

Por que comemorar a bicicleta?

O dia 03 de junho é o Dia Mundial da Bicicleta. Criado oficialmente pela Organização Mundial de Saúde – OMS, em 12 de abril de 2018, por meio da Resolução 72/272. A iniciativa desse fato é de responsabilidade de Sibilski J. Deszek, forte defensor das questões relacionadas ao clima e à sustentabilidade do planeta. Ele é ex membro da Polish National Olympic Cycling Team, e pesquisou os efeitos da atividade de pedalar sobre a saúde humana.

Entretanto, a bicicleta foi invenção do alemão Karl von Drais, no séc XVIII. Três séculos se passaram para que a bicicleta atingisse o status de fazer parte do calendário oficial da mobilidade urbana. É somente no século XXI que essa heroína, após séculos de existência, ganha seu grande dia - o três de junho, Dia Mundial da Bicicleta . Mas apesar da demora do tempo para alcançar tão grande recompensa, essa não é sua principal conquista.

A bicicleta tem alcançado cada vez mais os corações humanos. Ela enlaça crianças, adolescentes, jovens, adultos, idosos, esportistas, motoristas, entregadores e trabalhadores. Também são múltiplas as suas funcionalidades. Ela conduz seus utilizadores ao encanto das paisagens, dos parques, das árvores e das flores. Bate recordes no tempo de deslocamento para fazer a entrega da pizza para que chegue ao seu destino ainda quentinha. Ela entrou para o “clube” dos desistentes do transporte coletivo, que optaram por usá-la pelo fato de não mais ter esperanças de que um dia chegassem pontualmente ao trabalho, à escola ou à universidade se dependesse do transporte público. O que fez a bicicleta para merecer esse legado?

O que fez a bicicleta para merecer esse legado?

Para muitos a atividade de pedalar é acessível, divertida e agradável. Pode funcionar de maneira individual ou em grupo. Para aqueles que preferem pedalar em grupo, a bike é promotora de inclusão social e favorece o estabelecimento de parcerias. A atividade de pedalar, além de ser acessível e de baixo custo, apresenta um leque de impactos positivos na vida do usuário. Dentre várias contribuições que a atividade de pedalar produz, é possível citar que ela pode ser usada para *promoção da saúde e controle da ansiedade, promoção do lazer, como meio de transporte e otimizadora da mobilidade e do ambiente.*

Para a saúde mental, pedalar desempenha função importante porque essa atividade *resulta como um moderador de ansiedade.* Também, andar de bike beneficia a saúde física, pois auxilia no restabelecimento e equilíbrio das funções biológicas de cada indivíduo independentemente da idade. Do ponto de vista da saúde mental, pode-se dizer que o uso da bicicleta tem o potencial de se tornar um antídoto para os estados ansiogênicos. A ansiedade é produzida pelos pensamentos, e alimentada pelas ideias fixas. Essa disfunção leva a pessoa a entrar em um estado mental de sofrimento.

A ação de pedalar produz serotonina e noradrenalina, estes são neurotransmissores essenciais ao bom funcionamento do cérebro. Uma vez que a serotonina e a adrenalina

invadem o cérebro, o resultado é o bem estar mental e sensação agradável de alívio. O fato dessa experiência acontecer no espaço urbano, o impacto do ambiente verde sobre o indivíduo é restaurador, visto que pedalar de modo geral acontece em lugares tais como ruas, avenidas, parques, plantas, árvores, flores e pessoas.

A promoção da saúde física, segundo a OMS, se mostra pela contribuição em otimizar os casos de obesidade e diminuição de peso, previne diabetes e doenças cardiovasculares, fortalece o sistema imunológico, otimiza o desempenho, o condicionamento físico e treino da motricidade, contribui na recuperação das lesões ósseas e artrite.

Quanto à atividade de lazer, não se sabe dizer ao certo, mas a história da criação da bicicleta sugere que sua forma de uso mais inicial foi orientada para sentir bem estar. Mas o que é visível e se pode afirmar, atualmente, é que a bike está se tornando a rainha do lazer e da mobilidade urbana sustentável. A bike não contribui para o aumento das taxas de carbono emitidas no ambiente, tem custo baixo e torna-se de fácil acesso, como propôs Sibilski J. Deszek (2018). Já para o Observatório Nacional da Bicicleta, o uso da bike como forma de lazer é uma prática frequente (<https://observatoriodabicicleta.org.br/lazer>/<https://observatoriodabicicleta.org.br/lazer/>) e que também é capaz de viabilizar o esporte e a mobilidade.

Uma recente pesquisa, realizada na Espanha e publicada na Revista BMJ (2021), afirma que as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte para ir ao trabalho ou estudar correm menor risco de estresse, do que aquelas que dependem de outro tipo de transporte. E aquelas que utilizam a bicicleta pelo menos 20% das vezes que se deslocam, disseram ter melhor qualidade de vida, do que aquelas que dependem o transporte público coletivo (<https://www.isglobal.org/-/las-personas-que-van-en-bicicleta-al-trabajo-tienen-menos-riesgo-de-padecer-estres>) .

Caro leitor, se você é uma das pessoas que utiliza o transporte público, certamente não precisará ler o parágrafo completo para tomar conhecimento que a situação do transporte público coletivo no Brasil, inclusive no Distrito Federal, apresenta recorrentemente baixa periodicidade e largo tempo de espera. E os veículos, muitos deles, estão em condições precárias de uso.

Não é incomum, nessa situação descrita acima, aparecer o estresse físico e mental nos passageiros, devido ao longo tempo de espera e o sentimento subjetivo de perda do tempo útil. E ainda ter que fazer o percurso da viagem em pé com superlotação e calor, este é mais um dos agravantes do estresse.

Para as pessoas que enfrentam os horários de pico pela manhã e à noite, não é raro elas sofrerem de certos sintomas que caracterizam estresse. Os mais recorrentes são: fadiga muscular e psicológica, exaustão, sensação de desânimo, ansiedade e cansaço. Mas antes que possamos pensar no transporte como uma “tragédia”, vamos estimular a esperança numa perspectiva global e local?

A bicicleta em perspectiva: global e local

Na perspectiva global toma-se como exemplo, a lei 13.724//2018 - Plano nacional de Mobilidade, ela institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) que objetiva melhorar as condições da mobilidade urbana incentivando o uso da bike em todos os níveis da federação (municipal, estadual, distrital e federal). Esse apoio legal favorece as dinâmicas de elaboração de projetos e financiamentos para incluir a participação da sociedade civil no planejamento das ações de melhoria do sistema de mobilidade cicloviária

(<https://agenciagov.etc.com.br/noticias/202311/presidente-sanciona-lei-que-incentiva-o-ciclismo-nas-cidades>), ou seja, a inclusão da bicicleta nos mais diversos ambientes e contextos brasileiro poderá ser financiada com verba pública.

Na perspectiva local, tem-se o Plano Diretor da Universidade de Brasília. O PD da UnB tem como uma das suas funções, orientar os gestores da Universidade na tomada de decisão em todas as dimensões que incluem a mobilidade e o espaço do campus. De maneira mais específica, esse é um documento de imenso valor para todas as gerações.

O otimismo flui em função de se dispor dos arranjos necessários para produzir os instrumentos de levantamento de dados sobre a infraestrutura de transporte e da mobilidade. Em recente pesquisa realizada no Campus Darcy Ribeiro, obteve-se resultados que otimizam as proposições das políticas institucionais sobre a bicicleta. Os dados que foram coletados poderão ser fonte de suporte para a implementação do Plano Diretor. Entretanto, destaca-se alguns desafios futuros para a mobilidade do Campus, tais como as políticas de transportes, adequação da infraestrutura e segurança urbana e viária.

O desafio futuro da Mobilidade da Universidade de Brasília será promover políticas de transporte que venham equacionar os conflitos até hoje existentes no trânsito dentro do Campus. Todos os dias transitam pedestres, bicicletas, motocicletas, automóveis e ônibus. Imagina-se a competição por espaço que se estabelece nos horários de maior circulação? Já ficou a compreensão que penalizar o automóvel e relegar a bike não é a solução!

Outro desafio é adequar a infraestrutura para incluir o pedestre e a bicicleta. No Brasil por inteiro sofre-se de um problema geral de exclusão social, e na área da mobilidade esse fator exclusão se repete. No DF e no Campus essa realidade ainda não se mostra diferente, o uso da bicicleta como meio de transporte ainda é predominante entre as classes menos favorecidas. A organização de uma infra estrutura inclusiva no Campus certamente trará à comunidade acadêmica muitos benefícios. Podemos arriscar, o que torna uma cidade desigual, poluída e excludente é a modelação da sua infraestrutura.

Um terceiro desafio é atentar para a segurança pública e viária disponível para o usuário, tanto da bicicleta, quanto de outros sistemas de transportes. Importa lembrar que o Campus da UnB não é desmembrado do Distrito Federal, a depender da natureza territorial, o Campus faz parte do “cerne” do Plano Piloto. Nessa condição, alunos, professores e demais servidores estão implicados na mobilidade do Campus. Uma pesquisa feita por nossos alunos evidenciou que muitas das pessoas incluídas nessa população não utilizam a bicicleta como meio de transporte, porque têm medo de serem molestadas dentro e fora do Campus.

Quem sabe, conhece muito bem! A solução, para mediar conflitos e exclusão social quanto ao uso da bike, começa com a infraestrutura e coroa-se com o comportamento

humano. Dessa maneira, caro leitor, vamos continuar conhecendo a bike só de ouvir falar? Ou será que vale a pena comemorar o dia dela começando a pedalar?

Por fim, podemos abreviar nosso diálogo com as seguintes considerações: em 2018 nasce uma data mundial para comemorar a bicicleta e sua contribuição para as demandas da saúde física e mental humana (bem estar). Paralelamente, ainda em 2018, aprova-se a lei 13.724//2018 - Plano nacional de Mobilidade, que institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para melhorar as condições da mobilidade urbana, incentivando o uso da bicicleta. E em 2023 está em desenvolvimento o PD da UnB, que traz como um dos seus desafios, promover a inclusão no Campus. Assim, conflitos da mobilidade podem ser otimizados, diferentes modos de transportes serão potencializados e formas alternativas de deslocamentos deverão ser disponibilizadas. Que assim seja!

Profa. Dra. Zuleide Oliveira Feitosa

PPGT-UnB (pesquisadora credenciada)



