

CICLOMOBILIDADE E O(S) PLANO(S) DIRETOR(ES) DE MACEIÓ:

O hiato entre a legislação e a realidade

INTRODUÇÃO

Mobilidade urbana é um conceito discutido, cada vez, mais enfaticamente nas políticas urbanas brasileiras. A bicicleta vem ganhando destaque na discussão, por ser um meio de transporte utilizado por milhares de brasileiros no dia-a-dia (BRASIL, 2007, p. 7).

Em Maceió, muitas pessoas usam a bicicleta pelo seu menor custo. O nível da discussão sobre o uso desse modal vem acompanhando o cenário brasileiro. A falta de infraestrutura cicloviária adequada, bem como o modelo desejado de cidade e o papel da bicicleta nesse contexto, sustentam a importância da discussão.

O Plano Diretor de Maceió¹ (2005) traz o uso da bicicleta e o desestímulo ao carro como diretrizes prioritárias para a mobilidade urbana². No entanto, nas últimas décadas, a infraestrutura cicloviária, praticamente, ficou estagnada, enquanto mais e mais vias foram abertas, estimulando o uso do carro.

Este artigo se debruçará sobre algu-

mas dessas contradições que tornaram a ciclomobilidade em Maceió uma letra morta no Plano Diretor, e quais as perspectivas para esse modal, com a revisão do documento.

PLANO DIRETOR DE 2005

O Plano Diretor de Maceió prioriza o pedestre, o transporte coletivo de massa e o ciclista. No entanto, não foram definidos mecanismos de autoaplicação do mesmo, de modo a garantir a implementação do que estava escrito na lei. Assim, o Código de Urbanismo e Edificações³ de Maceió foi aprovado nas gestões municipais de Cícero Almeida (2005-2008 e 2009-2012) em desconexão com o Plano Diretor. Novos eixos viários e uma suposta racionalização do tráfego naqueles já existentes marcaram essa gestão, mas são apenas paliativos para a mobilidade urbana – quanto mais vias abertas, mais carros irão ocupá-las⁴ – enquanto alimentam a especulação imobiliária⁵.

A desconexão é evidente quando o Código de Urbanismo estabelece, para uma área construída acima de 250m²,

¹Lei Municipal 5.486, de 30 de dezembro de 2005

²Art. 79 do capítulo III: da Mobilidade; Lei municipal nº 5486 de 30/12/2005

³Lei municipal 5.593, de 08 de fevereiro de 2007

⁴É o “Paradoxo de Braess”, que basicamente diz que, num sistema como o trânsito (não-altruísta), um aumento de sua capacidade pode levar a uma perda de desempenho global.

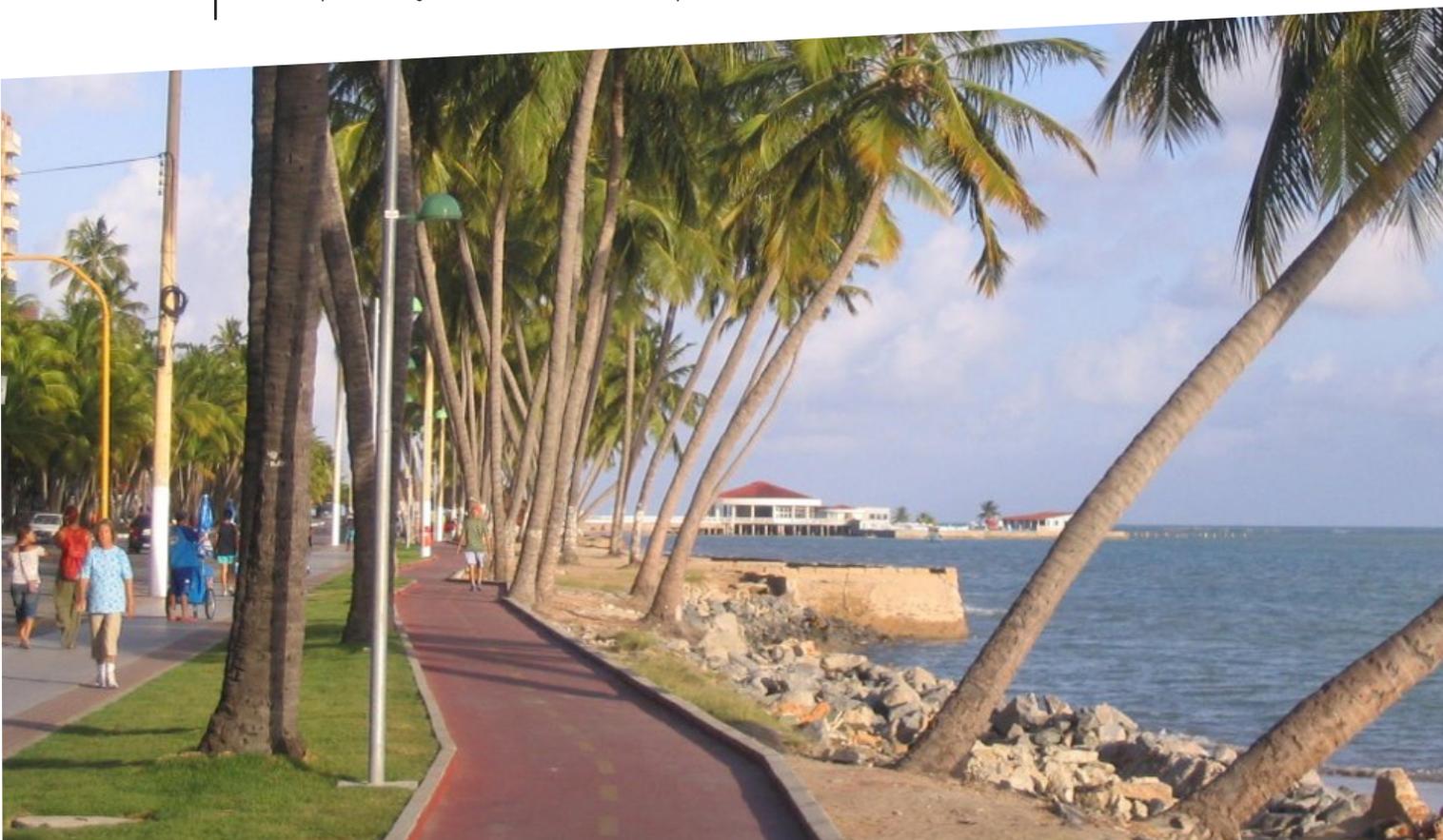
⁵E, como se sabe, os empresários da construção civil são alguns dos maiores financiadores de campanhas políticas.

a oferta de 3 vagas de estacionamento por unidade, para usos residenciais do tipo 5 nas zonas residenciais 4 e 5, além de permitir verticalização de até 20 pavimentos na ZR-5, região sem infraestrutura adequada de mobilidade, obrigando o uso do automóvel para deslocar-se.

A falta de participação efetiva da população na gestão municipal, seja pela falta de interesse, seja pelas próprias estratégias do poder público que afastam a população das decisões importantes, também afeta o cenário. O orçamento participativo como instrumento de gestão, por exemplo, tem grande importância na definição das prioridades urbanas, “[...] uma vez que se trata de decidir sobre fins, e não apenas sobre a otimização dos meios [...]” (SOUZA, 2011, p. 342). Com uma população ausente, os rumos financeiros são definidos por interesses particulares e alimentam a especulação imobiliária, enquanto a in-

fraestrutura cicloviária (e instâncias associadas, como o transporte público e a prioridade ao pedestre) permanece marginal.

Assim, a ciclomobilidade foi bastante prejudicada. Após dez anos, o que se verifica em Maceió é que a estrutura cicloviária continua incipiente para a demanda da cidade. Uma única ciclovia com relativa boa infraestrutura foi concluída, na orla da parte nobre da cidade, com um caráter mais de lazer do que, propriamente, de eixo viário. Somente na atual gestão municipal é que são dados mais alguns passos, embora ainda tímidos (Figura 1). O principal eixo viário de Maceió, a Avenida Fernandes Lima, continua sem espaço para os ciclistas, embora milhares deles utilizem a via (ASSOCIAÇÃO DE CICLISTAS URBANOS DE MACEIÓ, 2016). E quaisquer tentativas de se propor retirada de espaço dos carros para priorizar os pedestres e ciclistas se mostram infrutíferas⁶.



⁶ Assim, a ciclomobilidade foi bastante prejudicada. Após 10 anos, o que se verifica em Maceió é que a estrutura cicloviária continua incipiente para a demanda da cidade. Uma única ciclovia com relativa boa infraestrutura foi concluída, na orla da parte nobre da cidade, com um caráter mais de lazer do que propriamente de eixo viário. Somente na atual gestão municipal é que são dados mais alguns passos, embora ainda tímidos (Figura 1). O principal eixo viário de Maceió, a avenida Fernandes Lima, continua sem espaço para os ciclistas, embora milhares deles utilizem a via (ASSOCIAÇÃO DE CICLISTAS URBANOS DE MACEIÓ, 2016). E quaisquer tentativas de se propor retirada de espaço dos carros para priorizar os pedestres e ciclistas se mostram infrutíferas.



Figura 01: Ciclovia da orla marítima de Maceió e ciclofaixa recém-inaugurado na BR-104. **Fonte:** Site Panoramio, 2016; Site da SMTT, 2016.

PERSPECTIVAS: REVISÃO DO PLANO DIRETOR

O novo Plano Diretor caminha dentro do conceito de “cidade compacta”. Isso, por si só, já se configura um avanço, pois uma cidade que aproveita os recursos já existentes é o melhor dos cenários para a ciclomobilidade, que exige curtas distâncias e integração com transporte de massa. A delimitação mais clara das ZEIS⁷ é um aspecto que pode contribuir no investimento em infraestrutura cicloviária, já que a bicicleta é, por vezes, uma opção de transporte mais viável para pessoas de baixa renda. A última

audiência pública de revisão do Plano Diretor explicita o interesse em alterar seu capítulo sobre mobilidade, para que ele se adeque a Política Nacional de Mobilidade Urbana⁸ e observe os interesses e condições locais. No entanto, ainda falta a observância de mecanismos para que o novo Plano Diretor seja autoaplicável, com garantia de participação da sociedade civil. Sem esses mecanismos, a ciclomobilidade pode, no novo Plano Diretor, seguir o mesmo caminho que tomou no Plano Diretor em vigência.

REFERÊNCIAS

Associação de Ciclistas Urbanos de Maceió. 1ª Contagem de Ciclistas: Avenida Fernandes Lima, Maceió-AL. Associação de Ciclistas Urbanos de Maceió. Maceió, 2016.

Brasil. Ministério das Cidades. Programa Brasileiro De Mobilidade Por Bicicleta. Coleção Bicicleta Brasil. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Caderno 1, 2007.

Plano Diretor da Cidade de Maceió. Lei municipal n. 5.486, de 30 de dezembro de 2005.

Código de Urbanismo e Edificações de Maceió. Lei municipal 5.593, de 08 de fevereiro de 2007.

SOUZA, M. L. D. Orçamentos participativos. IN SOUZA, M. L. D. Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, Parte III: 11, 2011.

Site Panoramio. Disponível em: <http://www.panoramio.com/photo/1497344>. Acesso em: 24 jun. 2016.

Site da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito. Disponível em: <http://www.maceio.al.gov.br/smtt/noticias/smtt-avanca-na-implantacao-daciclovia-da-br-104/> Acesso em 24 jun. 2016.

⁷Zonas Especiais de Interesse Social

⁸Lei Federal 12.587/2012