

PROJETO DE EXTENSÃO

Compartilhamento de práticas inovadoras para acesso a serviços públicos de mobilidade ativa

Coordenação:

Profa Dra Sonia Paulino

Pós-doutoranda:

Silvia Stuchi Cruz

Alunos:

Larissa Guerreiro

Mariana Araujo

Vitor Utrila

Colaboração:

Instituto Corrida Amiga

Metrópole 1:1

Bibiana Tini

Bruna Sato

Douglas Farias

SETEMBRO A NOVEMBRO DE 2019



Sumário Executivo

O tema mobilidade urbana vem ganhando destaque nas discussões mundiais e nacionais em termos econômicos, urbanos, sociais e ambientais, por diversos motivos: aumentou-se o grau de urbanização, elevou-se o número da população e, sobretudo, houve aumento significativo no número de veículos automotores nas ruas dos grandes centros urbanos. Trabalhar a mobilidade urbana não significa apenas olhar para o ir e vir das pessoas na cidade, é necessário repensar e redesenhar cidades que reflitam o modo como essas pessoas se relacionam e permanecem nesses espaços, que sejam acessíveis para qualquer um em qualquer idade.

Nesse contexto, o projeto de extensão 'Compartilhamento de práticas inovadoras para acesso a serviços públicos de mobilidade ativa', da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP), realizado de setembro a novembro de 2019 na Escola Municipal de Ensino Fundamental Profa. Rosângela Rodrigues Vieira, teve como objetivo:

- compartilhar conhecimento e informações sobre serviços públicos de mobilidade ativa (a pé e por bicicleta) enfocando a integração com o transporte coletivo; e
- proporcionar ao público-alvo a oportunidade de compartilhar e registrar suas percepções e vivências cotidianas de mobilidade urbana.

O recorte geográfico do projeto incidiu no distrito de Ermelino Matarazzo, especificamente no entorno da EACH-USP. Como beneficiários diretos do projeto de extensão, foram contemplados alunos de quatro turmas do 8º ano (totalizando 43 alunos) e três professores (de geografia, ciências e história) da Escola Municipal de Ensino Fundamental Profa. Rosângela Rodrigues Vieira, localizada na Av. Luiz Imparato, 564 - Parque Cisper, São Paulo - SP, 03819-160, a 1,9 km da EACH/Universidade de São Paulo.

As atividades do projeto foram organizadas com a realização de oficinas de ideias e de mobilidade ativa (13/11/2019 e 14/11/2019) e de oficina prática-vistórias cidadãs (26/11/2019). Nas vistórias cidadãs, ambas no dia 26/11/2019, o trecho

avaliado pelos alunos foi 600m da Av Olavo Egídio de Souza Aranha, do cruzamento da Av Luiz Imparato (rua da EMEF) até a altura do número 1555. A via também se encontra na lista de locais com maior número de acidentes por subprefeitura, de acordo com dados da CET (2017;2019). A partir de informações solicitadas via Lei de Acesso à Informação (LAI) identificou-se que os atropelamentos de pedestres na avenida são majoritariamente mulheres e idosas. No trajeto, há mini praças, Unidade Básica de Saúde, farmácias, creche, além de vários estabelecimentos comerciais que proporcionaram a análise de atratividade local. Para que a avaliação fosse realizada com mais precisão, optou-se por dividir o trajeto de ida e volta em 06 trechos, conforme (Quadro 1):

Quadro 1: trechos avaliados por cada grupo

| Turmas | Avaliação - Grupo I - 19 Alunos | | | Avaliação - Grupo II - 24 Alunos | | |
|---------------------------------|---------------------------------|------------|------------|----------------------------------|------------|------------|
| | A1 100m | B1 100m | C1 100m | C2 100m | B2 100m | A2 100m |
| Av Olavo Egídio de Souza Aranha | 1270-1370 | 1370-1468 | 1468-1668 | 1555-1467 | 1467-1369 | 1369-1339 |

Fonte: elaboração própria.

A seguir, a figura 1 ilustra a divisão de trechos avaliados:

Figura 1: ilustração dos trechos avaliados



Fonte: elaboração própria.

A estrutura das fichas de campo utilizadas pelos alunos e alunas da EMEF para avaliar serviços públicos de mobilidade ativa e integração com transporte público coletivo no local, para cada trecho (A1, B1, C1, C2, B2, A2), contemplou as seguintes categorias (Quadro 2):

Quadro 2: categorias e aspectos avaliados na vistoria

| Categoria | Aspecto(s) avaliados |
|--|--|
| A) Calçadas e Mobilidade | Condições do pavimento; Largura da calçada; Acesso ao transporte público |
| B) Acesso à cidade | Adequação do ambiente para diferentes grupos: mulheres, pessoas com carrinho de bebê, crianças, pessoa em cadeira de rodas, pessoa com Deficiência Visual, idosos, ciclistas |
| C) Atratividade e Segurança Pública | Tipos de fachadas (ativas, cegas), horários e tipos de uso, iluminação, fluxo de pedestres, praças, mobiliários |
| D) Segurança viária | Tipologia da rua, velocidade máxima, travessias de cruzamentos, tempo semafórico |
| E) Ambiente | Sombra e abrigo, poluição sonora, coleta de resíduos e limpeza, locais para descarte, áreas verdes e arborização, qualidade do ar |

Fonte: Elaboração própria.

Cada grupo (com 5 ou 6 alunos) recebeu uma categoria para avaliação em campo, acompanhado de um monitor, e como resultado dessa atividade obteve-se o mapeamento/diagnóstico participativo com usuários sobre os serviços públicos de mobilidade ativa em integração com transporte público coletivo. Essas atividades geraram relatório de resultados do projeto e resumo executivo para encaminhamento às subprefeituras de Ermelino Matarazzo e Penha.

Dessa forma, de acordo com as atividades desenvolvidas com os alunos e alunas, são ressaltados os seguintes pontos e proposições para encaminhamentos no intuito de identificar caminhos em conjunto com o poder público para melhorar as condições para acesso a serviços públicos e mobilidade ativa no entorno da escola:



Foto 1: Problemas de zeladoria do espaço
Fonte: Acervo do projeto

- **Zeladoria**

Os elementos negativos mais citados pelos alunos, observações as quais também pudemos observar em campo, remetem a problemas de zeladoria do espaço, tais como: buracos nas calçadas, resíduos

nas ruas e espaços públicos sem manutenção (Foto 1), como equipamentos de ginástica e brinquedos quebrados. É importante destacar que muitos desses problemas podem ser resolvidos com ações de zeladoria e manutenção por parte da administração pública (recolhimento dos sacos e resíduos espalhados, reforma das calçadas que forem de responsabilidade do poder público, conserto e substituição de equipamentos públicos, assim como poda e limpeza dos espaços de parques e praças), mas também é necessário o planejamento e implantação de estruturas para a manutenção do espaço, como lixeiras. Ainda, levanta-se a questão de educação ambiental e informação aos moradores do entorno. Durante o levantamento em campo foram observadas mais lixeiras privadas (11) do que lixeiras públicas (1), o que indica envolvimento do comércio local, mas não substitui a ação da prefeitura, imprescindível para a manutenção e limpeza das cidades.



Fotos 2, 3 e 4: calçadas esburacadas durante o trajeto
Fonte: acervo do projeto.

- **Acessibilidade**

As condições das calçadas não favorecem o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida, com deficiência, e com carrinhos de bebê (Fotos 2, 3 e 4). Além dos buracos ao longo do caminho, por todo o trajeto é possível observar o bloqueio da faixa livre pela presença de degraus e, principalmente, pelo acesso de veículos (Fotos 5, 6 e 7).



Fotos 5, 6 e 7: acessos de veículos e de estabelecimentos interferindo nas calçadas
 Fonte: Acervo do projeto.

- **Estabelecimentos interferindo nas calçadas**

As rampas que invadem a calçada não estão de acordo com as leis estabelecidas pelo Código de Obras e Edificações de São Paulo (Lei N° 16.642). Esses pontos devem ser fiscalizados, assim como a implantação de elementos de acessibilidade como: rampas de acesso nas travessias e todos os cruzamentos, pisos táteis direcionais e de alerta para pessoas com deficiência visual, assim como semáforos sonorizados e indicações em braile.

- **Infraestrutura para bicicleta**

Não foram observados elementos (bicicletários, paraciclos etc.) ou infraestruturas cicloviárias no entorno, inclusive, as linhas de ciclovia existentes no bairro são escassas. Considerando que a maioria dos estudantes declarou que se

desloca a pé até a escola, e que um dos pontos mais citados durante as oficinas foi que as linhas de ônibus são insuficientes e com longo tempo de espera, o planejamento de uma malha cicloviária segura, conectada e mais estruturada, poderia suprir parcialmente a demanda de transporte de muitos estudantes e moradores do bairro. Assim, os transportes intrabairros não ficariam tão dependentes de peruas, carros e motos, modais caros (não apenas para o usuário, mas também para a administração pública) e poluentes.

- **Pontos de ônibus**

O ideal seria que todos os pontos de ônibus tivessem infraestrutura adequada, com abrigo de chuva e sol, assim como bancos para sentar. Além disso, é importante realizar a manutenção das informações disponíveis no pontos, tal sinalização é imprescindível para a autonomia de circulação de pessoas a pé e usuários do transporte público.



Foto 8: Ponto de ônibus sem abrigo e locais para sentar, além de sinalização danificada.

Fonte: Acervo do projeto.

- **Integração com o transporte coletivo (estação USP Leste da CPTM)**

Ressalta-se aspectos de infraestrutura e zeladoria que desfavorecem o deslocamento até a estação - falta de faixa de pedestre, calçadas em mau estado de conservação, resíduos, ruas estreitas, carros em alta velocidade, carência de rede cicloviária. Ainda, destaca-se a questão da lotação dos trens e serviço insuficiente de transporte público coletivo, que é de extrema importância para ser trabalhado na integração da mobilidade ativa com o transporte coletivo, sobretudo do ponto de vista da mobilidade caracterizada também como uma forma de exclusão social proporcionada pela insuficiência dos meios de transportes.