

## Contribuições do PlaNyc ao Transporte e Qualidade de Vida na Cidade de Nova Iorque

PlaNyc's Contributions to Transport and Quality of Life in New York City

Contribuciones de PlaNyc al transporte y la calidad de vida en la ciudad de Nueva York

**Bruna Rodrigues Guimarães**

Arquiteta e urbanista, MSc.

Desenvolvimento e Planejamento Territorial da PUC Goiás, Brasil.

bruna.guimaraes10@hotmail.com

**Antônio Pasqualetto**

Professor Dr. PUC Goiás e IFG, Brasil.

profpasqualetto@gmail.com

**RESUMO**

A cidade de Nova Iorque é conhecida por estar em constante evolução. De 2007 até o ano de 2013, o prefeito da cidade implantou o *PlaNYC*, um plano que apresentou metas e programas em diversas áreas visando a sustentabilidade e a proteção ambiental. Objetivou-se avaliar metas e programas do *PlaNYC*, dentro do âmbito de transporte e qualidade de vida, apresentando os pontos positivos e negativos do Plano. Percebeu-se que apesar de ter a duração de apenas sete anos, o *PlaNYC* foi uma referência no que se diz respeito às políticas voltadas ao desenvolvimento urbano.

**PALAVRAS-CHAVE:** Gestão urbana; Mobilidade; Planejamento urbano; Políticas públicas.

**ABSTRACT**

*New York City is known to be constantly evolving. From 2007 to 2013, the city's mayor, implemented PlaNYC, a plan that presented goals and programs in several areas aimed at sustainability and environmental protection. The work has the purpose of quote and explain all of these goals and programs, in the scope of transport and quality of life, presenting the positive and the negative points of the Plan. It was realized that despite having a duration of only seven years, PlaNYC was a positive reference in terms of policies aimed at urban development.*

**KEYWORDS:** *Urban management; Mobility; Urban planning; Public policy.*

**RESUMEN**

*Se sabe que la ciudad de Nueva York está en constante evolución. De 2007 a 2013, el alcalde de la ciudad implementó PlaNYC, un plan que presentaba metas y programas en varias áreas orientadas a la sustentabilidad y protección ambiental. El objetivo fue evaluar las metas y programas de PlaNYC, en el ámbito del transporte y la calidad de vida, presentando los aspectos positivos y negativos del Plan. Se notó que a pesar de tener una duración de tan solo siete años, PlaNYC era un referente en cuanto a políticas orientadas al desarrollo urbano.*

**PALABRAS CLAVE:** *Gestión urbana; Movilidad; Planificación urbana; Políticas públicas.*

## 1 INTRODUÇÃO

Nova Iorque é o que se conhece por capital do mundo. Uma megacidade onde tudo acontece, engloba muitas atividades e que tem o poder de produzir impactos: econômico, turístico, ambiental, social e político.

Implantada inicialmente com o nome de Nova Amsterdã, foi fundada pela Companhia Holandesa das Índias Ocidentais como um porto comercial. Posteriormente dando origem a um centro importante de comércio entre americanos nativos e europeus, formando ali um aglomerado. Foi somente em 1664 que foi nomeada de Nova Iorque após ter sido conquistada por ingleses. Em 1860, já era considerada a maior e mais importante cidade dos Estados Unidos (GLAESER, 2005, p. 9).

De 1860 ao século XXI, tornou-se uma megacidade e uma megalópole, passando a enfrentar problemas com segurança, poluição, falta de espaços públicos, de lazer, transporte, tráfego, dentre outros.

Uma solução a estes problemas e também preparar Nova Iorque ao maior crescimento populacional foi proposta pelo prefeito Bloomberg em 2007, o *PlaNYC*.

O plano contou com diversas metas criadas a fim da melhoria do espaço urbano. Dentre estas, há uma seção à melhoria do transporte público, tráfego na cidade e no incentivo de meios não motorizados.

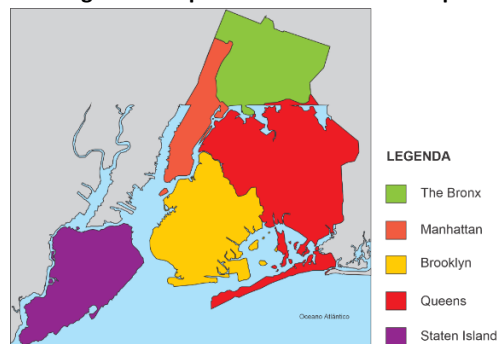
A pergunta a ser feita é: as intervenções em Nova Iorque podem ser exemplos para mudar o futuro de outras grandes cidades?

Neste artigo objetivou-se avaliar as mudanças na cidade com o *PlaNYc*, focado nas políticas relativas à transporte, expondo os pontos positivos e negativos e o que pode ser levado como referência para a qualidade de vida urbana.

## 2 METODOLOGIA

O estudo foi realizado na cidade de Nova Iorque, Estados Unidos, composta por cinco distritos: *Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens* e *Staten Island* (Figura 1).

Figura 1: Mapa da cidade de Nova Iorque



Fonte: Elaborada pelos autores (2020).



O objeto foi o *PlaNYC*, implantado entre os anos de 2007 a 2013. Plano proposto para ser executado até o ano de 2030, foi considerado apenas até 2013, o período que durou o mandato do prefeito Bloomberg e passou apenas por uma revisão em 2011. Em 2014, já não há mais o *PlaNYC* e foi criado o *OneNYC*, um plano apresentado pelo novo prefeito, Bill de Blasio, que continua em andamento até o ano de 2020.

A pesquisa é do tipo qualiquantitativa, já que se procura analisar dados expostos nos relatórios anuais do *PlaNYC* e examinar quais foram os ganhos dentro de um período.

Quanto a temporalidade, é uma pesquisa de estudo transversal, dado que este “avalia a mesma variável numa única mensuração, em grupos diferentes de sujeitos” (APOLLINÁRIO, 2004, p. 151).

A pesquisa tem o cunho exploratório, com o propósito de análise dos aspectos positivos e negativos do que foi contemplado na cidade após o Plano, com o enfoque no transporte, destacando o segmento não motorizado.

As variáveis foram as alterações efetuadas nos modos de transporte descritas nos relatórios anuais da prefeitura da cidade de Nova Iorque sobre o *PlaNYC* dos anos de 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013. Sendo o primeiro (2007), o projeto de todo o Plano, os relatórios de 2008 a 2010 diagnósticos anuais e evolução, 2011 revisão do Plano com novas propostas e 2012 e 2013 exposição do que foi executado e o que havia para ser executado das propostas apresentadas.

Os dados foram apresentados em figuras e quadros. De modo consequente, é apontado os aspectos positivos e negativos relacionados ao transporte com pesquisas fornecidas pelo Departamento de Transporte de Nova Iorque (*New York City Department of Transportation – NYCDOT*) e pela Autoridade de Trânsito Municipal (*Metropolitan Transportation Authority – MTA*).

### 3 ASPECTOS FÍSICOS E CULTURAIS DA CIDADE DE NOVA IORQUE

Com a colonização iniciada em 1613, a cidade de Nova Iorque, denominada anteriormente de Nova Amsterdã, foi construída a base de uma vila holandesa. No entanto, em 1664, foi tomada pelos ingleses e passou a ter o atual nome, e também características de uma política mais flexível e a exploração do porto passa a ser controlada pelo município (GLAESER, 2005, p. 9).

O crescimento urbano é exponencial no século XVIII, e quanto mais cresce mais portos são construídos nas suas margens, ganhando solo rentável. Aqui já se sentem sinais, ainda que precoces, do carácter predominante do artificial no processo de desenvolvimento urbano da cidade. Ainda no século XVIII, o porto de Nova Iorque assume-se como um dos maiores portos do reino (precedido apenas por Filadélfia e, claro, Londres), assim como, um dos grandes centros económicos e de comunicação da América com o resto do mundo. (ALMEIDA, 2009, p. 27)

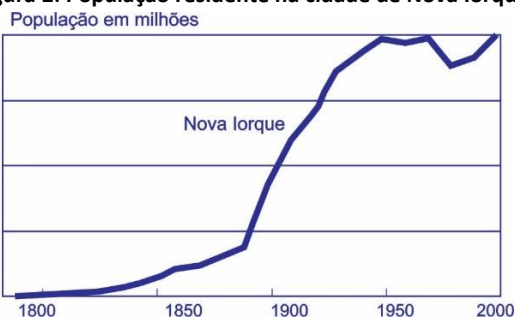
Dos motivos de todo este crescimento destaca-se sua vantagem geográfica, situada em zona centro-costeira do país, em comparação com as outras cidades portuárias norte-americanas em crescimento, e também a presença do Rio *Hudson* e do Canal *Eire*.

Apesar da Independência Americana ocorrer em 4 de julho de 1776, foi somente em 1783 que os ingleses partiram e Nova Iorque se tornou uma cidade americana (ALMEIDA, 2009, p. 27). Segundo Glaeser (2005, p. 10) é importante entender o crescimento entre 1790 a 1860, com o novo porto e com sua expansão industrial.

O crescimento rápido demandou reestruturação urbana. Neste sentido, foi constituída uma comissão em 1811 que concebeu a malha ortogonal no desenho do distrito de Manhattan com 2080 quarteirões. Em 1858 surge o projeto do Central Park e em 1904 foi criado o metrô da cidade de Nova Iorque (ALMEIDA, 2009, p. 29 e 49).

Nova Iorque prosseguiu em contínuo crescimento, tanto de população (Figura 2) quanto na infraestrutura urbana, mas isso, acarretou problemas típicos das metrópoles como a falta de habitação, transporte, segurança, entre outros.

Figura 2: População residente na cidade de Nova Iorque



Fonte: United States Census Bureau (1998).

Em meados de 1960, a jornalista Jane Jacobs já havia alertado em seu livro “Morte e vida de grandes cidades” diversas situações que Nova Iorque passava e assim, propôs um estudo sobre o funcionamento na prática. Jacobs (2007, p. 16) colocou que: “[...] as ruas e as suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são os seus órgãos vitais” e deveriam ter mais importância quanto a planos e políticas públicas.

### 3.1 O que foi o *PlaNYC*?

Bloomberg criou em setembro de 2006 o Escritório do Prefeito de Planejamento de Longo Prazo e Sustentabilidade, sendo este:

[...] responsável pelo desenvolvimento e coordenação da implementação de políticas, programas e ações para atender às necessidades de longo prazo da cidade, no que diz respeito à sua infraestrutura, meio ambiente e sustentabilidade geral em toda a cidade. (COHEN et al., 2013, p. 3, tradução dos autores)

Em 2007, criou o *PlaNYC 2030* como um plano de melhorias e inovações para Nova Iorque, visando “*A Greener, Greater New York*”, uma cidade melhor e mais verde. Reuniu-se mais de vinte e cinco agências em toda a cidade afim de incorporar sustentabilidade e resolver adversidades.



O Plano foi dividido em segmentos: qualidade do ar, mudanças climáticas, energia, transporte, sistema de abastecimento de água, qualidade da água, *brownfields*, espaços abertos e habitação. Ao todo, foram 127 metas a serem cumpridas dentro desses segmentos (THE CITY OF NEW YORK, 2007).

Nos anos seguintes de 2008, 2009, 2010 foram emitidos relatórios dos avanços e do cumprimento das metas estipuladas no Plano Inicial. Em 2011, o *PlaNYC* passou por uma revisão e os anos de 2012 e 2013 são os relatórios referentes ao que foi revisado. Sobre o Plano: “A realização central do *PlaNYC* é o seu sucesso na integração de proteção ambiental e iniciativas de qualidade de vida em um esforço geral para promover o desenvolvimento econômico urbano” (COHEN et al., 2013, p. 4).

O objetivo do Plano no âmbito do transporte é de fornecer opções seguras e sustentáveis, garantindo a confiabilidade e qualidade na rede de transportes de Nova Iorque (THE CITY OF NEW YORK, 2013).

### 3.1.1 Segmento de Transportes do *PlaNYC*

Foram propostas metas de melhoria dos transportes existentes quanto à criação e melhoria de infraestrutura para os modos ativos (não motorizados).

Segundo o “*Partnership for NYC*” estima-se que o congestionamento de veículos na cidade de Nova Iorque e os fatores que ele provoca como a produtividade reduzida, maior tempo de envio de cargas, problemas de saúde relacionados à poluição, custam anualmente ao Estado de Nova Iorque mais de 13 bilhões de dólares (THE CITY OF NEW YORK, 2011).

No *PlaNYC*, há as metas específicas da temática transporte:

1. Aumentar a capacidade nas principais rotas congestionadas;
2. Fornecer novo acesso comunitário ao metrô em Manhattan;
3. Expandir o acesso ao transporte público em áreas com essa carência;
4. Melhorar e expandir o sistema de ônibus coletivo;
5. Melhorar o serviço ferroviário suburbano local;
6. Melhorar o acesso ao transporte existente;
7. Endereçar as áreas de congestionamento na cidade;
8. Expandir o sistema de balsas;
9. Promover o ciclismo;
10. Tarificação de congestionamento ao motorista;
11. Gerenciamento de estradas com mais eficiência;
12. Fortalecer a aplicação de violações no trânsito;
13. Facilitar o movimento dos transportes de carga;
14. Fechar a Autoridade Metropolitana de Estado de Conservação de Transporte;
15. Alcançar um bom estado de conservação nas estradas e pontes da cidade;
16. Estabelecer uma nova Autoridade Regional de financiamento de tráfego. (THE CITY OF NEW YORK, 2007, p. 78, tradução minha)

Além das propostas acima, também foram citadas a finalização da reparação de rodovias e do sistema de trânsito; a necessidade de se abraçar estratégias afim de diminuir o tempo de tráfego; a retomada da obra do Metrô da Segunda Avenida; a criação da Autoridade Financeira De Mobilidade Sustentável e Transporte Regional (*SMART*); a Tarificação de Congestionamento

(*Congestion Pricing*); uma faixa adicional ao longo da linha principal da ferrovia de *Long Islang (LIRR)*; restauração da entrada da Estação de *Moynihan*; acesso a *Region's Core (ARC)*; uma nova linha de ônibus expressa; Estação de metrô da Décima Avenida; cinco rotas de Ônibus de Trânsito Rápido (*Bus Rapid Transit – BRT*); Programa *CITYRACKS*; Programa *Munimeters*; melhoria do acesso ao Aeroporto Internacional John F. Kennedy; Projeto de Acesso ao Lado Leste (*East Side Access*); Projeto *Lower Manhattan Rail Link* conectando *Jamaica, Brooklyn e Lower Manhattan*; serviço de metrô norte até a Estação *Penn (Penn Station)* e a *Nassau County Hub* (THE CITY OF NEW YORK, 2007).

Todas as metas e programas, anteriormente referidos, são apenas propostas provenientes do início do Plano, não significa que são definitivas e nem que serão todas aprovadas. Segundo o relatório de 2008, foi criado na cidade, uma divisão de Planejamento e Sustentabilidade dentro do NYCDOT, com o intuito de promover os espaços públicos e o uso de bicicletas. Em 2007, também foram instalados 800 bicicletários com uma previsão de instalar mais 400 em 2008 (THE CITY OF NEW YORK, 2008).

Além disso, também foram criados mais de sessenta milhas de ciclovias na cidade e em outubro de 2007, foi inaugurada a primeira ciclovia protegida dos Estados Unidos, que fica na Nona Avenida em Nova Iorque. Este tipo de ciclovia gera inúmeras melhorias para a cidade já que concebe calçadas com vegetação para pedestres, novos estacionamentos e é um trajeto mais seguro para os ciclistas (THE CITY OF NEW YORK, 2008). Na Figura 3, há um exemplo de ciclovia implantado na Rua *Camble*.

Figura 3: Exemplo de ciclovia protegida na cidade de Nova Iorque



Fonte: ArchDaily (2014).

Já no relatório de 2009, a inovação é o *Select Bus Service (SBS)*. Este, o Serviço de Ônibus Seletivo traduzindo, é um programa de melhoria da velocidade, confiabilidade e conveniência dos ônibus. Criado em parceria entre o NYCDOT e a MTA, atua com a implantação de sistemas de pagamento de tarifa fora do transporte, a prioridade de semáforos para estes veículos, informações em tempo real nos monitores, paradas estrategicamente implantadas, faixas exclusivas para ônibus e melhorias de acesso de pedestres aos pontos de ônibus (THE CITY OF NEW YORK, 2009).

O SBS foi primeiramente implantado na Rua *Fordham* no distrito do *Bronx*. Foram poucas, mas significativas as melhorias relativas ao transporte público na cidade em dois anos. Segundo o

Relatório do *PlaNYC* de 2009 pelo Governo de Nova Iorque, em 2008 ocorreu um acréscimo de 3,1% do número de passageiros de transporte público relativo ao ano anterior (THE CITY OF NEW YORK, 2009).

Em 2008, continuou a construção do Metrô da Segunda Avenida, o Projeto de Acesso ao Lado Leste, começou a extensão da linha 7 do Metrô e foi concluída a nova doca da balsa no *Schaeffer Landing*. Em agosto, foram criados corredores de ônibus com pintura na cor vermelha na Rua 34, aumentando a velocidade do transporte em cinco por cento (THE CITY OF NEW YORK, 2009). Quanto ao transporte não motorizado, no ano de 2008 foram instaladas 80,9 milhas de ciclovias e 1.211 bicicletários, batendo a meta inicial pelo *PlaNYC*. Segundo o NYCDOT, o ciclismo urbano cresceu 35% entre 2007 e 2008 (THE CITY OF NEW YORK, 2009).

Além da criação de toda a infraestrutura para bicicletas, o Departamento de Urbanismo (*Department of City Planning – DCP*) desenvolveu emenda ao texto de zoneamento exigindo estacionamento seguro e interno para bicicletas em novos empreendimentos ou ampliações de residências multifamiliares, instalações comunitárias e edifícios comerciais (THE CITY OF NEW YORK, 2009).

Pensando em estimular o transporte ativo, foi criado em 2008 o programa “*Summer Streets in NYC*” onde, no verão, certas ruas da cidade são fechadas para veículos por um período só permitindo o uso para pedestres (NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2008). A Tarifação de Congestionamento (*Congestion Pricing*) intencionava gerar investimentos nas melhorias citadas no Plano a partir da cobrança realizada à motoristas que trafegam em horário comercial em parte do distrito de Manhattan. Esse valor seria reinvestido em transporte de massa, em benefício à população local. No entanto, encontrou larga oposição política e a Assembleia Legislativa do Estado falhou em votar a legislação (COHEN et al., 2013, p. 8).

Com o entendimento dos benefícios advindos de espaços públicos, a *Times Square*, a *Herald Square* e a *Madison Square* foram transformadas em praças para pedestres (THE CITY OF NEW YORK, 2010).

Um programa que foi criado em maio de 2009 pensado em espaços públicos foi o “*Green Light for Midtown*”, que gerou praças de pedestres em ruas de veículos, e também houve alterações no tráfego afim de reduzir congestionamentos e melhorar a segurança aos transeuntes (THE CITY OF NEW YORK, 2010).

Foi lançado o *Park Smart*, em 2009, programa piloto com o intuito de promover a rotatividade de estacionamentos em locais movimentados, centros comerciais e aplicado inicialmente no *Greenwich Village*. Também se anunciou a conclusão da primeira fase da extensão do metrô da linha 7 para Manhattan (THE CITY OF NEW YORK, 2010).

Quanto aos modos ativos de transporte, foram construídas mais de 200 milhas de ciclovias em 2009, e dessas, foram instaladas ciclovias protegidas na Oitava Avenida, Nona Avenida e na *Grand Street* no distrito de *Manhattan* e na *Sand Street* e *Tillary Street* no distrito do *Brooklyn*. Além também, da instalação de 2.758 bicicletários (THE CITY OF NEW YORK, 2010).

O número de usuários de bicicleta dentro do distrito comercial central de *Manhattan* aumentou 126% em 2009 se comparado ao ano de 2003. Quanto ao número de usuários do ano de 2008 para 2009, houve aumento considerável de 26% (THE CITY OF NEW YORK, 2010).



Um relevante avanço neste ano foi a aprovação da lei “*Bikes in Buildings*” em 11 de dezembro de 2009, permitindo estacionamentos seguros internos durante dias de trabalho para ciclistas. Assim, mais pessoas podem utilizar a bicicleta como modo de transporte no percurso casa/trabalho (THE CITY OF NEW YORK, 2010).

Quanto ao transporte público, continuou a implantação de mais linhas de SBS na cidade e foi criada pista exclusiva para ônibus na Ponte de *Manhattan* (THE CITY OF NEW YORK, 2010). Segundo Gehl (2015, p. 7):

A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da ‘mobilidade verde’, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios à economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos. (GEHL, 2015, p. 7):

Continuando, o *PlaNYC 2011* é uma Revisão e também relata conquistas relativas ao ano de 2010. Neste ano, o SBS da Primeira Avenida e da Segunda Avenida foram finalizados, continua-se a construção da Linha 7, da fase 1 do Metrô da Segunda Avenida e do Acesso ao *East Side*. Foi criado um aplicativo para acompanhamento das linhas de ônibus na cidade, o “*MTA Bus Time*”, iniciando nas linhas B63 no *Brooklyn* e em 31 linhas de ônibus do distrito de *Staten Island* (THE CITY OF NEW YORK, 2011).

Quanto aos novos projetos na Revisão do Plano, foram incluídos: a promoção do *Car-sharing* e de serviços de carros alugados e táxis; a elaboração de um sistema de “*bike-sharing*”, a inclusão de bicicletas compartilhadas na cidade; continuação da implantação de SBS em mais linhas de ônibus; a expansão do “*Park Smart*” para áreas de mais três bairros; incentivar a entrega de cargas na cidade fora dos horários de pico afim de diminuir o fluxo de caminhões; continuar a melhoria de pontes e estradas; zonedar a questão da oferta de estacionamentos em alguns bairros; melhorar outros meios de transportes de cargas sem ser o caminhão; implantar um serviço de Balsa no *East River* e instalar sinais de contagem de tempo para pedestres em 1.500 cruzamentos da cidade (THE CITY OF NEW YORK, 2011).

Quanto ao abastecimento de mercadorias, Cohen (2011, p. 62, tradução dos autores) afirma que: “a cidade também ajudou voluntariamente as empresas a mudarem seus horários de entrega para horários noturnos, reduzindo a quantidade de congestionamento que os caminhões enfrentam e causam”.

Em 2011, houve a implantação do SBS na Rua 34; um aumento no número de táxis em bairros onde não havia para atender a população destes; melhorias na “*Grand Army Plaza*” no *Brooklyn* para a segurança dos pedestres; a instalação dos 1500 contadores de tempo nos sinais; a criação da Balsa do *East River* (THE CITY OF NEW YORK, 2012).

No Relatório do *PlaNYC 2012*, foram criados programas com foco em melhorias para pedestres e para o tráfego na cidade. Instalou-se o Programa de “*Neighborhood Slow Zones*” que cria uma zona lenta de até 20 milhas por hora, implantado no Bairro *Claremont* no *Bronx*. Em julho de 2011 foi implantado o Programa “*Midtown in Motion*”, um sistema que faz o monitoramento do tráfego e suas condições em tempo real permitindo que os operadores remotos controlem sinais

antes de congestionar as vias. Em novembro foi implementado o Programa “Walk Ways” que auxilia os professores a incentivar os alunos a caminharem no trajeto escola/casa. Foi criado também o Programa “Safe Street for Senior” que buscou tornar as vias e calçadas mais seguras para idosos e foram aplicadas neste ano essas melhorias nas ruas em *Rego Park*, *Jamaica Hills*, *East Flatblush* e *Washington Heights* (THE CITY OF NEW YORK, 2012).

O Relatório do *PlaNYC* de 2013, traz a criação do Programa “NYC Plaza Program”, que busca a construção e melhoria de praças e espaços públicos na cidade para que os residentes e visitantes desfrutem desses espaços a cada 10 minutos de caminhada. Só em 2012 foram criadas 9 praças temporárias, iniciou a construção de mais 10 praças temporárias além de mais 9 praças fixas (THE CITY OF NEW YORK, 2013).

Em 2012, foram instalados 8 “on-street bike corrals”, que são equipamentos urbanos para estacionar bicicletas, e 110 bicicletários próximos a 52 estações de metrô. Foi concluído o ônibus SBS na Hylan Boulevard e estavam sendo finalizados o SBS da Avenida *Webster*, o da Avenida *Nostrand* e o SBS *LaGuardia*. Começou neste ano a instalação de Sinais Prioritários de Tráfego, que dão tempo adicional verde aos ônibus, reduzindo assim atrasos (THE CITY OF NEW YORK, 2013).

Um programa importante para Nova Iorque pensado para pedestres foi iniciado em 2012, o “CityBench”. Ele providencia bancos por toda a cidade, tornando mais fácil e conveniente para os pedestres acharem um local para sentar. No ano de 2012 foram instalados 370 novos bancos e já se programou a instalação de mais 100 até o fim de 2013 (THE CITY OF NEW YORK, 2013). Foi lançado também, o “Plano de Ação e Segurança de Pedestres em NYC”, onde houve a união do poder público com conselhos de bairros e comunidades no desenvolvimento de projetos que promovem melhorias ao pedestre e ao trânsito. Este programa conseguiu realizar projetos em bairros como *Chinatown* e *Jackson Heights* (THE CITY OF NEW YORK, 2013).

Um projeto significativo que ocorreu na primavera de 2013, foi a conclusão da primeira fase do Programa de *Bike Share*. Ao invés de utilizar uma empresa para coordenar e implementar o Programa como era previsto inicialmente, o Programa *Citi Bike Share* foi realizado para Nova Iorque e criado por novaiorquinos. Sua primeira etapa contou com 330 estações e seis mil bicicletas para compartilhar (THE CITY OF NEW YORK, 2013).

Apesar do *PlaNYC* ter sido finalizado em 2013, muitos de seus feitos e programas continuaram a ser implementados e utilizados na cidade. Em 2014, foi lançado o *OneNYC*, um plano sustentável e inclusivo, criado pelo novo prefeito Bill de Blasio. Algumas ações tiveram continuidade no novo plano.

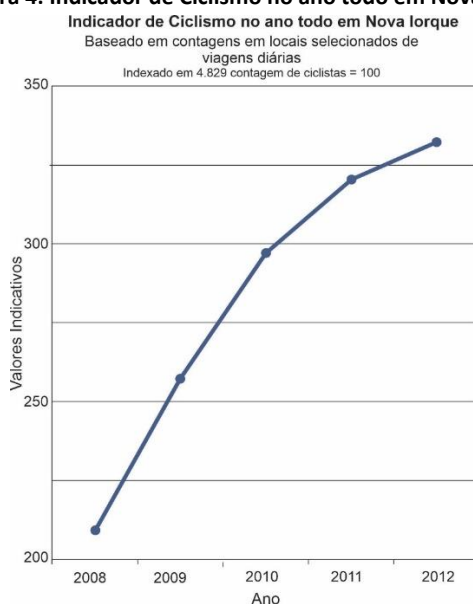
### **3.2 Aspectos positivos e negativos em transporte que podem ser levados como exemplo para a elaboração de políticas em outras cidades**

Apesar de ter sido um plano de apenas sete anos de vigência, o *PlaNYC* foi um marco de sustentabilidade para a cidade e serviu de exemplo para outras cidades. Segundo Cohen (2011, p. 64, tradução dos autores): “a cidade lançou mais de 97% de iniciativas do plano em um ano de sua criação”. Foi algo inovador para a época e foi importante também para que os anos

seguintes, ao fim do plano, dessem continuidade à política que visa o crescimento urbano sustentável.

Aproximadamente 2 milhões de pessoas, o equivalente a 33% de adultos novaiorquinos, utilizam bicicleta. O ciclismo diário cresceu 116% dos anos de 2008 a 2018, sendo que o crescimento de 2013 a 2018 foi de 35%. Isso mostra que o período de largo progresso foi de 2008 a 2013, no qual foram realizadas as melhorias na cidade pelo *PlaNYC* (THE CITY OF NEW YORK, 2012). A Figura 4 mostra a evolução do indicador de ciclismo de 2008 a 2012.

**Figura 4: Indicador de Ciclismo no ano todo em Nova Iorque**



Nota: Valor para o indicador é derivado contagens de 12 horas (7 h às 19h) de dias da semana nas quatro Pontes do Rio East, Balsa de Staten Island e Hudson River Greenway na Rua 50 durante a tradicional temporada de ciclismo e durante os meses de inverno.

Fonte: Adaptado de New York City Department of Transportation (2017).

Fatores como calçadas, ciclovias, instalação de estacionamentos para bicicletas na infraestrutura da rede de transporte influenciam na escolha do transporte ativo. Conectividade de rotas e densidade de usos do local também interferem no dia-a-dia na escolha de modos não motorizados a modos motorizados (AZIZ et al., 2018).

Quanto à infraestrutura para bicicletas, o *PlaNYC* foi um avanço na cidade. O quadro 1 e a figura 5 demonstram que foram implantadas, entre 2008 e 2013, 255 milhas de ciclovias e 36,4 milhas de ciclovias protegidas entre 2007 e 2013 (NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2017).

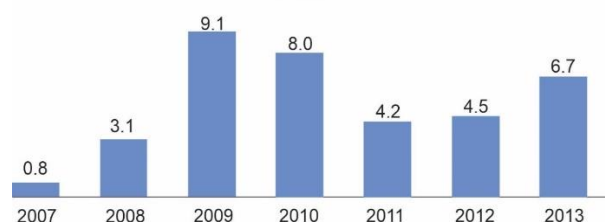
**Quadro 1: Rede de ciclovias na cidade de Nova Iorque de 2008 a 2013**

ANO	TAMANHO DA REDE DE CICLOVIAS (MILHAS)
2008	318
2009	402
2010	463
2011	512
2012	528
2013	573

Fonte: Adaptado de New York City Department of Transportation (2017).

Além da infraestrutura de ciclovias, o Governo investiu no sistema de bicicletas compartilhadas afim de incentivar este meio de transporte. A rede de compartilhamento de Nova Iorque é a mais densa dos Estados Unidos com 19,7 estações de compartilhamento de bicicletas por milha quadrada (CAMPBELL; BRAKEWOOD, 2017, p. 266).

**Figura 5: Rede de ciclovias protegidas em Nova Iorque de 2007 a 2013**  
Implementação de Ciclovia Protegida  
Em milhas



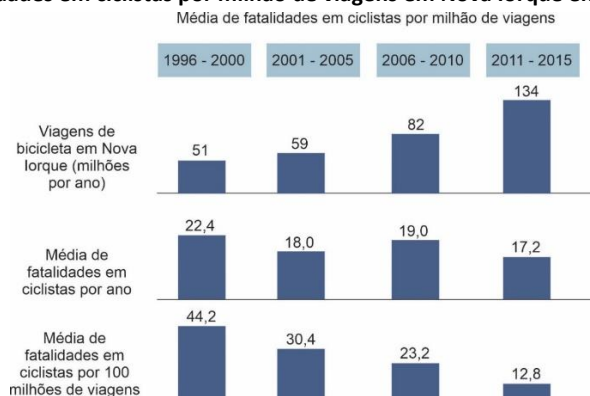
Fonte: Adaptado de New York City Department of Transportation (2017).

Segundo o Relatório *PlaNYC* 2012, no fim de 2011 se dobrou o número de deslocamentos de bicicleta na cidade, alcançando um marco importante para o Plano. Além da ampliação da infraestrutura desse transporte, também houve diminuição de acidentes e de fatalidades no trânsito com a implantação do *PlaNYC*. O ano de 2009 foi considerado um recorde de segurança para pedestres, já que as fatalidades no trânsito caíram 35% em relação ao ano de 2001 (THE CITY OF NEW YORK, 2012).

As fatalidades envolvendo ciclistas também tiveram queda, mesmo que o número de viagens feitas de bicicleta tenha subido consideravelmente. Na figura 6 mostra-se que a média de fatalidades em ciclistas por 100 milhões de viagem é de 12,8 entre os anos de 2011 e 2015, sendo 44,2 entre os anos de 1996 e 2000.

O Plano possui pontos positivos no incentivo ao uso e no desenvolvimento da infraestrutura para bicicletas na cidade. As políticas implementadas obtiveram sucesso aumentando o número de vias, aumentando a segurança e aumentando o número de usuários em Nova Iorque.

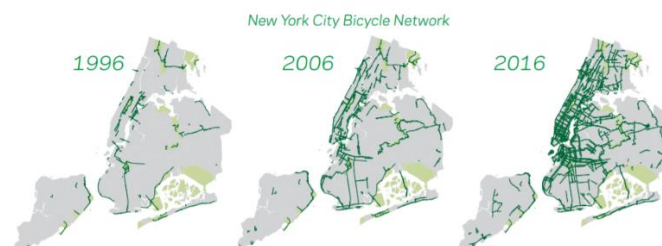
**Figura 6: Média de fatalidades em ciclistas por milhão de viagens em Nova Iorque entre os anos de 1996 a 2015**



Fonte: Adaptado de New York City Department of Transportation (2017).

Na Figura 7, há relação de mapas que mostra a mudança na proporção de ciclovias entre os anos de 1996, 2006 e 2016.

**Figura 7: Mapas da cidade de Nova Iorque com as redes de ciclovias**



Fonte: Adaptado de New York City Department of Transportation (2017).

Quanto ao incentivo aos pedestres, o *PlaNYC* criou espaços públicos e praças convidativas e seguras com o intuito de invitar os residentes e visitantes da cidade a experimentarem estes locais.

Transformar uma rua obstruída por automóveis em um espaço público de uso compartilhado, mais convidativo, nem sempre requer a utilização de máquinas pesadas para reconstruí-lo, muito menos de milhões de dólares para executar como uma obra de grande porte. É perfeitamente possível para urbanistas reorganizarem uma rua nesses termos sem destruir um único prédio [...]. Isso pode ser rapidamente realizado desde que se utilizem os materiais básicos de que cada cidade tem acesso – no caso de Nova York, mais de 6 mil milhas de extensão de ruas –, em articulação com as agências de transporte e seus mais variados suprimentos. (ANDRADE; LINKE, 2017, p. 23)

Com materiais básicos e providos de pouco investimento, a *Pearl Street Plaza* (Figura 8), foi criada em um local que antes era um estacionamento para carros. Obteve resultado positivo já que:

Um dos efeitos foi perceber que funcionários dos edifícios do bairro passaram a comprar gradualmente suas refeições nos cafés locais e os *foodtrucks* ao redor,

comendo-as nas mesas ali instaladas, abrigadas sob os guarda-sóis da praça.  
(ANDRADE; LINKE, 2017, p. 24)

Além da *Pearl Street Plaza* foram implantados outros espaços públicos e praças para pedestres espalhados nos cinco distritos da cidade.

**Figura 8: Antes e depois da *Pearl Street Plaza* no DUMBO, Nova Iorque.**



Fonte: The New York Times (2013).

No Quadro 2 há o nome desses espaços e o ano de criação segundo o Departamento de Transporte de Nova Iorque.

**Quadro 2 – Praças e espaços públicos para pedestres desenvolvidos no PlaNYC**

PRAÇAS E ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PEDESTRES		
ANO	DISTRITO	NOME
2007	Brooklyn	Pearl Street Plaza – Dumbo
	Manhattan	Nona Avenida Praça para Pedestres
2008	Bronx	Lou Gehrig Plaza
		Hub Pedestrian Plaza
	Brooklyn	Albee Square Plaza
		Temple Square
	Manhattan	Chatham Square
		City Hall Park
2009	Bronx	Maspeth
		Fordham Plaza
	Manhattan	Del Valle Square Plaza
		Via de Pedestres Central na Rua Allen Pike
		Times Square
2010	Manhattan	Herald Square
		Madison Square
2010	Manhattan	Water And Whitehall Praça Para Pedestres
2011	Brooklyn	Putnam Triangle Plaza
2012	Manhattan	Broadway Boulevard
		Rua Division praça para Pedestres
		Rua 43 Leste Gateway Plaza
	Queens	Newtown Plaza
2013	Bronx	Ilhas para pedestres na Avenida Hillside
		Roberto Clemente Plaza
	Brooklyn	Praça do Dumbo/Vinegar Hill Street

Fonte: Elaborado pelos autores (2020).

Programas como “*NYC Plaza Program*”, “*Safe Street for Seniors*”, “*Walk Ways*”, Plano de Ação e Segurança de Pedestres de Nova Iorque, “*Summer Streets*”, “*Green Light for Midtown*” e o “*CityBench*” foram imprescindíveis para a criação de um ambiente mais seguro e propício para pedestres na cidade de Nova Iorque.

O “*CityBench*” foi um programa que teve continuidade após o fim do PlaNYC, e obteve mais de 2100 bancos espalhados pela cidade até o ano de 2019. Os bancos buscam trazer mais conforto aos pedestres que ali transitam. Figura 9 mostra o mobiliário em uso em Nova Iorque (NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2019).

Figura 9: Banco instalado em Nova Iorque - Programa “*CityBench*”



Fonte: New York City Department of Transportation (2019)

No tocante ao transporte público na cidade de Nova Iorque é composto por metrô, balsas e ônibus. Quanto ao metrô, foi retomada a obra da Linha da Segunda Avenida e começou a construção da Linha 7. Quanto às balsas, foi criada a Balsa do *East River*, com boa aceitação da população, contando com 350 mil pessoas utilizando-a nos primeiros quatro meses de funcionamento. Essas obras são amplas e demandam alto investimento, portanto não foram finalizadas até 2013. As obras foram entregues dentro do cronograma estabelecido em 2007 (THE CITY OF NEW YORK, 2013).

Nova Iorque tem o maior número de passageiros de ônibus dos Estados Unidos, mas tem o sistema de ônibus mais lento também. Pensando em resolver esses problemas, o PlaNYC adotou medidas que fizeram com que os ônibus ficassem mais rápidos na cidade. Os SBS espalhados pela cidade, *MTA Bus Time* e o Sinal Prioritário de Tráfego foram medidas que fizeram a diferença na vida dos residentes que utilizam este meio de transporte. O SBS da Rua *Fordham*, o primeiro a ser instalado, obteve em um ano uma melhoria de 20% em relação ao serviço antes oferecido. Quanto ao número de passageiros, houve acréscimo de 12,3% de 2003 a 2008 (THE CITY OF NEW YORK, 2010).

No âmbito de transportes, o PlaNYC obteve um substancial número de melhorias, mas houve pontos pautados como negativos no Plano. Um deles foi a não aprovação do Projeto “*Congestion Pricing*”, a tarifação de congestionamento, que recebeu fortes críticas e sem apoio político, não conseguindo ser implantado. A falha na aprovação teve aspectos negativos porque era a maior fonte de investimento para às melhorias no transporte público (COHEN, 2011, p. 62).

Outro ponto negativo do PlaNYC é a falta de participação pública ao longo do Plano. Foi feita apenas uma participação pública consultiva, sem poder de escolha no desenvolvimento deste. Segundo Elrahman (2019, p. 466): “[...] demonstrou-se uma liderança que é de cima para baixo, não inclusiva e carente de transparência [...]. O plano foi totalmente desenvolvido antes de um processo de participação pública ser iniciado”.

Apesar dos pontos negativos, Cohen et al. (2013, p. 1) colocam que o PlaNYC: “Desenvolveu um roteiro de sustentabilidade que serviu de modelo para cidades ao redor do mundo”.

Segundo Gehl (2015, p. 7), “o desejo de uma cidade saudável é intensificado se o caminhar ou o pedalar forem etapas naturais do padrão de atividades diárias”. O Plano não só fez inúmeros programas e objetivos dentro disso, mas os executou tornando o caminhar e o pedalar parte da realidade do dia-a-dia dos novaiorquinos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foram realizados durante a implementação do PlaNYC diversos avanços positivos para deixar o tráfego de veículos motorizados particulares e públicos rápido e seguro, extensa infraestrutura para bicicletas, melhoria dos espaços para os pedestres e extensão para outros modos de transporte.

A bicicleta e o caminhar ganharam sua devida importância, retirando o espaço dos transportes motorizados em certas vias da cidade. Os transportes públicos e sua infraestrutura foram aprimorados afim de que a população utilize esses meios nos seus trajetos diários. Essa valorização que o Plano propôs foi algo pensado em benefício a longo prazo e também prezando pela qualidade de vida da população.

Nenhuma política está isenta de pontos negativos. Portanto, é certo a presença de erros como foram citados os presentes no PlaNYC. O importante é que os ganhos para a cidade, sejam maiores que as perdas, o que ocorreu de fato, em Nova Iorque.

Durante os sete anos de *PlaNYC*, programas, metas e projetos foram lançados no âmbito do transporte. Parte desses, foram não só iniciados, como implantados ao longo desses anos.

Por fim, conclui-se que o Plano apresentou ganhos significativos tanto nos anos de 2007 a 2013. Em 2014, foi idealizado um novo plano, o *OneNYC*. Apesar de ser novo, ele continuou projetos iniciados no *PlaNYC* e permaneceu seguindo com princípios de sustentabilidade e proteção ambiental.

Então, por mais que o Plano tenha sido extinto em 2013, o seu ideal e tudo que foi realizado funcionou como um legado para à cidade de Nova Iorque. Esse legado faz com que esta seja um exemplo não só para os seus governantes futuros, mas também para outras áreas urbanas.

## AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior- CAPES e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Goiás – FAPEG.





## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. L. B.-H. de. **Recycling Manhattan**. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009.
- ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura, 2017.
- APOLLINÁRIO, F. **Dicionário de Metodologia Científica: um guia para a produção do conhecimento científico**. São Paulo: Atlas, 2004.
- ARCHDAILY. **Nova Iorque mostra que ciclovias protegidas são realmente um avanço**. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/627730/nova-iorque-mostra-que-ciclovias-protegias-sao-realmente-um-avanco>. Acesso em: 8 ago. 2020.
- AZIZ, H. M. A. et al. Exploring the impact of walk-bike infrastructure, safety perception, and built-environment on active transportation mode choice: a random parameter model using New York City commuter data. **Transportation**, v. 45, p. 1207-1229, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9760-8>. Acesso em: 18 ago. 2020.
- CAMPBELL, K. B.; BRAKEWOOD, C. Sharing Riders: How bikesharing impacts bus ridership in New York City. **Transportation Research Part A Policy and Practice**, v. 100, p. 264-282, jun. 2017. DOI: 10.1016/j.tra.2017.04.017. Acesso em: 17 ago. 2020.
- COHEN, S. et al. **Case Study: Sustainability Planning in New York City**. 2013. Disponível em: <https://academiccommons.columbia.edu/doi/10.7916/D8PV6V0G/download>. Acesso em: 10 ago. 2020.
- COHEN, S. Sustainable New York City: A Work in Progress. **Revista The European Financial Review**, p. 61-64, dez./jan. 2011. Disponível em: <http://spm.ei.columbia.edu/files/2013/11/39.-Sustainable-New-York-City-A-Work-in-Progress-.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2020.
- ELRAHMAN, O. A. Governance of environmental health and transportation decisions: The case of New York City. **Case Studies on Transport Policy**, v. 7, n. 2, p. 463-469, jun. 2019. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2213624X19300136>. Acesso em: 15 ago. 2020.
- GEHL, J. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- GLAESER, E. L. "Urban colossus: why is New York America's largest city?" **Economic Policy Review**, p. 7-24, dez. 2005. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/fip/fednep/y2005idecp7-24nv.11no.2.html>. Acesso em: 10 ago. 2020.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Summer Streets in NYC**. 2008. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/html/dot/summerstreets/html/home/home.shtml>. Acesso em: 8 ago. 2020.
- NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Ridership Statistics and Reports**. 2016. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikestats.shtml>. Acesso em: 8 ago. 2020.
- NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Safer Cycling: Bicycle Ridership and Safety in New York City**. 2017. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bike-safety-study-fullreport2017.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2020.
- NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **CityBench Program**. 2019. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/citybench.shtml>. Acesso em: 19 ago. 2020.
- THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2007**. A Greener, Greater NY – The Plan. New York, 2007. Disponível em: [http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/full\\_report\\_2007.pdf](http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/full_report_2007.pdf). Acesso em: 10 ago. 2020.
- THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2008**. A Greener, Greater NY – The Progress Report. New York, 2008. Disponível em: [http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc\\_progress\\_report\\_2008.pdf](http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc_progress_report_2008.pdf). Acesso em: 11 ago. 2020.
- THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2009**. A Greener, Greater NY – The Progress Report. New York, 2009. Disponível em: [http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc\\_progress\\_report\\_2009.pdf](http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc_progress_report_2009.pdf). Acesso em: 9 ago. 2020.

THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2010**. A Greener, Greater NY – The Progress Report. New York, 2010. Disponível em: [http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc\\_progress\\_report\\_2010.pdf](http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc_progress_report_2010.pdf). Acesso em: 9 ago. 2020.

THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2011**. A Greener, Greater NY – The Full Report. New York, 2011. Disponível em: [http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc\\_2011\\_planyc\\_full\\_report.pdf](http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/planyc_2011_planyc_full_report.pdf). Acesso em: 15 ago. 2020.

THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2012**. A Greener, Greater NY – The Progress Report. New York, 2012. Disponível em: [https://sallan.org/pdf-docs/PlaNYC\\_Progress\\_Report\\_2012\\_Web.pdf](https://sallan.org/pdf-docs/PlaNYC_Progress_Report_2012_Web.pdf). Acesso em: 10 ago. 2020.

THE CITY OF NEW YORK. **PlaNYC 2013**. A Greener, Greater NY – The Progress Report. New York, 2013. Disponível em: [http://s-media.nyc.gov/agencies/planyc2030/pdf/planyc\\_progress\\_report\\_2013.pdf](http://s-media.nyc.gov/agencies/planyc2030/pdf/planyc_progress_report_2013.pdf). Acesso em: 15 ago. 2020.

THE NEW YORK TIMES. **A Streetcorner Serenade for the Public Plaza**. 2013. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2013/06/02/arts/design/a-prescription-for-plazas-and-public-spaces.html>. Acesso em: 19 ago. 2020.

UNITED STATES CENSUS BUREAU. **Population of the 100 largest cities and other urban places in the United States: 1790 to 1990**. 1998. Disponível em: <https://www.census.gov/library/working-papers/1998/demo/POP-twps0027.html#urban>. Acesso em: 12 ago. 2020.