

DREAMS ON WHEELS

Seminário 'A bicicleta e as cidades' 16 e 17/06/2010

Nos dias 16 e 17 de junho 2010 o Instituto Cultural e a Embaixada Real da Dinamarca convidaram para um seminário sobre a cultura de ciclismo.

O seminário foi realizado no Centro Municipal de Arte Hélio Oiticica, na ocasião da exposição “Dreams on wheels - cultura ciclística dinamarquesa para a sustentabilidade urbana”, em cartaz do dia 12 de junho a 25 de julho 2010, e também realizado pelo Instituto Cultural da Dinamarca e pela Embaixada Real da Dinamarca.



O AMBIENTE DO SEMINÁRIO

Dia 16 de junho foi repleto de palestras, 6 no total. Os palestrantes foram:

Jeff Risom, Gehl Architects, Dinamarca: *Criando cidades para pessoas: A bicicleta e as Cidades & Rumo ao modelo local: O Rio no contexto das melhores praticas internacionais*

Altamirando Moraes, subsecretario de meio ambiente da Prefeitura do Rio de Janeiro: *Projetos e visões cariocas*

Jonas Hagen, Instituto de Políticas para Desenvolvimento e Transporte: *Integração com transporte público*

Zé Lobo, Transporte Ativo: *A bicicleta no Rio de Janeiro*

Warner Vonk, Consultor ICE: *5 exigências para um bom planejamento cicloviário:*

Claudia Tavares, Secretaria Municipal de Urbanismo, Rio de Janeiro: *Mudanças no projeto da Ciclovia de Botafogo:*

Mais de vinte pessoas assistiram e discutiram as questões apontadas pelos palestrantes.



O AMBIENTE DO SEMINÁRIO

No dia 17 de junho o grupo se deslocou para uma visita de campo em Botafogo, dirigido por Zé Lobo da ONG Transporte Ativo. O grupo andou pelas ciclovias atuais em Botafogo e estudou em loco os problemas e sugestões de possíveis melhorias.



De volta ao Centro Municipal de Arte Hélio Oiticica, o grupo chegou ao seguinte documento que estamos entregando a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, como uma contribuição para a melhoria da cultura ciclística da cidade. Acreditamos que o resultado de um encontro entre ciclistas, especialistas e profissionais da prefeitura, resultou em uma experiência muito rica, favorecendo o melhor aproveitamento da cultura ciclista daquele bairro.



OS PROBLEMAS:

Durante a visita em Botafogo o grupo encontrou uma grande falta de conectividade na atual ciclovia. Em vários pontos foram detectados o repentino fim da ciclovia, sem conexão à outra parte que o grupo encontrou um pouco mais na frente na mesma rota e sem qualquer sinalização indicativa.



Além da falta de conectividade o grupo também encontrou uma grande falta de conveniência. As ciclovias não se encontram nas rotas mais usadas pelos ciclistas no interior do bairro. A existência de muitas viagens curtas em todo o bairro de Botafogo é intensa mas não é contemplada com qualquer infraestrutura visto que a atual visa apenas ligar a ciclovia Mané Garrincha na Paria de Botafogo à Faixa Compartilhada da Lagoa Rodrigo de Freitas. Esta infraestrutura ignora a circulação interna do bairro e o movimento norte sul para ligação com Copacabana através da rua Real Grandeza e do Túnel velho.

Além da falta de conectividade e conveniência, muitas obstruções na ciclovia e asfalto ruim durante o percurso foram observados. Pode-se também notar a falta de sinalização para orientação e indicadores em geral.



AS SOLUÇÕES:

Todos estes problemas já são do conhecimento da Prefeitura, já existe inclusive uma revisão do traçado feito pelo Instituto Pereira Passos (IPP) em 2004 que foi apresentada durante o seminário.

De lá pra cá muita coisa mudou, inclusive no entendimento do corpo técnico da Prefeitura sobre o uso da bicicleta na cidade. Neste seminário buscou-se avaliar o bairro com um todo e suas necessidades, uma vez que a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro vem promovendo ainda mais o uso da bicicleta na cidade e este vem crescendo independente destas ações.

Com a implantação da ciclovia da rua Figueiredo de Magalhães em Copacabana, prevista para este ano, com possível extensão até Botafogo via Túnel Velho, uma melhor compreensão do bairro de Botafogo se torna ainda mais importante.

A seguir apresentamos as conclusões à que chegamos durante o seminário onde estiveram presentes técnicos da prefeitura, especialistas internacionais e a sociedade civil local. Esta interação entre diferentes grupos interessados tornou possível uma visão bem realista de possibilidades.

Botafogo apresenta dois eixos principais de tráfego, utilizados por aqueles que apenas cruzam o bairro e pelos que entram e saem dele.



Ciclovia atual de Botafogo; Cicliva existente Mané Garrincha; Ciclovia projetada Muniz Barreto e Nelson Mandela; eixos principais.

AS SOLUÇÕES:

Nestes eixos, onde já trafegam um número considerável de ciclistas, foram definidas as rotas estruturais para circulação de bicicletas.

Segundo o PDTU-RJ, que visa o modo principal e os deslocamentos mais longos, são 8.815 viagens dia no bairro, sendo o sétimo colocado entre os 34 bairros pesquisados.



Segundo a organização Transporte Ativo, que faz contagens visando os deslocamentos locais de curta distância, apenas no cruzamento da rua Real Grandeza com General Polidoro passam 1412 ciclistas em 12 horas.

Foram identificadas, rotas estruturais, rotas de desejo e vias de apoio como a seguir:

- **Rotas Estruturais:**

As rotas estruturais para circulação de bicicletas em Botafogo foram definidas assim:



Rotas estruturais.

Vias nas quais já há circulação de ciclistas. Se receberem tratamento amigável, com o consequente aumento da segurança, o número de novos usuários aumentaria.

- **Rotas de Desejo:**

As rotas de desejo identificadas, a extensão da ciclovia da Rua Humaitá até o Largo dos Leões e Rua Real Grandeza, além de se sobreporem às rotas estruturais, são de fácil implantação e servirão para dar consistência a um sistema ciclovitário para o bairro. Novas contagens poderão ser feitas para avaliar mais detalhadamente o potencial destas rotas. A ciclovia projetada pelo Instituto Pereira Passos (órgão da Prefeitura) em 2008, nas ruas Muniz Barreto e Nelson Mandela também é uma importante conexão com o bairro de Laranjeiras.



Rotas de desejo identificadas; Ciclovia projetada Muniz Barreto e Nelson Mandela.

- **Vias Apoio:**

Para as viagens locais que permeiam todo o bairro a sugestão encontrada foi a adoção de estratégia idêntica a adotada no bairro de Copacabana com a criação de Zonas de 30Km/h e vias de tráfego acalmado o que aumenta a segurança para o ciclista, o pedestre e da via como um todo.



Áreas com velocidade máxima de 30Km/h

Resultado:

Unindo as rotas estruturais, as de desejo, a infraestrutura existente e projetada às ruas acalmadas, chegamos a uma rede cicloviária detalhada para o bairro:



Como nas cidades dinamarquesas, diferentes tipos de soluções podem ser encontradas para as ruas de um mesmo bairro dependendo de sua densidade e da velocidade praticada em cada uma.

O modelo acima é perfeitamente aplicável dentro do conceito de cidade abordado no seminário.

As prioridades seriam as rotas de desejo seguidas das estruturais e por fim as vias de apoio.

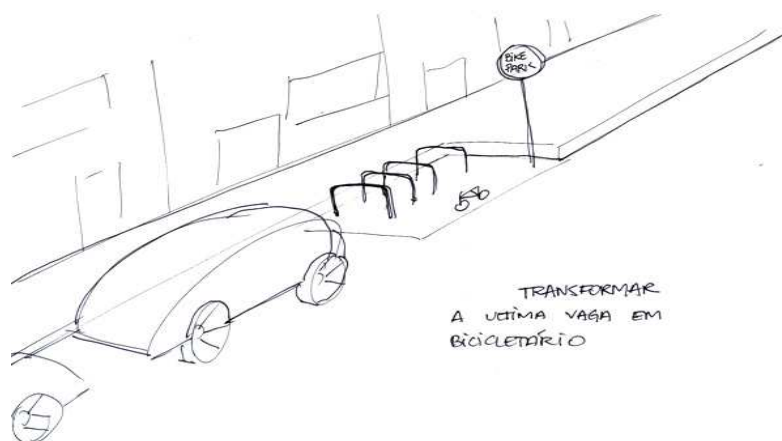
Este sistema servirá também de apoio ao sistema de Bicicletas Públicas, que em breve chegará ao bairro com três estações.

Os integrantes do workshop também discutiram a possibilidade de implantar essa rede em fases, com ligações mais fáceis de implantar sendo implantadas primeiro.

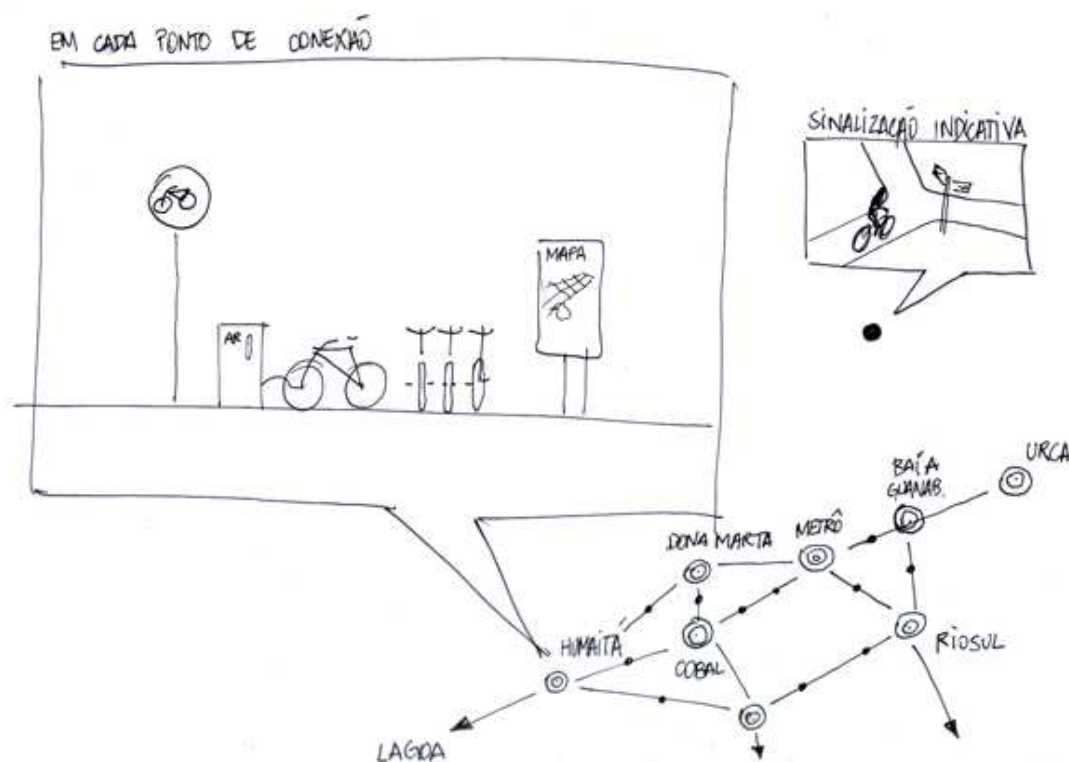
Os acessos ao bairro em todas as conexões também necessitam de uma revisão que interprete a bicicleta como modal de transporte e não apenas de lazer. As conexões existentes com a faixa compartilhada da Lagoa e com a ciclovia Mané Garrincha na Praia de Botafogo, assim como futuras conexões com outros bairros como Copacabana e Laranjeiras merecem um estudo de campo mais detalhado.

O espaço necessário para acomodar as bicicletas pode ser conseguido estreitando faixas de rolamento, eliminando faixas de rolamento, suprimindo vagas dos carros, liberando obstruções como postes, orelhões e canteiros. Enfim encontrar uma solução que se adapte as características de cada via.

Com o aumento da circulação, aumenta a demanda por estacionamento, item em que o bairro tem uma oferta muito precária. A sugestão mais comentada foi a adoção da troca de algumas vagas de carros, por vagas de bicicletas como no exemplo abaixo, muito usado em Copenhague e outras cidades européias e também a possibilidade de estacioná-las em estacionamentos para veículos motorizados.



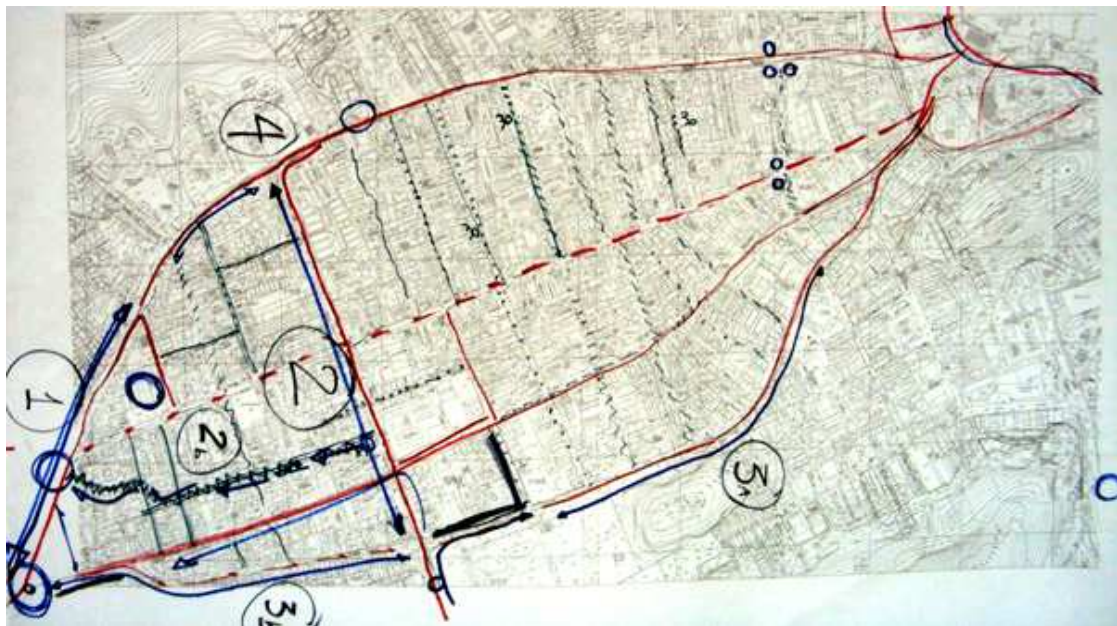
Notou-se a falta de informação ao ciclista e aos outros usuários das vias quanto à circulação de bicicletas. A sinalização existente, apenas para o ciclistas, é somente de alerta, sem função indicativa ou educativa. Tanto o ciclista quanto os pedestres e motoristas devem ter sinalização que os informe sobre a circulação das bicicletas no bairro e ao ciclista deve ser oferecida a oportunidade de informação sobre direções e distâncias, como na figura abaixo:



A cada ponto de entrada/conexão com o bairro, mapas explicativos e indicativos assim como equipamentos de apoio como bombas de ar e estacionamentos poderiam ser disponibilizados. Assim como ao longo das rotas, uma sinalização indicativa, educativa e de alerta, horizontais e verticais. Este modelo poderá servir de referência para outros bairro da cidade. A sinalização ciclovária pode ajudar e apoiar também aos pedestres.

Origens, Destinos e Educação:

Botafogo, bairro onde muitos serviços são prestados e ao mesmo tempo sendo um bairro residencial, apresenta muitas origens e muitos destinos como estação do metrô, hospitais, supermercados, shopping centers, inúmeras escolas, academias e cursos, proporciona um rico ambiente para educação, sensibilização e conscientização sobre o uso das bicicletas. Uma campanha nestes estabelecimentos e ao longo das rotas, acompanhadas de sinalização para suporte, pode ser elaboradas em caráter contínuo estimulando o uso da bicicleta no bairro e fora dele. Contribuindo assim para a qualidade de vida do bairro e da cidade.



O Instituto Cultural da Dinamarca o Institute for Transportation Development Policies – ITDP e a Transporte Ativo – TA se colocam a disposição para maiores esclarecimentos sobre este dossiê e na colaboração por uma cidade melhor.

Quanto às possíveis contagens de ciclistas no bairro de Botafogo o ITDP e a TA se colocam abertos ao diálogo para a realização destas.



Maibrit Thomsen – Diretora Instituto Cultural da Dinamarca

Jonas Hagen – Institute for Transportation and Development Policy

Svend Roed Nielsen – Embaixador da Dinamarca no Brasil

Tiago Moraes Leitman – Usuário do sistema cicloviário

Zé Lobo – Diretor Transporte Ativo

Henrique Mattar Monnerat – Usuário do sistema Cicloviário

PRODUÇÃO:



REALIZAÇÃO:



CURADORES:



APOIO:

