

Como reinventar o transporte, deixando a cidade mais justa e acessível

As cidades brasileiras precisam de uma revolução na mobilidade, para reduzir desigualdades, sem correr riscos.




Um guia para as eleições de 2020



Conteúdo elaborado por uma coalizão de organizações da sociedade civil e especialistas da área socioambiental e climática. Você tem alguma dúvida, sugestão ou comentário? Ou gostaria de ter mais informações sobre o tema?

[Acesse este link e fale com a gente.](#)

The image features a woman with dark hair in a bun, wearing a blue sleeveless dress, riding a yellow bicycle from left to right. In the background, there is a wooden park bench and a tall street lamp with a glowing yellow light. The scene is set against a solid teal background. Decorative elements include a purple wavy line at the top left, a row of yellow circles and blue rectangles at the top right, and a row of red and blue arches at the bottom. Green grass and yellow flowers are visible at the bottom left and right corners, and a green tree is on the right side.

O sistema de mobilidade das grandes cidades brasileiras é injusto e gera desigualdade, um problema que está se agravando com a pandemia. Há muitas oportunidades para transformar profundamente a sociedade repensando a forma como a população se move.



As cidades brasileiras cuidam muito mal de seus habitantes, durante seus deslocamentos. A desigualdade é imensa na mobilidade urbana nas cidades do país. Isso reflete numa desigualdade de oportunidades. Com a atividade econômica concentrada nos centros, os habitantes das periferias são roubados de grande parte do seu tempo em deslocamentos.

Segundo dados do Censo, mais de 1 milhão de brasileiros perdem mais de 2 horas ao dia entre a casa e o trabalho¹ - tempo que poderia ser dedicado para o cuidado dos outros e de si próprio.



Essa desigualdade acaba alimentando outras. A população que passa mais tempo no trânsito respira mais poluição, o que diminui a expectativa de vida:

viver numa cidade poluída aumenta em 75% as chances de um ataque cardíaco².

A violência no trânsito também atinge de maneira desigual as populações periféricas, neste país onde 30.000 pessoas morrem no trânsito por ano e cerca de 15% das internações por causas externas em hospitais públicos são de vítimas de acidentes de trânsito. Além disso, quanto mais tempo passamos no trânsito, menos tempo sobra para a família, a casa, o lazer e os estudos.





A pandemia tende a agravar essas desigualdades, ao aumentar os riscos à saúde das pessoas que precisam se aglomerar no transporte público e criar incentivos para que mais carros particulares circulem, o que levaria a um aumento da poluição, da violência e dos congestionamentos no trânsito.

Outro efeito nocivo do aumento da frota de carros seria um agravamento das mudanças climáticas, que também afetam de maneira desproporcional os habitantes das periferias.

Esse cenário impõe a necessidade de repensar de maneira profunda todo o sistema de mobilidade urbana das grandes cidades brasileiras, com ações emergenciais que precisam ser adotadas imediatamente e também com a implementação planejada de uma nova lógica ao sistema todo, com veículos mais ágeis, circulando em corredores. Será preciso adaptar o transporte público aos novos riscos sanitários e ampliar a frota de ônibus elétricos.



Outra necessidade inescapável é a de ampliar muito o deslocamento ativo, de bicicleta e a pé.

Andar de bicicleta não é para todo mundo, mas o benefício que elas geram é.

Mais gente de bicicleta significa menos carro na rua (portanto menos trânsito e poluição), mais movimento nos comércios e negócios locais (mais ganhos para a economia) e mais saúde (redução de custos no orçamento). Por isso, políticas ciclovias sólidas não devem ser vistas como políticas que favorecem poucos, elas ajudam a promover uma cidade mais equilibrada. As calçadas também devem ser prioridade — elas são chave para a segurança da mobilidade a pé, a mais frequente na rotina dos brasileiros, e para ampliar a acessibilidade da cidade, garantindo a todos o direito de ir e vir livremente, sem obstáculos.





Além disso, é impossível pensar a mobilidade de maneira isolada. Esse debate está intimamente conectado com um outro: o da descentralização das oportunidades. As administrações municipais têm um papel importante no incentivo às oportunidades econômicas longe do centro e ao trabalho remoto, diminuindo as necessidades de deslocamento. Fique atento nos próximos meses, na medida em que começar a recuperação da pandemia. Devem surgir oportunidades de financiamento de organizações internacionais para projetos urbanos.

Esse financiamento muito provavelmente estará vinculado a obrigações climáticas e também a uma atenção às questões de raça e gênero. Não custa nada ter uma ideia na manga.





TRANSPORTE COLETIVO

É urgente aumentar a disponibilidade de ônibus para que eles fiquem mais vazios. Essa necessidade ficou ainda mais evidente com a pandemia. Para reduzir o risco de contágio, cidades do mundo todo estão atentas à higienização dos veículos, limpeza dos filtros de ar e obrigatoriedade do uso de máscaras nesses espaços³. Também é crucial adotar medidas que melhorem a circulação dos ônibus, como faixas exclusivas e corredores. Frotas mais rápidas proporcionam aos usuários ônibus mais vazios e menos tempo de viagem dentro do coletivo.

É necessário redesenhar os sistemas de transporte público. Uma coisa inevitável que precisa ser feita é substituir o diesel por motores elétricos, para melhorar a saúde das cidades. De acordo com o Ministério da Saúde⁴, a poluição do ar causa cerca de 50 mil mortes ao ano no Brasil, por doenças respiratórias e cardiovasculares. O ruído também gera problemas de saúde, como uma piora do sono e índices altos de ansiedade e depressão⁵. As populações que vivem nas periferias são afetadas de maneira desproporcional por esses problemas. Hoje, a frota elétrica de ônibus no país corresponde a apenas 0,003% da frota total. É possível mudar esse cenário: o BNDES, por exemplo, tem uma linha de crédito⁶ para financiar a compra e produção de ônibus elétricos ou híbridos. A cidade chinesa Shenzhen conseguiu ter uma frota 100% elétrica e, na América do Sul, Bogotá já briga com Santiago pelo posto de cidade com a frota mais eletrificada.



Um desafio: enfrentar a crise do setor de transportes. A situação financeira das empresas de ônibus foi afetada pela pandemia, e a redução da demanda por transporte coletivo fez o setor calcular um prejuízo de quase R\$ 4 bilhões. A saída dessa crise precisa se dar com melhora do serviço e diminuição do impacto ambiental.

Uma ideia: tradicionalmente as cidades gastam muito mais com os usuários de automóvel próprio do que gastam com quem caminha, pedala ou usa transporte público. Esse desequilíbrio precisa ser corrigido. Muitas cidades do mundo estão financiando melhorias urbanas com taxas cobradas dos usuários de carro. Medidas como cobrança de pedágio para circular em certas áreas da cidade, cobrança de multas para motoristas que trafegam em faixas exclusivas de ônibus e redução das vagas públicas de estacionamento além de desincentivar o transporte privado, especialmente nas áreas onde o trânsito é mais problemático, podem ajudar a custear o transporte coletivo.





MOBILIDADE ATIVA

É urgente incentivar deslocamentos seguros neste momento de pandemia. O distanciamento social é fundamental para parar o novo coronavírus. O risco de contaminação durante pedaladas e caminhadas é baixo, por isso esses hábitos precisam ser incentivados. **Uma alternativa é a criação de ciclovias temporárias paralelas aos grandes fluxos de deslocamento.** Um bom exemplo é o de Bogotá, na Colômbia, que já tinha 550 quilômetros de ciclovias - a maior rede da América Latina.

Com a pandemia, a cidade disponibilizou mais 96 quilômetros para os ciclistas, com um custo baixo de implementação (apenas colocou cones de plástico).

É necessário pensar a rede cicloviária de forma integrada ao transporte público coletivo. As ciclovias podem facilitar a chegada das pessoas aos terminais de transporte de grande capacidade, um trajeto que é especialmente crítico para quem mora nas periferias. **Não é justo que as pessoas percam tanto tempo esperando um ônibus para conseguir chegar às estações, ou para conseguir voltar para casa depois de sair de um metrô ou trem lotado, após um dia inteiro de trabalho.** Uma solução simples é instalar bicicletários nos terminais de ônibus e nas estações de metrô e trem. Também vale incentivar a oferta de bicicletas compartilhadas e investir na instalação de ciclovias pela cidade inteira. A expansão da rede cicloviária é um caminho para gerar empregos⁷, economizar dinheiro público⁸, melhorar o trânsito e ofertar um meio de transporte mais barato⁹ para a população.





Um desafio: a lei brasileira normalmente responsabiliza o proprietário da casa pelo cuidado da calçada e cabe ao poder público apenas fiscalizar, coisa que geralmente não faz. O resultado são calçadas irregulares, cheias de obstáculos e mal preservadas, o que é um problema grave de mobilidade. É importante procurar formas de melhorar as calçadas.



Uma ideia: comece a medir a proporção de mulheres e crianças entre os ciclistas. O ideal — e todas as cidades brasileiras estão bem longe dele — é que metade das ciclistas sejam mulheres e que haja muitas crianças pedalando. Isso é um indicador forte de que a cidade está segura para pedalar, e só assim as ciclovias terão impacto verdadeiro no trânsito e na vida da cidade.





SEGURANÇA NA RUA

É urgente reduzir a velocidade dos carros nas ruas. Mais de 1 milhão de pessoas morrem no trânsito todos os anos no mundo — sendo mais de 30.000 mortes só no Brasil. Para a Organização Mundial da Saúde, o Brasil é o país com pior classificação no quesito limite de velocidade. A organização sugere para todas as cidades do mundo uma velocidade máxima de 30km/h em zonas residenciais e com grande circulação de pessoas e de 50km/h nas áreas urbanas. Medidas como essa são essenciais para salvar vidas e para incentivar mais pessoas a pedalar, caminhar e circular pelas ruas.

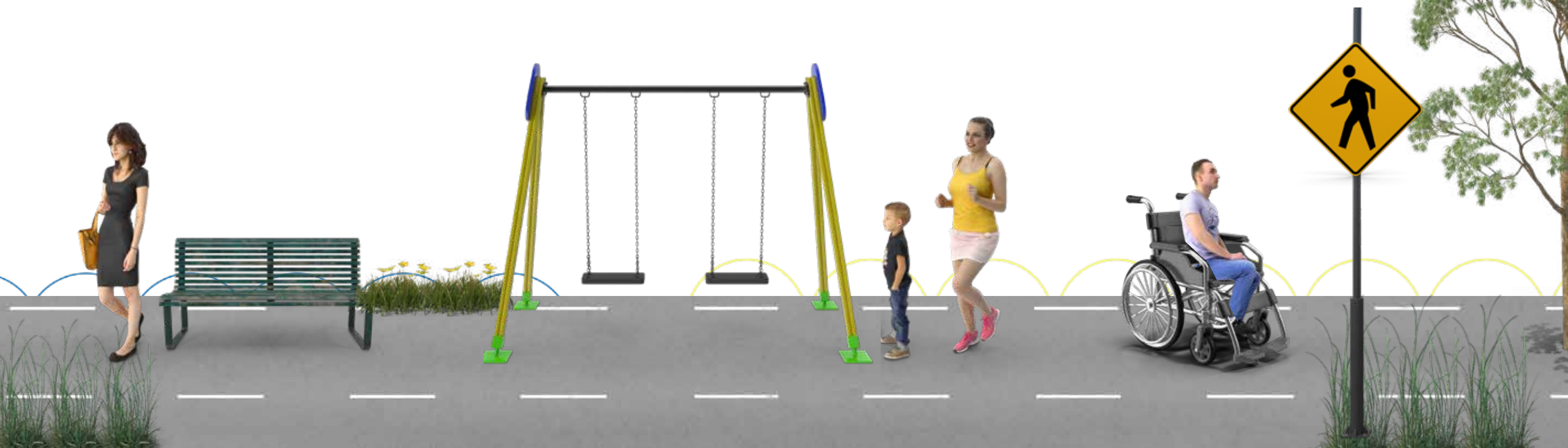
É necessário que a infraestrutura da cidade seja capaz de proporcionar segurança. O risco de acidentes nas vias precisa ser reduzido, e, para isso, é fundamental melhorar e ampliar a sinalização e reforçar a manutenção do asfalto. Além disso, a segurança também é crucial para garantir acesso à cidade — uma pesquisa do Instituto Locomotiva revelou que 8 em cada 10 brasileiras se sente insegura ao andar sozinha, à noite. **É importante mapear os pontos críticos e verificar a necessidade de melhorar a iluminação pública ou de deixar a rua menos deserta, construindo praças e outros espaços públicos de convivência.**





Um desafio: as ruas brasileiras não são seguras para pedestres. Apesar de cerca de 20% dos deslocamentos no país serem feitos a pé, a péssima qualidade das calçadas brasileiras coloca cidadãos e cidadãos em risco, principalmente nas periferias, onde calçadas muitas vezes sequer existem. Cabe à administração pública reduzir o risco de quedas e atropelamentos e promovendo uma cidade mais acessível para pessoas idosas e com deficiência. É possível buscar soluções como a instalação de pisos táteis, a construção de rampas de acesso e a adequação da largura das calçadas. Um jeito simples de evitar acidentes, de gerar empregos e incentivar a mobilidade ativa.

Uma ideia: cuidar das pessoas reduz o custo de manter a cidade. O custo de um trânsito violento é muito alto. **Um estudo da OMS aponta que os acidentes de trânsito podem custar cerca de 3% do Produto Interno Bruto (PIB) de países de baixa ou média renda, como o Brasil. Em Fortaleza¹⁰, a estimativa é de que foram gastos cerca de R\$ 590 milhões com acidentes de trânsito, apenas em 2017.** Um gestor público que investe numa rua onde seja possível transitar com segurança, além de salvar vidas, zela pelo orçamento público.





IMAGINE O DIA em que, no final da manhã, quando acaba a escola, a rua se encher de crianças saindo da aula, a maioria com bicicletas, muitas a pé, muitas no ônibus. Elas vão sozinhas da e para a escola, liberando os pais para trabalhar, porque a calçada está cheia de gente da comunidade, e olhando da porta de seus comércios, ou circulando para lá e para cá. Há inclusive muitas mulheres, e onde há mulheres as crianças estão seguras. Isso é possível, com um outro sistema de mobilidade.

NÃO ESQUEÇA

Usufruir da cidade com qualidade e segurança não é um luxo.

Discutir mobilidade é falar sobre sustentabilidade, justiça e saúde pública





Links:

- 1 - IBGE, Censo 2010. Ver mais em: Valor Econômico, “IBGE: mais de 1 milhão de pessoas levam mais de 2 horas até o trabalho”, 27/04/2012.
- 2 -OLMO, N. et al. Clinics, v. 66, n. 4, São Paulo, 2011. Ver mais em: WRI Brasil, “Qual o impacto da poluição do ar na saúde?”, 27/07/2018.
- 3 - Lima, G. et al. Transporte público e COVID-19: o que pode ser feito? Rio de Janeiro: FGV CERJ, 2020.
- 4 - Saúde Brasil, Mortes devido à poluição aumentam 14% em dez anos no Brasil, 2019.
- 5 - PIMENTEL-SOUZA, F. A poluição sonora ataca traiçoeiramente o corpo. In Associação Mineira de Defesa do Meio Ambiente (AMDA), Apostila “Meio Ambiente em Diversos Enfoques”, “Projeto Jambreiro”. AMDA, Secretaria Municipal do Meio Ambiente, Secretaria Municipal da Educação, BH, p. 24-26. 1992.
- 6 - BNDES Finem - Meio Ambiente. Financiamento à compra e produção de ônibus elétricos, híbridos ou outros modelos com tração elétrica.
- 7 - Estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Político-Econômica da Universidade de Massachusetts (PERI, em inglês) identificou que, para cada milhão de dólares investido em infraestrutura cicloviária, 11,4 postos de trabalho são criados. Ver mais em: Archdaily, Construir ciclovias gera mais empregos que criar infraestrutura para automóveis, 07/06/2015.
- 8 -Um estudo conduzido na Nova Zelândia e publicado na revista científica Environmental Health Perspectives revelou que, a cada dólar gasto com a construção de ciclovias, as cidades podem economizar até 24 dólares com a redução de custos com saúde, poluição e tráfego. Ver mais em: The City Fix Brasil, A economia da bicicleta: criação de empregos e fomento ao comércio local, 25/07/2016.
- 10 - IPEA, Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea, Brasília, 2015.
- 9 - Pesquisa realizada no Coppe/UFRJ identificou que o custo do deslocamento com bicicleta é de R\$0,121/km, enquanto um automóvel movido a gasolina gasta R\$0,763/km. Ver mais em: O Eco, Andar de bicicleta é 6 vezes mais barato do que de carro, 26/10/2011.
- 10 - IPEA, Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea, Brasília, 2015.