



A MOBILIDADE ATIVA NA CIDADE DE SÃO PAULO

AO PREFEITO ELEITO, JOÃO DORIA JÚNIOR,

AO FUTURO SECRETÁRIO DE TRANSPORTES E MOBILIDADE, SÉRGIO AVELLEDA

E À EQUIPE DE TRANSIÇÃO

CICLOCIDADE - ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO

CIDADEAPÉ - ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE A PÉ EM SÃO PAULO

Dezembro, 2016

Gostaríamos de parabenizá-los pela vitória nas urnas nas eleições de outubro para a Prefeitura Municipal de São Paulo. No entanto, lamentamos a falta de profundidade do debate e das propostas apresentadas durante a campanha, especialmente sobre mobilidade, o que impactou diretamente o resultado das eleições.

Sem dúvida, a equivocada partidização e a falta de seriedade para tratar o tema da mobilidade acirraram os ânimos entre motoristas e ciclistas na cidade. Após as eleições, as hostilidades contra ciclistas aumentaram, como nos relatos a seguir:



Daniel Guth

5 de outubro · São Paulo · 🌐

Agora, na Paulista, acompanhando uma reporter que estava gravando sua ida ao trabalho de bicicleta. Uma senhora se aproxima e pergunta:

- Escuta, onde é que eu posso atravessar aqui?
- Ali - aponte a travessia na esquina.
- Obrigado. Esse PT, viu.
- O que tem o PT a ver com a travessia?
- Colocaram esse ciclovias aqui.
- Essa ciclovias é muito importante pra quem usa bicicleta. Ela ajuda muitas pessoas e já salvou muitas vidas. Há mais de 10 anos que a sociedade vinha pedindo pra ela ser feita.
- Seu petista.
- O que tem o PT a ver com o que eu disse? - nós já chocados com a agressividade dela.
- Essas ciclovias do PT.
- Olha, senhora, as ciclovias... - eis que sou interrompido.
- Eu tô indo morar em Santiago, no Chile. Vou me livrar dessas coisas.
- A senhora sabia que lá tem a mesma quantidade ou mais de ciclovias do que em São Paulo, né? E elas não foram "feitas pelo PT".
- Seu petista. Vocês está cego pelo PT.
- A senhora sabe que Santiago tem mais de 5% de viagens feitas em bicicleta, não sabe? É mais do que em SP.
- Seu petista! - e foi saindo, saindo, saindo.

Resumo: tá todo mundo MUITO LOCO. Tem ciclistas, bicicletas, ciclovias, ciclofaixas no mundo todo. Até em Miami, não adianta fugir pra lá! E vai ter cada vez mais, inclusive em SP. Independente de quem sente na cadeira do 5º andar do Viaduto do Chá, 15.



Cáren Nakashima

4 de outubro · 🌐

ia de textão mas vou só de textinho.
levei minha bicicleta pra revisão hoje cedo. pedalando, claro, duas quadras no bairro.
um sujeito num daqueles carros que parece um tanque de guerra emparelhou, abaixou o vidro e disse:
"seu deus caiu. quero ver agora quem vai defender as suas vidas".
trevas.

As eleições também foram marcadas por falhas graves em relação aos pedestres, com erros conceituais graves sobre travessias e calçadas, demonstrando um preocupante desconhecimento sobre um meio de locomoção que deve ser prioridade: é a modalidade mais usada para deslocamentos, tem elevado percentual de fatalidades e legalmente é prioritária em relação às demais.

É necessário, por isso, compreender melhor a história, os conceitos e os desafios da mobilidade ativa na cidade de São Paulo. Para ajudá-los com isso, lhes preparamos o dossiê que vocês têm em mãos.

O que é mobilidade ativa?

Mobilidade ativa pode ser definida como **meios de locomoção que usam a própria energia humana para o deslocamento**, como pessoas a pé, em cadeiras de rodas, em bicicleta, em skate, em patins ou similares. Na legislação, são os modos categorizados como não-motorizados (ou, como no caso da bicicleta, à propulsão humana).

Os modos ativos são os mais simples, baratos e sustentáveis meios de deslocamento, por isso qualquer gestão da mobilidade urbana deve estar baseada em dois princípios expressos na lei nº **12.587/12** que instituiu a **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU): a priorização do transporte coletivo em relação ao transporte privado e a priorização do transporte ativo em relação ao motorizado.**

Diversos centros urbanos ao redor do mundo têm tido sucesso em promover a mobilidade ativa. Esse sucesso se mede no aumento do número de pessoas que utilizam estes meios de locomoção, na redução de externalidades ligadas aos congestionamentos, na promoção de saúde e segurança pública, nos efeitos positivos no comércio local e na economia em geral e pelo reconhecimento da opinião pública por soluções simples e práticas para a mobilidade.

Promover a mobilidade ativa não se reduz apenas a prover segurança aos seus "usuários", mas também desenvolver políticas de valorização, priorização e incentivo à essas modalidades por meio de ampliação das infraestruturas e adoção de políticas e planejamento orientados às necessidades e especificidades desses modos, como linearidade, microacessibilidade, mobiliário urbano e intermodalidade.

Histórico da mobilidade ativa em São Paulo

- **Mobilidade a pé**

1930: a Rua Direita, em São Paulo, é fechada para veículos durante o dia em função do fluxo de pedestres;

1972: criado o primeiro calçadão do Brasil na Rua XV de Novembro, em Curitiba, uma proposta de Jorge Wilhelm e do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano da cidade, que transformou ruas centrais em espaços para pessoas;

1976: primeiro calçadão de São Paulo;

1981: criação da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe);

1992: a Eco 92 consolida o conceito de desenvolvimento sustentável e alavanca discussões importantes para Estatuto das Cidades (lei federal 10.257/2001);

1993: surge no Canadá o conceito de caminhabilidade (walkability);

1996: primeiro programa de respeito à faixa de pedestre no Brasil é criado em Brasília;

1997: elaboração e aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, que deixa clara a prioridade ao pedestre;

2000: aprovação da lei federal 10.098/2000, sobre acessibilidade;

2001: aprovação do Estatuto das Cidades, lei federal que instituiu a obrigatoriedade de Plano Diretor e a criação de Planos de Transporte em municípios com mais de 500 mil habitantes;

2003: ANTP promove o Seminário Pedestres e Ciclistas;

2004: aprovação da Lei da Acessibilidade a partir do decreto 5.296/2004;

2004: passa a vigorar a norma NBR 9050, que define parâmetros de acessibilidade universal nos espaços públicos e privados;

2004: 1º Seminário Paulistano de Calçadas;

2005: aprovação do decreto municipal 45.904/2005 SP, que institui o programa Passeio Livre;

2005: realização do Fórum Paulistano de Passeio Público;

2005: publicação do Guia de Mobilidade da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), de São Paulo;

2006: realização de convenção da ONU sobre Direitos das Pessoas com Deficiência;

2009: surge o conceito de mobilidade a pé (Malatesta, 2009) ampliando a visão da rede de mobilidade a pé como um todo, abrangendo, além das calçadas, as travessias, tempos semafóricos, mobiliário urbano, conectividade, seguridade, entre outros;

2011: projeto Calçada Cidadã da Prefeitura Municipal de Vitória, no Espírito Santo;

2012: a partir da lei federal 12.587/2012, institui-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que possui como instrumento os Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Em atendimento à PNMU, visando priorizar as pessoas e seus deslocamentos, os planos têm como princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso e no uso do espaço; eficiência, eficácia e efetividade; gestão democrática; segurança nos deslocamentos; redução dos custos urbanos; e justiça social;

2013: implantação do primeiro parklet brasileiro na Rua Padre João Manoel próximo à Avenida Paulista, durante o festival Design Weekend;

2013: as manifestações que ocorreram em junho de 2013 no Brasil inspiraram iniciativas abordando a temática das cidades e da mobilidade a pé;

2014: movimentos se articulam contra o projeto de lei Gesto do Pedestre;

2014: parklets são regulamentados por meio de políticas públicas pela Prefeitura de São Paulo;

2015: pintada a faixa verde (passeio verde), exclusiva para pedestres, redistribuindo o espaço do leito carroçável na Avenida Liberdade, em São Paulo;

2015: fortalecimento do movimento pedativista com o surgimento da associação Cidadeapé, em São Paulo;

2015: conferência Fit Cities, realizada pela ONG Cidade Ativa e USP Cidades;

2015: durante congresso da ANTP em Santos, uma mesa debate microrrevoluções urbanas e outra é composta exclusivamente por mulheres;

2015: acontece em São Paulo o Seminário Internacional Cidades a Pé;

2015: sancionada a Lei Brasileira de Inclusão, com o objetivo principal de promover equiparação de oportunidades, autonomia e acessibilidade à população brasileira;

2015: criada a Câmara Temática de Mobilidade a Pé no Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT) da Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura de São Paulo;

2016: formação de ativistas para mobilidade a pé, fruto do convênio entre ANTP e Cidadeapé;

2016: a campanha Calçada Cilada, realizada pela ONG Corrida Amiga, identifica mais de duas mil irregularidades nas calçadas de mais de 80 município do país por meio do aplicativo Cidadera;

2016: campanha A Pé ao Trabalho, realizada pela ONG Corrida Amiga;

2016: pesquisa Como Anda, realizada pelas ONGs Corrida Amiga e Cidade Ativa, mapeia organizações que atuam em mobilidade a pé no Brasil. Somente em São Paulo são identificadas 70 iniciativas;

2016: Seminário Regional Mobilidade a Pé e o Futuro, em Recife.

- **Mobilidade por bicicleta**

1896: inaugurado em São Paulo o primeiro Velódromo da América Latina (demolido em 1915), onde hoje fica a Praça Roosevelt;

Virada do século XX: São Paulo tinha 240 mil habitantes, andava-se a pé, de bicicleta e de bonde, e havia 107 quilômetros de trilhos;

1903: primeiro automóvel de São Paulo é importado pelo conde Francisco Matarazzo;

1922: eram 227 quilômetros de trilhos e 404 bondes para uma população que havia mais que duplicado desde a virada do século e chegava a 600 mil habitantes;

1934: primeira edição da Prova Ciclística 9 de Julho;

1948: nascia a primeira indústria de bicicletas no Brasil, a Caloi. Com uma indústria nacional, as bicicletas passam a se popularizar no Brasil. No mesmo ano, a multinacional sueca Monark passava a fabricar suas bicicletas também em São Paulo;

1965: criação do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot), que virou Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes em 1973;

1966: publicação do Código Nacional de Trânsito, que ainda não reconhece a bicicleta como veículo e a equiparava, na ausência de regramento próprio, a veículos de tração animal. A população continua a usar a bicicleta, tanto a trabalho como por esporte e lazer;

Década de 1970: corridas com ciclistas amadores e profissionais em ruas e estradas ganham importância e são fundamentais para a formação das atuais equipes de ciclismo do Brasil. Provas internacionais como a 9 de Julho passam a ser televisionadas e a ocupar as primeiras páginas dos jornais;

1975: construção da primeira ciclovia de São Paulo, no canteiro central da Avenida Juscelino Kubitschek;

1975: para promover as vendas, a Caloi começa a organizar passeios ciclísticos. Os eventos acontecem por 15 anos e chegam a colocar 200 mil ciclistas nas ruas de São Paulo;

1976: o Geipot publica o caderno técnico Planejamento Cicloviário – Políticas para Bicicletas, que passou a ser o grande texto sobre o tema no Brasil. O documento é referência para políticas cicloviárias que motivaram o primeiro projeto e plano de ciclovia em São Paulo, nunca implementados;

1976: fundação da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), sob o comando de Bruno Caloi;

1977: surgem as primeiras ruas de lazer de São Paulo;

1980: primeiras ciclovias de Maceió, em Alagoas;

1980: primeiro projeto de ciclovia de São Paulo, ligando a Ceagesp ao Parque Ibirapuera;

1980: orla da zona sul carioca é aberta às pessoas aos domingos, com restrição à circulação de veículos motorizados;

1981: elaborado o primeiro Plano de Ciclovias de São Paulo, com 174 quilômetros de estrutura cicloviária e 14 setores interligados. Este é um dos planos voltados à bicicleta da prefeitura de São Paulo que nunca saíram do papel;

1988: o mountain bike chega ao Brasil e acontece o 1º Mountain Bike Cup, em Paraíba do Sul (Rio de Janeiro), além do 1º Cruiser das Montanhas de Campos do Jordão (São Paulo);

1989: surge o Night Biker's Club do Brasil, o primeiro clube de passeios noturnos de bicicleta do país;

1990: aprovadas leis municipais em Belo Horizonte e São Paulo determinando a implantação de ciclovias em toda nova via e novo viaduto da cidade e nas reformas destes;

1991: surge o Eixão do Lazer em Brasília, abertura do Eixo Monumental para as pessoas aos domingos, com restrição à circulação de veículos motorizados;

1992: publicação do Night Biker's News, com textos e campanhas pressionando por infraestrutura cicloviária e por uma Cidade Livre dos Carros;

1992: explode no Rio de Janeiro o Tuesday Night Bikers, passeio ciclístico noturno que por oito meses ocupou as ruas da cidade com mais de 8 mil ciclistas nas noites de terça-feira;

1992: nasce em São Francisco, nos Estados Unidos, o Critical Mass (Massa Crítica), que logo se espalha mundo afora;

1992: instituído o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, incluindo o desenvolvimento de um programa cicloviário;

1993: criação do Projeto Ciclista da Prefeitura de São Paulo, grupo intersecretarial criado para desenvolver as políticas cicloviárias na cidade;

1994: novo plano de ciclovias é apresentado com 110 quilômetros de extensão cicloviária e estruturas em canteiros centrais e ao longo de rios. Este é outro plano voltado à bicicleta da prefeitura de São Paulo que nunca saiu do papel;

1994: aprovada a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, contemplando o projeto e recursos para a rede cicloviária Ceagesp-Parque Ibirapuera e suas conexões;

1996: com apenas 29 quilômetros (sendo 20 quilômetros dentro de parques), termina a gestão que prometeu 300 quilômetros de ciclovias em São Paulo;

1997: fundação da Associação Blumenauense Pró-Ciclovias (ABC Ciclovias) e da Associação dos Ciclistas de Santos e Região (CicloSan);

1997: aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro (lei nº 9503/1997), que deixa de ser um código essencialmente de estradas e rodovias e passa a valorizar a vida e a circulação de pessoas e reconhece a bicicleta como veículo a propulsão humana, dotado de características próprias;

1998: durante a campanha Bicicleta Brasil, em janeiro, cicloativistas pedalam 1,8 mil quilômetros entre Paraty e Brasília em apoio ao Código de Trânsito Brasileiro;

1998: lançado o Mapa Ciclo-Rede no Vale do Rio Pinheiros de São Paulo, parceria entre Secretaria do Verde e Meio Ambiente, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit e entidades de ciclistas;

Anos 2000: surgem inúmeros grupos de ciclistas noturnos, como o Saia na Noite, formado por mulheres; o Sampa Biker's, hoje especializado em cicloturismo e corridas; o Clube Amigos da Bike (CAB), entre muitos outros. Todas as capitais do Brasil têm os seus grupos de pedal, e estima-se que existam pelo menos cem na Grande São Paulo;

2001: Critical Mass (Massa Crítica) chega ao Brasil e ganha o nome de Bicicletada em São Paulo;

2001: aprovação do Estatuto das Cidades, lei federal que instituiu a obrigatoriedade de Plano Diretor e a criação de Planos de Transporte em municípios com mais de 500 mil habitantes;

2002: criação do Ministério das Cidades, popularizando o conceito e o termo mobilidade urbana e criando uma série de publicações e cadernos técnicos para uma nova agenda da mobilidade urbana nas cidades;

2002: a Bicletada se torna um encontro mensal, e muitas cidades brasileiras começam a estimular suas próprias massas críticas;

2003: surgimento das ONGs Transporte Ativo, no Rio de Janeiro; Rodas da Paz, em Brasília; e da Associação Brasileira do Setor de Bicletas (Aliança Bike);

2003: criação do Salão Duas Rodas, feira do setor econômico de duas rodas, especialmente motocicletas e bicicletas;

2004: em São Paulo, candidatos à Prefeitura são convidados a assinar uma carta de compromissos para desenvolvimento de políticas públicas para a ciclomobilidade;

2004: criação do Programa Bicicleta Brasil, do Ministério das Cidades;

2006: surge a Bike Expo Brasil, em São Paulo, feira anual do mercado de bicicletas;

2006: fundação do Clube de Cicloturismo do Brasil e da Associação de Ciclismo de Camboriú e Balneário Camboriú. Criado o Pedala BH, programa da Prefeitura de Belo Horizonte para expansão cicloviária na cidade;

2007: fundada, no Rio de Janeiro, a União de Ciclistas do Brasil (UCB). Em Aracajú, Sergipe, ciclistas fundam a ONG Ciclo Urbano;

2008: realizado o primeiro Bicultura, encontro nacional de cicloativismo e políticas públicas para a ciclomobilidade;

2008: criado o sistema de bicicletas compartilhadas de “segunda geração” em algumas estações de metrô de São Paulo;

2009: fundada em São Paulo a Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo e o Instituto CicloBR;

2009: criação do primeiro trecho de ciclofaixa de lazer em São Paulo, política de estímulo ao uso de bicicletas na cidade a partir do lazer, da recreação e do turismo. São Paulo já conta com mais de 100 quilômetros de ciclofaixas de lazer, que são instaladas aos domingos e feriados, das 7h às 16h;

2009: criação do departamento de planejamento cicloviário da CET;

2009: primeiro trecho da Ciclovia da Radial Leste entregue pela Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos e CPTM;

2010: criado o mapa de ciclorrotas da cidade de São Paulo;

2010: fundado o Pedala Manaus, coletivo de promoção e defesa do uso de bicicletas;

2010: criada a ciclovia da Marginal do Rio Pinheiros, iniciativa da Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos e CPTM. São Paulo passa de 29 para 52 quilômetros de ciclovias;

2012: a Aliança Bike cria a Brasil Cycle Fair, feira anual do mercado de bicicletas em São Paulo;

2012: aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que prevê a criação de planos de mobilidade para todos os municípios a partir de 20 mil habitantes, além de estabelecer as prioridades para os modos ativos e coletivo de deslocamento nos investimentos públicos;

2012: criado o Bike Sampa, primeiro sistema de bicicletas compartilhadas da cidade;

2012: muitas cidades e associações criam cartas de compromisso nas eleições (em São Paulo, por exemplo, os principais candidatos assinam a carta da mobilidade);

2013: em 30 de outubro, começa a obra da Ciclovia da Avenida Eliseu de Almeida, contando também com verba da Câmara de Vereadores (emenda parlamentar);

2013: criado em São Paulo o Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT). A Prefeitura de São Paulo apresenta o Programa de Metas com o objetivo de implantar uma rede de 400 quilômetros de vias cicláveis;

2014: lançado em junho o Plano CicloviaSP, que prevê a construção de 400 quilômetros de ciclovias até 2016;

2015: PEC 74/13 determina que a mobilidade urbana passa a ser um direito social constitucional;

2015: ciclistas e organizações criam a Câmara Temática da Bicicleta, vinculada ao Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT), com 22 conselheiros;

2016: Bicicultura reúne cerca de 10 mil ciclistas do Brasil e do mundo em evento realizado ao longo de quatro dias em maio;

2016: UCB transforma as cartas de compromisso eleitorais em uma campanha nacional, contando com a adesão de mais de 50 cidades e organizações. Em São Paulo, diversas entidades se unem para a criação da Frente da Mobilidade Ativa;

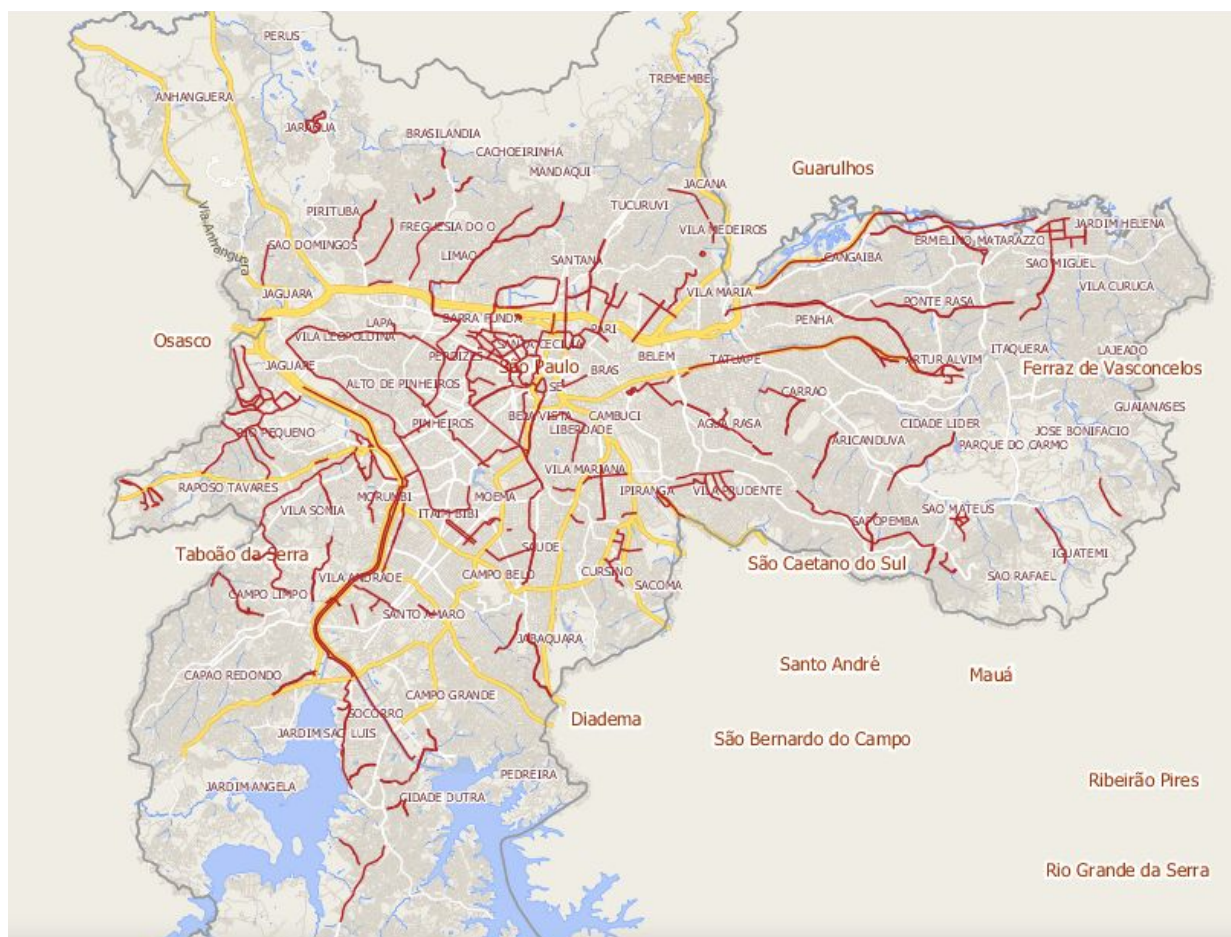
2016: Ciclocidade e Cidadeapé se reúnem para criar a coalizão pela Mobilidade Ativa na cidade de São Paulo.

Histórico das políticas públicas recentes em São Paulo

A cidade de São Paulo acumulava, até 2013, 68 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas permanentes, de acordo com a CET, o que representava somente 0,4% de toda a malha viária existente na cidade, de 17 mil quilômetros.

Com a assinatura do compromisso em 2012, Fernando Haddad incluiu no Programa de Metas da Prefeitura a meta 97, que previa a implantação de 400 quilômetros de “vias cicláveis” na cidade em quatro anos.

Deu-se, a partir daí, um dos programas mais ambiciosos de expansão ciclovitária do país. Em menos de três anos e com investimento total de aproximadamente R\$ 150 milhões, ou 0,07% do orçamento anual da Prefeitura, a cidade hoje conta com 468 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas (confira no mapa).



A política de expansão da malha cicloviária vem induzindo de maneira bastante acentuada a demanda pelo uso de bicicleta na cidade, conforme apontam as contagens de ciclistas realizadas pela Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. A metodologia foi desenvolvida pela ONG Transporte Ativo e as contagens são realizadas em um mesmo ponto ao longo de 15 horas de um dia (das 6h às 20h). Confira alguns resultados:

Local/Ano	2013	2014	2015	2016
Av. Brig. Faria Lima	1726 viagens/dia	-	1941 viagens/dia	2322 viagens/dia*

* Número de ciclistas que passaram pelo contador eletrônico em 15 de julho de 2016, segundo a CET.

Local/Ano	2010	2012	2014	2015	2015
Avenida Paulista	733 viagens/dia (sem ciclovia)	701 viagens/dia (sem ciclovia)	-	977 viagens/dia (ainda sem ciclovia)	2112 viagens/dia (com ciclovia)
Avenida Eliseu de Almeida	561 viagens/dia (sem ciclovia)	580 viagens/dia (sem ciclovia)	888 viagens/dia (ciclovia recém implantada)	-	1245 viagens/dia (com ciclovia)

O impacto da infraestrutura cicloviária

Uma das principais características do uso de bicicletas se refere ao fato de que compõem uma economia de rede. Estas economias se destacam pelo aumento no consumo de um mesmo bem ou serviço, à medida que o número de consumidores deste mesmo bem/serviço aumenta (Katz e Shapiro, 1985).

Desta forma, uma bicicleta tem sua potencialidade aumentada à medida que um número cada vez maior de pessoas utiliza este meio de transporte. Não à toa o famigerado estudo de Jacobsen "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling", de 2003, relaciona a segurança de ciclistas no trânsito com o número de viagens feitas em bicicletas. Tal levantamento utilizou dados de cidades da Califórnia (Estados Unidos), Dinamarca, Holanda e do Reino Unido. O resultado do estudo foi que quanto maior o número de ciclistas, menor é a proporção de colisões e atropelamentos envolvendo ciclistas, contradizendo o senso comum de que mais pessoas em bicicletas representariam um aumento de risco a esta população.

Esta característica, apesar de engrandecedora por princípio, demanda a oferta de medidas (públicas e privadas) para sua efetivação plena. Há, ainda, um cardápio infindável de medidas e políticas públicas necessárias. No entanto, sabe-se que a garantia de conforto e segurança nos deslocamentos por meio de infraestrutura dedicada, como ciclovias e ciclofaixas, é uma das medidas que podemos citar e que em toda literatura sobre o tema se apresenta como ação de forte impacto. Bicicletários e espaços para acondicionamento de bicicletas também representam medidas importantes para favorecer a economia de rede.

Segundo a pesquisa Perfil dos Ciclistas Brasileiros, de 2015, 26,6% de todas as pessoas entrevistadas responderam que a falta de infraestrutura adequada (como ciclovias, ciclofaixas, bicicletários etc.) representa o principal problema enfrentado no dia a dia. E 34,6% responderam que o principal problema enfrentado é a "falta de respeito dos condutores dos veículos motorizados". Quando perguntados sobre o que os faria pedalar mais, 50% responderam "mais infraestrutura cicloviária", enquanto 21,5% responderam "mais segurança no trânsito".

É inegável que a implantação de infraestrutura cicloviária impacta positivamente quem já se desloca diariamente de bicicleta, mas elas também cumprem um papel fundamental para quem ainda não o faz. Segundo dados da pesquisa sobre o perfil de quem usa bicicleta em São Paulo, 71% das pessoas entrevistadas disseram pedalar há menos de cinco anos e 37% disseram pedalar há menos de um ano.

Esses dados, associados com o crescimento nos pontos de contagem de ciclistas, evidenciam a importância das políticas para a promoção do uso de bicicletas nas grandes cidades.

Viagens por bicicleta na Região Metropolitana de São Paulo

Ano	Viagens (mil)	%*
1977	71	1,2
1987	108	1,0
1997	162	1,5
2007	304	2,4
2012	268	1,9

* entre os modos ativos de deslocamento

A importância do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e suas metas

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana estabelece diretrizes e compromissos que orientam o desenvolvimento da mobilidade urbana na cidade de São Paulo para as próximas décadas. Seguindo as orientações da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o PlanMob estabeleceu como princípios a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, a equidade no acesso e uso do espaço, a gestão democrática, a segurança nos deslocamentos, a redução nos custos urbanos e a justiça social. O reconhecimento da mobilidade a pé e por bicicleta como modos de transporte que demandam redes de infraestrutura e políticas públicas próprias é um dos principais avanços do PlanMob para a mobilidade ativa.

O processo de construção do PlanMob foi coletivo e abriu espaço para a participação da sociedade civil. As metas, ações e diretrizes estabelecidos pelo PlanMob foram pactuadas pela sociedade civil na forma de grupos de trabalho temáticos. As Câmaras Temáticas da Bicicleta e da Mobilidade a Pé, criadas nos últimos anos, que reúnem representantes de organizações que defendem a mobilidade ativa, revisaram as propostas antes da promulgação. O estabelecimento de um cronograma de expansão da malha cicloviária e o reconhecimento da mobilidade a pé como modo de locomoção são dois exemplos de ganhos do PlanMob para a Mobilidade Ativa que não podem se perder.

Consideramos de fundamental importância que qualquer revisão do PlanMob passe por um processo amplo e democrático de participação, e tenha por objetivo aprofundar os avanços e tornar as metas ainda mais ambiciosas. Isso inclui também o planejamento de infraestrutura viária voltada ao transporte motorizado e do sistema de transporte coletivo, uma vez que o PlanMob e a própria PNMU estabelecem a prerrogativa do olhar integrado sobre o sistema de mobilidade urbana.

A importância da participação social

Pelos dados apresentados anteriormente no Histórico da mobilidade ativa, fica evidente o protagonismo da sociedade civil organizada frente às transformações de nossas cidades. Mas nem sempre houve o devido reconhecimento sobre o papel preponderante da sociedade civil por meio de um canal institucional e republicano de diálogo com os diversos setores da administração pública — seja para planejar, construir, fiscalizar ou consolidar políticas públicas.

Só foi possível conquistar os espaços que temos hoje depois de anos e anos de muito trabalho, tentativas de diálogo e pressão pública. Por isso, reforçamos aqui a importância da manutenção desses espaços de participação em todos os setores, em especial, aqui, naqueles relacionados à mobilidade em nossa cidade.

O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) tem o papel fundamental de promover trocas entre atores distintos da sociedade, além de fomentar o debate plural das propostas da gestão e de demandas populares. É também o local onde entidades especializadas podem apresentar suas propostas, funcionando, assim, também como um canal de interlocução com o poder público. Ciclistas e pedestres estão representados no Conselho.

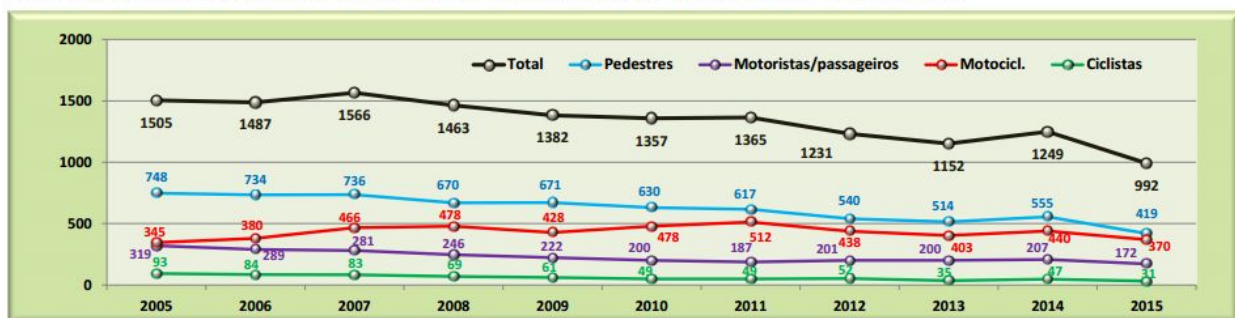
As câmaras temáticas, por sua vez, reúnem entidades de reconhecida atuação em áreas específicas e, desta forma, são o espaço para debates aprofundados de propostas e estratégias na cidade. Possibilitam ainda a avaliação de políticas públicas por usuários, que têm espaço para fazerem suas sugestões de forma efetiva. A Câmara Temática de Bicicleta, por exemplo, elegeu 22 conselheiras e conselheiros para sua composição.

A importância das velocidades reduzidas

A redução de velocidades nas vias é elemento chave das melhorias necessárias na mobilidade da cidade. Além de ser fundamental para a segurança dos modos ativos e indispensável para os mais vulneráveis, como idosos e deficientes, a redução de velocidades amplia a segurança também dos motorizados. Importante lembrarmos que, em 2014 a campanha Adote uma Ponte já pedia a redução das velocidades nas pistas locais e alças de acesso. Os números em diversas cidades de vários países mostram a queda das mortes de motoristas, passageiros e também dos motociclistas, que são um modo de transporte reconhecidamente difícil de se implantar medidas de segurança eficazes e efetivas.

Os dados da CET mostram que, a partir de 2010, com o início da política de redução e velocidades, as mortes no trânsito declinaram fortemente, atingindo em 2015 o número mais baixo da história.

13 Evolução anual do número de mortes em acidentes de trânsito no município de São Paulo De 2005 a 2015



Além de uma política exitosa de redução de mortes no trânsito, a redução de velocidade máxima permite a implantação de outras políticas de segurança no trânsito que também têm sido bem-sucedidas em outras cidades.

Com a redução da velocidade é possível readequar a largura das faixas de rolamento, redistribuindo o espaço viário para ciclovias, calçadas, faixas e corredores de ônibus, áreas verdes, avanço de calçadas na esquina, chicanes e outras geometrias viárias mais seguras. Ou seja, além da segurança de trânsito, a redução de velocidade pode refletir em uma melhora geral do ambiente urbano e no incentivo aos modos ativos e coletivos de transporte.

Propostas para São Paulo inovar

Um grande centro urbano como São Paulo deve buscar formas inovadoras de lidar com a mobilidade, seguindo as diversas experiências bem-sucedidas ao redor do mundo e adaptando-as à sua realidade. A Plataforma da Mobilidade Ativa indicou importantes eixos de mudanças:

- **Tornar a mobilidade mais segura e saudável**

A adoção de uma agenda Visão Zero (Vision Zero) tem trazido excelentes resultados para as cidades do mundo todo. A inovação da agenda Visão Zero, além de estabelecer que a única meta aceitável para a sociedade é a de zero mortes no trânsito, é a noção de responsabilidade pela segurança viária compartilhada entre os usuários das vias e os planejadores urbanos. Isso significa parar de atribuir somente ao comportamento pessoal dos condutores e pedestres a responsabilidade pela segurança, mas investir em infraestrutura mais segura para pedestres e ciclistas, fiscalização eletrônica e acalmamento de tráfego.

As ações do Programa de Proteção à Vida, da CET, como a redução das velocidades máximas, as travessias em “X”, a iluminação de travessias e a adequação de pontes das marginais para o acesso de pedestres e ciclistas são ações iniciais que devem ser continuadas. Além disso, é importante a ampliação de Áreas 30 dentro dos bairros, para criar ambientes de fato seguros para a mobilidade ativa e, assim, atrair mais pessoas para circular a pé e de bicicleta nos centros comerciais locais.

Como 82,7% das fatalidades por atropelamento ocorrem nas travessias, precisamos torná-las prioritárias, adequadas e mais seguras (faixas totais, tempo semafórico, sinalização vertical, acessíveis, iluminadas, sem desvios etc.).

O monitoramento constante, transparente e aberto das ocorrências de trânsito e análise das causas são essenciais também para criar respostas rápidas do poder público em áreas de grande concentração de acidentes. Acreditamos, no entanto, que tornar a mobilidade segura passa obrigatoriamente por um olhar de prevenção, com reconstrução prioritária das travessias inadequadas, mapeando os locais da cidade com maior fluxo de pessoas a pé e de bicicleta e intervindo na geometria viária a fim de reduzir as possibilidades de conflitos com veículos motorizados, conforme as diretrizes dos Manuais de Desenho de Ruas Seguras.

- **Estruturar uma rede de mobilidade a pé**

O transporte a pé é utilizado em um terço de todas as viagens feitas diariamente em São Paulo e, mesmo assim, o poder público dedica pouca ou nenhuma atenção a ele. Mais do que adequar calçadas (que aconteceria com o cumprimento efetivo da lei), é preciso estruturar uma rede de mobilidade a pé. Ela deve ser formada por calçadas regulares, seguras, confortáveis e conectadas por travessias bem situadas e sinalizadas, além da adequação de infraestruturas como escadarias, passagens subterrâneas, passarelas e pontes e viadutos que transpõem rios e trilhos.

Para estruturar a rede, é preciso realizar uma pesquisa abrangente dos fluxos a pé do município, a fim de compreender as rotas a pé mais usadas e dar subsídios ao estabelecimento de um cronograma de intervenções. Algumas ações que podem ser implantadas com o embasamento dos dados coletados seriam: ampliar calçadas em locais de alto fluxo, fechar ruas comerciais ao tráfego de veículos motorizados, implantar passagens exclusivas de pedestres sobre trilhos, modificar localizações de travessias (em vez de implantar gradis, em uma tentativa inócua de intervir na mobilidade dos pedestres), implantar sinalização de orientação de rotas e locais de interesse e alterar os pontos de ônibus para a esquina, junto das faixas de pedestres e integração com as estações de transporte público sobre trilhos.

Além da coleta de dados, é preciso institucionalizar uma divisão na CET somente para planejar, formular e implantar políticas públicas para a mobilidade a pé. Atendendo a um princípio de equidade, não faz sentido manter tanto funcionários dedicados somente ao trânsito de veículos automotores, enquanto o principal modo de locomoção da cidade segue desatendido.

- **Expandir a malha cicloviária**

É fundamental dar conectividade à malha viária que foi iniciada, bem como distribuí-la por toda a cidade, com prioridade às áreas periféricas e locais de interesse (equipamentos públicos e centralidades de bairro). Para tanto, propomos a implantação de 100 quilômetros ao ano de estruturas cicloviárias, com a indicação de conexões essenciais para o primeiro ano de gestão.

Vale lembrar que avenidas devem ser priorizadas, com estrutura segregada; a sinalização de compartilhamento (ciclorrotas) é uma opção em vias mais calmas; usar áreas de estacionamento; priorizar o uso de faixas de rolamento para as estruturas,

evitando canteiros centrais e, sobretudo, as áreas de calçadas; evitar desvios, privilegiando os caminhos naturais de ciclistas.

Garantir a implantação de ciclovias ou ciclofaixas ao longo de todas as novas obras viárias, incluindo a implantação de 225 quilômetros de ciclovias em corredores de ônibus municipais. Adequar acessos e travessias de pontes e viadutos, implantando infraestrutura cicloviária e ciclopasseiras (para ciclistas e pedestres, com prioridade para as marginais e para passagens sobre trilhos de trem ou metrô).

Considerar aspectos de qualidade das estruturas, bem como a definição das responsabilidades de manutenção das mesmas. Do ponto de vista da qualidade, é necessário garantir largura mínima, sinalização adequada das travessias, arborização adjacente (de modo a melhorar a qualidade ambiental e o bem estar) e a boa pavimentação (sobretudo sem buracos e obstáculos).

- **Desestimular o uso dos automóveis**

É necessário compreender o efeito negativo do uso excessivo dos automóveis e motocicletas sobre a cidade (feridos, mortos, qualidade do ar, uso desproporcional do espaço público, trânsito, desertificação dos espaços públicos, produção de desigualdades etc.) e trabalhar pela migração do uso deste meio de transporte para os demais. Nesse sentido três aspectos são fundamentais: a) alargar passeios, implantar ciclovias e ciclofaixas e estabelecer uma rede consistente e abrangente de modos ativos de deslocamento; b) reduzir as vias com acesso a automóveis, criando calçadas, corredores de ônibus e outros usos; c) promover as vantagens e o respeito à mobilidade ativa; d) construir uma política municipal de estacionamentos.

- **Abertura de ruas para convivência**

A abertura de ruas para o lazer é uma tendência mundial, ocorrendo em mais 300 cidades do continente americano. Em São Paulo, o Programa Ruas Abertas vai ao encontro dos mesmos objetivos de programas similares: a construção de cidades mais saudáveis, humanas, igualitárias e melhores para se viver. Hoje, 23 ruas são abertas à população todos os domingos e feriados na cidade, garantindo espaços livres, seguros e gratuitos para a prática de lazer, localizadas em diversas subprefeituras de São Paulo.

Estudos internacionais e pesquisas realizadas nas Ruas Abertas de São Paulo indicam os diversos benefícios dessa prática nas cidades, como: diminuição de gastos com

saúde por meio da promoção de atividade física (o estudo "Ciclovías Recreativas, una epidemia saludable" aponta que para cada US\$ 1 investido no programa, US\$ 3 são economizados); promoção da bicicleta como meio de transporte; diminuição da poluição atmosférica e sonora (na Paulista Aberta, o ruído é três vezes menor do que em um dia normal, segundo o artigo "Paulista Aberta é mais silenciosa e menos poluída que a avenida em dias de semana", da Cidade Ativa e FMUSP); desenvolvimento integral de crianças e adolescentes; promoção da equidade, inclusão e interação social com o convívio de pessoas diferentes níveis socioeconômicos e capacidades (Ruas Abertas são opção viável de lazer para idosos e pessoas com deficiência); além do aquecimento da economia local das comunidades.