

Ciclofaixas Operacionais Entre Parques: uma experiência bem sucedida para inserção da bicicleta no sistema viário da cidade de São Paulo.

Daphne Savoy¹; Maria Ermelina Brosch Malatesta²; Léa Lopes Poppe²; Edmundo José Negrão²; João Previz Rodrigues²

¹ Companhia de Engenharia de Tráfego Gerência de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego; ² Departamento de Planejamento Cicloviário; Rua Senador Feijó, 143

dcl@cetsp.com.br

RESENHA

A política municipal de estímulo ao uso cotidiano e utilitário da bicicleta priorizada pela Secretaria Municipal de Transportes do Município de São Paulo foi a responsável pela criação das Ciclofaixas Operacionais Entre Parques. Ao proporcionarem lazer seguro e saudável, educam o ciclista em relação à sinalização e à legislação de trânsito, e divulgam a toda população da cidade o uso da bicicleta como veículo e modo de transporte.

PALAVRAS – CHAVES

Política cicloviária; ciclofaixa educativa; lazer ciclístico; transporte por bicicleta; redução de acidentes com bicicletas.

INTRODUÇÃO

O aumento do número de viagens de bicicleta no Município de São Paulo confirmado pelos resultados das últimas pesquisas de Origem e Destino do Metro (1997 e 2007) e as políticas públicas recentemente praticadas pelas maiores metrópoles do mundo com vistas à mudança da matriz energética do planeta, definem como uma das diretrizes da atual gestão da Prefeitura do Município de São Paulo o estímulo à utilização da bicicleta como meio de transporte.

Por este motivo torna-se importante a sensibilização de todos os usuários da via, em especial os motoristas, para o fato de que a bicicleta se encontra cada vez mais presente nas ruas de São Paulo e como veículo possui direitos e deveres como os demais. Por outro lado, o condutor da bicicleta, enquanto condutor de veículo, deve ter ciência destes direitos e deveres instituídos pelo Código de Trânsito Brasileiro. Entretanto isto não acontece pela inexistência do processo de habilitação para o ciclista, tornando ainda maior a sua vulnerabilidade no tráfego.

Atenta a estes aspectos, a SMT Secretaria de Transportes, através da CET Companhia de Engenharia de Tráfego, vislumbrou numa proposta da SEME, Secretaria Municipal de Esportes e Lazer de São Paulo, que propunha a interligação de alguns parques da cidade por bicicleta, oportunidade ideal para promover, juntamente à atividade física e recreação da população, a divulgação da legislação de trânsito para ciclistas e demais usuários da via e assim buscar convivência segura e responsável da bicicleta no tráfego motorizado.

Portanto a Ciclofaixa Operacional entre Parques teve como principais objetivos: 1) a divulgação para o ciclista da sinalização, direitos e deveres estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, 2) a sensibilização dos demais usuários da via, em especial o motorista do automóvel, para os direitos, e as necessidades da circulação ciclística e 3) o estímulo à descoberta do uso da bicicleta também nos dias úteis, promovendo assim uma mudança de paradigmas na mobilidade.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

A proposta inicial da SEME constituiu-se da ligação entre Parque das Bicicletas, Parque do Ibirapuera e Parque do Povo, no total de 10 quilômetros (5 quilômetros por sentido), através do bloqueio das vias que promoviam esta ligação, aos domingos entre 07:00 e 12:00 horas.

A análise feita pela CET apontou que a proposta causaria grande impacto na cidade ao bloquear vias estratégicas de apoio a ligações entre regiões distantes da cidade, inclusive para as atividades realizadas nos horários de funcionamento da ciclofaixa. Portanto optou-se por tornar exclusiva para utilização por bicicletas, apenas as faixas de trânsito situadas junto ao canteiro central das vias, deixando as demais livres para o tráfego motorizado. Esta solução além de acomodar a circulação das bicicletas, permitiria também habituar o motorista à circulação ciclística em faixa própria, no bordo esquerdo da pista, lado este livre de interferências que normalmente situadas ao longo do bordo direito da via.

A viabilização deste conceito necessitou também algumas alterações no trajeto inicialmente proposto para evitar entrelaçamentos veiculares gerados pela sequência de túneis existentes ao longo de sua extensão. Como alternativa foi indicada a utilização da R. Inhambu, Av. Hélio Pelegrino e Av. Brigadeiro. Faria Lima (trecho entre a Av. Juscelino Kubitschek e Av. Hélio Pelegrino), cuja geometria regular e com canteiro central a tornavam mais adequadas ao percurso, além de comporem trajetos já utilizados por ciclistas nos finais de semana.

O estabelecimento da ciclofaixa também exigiu o desenvolvimento de sinalização viária específica - vertical de regulamentação e advertência, horizontal e semaforica - de acordo com o estabelecido pelo Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Também foi necessária a redução da velocidade máxima veicular das vias que compõem a ciclofaixa para 40 Km/h no horário de funcionamento da mesma. Para garantir a necessária segregação física total de caráter operacional, foi adotada metodologia já posta em prática pela CET nas faixas reversíveis, que consistia na canalização da ciclofaixa através de cones, super-cones e cavaletes. Da mesma forma, a viabilização da ciclofaixa operacional, por constituir-se de situação inusitada, necessitava de acompanhamento de corpo operacional extra para além do normalmente utilizado para fiscalização, com o objetivo de promover orientação a todos os usuários da via, em especial os ciclistas.

Entretanto, a extensão da intervenção que totalizava dez quilômetros exigia a mobilização de recursos humanos e materiais de tal monta que comprometeria a atuação da CET nas demais áreas da cidade no período de tempo da operação da ciclofaixa. Para solucionar tal problema buscou-se parceria com a iniciativa privada através da SEME, que se responsabilizou pelo fornecimento tanto o material operacional solicitado pela CET (cones, cavaletes, etc) como pela contratação de equipe para monitorar e orientar os usuários, montar e desmontar a ciclofaixa. Coube à CET a definição dos recursos humanos e materiais necessários além do treinamento das equipes.

Este primeiro trecho da ciclofaixa operacional foi inaugurado em 30 de agosto de 2009 com grande presença de público, estimado em 9.000 ciclistas e ótima aceitação, motivando menos de dois meses depois, que o horário fosse estendido em mais duas horas, passando a ser das 07:00 às 14:00 horas.

Um ano e meio depois, em 23 de janeiro de 2011, foi implantado o segundo trecho da ciclofaixa operacional de lazer, ampliando-a em mais 20 quilômetros (10 quilômetros por sentido), trazendo ao trajeto existente a ligação do Parque Villa Lobos. O percurso também foi definido procurando utilizar vias já frequentada por ciclistas, sendo composto pela Ponte Cidade Jardim, Av. Tajurás, Av. Lineu de Paula Machado, Av. Waldemar Ferreira, Av. Afrânio Peixoto, R. Alvarenga, Ponte Cidade Universitária e Av. Prof. Fonseca Rodrigues. Para este segundo trecho foram adotadas as mesmas soluções do trecho anterior, ou seja, parceria com a iniciativa privada para o fornecimento de recursos humanos e materiais.

Novamente o resultado foi positivo e a frequência já atingia níveis em torno de 40.000 ciclistas por domingo.

Com o aumento da extensão do percurso para 30 quilômetros, (15 para cada sentido), a população solicitava ampliação do horário de funcionamento das 14:00 para 16:00 horas, assim como a inclusão dos sábados e feriados nacionais. Pesquisas realizadas em campo apontaram a viabilidade de ampliação do horário e a inclusão dos feriados nacionais mas não os sábados, que apresentaram níveis de ocupação viária incompatíveis ao funcionamento da ciclofaixa operacional.

Como resultado destas aferições, a partir do dia 29 de maio de 2011, juntamente com a inauguração do trecho 3 com mais 15 quilômetros, (7,5 quilômetros por sentido), a ciclofaixa operacional de lazer com extensão total de 45 quilômetros, passou a funcionar aos domingos e feriados nacionais das 07:00 às 16:00 horas.

Este último trecho ligando o Parque do Povo ao futuro Parque Clube do Chuvisco se estende sobre as Av. Chafic Maluf, R. Funchal, Av. Engº Luis Carlos Berrini e Av. Jornalista Roberto Marinho. Apesar de não terminar em parque e em funcionamento seu nível de frequência foi alto e sua aceitação pela população muito positiva.

A Figura 1 mostra os três trechos da Ciclofaixa Operacional de Lazer e as Figuras 2 e 3 as pesquisas realizadas antes e depois do início do funcionamento da Fase I e II.

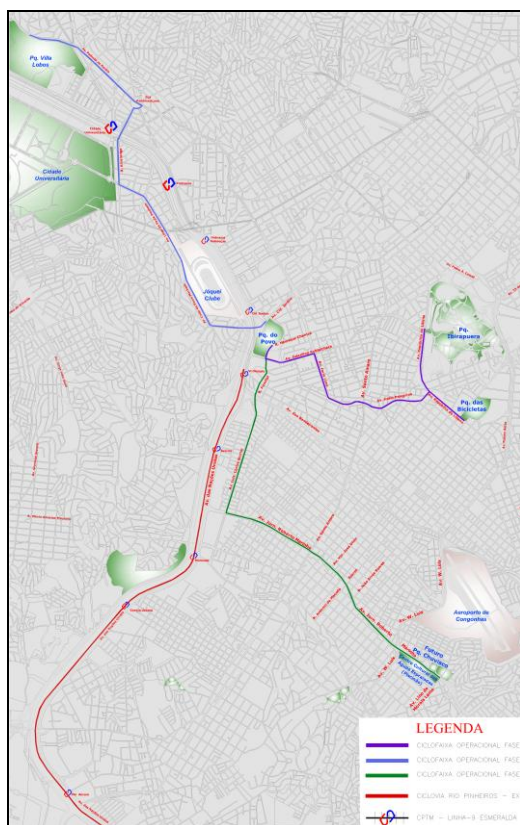


Figura 1 – Trajeto da Ciclofaixa Operacional de Lazer

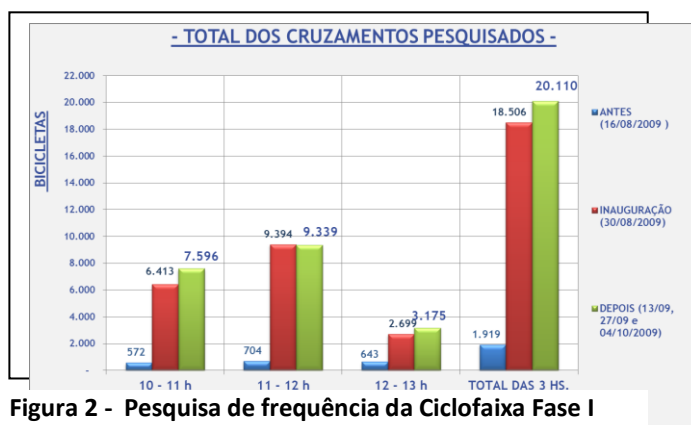


Figura 2 - Pesquisa de frequência da Ciclofaixa Fase I

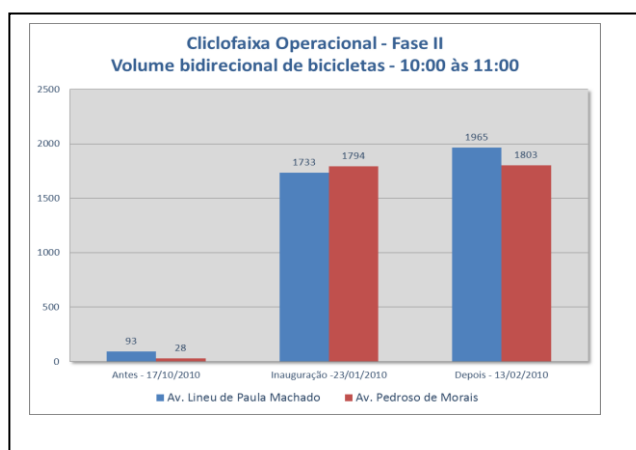


Figura 3 – Pesquisa de frequência da Ciclofaixa Fase II

CONCLUSÕES

Nos quase dois anos de operação da ciclofaixa de lazer, os resultados justificam o investimento neste tipo de infraestrutura ciclovária por vários motivos. O principal deles é que a população tem ao seu dispor aos domingos e feriados de uma forma de lazer democrática, saudável e segura onde é possível encontrar amigos e desfrutar os espaços da cidade. A ocorrência até o momento de três acidentes com bicicletas na ciclofaixa e

todos sem vítima, assim como a ausência de episódios de furtos e outros tipos de violência urbana, confirmam este fato.

Outro aspecto muito importante é a divulgação do potencial da bicicleta como veículo para uso cotidiano para a população não usuária e a possibilidade de migração modal no momento em que estão sendo desenvolvidas políticas de uso da bicicleta como modo de transporte e infraestrutura cicloviária a partir da diretriz de mudança da matriz energética.

Também foi atingido o objetivo de sensibilização do motorista sobre a vulnerabilidade da bicicleta no trânsito urbano, em especial o condutor do automóvel, que ao utilizar a bicicleta na ciclofaixa operacional aos domingos e feriados, passa a entender melhor as necessidades do tráfego ciclístico e assim perceber e respeitar quem circula diariamente de bicicleta na cidade. A redução em quase 20% do número de acidentes fatais de bicicleta que houve entre os anos de 2009 (início do funcionamento da ciclofaixa operacional) e 2010 comprovam este fato.

A divulgação da legislação estabelecida pelo CTB, com direitos e deveres dos ciclistas além a sinalização vertical, horizontal e semafórica para os ciclistas que frequentam a ciclofaixa e motoristas que circulam junto a ela, tornam a Ciclofaixa Operacional entre Parques uma grande escola onde a educação de trânsito é praticada de forma agradável e positiva.

Todos estes aspectos contribuem para tornar a ciclofaixa operacional uma experiência inédita e muito bem sucedida, de grande aceitação pela população paulistana e por este motivo já está sendo replicada em muitas cidades brasileiras.

PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

- Metro de São Paulo – Pesquisa de Origem e Destino da Região Metropolitana de São Paulo, 1997 e 2007.
- CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo / Gerência de Planejamento Logística e Estudos de Tráfego – Pesquisa antes e depois de utilização da Ciclofaixa Operacional de Lazer, 2009, 2010 e 2011