



Acesse pelo
QR Code



Cansado do trânsito, João Carlos Batista, 64 anos, atravessa a Represa de Guarapiranga de barco e pedala até seu escritório

PATROCÍNIO

CAOA LOCADORA



Como é viver sem carro na cidade de São Paulo

Com um automóvel para cada dois habitantes, a metrópole se sufoca no trânsito e na poluição. Muita gente, porém, se desloca de outras formas e não sente a menor falta

Por Arthur Caldeira

Eram quase 10h de uma manhã de setembro e a neblina ainda encobria grande parte da Represa de Guarapiranga, na zona sul da capital paulista, quando a pequena embarcação despontou no horizonte. O barco trazia o seu idealizador, o aposentado João Carlos Batista, 64 anos, e uma bicicleta.

Batista sai todos os dias do Parque do Tercero Lago, do outro lado da represa, extremo sul de São Paulo, e percorre meia hora no seu barco, batizado de *Mini Toot*, até chegar às margens da Avenida Atlântica, na região de Interlagos. Em uma decadente marina, o aposentado atraca a embarcação, descarrega a bicicleta e pedala mais 10 quilômetros até seu escritório, onde gerencia quitinetes alugadas, próximo à Ponte João Dias, também na zona sul.

O aposentado diz ter chegado a uma idade em que só pretende fazer o que gosta. “Não suportava ficar parado no trânsito para dar a volta na represa, gastando combustível e poluindo o ar”, revela, embora consuma 2 litros de gasolina no motor do seu barco, um gerador adaptado, para ir e voltar para casa. “Seria bom mesmo se não poluísse”, sonha ele.



Hoje, no Dia Mundial sem Carro, João Batista adere ao movimento sem mudar sua rotina. Celebrado, anualmente, em 22 de setembro, a data tem como objetivo incentivar o uso de meios de transportes alternativos. O evento foi criado por ativistas franceses, em 1997, mas, em pouco tempo, foi adotado em diversos países. No ano 2000, mais de 750 cidades europeias aderiram ao movimento, que busca conscientizar as pessoas sobre os problemas causados pelo uso irrestrito do automóvel particular, como aumento da poluição, enorme gasto de combustíveis e matérias-primas, além do trânsito pesado.

No Brasil, 11 cidades fizeram sua primeira versão em 2001, mas só chegou à capital de São Paulo em 2003, com iniciativas da sociedade civil. Porém, só em 2005 (há 16 anos), o evento passou a ter apoio da prefeitura paulistana e a atrair a atenção de outras organizações.

Símbolo do uso irracional do carro, a metrópole paulista tem uma frota de 6,2 milhões de automóveis, segundo dados do Detran-SP. O volume representa 11% da frota nacional desse tipo de veículo. Com uma população estimada em 12.396.372 habitantes, segundo o IBGE, São Paulo tem 1 carro para cada 1,9 habitante. É demais.

[CONTINUA NA PÁG. 2](#)

..... **ACESSE TAMBÉM ESTES CONTEÚDOS ABAIXO NO PORTAL MOBILIDADE**

METRÔ 47 ANOS

11 fatos curiosos sobre o meio de transporte de milhões de paulistanos



Foto: Getty Images

FOTOGRAFIA

Confira as 18 imagens vencedoras do concurso criado pela EMTU



Foto: Divulgação EMTU



5 histórias de paulistanos que abriram mão do carro

Mesmo podendo comprar um, eles decidiram não se deslocar de automóvel próprio

A ideia de deixar o carro em casa, nem que seja apenas por um dia no ano, apavora muitos paulistanos. Não faltam habitantes na maior metrópole do Hemisfério Sul e centro financeiro do País que não conseguem imaginar sua vida sem automóvel.

Embora insuficiente para suprir a demanda, São Paulo possui uma das maiores malhas ferroviárias do País, com trens e metrô, além de uma grande rede de linhas de ônibus que percorre toda a cidade. Ainda assim, muitos proprietários de automóvel hesitam em trocar o veículo particular pelo coletivo ou por outros meios de locomoção alternativos, como bike ou caminhada.

É claro que só uma minoria da sociedade enfrenta essa realidade, pois, como se sabe, boa parte da população não tem outra opção que não seja o transporte público, que nem sempre consegue atender todos com a eficiência desejada.

Conversamos com pessoas que, pelos mais variados motivos, optaram ou decidiram levar uma vida sem dirigir. São experiências que podem inspirar outros paulistanos a procurar formas mais sustentáveis de se locomover.

1 Saio de rolê

João Batista mora no Parque do Terceiro Lago, há dez anos, com sua segunda esposa, com quem tem dois filhos, já crescidos – é pai também de outros dois, mais velhos, do primeiro casamento. De onde mora, são cerca de 17 quilômetros até a marina, em que atualmente atraca seu barco e começa a pedalar. “De manhã, o trânsito é muito ruim. De carro, eu nem tentei, mas vinha de moto e, mesmo assim, perdia muito tempo”, diz ele.

Paulista da cidade de Tupã, sempre gostou de pedalar e, inicialmente, fazia esses 17 quilômetros de bicicleta. “A Estrada Jaceguava não tem ciclovia e é muito estreita e perigosa. Ficava com medo de ser atropelado pelos carros. Tem tachões no meio da rua e os veículos não conseguem desviar dos ciclistas”, lamenta ele. Foi, então, que decidiu aproveitar a extensa via aquática, oferecida pela represa. Na primeira tentativa, construiu um caiaque com suporte para a bike, mas era cansativo e demorado remar contra o vento e depois pedalar até a transportadora, perto da Ponte João Dias. Decidiu construir seu barco.

Comprou um casco de fibra, encontrou um engenheiro em Itapetininga (SP) que transformava geradores em motor de barco e mandou ele fazer a cabine “para me proteger da chuva e do frio na represa”, conta. Nesse meio-tempo, fechou a transportadora, construiu 11 quitinetes no terreno e, agora, administra o local. “Como a construção é nova, não tem muito problema. Mas, ainda assim, sempre que preciso ir lá, uso o barco e a bike. Brinco que não saio para trabalhar. Saio de rolê”, conta.

2 Nem fui buscar a carta

Pressionada por quase todo mundo, Adriana Figueiredo se inscreveu na autoescola para tirar a Carteira Nacional de Habilitação para dirigir automóveis quando já tinha mais de 20 anos. Ela fez as aulas e, embora não tenha aprendido a dirigir direito, conseguiu passar no teste prático. “Foi uma temeridade, deixei o carro morrer na lombada... Nem sei como fui aprovada. Tanto que, depois, nem busquei a carta”, revela a empresária, hoje com 58 anos, sem, quase nunca, ter dirigido.

Adriana conta que, ao ser aprovada, chegou até a ganhar um VW Fusca do pai, na intenção de incentivá-la a dirigir. “Vendi na mesma semana”, revela. “Não gosto de fazer coisas que não tenho aptidão. E, definitivamente, não sei dirigir bem. Não tenho medo nem nada, mas não é para mim”, confessa a cozinheira de mão-cheia proprietária de uma empresa que organiza jantares e banquetes sob encomenda.

Adriana Figueiredo diz que sempre encontra um jeito para não precisar do carro. “Minha filha ia de perua para a escola. Quando ela ficou mais velha e saía à noite, contratava um táxi de confiança para buscá-la”, explica.

Atualmente, aproveita a geografia plana do bairro de Pinheiros, zona oeste, onde mora, e faz muitas atividades a pé. A banqueteira dá a dica para viver sem carro em São Paulo: “Eu me organizo, simplifico as coisas. Se preciso sair para comprar alguma coisa, faço uma lista e troco tudo de uma vez”.

3 Medo de dirigir

Diagnosticada com ceratocorne, doença que atinge a córnea, Fátima Eliane Henriques, 60 anos, usa

Foto: Marco Ankosqui



Foto: Arquivo Pessoal



Para ler e compartilhar no digital, acesse:



1 Em vez de carro ou moto, João Batista navega e pedala até seu escritório

2 Adriana Figueiredo costuma resolver tudo a pé no bairro de Pinheiros, onde mora

3 Por medo do volante, Fátima Henrique praticamente só utiliza transporte público, como o metrô

óculos há muitos anos. “Nunca dirigi, sempre tive receio. E, como o grau dos meus óculos é muito alto, também, fico com medo de não enxergar as coisas”, afirma ela, que jamais se sentou ao volante de um carro.

Moradora do Taboão da Serra, na região metropolitana de São Paulo, Fátima sempre fez tudo de ônibus e metrô, revela. “É rapidinho. Em 40 minutos, eu chego à Dr. Arnaldo e pego o metrô”, diz ela, que elogia os corredores de ônibus das avenidas Francisco Morato e Rebouças, que agilizaram sua locomoção.

Sem emprego desde o início da pandemia, já que trabalhava como caixa em uma casa noturna na Vila Madalena, que fechou, ela não era obrigada a pegar o transporte coletivo nos horários de pico. “Sempre fui no contrafluxo. Enquanto as pessoas voltavam para casa, no Taboão, eu estava indo para São Paulo. E, na volta, tomava o primeiro ônibus, às 5h10, sempre vazio”.

Para fazer compras, opta por mercados que fazem entrega ou, para ir a algum compromisso, hoje em dia, usa os aplicativos de transporte.

4 Manter um carro é caro

Quando o filho José estava para chegar, família e amigos conseguiram convencer Renata Alves de Souza, 33 anos, e seu marido, Pedro Loes, 40, que eles precisariam trocar de carro.



Foto: Arthur Caldeira

“Na época em que nos casamos, eu tinha um e o Pedro, outro. Vendemos e ficamos só com um compacto. Nunca ligamos muito, era algo mais utilitário mesmo”, relembra a produtora executiva.

Mesmo quando arrumou um emprego em uma agência de publicidade na Avenida Faria Lima, deixava o carro na garagem. “Os estacionamento eram muito caros”, conta ela.

Convencidos pela pressão social, acabaram trocando por um automóvel maior. “Todos diziam que criança tem muita tralha, carrinho, mala, enfim...”, diz a carioca, que mora em São Paulo há cerca de 20 anos. Com o tempo, Renata e o marido perceberam que criança não tem tantas coisas assim. “Com 1 ano, ele foi para escola, que ficava a 1,5 quilômetro de casa, e a gente levava ele a pé. E o carro foi ficando cada vez mais parado”.

Mesmo antes de a pandemia chegar, decidiram se desfazer do veículo. “Fizemos as contas e vimos que não valia a pena manter o carro parado.” Para evitar trânsito e ter de ficar procurando vaga para estacionar, a família sempre usou muito transporte público. “Nossa casa fica perto da Estação Vila Madalena, o que favorece o uso do metrô”, conta.

Atualmente, quando precisa levar o filho ao médico ou a algum outro compromisso, chamam carro por aplicativo. Ao ser perguntada se sente falta do automóvel para alguma atividade, Renata afirma que só quando tem de levar seu cachorro para tomar banho ou para uma consulta no veterinário. “Alguns motoristas de app não aceitam pet. No fim, o carro faz mais falta para o cachorro do que para a criança”, brinca ela.

5 CNH vencida e sumida

“Depois que peguei a carta de motorista, nunca mais dirigi”, afirma Décio Galina, 48 anos, que não se lembra nem onde guardou sua CNH, já vencida. O jornalista se locomove de transporte público desde quando era um jovem atleta lançador de dardo no Centro Olímpico de Treinamento e Pesquisa Marechal Mário Ary Pires, próximo ao Ibirapuera.

“Eu era o mais novo e minha mãe me levava de carro. Os atletas mais velhos, um dia, disseram para ela: ‘Não precisa vir buscá-lo, não. A gente vai ensinar o Decinho a pegar ônibus’.” Até mesmo na época da faculdade, quando todos os jovens querem ter um carro para sair com as garotas, Décio acabava encontrando amores nas viagens entre paradas e estações. “Qual ônibus tomar, onde descer, qualquer coisa era pretexto para puxar assunto”, revela. “As pessoas não tinham celular, então ficavam de cabeça erguida e trocavam olhares. Era mais fácil conhecer alguém no metrô”, diz, saudosos.

Atualmente em seu segundo casamento, Décio tem dois filhos, Nicolas, 14 anos, da primeira união, e Felipe, 7, do relacionamento atual. “Minhas duas esposas dirigem, o que evitou que eu precisasse guiar, pois acho que, com filhos, é preciso ter carro para as tarefas do dia a dia”, diz. Privilegiado também por ter sempre morado perto de estações de metrô, admite, Décio curte levar os filhos para passear de transporte público. “Eles adoram. Acho interessante mostrar a diversidade da cidade de São Paulo. Sair da bolha”, acredita Décio Galina.

Fotos: Arquivo Pessoal



4 Renata Alves e o marido venderam os dois automóveis e ela leva o filho João a pé à escola



5 Décio Galina com os filhos Nicolas e Felipe, então com 10 e 3 anos, respectivamente, na linha de ônibus 856-R Lapa-Socorro

FALE CONOSCO ▶ Se você quer comentar, sugerir reportagens ou anunciar produtos ou serviços na área de mobilidade, envie uma mensagem para mobilidade@estadao.com

ESTADÃO BLUE STUDIO

Av. Eng. Caetano Álvares, 55, 5º andar, São Paulo-SP
CEP 02598-900. projetospeciais@estadao.com

Diretor de Conteúdo do Mercado Anunciante: **Luis Fernando Bovo** MTB 26.090-SP; Gerente de Conteúdo: **Tatiana Babadobulos**; Gerente de Eventos: **Daniela Pierini**; Gerente de Estratégias de Conteúdo: **Regina Fogo**; Redes Sociais: **Murilo Busolin**; Especialista de Publicações: **Lara De Novelli**; Especialista de Pós-Vendas: **Luciana Giamellaro**; Arte: **Isac Barrios** e **Robson Mathias**; Analista de Marketing Sênior: **Marcelo Molina**; Analista de Conteúdo: **Bárbara Guerra**; Analistas de Marketing: **Isabella Paiva** e **Rafaela Vizoná**; Analista de Business Inteligence: **Bruna Medina**; Assistentes de Marketing: **Amanda Miyagui Fernandez** e **Giovanna Alves**; Colaboradores: Edição: **Arthur Caldeira**, **Daniela Saragiotto** e **Dante Grecco**; Revisão: **Marta Magnani**; Designer: **Cristiane Pino**

mobilidade

Publicação da S/A O Estado de S. Paulo
Conteúdo produzido pelo Estadão Blue Studio

Aumentam opções de patinete elétrico para o consumidor

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Davinci, que aposta no avanço da micromobilidade urbana, coloca dois novos modelos no mercado

Por Daniela Saragiotto

Desde setembro, o mercado brasileiro conta com mais uma opção de patinete elétrico com a chegada da recém-lançada Davinci Micromobilidade. A marca, que estreia com uma linha de patinetes para o consumidor final, vendida, exclusivamente, por e-commerce e pré-venda, começou a ser desenvolvida, há mais de um ano, por três sócios: Eduardo Musa e João Ludgero, executivos que atuaram juntos na Yellow, e o publicitário James Scavone. Musa foi fundador e CEO da empresa de compartilhamento de patinetes, entre 2017 e 2018, e saiu antes da fusão com a Grin, movimento que acabou criando a Grow, startup que encerrou as operações, no Brasil, em 2020.

De acordo com João Ludgero, sócio e atual COO da Davinci, após o boom dos patinetes compartilhados, já na pandemia, em 2020, os executivos passaram a estruturar a empresa com base na certeza de que a procura por micromodais elétricos aumentaria. “Começamos com dois modelos de patinete, pensando, principalmente, em pequenos trajetos ou para complemen-

to de rotas, já que eles são dobráveis e muito leves. Mas podemos evoluir para outros tipos”, diz Ludgero. E a pandemia impulsionou esse processo, com a população buscando novas alternativas para seus deslocamentos. “Não há dúvida de que estamos em um período de reinvenção das cidades”, afirma Musa. Ele observa que as pessoas estão priorizando a compra de equipamentos do tipo, especialmente neste momento, em função da preocupação com a saúde.

A Davinci trabalha com foco em vários públicos. “O patinete se integra perfeitamente ao uso misto com o transporte público, como primeira ou última milha, por suas dimensões, seu peso e por ser dobrável. Ele pode ser colocado dentro de uma mochila, por exemplo, e levado no metrô, no ônibus ou no elevador, ao chegar ao trabalho”, diz Musa. Por essa e outras características, a Davinci trabalha com foco em vários tipos de consumidor. “Os usuários da Faria Lima, conhecidos como ‘Faria Limers’, foram um marco na época do compartilhamento, mas imaginamos um universo maior. Queremos mostrar que pessoas mais velhas podem utilizar esse modal ou quem mora em

regiões desabastecidas de transporte público. E imaginamos, até mesmo, o uso compartilhado por moradores de uma mesma casa”, diz James Scavone, cofundador e CCO da empresa.

DESLOCAMENTO URBANO

A fábrica, instalada na Zona Franca de Manaus (AM), tem capacidade inicial para produzir até 20 mil produtos ao ano. Nos patinetes, são empregados em torno de 35% de conteúdo nacional, entre peças, embalagem e mão de obra, sendo os demais 65% formados por componentes importados.

Dois modelos foram lançados, nesse primeiro momento, criados para atender às necessidades da mobilidade urbana. Esse é, de acordo com a empresa, seu principal diferencial, uma vez que os patinetes possuem todos os itens necessários para se enquadrar na categoria de veículo de deslocamento urbano, e não brinquedos eletromecânicos, como outras marcas do mercado. São eles: indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna dianteira, traseira e laterais, acoplados ao veículo, e comprimento limitado a 1,15 metro, dimensão igual ou inferior à de uma cadeira de rodas.



Os dois modelos iniciais são o DV1 (250 W de potência) e o DV2 (350 W), oferecidos a R\$ 5.500 e R\$ 7.000, respectivamente. Ambos são dobráveis, pesam até 13 quilos e possuem autonomia média de 25 e 35 quilômetros com as baterias totalmente carregadas. A empresa terá sede em São Paulo, na zona sul, onde haverá um showroom, para que os interessados conheçam e

experimentem os equipamentos, batizado de Spazio Davinci, que irá disponibilizar tablets para quem quiser fazer a compra no local. O espaço contará com uma oficina autorizada para reparos e venda de acessórios e fará a manutenção dos produtos.

Serviço Davinci Micromobilidade
Pré-venda: <https://www.davinci.mobi>

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.



BMW WALLBOX.
CARREGUE O SEU BMW COMO VOCÊ CARREGA O SMARTPHONE.
Carregamento rápido, direto na sua garagem.

I drive electric 



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.





PATROCÍNIO



BOSCH



PARCEIROS



GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO

Fiat 500e e Tesla são destaques em evento de eletromobilidade

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Até sábado, São Paulo abriga debates sobre o tema e passeio de veículos movidos a bateria

Nos próximos quatro dias, São Paulo se transformará na capital brasileira da eletromobilidade. Isso porque, até sábado, a região da Praça Charles Miller e o Museu do Futebol, no Estádio do Pacaembu, abrigarão o VE Open, um dos maiores e mais importantes eventos brasileiros na área da eletromobilidade. Ele incluirá um congresso com especialistas desse segmento, uma feira com apresentação de veículos, produtos e tecnologias, test drive e, ainda, um passeio com veículos elétricos pela cidade.

“Esse evento marca a união do mercado brasileiro da eletromobilidade, mostrando tendências e caminhos que nortearão o setor daqui para frente e contribuirão para o seu desenvolvimento”, afirma Ricardo Guggisberg, fundador do Veículo Elétrico Latino-Americano e presidente do Instituto Brasileiro de Mobilidade Sustentável, uma das entidades que apoiam o evento.

A programação começa, hoje, às 8h30, com o Congresso da Mobilidade e

Veículos Elétricos (C-MOVE), que reunirá, durante três dias, 26 apresentações de 130 profissionais. Amanhã e sexta, a programação vai das 9h às 18h. Todas as apresentações poderão ser acompanhadas presencialmente ou pela internet.

Entre amanhã (23) e sábado (25), das 12h às 20h, na Praça Charles Miller, haverá a exposição Veículo Elétrico Latino-Americano, em que estão confirmadas a participação de montadoras de automóveis (Nissan, Fiat e o representante brasileiro da Tesla), marcas de motocicletas (Bull Motors e Shineray), locadoras de veículos elétricos (Unidas e Movida) e empresas especializadas em carregamento de veículos elétricos (Zletric e Power2go).

Também estarão presentes fornecedores de bicicletas, quadriciclos, triciclos e scooters elétricos (Elemovi), de sofisticadas bikes elétricas importadas produzidas pela Specialized, além de um ônibus elétrico da Eletra e o primeiro carro-forte elétrico no mundo (do Grupo Protege).

Durante a feira, será apresentado, pela primeira vez em um evento no Brasil, o novo Fiat 500e. Ele será exposto no estande da Stellantis, grupo do qual a Fiat faz parte. O veículo é um ícone global da indústria automotiva, totalmente renovado em termos de design, tecnologia e conectividade.

Lançado, no Brasil, no mês passado, o modelo apresenta autonomia média de 320 quilômetros. Porém, testes realizados pela Fiat indicaram que o carro pode chegar a 460 quilômetros de autonomia, rodando em condições ideais.

Y PERFORMANCE, DA TESLA

No estande da Osten Group, será exposto, também pela primeira vez no País, um carro da sofisticada marca norte-americana Tesla. A atração será o modelo Y Performance, um SUV 100% elétrico, um dos veículos Tesla lançados, no mercado brasileiro, em março – disponível, também, para locação pelo sistema de assinatura mensal. A Osten é representante da marca no Brasil. Com aceleração de 0 a 100 km/h em 3,7 segundos, o modelo tem potência de 456 cv e bateria com 480 quilômetros de autonomia. Ele foi projetado para trans-

Foto: Divulgação Fiat



Fiat 500e, pela primeira, será visto em um evento no Brasil

portar até cinco adultos, combinando versatilidade e segurança com desempenho superior na categoria.

A Nissan participa com um estande repleto de atrações e onde estarão em exposição dois Nissan Leaf, carro 100% elétrico e referência mundial no segmento. Outras duas unidades do Nissan Leaf poderão ser experimentadas pelos visitantes, na área de test drive.

Para promover maior imersão dos visitantes no mundo da eletrificação e

da mobilidade inteligente, o estande da marca japonesa terá atividades como bicicletas que produzem energia com o pedalar do ciclista e um gerador Van der Graaf – dispositivo que faz os cabelos da pessoa que o toca ficarem “eletrizados”.

No sábado dia 25, a partir das 8h, acontece o Dia da Mobilidade Elétrica, marcado por um passeio de veículos elétricos pela cidade, cruzando a Avenida Paulista e chegando até o Estádio do Pacaembu.

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

16ª Edição - Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes

#0EMISSIONTOTALEMOÇÃO

PRACA CHARLES MILLER
PACAEMBU | SÃO PAULO/SP

23 A 25
SETEMBRO 21

COMEÇA AMANHÃ!!!

O MUNDO MUDOU

E o VE Latino Americano se renovou, para 2021 o evento levará o nome de **VE Open**, em novo formato: **atualizado, seguro e em um espaço aberto**.

O mercado elétrico está passando por uma **grande transformação**. Existe uma preocupação real em buscar meios mais sustentáveis de mobilidade. Já enxergamos veículos como bikes e patinetes, carros híbridos e até mesmo os autônomos ganhando cada vez mais espaço **nas ruas**.

FAÇA PARTE DESSA EVOLUÇÃO! CONFIRME A SUA VISITA!

VELATINOAMERICANO.COM.BR

Eventos complementares ao VE Open:

23 a 25/SETEMBRO

22 a 24/SETEMBRO

25/SETEMBRO

Patrocínio:

Apoio:

Organização, Realização e Promoção:

mes

Consultoria e Gestão:

XPLATINA

Apoio Comercial:

ideias

Parceria de conteúdo:

PNME

Parceria Estratégica:

ESTADÃO

mobilidade ESTADÃO



Daniela Saragiotto

Promover projetos de mobilidade urbana que possibilitem o acesso igualitário a todos os cidadãos, independentemente da idade ou característica, é um desafio para todas as cidades do mundo. No Brasil, não é diferente: de acordo com a pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros, que investiga características municipais com dados fornecidos por integrantes do Poder Público em todo o País, cerca de 88% dos municípios que têm transporte por ônibus não cumprem a Lei da Acessibilidade, de 2000. A legislação determina que toda a frota esteja adaptada para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de acordo com dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O estudo, realizado em 2018, concluiu que, entre as 5.570 cidades brasileiras, 1.679 (30,1%) contavam com transporte intramunicipal por ônibus até 2017. Entre elas, 39,4% dos municípios tinham frotas sem qualquer tipo de adaptação, 48,8% possuíam frotas parcialmente adaptadas e apenas 11,7% delas eram totalmente adaptadas.

A Constituição Federal, de 1988, prevê que os coletivos sejam adaptados para pessoas com deficiência. Em 2004, o governo publicou um decreto que regulamentava a prática e determina 120 meses para que todas as cidades tivessem frotas 100% acessíveis. No entanto, terminado o período, o decreto não atingiu o resultado esperado. Mas existem algumas exceções pelo Brasil, locais que têm avançado em acessibilidade no transporte público. Confira três bons exemplos.

CURITIBA (PR)

A cidade ostenta avanços importantes no transporte público acessível. Até dezembro de 2019, quase 98% dos ônibus da capital paranaense eram adaptados, com elevadores nos veículos ou embarque em nível nas estações, além de possuírem espaços reservados para cadeirantes ou pessoas acompanhadas de cão-guia. De acordo com a Urbanização de Curitiba S/A (Urbs), empresa que controla o transporte público da cidade, em pouco tempo, a acessibilidade deve ser de 100%, acompanhando a renovação da frota.



Ônibus de Uberlândia (MG), cidade com 100% de acessibilidade nesse modal, segundo a prefeitura

Transporte público para PCDs precisa melhorar

Frota de ônibus na maioria dos municípios brasileiros ainda não cumpre Lei de Acessibilidade, mas há algumas exceções



Foto: Prefeitura Municipal de Maceió

Em treinamento na cidade de Maceió (AL), funcionários do setor de transporte vivenciam situações enfrentadas pelos cadeirantes

MACEIÓ (AL)

Segundo dados da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Maceió (SMTT), atualmente, 99% da frota dos ônibus do transporte público da capital é acessível a cadeirantes. Desde 2016, todos os veículos já saem de fábrica com os espaços de acessibilidade, com duas vagas por veículo. Em 2020, a prefeitura adquiriu 35 novos ônibus, todos com dois

lugares para cadeirantes e o símbolo de acessibilidade no lado de fora do veículo, estabelecendo uma comunicação com as pessoas com deficiência.

De acordo com a SMTT, outro foco importante é capacitar quem trabalha no setor para que preste atendimento mais humanizado. Em julho, por exemplo, eles passaram por simulações com cadeiras de rodas ao lado de ônibus e ou-

Bons e maus exemplos



■ **100% da frota** de ônibus urbanos de Uberlândia (MG) **é acessível a cadeirantes**

■ Em **Maceió** (AL), o **índice é de 99%**

■ Em **Curitiba** (PR), é de **98%**

■ Cerca de **88% dos municípios** que têm transporte por ônibus **não cumprem a Lei da Acessibilidade**, de 2000

Fontes: IBGE e prefeituras de Uberlândia, Maceió e Curitiba

tras situações enfrentadas por cadeirantes no dia a dia. A ação também envolveu representantes da Associação dos Cegos de Alagoas para que os participantes pudessem compreender a realidade de quem não enxerga.

UBERLÂNDIA (MG)

A cidade foi a primeira no Brasil a ter seus 288 ônibus adaptados. “Conseguimos implementar uma frota 100% acessível e com idade média baixa por meio da renovação dos veículos do sistema. Investimos em mobilidade com projetos de mais corredores e já demos os primeiros passos para construir o oitavo terminal de nosso município”, afirma Divonei Gonçalves, secretário Municipal de Trânsito e Transportes. Segundo a prefeitura, são mais de 10 mil pessoas beneficiadas pela acessibilidade.

Por isso, a cidade recebeu, em 2012, o Certificado de Boas Práticas em Transporte, da ONU Habitat, da Organização das Nações Unidas. Todos os ônibus do transporte coletivo contam com elevadores e layout interno adequados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Já os terminais de ônibus possuem rampas e elevadores de acesso, o que proporciona deslocamentos mais seguros e autônomos. Nas calçadas do município, foram instaladas em torno de 5 mil rampas para facilitar a locomoção; e todos os prédios públicos municipais são acessíveis, bem como os eventos realizados pela cidade.



Para acessar outros conteúdos sobre mobilidade, aponte a câmera do celular para este QR Code:



Este material é produzido por Estadão Blue Studio.



CAOA Rent a car

Exclusivo para Clientes que deixam seu veículo nas oficinas de nossas concessionárias.

- Carros devidamente higienizados e revisados.
- Serviço de aluguel exclusivo para Clientes CAO A.
- Reservas on-line na página de pré-agendamento de serviços da CAO A.
- Design, tecnologia, qualidade e segurança em todos os produtos.

Confira as condições em

caoalocadora.com.br/caoa-rent-a-car

CAOA LOCADORA



TAHAFS GROUP

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

Rastreadores podem ser opção para proteger moto ou scooter

Com alto valor do prêmio dos seguros convencionais e rejeição a alguns modelos de motocicleta, serviço de rastreamento veicular é alternativa para reduzir perdas em caso de roubo ou furto

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Por Arthur Caldeira

Embora tenha registrado queda durante a pandemia, o roubo e o furto são uma preocupação constante de quem possui uma motocicleta no Estado de São Paulo. Segundo dados do *Boletim Econômico Tracker-Fecap*, entre março e agosto de 2020, foram registradas, em média, 970 ocorrências de roubo de moto por mês – diminuição de 14,16%, em comparação ao mesmo período de 2019, quando a média mensal foi de 1.130 roubos.

O levantamento realizado pela Fundação Escola de Comércio Álvares Penteado (Fecap), em parceria com a empresa de rastreamento Tracker, com base em análise dos boletins de ocorrência registrados pela Secretaria de Segurança Pública do Estado, também revelou que cerca de mil motocicletas são furtadas, mensalmente, no Estado.

A capital, com a maior frota e o grande adensamento populacional, lidera o ranking, com 52,49% dos roubos e 40,43% dos furtos de motos, no período de seis meses de 2020. Apesar dos números elevados, 95% das motocicletas registradas no Brasil não possuem seguro, de acordo com a Suhai Seguradora, especializada em motocicletas. Isso acontece porque muitos modelos, a depender da capacidade cúbica (cilindrada) ou da forma de uso, não são aceitos nas seguradoras tradicionais, com cobertura abrangente.

RASTREADOR NÃO É SEGURO

“Algumas motos têm um prêmio muito alto, o que praticamente inviabiliza o seguro”, afirma Henrique Mora, corretor de seguros que atua na capital paulista. Segundo ele, um valor aceitável do prêmio vai até 15% do preço do bem, ou seja, da moto.

Esse cenário fez com que empresas procurassem alternativas para oferecer algum tipo de proteção aos motociclistas. O mais comum é o rastreador com seguro apenas para roubo e furto, o que barateia o valor pago pelo segurado, mas também não oferece proteção em caso de sinistros com acidente, queda ou enchente nem com perda total em caso de colisão grave.



Motos de baixa cilindrada e scooters têm prêmios muito altos nas seguradoras convencionais; para o corretor, o prêmio aceitável é de até 15% do valor da moto

Além de entender que rastreador para motocicleta é diferente de um seguro de cobertura abrangente para moto, é importante conhecer as diferenças entre as tecnologias utilizadas pelas empresas de rastreamento. Pois isso pode influenciar no valor do plano mensal e até mesmo causar problemas para sua moto.

A JL Seguro System, por exemplo, usa rastreamento de sistema âncora. Ou seja, o rastreador informa, em tempo real, as coordenadas exatas da localização do veículo através de um GPS/GPRS. Por meio de um aplicativo de smartphone, o

proprietário consegue identificar onde está sua moto e, caso se encontre em movimento, recebe até mesmo informações de velocidade e direção para a qual se desloca. O rastreador instalado pela JL Seguro System é resistente a água e poeira, possui bateria reserva e sistema anti-jammer, que consiste em um pequeno aparelho instalado, juntamente, com o rastreador que anula a ação de bloqueadores de sinal. Para segurança do cliente, o equipamento não tem botões e nenhum tipo de sirene, o que faz com que o bandido não perceba que está sendo monitorado.

TECNOLOGIA FAZ TODA A DIFERENÇA

Fotos: Getty Images



“Vale esclarecer que o serviço de rastreador ou indenização por roubo e furto não é um seguro completo”, alerta Henrique Mora. “Digo para meus clientes motociclistas que esse tipo de serviço é a última opção para proteger sua moto”, explica o profissional. O corretor esclarece que a grande maioria dos serviços de rastreamento de motocicleta só oferece cobertura no caso de roubo e furto.

ACESSO A TODOS

A indenização acontece caso a moto roubada ou furtada não seja localizada. Muitas vezes, a indenização não é de 100% da tabela Fipe, além do fato de que muitas motos são encontradas sem diversas peças, o que causa alto prejuízo ao proprietário.

Mas isso está mudando. Em agosto passado, a própria Suhai passou a oferecer cobertura contra terceiros, depois de incluir também indenização por perda total por colisão e danos. “A demanda por esse modelo de cobertura é cada vez maior e o nosso propósito é fazer com que todas as pessoas tenham acesso aos seguros, o que quebra paradigmas antigos sempre aplicados pelo setor”, afirma Fernando Soares, CEO da Suhai Seguradora.

Por enquanto, limitada aos clientes paulistas, a empresa pretende estender a cobertura Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos a outras praças, com valores que variam de R\$ 20 mil a R\$ 150 mil, para prejuízos materiais e corporais, e de até R\$ 20 mil, para danos morais.

PANE MECÂNICA E GUINCHO

Ao contratar um serviço de rastreamento para sua motocicleta, é importante prestar atenção ao contrato para verificar o valor da cobertura e os serviços oferecidos. Diferentemente dos seguros convencionais, muitas empresas de rastreamento veicular não oferecem guincho nem assistência 24 horas.

Na Suhai, por exemplo, o seguro contra roubo e furto já é oferecido com assistência 24 horas, que inclui guincho ou reboque, além de transporte domiciliar.

“Mas as coberturas costumam ser mais limitadas do que em um seguro convencional. Geralmente, o serviço de guincho está limitado a duas ou três vezes e só atende num raio de 100 quilômetros da residência do se-

gurado”, alerta o corretor Henrique Mora. Outra empresa que atua, há cinco anos, no mercado de rastreamento veicular, a JL Seguro System oferece planos de rastreamento para motos e scooters com cinco saídas de guincho por mês, troca de pneu e até eletricista especializado, caso ocorra uma pane elétrica na moto.

ATENÇÃO À INDENIZAÇÃO

O mercado de rastreadores para moto tem crescido tanto que atraiu até o interesse de seguradoras tradicionais, como a Porto Seguro. Desde julho, a empresa disponibiliza, em seu portfólio de produtos e serviços, um rastreador para motocicletas pela primeira vez. “Sabemos da grande demanda no mercado e, por isso, queremos entregar um produto com valor acessível, que seja fácil de utilizar e tenha alto nível de confiabilidade”, diz Ricardo Castro, gerente de produtos do Rastreador Porto Seguro.

Além de disponibilizar o serviço, por meio de um aplicativo para smartphones iOS e Android, o produto possui a funcionalidade Guardião, que monitora a motocicleta quando ela está estacionada. Caso haja uma movimentação, o app avisa o cliente e, se confirmada a tentativa de furto, ele pode comunicar à Central 24h com agilidade para iniciar o processo de localização.

Entretanto, o rastreador para motos da Porto Seguro não oferece indenização, caso a motocicleta não seja localizada. O serviço também não se responsabiliza pela recuperação do bem. Por isso, é importante ficar atento à indenização se a motocicleta roubada ou furtada não seja localizada. Muitos serviços não indenizam o cliente.

No caso da JL Seguro System, a indenização, se a moto não for localizada, é feita pelo valor da Tabela Fipe, mas com um teto de R\$ 30 mil. Na Suhai Seguradora, os preços de indenização variam conforme o modelo da moto, podendo chegar a apenas 80% do valor do bem.

Embora ofereçam menos serviços e coberturas do que os seguros convencionais, alguns serviços de rastreamento já incluem cobertura a colisões e terceiros



Cerca de mil motocicletas são furtadas todos os meses no Estado de SP

Dados: Secretaria de Segurança Pública do Estado. Fontes: Fecap e Tracke



**\ MAIS
CONSCIÊNCIA,
RESPEITO
E CIDADANIA.
SENÃO, VOU FICAR
PISTOLAAAAA.**



**22/9,
DIA MUNDIAL SEM CARRO.**

Um carro a menos significa menos poluição, menos estresse. Ande mais a pé, de bike, metrô e VLT. E use a **Quicko** para traçar as melhores rotas de transporte, com informação em tempo real para você chegar ao seu destino. É melhor para você, para todos nós, para o planeta. É mais mobilidade urbana e humana.

BAIXE O APP:

Quicko



**A GENTE
VAI COM
RESPONSA.
E VC, COMO
VC VAI?**



CCR

\ VIVA SEU CAMINHO.

Desenvolvimento depende de norteadores confiáveis

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Ranking promove soluções que facilitem planejamento urbano e garantam aumento na eficiência

O conceito de *smart cities* é cada vez mais aplicado no planejamento urbano, o que garante melhor eficiência no cotidiano das cidades e promove maior sustentabilidade. Com o desenvolvimento de novas tecnologias, entidades governamentais buscam sistematizar e analisar as informações dos municípios ao utilizar diferentes estudos como norteadores para apontar caminhos necessários à criação de cidades inteligentes, no País.

Desde 2020, a crise vivenciada pela pandemia do novo coronavírus evidenciou problemas estratégicos presentes no espaço urbano ao mesmo tempo que trouxe oportunidades para que gestores repensassem a maneira como cidades são projetadas, planejadas e gerenciadas. Nesse contexto, agora, existe uma preocupação para que a recuperação econômica aconteça de forma verde e inclusiva, baseada na transformação ecológica e no crescimento de opções de baixo carbono, além de estabelecer uma resposta à crise que enfrente as desigualdades sociais e busque o desenvolvimento de longo prazo.

Nesse sentido, o Ranking Connected Smart Cities, ao mapear os municípios que mais se destacaram em 11 eixos, vai além de sistematizar e analisar as informações das cidades. Ele é responsável, também, por inspirar boas práticas e apontar rumos e caminhos necessários ao progresso de *smart cities*, no País.

“Os indicadores do ranking coincidiram com necessidades que identificamos na cidade e que vêm sendo atendidas, desde 2017, com ações importantes, em especial nos eixos Urbanismo, Tecnologia e Inovação, Governança, Empreendedorismo, Economia, Meio Ambiente e Educação”, destaca Eduardo Pimentel, vice-prefeito de Curitiba (PR).

SOLUÇÕES INOVADORAS

“O estudo contribui, pois enumera as áreas que devem ser trabalhadas e determina as metas a serem alcançadas. E como isso deve ser feito. A partir daí, se tem um norte para o trabalho que, claro, se adequa de cidade em ci-

Foto: Divulgação Necta



Premiação do Ranking Connected Smart Cities realizada em São Paulo no início deste mês

dade, de região em região. Esse ranking especializado dá visibilidade nacional às experiências de gestão de sucesso por eixo, o que é muito importante para nós, prefeitos”, destaca Fabrício Oliveira, prefeito de Balneário Camboriú.

Se a estimativa é que, até 2050, 80% da população mundial viva em centros urbanos, a demanda por moradias aumentará, substancialmente, nos próximos anos. Com isso, é

preciso discutir soluções para absorver esse crescimento populacional, permitindo o bem-estar a todos os cidadãos, além de incentivar soluções inovadoras voltadas ao crescimento econômico e à sustentabilidade.

CONSENSO ENTRE OS ATORES

As cidades inteligentes promovem soluções urbanas realizadas por meio de consensos entre todos os atores que participam, ativamente, na tomada de decisão dos municípios. Ou seja, a partir da viabilização do diálogo entre os setores mobiliário e financeiro, em-

SOBRE O EVENTO
NACIONAL CONNECTED
SMART CITIES &
MOBILITY 2021



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

SAVE
THE DATE

CONFERÊNCIA + RANKING
DIGITAL E PRESENCIAL

P3C

PPPs e Concessões

Investimentos em Infraestrutura no Brasil

23 e 24 de novembro

REALIZAÇÃO

CORREALIZAÇÃO



NECTA



PORTUGAL RIBEIRO
Advogados



P3C.COM.BR

Local: B3 - R. Quinze de Novembro, 275 - Centro Histórico de São Paulo, São Paulo - SP

Por mais mulheres em todos os espaços

Para que andem sem medo e em qualquer situação, a 99 lança o “Por Cidades Mais Femininas” para levar mais segurança e liberdade a todas elas — dentro e fora do aplicativo

Os desafios da “cidade grande” assustam muita gente. Mas, para as mulheres, eles podem ser ainda maiores e mais perigosos. A pesquisa ‘Viver em São Paulo: Mulher’, da Rede Nossa São Paulo/Ibope Inteligência, lançada em março deste ano, mostra que as mulheres têm mais medo do que os homens em relação à violência em espaços públicos. Elas temem mais roubo (72%), assédio sexual (59%) e estupro (60%) do que os homens (54%, 15% e 14%, respectivamente). O transporte público é o local no qual as paulistanas acreditam correr mais riscos de assédio (52%) — já sofrido por 47% delas —, seguido pela rua, com 20% das menções.

Mais espaço, inclusão e segurança

Parte do amplo projeto “99 Mais Mulheres”, idealizado há três anos, o objetivo da iniciativa “Por Cidades Mais Femininas” é promover uma reflexão sobre a visibilidade das mulheres nos espaços públicos: em São Paulo, por exemplo, 84% das ruas homenageiam homens.

Entre as propostas, visa reforçar, especialmente, a luta diária para ocupar esses espaços e pertencer a eles, incluindo a necessidade de se deslocar sem medo, em qualquer horário, lugar ou meio de transporte. Por meio de uma comunicação geolocalizada e várias programações ao longo dos próximos meses, a marca busca levar esses conceitos de forma personalizada para os espaços urbanos: ruas, estações, parques e estádios, inclusive nas redes sociais da empresa.

As ações também instigam a liberdade de ser, de ocupar, de pertencer e de se locomover pela cidade sem sofrer assédio e outras opressões. Ao mesmo tempo,



Há quatro anos, a motorista parceira da 99 Luciana de Souza Silva se desdobra entre as corridas no trânsito paulistano e seus outros papéis sociais, como cuidar da casa e dos familiares

Arquivo pessoal

bem seu trabalho, especialmente em relação à segurança. “Os recursos, entre eles o de transportar apenas mulheres, me deixam muito mais tranquila na hora de aceitar ou não uma chamada.”

Para todas elas

Tornar os espaços urbanos mais inclusivos, igualitários e acolhedores não é só para as motoristas da 99. Em parceria com o Projeto Justiceiras — que orienta de forma online e gratuita mulheres em situação de violência —, a empresa abriu, dentro de seu app, um canal de comunicação direta e de denúncia contra violências. Basta clicar em um botão para acionar as Justiceiras em todo o território nacional e receber orientação e auxílio em várias áreas. As denúncias por meio da 99 já respondem por 10% do total das acolhidas pela iniciativa.

Desde 2020, a 99 também subsidia corridas com destino às Delegacias da Mulher, que aumentaram por conta da quarentena provocada pela covid-19. Em 2020 foram 20 mil viagens gratuitas até o mês de julho, e neste ano já somam 44 mil corridas no mesmo período. Para conhecer todas as ações da empresa voltadas às mulheres, acesse <https://99app.com/maismulheres>.

resgata o valor das mulheres, que, apesar da vulnerabilidade em ambientes hostis, transformam sua realidade, dividindo-se entre suas várias jornadas: mães, profissionais, esposas, cuidadoras, chefes de família, entre outras atividades.

Múltiplos papéis

Luciana de Souza Silva, de 49 anos, motorista parceira da 99, casada e com uma filha de 27 anos, identifica-se com essa rotina. Depois de quase duas décadas

em uma clínica médica, ela ficou desempregada quando o estabelecimento foi vendido. Após quatro meses sem conseguir recolocação profissional, ela, que já tinha carro, adotou o aplicativo como fonte de renda há quatro anos.

No começo, a adaptação foi difícil. “Mas aprendi a criar metas, e hoje a 99 é o meu rendimento”, revela Luciana, que trabalha de oito a dez horas por dia na capital paulista, cinco a seis dias por semana. Por volta das 6h da manhã, ela já

liga o carro e, entre uma corrida e outra, encontra tempo para levar os pais ao médico, resolver algo com a filha e realizar as tarefas de casa. Luciana reconhece as dificuldades e desigualdades de gênero, mas não perde o otimismo. “As mulheres, não só as meninas da 99, têm que procurar seu espaço. Isso é plenamente possível quando nos organizamos direitinho.”

Ela está satisfeita com as condições que o recurso 99Mulher oferece para que desempenhe

Para acessar outros conteúdos, aponte a câmera do celular para este QR code:



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio com patrocínio da 99.

Tenho que fazer uma entrega, vou pedir um

JÁ PEDI 99



Opções que cabem no seu bolso, para qualquer necessidade.

99

Se cuida, vai de 99.

Como pedalar na cidade sem medo

7 desculpas mais comuns para não usar bicicleta em ruas e avenidas

Por Gabriel Manzelli, da Semexe

Você não precisa ser atleta ou realizar exercícios regularmente para escolher a bicicleta como seu principal ou alternativo meio de transporte urbano. Aqui, teremos algumas dicas para você se aventurar nas “trilhas urbanas” da selva de pedras. Ajuste o capacete, calce o seu tênis e “bora” girar o pedivela.

1. “NÃO TENHO CONDICIONAMENTO FÍSICO PARA ISSO”

Comece aos poucos. Não é necessário pegar pesado no começo e sair pedalando todos os dias até o escritório. Ter o ritmo do pedal leva um tempo e cada pessoa tem o seu. Você pode iniciar por trechos curtos, pedalando até locais mais próximos da sua casa, como a padaria. Ou fazer uma “perna” e ir de bike até o trabalho e voltar de transporte público. Faça o contrário no dia seguinte.

2. “NÃO VOU CHEGAR A TEMPO NOS LUGARES QUE PRECISO”

Pode parecer mentira, mas uma recen-

te pesquisa suíça aponta que, utilizando a bicicleta em trajetos de até 8 quilômetros, você chegará antes do que se tivesse ido de carro ou em tempo similar. E, claro, ainda irá economizar o dinheiro do combustível e do estacionamento.

3. “MINHA CASA FICA DISTANTE DO TRABALHO”

O ideal é começar fazendo alguns trechos do percurso de bike e, depois, pegar um transporte público ou ir com algum colega. Existem diversos terminais de metrô e ônibus que possuem bicicletários públicos. Além de alternar entre ir de bike e voltar de ônibus/metrô e vice-versa.

4. “NÃO TENHO ONDE DEIXAR A BIKE”

Bicicletários e estacionamentos próximos podem ser a solução. Muitas empresas já possuem bicicletário. Se não tiver, é possível fazer um acordo com o estacionamento mais próximo para deixar a bicicleta em algum lugar seguro enquanto trabalha.

5. “NÃO POSSO CHEGAR SUADO NO TRABALHO”

Bicicletas elétricas estão cada vez mais



Que tal fazer da bike um de seus meios de transporte urbano?

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



acessíveis e vestiários são a solução. As e-bikes estão revolucionando os deslocamentos urbanos. Com um motor elétrico, não chegará suado ao seu local de trabalho, a não ser que esteja um sol de rachar. Muitas empresas possuem vestiários em que é possível tomar um banho. Se não for o seu caso, uma saída é procurar por academias e outros estabelecimentos próximos que tenham vestiários.

6. “É PERIGOSO IR DE BIKE”

Seja visto! Na maioria dos acidentes envolvendo bicicleta e automóvel, o motorista alega não ter visto o ciclista.

Tenha um bom sistema de iluminação em sua bike. O padrão é similar ao dos carros: luz branca, na frente, e vermelha, atrás. Utilize roupas com detalhes em cores contrastantes: verde neon e rosa são bons exemplos. Sempre utilize equipamentos de segurança. Capacete e luvas são essenciais para todos os ciclistas. Lembre-se de sinalizar suas ações e seja previsível. Outra dica é conhecer o seu trajeto. Estude as rotas disponíveis em aplicativos como o Google Maps. Procure usar ciclovias e ciclofaixas. Tente evitar ruas com tráfego

intenso. Por último, não se esqueça de realizar revisões em sua bike.

7. “TENHO MEDO DE PEGAR CHUVA”

Fique de olho na previsão do tempo. Em um país de clima tropical, com diversas cidades em que vivemos as quatro estações do ano em um único dia, é preciso ficar de olho na chuva. Tenha sempre uma troca de roupa na mochila. Paralamas nas rodas e capa de chuva podem ser bons aliados em casos de precipitações leves. Agora, se São Pedro não colaborar e a chuva for forte, talvez seja melhor deixar a magrela em casa.

Hoje é o Dia Mundial sem Carro, mas com bike

Fotos: Divulgação Semexe

Caloi Urbam

Preço: R\$ 1.899,99, em até 12 x de R\$ 164,69

Condição: nova

Modalidade: urbana

Ano: 2021

Tamanho do quadro: M

Tamanho do aro: 26

Peso: 10 kg

MELHOR VALOR

Groove Urban MD

Preço: R\$ 3.200,11, em até 12 x de R\$ 277,37

Condição: nova

Modalidade: urbana

Ano: 2021

Tamanho do quadro: 15”

Tamanho do aro: 700 c

Peso: 16 kg

Sense Activ

Preço: R\$ 3.590, em até 12 x de R\$ 311,16

Condição: nova

Modalidade: urbana

Ano: 2021

Tamanho do quadro: M

Tamanho do aro: 700 c

Peso: 14 kg

PARA SABER MAIS SOBRE ESTAS E OUTRAS BIKES, ACESSE O GUIA NO PORTAL MOBILIDADE:



Caloi e-vibe Urbam

Preço: R\$ 6.419,99, em até 12 x de R\$ 556,43

Condição: nova

Modalidade: urbana elétrica

Ano: 2021

Tamanho do quadro: 16”

Tamanho do aro: 27,5

Peso: 20 kg

O transporte público coletivo precisa sobreviver

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



MOMENTO mobilidade

NÃO PERCA A LIVE "MOMENTO MOBILIDADE", TODAS AS QUARTAS-FEIRAS, ÀS 11H, COM TRANSMISSÃO PELAS REDES SOCIAIS DO ESTADÃO OU NO PORTAL MOBILIDADE



Imagine um só dia sem ônibus ou metrô em uma grande cidade brasileira. Um dia sem os profissionais necessários em hospitais, escolas, delegacias, comércio.

Quem vive em regiões centrais, próximo à infraestrutura e aos serviços, talvez atravessasse o dia sem grandes inconvenientes. Mas essa é uma parcela menor da população. Dados da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus, coordenada pelo WRI Brasil com diversas cidades, mostram que 50% das pessoas que utilizam o transporte coletivo por ônibus têm nele sua única alternativa de deslocamento. Uma metrópole sem transporte coletivo é uma cidade que exclui.

O dinamismo dos municípios vem das pessoas. Sua forma, por outro lado, é estaque, resulta de decisões do passado. O êxodo rural, no último século, resultou no Brasil de hoje, com 85% da população vivendo em áreas urbanas. Mas a promessa de oportunidades e vida próspera das cidades não foi acompanhada por políticas adequadas para acomodar, de maneira ordenada, quem chegava.

O resultado são municípios com crescimento disperso e grandes vazios, em que muitas pessoas vivem em áreas distantes e desconectadas de empregos, hospitais, escolas, parques. Têm, no transporte público, sua conexão com a cidade, de modo que o serviço foi reconhecido como um direito social, em 2015, assim como educação, saúde e segurança. A população depende dele para viver com dignidade. Assim como as cidades dependem das pessoas para prosperar.

Como escrevi em meu primeiro artigo para o **Mobilidade**, nos municípios vibrantes, saudáveis e prósperos, ônibus, trens e metrô são as opções escolhidas pela população, e não uma imposição diante da falta de alternativas. Mas, aqui, no Brasil, as cidades se desenvolveram no sentido contrário, destinando cada vez mais espaço aos veículos particulares. Novas pistas, viadutos e avenidas parecem concretizar a conexão entre as diferentes regiões da cidade, mas servem, majoritariamente, a quem pode usar o carro – às custas de congestionamento, poluição, perdas econômicas e bem-estar de todos.

SAÍDAS PARA A CRISE

O transporte coletivo vem, há décadas, perdendo passageiros para o transporte individual. Recentemente, carros por aplicativo capturaram clientes de trajetos curtos do transporte coletivo, fundamentais para viabilizar a operação de todo o sistema, sustentado pela tarifa, na maioria dos municípios. As pessoas

escolhem o modo de transporte comparando preço e comodidade, de forma que salvar o transporte coletivo depende da qualificação contínua do serviço e da redução da tarifa. Mas como fazê-lo em meio à maior crise já vivida pelo setor?

O cenário foi agravado pela pandemia, que escancarou a urgência de se pensar em soluções para que o sistema não apenas sobreviva mas possa se renovar e, assim, prosperar. Algumas medidas, como faixas dedicadas aos

ônibus, integração física, operacional e tarifária e informação, em tempo real, para os clientes, são bastante conhecidas. Mas seria inovadora a cidade que colocasse todas em prática com agilidade e ambição. Por outro lado, há muitos caminhos a desbravar: novos modelos de contrato, modernização da frota e geração de receitas extratarifárias com base na cobrança dos impactos negativos gerados pelo uso do carro, entre outros tantos.

Foto: Divulgação WRI



Cristina Albuquerque é gerente de mobilidade urbana do WRI Brasil

50% DAS PESSOAS QUE UTILIZAM O TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS TÊM NELE SUA ÚNICA ALTERNATIVA DE DESLOCAMENTO. UMA METRÓPOLE SEM TRANSPORTE COLETIVO É UMA CIDADE QUE EXCLUI.

Este texto não reflete, necessariamente, a opinião do Estadão.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

ESTADÃO BLUE STUDIO

APRESENTADO POR

HONDA

5

motivos para andar de scooter

Com vendas em alta, scooters são uma opção econômica e prática para se locomover pela cidade; confira

As scooters têm conquistado cada vez mais os brasileiros. Esse tipo de moto que tem câmbio automático e design diferenciado tem batido recorde de vendas nos últimos anos e já representa quase 10% das motocicletas comercializadas mensalmente no Brasil. Até agosto, já foram vendidas 71.031 scooters.

Mas por que esse tipo de moto tem atraído cada vez mais novos condutores para os veículos de duas rodas? Abaixo listamos 5 motivos por que muita gente tem escolhido as scooters como opção de mobilidade urbana. Quem sabe você também encontra uma razão para pilotar uma scooter; confira

1

ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL
Uma das principais razões para andar de scooter é a economia de combustível. Modelos como a Honda Elite 125 rodam até 50 km/litro. Campeã de vendas do segmento, a Honda PCX tem até sistema Idling Stop, comum em automóveis de luxo, que desliga o motor de 150 cc em paradas mais longas, para economizar ainda mais gasolina e poluir menos.

2

FÁCIL DE PILOTAR
A principal diferença das scooters para as motos convencionais é o câmbio automático CVT, que não tem manete de embreagem e nem marchas; o condutor só precisa acelerar e frear. Todos os modelos de scooter da Honda, líder do mercado brasileiro de motocicletas e também na venda de scooters, são automáticos. Da pequena e leve Elite 125 à SH 300i, todas têm câmbio CVT. E a mais potente do line up, a inovadora X-ADV, usa um câmbio de dupla embreagem (DCT).

3

PRATICIDADE
Outra característica das scooters é o compartimento sob o assento, para transportar ou guardar objetos. A Honda ADV, por exemplo, a mais recente scooter lançada pela Honda, comporta uma mochila ou até mesmo um capacete fechado sob o banco. Outras scooters da Honda, como a PCX e a própria Honda ADV, contam também com porta-luvas. Por falar em smartphones, as scooters da marca japonesa também vêm de fábrica com uma tomada 12V, para você carregar seu telefone ou outros aparelhos eletrônicos.

4

SEGURANÇA
As scooters têm um design e uma posição de pilotagem diferentes das motos. O condutor vai sentado – e não montado –, e os pés ficam protegidos pelo escudo frontal, o que confere mais segurança aos iniciantes. Esse desenho também permite pilotar de sapato social ou de salto. A maioria das scooters da Honda conta com sistemas de freio mais seguros, como o ABS, que evita o travamento das rodas em frenagens de emergência; ou ainda os freios combinados (CBS), que distribuem a força da frenagem nas duas rodas.

5

TECNOLOGIA
As scooters atuais também são recheadas de tecnologia. Desde a Elite 125, modelo de entrada para a linha de scooters Honda, elas estão equipadas com modernos faróis de LED. Há até aros de iluminação diurna (DRL) em scooters como a PCX e a Honda ADV. Outro item é a Smart Key, um chaveiro de presença que dispensa a chave na ignição e permite dar partida na scooter com a chave no bolso ou na bolsa. Os modelos ainda contam com painel completo, inclusive com computador de bordo.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio com patrocínio da Honda.

Corrida histórica da Stock Car

Teve de tudo no final de semana no Autódromo Internacional Ayrton Senna, em Goiânia

Por Alan Magalhães

A capital de Goiás é uma cidade que tem muito em comum com a história da Stock Car Pro Series e o personagem central dela é o Autódromo Internacional Ayrton Senna, um dos melhores traçados do mundo, exaltado até pelo Mundial de MotoGP, que lá disputou três etapas – em 1987, 88 e 89. Com 3,8 quilômetros de extensão, seu traçado misto é um dos preferidos dos pilotos, pois, além de apresentar curvas de todos os tipos, conta com áreas de escape generosas, que aumentam muito a segurança dos competidores. Não por acaso, dois campeões da Stock Car são goianos, Alencar Jr., que triunfou em 1982, e Marcos Gracia, campeão em 1986. Porém, esse verdadeiro oásis no árido Centro-Oeste brasileiro esteve em vias de sumir. Com a velha história de destruir um autódromo e construir um novo em outro lugar – lorota igual à que riscou do mapa outra pista icônica, Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, que jamais viu seu sucessor sair do plano das promessas –, em 2011, o efeito foi o oposto da pista carioca, uma revitalização que veio por meio de uma ampla reforma que adequou o complexo aos dias atuais. Dessa vez, a especulação imobiliária

não prosperou. E, se o nível é alto, a Stock Car está por perto. Se a Stock Car inovou ao disputar duas provas sem interrupção e com formação do grid em movimento, outra tacada de mestre foi a disputa de duas etapas no sábado e duas no domingo, só que em traçados diferentes. Sim, apenas Curitiba, além de Goiânia, propicia esta possibilidade: provas em circuito misto e externo. Só que, em Goiânia, elas aconteceram no mesmo final de semana, fato inédito.

NOVO LÍDER

Os pilotos partiram para duas etapas no sábado, no traçado misto de 3,8 quilômetros, e duas no domingo, pelo anel externo, de 2,6 quilômetros – este último com médias de velocidade que superaram os 190 km/h. E a aposta não poderia ter sido melhor, pois teve de tudo em Goiânia: recordes, chegada espetacular, festa e novo líder do campeonato. Dois nomes se destacaram no final de semana: Ricardo Maurício, primeiro a vencer as duas provas de uma etapa desde a estreia desse formato, em 2014, e Gabriel Casagrande, piloto da nova geração que assumiu a ponta da tabela pela primeira vez em sua carreira na categoria. Vale destacar, também, Thiago Camilo e seu Toyota Corolla, que perdeu a vitória para Maurício por apenas 0s010

Foto: Bruno Terena



Agora, o site do Estadão transmite, ao vivo, todas as etapas da Stock Car Pro Series!

Ricardo Maurício foi o grande vencedor em Goiânia e entra na briga pelo título



(10 milésimos de segundo), o equivalente a apenas 50 centímetros de pista (isso depois de terem competido durante 75 quilômetros de prova). Foi a chegada mais apertada da história da Stock Car. Para ter uma ideia, um piscar de olhos demora 10 vezes mais que isso. Ricardo Maurício cravou outro recorde: é o único piloto da temporada com 100% de aproveitamento. Com seu Chevrolet Cruze, o atual campeão cravou a pole (conquistando 2 pontos), venceu a Corrida 01 (30 pontos) e também a prova complementar (24), totalizando 56 pontos. Até então, o maior pontuador era Rubens Barrichello, com 92% (52 pontos), na quarta etapa deste ano.

A prova que fechou o final de semana foi especialmente festiva para a Stock Car: ela marcou a corrida número 500 da Chevrolet, marca fundadora da Stock Car que permanece como a maior vencedora da principal categoria no Brasil. Os resultados do fim de semana recolocaram Ricardo Maurício na briga direta pelo título. Com uma vitória na etapa de sábado e as duas deste último domingo (cada etapa tem duas largadas), ele subiu do décimo para o quarto lugar, passando a somar 231 pontos. Daniel Serra é o vice, com 262 pontos, 16 atrás de Casagrande. Rubens Barrichello é o terceiro colocado, com 234.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

PARABÉNS RICARDO MAURÍCIO & EQUIPE EUROFARMA!

O que esse time fez nas etapas que aconteceram em Goiânia foi literalmente histórico!

9ª etapa – Chevrolet 500

Domingo, 19 de setembro de 2021

- Pole Position Snapdragon
- Vencedor da Corrida 1
- Vencedor da Corrida 2

Com a menor diferença de todos os tempos na Stock Car: 0s010 sobre o segundo colocado, depois de ter largado em 10º!

- Volta Mais Rápida Motorola
- Claro 5G Man of the Race

8ª etapa

Sábado, 18 de setembro de 2021

- Vencedor da Corrida 2

Ainda na 8ª etapa, Rubens Barrichello faturou a Corrida 1 e levou os troféus da Pole Position Snapdragon e da Claro 5G Man of the Race! Júlio Campos também foi destaque, chegou em 2º lugar e ficou com o troféu da Volta Mais Rápida Motorola.



A 10ª etapa acontece no dia 24 de outubro, no Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu/SP.

Fique ligado, serão 2 corridas de 30 minutos cada, com grid invertido na segunda prova. Não perca!

Saiba mais no Instagram @stock_car, Facebook @stockcaroficial, YouTube @stockcarchannel ou site stockproseries.com.br

Transmissão ao vivo:

Montadoras:

Patrocínios:

Media Partner:

