

Plano Cicloviário da Capital será atualizado

Após 13 anos do primeiro documento, prefeitura prepara alterações, mas lentidão na execução de obras é um entrave

/ MOBILIDADE URBANA

Fabrine Bartz

fabrinebartz@jcrs.com.br

Mais do que uma atividade esportiva e de lazer, 60,2% dos moradores de Porto Alegre têm utilizado a bicicleta como meio de transporte ao longo dos últimos cinco anos, de acordo com a última Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro, realizada pela Associação Transporte Ativo e pelo Labmob-UFRJ, em 2021 - em 2015, eram 23,2% e, em 2017, 52,3%. Apesar do aumento do índice, os porto-alegrenses pedalam há 13 anos sobre o mesmo Plano Diretor Cicloviário Integrado (PCDI), que deve ser atualizado de acordo com o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), ainda em elaboração pela prefeitura da Capital.

O grande norte do PMU é definir diretrizes, planos e ações para integrar todo o sistema de mobilidade com segurança viária. Segundo a diretora de Mobilidade Urbana da Capital, Carla Meinecke, estão previstas a atualização da entrevista domiciliar (Edom) e a integração com o plano diretor da cidade. “Já no cicloviário, está previsto iniciar a revisão do PCDI, de 2009, identificar o que foi contemplado e o que ficou para trás”, explica.

A discussão sobre mobilidade cicloviária em Porto Alegre teve início 12 anos antes da im-

plementação da ciclovia Ayrton Senna da Silva, a primeira inaugurada na Capital, em 1993, em Ipanema, na Zona Sul. Em 1981, a Secretaria do Planejamento Municipal elaborou um programa para a implementação da rede cicloviária, que acabou não tendo continuidade, mas a ideia de integrar o sistema com as demais redes de transporte coletivo se manteve. O problema, no entanto, ainda é a demora para essa integração acontecer de fato.

Na ocasião do lançamento do PCDI, que utilizou como base o estudo mencionado, estava prevista a instalação de 495 km de vias para receber ciclovia e ciclofaixas, dos quais apenas 68,5 km foram executados até junho de 2022. A lentidão com que obras dedicadas aos ciclistas são concluídas interfere no plano de tornar a circulação de pessoas um sistema ativo.

“Não adianta nada a gente atualizar sem ter um cronograma de execução. Tem espaços ali na (avenida) Ipiranga, por exemplo, que não tem ciclovia, mas já está definido quem fará. Na atual gestão (da prefeitura da Capital), todas elas são feitas através de contrapartida, mas não têm o prazo em que serão feitas, então ficamos no limbo”, lamenta a articuladora de comunicação e engajamento da organização Bike Anjo, Tássia Furtado.

Nesses 13 anos, a média anual se manteve em 6 km de malha



ANDRESSA PUFAL/JC

Porto Alegre tem crescimento expressivo do uso da bicicleta como meio de transporte

cicloviária instalada, o que faz com que nem todos os bairros de Porto Alegre estejam conectados atualmente. A ligação mais extensa está na avenida Ipiranga, com 9,4 km de ciclovia, ligando o bairro Agronomia até a orla do Guaíba, mas não necessariamente integrando os bairros, já que a via tem uma característica arterial. Bairros da Zona Sul, por exemplo, não estão ligados por ciclovia a nenhum da área central.

A prioridade da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Smmu) é que ciclovias e ciclofaixas tenham acesso aos terminais de ônibus e ocorra uma integração com outros transportes. “Esse é um desenho que está

se criando para a cidade, pois cada região tem uma característica. Identificamos esses pontos, se tem áreas de transporte coletivo, educacionais, instituição de saúde e depois fazemos essa conexão entre elas”, comenta Carla.

De janeiro de 2021 até março de 2022, a Smmu, através da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), construiu 10 km de ciclovias. Destes, 2,71 km foram finalizados apenas no primeiro trimestre deste ano. A meta, porém, é audaciosa: ultrapassar os 100 quilômetros até 2024 - hoje são 68,5 km, com uma média de 6 km construídos ao ano -, quando termina o mandato do prefeito Sebastião

Melo. O maior trecho instalado em 2022 foi da avenida Ernesto Neugebauer, com 1.820 metros, iniciando a malha cicloviária do Humaitá, que liga as futuras ciclovias da Amyntas Jacques de Moraes com José Pedro Boessio. Ao todo, entre investimentos do próprio município, financiamentos e contrapartidas, de 2021 até abril deste ano, foram investidos cerca de R\$ 4 milhões, conforme dados disponibilizados pela Smmu.

De acordo com a prefeitura de Porto Alegre, o programa federal “Avançar Cidades” prevê, a partir da apresentação e aprovação de projetos, cerca de R\$ 6 milhões para expansão de 38 km.

Pesquisa nacional mostra que cresce procura por novas alternativas de locomoção

Depois do propósito social (87,7%), o trabalho é o segundo principal destino dos ciclistas de Porto Alegre (57,9%), conforme o Perfil do Ciclista Brasileiro. Já o custo aparece em terceiro lugar (22,3%) na lista de motivos para pedalar, perdendo apenas para saúde (31,7%) e para praticidade (31,3%). Isso mostra, mais uma vez, que a população está buscando novas alternativas de locomoção pela cidade e exige que, além de novas rotas, ocorra a manutenção das existentes.

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana tem observado um maior movimento de pessoas que utilizam a bicicleta para fazer trajetos curtos, por isso a meta é ampliar as redes de bairro e organizar um seminário para debater os atores e garantir subsídios. Até

o momento, não há data definida para a realização do evento. “Queremos discutir esse tema. Mostrar para a sociedade o que temos, o que fizemos e onde queremos chegar. Além disso, queremos ouvir suas angústias e pedidos para atender também”, comenta o secretário de Mobilidade Urbana, Adão de Castro.

Entre os vários pontos previstos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei 12.587/2012, está a pirâmide invertida, que define a prioridade no uso das vias urbanas. Pedestres em primeiro lugar, seguidos por ciclistas, transporte coletivo, transporte de carga e, por último, carros e motos. Porém, essa não é a realidade vivenciada pelos ciclistas da Capital, incluindo a Tássia, que também é integrante da Associação

pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, a Mobicidade.

“Isso quase não acontece em nenhum lugar, inclusive para as pessoas que estão a pé. Por que nos chama atenção que no domingo temos orla aberta (aos ciclistas) e não fechada? Ela está aberta para quem? Fechada para quem?”, questiona. De acordo com a ciclista, o fato de a orla do Guaíba estar aberta aos feriados e finais de semana traz a certeza de que as pessoas estão sedentas por esses espaços.

Nos primeiros cinco meses de 2022, Porto Alegre registrou 104 acidentes de bicicleta, com 51 feridos e uma vítima fatal na Zona Leste. Embora o número de acidentes e feridos seja maior em 2021, sendo respectivamente de 115 e 97, no ano passado a pri-

meira vítima fatal foi registrada em agosto, segundo o Sistema de Cadastro de Acidentes de Trânsito (Cat/Eptc).

“Como ativistas, sentimos a negligência na hora em que as ciclovias são feitas. Muitas vezes realizam apenas pinturas, (em outras, as ciclovias são instaladas em áreas da cidade que alagam) e mesmo que não tenha chuva, são essas áreas que estão alagadas. Além disso, a negligência está presente na forma como os cruzamentos são feitos e pela falta de cuidado com o asfalto, pois há muitos bueiros e não existe uma manutenção do sistema cicloviário. Nosso Plano Diretor Cicloviário é de 2009, estamos em 2022, é muito tempo para pouquíssimos quilômetros”, lamenta Tássia.

No início da implementação

do sistema cicloviário, toda área era pintada de vermelho. “Essa pintura era importante para criar a cultura do respeito, era uma coisa nova entre o condutor e o pedestre. Quando tivemos segurança para reduzir um pouco, seguimos o manual, sinalizamos apenas a travessia com vermelho e usamos as linhas e as legendas complementares para orientação”, explica a diretora de Mobilidade Urbana de Porto Alegre.

De acordo com ela, o ajuste foi realizado ao longo dos anos e permanece dentro das normas. Já para manutenção, há recursos próprios, e a compra de material é feita anualmente, dentro da necessidade de pinturas e sinalizações. Parte desse processo é realizado pela EPTC e a outra parte por contrato terceirizado.