**PRÉ-PROJETO - Grupo 8**

Integrantes: Andre Barreto Moura Solla; Daniel Rocha dos Santos; Diego Novak de Oliveira Vitale; Guilherme Augusto Ribeiro Neves; José Vicente de Arruda Junior; Karina Hae Eun Huh; Marcelo Tescarollo Kern de Oliveira; Sabrina Zanetich Acquafreda.

**Problema**

O problema a ser estudado pelo grupo é: A evolução dos sinistros de trânsito, fatais ou não, envolvendo ciclistas e pedestres na cidade de São Paulo.

Este tema goza de atenção por envolver modalidades ativas de transportes, ou seja, transporte não motorizado, trazendo uma série de benefícios para a cidade de São Paulo, que por sua vez reúne uma grande quantidade de transportes motorizados e que suscitam intensos debates na sociedade, como por exemplo, o aumento do número de veículos, causando engarrafamentos e transtornos, a emissão de gases que prejudicam o meio ambiente, o declínio na qualidade de vida dos indivíduos que usam essas modalidades de transporte, além de sinistros envolvendo estes modais de transporte.

Diante disso, os transportes não motorizados, como é o caso dos pedestres e ciclistas, emergem como uma solução que deve ser considerada cada vez mais. Cruz e Paulino (2019) evidenciam que um dos objetivos de Desenvolvimento Sustentável é tornar as cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, o que dialoga diretamente com o transporte não motorizado, ou seja, emerge cada vez mais a necessidade por modos de locomoção eficientes e que não prejudiquem o meio ambiente. Entretanto, ainda de acordo com Cruz e Paulino (2019), tem aumentado no Brasil a venda de veículos motorizados e de uso individual, o que vai contra uma mobilidade urbana sustentável.

Tendo isso em vista, é de suma importância que a cidade ofereça um ambiente seguro e subsídios à essa modalidade de transporte, já que ela oferece diversos benefícios. Nesse sentido, Cruz e Paulino (2019) reforçam que serviços que envolvem mobilidade ativa e transporte coletivo estão atrelados com as condições oferecidas pelo meio, ou seja, a qualidade do espaço de circulação. Já de acordo com Malatesta (2017), em Cidades de Pedestres: A Caminhabilidade no Brasil e no Mundo, há uma histórica desatenção em relação ao espaço destinado aos pedestres, resultando em espaços inadequados para quem circula a pé, sendo os transportes motorizados individuais privilegiados. A autora, ao mostrar um gráfico da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), de 2013, mostra que 40% do deslocamento nas cidades brasileiras é feito a pé e por bicicleta (A pé corresponde a 36% e deslocamento por bicicleta corresponde a 4%). Ou seja, há uma clara desigualdade, pois em um contexto no qual há significativo uso de transporte não motorizado o ambiente não favorece estes deslocamentos. Malatesta (2017) reforça a escassez do uso dos transportes motorizados, sendo necessário otimizar o uso do espaço urbano, de forma a favorecer os transportes não motorizados. De acordo com a curva de Ashton, citada por Malatesta, em velocidade de 30KM/h, o risco de morte em caso de confronto direto é de 15%, porém, em velocidade de 60KM/h o risco sobe para 85% das vítimas virem a óbito.

Diante disso, o ambiente não pode se tornar nocivo para quem utiliza formas ativas de mobilidade, e ainda, este modo de circulação favorece o meio ambiente e trás benefícios para o fluxo da cidade como um todo. Portanto, é necessário estudar os sinistros de trânsito envolvendo ciclistas e pedestres na Cidade de São Paulo, no ano de 2020, assim como apreciar alguns indicadores de participação cidadã acerca do espaço público através de denúncias via Portal 156.

**Objetivos do trabalho**

O trabalho pretende atingir três objetivos. O primeiro deles é compreender se a cidade de São Paulo é um ambiente nocivo para quem usa transporte não motorizado. Através deste objetivo o grupo pretende avaliar o cenário atual para os usuários de transporte não motorizado na Cidade, diagnosticando os riscos enfrentados por estes usuários e o ambiente que eles encontram.

O segundo objetivo é quantificar os sinistros, fatais ou não, na cidade de São Paulo, de forma a comparar com os sinistros envolvendo outras modalidades de transporte. Dialogando diretamente com o primeiro objetivo, o propósito é reunir dados e compará-los com outros modais de transporte, visando descobrir a situação dos transportes não motorizados em relação aos demais. Neste ponto, objetiva-se também traçar um panorama histórico, buscando dados de anos anteriores.

O terceiro objetivo é sugerir ações e/ou programas que visem reduzir sinistros envolvendo o transporte não motorizado na cidade de São Paulo. Após mapear o cenário, com os dois objetivos anteriores, o objetivo neste caso é desenhar um instrumento que sirva para os usuários de transportes não motorizados relatarem irregularidades na Cidade de São Paulo, obstáculos que dificultem sua circulação pela cidade. Um exemplo seria o desenho de um aplicativo para pedestres e ciclistas tirarem fotos e postarem , caso encontrem uma calçada excessivamente pequena ou irregularidades em uma ciclofaixa, por exemplo.

**Metodologia**

A metodologia utilizada pelo grupo será, majoritariamente, leitura e revisões e documentos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Será necessário realizar o mapeamento dos dados contidos nos relatórios de Sinistros de Trânsito, Sustentabilidade e Mobilidade no Sistema Viário Principal. O grupo irá cruzar dados destes relatórios, visando atender aos objetivos propostos. Eventualmente, o grupo também pode analisar o Plano Plurianual da cidade de São Paulo, além de documentos pertencentes ao Plano Diretor.

O grupo também pretende acessar a plataforma GeoSampa e manipular alguns dados atrelados à mobilidade ativa. Um exemplo são as calçadas, visto que os dados relativos à calçadas podem ser acessados dentro do GeoSampa através da temática Sistema Viário. Serão realizados procedimentos de análise destes temas ligados à mobilidade ativa dentro do GeoSampa para posterior registro na monografia.

Por fim, o grupo irá realizar buscas em bases de dados, como por exemplo o Scielo, objetivando encontrar obras que tratam de mobilidade ativa em cidades brasileiras. Estes textos serão lidos e fichados para, posteriormente, serem usados como embasamento no trabalho, visando gerar argumentos sólidos e comparações com outras cidades, além de São Paulo.

**Atividades**

De forma geral, o grupo pretende realizar diversas atividades ao longo deste trabalho. Dentre as atividades a serem desempenhadas, encontram-se: Pesquisas em relatórios da CET, coleta de dados nos relatórios da CET e no GeoSampa, reuniões semanais de alinhamento, buscas em repositórios de dados e filtragem de dados que a equipe julgar úteis para o desenvolvimento dos objetivos propostos.

**Cronograma**

O cronograma que o grupo irá seguir se encontra em anexo. Destaca-se que, eventualmente, diante de algum imprevisto ou outro acontecimento, os prazos e atividades retratados no cronograma podem sofrer alterações.

**Referências Bibliográficas**

CRUZ, Silvia Stuchi; PAULINO, Sonia Regina. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: Experiências na cidade de São Paulo. Revista Brasileira de Gestão Urbana, [s. l.], v. 11, 2019.

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (org.). Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. [S. l.: s. n.], 2017.