



EIXO TEMÁTICO:

- Ambiente Construído e Sustentabilidade
- Arquitetura da Paisagem
- Cidade, Paisagem e Ambiente
- Cidades Inteligentes e Sustentáveis
- Engenharia de Tráfego, Acessibilidade e Mobilidade Urbana
- Meio Ambiente e Saneamento
- Patrimônio Histórico: Temporalidade e Intervenções
- Projetos, Intervenções e Requalificações na Cidade Contemporânea

Análise Expositiva do Novo Plano Cicloviário do Município de São Paulo

Expository Analysis of the New Cycling Plan of the Municipality of São Paulo

Análisis Expositivo del Nuevo Plan de Ciclo de la Municipalidad de São Paulo

Maria Isabel Imbronito

Professora Doutora, USJT, Brasil.
Imbronito@gmail.com

Biagio Antonio Barletta Junior

Mestrando, USJT, Brasil.
barlettabiagio@gmail.com

1 Introdução - Apresentação do Tema

Este trabalho tem como objetivo traçar uma análise do novo Plano Cicloviário do Município de São Paulo (versão preliminar para discussão) publicado em 23 de maio de 2019 pela CET - Companhia de Engenharia de Tráfego.

O Plano Cicloviário do Município de São Paulo doravante chamado de PCMSP foi desenvolvido considerando as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo - PDE (Lei Municipal nº 16.050/2014), assim como o disposto no Plano de Mobilidade do Município de São Paulo - PlanMob/SP (Decreto Municipal nº 56.834/2016) e tem como objetivo principal:

- Consolidar o uso da bicicleta como veículo de transporte na cidade, de caráter inclusivo, universal e que garanta a segurança dos cidadãos em seus deslocamentos, dispondo de uma infraestrutura cicloviária igualmente abrangente, segura, integrada, com opções de estacionamento, bicicletas compartilhadas e ações de comunicação e educação.

Legalmente, o novo plano é pautado no Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal n. 9.503/1997) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n. 12.587/2010), que tem como visão principal promover a bicicleta como veículo que constitua uma alternativa real de locomoção, economicamente menos dispendiosa e ambientalmente mais saudável quando comparada aos meios individuais motorizados.

Além desses instrumentos que orientam todo o Plano de Mobilidade de São Paulo (PanMob/SP), a elaboração do PCMSP se complementa por atividades de participação popular convocadas em dez edições de oficinas com representantes da Câmara Temática da Bicicleta - grupo criado pela Associação sem fins lucrativos Ciclocidade (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo) que reúne grupos da sociedade civil e representantes do Poder Público, com o objetivo de “monitorar as ações já existentes e relacionadas à mobilidade por bicicletas, assim como ajudar a definir o que seria uma política cicloviária para a cidade” (CICLOCIDADE, 2019), organizados por representantes de todas as regiões da cidade. Os encontros tiveram o objetivo de discutir os princípios, diretrizes, objetivos e metas para o desenvolvimento do documento dentre outras atividades como: mapeamento de estudos já realizados e coleta de dados para realização de cadernos específicos para cada subprefeitura denominados: “Cadernos de Análise técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura” (PCMSP, 2019, p. 4).

Aos cadernos foram somadas também informações já levantadas pela CET e diversos outros levantamentos realizados no âmbito do desenvolvimento do Plano da Segurança Viária - Vida Segura, Plano de segurança viária 2019 -2028, que norteará a instituição de políticas permanentes para redução de mortes no trânsito baseado em planos análogos anteriores como o Visão Zero, implementado na Suécia em 1997 que têm como premissa básica a de que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável, independente dos agentes envolvidos naquele sistema de transporte.

2 Objetivos

Os objetivos do trabalho a seguir são:

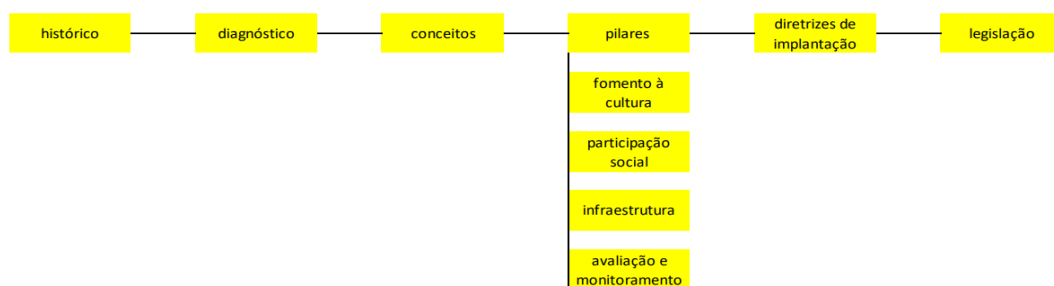
- Expor o novo Plano Cicloviário do Município de São Paulo para conhecimento e análise crítica.

- Verificar a efetividade de sua metodologia, utilizada para melhoramentos na infraestrutura urbana das redes cicloviárias paulistanas e o fomento ao uso do transporte ativo por meio de bicicleta e outros possíveis modais pertencentes à micromobilidade.

3 Metodologia - Método de Análise

Como método de cumprimento dos objetivos acima, serão brevemente visitados todos os itens do PCMSP, extraíndo-se as partes que julgamos mais relevantes para compreensão das premissas principais para a construção de um plano de mobilidade específico para o uso da bicicleta. A seguir segue imagem do raciocínio evolutivo de montagem do trabalho analisado.

Figura 1 - Estrutura do Plano Cicloviário do Município de São Paulo



Fonte: PCMSP, 2019

4 RESULTADO - EXPOSIÇÃO DO TEMA

4.1 Histórico

Nesta primeira sessão, é dado um panorama geral dos planos já idealizados até então no município de São Paulo através do documento “Boletim técnico 50 - A História dos estudos de Bicicleta” publicado em 2012 pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo - CET. Nele faz-se uma análise das movimentações de organização de ideias implantadas ou não no município desde o ano de 1976 quando a primeira então chamada “pista para bicicletas” foi construída na também recém-inaugurada Av. Juscelino Kubitscheck. Em seguida o Plano faz uma sobreposição de mapas com cores que diferenciam os avanços e/ou retrocessos do Sistema Cicloviário ao longo dos anos.

4.2 Diagnóstico

O diagnóstico apresentado pelo plano, inicia-se pelos seguintes itens: histórico do local; dados Censitários; viário da subprefeitura estudada; uso e ocupação do solo; pontos de atração de viagens; integração modal; infraestrutura cicloviária implantada na área da subprefeitura estudada; análise de acidentes; possibilidade de ligações e melhoramentos de interesse

Ciclovitário; avaliação da qualidade da infraestrutura cicloviária existente indicando a necessidade de manutenção e/ou requalificação da rede; conexões entre estruturas cicloviárias existentes e conexões intermodais.

Para tanto, foram utilizados dados já coletados pela CET, pelos Órgão Estadual Metropolitano de São Paulo - METRÔ, pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU e um órgão federal - a Petrobrás. Após estes estudos coletados, foram realizados diagnósticos relacionados a segurança das vias, referenciando-as através de planos já implantados no mundo - como é o caso do Visão Zero, abordado na introdução do trabalho. Para essas comparações foram explorados dados da própria CET, da ONU - Organização das Nações Unidas e do DATASUS - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde, ao final do assunto segurança, também são analisados dados econômicos fornecidos pelo IPEA - Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, sobre os custos envolvidos quando um sistema de mobilidade é inseguro, principalmente em países subdesenvolvidos.

Depois dessa sessão são apresentados os dados de demanda dos usuários e potenciais adeptos ao modal “bicicletas”, nesse caso são avaliados dados da Pesquisa Origem Destino (2017) - realizada pelo Metrô de São Paulo, que no entanto, até o momento da publicação do plano ainda não estava disponível integralmente. Outro método utilizado para pesquisa de demanda, foram as contagens realizadas pela CET com a ajuda de entidades não governamentais, os contadores são importantes aliados para indicar as demandas existentes e orientar onde a infraestrutura deve ser adensada, além de fornecer parâmetros sobre os horários e tipos de vias preferidos pelos ciclistas.

Outro meio de diagnóstico foi a visita a campo, esta etapa de pesquisa foi fornecida pela entidade Ciclocidade - já apresentada acima. Basicamente, em um período de quatro meses, 45 pessoas foram a campo analisar o estado das vias existentes quanto à **proteção do usuário; qualidade dos cruzamentos; pintura; pavimentação e sinalização vertical**. Após a pesquisa, foram atribuídas notas de 0 a 10 para as vias analisadas e demonstrados os resultados, através de mapas por meio de coloração das rotas aferidas. Ainda como complemento dos diagnósticos, a Secretaria Municipal de transporte e a CET promoveram 10 workshops - entre novembro de 2018 e maio de 2019, sobre o PCMSP com representantes da sociedade civil ligados ao cicloativismo indicados pela Câmara Temática de Bicicleta da Associação Ciclocidade. Os encontros tiveram a finalidade de coletar sugestões do ponto de vista do usuário e sua percepção em tempo real de dificuldades encontradas no seu dia a dia.

4.3 PlanMob/SP e o Sistema Ciclovitário

Nesse momento, o documento analisa os principais objetivos e diretrizes presentes no Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo - PlanMob/SP de 2015, que é o documento que orienta as políticas de mobilidade por um período de 15 anos e se faz obrigatório para todos os municípios com mais de 20.000 habitantes. O PCMSP procura incorporar os desenhos da infraestrutura cicloviária e suas propostas de acordo com essas diretrizes se tornando também, parte integrante delas.

4.4 Plano Cicloviário de São Paulo - Pilares

Para a estruturação do plano, algumas noções básicas foram estabelecidas de modo a nortear e tornar sustentável a cultura ciclística a longo prazo, de acordo com o plano, são elas: **1º - Fomento à Cultura:** Eventos, movimentos e celebrações; Ciclofaixa Operacional de Lazer (Parceria Público Privada para montagem de infraestruturas ciclísticas periódicas para lazer); Programas educacionais; Comunicação e relacionamento com a mídia. **2º - Participação Social:** Como exemplo a Câmara Temática de Bicicleta e Audiências Públicas para consulta à sociedade. **3º - Infraestrutura:** Rede cicloviária e o tipo de tratamento dado para cada trecho do Sistema Cicloviário quanto a sua tipologia, (ciclovias, ciclofaixas, espaços compartilhados sinalizados e espaços compartilhados com pedestres); além de estacionamentos; programas de sinalização para ciclistas e estruturas para incentivo ao uso de bicicletas compartilhadas. **4º Avaliação e o Monitoramento,** do funcionamento do sistema através de análises técnicas periódicas da infraestrutura cicloviária por região; pesquisas de satisfação e de percepção; contagens constantes dos ciclistas através de contadores automáticos e coleta, análise e investigação de dados sobre acidentes envolvendo ciclistas.

5 Diretrizes de implantação do Plano Cicloviário

Como última parte do PCMSP é dado um panorama do que está programado a se implantar até o ano de 2028 - ano de vigência do plano, que pretende atender 1800 Km de infraestrutura cicloviária permanente. Para demonstrar essa estrutura é apresentado um mapa com toda malha prevista dividida por tipologia.

6 Conclusão

Concluimos que apesar de ser pautado em outros instrumentos já desenvolvidos há algum tempo para a condução das políticas relacionadas ao uso da bicicleta, o Plano Cicloviário do Município de São Paulo, mesmo estando em uma versão preliminar para discussão, traz importantes contribuições no sentido de compilar as informações mais abrangentes, convergindo-as em um documento mais dinâmico e prático, que convidando à participação popular na tomada de decisões e sustenta a importância da discussão constante do assunto.

Contudo, mediante análise de outros planos internacionais anteriores, como é o caso do Plano Municipal Cicloviário da Cidade do México, observamos alguns fatores importantes que poderiam ser abordados com mais profundidade como por exemplo: o relevo, os sistemas de integração com o transporte de massa, o fomento ao compartilhamento e a abordagem de aspectos relacionados a novos modais complementares à bicicleta que estão cada vez mais em voga atualmente.

AGRADECIMENTO

À Universidade São Judas Tadeu que disponibiliza professores de altíssimo gabarito para a condução do seu curso de mestrado e a nossos familiares e amigos que vivem apoiando nossa trajetória de pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CET. **Novo Plano Cicloviário do Município de São Paulo (versão preliminar para discussão)**. 2019. Disponível em <https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/plano-cicloviario/PlanoCicloviariodeSaoPaulo_2019.pdf> Acesso em 05 de out. 2019.

METRÔ. **Pesquisa Origem e Destino do Metrô**. 2017. Disponível em <<https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/pesquisa-od.aspx>> Acesso em: 19 de out. 2019.

CICLOCIDADE. **Associação dos Ciclista urbanos de São Paulo. 2019**. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/camara-tematica-de-bicicleta>. Acesso em: 05 de set. 2019

PREFEITURA/SP. **Plano de Mobilidade de São Paulo**. 2015, Secretaria Municipal de Transportes: São Paulo Transporte S. A. - SPTrans e Companhia de Engenharia de Tráfego - CET. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf> Acesso em 12 de abr. de 2019.