

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

Condições dos ciclistas urbanos frente ao sistema de circulação na cidade de São Paulo

Rafael Gustavo Silva Siqueira (*)

Em 2013 completei minha graduação em Arquitetura e Urbanismo com o trabalho: manual de sinalização urbana – rota de ciclistas. O link para visualização e download é este: http://issuu.com/rafaelgustavo3/docs/manual_de_sinaliza_o_urbana_-_ro

Neste trabalho busquei aprofundar a série de debates acerca das condições dos ciclistas urbanos frente ao sistema de circulação na cidade de São Paulo e a conquista recente e gradual dos seus direitos.

Me pautei na Política Nacional de Mobilidade Urbana, que reforça a relevância do tema dos direitos dos ciclistas, através do estabelecimento de critérios para que os municípios brasileiros possam incluir Planos de Mobilidade Urbana em seus Planos Diretores, priorizando o desenvolvimento urbano baseado na mobilidade urbana sustentável.

O trabalho consistiu em analisar as políticas públicas em São Paulo de incentivo ao uso da bicicleta, uma verificação junto à órgãos responsáveis (CET-SP e Seme – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer) das políticas públicas, uma verificação das demandas dos ciclistas e uma proposição de infraestrutura cicloviária a longo prazo.

Foi analisado o Sistema Cicloviário no Município de São Paulo

(Lei nº 14.266 de 06 de fevereiro de 2007) os aspectos do Código de Trânsito Brasileiro que dizem respeito à direitos e deveres dos ciclistas em vias públicas e os aspectos do CTB de sinalização aplicada em âmbito nacional.

Propus-me a elaborar um grande projeto de sinalização de rotas de bicicletas, com foco em orientações para ciclistas e motoristas (de direitos e deveres) e direcionamento pela cidade de ciclistas, com base na legislação vigente do código de trânsito brasileiro.

Não se resumindo a essa proposta, a ideia foi a elaboração de um projeto de rápida aceitação do ciclista em vias urbanas, através do teor educativo. Após esse passo inicial, pensou-se em um processo de humanização através da bicicleta: a partir das rotas, determinar os percursos de maior incidência de ciclistas, realizar projetos focais de ciclovias e ciclofaixas, a fim de garantir infraestrutura cicloviária a longo prazo em São Paulo.

Por fim, proponho-me a fazer um ensaio crítico deste trabalho, que se dará em pequenos capítulos, com conclusões que retirei a partir desse curso realizado.

1. Infraestrutura cicloviária não é um caso somente para ciclistas

O planejamento cicloviário deve ser pensado em composição com os atores sociais presentes no trânsito. Ou seja, o trabalho teria maior validade se tivesse previsto a

participação de outros grupos: motoristas, taxistas, pedestres, empresas de ônibus, e entidades de transporte público de massa. E, para a realização de percursos cicláveis, a participação de associação de bairros, comerciantes e outros interessados diretamente. A complexidade deste procedimento seria benéfica para atender as demandas dos atores sociais envolvidos nesta questão, bem como compreender melhor quais são todas as necessidades que envolvem o ciclista urbano.

Para São Paulo, mas por quê?

Outra questão. Fiz um projeto para a cidade de São Paulo, que contém recursos e corpo técnico qualificado para a elaboração de propostas de mobilidade sustentável. Contudo, uma cidade pequena, de 30.000 habitantes, por exemplo, com poucos recursos, não teria talvez condições de desenvolver um planejamento cicloviário e os respectivos projetos. Nesta perspectiva, o trabalho poderia ter a ambição de não estabelecer em São Paulo seu local privilegiado. Ao contrário, poderia servir de um bê-á-bá para que municípios possam com seus gestores e corpo técnico realizar um planejamento cicloviário e respectivos projetos com poucos recursos, através de trabalhos já realizados que consideram essa situação.

Observei que o curso contém informações relevantes para a elaboração de um plano de mobilidade com foco em transporte público motorizado. Essa aproximação me fez compreender que os municípios com poucos recursos podem em seus próprios gabinetes elaborar planos com qualidade, através dos seus órgãos gestores de trânsito.

3. Projeto de sinalização?

Um projeto de sinalização inserido numa etapa de intervenção urbana de adequação da cidade ao ciclista trouxe outros paradigmas.

Ao estudar os recentes e divulgados masterplans para ciclistas, percebi que há ainda um longo caminho não só de planejamento cicloviário, mas de um processo de educação para a cidadania e para o respeito no trânsito, inserido em um grande trabalho de plano diretor para bicicletas (e talvez também para pedestres, compondo os modos suaves).

4. É necessário também

O apoio ao ciclista e a viabilização de infraestrutura. A busca de alternativas junto à empresas privadas pode ser benéfica no processo de planejamento, assim como as bicicletas de aluguel ou a manutenção das ciclofaixas de lazer em São Paulo. Da mesma forma, projetar ao futuro uma cidade ciclável inclui equipamentos preparados a este fim: bicicletários, paraciclos públicos, vestiários, bicicletarias, lojas. Estes equipamentos, dentre outros, devem ser pensado no âmbito da viabilização através do poder privado. Ou seja, o poder público não resolve tudo sozinho. Esses estudos devem também ser elencados no que penso ser um plano diretor para bicicleta.

5. Educação é formação

Uma das pautas mais importantes. Pensei a sinalização diferenciada como um elemento educador, mas deve-se também pensar em medidas a curto e longo prazo de adequação das bicicletas ao trânsito: cursos de adaptação de motoristas de ônibus (reciclagem) a luz da PNMU, reforma no ensino das autoescolas, reforma na educação básica iniciando a questão da mobilidade como uma questão de cidadania, cursos de reciclagem de taxistas. Todos estes pontos podem ser também pensados para o pedestres, e devem estar inseridos também no que penso ser um plano diretor para

bicicleta. (ou para modos suaves).

6. Conclusão

A questão da bicicleta é uma questão que não envolve ciclistas. Envolve a participação da população, representatividades civis, processo de educação e cidadania, viabilização das propostas, envolvimento da iniciativa privada e, o que não foi citado, mas igualmente importante, sua relação com planos e projetos urbanos a curto, médio e longo prazo.

Conclui igualmente que o ideal para este trabalho teria sido um masterplan para modos suaves, ou seja, um plano diretor para ciclistas e pedestres, não focado em um município ou cidade, mas como um guia que pode ser aplicado para vários municípios permitindo que estes possam realizar planos cicloviários e pedonais a partir deste guia.

() Rafael Gustavo Silva Siqueira é Urbanista.*

