



Bikes vs cars. Direção e roteiro: Fredrik Gertten. Suécia; 2015. Documentário. 90 min.

Mathias Roberto Loch<sup>(a)</sup>  
Paulo Henrique Guerra<sup>(b)</sup>

### Bikes vs Car: análise crítica do documentário de Fredrik Gertten

O documentário “Bike vs Carros”, lançado em 2015, levanta importantes reflexões sobre a questão da mobilidade urbana e a crescente expansão das cidades. O diretor sueco Fredrik Gertten aborda o tema tanto em uma perspectiva histórica quanto por meio do posicionamento e da representação profissional de pessoas que vivem em cinco diferentes cidades do mundo (São Paulo, Los Angeles, Copenhague, Bogotá e Toronto). Apesar de não abordar diretamente a questão da saúde (apenas no fim do documentário é mencionado que as cidades estão produzindo pessoas doentes), o documentário possibilita importantes reflexões sobre a questão da Promoção da Saúde (PS). A presente resenha foi elaborada com base nos principais tópicos abordados pelo documentário, com objetivo de facilitar a organização do texto.

#### Intersetorialidade e pertencimento

A primeira cena, que mostra uma ambulância parada em um engarrafamento, com a sirene

tocando, faz pensar sobre como a saúde deve ser tratada de maneira intersetorial, o que é coerente com importantes documentos da PS, inclusive com a carta da Primeira Conferência Internacional de Promoção da Saúde<sup>1</sup> e com a mais recente (oitava), que tem como mensagem central a ideia de que a saúde precisa ser considerada em todas as políticas<sup>2</sup>.

Outra questão que o documentário aborda e dialoga com o ideário da PS é a questão da solidariedade e a noção do pertencimento. Por mais que o ato de pedalar seja individual (no sentido de que não se trata de uma atividade na qual há a necessidade de um “outro”), parece haver alguma sinergia entre os praticantes, que os leva a ter alguma necessidade de aproximação. Talvez isso aconteça, pelo menos em parte, devido à própria necessidade de se organizar para mostrar e ter maior força nas reivindicações. Importante mencionar que a solidariedade é um valor fundante da Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS)<sup>3</sup> e a noção de pertencimento se faz fundamental. No momento em que muitas pessoas já não se adequam ou não se interessam pelas formas tradicionais de pertencimento (em instituições como partidos políticos, igrejas, sindicatos,

<sup>(a)</sup> Departamento de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Centro de Educação Física e Esporte, Universidade Estadual de Londrina (UEL). Rod. Celso Garcia Cid, PR 445, Campus Universitário. Londrina, PR, Brasil. 86051-980. mathiasuel@hotmail.com

<sup>(b)</sup> Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS). Chapecó, SC, Brasil. paulo.guerra@uffs.edu.br

etc.), movimentos com causas mais específicas parecem exercer um papel relevante e crescente na sociedade.

### **Indústria, lobby e o carro enquanto uma necessidade**

No documentário, questiona-se o alto investimento financeiro que parte dos setores imobiliário e automobilístico faz nas cidades e que muitas vezes cria uma relação de interdependência entre eles: cada vez mais as cidades recebem novos empreendimentos imobiliários e estes muitas vezes são afastados dos centros das cidades, onde trabalha a maior parte das pessoas. Assim, cria-se a noção de “necessidade” de se adquirir carros, e, em vista da constante expansão territorial, propulsiona-se a necessidade de ampliação das ofertas para o seu tráfego.

Como exemplo, é apresentada a trajetória histórica dos transportes em Los Angeles. Nos anos iniciais do século XX, considerável número de pessoas fazia uso da bicicleta enquanto seu principal meio de transporte, com ciclovias que interligavam os principais pontos da cidade. Entretanto, quando a indústria automobilística se tornou um dos principais setores do desenvolvimento industrial dos Estados Unidos da América (EUA), Los Angeles foi projetada como a “capital automobilística do mundo”, recebendo para tal forte investimento e *lobby*. Rodovias foram construídas sobre as estruturas das ciclovias existentes, assim como sobre parte considerável da malha de trens e bondes. Ao mesmo tempo que as novas rodovias favoreceram o uso do carro, propiciou-se o surgimento dos bairros mais distantes do centro da cidade.

### **Meio ambiente e o risco coletivo**

Em relação ao meio ambiente, o documentário se desenvolve a partir da reflexão sobre a paixão por carros que muitas pessoas têm. São apresentadas cenas de um encontro de amantes de carros, nos EUA, nas quais aparecem carros de vários modelos, tamanhos e épocas. O ex-diretor de *marketing* de algumas empresas automobilísticas, Joel Ewanick, representa o ponto de vista dos amantes de carros. Ele menciona que, mesmo amando carros, aquelas

pessoas estão também preocupadas com o aquecimento global e querem contribuir com a causa do meio ambiente. Porém, deixa claro que não vai vender seu carro para isso e que seus pares pensam da mesma maneira. Não é nossa intenção duvidar das reais intenções ou refletir sobre o quanto de fato os amantes de carros estão dispostos a contribuir com a causa ambiental. Sem dúvida, a “importância”, a “paixão” e a “história” não podem ser menosprezadas. Assim como os ciclistas acabam desenvolvendo entre si a noção de pertencimento, o documentário mostra que isso também ocorre entre os amantes de carro. Porém, nesse segundo caso, não pode ser desconsiderada a questão do impacto ambiental, que afeta, de alguma maneira, a todos.

Podemos fazer uma analogia com a questão do tabaco. Durante muito tempo, o hábito de fumar foi encarado como algo que só causava mal ao próprio fumante. A partir do momento em que se acumularam evidências de que o cigarro também poderia afetar a saúde de pessoas não fumantes, mas que inalavam a fumaça do cigarro fumado por outros, somadas à mobilização de diversas instituições e segmentos da sociedade, surge no Brasil, como uma das estratégias de controle do cigarro, sua proibição em lugares fechados. Cabe dizer também que essa mudança na lei foi aprovada apesar da resistência de muitas pessoas.

Fato é que a percepção de que o uso excessivo de carros e, conseqüentemente, do aumento de poluição (além, é claro, dos impactos na saúde mental causados por excesso de engarrafamentos, etc.) nem sempre é vista como algo que afeta a saúde de todos. Em 1992, William Rees utilizou a expressão “pegada ecológica”<sup>4</sup>, que tem sido utilizada como um indicador de sustentabilidade ambiental, que pode inclusive ser usado para estimar o impacto do estilo de vida individual no meio ambiente. Para esse autor, um novo aspecto precisa passar a ser considerado nos nossos comportamentos individuais, que é o impacto destes no meio ambiente. De passagem, vale lembrar que nossas escolhas não são tão “individuais” como alguns pensam, já que nosso modo de vida é determinado por um conjunto complexo de fatores, inclusive de ordem econômica, social e cultural. Tal como o atual estranhamento a respeito das antigas campanhas publicitárias

da indústria do tabaco, talvez no futuro nossos netos e bisnetos estranhem quando souberem que boa parte das pessoas do início do século XXI andavam com seus carros particulares e sozinhos na maior parte do tempo, sem muito se importar com o impacto no ambiente.

### **Riscos ao se andar de bicicleta, mobilidade segura e cultura da paz**

Os riscos envolvidos ao se andar de bicicleta também é uma pauta de interesse ao longo do documentário. Um dos temas prioritários da PNPS (2014)<sup>3</sup> é a promoção da mobilidade segura. Esse item compreende as redes de atenção básica e de urgência e emergência para a produção do cuidado e redução da morbimortalidade decorrente do trânsito, a busca de um planejamento integrado entre os diferentes setores e a própria sociedade, buscando um planejamento integrado e um avanço nas políticas educativas, legislativas, econômicas, ambientais, culturais e sociais que promovam, ambos, uma mobilidade mais segura. Fica claro, nesse aspecto, que medidas isoladas não são suficientes, o que levanta a necessidade de um conjunto de ações, que vão desde atividades de educação no trânsito até a organização da rede de urgência e emergência, passando pela construção de espaços seguros para o deslocamento de pedestres e ciclistas. Nesse sentido, vale mencionar que nem sempre essas ações são bem aceitas por alguns setores e pessoas, tais como as ações que buscam reduzir a velocidade máxima permitida de carros em determinadas vias, que objetivam a diminuição de acidentes.

Aqui, vale refletir sobre uma característica importante da prevenção de doenças/agravos. Muitas pessoas precisam aderir a determinadas ações para que “poucos” eventos sejam evitados. Exemplo disso é a utilização do cinto de segurança por milhares de pessoas para que um “pequeno” número de mortes seja evitado. No plano individual, é muito difícil estimar com precisão se o cinto foi o responsável por evitar a morte de uma pessoa. Entretanto, no plano populacional, é possível ter uma boa ideia de quantas vidas foram salvas em função disso. Imagine agora com a questão da redução da velocidade máxima dos veículos: milhares de veículos precisam se adequar às

novas velocidades (menores) para que algumas “poucas” mortes sejam evitadas, e é impossível saber se uma determinada pessoa morreria se o limite de velocidade fosse outro. Ademais, como a maioria das pessoas está acostumada a considerar como acidentes imprevisíveis casos assim – julgando que acontecem meramente por falha, imprudência ou descuido humano, e não como algo que poderia ter sido evitado –, muitas vezes é difícil fazer com que estas se sensibilizem com a importância desse tipo de ação.

O documentário também levanta a questão ética e a cultura da paz, principalmente a partir de cenas que mostram a insensatez e a negligência de um motorista que atropelou um ciclista (arrancando-lhe o braço e não prestando socorro). A ética é um dos valores fundantes da PNPS e pressupõe “condutas, ações e intervenções sustentadas pela valorização e defesa da vida, sendo pautadas pelo bem comum, com dignidade e solidariedade”<sup>3</sup> (p. 69). Outro elemento que aparece com destaque na PNPS (2014) é a “cultura da paz e de direitos humanos”, que é um dos temas prioritários dessa política.

### **As experiências de Copenhague e Toronto**

Em Copenhague (Dinamarca), uma das cidades consideradas modelo para o uso da bicicleta, é apresentada a visão de um taxista que não aprecia a ideia de compartilhamento do espaço viário junto com os ciclistas. Seu posicionamento pode ser atestado pelas falas “os ciclistas foram tão mimados que acham que podem tudo” e “[os ciclistas] são como insetos que se proliferam”. Vale refletir em relação ao fato de que o compartilhamento do espaço viário requer o reconhecimento dos limites das próprias ações, assim como as possibilidades de ações dos outros.

A experiência de Toronto (Canadá) é abordada no documentário a partir da eleição do prefeito Rob Ford (que teve mandato entre 2010 e 2014). Uma das suas principais plataformas de campanha foi a reestruturação do trânsito na cidade, o que ocasionou um grande apoio das pessoas que residiam nos bairros mais distantes do centro, onde se vê aumentada a necessidade do carro e o número reduzido de ciclovias. Em suas ações iniciais, ordenou a remoção de ciclofaixas, que facilitavam o acesso ao centro da cidade, e a

dissolução do comitê de ciclistas responsável por aconselhar a prefeitura no desenvolvimento de ciclovias e rotas pela cidade.

### **O valor simbólico do carro**

O apelo à “necessidade” de possuir um (ou mais) carro(s) tem sido amplamente trabalhado pela publicidade. Para tanto, o publicitário Fabio Mendonça menciona que existem carros para “todos os gostos” e que acabam sendo um cartão de visita para a pessoa apresentar suas características (solteira, rica, mulher, ecológica, etc). Na parte específica sobre Bogotá (Colômbia), fica claro que o carro é um sinal simbólico de inclusão e que ainda muitas pessoas associam o uso de bicicleta às pessoas pobres.

Talvez em países mais desenvolvidos essa representação já tenha se modificado, pois, em alguns lugares, como Copenhague, andar de bicicleta passou a ser um hábito socialmente desejável e compartilhado. Em algumas teorias e modelos que buscam explicar os comportamentos relacionados à saúde, como nos modelos da ação racional e do comportamento planejado, são utilizados, entre outros, o conceito de normas subjetivas, que dizem respeito ao grau de motivação para um determinado comportamento em função da aceitação, pelo indivíduo, de crenças e valores de outras pessoas consideradas importantes para esse indivíduo. Ou seja, o sujeito vai levar em conta o que pessoas importantes para ele pensariam, se ele, por exemplo, mudasse um determinado comportamento. É plausível imaginar que em uma sociedade na qual a maioria das pessoas ainda pensa que andar de bicicleta é “coisa de pobre”, promover o uso de bicicletas é muito mais difícil quando comparado a lugares onde andar de bicicleta é considerado “cult”.

### **A inserção da bicicleta enquanto elemento de Educação em Saúde**

Ainda sobre as cenas que se passam em Bogotá, destaca-se uma ação feita nas escolas por meio de passeios orientados de bicicleta pela cidade, introduzindo o hábito de pedalar ainda na infância. Na perspectiva da PNPS (2014)<sup>3</sup>, essa atividade é coerente com o princípio da autonomia e com o eixo operacional “educação e formação”. Vale destacar que, em alguns

casos, o papel transformador da educação para promover comportamentos saudáveis nos parece superestimado. Com base nas teorias socioecológicas e na literatura existente sobre PS, acreditamos que a Educação é, sem dúvida, parte da solução, mas que, se tratada de maneira isolada, não será suficiente para alicerçar mudanças mais amplas, sendo, para isso, necessária uma articulação entre diversos setores.

### **Jovens, modelos alternativos de transporte e uma perspectiva sobre o futuro da indústria automobilística**

Apesar do trabalho publicitário de décadas que torna o carro um fetiche para muitas pessoas, o futuro dessa indústria é colocado em questão pelo já mencionado Joel Ewanick, quando este observa que os filhos dos amantes de carro já não dão tanta importância ao assunto como seus pais e que a indústria terá que se adaptar a essa nova realidade. Uma das formas de adaptação da indústria se dá pela apropriação do discurso, que também acontece em relação ao “ecologicamente correto”. O documentário mostra que na Alemanha existe um selo de eficiência para os carros, mas que este foi elaborado pela própria indústria automobilística, fazendo com que aconteçam algumas situações questionáveis, uma vez que o cálculo é feito com base não apenas na emissão de gases poluentes de cada carro, mas também a partir de seu peso. Dessa forma, considerando-se termos absolutos, carros mais leves e menos poluentes são considerados mais poluentes do que carros pesados e mais poluentes.

Uma outra reflexão possível a partir da fala sobre o menor interesse dos filhos sobre carro é a questão da mudança de valores e mesmo de comportamentos, que acontece de uma geração para outra. Isso nos leva a refletir sobre a velocidade com que algumas ações demoram para ter impacto. Talvez parte desse aparente menor interesse por carros da geração que hoje está entrando na idade adulta possa ser atribuído ao movimento ambientalista, que inclusive estimula um consumo mais responsável. Do mesmo modo, é possível que a criação de novas ciclovias não irá fazer automaticamente com que milhares de pessoas passem a usar a bicicleta cotidianamente, mas é mais provável que essa seja uma mudança que pode levar anos, talvez décadas, inclusive porque a existência de ciclovias

não é a única variável que as pessoas levam em consideração ao decidirem usar bicicleta.

A própria questão da sustentabilidade deve ser considerada, pois em alguns casos pode se questionar se as ciclovias construídas irão permanecer e serem ampliadas ou se essa é mais uma política pontual, que pode ser modificada com outro prefeito e/ou por pressão de grupos contrários às ciclovias. A questão da sustentabilidade, por exemplo, é um dos princípios da PNPS (2014)<sup>3</sup>. As políticas tendem a ter uma maior sustentabilidade quando elementos de participação social estão presentes, não apenas na escolha das ações políticas a serem realizadas, mas em todo o processo. Vale destacar que a questão da participação social é um tema muito caro à PS. Fazer com que as pessoas e comunidades se empoderem e tenham uma participação ativa nas decisões que afetam suas vidas é fundamental.

No contexto brasileiro, isso se faz ainda mais importante, haja vista certa falência de um sistema político centrado na democracia representativa, no qual supostamente poucos “eleitos” representam a população. Entretanto, esses “eleitos”, em sua maioria, representam mais os interesses do capital do que das pessoas. Vale destacar que esta não é uma característica exclusivamente brasileira, sendo que o filme aponta elementos nessa direção, que acontecem também em outros países. Na PNPS<sup>3</sup>, a participação social também é um princípio, baseado na “visão de diferentes atores, grupos e coletivos na identificação de problemas e solução de necessidades”. Com esse entendimento, as pessoas e comunidades precisam ser consultadas sobre seus desejos e necessidades e, para tal, precisam ter acesso a boas informações sobre os mais diversos temas.

## Conclusões

Em síntese, o documentário “Bike vs Carros” permite a reflexão sobre diversos aspectos que dialogam com o tema da PS. Uma das mensagens

centrais do documentário é que as cidades são planejadas para os carros, e não para as pessoas, e essa lógica precisa ser urgentemente modificada.

Por fim, consideramos que as mensagens do documentário destinam-se a um público ampliado, não exclusivo a especialistas na área de planejamento urbano ou da PS. Assim, essa obra pode ser vista tanto por pessoas que não têm um grande nível de apropriação nessas temáticas quanto por seus estudiosos. O documentário pode inclusive ser utilizado como recurso didático para estudantes de diferentes áreas, uma vez que aborda uma temática atual e diz respeito a diversos setores e áreas do conhecimento.

## Referências

1. World Health Organization. The Ottawa Charter for Health Promotion. The first International Conference on Health Promotion [Internet]. Geneva: WHO; 1986 [citado 17 Jun 2015]. Disponível em: <http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en>.
2. World Health Organization. The Helsinki Statement on Health in All Policies. In: The 8th Global Conference on Health Promotion [Internet]. Geneva: WHO; 2013 [citado 17 Jun 2015]. Disponível em: <http://www.who.int/healthpromotion/conferences/8gchp/en/>.
3. Ministério da Saúde (BR). Portaria nº 2446, de 11 de novembro de 2014. Redefine a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS). Diário Oficial da União. 19 Nov 2014. Seç. 1, p. 68.
4. Wackernagel M, Rees W. Our ecological footprint: reducing human impact on the earth. Gabriola Island: New Society Publishers; 1996. (The new catalyst bioregional series).

Submetido em 13/09/16. Aprovado em 03/10/16.

