atribuídos à

topografia do terreno, condições do tempo e temperatura.

A bicicleta é um dos veículos mais simples e eficientes de se locomover ou de transportar objetos pequenos. Não é a solução para todos os problemas relativos à circulação humana e à saúde, mas pode ser parte importante na resolução desses problemas, ao lado de outros, como ampliação da carona solidária e utilização mais frequente do transporte coletivo: bondes, trens, ônibus, vans, metrô e VLT (veículos leves sobre trilhos que, em minha opinião, vêm a ser o bonde modernizado).

Viajando de trem, de Viena a Salzburg, na Áustria, em maio de 2010 (Figura 1), observei a existência de um vagão específico para o embarque de bicicletas, dispo de barras de ferro, cadeados e funcionários para ajudar os viajantes. Homens, mulheres, jovens e crianças chegavam à estação ferroviária, em Viena, pedalando suas bicicletas, embarcavam nas nesse vagão e saíam pedalando, ao chegarem ao destino! Algumas pessoas aparentavam estar de férias (vestimentas, câmeras fotográficas, etc.), enquanto outras davam demonstração de estarem a trabalho (terno e gravata, maleta executiva, etc.). Será que um dia também viveremos essa experiência no Brasil?



Figura 1. Um dos estacionamentos de bicicletas, em Amsterdam (Holanda), maio/2010. Arquivo da autora.

Finalmente, a bicicleta pode ser o elo de ligação para viabilizar a cooperação intersetorial entre as políticas de trânsito/transportes, de saúde e de meio ambiente, promovendo mobilidade sustentável.

Em Santiago, no Chile, por exemplo, o rodízio chega, em alguns períodos do ano (de maior movimento e de concentração de poluentes), a impedir a circulação de veículos, considerando-se até seis diferentes números de final de placa, ou seja, 60% da frota da cidade. Essa medida extrema objetiva diminuir a poluição que paira sobre a cidade, situada entre duas cordilheiras (dos Andes e da Costa), conforme informações por mim obtidas junto às autoridades de trânsito locais, em setembro de 2001.

Ivan Illich tinha razão?

REFERÊNCIAS

1. Vasconcellos EA. O que é trânsito. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense; 1998. 120 p. (Coleção Primeiros Passos, 162).
2. Illich I. Energia e equidade. Lisboa: Sá da Costa; 1975. p. 33, 48.
3. Driblando o trânsito. Folha de S. Paulo. Suplemento Equilíbrio. 01 ago. 2002, p. 4.
4. Câmara P. O potencial da bicicleta como modalidade de transporte e como meio de promover saúde. In: 4º Congresso Brasileiro e 2º Congresso Latino-Americano de Acidentes e Medicina de Tráfego. Rio de Janeiro, 27 a 30 de outubro de 1999. Anotações da palestra.