

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MARTINÓPOLIS: CICLOVIA

Michelle Taís Garcia FURUYA¹
Rafaela Ferraz DE LOURENCI²

RESUMO: Através de um convênio firmado entre a Prefeitura Municipal de Martinópolis e a Toledo Prudente Centro Universitário de Presidente Prudente, seis estudantes, dentre os cursos de Arquitetura e Urbanismo e Engenharia Civil, foram selecionados para um estágio que objetiva a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Martinópolis. Isso porque a partir de 2012 todos os municípios com população superior a 20 mil habitantes ou aqueles que possuem Plano Diretor são obrigados a ter o seu próprio Plano de Mobilidade Urbana. O propósito deste plano é tornar as cidades mais acessíveis e sustentáveis em relação aos deslocamentos de pessoas e cargas. As mudanças são exigidas para que as cidades possam oferecer melhor qualidade de vida aos cidadãos e oportunidades iguais para todos. O plano enfatiza que o pedestre sempre deve ser colocado em primeiro lugar, por isso os deslocamentos feitos através de modos de transportes não motorizados como os feitos a pé ou de bicicleta são priorizados. Pensando na questão das ciclovias foi feito um estudo da situação atual de Martinópolis bem como uma proposta para que haja a correta implantação de uma rede cicloviária por toda a extensão do município.

Palavras-chave: Ciclovia. Martinópolis. Meio de transporte. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Sustentabilidade.

1 INTRODUÇÃO

Para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Martinópolis, após a realização de um convênio entre a Prefeitura Municipal de Martinópolis e a Toledo Prudente Centro Universitário de Presidente Prudente, alunos dos cursos de Arquitetura e Urbanismo e de Engenharia Civil, tanto do período matutino quanto do noturno, passaram por um processo seletivo para concorrer a seis bolsas de extensão remuneradas durante um ano, com direito a vale transporte e vale alimentação, sendo três vagas para cada curso. Ao ser divulgado o resultado da prova de múltipla escolha, os alunos selecionados foram convocados para uma entrevista e após a análise dos resultados obtidos, foi divulgado o resultado final,

¹ Discente do 2º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. michellefuruya@gmail.com.

² Discente do 2º ano do curso de Engenharia Civil do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. rafaferraz018@gmail.com.

sendo os seguintes selecionados: Alexandre Gimenez, do curso de Engenharia Civil noturno; Carlos Barga, do curso de Engenharia Civil integral; Marcos Costa, do curso de Arquitetura e Urbanismo noturno; Michelle Furuya, do curso de Arquitetura e Urbanismo matutino; Rafaela Lourenci, do curso de Engenharia Civil integral; e Roseli Carrion, do curso de Arquitetura e Urbanismo matutino.

O início do estágio foi a partir de setembro de 2015 com término previsto para o dia 31 de agosto de 2016, no qual os alunos auxiliados pela professora e coordenadora do curso de Arquitetura e Urbanismo Júlia Fernandes Guimarães Pereira apresentou o Plano de Trabalho para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Martinópolis (SP), dividido em quatro etapas: a primeira etapa foi a mobilização e levantamento de informações; a segunda etapa foi o diagnóstico e prognóstico; a terceira etapa foi a elaboração de propostas; e por fim, a quarta etapa foi a elaboração de minuta de Lei. Em todas as etapas foi estipulado um prazo de três meses para cada atividade.

Durante a primeira etapa, os alunos foram até a cidade de Martinópolis para caminhar por todas as ruas da cidade, observando todos os pontos importantes presentes no Plano de Mobilidade. Para isso foi elaborado uma tabela constando o nome da rua, o bairro, o número inicial e final da rua, o tipo de via (coletora, local, arterial ou de trânsito rápido), a existência ou não de placas de identificação dos nomes das ruas e sua situação, a situação das calçadas (boa, regular ou ruim), a situação do asfalto, sinalização existente e se existe ou não faixas de pedestre ou se é necessário. Além das anotações feitas de acordo com a tabela elaborada pelos alunos, foram também tiradas algumas fotos das ruas, onde apresentavam problemas e/ou irregularidades de acordo com normas e diretrizes vigentes no Ministério das Cidades e no Plano Diretor. Foram também analisados, utilizando a mesma tabela, os distritos de Martinópolis (Teçaindá e Guachos) e a Represa Laranja Doce.

Na segunda etapa foram analisados os dados e informações coletadas da cidade e também dos distritos e organizados em arquivo do Microsoft Word com os seus respectivos mapas dos bairros plotados no AutoCAD e com as marcações de acordo com a legenda criada para cada problema encontrado tanto na cidade, quanto nos distritos e na represa, feitos em arquivos separadamente. Para a coleta dos dados e informações também foram realizadas audiências públicas (uma em cada distrito, na represa e na cidade), com o objetivo de ouvir a população a respeito

de sua cidade/distrito/represa, do que as pessoas gostariam que mudasse ou melhorasse nas suas ruas, de suas opiniões, para posterior discussão entre os alunos e professora, a fim de procurar soluções ou minimizar os problemas apresentados pela população.

Na terceira etapa, a professora arquiteta Júlia Pereira separou seis tópicos para serem discutidos nas reuniões com os alunos a fim de que cada um apresentasse suas propostas e opiniões para cada item abordado. Os tópicos foram: transporte público, vias, sinalização, passeios e acessibilidade, áreas de estacionamentos e ciclovias. E na última etapa a professora e arquiteta Júlia está elaborando a lei, para após a conclusão da lei, possa realizar mais audiências públicas a fim de apresentá-las a população.

Dentre os tópicos abordados nas reuniões, um dos mais importantes e discutidos para encontrar a melhor solução possível foi sobre a implantação de uma ciclovia e ciclofaixa na cidade de Martinópolis, devido ao fato de que já houve tentativas para implantar o transporte coletivo, por exemplo, entretanto não teve uma efetivação satisfatória. E também pelo tempo em que os alunos estiveram realizando as anotações de cada rua da cidade durante a primeira etapa da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, foi observado o grande uso da bicicleta dentro da cidade por diversos cidadãos como meio de transporte.

2 DESENVOLVIMENTO

No dia 3 de janeiro de 2012 entrou em vigor a lei nº 12.587 que diz respeito aos objetivos, princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O propósito dessa lei é fazer com que as cidades brasileiras se tornem melhores e mais igualitárias no que se refere aos deslocamentos. A lei visa a construção de ambientes urbanos que promovam a inclusão social através da oferta de oportunidades e condições iguais para todos os cidadãos se locomoverem no interior do espaço urbano. Para isso os temas prioritários são aqueles relacionados à acessibilidade e à sustentabilidade.

Os investimentos financeiros são essenciais, porém não podem ser vistos como solução isolada para as irregularidades. Para que haja as

transformações e melhorias desejadas é necessário que todos os meios de transporte estejam inter-relacionados e que as infraestruturas sejam planejadas para estarem adequadas às condições previstas em lei. Essa integração entre o sistema de transportes, as infraestruturas e os investimentos garantirá efetividade e segurança nos deslocamentos realizados.

A lei prioriza os modos de transporte não motorizados ou os transportes públicos coletivos. Isso porque a redução na circulação de automóveis particulares beneficia tanto o meio ambiente (através da diminuição de poluentes), quanto a própria população (redução de congestionamentos por exemplo).

Por enfatizar os deslocamentos não motorizados, o plano deve estabelecer o pedestre como prioridade, pois as cidades devem ser feitas para as pessoas e não para os automóveis. Por isso a lei também estabelece medidas padrões de passeios/calçadas que garantam a livre e segura circulação dos pedestres.

A lei 12.587 é válida para todos os municípios cuja população seja superior a 20 mil habitantes ou aqueles que possuem Plano Diretor. Aos municípios que se encaixam nas características ditas pela lei foi dado um prazo de três anos a partir da data de vigência, ou seja, até o ano de 2015 para que se adequassem corretamente aos requisitos exigidos pela lei através da elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana próprio. O município que não cumprisse o prazo estabelecido deixaria de receber recursos federais destinados à essa área.

No plano deve-se estabelecer quais medidas serão implantadas a curto, médio e longo prazo, pois além de orientar os próprios governantes, essa separação possibilitará que os cidadãos tenham o conhecimento de cada etapa. E uma vez que a população entende o funcionamento do plano, pode acompanhar se as mudanças estão sendo executadas corretamente e pressionar as autoridades locais caso as mesmas não estejam ocorrendo.

A revisão e a devida atualização do Plano de Mobilidade Urbana devem ser feitas em até dez anos, mas podem ser antecipadas caso o município julgue necessário.

2.1 Histórico de Martinópolis

Localizado a oeste do estado de São Paulo, com seus limites territoriais ao norte com Mariópolis, Pracinha, Parapuã e Sagres, ao sul com Nantes, a leste com Rancharia e a oeste com Caiabu, Indiana, Taciba e Regente Feijó, o município de Martinópolis, segundo a pesquisa do IBGE apresentou 24.219 habitantes no ano de 2010, com uma população estimada para o ano de 2015 de 25.805 habitantes. Apresenta uma área de unidade territorial em 2015 de 1.253,564 km² e a densidade demográfica em 2010 foi de 19,33 hab./km². Está localizada a aproximadamente 35 km da cidade de Presidente Prudente e a 494 km da capital do estado.

A economia de Martinópolis é basicamente sustentada pela agricultura e pecuária e também do investimento em turismo, devido a Represa Laranja Doce, localizada a 14 km do centro da cidade. Além da represa, Martinópolis conta ainda com dois distritos chamados de Teçaindá e Guachos (conhecido também pelo nome de Vila Escócia).

No século XIX, os sertanistas mineiros do Ouro Fino, liderados por José Teodoro de Souza, adentraram a região da Alta Sorocabana onde habitavam índios, dando início assim a um novo povoado. Naquela época essa região foi denominada de Patrimônio José Teodoro. Dessa maneira, o surgimento da cidade ocorreu devido à chegada da linha férrea a região, chamada Estrada de Ferro Sorocabana, onde os trabalhadores que ali moravam faziam as manutenções necessárias na linha férrea, proporcionando a origem e o crescimento daquela região. Estas estações por onde o trem passava também serviam de pontos de abastecimento de água das locomotivas.

Assim, dentre os novos moradores que estavam chegando àquelas terras, estava o coronel João Gomes Martins, o qual dividiu as terras que estavam próximas à linha férrea para loteamento, originando o povoado por volta de 1924. Em 20 de dezembro de 1929, o povoado passou a ser categorizado como Distrito de Paz com o nome de José Teodoro. No dia 29 de janeiro de 1939, o Distrito de José Teodoro foi elevado à categoria de município, devido ao seu crescimento econômico por causa da crescente produção de algodão e amendoim, dando-lhe o nome de Martinópolis, em homenagem ao coronel João Gomes Martins. E em 13 de junho de 1945, foi instalada nessas terras solenemente a Comarca Martinópolis.

O município teve o seu ápice no crescimento populacional e econômico até a década de 50. Já nas décadas de 60, 70 e 80 houve um grande êxodo rural, devido ao desestímulo da agricultura e pela industrialização desordenada, havendo assim um declínio tanto econômico (as pessoas passaram a se concentrar nos grandes centros urbanos) quanto populacional.

2.2 O sistema de ciclovias

Ciclovias são espaços destinados aos deslocamentos feitos através da bicicleta. Esses espaços podem ser de diferentes formas, entre as principais podemos citar a ciclofaixa e a ciclovia. A ciclofaixa (figura 1) corresponde à via de bicicleta compartilhada com a via de veículos motorizados. Nesse caso a única separação existente entre os dois meios é feita através de diferentes cores nas vias. Já a ciclovia (figura 2) se refere às pistas exclusivas para as bicicletas onde há uma separação física entre este e outros meios de transporte. Essa separação física pode ser feita através de calçadas ou vegetação por exemplo.



Figura 1

Fonte:<http://viatrolebus.com.br/2014/09/pesquisa-aponta-que-maioria-aprova-faixas-de-onibus-e-ciclovias/>



Figura 2

Fonte:<http://www.mobilize.org.br/noticias/3167/em-porto-alegre-avenida-ipuranga-ganha-novo-trecho-de-ciclovias.html>

Para determinar qual das opções deve ser implantada, é necessária uma análise do local que receberá tal implantação. É importante ressaltar que todo caso deve ser analisado separadamente. Utilizar outros locais como referência é válido, mas deve-se ter cautela, pois diversos fatores precisam ser levados em conta já que cada local possui suas próprias características. Em outras palavras, o que pode funcionar e ser aplicável para um ambiente, pode não ser para outro.

Utilizar a bicicleta para realizar os deslocamentos possui diversos benefícios: é uma opção barata se compararmos com os preços de veículos automotores, é mais acessível, é totalmente sustentável pois não produz nenhum dano ao meio ambiente, é benéfico para a saúde do usuário por exigir esforço físico e ocupa menos espaço. Portanto o uso da bicicleta é favorável para o usuário, para o meio ambiente e para o trânsito.

Assim como em muitos países, no Brasil a bicicleta também é vista, na maioria das vezes, como um meio de transporte utilizado para atividades físicas ou

para o lazer. A prática de usá-la diariamente como principal meio de locomoção é feita, normalmente, pela população de menor renda. Existe um grande preconceito, pois hoje ainda se tem a ideia de que a bicicleta é o transporte destinado aos pobres. Essa ideologia tem um caráter cultural que se iniciou com o movimento modernista na primeira metade do século XX. A partir desse período houve uma supervalorização do automóvel e o carro passou a ser sinônimo de status. A partir de então as cidades foram sendo feitas para os automóveis e todos os outros meios de transportes foram colocados em segundo plano. O grande desafio é mudar esse pensamento.

Nos últimos anos tem se falado muito sobre sustentabilidade e mobilidade urbana, por isso as ciclovias estão gradativamente se mostrando presentes nos cenários urbanos. Cidades que hoje valorizam os deslocamentos através das bicicletas e oferecem estruturas adequadas para seu uso, ou seja, apresentam um sistema eficiente, são vistas como modelos e exemplos a serem seguidos.

No Brasil o aumento da implantação de ciclovias ocorreu principalmente por obrigatoriedade da lei. Mas aos poucos a mensagem sobre a importância de uma rede cicloviária no ambiente urbano está sendo passada e entendida por todos.

2.3 O caso de Martinópolis

Quando se trata de cidades pequenas o uso de bicicletas é bem mais comum. Isso ocorre porque as distâncias a serem percorridas são menores e porque muitas cidades de pequeno porte não possuem um sistema de transporte coletivo. Assim a bicicleta surge como uma boa opção.

O grande problema é que mesmo tendo um alto fluxo de bicicletas a maioria dos municípios não possuem infraestrutura adequada como espaços destinados somente a este meio de transporte.

Foi proposta pelos alunos a criação de uma ciclovia em que abrange todo o território, a fim de atender a toda a população. Com a ideia de ser implantada aos poucos, no decorrer dos anos, ela procura estimular o uso de bicicletas pela

cidade, as quais já são usadas pelos moradores, porém sem uma ciclovia adequada para uso seguro e correto para os seus usuários. Apesar de hoje existir uma ciclovia na Avenida Professora Nilva, ainda não é o suficiente para poder resolver o problema de transporte dos habitantes de Martinópolis.

Dessa maneira, foi proposta uma rede cicloviária por toda a cidade que atendesse as necessidades de todos os bairros para ser implantada gradativamente, sendo essa representada pela cor verde (figura 3) e também atendesse as áreas institucionais, representadas pela cor laranja.

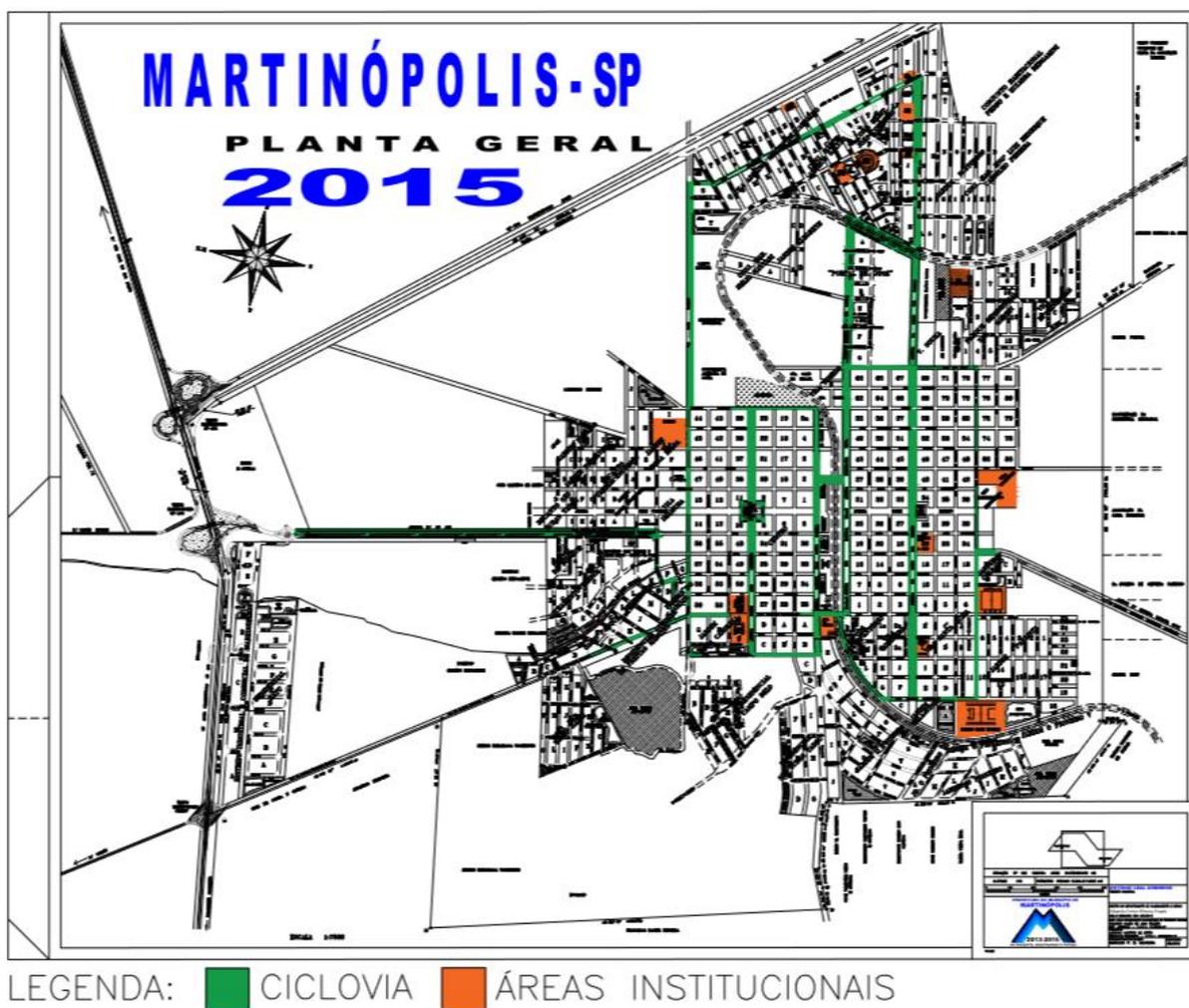


Figura 3

Mapa de Martinópolis com a proposta da ciclovia.



Figuras 4 e 5

Fotos da Avenida Professora Nilva (um dos locais de implantação da rede ciclovitária).

3 CONCLUSÃO

Com a participação dos estudantes dos cursos de Arquitetura e Urbanismo e de Engenharia Civil na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Martinópolis, um dos principais objetivos visados era o de minimizar e/ou resolver os problemas encontrados na cidade relacionados aos meios de transporte, procurando dar a preferência aos pedestres e aos veículos não motorizados, a fim de se ter um meio de transporte que atendesse a toda a população de modo geral e também melhorar a organização espacial da cidade com relação aos deslocamentos.

Um meio de atingir esse objetivo foi a proposta dada pelos estudantes, juntamente com a professora Júlia, implantar as ciclovias ou ciclofaixas em toda a cidade para que possa substituir o transporte público (como visto, não é viável ao município) pelo uso de bicicletas, as quais já estão sendo utilizadas por um grande número de pessoas. E, além de ser benéfico para a população, pela cidade apresentar um relevo plano e já ser utilizada por ela, também o é por ser sustentável e não poluente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cartilha lei 12.587. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acessado em: 21 de julho de 2016.

IBGE. **Cidades**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=352920&search=||infogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas.>> Acessado em: 21 de julho de 2016.

Prefeitura de Martinópolis. **Dados Demográficos do Município**. Disponível em: <<http://www.martinopolis.sp.gov.br/site/index.php?p=demograficos>>. Acessado em: 21 de julho de 2016.

Prefeitura de Martinópolis. **Histórico do Município de Martinópolis**. Disponível em: <<http://www.martinopolis.sp.gov.br/site/index.php?p=historia>>. Acessado em: 21 de julho de 2016.