



Produzido por ESTADÃO BLUE STUDIO

PLANETA ELÉTRICO

Logística sustentável

Grandes redes de varejo investem em veículos elétricos para entrega de produtos | Pág. 2

Com 271 veículos, crescimento de 531%, em 2021, em relação ao ano anterior, Mercado Livre possui uma das maiores frotas eletrificadas do varejo

Fotos: Divulgação Mercado Livre e Epitácio Pessoa/Digna Imagem

Para mais conteúdos, acesse nosso portal pelo QR Code abaixo



Cansou de pedalar na cidade? Conheça 4 rotas em meio à natureza

Confira caminhos clássicos, próximos a São Paulo, para curtir com sua mountain bike ou bike de estrada | Pág. 8





Nova logística conta com caminhões, motos e até tuk-tuks

Há ainda muitos desafios a superar, como autonomia dos veículos e maior infraestrutura no País

POR JU CABRINI



Tuk-tuk elétrico da Americanas faz entregas de curta distância



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Nos últimos dois anos, a questão da mobilidade elétrica tem ocupado cada vez mais espaço e ganhado relevância entre os especialistas do assunto. Motivos não faltam, pois se tornou uma urgência mundial substituir o uso de combustíveis derivados do petróleo, responsáveis pelo aquecimento do planeta, por formas mais sustentáveis de locomoção. Uma delas é o uso de veículos movidos a bateria elétrica.

Esse movimento, que já ganhou tração em vários países da Europa e na China, também vem crescendo no Brasil. Em 2021, por exemplo, segundo dados da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), foram vendidos 34.990 modelos eletrificados – o que significa crescimento de 77%, em relação a 2020. O aumento poderia ser maior se o preço fosse menor. Mesmo assim, nota-se que muitas pessoas desistiram de comprar automóveis a combustão para rodar pelas ruas do Brasil com carros híbridos ou 100% elétricos.

Dentro desse universo, já nasce outro movimento – ainda incipiente, é verdade. Muitas empresas começam a colocar em prática suas políticas de transição energé-

tica ao substituir antigos veículos a combustão por novos modelos 100% elétricos. Isso ocorre por vários motivos. Um deles é para aderir à sigla da vez, a ESG, referência, em inglês, às práticas ambientais, sociais e de governança, e um dos principais critérios para definição de investimento para grandes empresas. Outro pode ser, de fato, por uma real consciência ambiental.

Ou, ainda, para se enquadrar aos chamados Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que representam uma agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, realizada em setembro de 2015, composta por 17 objetivos e 169 metas a serem atingidos até 2030.

Estão previstas ações mundiais nas áreas de erradicação da pobreza, segurança alimentar, agricultura, saúde, educação, igualdade de gênero, redução das desigualdades, energia, água e saneamento, padrões sustentáveis de produção e de consumo, mudança do clima, cidades ecoeficientes, proteção e uso sustentável dos oceanos e dos ecossistemas terrestres, crescimento econômico inclusivo, infraestrutura, industrialização, entre outras.

MAIOR AUTONOMIA

Seja como for, todas essas iniciativas têm como objetivo reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) por parte do setor de transporte de carga. De acordo com o Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG), do Observatório do Clima, que, anualmente, calcula a geração de poluição climática do País, em 2020, foram geradas 2,16 bilhões de tonCO₂eq (toneladas de gás carbônico

CONTINUA NA PÁG. 4 ►



COMIDA DE BAIXO IMPACTO

Empresa estimula compartilhamento de baterias

O iFood, que visa ter 50% das entregas limpas até 2025, encerrou janeiro com mais de 360 mil pedidos entregues em modais elétricos. O principal impulsionador é o projeto iFood Pedal, que utiliza e-bikes da Tembici (acima). A novidade, porém, é a parceria que foi firmada com a Voltz, fabricante de motos elétricas, que desenvolveu uma versão exclusivamente para os entregadores da empresa. Além de estimular a negociação, que conta com facilidades

no financiamento, o projeto prevê o compartilhamento de baterias – o maior custo dos modais elétricos.

“Além de o entregador ter facilidades na compra, como descontos e financiamento, ele pagará uma mensalidade para a utilização da bateria com o preço bastante atrativo. Funciona assim. Ele deixa a unidade descarregada na base de recarga e leva outra com carga completa. Além de não perder tempo, no final do mês, ele terá um custo menor, em relação ao que pagaria com combustível, óleo e manutenção”, explica Fernando Martins, líder da área de logística do iFood.

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

Ruas paulistas revelam pouco da história das pessoas negras

Mesmo sendo a maioria da população, ainda falta representatividade nos espaços públicos da capital, tanto em obras quanto no número de artistas

Acervo Preservação/DPH/SMC. Chico Saragiotto

Dos 209,2 milhões de habitantes do País, 19,2 milhões se assumem como pretos, enquanto 89,7 milhões se declaram pardos. Os negros – que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) conceitua como a soma de pretos e pardos por meio da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua – são, portanto, a maioria da população: 56%. Além das desigualdades diárias enfrentadas, a representatividade e a herança cultural do grupo não aparecem em diversas áreas. E nas ruas não é diferente.

Na capital paulista, por exemplo, só existem seis estátuas de pessoas negras. Esse é apenas um dos dados da pesquisa “Quais Histórias as Cidades nos Contam? – A Presença Negra nos Espaços Públicos de São Paulo”, realizado pelo Instituto Pólis, de 2020.

Confira o endereço de cada uma das (únicas) seis esculturas que representam figuras afro-brasileiras na capital paulista.

Mãe Preta

Largo do Paiçandu (República)

A pedido do Clube 220, organização de agremiações negras do estado, o Largo recebeu a Mãe Preta junto da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. O templo é um ponto de referência para a comunidade afrodescendente e o Movimento Negro.

Tebas

Praça Clóvis Beviláqua (Sé)

Celebra o legado arquitetônico de Joaquim Pinto de Oliveira (1721-1811), o ex-escravizado Tebas – ‘alguém de grande habilidade’, na língua quimbundo. Recentemente, o Sindicato dos Arquitetos no Estado de São Paulo reconheceu Tebas como arquiteto profissional.

O Engraxate e o Jornaleiro

Praça João Mendes (Sé)

A escultura, também chamada de Contando a Féria, foi inaugu-



Mãe Preta



Contando a Féria

Divulgação PMSP



Divulgação PMSP

Luiz Gama



Divulgação PMSP

Zumbi dos Palmares

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



rada em 1950. A peça é uma das mais antigas da cidade e retrata duas profissões muito comuns na primeira metade do século 20 nas cidades brasileiras.

Zumbi dos Palmares Praça Antônio Prado (Sé)

O líder do Quilombo dos Palmares foi esculpido em 2,2 metros de altura. Ele está em posição de alerta e segura uma arma de defesa

chamada mukwale - um símbolo de poder de guerreiros africanos.

Luiz Gama Largo do Arouche (República)

Primeiro monumento público da cidade em homenagem a um líder negro. O advogado Luiz Gama foi um dos mais importantes intelectuais e abolicionistas do século 19. Escravizado liberto, foi responsável por li-

bertar mais de 500 pessoas escravizadas nos tribunais.

Gari, Copeira e Faxineira Praça Marechal Deodoro (Santa Cecília)

Dada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Prestação de Serviços de Asseio, Conservação e Limpeza Urbana de São Paulo (Siemaco), a obra retrata as categorias representadas pela entidade.

SÃO PAULO TEM

- 367 monumentos públicos.
- 200 são figuras humanas:
 - 169 homens;
 - 24 mulheres;
 - 7 de ambos os gêneros ou sem classificação.
- Dos SEIS monumentos de pessoas negras, apenas UM é mulher.
- E os seguintes artistas negros:
 - Rubem Valentin (1922-1991): Emblema de São Paulo, de 1979.
 - José Maria dos Santos (JOFE): Zumbi dos Palmares, de 2016.
 - Lumumba Afroindígena e Francine Mour: Tebas (*Até 2020, não constava do levantamento. Com ela, agora são 368 obras).

Fonte: Pesquisa Quais Histórias as Cidades nos Contam? – A Presença Negra nos Espaços Públicos de São Paulo (Instituto Pólis)

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



Você sabia que o Guia da Comunidade da 99 ajuda você a ser nosso passageiro 5 estrelas? Acreditamos que a experiência deve ser boa pra quem viaja e pra quem dirige.

Chega Junto do nosso guia e vem conferir algumas dicas.

99 Se cuida, vai de 99.



equivalente, resultado da multiplicação das toneladas emitidas de gases de efeito estufa pelo seu potencial de aquecimento global). O segmento de transporte de cargas foi responsável pela emissão de 99,9 milhões de toneladas na atmosfera (veja gráfico abaixo) – o que representa 4,62% do total. Ainda que seja um número bastante alto, os dados apontam queda de 3,58%, quando analisado o período de 2015 a 2020.

Segundo Felipe Barcellos e Silva, pesquisador do Instituto de Energia e Meio Ambiente, essa redução está mais relacionada a uma retração da economia e diminuição na circulação de cargas, e, como consequência, no consumo de combustíveis, do que ao resultado de uma política de transição energética e de redução na intensidade de carbono do setor de transportes.

“O Brasil dependente demais do transporte rodoviário e, por outro lado, tem uma extensão territorial enorme. E, para os veículos mais pesados, ainda há desafios tecnológicos relevantes para a mobilidade elétrica. Um deles é aumentar a autonomia de rodagem. Por isso, por ora, ainda vemos pouco impacto das iniciativas de mobilidade elétrica no transporte de cargas, apesar de serem muito relevantes”, conclui Silva.

Os desafios para o setor são grandes, inclusive, em relação ao custo, já que os veículos elétricos têm preços mais elevados, quando comparados aos movidos a combustão. Mas, ao menos, algumas empresas, como gigantes do varejo, estão experimentando novas possibilidades.

ROTAS CURTAS

A Americanas S/A, por exemplo, que há oito anos integra o Índice de Sustentabilidade Empresarial da Bolsa de Valores de São Paulo, totalizou, em 2021, 4,6 milhões de entregas por meio de modais ecoeficientes – mais que o dobro de 2020.

A empresa tem o compromisso de se tornar Net Zero, ou seja, zerar as emissões de gases de efeito estufa até 2025. Para alcançar esse objetivo, criou várias estratégias, entre elas, a eletrificação da frota. Atualmente, a empresa tem mais de 180 modais elétricos, entre eles utilitários Renault Kangoo E-Tech Electric e BYD T3, bicicletas e tuk-tuks. Em função dessa estratégia verde, a companhia afirma ter reduzido 370 tonCO₂eq, em 2021.

“Fizemos muitos estudos de mercado. Era preciso definir, de acordo com a autonomia dos modais, qual seria a melhor estratégia para a distribuição e chegamos à conclusão de que o melhor formato seria o de rotas curtas, de 5 a 10 quilômetros”, explica Patrícia Bello Sampaio Pinto.

A Americanas conta com uma rede de 110 eletropostos em seus centros de distribuição, em diversas cidades, e realiza entregas ecoeficientes em São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e no Distrito Federal.

CUSTOS E BENEFÍCIOS

Outra empresa que tem procurado caminhos mais sustentáveis é a Via Varejo, holding proprietária de grandes redes como Casas Bahia e Extra, que também assumiu o compromisso “de incorporar os conceitos de economia circular em suas operações, além de buscar o uso de energias renováveis e reduzir continuamente suas emissões de CO₂”, informa Daniel Ribeiro, diretor executivo de logística da Via.

A companhia possui dez furgões BYD T3, com autonomia de 300 quilômetros, cada um, e recarga rápida de até duas horas. Essa recarga é feita no Centro de Distribuição, localizado em São Bernardo do Campo (SP). Dessa forma, os veículos atendem, prioritariamente, à região sul da capital paulista



C&A tem um JAC iEV1200T, em São Paulo, e outros dez chegam em breve

e, desde abril de 2021, já percorreram 195.600 quilômetros, o que equivale a uma redução de 82 tonCO₂eq, de acordo com a empresa. Ribeiro esclarece que o custo ainda é o maior desafio.

“No entanto, o valor investido na recarga e na manutenção é menor do que aquele exigido pelos veículos tradicionais”, conclui.

TESTES PARA OS VUCs

Outra gigante do varejo, a Magalu começou a eletrificar sua frota em outubro de 2021. O projeto é uma parceria das áreas de logística e sustentabilidade com transportadores parceiros, que adquiriram veículos da JAC Motors. Atualmente, são 51 veículos urbanos de carga (VUCs) elétricos circulando pelos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraíba e Bahia.

Grasiella Nascimento, gerente de transportes da Magalu, relata que, por

ainda se tratar de um projeto piloto, e a empresa optar por adotar, além do modelo de entrega em domicílio, o abastecimento das lojas com produtos pesados, como geladeiras e sofás, era necessário entender como esses veículos se comportariam nos diferentes terrenos.

Em cidades com muito tráfego, como São Paulo, eles acabam se recarregando sozinhos, devido às constantes freadas (isso acontece por meio de um sistema chamado freio regenerativo). Já em locais mais acidentados, como é o caso de Salvador (BA), o consumo de energia é maior.

CRIATIVIDADE E CRESCIMENTO

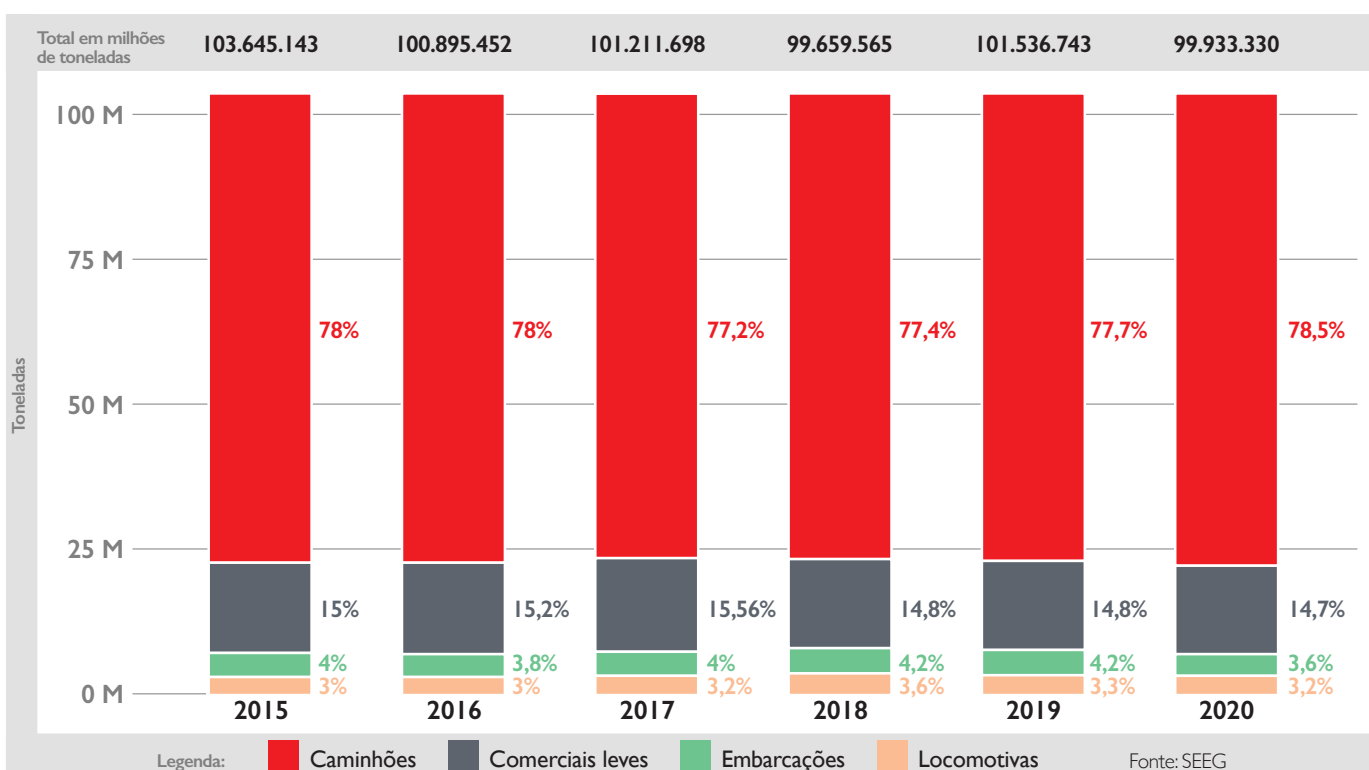
Em setembro de 2021, a C&A incluiu uma moto e um caminhão elétricos para realizar as entregas em São Paulo. Um mês depois, fechou acordo para adquirir mais dez caminhões totalmente elétricos, em São Paulo, e quatro, no Rio de Janeiro. Ainda neste ano, deve receber mais três motos elétricas para atividades de e-commerce.

Segundo Alan Yarschel, diretor de supply chain da C&A Brasil, um dos principais desafios da rede foi solucionado antes mesmo de o projeto sair do papel. “Uma das preocupações era como fazer o descarte e a utilização correta das baterias. Dentre as possibilidades, encontramos algumas opções, como o uso para iluminação interna dos centros de distribuição, espalhados pelo território nacional, em substituição aos geradores a diesel”, diz Yarschel.

Uma das maiores frotas de elétricos no País, o e-commerce Mercado Livre conta, atualmente, com 271 veículos, crescimento de 531%, quando comparado com 2020. Com a frota totalmente terceirizada, a empresa emitiu um título verde, no valor de US\$ 400 milhões, para investir em várias iniciativas, entre elas a mobilidade elétrica.

“Assim como grande parte das agências de sustentabilidade, a logística é um desafio para o setor e para o País, exigindo esforços de diferentes atores dessa cadeia para avançar mais rapidamente”, afirmou a companhia, em nota enviada ao **Mobilidade**.

Emissões de CO₂eq pelo transporte de cargas



5 formas de monitorar o trânsito

Com os aplicativos de mobilidade urbana, é possível evitar congestionamentos e procurar caminhos mais rápidos

POR SUMMIT MOBILIDADE URBANA



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

O congestionamento é um problema de mobilidade urbana que afeta o mundo todo. No Brasil, as capitais São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba ainda tentam encontrar maneiras de reduzir o impacto que esse fenômeno causa na economia e na sociedade.

Felizmente, com o avanço da tecnologia, vários apps gratuitos podem monitorar os congestionamentos, apresentando-se como um meio interessante para que seus usuários optem por novos caminhos ou horários para se locomover. Confira cinco deles.


• **GOOGLE MAPS** Além de poder visualizar os melhores modais disponíveis para se deslocar até um determinado local, o software mostra as ruas congestionadas e o tempo estimado para percorrer cada trecho. O app é uma plataforma colaborativa, em que os próprios usuários sinalizam acidentes, congestionamentos e radares, e conta com atualizações, em tempo real.

• **WAZE** É amplamente conhecido por muitos motoristas, que o utilizam, principalmente, para ir até um local desconhecido durante uma viagem ou mesmo na cidade em que vivem. Também é uma boa opção para os congestionamentos do dia a dia. Da mesma forma que o Google Maps,

a base de dados dele recebe atualizações frequentes dos usuários, que indicam, a todo momento, quais são as ruas que estão em situação crítica de locomoção.

• **CET – TRÂNSITO AGORA** É possível conferir a situação do trânsito em todas as regiões de São Paulo. Basta clicar na área de moradia que um mapa vai se abrir, trazendo informações das vias do local selecionado, além de informar se a tendência é que o fluxo aumente ou diminua.

• **CCR** Também faz o monitoramento de todas as vias da concessionária pelo site e pelo app CCR Rodovias. Basta selecionar a cidade ou o trecho desejado para obter informações sobre o trânsito do local.

• **ECOVIAS** O app reúne informações sobre as rodovias administradas pelo Grupo EcoRodovias (Ecovias, Ecopistas, Ecoponte, Eco101, Ecovia, Ecocataratas e Ecosul). É possível consultar o boletim sobre condições da estrada, pedágios, tempo de viagem, congestionamentos e postos de abastecimento. 

Fontes: Rodobens, Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Cobli, Play Store e CCR

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

MUDANÇAS EXPONENCIAIS ESTÃO ACONTECENDO NA MOBILIDADE URBANA!

Experiências, conexões e entretenimento.
Consulte condições de participação:

 11 97654-2987

 pmu@nectainova.com.br

parque da
mobilidade
urbana

Disruptivo, Sustentável e Inclusivo

23 a 25 de junho de 2022

Memorial da América Latina - São Paulo - SP



REALIZAÇÃO



mobilidade
ESTADÃO

PATROCÍNIO PRATA

velevo

“Usar carro particular deve ser penoso”

Para pesquisador em mobilidade da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), governos precisam fazer com que pessoas de todas as classes sociais optem pelo transporte público

POR DANIELA SARAGIOTTO



Victor Andrade é fundador e coordenador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (Labmob), vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb), da UFRJ



O que a pandemia trouxe de transformações na mobilidade urbana? Quais delas vieram para ficar e quais se enfraqueceram? E o que será fortalecido daqui para frente? Para entender um pouco mais sobre o tema, conversamos com Victor Andrade, fundador e coordenador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (Labmob), vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Ele falou ao **Mobilidade** sobre a necessidade de investimentos consistentes em transporte público coletivo, o protagonismo da bicicleta na pandemia, a volta de micromodais, como o patinete, e o que podemos celebrar em conquistas de mobilidade ativa. Confira, a seguir:

Que mudanças você acha que a pandemia trouxe à mobilidade?

Victor Andrade: Por enquanto, não temos dados suficientes para falarmos de transformações concretas, pois ainda estamos no meio desse processo. Nas universidades, estudamos as hipóteses, e existem várias, algumas até divergentes entre si. O que sabemos é que houve um impacto muito grande no transporte coletivo, no Brasil e no mundo. Por aqui, o sistema já era deficitário e só piorou no período, perdendo passageiros pela migração para outros modais, por pessoas que o

evitaram por receio e até pela prática do home office. E a maioria das cidades não conseguiu voltar ao nível de passageiros que tinha no período pré-pandemia, colocando o sistema em uma situação frágil e o preço das passagens impactando bastante na renda das famílias. E o que sabemos é que não existe solução para os desafios de mobilidade das nossas cidades sem investimentos consistentes no transporte público coletivo.

Outro dado que vivenciamos foi a explosão de vendas de bicicletas, um aumento acentuado na procura por esses equipamentos que persiste. E, por fim, destaco um outro movimento forte, que não é exclusividade do Brasil, mas que aparentemente veio para ficar, que é a logística de última milha. Passamos por uma espécie de “janela de oportunidade” na pandemia, em que diversos países reforçaram outro padrão de mobilidade e de estilo de vida, investindo em ciclovias, em infraestrutura de calçadas, abrindo espaço nas cidades para os pedestres. Mas, infelizmente, no Brasil, nós não fizemos isso, até pela morosidade dos nossos sistemas de decisão para viabilizar essas transformações nas políticas públicas e na infraestrutura urbana.

No transporte público, quais os caminhos para que o sistema saia da crise e volte a atrair passageiros?

Andrade: Vivemos em um espaço público que é disputado por todos. E ele é usa-

Fotos: Getty Images e Arquivo Pessoal



Não perca a nossa live, todas as quartas, às 11h, pelas redes sociais do Estadão ou no portal Mobilidade





do de uma forma muito desigual, e isso já mostra uma inversão de prioridades, com foco no transporte individual. Enquanto não priorizarmos o transporte público de massa, especialmente os de média e alta capacidade, quem puder escolher o individual o fará: e isso não é uma questão de a pessoa ser boa ou ruim – são padrões de comportamento. Então, cabe ao governo fazer com que a escolha pelo transporte individual seja penosa, seja mais difícil, para que as pessoas migrem para o coletivo e para que ele passe a ser usado por todas as classes sociais. De uma forma sistêmica, o viário de nossas cidades foi desenhado para o carro: nossa capital, Brasília (DF), é o maior exemplo – ela celebra o automóvel.

Outro desafio que temos no sistema é a baldeação, a intermodalidade entre o ônibus, o trem e o metrô, e indica a necessidade de investimento, porque os usuários precisam ter conforto e previsibilidade. São Paulo está à frente das demais cidades brasileiras, mas esse é um tema muito complexo, que envolve a integração com o Bilhete Único, a mobilidade ativa, a questão dos paraciclos, pois as bicicletas

compartilhadas precisam ser entendidas como parte do sistema de transporte público. E, por fim, menciono a eletrificação dos ônibus, que traz benefícios não apenas aos usuários do sistema mas tem impacto positivo na saúde da sociedade e no clima. Como esses, existem diversos outros desafios para que tenhamos um transporte público integrado, mais democrático e que atenda, de fato, a população.

E os micromodais, especialmente os patinetes, qual o papel desses equipamentos na modalidade urbana?

Andrade: Nesse período, houve um movimento de ruptura desses sistemas de compartilhamento, um fenômeno global, marcado pela debandada dessas empresas. Isso tudo por causa de um problema de sustentabilidade econômica do modelo de negócios, que era muito novo, com muitos riscos e baseado no sistema de *dockless*, praticamente desconhecido por aqui.

Então, veio a pandemia, e agravou a situação. Hoje, esses sistemas estão voltando e, além disso, a venda desses equipamentos particulares está quase tão acelerada quanto a de bicicletas. Mas

esse micromodal volta, na minha opinião, principalmente, à logística de última milha, de entregas, mas com um perfil distinto do da bicicleta, atendendo a todo tipo de público, pois os micromodais não concorrem entre si. Mas, de uma maneira geral, acompanhando os dados disponíveis e as vendas do varejo, observamos a volta dos patinetes.

Em relação aos automóveis particulares, o que podemos destacar atualmente?

Andrade: Dados da indústria mostram que houve queda nas vendas, durante os períodos mais críticos da pandemia, pela paralisação nas montadoras. Mas, em 2021, observamos aquecimento na comercialização dos carros usados. E, se analisarmos os dados de uso das vias nas cidades, notamos o mesmo fluxo de tráfego de veículos da época pré-pandêmica; então, ainda não conseguimos visualizar nenhuma mudança.

O que sabemos é que existe uma grande parcela da população que não atingiu poder aquisitivo suficiente para adquirir seu automóvel. No último boom econômico que o Brasil viveu, no século 21, no ano de 2010, percebemos as melhoras da situação financeira, com as pessoas comprando motocicletas ou migrando para os automóveis. Agora, com a retração econômica, podemos perder a oportunidade de valorizar outros modais, menos poluentes e mais sustentáveis, antes do próximo aquecimento econômico.

Uma coisa muito interessante é que houve mudança de paradigma, pois existe maior compreensão da mobilidade como um serviço, com o automóvel como vetor desse processo. E todos entendendo que há uma cadeia enorme, que incluiu fornecedores de peças, concessionárias, o que é muito custoso. E, para diluir tudo isso, existe um movimento mundial de compartilhamento ou mesmo de assinatura de carros que indica uma mudança cultural muito positiva e necessária.

Qual papel a mobilidade ativa ocupa em nossa sociedade? Há alguma iniciativa para incentivar esse modal tão importante, especialmente o andar a pé?

Andrade: Tivemos alguns avanços nesse sentido, mas, embora sejam lentos, precisam ser celebrados. Um destaque é a abertura da Av. Paulista a pedestres, uma medida que reverbera nas cidades do País inteiro, inspirando municípios de todas as regiões do Brasil.

Já é sabido que infraestruturas que promovem a mobilidade ativa tendem a vitalizar, economicamente, a região, e já temos dados brasileiros que comprovam o impacto positivo desse modal na economia local e na saúde das pessoas. Então, investir em infraestrutura de calçadas e em iniciativas que promovam acesso de todas as camadas da população às cidades precisa ser incentivado e fortalecido cada vez mais.



Para reconquistar usuários, transporte coletivo, como trens (acima) e metrô (ao lado), precisa oferecer mais conforto, segurança e previsibilidade



Investimentos em mobilidade ativa revertem em benefícios para a saúde e para a economia local



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos



Rota das Frutas passa por Jundiá, Louveira, Vinhedo e Itatiba

4 sugestões para pedalar próximo a SP

Confira caminhos clássicos para ir com sua bike de estrada ou mountain bike (MTB)

POR JOSÉ TAVEIRA, DA SEMEXE



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Cansou de pedalar nas ruas agitadas e poluídas de São Paulo? Então, que tal curtir uma experiência diferente e praticar um pedal distante da cidade em meio à natureza? Há opções para todos os níveis de ciclista. Selecionamos, a seguir, quatro “points do ciclismo paulista” que já oferecem boa estrutura para receber novos entusiastas do ciclismo. Prefira pedalar acompanhado, jamais se esqueça dos itens de segurança e tente antecipar suas ações em situações de risco. No mais, afivele seu capacete e pé no pedal!

1 ESTRADA DOS ROMEIROS

Sem titubear, esse é um dos locais mais clássicos do ciclismo paulista e procurado por ciclistas de diversas modalidades. A Estrada dos Romeiros começa no km 48 da Rodovia Castello Branco, passa pelos municípios de Santana de Parnaíba, Cabreúva e acaba em Itu. Uma boa dica, antes de iniciar o pedal, é tentar estacionar o carro em postos de combustível da Castello Branco, próximo ao município de Santana de Parnaíba (que são mais tranquilos).

Sugestão: lembre-se de consumir algo nas lojas de conveniência para que os funcionários possam perceber que você está sendo “parceiro” em deixar o carro estacionado no local.

Outra dica é estacionar o carro na rua lateral da saída do km 48 da Castello. A rota mais frequentada fica entre Santana de Parnaíba e Cabreúva. Ela tem 1.200 metros de altimetria acumulados com 80 quilômetros de distância, podendo se estender a um “treino longão” de até 100 quilômetros.

Mas, caso o ciclista ainda não esteja preparado para encarar essa distância, a sugestão é fazer uma rota mais curta, saindo de Cabreúva (ponto de encontro na Upcycling), até o Portal de Itu. Ida e volta, são apenas 34 quilômetros com 300 metros de altimetria acumulados. Aos sábados e domingos de manhã, o tráfego de veículos é menor. Porém, muita atenção com os motociclistas e cuidado com os romeiros que encontrar pelo caminho.

2 ROTA DAS FRUTAS De fácil acesso a partir das rodovias do Sistema Anhanguera-Bandeirantes, está a 60 quilômetros da capital. Ela passa por Jundiá, Louveira, Vinhedo e Itatiba, municípios reconhecidos pela produção de frutas. Desafiadora pela extensão, assim como a dos Romeiros: são 75 quilômetros com um acúmulo de elevação de 1.355 metros.


É um desafio aos ciclistas mais experientes. Mas também é ideal para quem quer aproveitar o melhor da região ao realizar um passeio turístico, explorar essas cidades históricas, sem, necessariamente, pedalar o percurso todo.

Em formato circular, a Rota das Frutas pode ser iniciada a partir de cinco pontos e possui infraestrutura de apoio, como estacionamento, banheiros e espaços de alimentação. Em Jundiá (ponto principal), ela pode começar no Parque da Cidade ou no Paço Municipal; em Louveira, na Estação Ferroviária; em Vinhedo, na Represa João Gasparini; e, em Itatiba, na Av. Genaro Palladino.

3 ROTA DAS FLORES

Localizado a 140 quilômetros da capital, em Holambra, esse pedal tem fácil acesso a partir das rodovias do Sistema Anhanguera-Bandeirantes e SP-340 – Rodovia Governador Adhemar Pereira de Barros (Campinas-Mogi-Mirim). É indicado para todos os níveis de ciclista. O percurso totaliza 14 quilômetros e possui 176 metros de altimetria acumulados. A cidade de Holambra é conhecida pelos campos de flores e por abrigar a Expoflora.

4 PARQUE CEMUCAM

Localizada no Parque Cemucam, em Cotia, a apenas a 40 quilômetros da capital, é voltada ao público de MTB. É considerada a mais antiga trilha pública de MTB cross country do Brasil. Para quem gosta de terra, natureza e emoção em cima da magrela, é um prato cheio. O percurso total possui 8 quilômetros de extensão, oferecendo trajetos variados por dificuldade, em que o ciclista escolhe qual trilha percorrer: 

Indicada para todos os níveis de ciclistas, a Rota das Flores tem cerca de 14 km de extensão

Acesse nosso **Guia da Mobilidade** e conheça diversos **modelos de bikes novas e seminovas à venda.** mobilidade.estadao.com.br/modais/bicicletas



Fotos: Clovis Ferreira/Digna Imagem e Epitácio Pessoa/Digna Imagem

Quem vence a temporada de 2022?

A segunda etapa da Stock Car Pro Series acontece no dia 20 de março, em Goiânia/GO, fique ligado!



Transmissão ao vivo pela Band, SporTV2 e streaming.



12 títulos: Ingo Hoffmann; **5 títulos:** Cacá Bueno; **4 títulos:** Paulo Gomes; **3 títulos:** Ângelo Giombelli, Chico Serra, Ricardo Maurício e Daniel Serra; **2 títulos:** Giuliano Losacco; **1 título:** Affonso Giaffone Jr, Olímpio Alencar Jr, Marcos Gracia, Zeca Giaffone, Fábio Sotto Mayor, David Muffato, Max Wilson, Rubens Barrichello, Marcos Gomes, Felipe Fraga e Gabriel Casagrande.

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

Patrocínios

Montadoras



Stock Series pede passagem

De light não tem mais nada: a categoria de acesso criou músculos

POR ALAN MAGALHÃES

FOTO: LUCA BASSANI

A segunda etapa da Stock Car acontecerá dia 20/3, em Goiânia (GO), com transmissão ao vivo pelo site do Estadão

Conheça todos os campeões da Stock Series



Como Copa Vicar em 2008, Stock Car Light rivalizava com a Stock Pro



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Ela já teve vários nomes: Stock Car B, por duas vezes foi Light, Copa Vicar, entre outros (veja quadro abaixo), mas uma coisa não mudou: a vocação de revelar novos talentos para a mais importante categoria do automobilismo brasileiro.

Várias categorias topo de gama, espalhadas pelo mundo, adotaram o mesmo expediente em desenvolver uma série suporte, de acesso, para acomodar jovens pilotos, que garantem a renovação da "mão de obra" que desfila pelos autódromos.

É o caso da DTM alemã, que criou a DTM Trophy para os jovens talentos, a Super GT japonesa, dividida entre GT 500 e GT 300, e, talvez, o mais emblemático caso de categoria suporte, que cresceu quase tanto quanto a série principal, a NASCAR, com a classe Cup Series, mais importante, e a Xfinity, algo como uma segunda divisão, na qual os astros da Cup comumente dão as caras e o ambiente de profissionalismo se compara ao da irmã mais importante.

No Brasil, a Corrida de Duplas, disputada no último dia 13, em Interlagos, deixou clara a importância da Stock Series, categoria de acesso da Stock Car Pro: ela continua sendo a principal desenvolvedora de novos talentos. Não por coincidência, a dupla vencedora, formada pelo paranaense Gabriel Casagrande e o gaúcho Gabriel Robe, teve suas habilidades forjadas na Stock Series. Mais do que isso, 45,5% do atual grid da Stock Car Pro estagiou na categoria de acesso.


Nada menos do que os cinco últimos campeões da Stock Light, que agora passa a se chamar Stock Series, estiveram no grid, sendo dois como titulares e três na condição de convidados. Além do vencedor, Gabriel Robe (campeão da Series em 2017), também alinharam no grid, Felipe Baptista (campeão de 2021 e novo piloto titular da categoria), Guilherme Salas (campeão em 2014 e 2019 e também titular da Stock Pro), Rafael Reis (campeão

de 2018 e parceiro de Salas) e Pietro Rim-bano (campeão em 2020).

Nesse aspecto, a competitiva e estrelada Stock Car Pro, que conta com vários ex-pilotos de F1 e astros internacionais, vive um momento no qual o criador vai sendo confrontado pela criatura. Lançada, em 1993, como estágio para formação de novos talentos, a então Stock Car B foi responsável pelo desenvolvimento dos pilotos que conquistaram 13 dos 18 últimos títulos da categoria principal.

TEVE ATÉ PICAPE NA PISTA

Foram sete anos (de 1993 a 1999) como Stock Car B, utilizando o modelo Omega 4.1, que, a partir de 2000, passou a se chamar Stock Car Light até 2007. O título mudaria, novamente, em 2008, para Copa Vicar. A novidade eram as picapes modelo S-10, da GM, e L200, da Mitsubishi, nas pistas, precedendo a uma grande novidade, que estrearia em 2010, a Copa Montana, monomarca. O formato, inspirado na NASCAR Truck Series americana, disputada com picapes, tinha como principal objetivo atrair a atenção do mercado de utilitários, muito aquecido à época, no Brasil, e se localizar como terceira opção de entrada.

Sem o resultado almejado, a empreitada duraria apenas dois anos, sobrando apenas o Brasileiro de Turismo, que se definiu como única categoria de acesso entre 2013 e 2017. Em 2018, voltaria a nomenclatura Stock Car Light, que durou até o ano passado. Em 2022, estreia a Stock Series, com novo carro, o Chevrolet Cruze, novo pacote técnico, novos pneus e a promessa de manter a característica de formar pilotos para a Pro, que tão bem vem desempenhando esse papel de revelar novos pilotos nesses 29 anos de existência. A Stock Series abrirá sua temporada nos dias 19 e 20 de março, em Goiânia, em evento conjunto com a segunda etapa da Stock Car Pro. 

STOCK CAR B

1993	Carlos Col/George Lemonias
1994	Nonô Figueiredo
1995	Ariel Barranco
1996	Alessandro Weiss
1997	Cacá Bueno
1998	Carlos Cunha
1999	Mário Covas Neto

STOCK CAR LIGHT

2000	Rogério Motta
2001	Thiago Marques
2002	Mateus Greipel
2003	Luís Carreira Jr.
2004	Diogo Pachenki
2005	Renato Jader David
2006	Marcos Gomes
2007	Norberto Gresse

COPA VICAR

2008	Fábio Carreira
2009	Rafael Daniel

COPA MONTANA

2010	Diogo Pachenki
2011	Rafael Daniel
2012	Rafael Daniel

BRASILEIRO DE TURISMO

2013	Felipe Fraga
2014	Guilherme Salas
2015	Márcio Campos
2016	Márcio Campos
2017	Gabriel Robe

STOCK LIGHT

2018	Raphael Reis
2019	Guilherme Salas
2020	Pietro Rim-bano
2021	Felipe Baptista