

Pré-projeto - Governo Aberto

Carlos Henrique Almeida Custodio Filho - 9361010

Guilherme Oliveira Senna - 10799212

Karolyne Gabriele Alves Lopes da Rocha - 10414504

Laís Carraro Leme Cavaleiro - 10687638

Leticia Cavalcante dos Santos - 10722481

Thiago Mattoso Mitushima - 9810535

Junho, 2021

1 Introdução

A partir dos pilares de Governo Aberto e da temática de mobilidade ativa, pretende-se com este projeto elaborar um protótipo de uma plataforma que forneça um mapa interativo com alertas sobre o percurso a ser realizado pelo usuário - pedestre - acerca das condições de segurança pública e viária na região. Para tanto, serão mobilizados dados secundários, dados primários e dados co-produzidos com a sociedade, para constante atualização de informações. Inicialmente, o protótipo destina-se aos arredores da Vila Cisper.

A concepção de Governo Aberto aqui adotada parte de um conjunto de princípios e valores que, ao serem colocados em prática, levam à proposição de caminhos mais horizontais, adaptáveis e adequados à solução de problemas coletivos. Sendo três os princípios ou eixos que embasam um Governo Aberto: (i) a prestação de contas, (ii) a transparência e a (iii) participação/colaboração. A partir destes, ramificam-se uma série de atributos, dos mais elementares aos mais avançados, como a garantia do acesso à informação, através de leis da transparência e dos portais de acesso à informação, bem como a divulgação constante do que o governo tem feito e como a sociedade pode participar de processos públicos; a disponibilização ativa de todas as informações necessárias para conhecer e controlar o funcionamento do Estado, a possibilidade de realizar consultas públicas e a iniciativa governamental de responder e justificar seu proceder; por fim, como atributo de um Governo Aberto mais robusto, encontram-se os mecanismos de transparência colaborativa, através do empoderamento da sociedade civil (Cruz Rubio, 2015).

Assim, o projeto que aqui se delineia, tem como escopo os princípios de Governo Aberto, apoiando-se nas práticas de transparência do município de São Paulo para a sistematização de dados iniciais e investindo em proposta colaborativa de participação social, a fim de incentivar, por um lado, o uso do espaço público por pedestres, auxiliando a escolha por melhores trajetos e

advertindo de possíveis inseguranças em seu caminho e, de outro lado, expor as demandas sociais de mobilidade ativa, desse modo engajando a sociedade a se envolver com os problemas de seu território e cobrar melhorias às autoridades públicas.

2 Justificativa

De acordo com a pesquisa origem-destino de 2017, são realizadas 13,3 milhões de viagens a pé por dia no município de São Paulo, com média de 15 minutos por trajeto. Mesmo que muitas vezes estes trajetos estejam relacionados com outros modos na realização das viagens, como o trajeto a pé para acessar linhas de ônibus ou estações de metrô, o modo a pé apresenta um peso na mobilidade urbana do município que não pode ser ignorado.

A mobilidade a pé depende diretamente de fatores físicos, como a existência, largura e condição das calçadas e a existência de faixas de pedestre ou passarelas em avenidas movimentadas, mas também depende de fatores relacionados com a segurança pública e viária, como a iluminação pública, a existência ou não do movimento constante de outros pedestres e as próprias condições de desenho urbano. Todos estes fatores distribuem-se de maneira desigual pelo município de São Paulo, enquanto a região central e distritos da região sudoeste como Pinheiros, Perdizes e Jardim Paulista apresentam, de maneira geral, melhores condições de infraestrutura (calçadas em bom estado, iluminação pública bem distribuída, etc), os distritos da periferia do município apresentam condições diversas, muitas vezes com ausência destas infraestruturas importantes para que as viagens a pé ocorram de forma segura.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob - 2015) define a priorização dos modos ativos, em especial a pé e bicicleta, através da garantia de investimentos e melhorias nas condições para que as viagens que utilizam destes modos sejam realizadas de forma plena, de maneira a incentivar a melhoria na qualidade urbana e ambiental da cidade. Segundo o PlanMob, “A infraestrutura de deslocamento dos pedestres deve reunir várias qualidades: segurança viária, conforto, boa conservação, iluminação, segurança pública, continuidade, conectividade, atratividade e acessibilidade universal.” (PlanMob, 2015, p. 113), . Neste sentido o desenvolvimento de uma plataforma que reúna tanto informações públicas que possam ser visualizadas de maneira clara e rápida pelo os cidadãos quanto contribuições dos próprios cidadãos que utilizam o modo a pé para realizar suas viagens pode contribuir por um lado para melhorar a qualidade das viagens e dos trajetos realizados nos aspectos de segurança e por outro para o aprimoramento das políticas públicas voltadas para estes temas.

Através do Projeto de Extensão realizado pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH USP), “Compartilhamento de práticas inovadoras para acesso a serviços públicos de mobilidade ativa” (Paulino, 2019), com recorte territorial em Ermelino Matarazzo e cujo público-alvo centrou-se em alunos do oitavo ano da Escola Municipal de Ensino Fundamental Prof^a Rosângela Rodrigues Vieira, foi possível coletar uma série de

informações relevantes sobre percepções de mobilidade urbana em trajetos realizados pelos estudantes para ir e voltar da escola na região, destacando-se o deslocamento a pé como o principal meio de transporte utilizado, representando 58,1% dos casos. Dentre as características que mais desagradam os alunos nestes percursos tem-se:

poluição do ar, poluição sonora, falta de sombra, pouca/ ou nenhuma ciclovia, calçada ruim, velocidade dos veículos, falta de sombra, pouca vegetação, travessia perigosa, falta de iluminação, presença de usuários de drogas, drenagem ruim (alagamentos/ poças), tráfego de automóveis (p. 11).

Ao tratar dos pontos que poderiam ser melhorados, foram levantadas as seguintes demandas:

melhoria das condições de acessibilidade, melhoria dos tempos semafóricos, ampliação do sistema cicloviário, melhoria do sistema de iluminação, mais equipamentos nas praças e parques (bancos, brinquedos), além de manutenção dos existentes, melhoria do serviço de coleta de resíduos e manutenção das calçadas (atualmente possui muitos buracos) (p. 16).

Apesar de especificar em percursos de alunos da Ermelino Matarazzo em suas idas e voltas da escola, muito pôde ser analisado acerca da mobilidade na região, sobretudo em deslocamentos a pé, fortalecendo a importância do escopo aqui proposto para realização do projeto que, tem na região, um ambiente propício para desenvolvimento do protótipo devido às experiências anteriores e à relação do local com a adoção da mobilidade ativa.

3 Objetivos

Tendo em vista os problemas explorados na seção anterior, o objetivo do projeto é criar uma plataforma que apoie a mobilidade a pé e auxilie os pedestres a traçar rotas mais seguras pela cidade. Para tal, a plataforma irá facilitar a visualização de diferentes variáveis, descritas na penúltima seção, que influenciam na segurança de um determinado local - para o escopo deste trabalho, nos arredores da Vila Cisper.

4 Metodologia

Para alcançar os objetivos definidos, o projeto irá focar no estudo das seguintes variáveis:

- **Variáveis de infraestrutura:**
 - Largura da calçada

- Existência de faixa de pedestres
- Existência de sinalização
- Condição da iluminação pública
- **Variáveis de segurança pública:**
 - Quantidade de furtos/roubos
 - Quantidade de homicídios/lesões corporais
 - Quantidade de acidentes de trânsito

A seguir, uma lista de possíveis fontes de dados abertos a serem utilizados no projeto:

- [Ocorrências por delegacia](#)
- [Ocorrências \(específicas\) por endereço](#)
- [API Governo Aberto](#)
- [Avaliação de calçadas/iluminação/sinalização/faixa de pedestre](#)
- [Geosampa \(camadas de iluminação pública, calçadas e rede ciclovária\)](#)
- [Portal Achados e Pedidos](#)

Ademais, existe a possibilidade de realizar pedidos via E-Sic, porém o projeto será principalmente baseado nos dados já disponibilizados.

Após a coleta e validação dos dados especificados, será feito um diagnóstico, caso este não seja encontrado na revisão da literatura, do grau de transparência governamental relacionado às variáveis escolhidas (se a transparência ativa está sendo cumprida, ou se precisamos recorrer à transparência passiva; o quão fácil ou difícil é encontrar os dados especificados; quanto tempo em média demoramos para encontrá-los; se são atualizados regularmente; etc.). Finalmente, será projetada a plataforma Web que facilitará a visualização dos dados reunidos, auxiliando os pedestres a traçar caminhos mais seguros. O foco do projeto será em definir o fluxo de dados na plataforma, seus casos de uso e perfil do usuário, além de prototipar a interface do Web App.

O fluxo de dados do projeto, como já citado na introdução, utilizará dados de 3 diferentes procedências: os dados primários, que pediremos via E-Sic (transparência passiva); os dados secundários, provenientes da transparência ativa; e os dados co-produzidos, de atualização constante por meio da plataforma.

5 Cronograma

- **Semana 10 (14/06-18/06):** Desenvolvimento e entrega do pré-projeto;
- **Semana 11 (21/06-25/06):** Pesquisa de iniciativas e projetos similares, pesquisa e exploração de bases de dados a serem utilizadas no projeto;

- **Semana 12 (28/06-02/07):** Data limite para envio de pedidos via E-Sic (prazo de resposta sem recurso até dia 12/07). Definição de funcionalidades, fluxo de dados e perfil do usuário;
- **Semana 13 (05/07-09/07):** Projeto da interface do usuário em protótipo interativo;
- **Semana 14 (12/07-16/07):** Finalização do desenvolvimento do relatório final;
- **Semana 15 a 16:** Apresentação do trabalho final.

References

- [1] ([PlanMob, 2015](#)) Plano de Mobilidade de São Paulo.
- [2] ([Cruz Rubio, 2015](#)) Hacia el gobierno abierto: una caja de herramientas.
- [3] ([Paulino, 2019](#)) Compartilhamento de práticas inovadoras para acesso a serviços públicos de mobilidade ativa.