

TROCANDO EM MIUDOS SOBRE O PROJETO DE LEI QUE CRIOU A ROTA MARCIA PRADO (ou, Porque é importante lutar, sempre!)

(*) por, Aparecido Inácio Ferrari de Medeiros

I – Introdução:

Foi aprovado há poucos dias atrás, pela Assembleia Legislativa do Estado o PROJETO DE LEI Nº 569, DE 2017, de autoria do Deputado David Zaia que “Institui a Rota Cicloturística "Márcia Prado", ligando São Paulo à Baixada Santista.

Referido PL teve sua aprovação pela unanimidade dos deputados estaduais e é fruto de um intenso trabalho de várias pessoas visando não apenas homenagear Márcia Prado, mas resgatar a dignidade do movimento ciclístico que se expande e está na ordem do dia.

Este PL é resultado de um processo de luta social, tal qual inúmeros outros movimentos que se formaram ao longo dos tempos e resultaram em leis afirmativas. Cite-se a este respeito, por exemplo, apenas aqui no Brasil, sem desprezar outros exemplos mundiais, a luta pela anistia durante a ditadura militar; a batalha das “Diretas Já”; o movimento contra a carestia que resultou no Código de Defesa do Consumidor; as manifestações do 1º de maio que colocaram por terra a proibição de greve e a criminalização das - até então proibido pela ditadura militar; a liberdade sindical na Constituição Federal de 1988, dentre outros.

Segundo *Alexsandro M. Medeiros*, “Os movimentos sociais no Brasil passaram a intensificar-se a partir da década de 70, com fortes movimentos de oposição ao regime militar que então se encontrava em vigência, mantendo uma luta social e uma forte resistência, como afirma Ilse Scherer-Warren: “o movimento social mais significativo pós-golpe militar de 1964 foi o de resistência à ditadura e ao autoritarismo estatal” (2008, p. 09 - ver também: SCHERER-WARREN, 2005). A população Brasileira se manteve forte para com a ditadura que havia no país e dentro desse contexto ditatorial foi prelevada a força e a organização dos movimentos estudantis e da classe operária em seus sindicatos (CARVALHO, 2004), comunidades eclesiais de base (CEBs) e pastorais, que ganhou força com a participação dos demais setores da sociedade que sofriam as consequências desta forma de governo. (Leia mais: <https://www.sabedoriapolitica.com.br/products/breve-historia-dos-movimentos-sociais-no-brasil/>)

Hoje a luta dos ciclistas por mais espaço, por alternativas de mobilidade, respeito é uma resposta contra governantes contrários ao reconhecimento da importância deste importante veículo de locomoção que é a bicicleta e explode em todo o mundo através do movimento “MASSA CRITICA”

A bicicleta deixou de ser vista como um mero instrumento de lazer; ela é ponto de pauta em programas de governo. Conversando com George Lima de Queiroz - ativista do movimento ciclista sobre este PL, ele cita por exemplo que aqui na Capital, apenas para exemplificar, todos os candidatos a Prefeito assinaram uma carta

compromisso assumindo que a questão da bicicleta e da mobilidade urbana seria prioridade em seus programas de governo. Ele lembra inclusive que isso constou expressamente do programa de governo da atual gestão, tendo o então candidato João Dória - que se sagrou vitorioso nas últimas eleições, feito constar de sua proposta, que, se eleito, iria *“Adequar a malha cicloviária existente e a ser implantada com melhorias de sinalização e iluminação; promover a conexão dos pontos de ciclovias ou ciclofaixas já existentes, implantando, assim, uma Rede Cicloviária do município”* (pag. 34: https://estaticog1.globo.com/2016/10/26/proposta_governo1471620086520.pdf)

Embora quase 24 meses depois, tal promessa ainda não tenha se efetivado por concreto, vê-se aqui e acolá algumas tênues iniciativas dos atuais gestores, capitaneados pela CET, que chamam a população para discutir em audiências públicas a questão das ciclovias, ciclistas x comerciantes, etc.

Nesta mesma semana somos informados por órgãos do Governo do Estado, que depois de várias reuniões na SMA – Secretaria de Estado do Meio Ambiente, vislumbra-se um acordo com a Ecovias - empresa que administra o sistema Anchieta-Imigrantes e discute-se um projeto de construção de uma ciclovia do km 38 ao 45 da Rodovia Imigrantes interligando esta rodovia com a Estrada da Manutenção e isso permitirá ao ciclista chegar até a baixada santista, diminuindo sensivelmente os riscos até então existentes e a proibição da descida da serra de bicicleta.

Há notícias também de que no dia 02/12/2018 poderá ocorrer o fechamento parcial da Rodovia Anchieta na parte da manhã, para permitir aos ciclistas descerem a rodovia Anchieta até Santos.

II- Lei Feldman

Diante deste quadro que coloca a mobilidade ciclística na ordem do dia, veio em muito boa hora a aprovação deste PL 569/2017 que faz renascer uma luz no fim do túnel do Projeto Cicloviário Estadual até hoje esquecido nas gavetas do Palácio dos Bandeirantes e nos escaninhos da ARTESP, já que até presente data, não regulamentaram ainda a Lei Feldman (Lei 10095, publicada em 26.11.1998).

Esta Lei 10.095/98 - assim intitulada em face de seu proponente da época se chamar Deputado Walter Feldman, embora aprovada há quase 10 anos, até hoje não foi regulamentada, embora o artigo 18 da mesma determinasse que ela deveria ser regulamentada em 180 dias.

Ela disciplina o “Plano Cicloviário do Estado” estabelecendo dentre os objetivos desta iniciativa legal, que o Estado deveria: **I** - introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclo-faixas em rodovias e nos terrenos marginais às linhas férreas; **II** - compatibilizar e promover a circulação intermunicipal; **III** - facilitar a circulação nos espaços habitáveis e áreas adjacentes ou circundantes; **IV** - conscientizar a população sobre o uso conjunto e a circulação por trechos de estradas de tráfego compartilhado; **V** - promover a integração dos transportes terrestres; **VI** - introduzir medidas de segurança de circulação; **VII** - reduzir a poluição ambiental e minimizar seus efeitos negativos.

Mas isso até hoje não saiu do papel.

Houvesse o Governo já regulamentado esta lei, já teriam talvez sido “implantadas ciclovias ou ciclo-faixas nos terrenos marginais às linhas férreas”, a saber: I - em trechos urbanos; II - em trechos de interesse turístico; III - em trechos de acesso a instalações industriais, comerciais e institucionais” e ainda “Todos os projetos de obras públicas de transposição de obstáculos, naturais ou artificiais, deverão incluir ciclovia ou ciclofaixa”.

Sem desprezar a legislação federal vigente (leia-se o artigo 58 do CTB, Lei 9.307) A Lei Feldman, prevê também que deveria ser colocada sinalização específica ao longo das ciclovias e ciclo-faixas; que o Governo deveria proibir a circulação de veículos de propulsão humana em locais considerados perigosos por não se adequarem às normas técnicas de segurança, mas não disse quais, devendo o Decreto regulamentar fazê-lo.

Definiu a lei que o DER teria de apresentar “anualmente, relatório de estatística de acidentes pessoais, com morte ou lesões corporais, bem como dos danos patrimoniais” dos ciclistas; determina a realização de campanhas educativas, “tendo por público alvo pedestres e condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços físicos compartilhados”; que a passagem de ciclistas e pedestres pelos postos de pedágio deverá ter área própria e de circulação segura, sendo “expressamente vedada a cobrança de taxa de pedágio aos ciclistas”.

Seria o melhor dos mundos. Mas nem tudo é perfeito haja vista que, repita-se, quase 10 anos depois ela ainda não foi regulamentada. E assim a Ecovias continuou fazendo o que quis..

III – O que dispõe agora o PL da Rota Marcia Prado:

O deputado Reinaldo Alguz – relator deste PL que fez o voto favorável a sua aprovação assinalou em seu parecer que: *“...o Projeto em questão, tratar-se de justa e merecida homenagem a Márcia Regina de Andrade Prado que faleceu no dia 14 de janeiro de 2009 ao ser atropelada por um ônibus enquanto pedalava na Avenida Paulista, em São Paulo. Ela era massagista e figura constante nos passeios ciclísticos em São Paulo, participava ativamente das discussões para melhoria da mobilidade urbana por bicicleta como uma alternativa limpa e saudável Márcia foi uma das proponentes do “Manifesto dos Invisíveis”, no qual ciclistas clamam por respeito à vida”.*

Conforme destacado no Projeto de Lei em análise, *“A rota cicloturística Márcia Prado” passa por diversos municípios e, na cidade de São Paulo, foi oficializada através da Lei Municipal 15.094/2010 e regulamentada pelo Decreto 51.622/2010. Ademais, além de desenvolver, de forma sustentável, o turismo na região, a proposição impulsiona a educação ambiental e incentiva a organização das comunidades locais relacionadas ao turismo, artesanato e geração de novas fontes de emprego e renda”.*

Definidas assim tais parâmetros, agora está novamente demonstrado que também desta vez o legislador estadual não está pensando apenas de

homenagear uma mulher exemplar e batalhadora que foi a ciclista Márcia Prado, mas assim como fez o legislador quando deu a lei de proteção da mulher, o nome de Maria da Penha.

Mas sim ao oficializar esta rota ciclo turística os deputados estabelecem uma premissa verdadeira e permanente de reconhecimento do importante papel da bicicleta como veículo de mobilidade urbana.

Contudo, deve ser observado que **independentemente** da implantação desta Rota Cicloturística objeto de aprovação deste PL, **que seja assegurado a todos os ciclistas o direito constitucional de ir e vir por qualquer trajeto, conforme já previsto no artigo 5º, XV¹, da Constituição Federal e no artigo 58 do CTB², por medida de direito e justiça.**

IV - O que diz então esta nova lei:

a) Que se trata de um roteiro turístico cicloviário que ligará os Municípios de São Paulo a Santos, “passando” pelos Municípios de São Bernardo do Campo e Cubatão, descendo pela Estrada da Manutenção e cruzando o Parque Estadual da Serra do Mar.

b) Logo, se conclui então que os órgãos públicos e privados envolvidos terão que viabilizar os meios necessários porque a expressão acima “passando” está grafada de forma determinante. Não há que se falar assim em realização de meros passeios ciclísticos, mas sim numa rota permanente que deve ser dotada, inclusive de segurança, para a livre circulação dos ciclistas. Por isso diz o artigo 3º que os órgãos competentes do governo deverão disciplinar o detalhamento técnico desta rota.

c) E isso ficou claro na exposição de motivos do PL, onde seu autor aponta que de acordo com o artigo 1º, § 2º do CTB, “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Transitar de forma segura é um direito de todos e prover essas condições de trânsito é um dever dos órgãos e entidades.

d) E colocando o dedo na ferida maior ele indica que “é a obrigação do Governo do Estado, através da concessionária de serviço público Ecovias, prover condições seguras de tráfego para os usuários da rodovia que optem pelo veículo bicicleta, da mesma forma que são fornecidas condições para os usuários dos demais veículos, conforme o artigo 21, item II, da Lei Nº 9.503, de 1997.

e) Relembrando a rota já existente o deputado mostra que em ocasião anterior esta rota São Paulo a Santos, “passava pela Ilha do Bororé através de duas balsas e seguindo pela Estrada de Manutenção da Rodovia dos Imigrantes, também conhecida como Estrada de Serviço da Dersa e que é uma pequena estrada, na maior parte de sua extensão fechada ao trânsito de veículos, que serpenteia acompanhando

¹ XV - É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

² Art. 58. **Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.**

de perto os traçados da Rodovia dos Imigrantes (SP-160) e da Rodovia Anchieta (SP-150) e desce a serra cortando por dentro o Parque Estadual da Serra do Mar. O percurso é inspirado no trajeto da viagem que a ciclista Márcia Prado realizou em vida”.

V- Porque Márcia Prado:

A história de vida da Márcia Regina de Andrade Prado que faleceu no dia 14 de janeiro de 2009 ao ser atropelada por um ônibus enquanto pedalava na Avenida Paulista, em São Paulo, também foi lembrada no texto do PL 569/17. Ela era massagista e figura recorrente nas bicicletadas de São Paulo, fazendo parte do movimento horizontal e sem líderes formais denominado MASSA CRÍTICA.

A escolha de seu nome se deu porque ela era uma ciclista que participava ativamente das discussões para melhoria da mobilidade urbana por bicicleta, veículo de propulsão humana que está intimamente ligada também a implementação do turismo sustentável na região, que tem bolsões carentes de moradia e um comércio voltado quase que exclusivamente para o turismo.

O PL mostra que esta luta não é de hoje. Tudo começou em 2009, quando o Instituto CicloBR realizou um evento teste, sinalizando todo o trajeto, desde o bairro do Grajaú (Zona Sul de São Paulo) até a cidade de Santos, objetivando demonstrar tanto a viabilidade quanto o potencial do caminho. Nesse evento, mais de mil ciclistas saíram de São Paulo e chegaram ao litoral sul do Estado, tornando então, um encontro anual de ciclistas de todo o Brasil, com a participação de 2.789, número que aumentou em 2012 para mais de 9.500 ciclistas que passaram pelo posto de controle do Instituto Florestal.

Mas desde então por falta de apoio do Governo e diante da intransigência pontual da Ecovias esta Rota caiu na clandestinidade, resultando em diversas ações de interditos proibitórios, medida judicial na qual cabe um pedido de liminar, sob a alegação de turbação a posse e esbulho, justificativas utilizadas pelos advogados da Ecovias e reiteradamente aceito pelo judiciário.

E o estopim da crise aconteceu em dezembro de 2017 quando por volta de 7 mil ciclistas foram recebidos pela Polícia Militar com bombas de gás lacrimogêneo e jatos d'água na via Anchieta e impedidos de descer até a baixada santista.

Porém, repita-se que os ciclistas não querem poder descer para Santos apenas em um determinado dia no mês de dezembro, mas sim todos os dias conforme está previsto no artigo 58 do CTB.

Agora esta proposta de iniciativa legal que hoje se torna uma realidade, depende apenas da sanção do Governador e publicação no Diário Oficial para que vire uma realidade.

(*) O autor é advogado em São Paulo, membro do Movimento dos Advogados Cicloativistas; professor Universitário de Direito, Membro Relator da 20ª Turma do Tribunal de Ética e Disciplina da OABSP e Conselheiro da Associação dos Advogados Trabalhistas de São Paulo. Contatos: inacioadvogado@uol.com.br