

Nota Temática

Roteiro de Elaboração

Informações Gerais

Número de Ordem: *[Não preencher]*

Área Temática: *(Marque pelo menos uma opção)*

- Governo, Serviços Públicos e Governança
- Meio Ambiente
- Segurança Pública
- Mobilidade Urbana
- Economia e as Pessoas
- Inclusão Social
- Geral: Tema transversal a todos os demais

Título: Mobilidade não-motorizada em Salvador: Possibilidades e Limitações.

Autor: Pablo Vieira Florentino, M.Sc.

Entidade: IFBA / Mobicidade Salvador

Dados de Contato:

E-mail: pablovf@ifba.edu.br / pablovf@gmail.com

Telefone: 71988727353 / 5182965693

Observações Adicionais (opcional):

Doutorando em Urbanismo pela UFBA

Conteúdo

1. Do Que se Trata?

Temos por objetivo contextualizar e detalhar a mobilidade não-motorizada em Salvador, em especial a bicicleta. Buscamos correlacioná-la com o contexto das políticas urbanas em curso na cidade e no país e com recomendações, pesquisas e experiências nacionais e internacionais. Temos um antecedente urbano focado em políticas rodoviaristas e em uma visão modernista e segregadora da cidade focada no uso do automóvel. As tendências de projetos e intervenções na questão da mobilidade tem modificado, em parte, suas diretrizes, buscando um contexto urbano que prioriza modais ativos. Identificamos como interessadas locais no tema: Fórum CicloSalvador, Coletivo Mobicidade, Proj. Participa Salvador, Profs. Juan Moreno Delgado, Clement Vialle, Ilce Marília de Freitas, Detran-BA. Em nível nacional: União de Ciclistas do Brasil (UCB), Transporte Ativo (RJ), CicloUrbano (SE), Ameciclo (PE), CicloVida (CE), CicloCidade (SP), BHemCiclo (MG), Bike Anjo.

2. Qual é a Situação Atual?

Em Salvador, a bicicleta deixou de ser um elemento marginal nas políticas públicas. Mas ela, em si, **não se tornou uma política urbana de mobilidade**, como vemos acontecer em outras cidades brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro: avanços tímidos, focados em estratégias promocionais e de marketing. Embora algumas ciclofaixas tenham sido implantadas ou recuperadas, as mesmas não possuem conexão entre si e não existe previsão p/ uma rede cicloviária, dialogada com a sociedade, em especial a parcela que utiliza este modo de transporte diariamente. A promessa do atual prefeito era a entrega de 350 km de ciclovias/ciclofaixas até final de 2016, mas estamos ainda abaixo dos 100 km. *Aspectos positivos*: criação do sistema de compartilhamento de bicicletas, permissão de bicicletas nos ascensores urbanos e treinamento dos motoristas de ônibus para compartilhamento das ruas com a bicicleta. *Aspectos paliativos*: ciclofaixas de lazer somente aos domingos. *Aspectos negativos* (e gritantes): altas velocidades praticadas e permitidas na cidade. Enquanto a OMS indica, em suas recomendações técnicas, a velocidade máxima de 50 km/h para perímetros urbanos, Salvador possui avenidas de altíssima velocidade, das quais, uma parte significativa tem velocidades entre 70 e 80 km/h, sendo a maior parte igual ou acima de 60 km/h. A probabilidade de morte em velocidades a partir de 70 km/h é de 90%, ficando 10% de chance de sobreviver com sequelas. Pesquisas realizadas pelo governo do estado em 2010 e pela sociedade civil, em 2012, apontam o medo do trânsito como a principal causa para evitar o uso da bicicleta em Salvador. Enquanto isso, cidades como Aracaju e Recife limitaram suas velocidades em 60 km/h. Mais recentemente, São Paulo reduziu para 50 km/h a veloc. máxima das marginais e conseguiu melhorar o trânsito, além de reduzir o número de ocorrências. O Brasil é hoje o 4º país que mais mata no trânsito. O custo com óbitos e feridos no trânsito na Bahia foi de mais de 3 milhões de reais, somente em 2013, enquanto a taxa de mortes por 100 mil habitantes praticamente duplicou entre 2000 e 2013. Em Setembro de 2015, Salvador já havia aumentado em 33% o número de

mortes de ciclistas no trânsito em relação a 2014. Até a atual data, a Prefeitura não conseguiu publicar mapa virtual oficial das vias cicláveis (o único mapa disponível *online* foi construído colaborativamente pelo Mobicidade). A pesquisa origem-destino mais recente mostrou que somente 22% dos deslocamentos feitos na RMS são por carros, ficando a maior parcela da população distribuída entre transp. público, pedestres e a bicicleta. É necessário que o modal bicicleta seja visto como um vetor social para garantir o direito à cidade, a ser promovido como política social e afirmativa para a maior parte da população de Salvador (mais de 2.900.000 hab., 70% ganhando até 2 sal. mínimos, 50% ganhando até 1 sal. mínimo), garantindo a esta parcela meios de desenvolver suas atividades cotidianas de forma mais barata, saudável e limpa, permitindo ter acesso a outras demandas, como educação, saúde, cultura e lazer.

3. Quais são as Perspectivas?

Existe hoje uma clara tendência mundial em repensar a mobilidade urbana e o uso do espaço público das ruas e calçadas. A bicicleta é indicada pela ONU como o **meio de transporte** mais ambientalmente correto, com melhor desempenho para os grandes centros urbanos, gerando benefícios individuais e coletivos, permitindo economizar investimentos em infraestrutura urbana, uma vez que fomentar pedestres e a bicicleta é muito mais barato que incentivar carros. A Europa tornou-se modelo de referência, ampliando calçadas, implantando redes cicloviárias e restringindo as velocidades urbanas a, no máximo, 50 km/h. Nova York idem, se tornando um caso de sucesso. Além disso, investiram massivamente em transporte público e sobretaxaram veículos particulares motorizados. Nada diferente do que prega a Lei Nacional de Mobilidade, de 2012. No Brasil, algumas cidades como Curitiba, SP e RJ seguem esta tendência, dialogando com a sociedade e construindo seus próprios modelos. Para Salvador, existe uma série de tendências e propostas: mudança das diretrizes da mobilidade urbana, tirando o carro do centro da questão, aliada a implantação de uma rede cicloviária focando nas avenidas de vale, criando corredores de ciclovias que conectassem regiões e bairros da cidade; Bicicletários próximos a estações de ônibus e metrô, canaletas nas escadarias da cidade, principalmente nas estações de transporte e nas escadarias que permitem acesso a bairros localizados em encostas (característica topográfica de Salvador), permitindo que o usuário da bicicleta (e também de carrinhos-de-mão) desloque-a de forma mais cômoda; Ampliação dos ascensores (elevadores, planos inclinados e escadas rolantes (como em Caracas, Bogotá e Santiago)) para bairros populares em encostas, devido à topografia da cidade; Intervenções e sinalizações em nível micro e macro, como mais faixas de travessia, ampliação da cobertura verde, criando microclimas propícios para o pedestre e o uso da bicicleta; Integração modal com ônibus e metrô; *Apps* para ajudar no compartilhamento e avaliação da infra cicloviária, bicicletários e de estabelecimentos *bike-friendly*, assim como mapeamento colaborativo de mais dados. Em 2016, todos estes aspectos poderão ser debatidos na elaboração do Plano local de Mobilidade. Além das entidades já citadas, é necessário envolver órgãos municipais e estaduais, como a TranSalvador, Sec. de Desenv. Urbano (Gov. da Bahia), Agerba, DNIT, Sec. Municipal de Mobilidade, SETPS.

Referências e Dados

Organização Pan-Americana da Saúde e OMS, "Gestão da Velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área", 2012
<https://drive.google.com/open?id=0B5XLRhwFaUzbOWtKcFRHSks1U0k>

Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), <http://www.onsv.org.br>

Gráficos sobre perigos e mortalidade das altas velocidades de motorizados
<http://migre.me/scMig>

Manual de Medidas Moderadoras do Tráfego

<https://drive.google.com/file/d/0B5XLRhwFaUzbZVgwTUtra1VleXM/view?usp=sharing>

EMB-ARQ Brasil , IMPACTOS da Redução dos Limites de velocidade em áreas urbanas

<https://drive.google.com/file/d/0B9SfSVgvprd-VjdxNzJBUWhSU00/view?usp=sharing>

Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego (Traffic Calming) pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte , BHTRANS

<https://drive.google.com/open?id=0B5XLRhwFaUzbZVgwTUtra1VleXM>

Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades

"É preciso compreender, porém, que a bicicleta constitui o veículo preferencial para amplas parcelas do operariado brasileiro. O seu uso como veículo de transporte apenas não é mais difundido em razão da reduzida infra-estrutura oferecida aos seus usuários e da falta de sinalização adequada e alta velocidade dos veículos motorizados."

<https://drive.google.com/file/d/0B5XLRhwFaUzbZDdMenlnMV9qdlk/view?usp=sharing>

Lei Nacional de Mobilidade Urbana, Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana

<https://drive.google.com/file/d/0B5XLRhwFaUzbV09lbnFFVmFWNGM/view?usp=sharing>

PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana

<https://drive.google.com/file/d/0B5XLRhwFaUzbRXhVN0tUcmlrdDA/view?usp=sharing>

Conselho Regional de Psicologia - BA - Apresentação sobre "Carrodependência & Motorcracia"

<https://drive.google.com/open?id=0B5XLRhwFaUzbNFkwcDQ0Wm9QZ1U>

Salvador: transformações na ordem urbana: metrópoles: território, coesão social e governança democrática. Organização de Inaiá Maria Moreira de Carvalho e Gilberto Corso Pereira ; Ed. Letra Capital : Observatório das Metrópoles, 2014.