

Análise da construção da cultura ciclovária carioca.

Igor Miranda Pinto¹;

Faculdade Paraíso do Ceará - FAP

R. da Conceição, 1228 - São Miguel, Juazeiro do Norte - CE, 63010-220, Tel. (88) 3512-3299

igor.miranda@fapce.edu.br;¹

PALAVRAS CHAVE: Rotas cicláveis; Mobilidade urbana; Mobilidade ciclovária.

RESENHA

O presente artigo trata da mobilidade ciclovária a partir do estudo do papel da bicicleta dentro da mobilidade urbana e quais benefícios traz à dinâmica das cidades e à sociedade e da análise da construção da cultura ciclovária da cidade do Rio de Janeiro.

No século XX, os espaços públicos se enfraqueceram como locais de encontro graças a mudanças ocorridas no tecido urbano. Os deslocamentos a pé foram dificultados com o aumento do tráfego de automóveis e os ciclistas e pedestres foram espremidos para fora do espaço da cidade. Os meios de transporte ativos ficaram à margem da dinâmica de transportes, fazendo com que os espaços para os ciclistas fossem cada vez mais negligenciados, acarretando no não-desenvolvimento da mobilidade ciclovária brasileira de acordo com seu potencial.

Observamos, no Rio de Janeiro, uma malha ciclovária se construindo há décadas, porém é possível observar a partir de pedaladas, a falta de planejamento e infraestrutura em sua concepção e construção. Pretende-se evidenciar a importância de uma boa malha ciclovária a partir da análise da construção das ciclovias cariocas e dos benefícios que trouxeram à cidade, evidenciando também suas fraquezas e pontos em que podem ocorrer melhoras que beneficiarão não só a comunidade ciclística, mas sua totalidade.

INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea vive um momento de busca por valores esquecidos com o advento da industrialização e a chegada do planejamento urbano moderno. Construimos, por um longo período, uma cultura de individualidade e segregação, definida por Netto (2014, p. 38) como uma restrição da interação, trazendo ao “centro do problema a importância estrutural do encontro na interação de um sistema social”, transferida para as relações sociais e para o tecido urbano, que apresenta modificações significativas desde a consolidação da indústria automobilística.

Observamos a formação de cidades com um sistema de mobilidade que não prioriza o transporte público em favor do transporte individual. Duarte, Libardi e Sanchez (2012) concluem que, para que pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo se beneficiem da democratização do espaço público, são necessárias medidas de restrição ao uso do automóvel, tais como mudanças de sentido do fluxo em determinados horários, pedágio

para entrada nos centros etc. É importante entender qual o espaço do automóvel na dinâmica urbana, colocando em evidência modos de transporte ativo, como a bicicleta.

Vasconcellos (2013) aponta ainda que a ausência dos meios não motorizados nas propostas efetivas das administrações públicas mostra que eles são tratados como se fossem invisíveis aos olhos do Estado. As pessoas que caminham ou pedalam ocupam seu espaço de forma quase autônoma.

Para Ghione (2015), é necessário desenvolver uma cultura da mobilidade através de bicicletas, garantindo um maior acesso à cidade. Porém, isso implica planejar e construir uma rede de ciclovias que garanta a segurança nos deslocamentos, principalmente nas áreas periféricas. A bicicleta não deve ser vista apenas como lazer, pois essa visão oculta as enormes possibilidades que o sistema oferece.

Juntamente com o direito à cidade, a promoção de meios não motorizados, particularmente com bicicletas, ganha prestígio como sistema não poluente e propõe novos paradigmas de uso do espaço público. Econômico, acessível e saudável, de sucesso comprovado em diversas cidades no mundo, depende de estratégias políticas que promovam uma nova cultura da mobilidade. Isso significa ir além de pintar ciclofaixas que são utilizadas como lazer pela classe média durante finais de semana. A iniciativa, que rende frutos imediatos como marketing político, oculta a essência de uma solução que ainda não se assume com a coragem e determinação que merece (GHIONE, 2015).

Observamos, no Rio de Janeiro, uma malha cicloviária se construindo há décadas, porém é evidente a falta de planejamento e infraestrutura em sua concepção e construção. Falta sinalização, manutenção e, acima de tudo, conectividade entre as rotas cicláveis, de modo a garantir a livre circulação de todos com segurança. A rede cicloviária deve ser democrática e estar presente em todas as áreas da cidade; não pode se limitar apenas aos bairros da Zona Sul, agraciada com quilômetros de rotas cicláveis mal-acabadas e mal dimensionadas.

Dessa forma, mostra-se pertinente uma reflexão que some às demais bibliografias e reforce a importância da bicicleta como uma forma de deslocamento rápida, prática e de baixo custo operacional, consistindo em uma boa alternativa aos problemas de tráfego e retenção constantes nas grandes cidades, principalmente quando aliada a uma rede eficiente de transporte público. É importante construir uma rede de informações sobre mobilidade cicloviária, apresentando diálogos e informações complementares, evidenciando cada vez mais a importância do transporte ativo dentro dos deslocamentos urbanos.

Enquanto cada vez mais cidades no mundo estão optando por impulsionar meios alternativos de transporte, o Brasil ainda dá seus primeiros passos quanto a políticas nesse sentido. Faz-se necessário grande investimento em transporte público e na infraestrutura promotora de modalidades não motorizadas de transporte, principalmente a bicicleta que, aliada a um transporte público coeso e eficiente, pode representar um grande avanço no panorama da mobilidade urbana brasileira, facilitando o acesso de todos e garantindo maior pluralidade, essencial para uma cidade viva, saudável e mais permeável, promotora e facilitadora de encontros.

DIAGNÓSTICO

O Rio de Janeiro passou por mudanças recentes em seu espaço urbano. Um conjunto de ações foram elaboradas na década de 90, proporcionando uma mudança de visão sobre a cidade. Foram realizadas ações com abrangências, escalas e propósitos diversos, como apontam Benfatti, Machado e Schicci (2004).

A administração da cidade passou a buscar atratividade econômica e turística a partir da valorização dos espaços públicos, procurando referências em contextos internacionais. “A imagem da cidade e sua boa urbanidade tornam-se temas centrais; e o arquiteto torna-se atuante na cena urbana” (BENFATTI et al., 2004, p. 94). Nesse contexto, em 1991 surge o projeto Rio Orla, diretamente ligado às preparações da cidade para a Conferência Rio-92, e a oportunidade do surgimento das primeiras ciclovias cariocas (AINBINDER e Sirkis, 2005, p. 14).

Airbinder e Sirkis (2005, p. 145) apontam, porém, algumas experiências isoladas ainda na década de 80:

Demorou alguns anos para que as ciclovias cariocas saíssem dos sonhos de alguns idealistas e se integrassem à paisagem da cidade. As primeiras experiências isoladas datam de meados da década de 80, quando foi criada uma rua de serviço de 2km ao longo da Avenida Marechal Fontenelle, no Bairro de Sulacap, e 3km de ciclofaixa sobre a calçada da Avenida Cesário de Mello, em Campo Grande. Entretanto, por falhas de concepção de projeto, essas experiências foram abandonadas e frustrou-se o desejo de levar ciclistas para as ruas.

O projeto Rio Orla veio anos depois através das reivindicações de grupos ecológicos ao então prefeito Marcello Alencar. Assim, nasceram os primeiros 27km de ciclovias na orla carioca, do Leme ao Pontal, e a faixa compartilhada da Lagoa Rodrigo de Freitas (AIRBINDER e SIRKIS, 2005).

Andrade, Rodrigues, Marino et al., (2016) esclarecem que os primeiros quilômetros de ciclovias implantados foram criticados por parte da mídia e da sociedade a princípio, fato corroborado por Airbinder e Sirkis (2005, p. 146-149), que expõem que “a pista para ciclistas motivou protestos furiosos de parte da população”. Por se tratar de um elemento novo na paisagem da cidade, naquela época já se previa um futuro onde a construção de um convívio entre ciclistas, pedestres e motoristas seria essencial.

Ainda na década de 90, em 1992 o Plano Diretor da Cidade incluiu a bicicleta como um dos subsistemas de transporte da cidade pela primeira vez. A Secretaria de Meio Ambiente da Cidade do Rio de Janeiro foi criada no mesmo ano, sob influência da Conferência Rio-92. As ciclovias passaram a ser, então, um compromisso desta secretaria (AIRBINDER e SIRKIS, 2005).

Em 1993, com a criação do Grupo de Trabalho para o planejamento e implantação do sistema cicloviário, o GT ciclovias, a bicicleta ganhou mais espaço (BINATTI, 2016). Segundo Airbinder e Sirkis (2005, p. 146), o grupo fora constituído por representantes

municipais e coordenado pela recém-criada Secretaria de Meio Ambiente. “Pela primeira vez institucionalizava-se no Brasil um grupo para planejar e executar programas cicloviários”.

O GT cicloviárias identificou, em suas discussões, a necessidade da criação de um Plano Cicloviário para o Rio de Janeiro e, dessa forma, estudou-se a implantação de rotas possíveis a curto, médio e longo prazos, que cortariam a cidade consolidada segundo um pensamento rodoviarista. Airbinder e Sirkis (2005, p. 147) continuam:

Traçadas as linhas, mais uma questão: por onde começar a construir a malha cicloviária da cidade? Decidiu-se pela Zona Sul, onde já estava implantada a ciclovia da Orla e havia também uma pista para lazer no interior do Parque do Flamengo. Surge o traçado da ciclovia Mané Garrincha, emblemática da nova política cicloviária, pois ligava a orla de Copacabana ao Centro da cidade, passando por vários bairros, sugerindo claramente o uso da bicicleta como alternativa de transporte para pequenos e médios deslocamentos. Como projeto, seria possível pedalar do Leblon à Cinelândia exclusivamente por cicloviárias. Outro fator que contribuiu para esta decisão de se iniciar por esta área, foi a visibilidade que o projeto teria em fomentar a discussão na sociedade.



Figura 01. Vista da Praia de Botafogo com trecho da ciclovia Mané Garrincha.

Fonte: O autor, 2016.

A implantação das cicloviárias sofreu críticas por parte da mídia e de parte da população carioca, principalmente ao retirar vagas de automóveis ao longo do percurso e de se apropriar de parte da faixa de rolamento dos automóveis no Túnel Novo, em Copacabana. Entre as críticas, citavam o fracasso do projeto por julgarem o clima da cidade inadequado. Para entender o potencial da bicicleta como meio de transporte, foi realizada, em 1994, uma pesquisa origem-destino, que revelou que setenta e quatro por cento dos entrevistados realizaria um de seus trajetos utilizando a bicicleta, caso fosse oferecida a infraestrutura necessária ao uso (AIRBINDER e SIRKIS, 2005).

Segundo Andrade et al. (2016), uma pesquisa realizada no ano de implantação da ciclovia em questão revelou que 85% dos moradores apoiavam a ciclovia após a inauguração e os transtornos das obras, o que revelou que uma maioria silenciosa apoiava a ideia sem, no entanto, se expressar na mídia.

Na Zona Oeste da cidade, a bicicleta possui um papel importante no transporte da população desde 1950, pois grande parte dos deslocamentos periferia-centro dos bairros é realizado utilizando-a. Isso se deve também ao fator socioeconômico, visto que existe uma economia da tarifa de transporte a partir da utilização da bicicleta (AIRBINDER e SIRKIS, 2005).

Airbinder e Sirkis (2005) continuam a discorrer sobre a Zona Oeste do Rio de Janeiro afirmando que, com o asfaltamento e duplicação das principais vias nos anos 89 e 90, a velocidade aumentou e, junto com ela, a insegurança. A bicicleta tornou-se mais vulnerável ao automóvel, o que ocasionou uma diminuição do número de ciclistas na região.

Estimulada pelos Jogos Olímpicos Rio 2016, observou-se a implantação de vários trechos de ciclovia na Zona Oeste, voltando a estimular o uso da bicicleta, porém apresentando problemas como o desabamento do trecho de 20m da ciclovia Tim Maia, na Avenida Niemeyer.

Buscando reduzir a resistência ao uso da bicicleta, o Grupo de Trabalho de Planejamento Cicloviário adotou cinco princípios holandeses para projetos de ciclovias, sendo eles o menor traçado possível entre dois pontos; a coerência na ligação dos pontos de potencial demanda pelo uso da bicicleta; a escolha dos percursos mais agradáveis e de maior atratividade; máxima segurança viária e pessoal para os usuários das ciclovias e o conforto (AIRBINDER e SIRKIS, 2005).

Seguindo esses princípios na construção das ciclovias cariocas foram utilizados requisitos técnicos de engenharia de projeto, de sinalização e definição de normas de uso que deveriam garantir a segurança, o conforto e a eficiência necessários para atrair novos usuários (AIRBINDER e SIRKIS, 2005).

Hoje, a cidade do Rio de Janeiro conta com 432,5km de rotas cicláveis, de acordo com dados da Gerência de Planejamento Cicloviário de agosto de 2016. Além disso, existem 77,9km de infraestrutura cicloviária em construção. (BINATTI, 2016, p. 29)



Figura 02. Mapa cicloviário do Rio de Janeiro.

Fonte: Instituto Pereira Passos e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2017.

No mapa acima, observa-se em vermelho os trechos já implantados, em laranja aqueles que se encontram em construção e, em azul, os que ainda correspondem a projetos.

Segundo Andrade et al. (2016), a bicicleta faz parte do imaginário urbano carioca, fato corroborado pelo Comitê Olímpico Brasileiro, que apresentava a bicicleta como protagonista de diversas cenas nos vídeos da campanha do Rio para ser a sede dos Jogos Olímpicos 2016.

PROPOSIÇÕES

A autoproclamação da cidade como “Capital Urbana da Mobilidade por Bicicleta”, porém, esconde muitas deficiências, como aponta Andrade et al. (2016). As estruturas cicloviárias da cidade não compõem uma rede e o número de ciclovias no centro, lugar de alta densidade e concentração de empregos, é limitado.

O Rio de Janeiro conta com uma malha cicloviária negligenciada, que se constrói sem o planejamento devido ao longo dos anos. As rotas não possuem conectividade e falta segurança para a circulação dos ciclistas. Além disso, observa-se uma concentração da malha nos bairros da zona sul da cidade, evidenciando a falta de democraticidade da rede cicloviária.

A falta de intermodalidade entre a bicicleta e as demais estruturas de transporte da cidade consiste em outro problema. As estações de metrô, ônibus e BRT não contam com bicicletários suficientes e não permitem que o ciclista transporte sua bicicleta fora de horários estipulados. Dessa forma, segundo Andrade et al. (2016, p. 175), é preciso deixar a bicicleta “desassistida, presa em lugares irregulares, vulnerável ao vandalismo, piorando a qualidade da paisagem urbana e eventualmente da acessibilidade dessas estações”. Andrade et al. (2016) expõe ainda que, segundo dados da pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro”, realizada pela ONG Transporte Ativo, em 2015, apenas 34,8% dos ciclistas utilizam a bicicleta combinada a outro modal de transporte em seus trajetos semanais.

(...) A possibilidade de utilizar a bicicleta em combinação com outros meios de transporte amplia muito o raio de alcance do ciclista e até mesmo de uma determinada estação de meio de transporte. Essa integração pode ser feita através da construção de bicicletários nas estações de metrô, BRT, barcas e afins, ou por meio de uma medida complementar, que é permitir que o ciclista leve a bicicleta em um sistema de transporte. (...) No Rio de Janeiro as bicicletas são permitidas apenas após às 21:00 durante a semana e nos finais de semana e feriados o dia todo, o que reforça a visão da Prefeitura e das concessionárias de que a bicicleta está mais voltada para o lazer do que para o transporte. Uma política de incentivo adequada poderia permitir as bicicletas dobráveis sem restrição de horário e prever horários específicos para o transporte de bicicletas convencionais (NETO, 2014, p. 89).

No Rio de Janeiro, segundo a pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro”, realizada em 2015 pela ONG Transporte Ativo, o principal destino dos ciclistas que usam a bicicleta como meio de transporte é o trabalho, correspondendo a 81,8%. Quando à motivação para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte urbano, 38,2% atribuem à rapidez e praticidade como maior motivo, ficando o custo em segundo lugar, com 20,5%. Rapidez e praticidade correspondem também ao principal motivo pelo qual os ciclistas continuam pedalando na cidade. A motivação para pedalar mais está justamente na infraestrutura cicloviária, que

também corresponde ao principal problema do dia-a-dia, seguido pela falta de educação e segurança no trânsito.

A pesquisa evidencia também que 81,2% dos ciclistas entrevistados pedalam 5 dias ou mais por semana e 42,5% usam a bicicleta como meio de transporte a menos de 5 anos. Apenas 34,8% utilizam a bicicleta em combinação com outro modo de transporte, evidenciando a falta de intermodalidade no transporte urbano do Rio de Janeiro. Quanto à renda, 30% dos entrevistados têm entre 1 a 2 salários mínimos. Os jovens entre 25 e 34 anos de idade correspondem a 27,7% e 56,6% levam entre 10 e 30 minutos em suas viagens de bicicleta, o que evidencia a rapidez do modo de transporte para curtas e médias distâncias (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

Segundo Neto (2014, p. 103), “ aspectos que envolvem políticas públicas, órgãos reguladores e conscientização da população são outros responsáveis por impactar os índices do ciclismo urbano”. Portanto, o objetivo de um plano eficiente deve ser a formação de uma cultura em prol da bicicleta. Assim, são necessárias políticas de incentivo ao uso da bicicleta.

Em 11 de outubro de 2007, instituiu-se a Lei nº 4.678, que trata da política de incentivo ao uso da bicicleta no âmbito do município do Rio de Janeiro e estabelece que o incentivo ao uso da bicicleta como forma de mobilidade urbana objetiva ampliar e democratizar o acesso ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os modos de transporte ativos. Segundo Neto (2014, p. 103), “a implementação da política de que trata essa Lei abrange ainda”:

- I – O desenvolvimento de atividades relacionadas com o sistema de mobilidade cicloviária e de pedestres;
- II – A promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, pedestres e cadeirantes, a fim de melhorar as condições para o deslocamento;
- III – A melhoria da qualidade de vida na cidade, por intermédio de ações que favoreçam o caminhar e o pedalar;
- IV – A eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas e cadeirantes;
- V – A implementação de infraestrutura cicloviária urbana, como ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, bicicletários e sinalização específica;
- VI – A integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente;
- VII – A promoção de campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

A lei tem por objetivo aumentar a consciência dos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas; possibilitar a redução do uso do automóvel nas viagens de curtas distâncias e o aumento de sua ocupação; estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo; criar atitude favorável aos deslocamentos cicloviários; promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente e saudável; estimular o planejamento espacial e territorial com base nos deslocamentos cicloviários e de cadeirantes; estimular o desenvolvimento de projetos e obras de infraestrutura cicloviária, implementar melhorias de infraestrutura que favoreçam os

deslocamentos cicloviários; incentivar o associativismo entre os ciclistas e usuários dessa modalidade de transporte; estimular a conexão com outras cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer (NETO, 2014, p. 104).

Embora existam problemas na infraestrutura cicloviária, os ciclistas cariocas não saíram das ruas. Como aponta Andrade et al. (2016, p. 187), driblar tais problemas todos os dias faz parte da rotina do ciclista da cidade, “embora a falta de segurança pública e o modo de condução motorizado se configurem como fortes preocupações, gerando demandas legítimas e necessárias”.

RESULTADOS

Os estudos realizados não apresentam resultados efetivos por não configurarem uma pesquisa propositiva, mas sim uma análise da construção da cultura cicloviária carioca a partir de um levantamento bibliográfico, vivência no ambiente e entendimento da construção da malha existente a partir da análise histórica.

CONCLUSÕES

Este artigo objetivou destacar a cidade como palco das interações sociais dos indivíduos e a importância de vivê-la de maneira plena. Para isso, é necessário que a mesma forneça aos cidadãos uma base que possa facilitar sua permeabilidade. Nesse sentido, faz-se importante o estabelecimento de uma mobilidade urbana eficiente, com variedade de transportes e infraestrutura.

Tratou-se também da importância do desenvolvimento sustentável para a manutenção dos recursos urbanos e de como meios de transporte alternativos, como a bicicleta, podem ajudar na preservação do meio e na promoção de qualidade de vida, uma vez que fornecem uma alternativa aos automóveis, atuais responsáveis por engarrafamentos quilométricos nas grandes cidades, resultado de uma grande valorização ao carro, visto como principal ator da dinâmica urbana por uma parcela considerável da população brasileira.

Cada vez mais cidades no mundo estão optando por transportes alternativos. Para isso, faz-se necessário grande investimento no transporte público e na infraestrutura necessária à mobilidade urbana sustentável. O Brasil ainda dá os primeiros passos nesse sentido. Percebemos ainda pouco investimento em infraestrutura cicloviária no país. O Rio de Janeiro se mostra mais evoluído em relação às demais cidades brasileiras, porém enfrenta muita resistência por parte da parcela mais cética da sociedade, que ainda vê o automóvel como protagonista da dinâmica urbana. Por isso, precisamos de campanhas que ajudem na conscientização da nossa sociedade, para que todos possamos entender os benefícios da retomada do espaço urbano, cada vez mais dedicado às pessoas.

No Rio de Janeiro, percebe-se uma malha cicloviária extensa, porém pouco dinâmica e mal conectada, principalmente no que diz respeito à intermodalidade. É preciso um investimento ainda maior em manutenção e em um desenho urbano adequado, que potencialize a infraestrutura existente.

A bicicleta, aliada a um transporte público coeso e eficiente, pode representar um grande avanço no panorama da mobilidade urbana brasileira. É possível transformar a cidade e

provocar mudanças bastante positivas. Precisamos recuperar a dimensão humana da cidade, encurtando nossas distâncias e estabelecendo, como defende Jan Gehl, uma cidade feita por pessoas e para pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIRBINDER, Roberto; SIRKIS, Alfredo. **Ciclovias Cariocas**. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos, 2005.

ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Felipe; LOBO, Zé (org). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. 292 p.

BENFATTI, Dênio; SCHICCHI, Maria Cristina; MACHADO, Denise Pinheiro. **Urbanismo: dossiê São Paulo – Rio de Janeiro**. Campinas: PUCAMP/PROURB, 2004. 325 p.

BINATTI, Gabriela. **Mobilidade e cultura de bicicleta no Rio de Janeiro**. Transporte Ativo, 2016.

BOARETO, Renato (Org). **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. 2. ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012. 108 p.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

262 p.

GHIONE, Roberto. **Carros, ônibus, bicicletas**. Pernambuco: IAB, 2015. Disponível em <<http://www.iab.org.br/artigos/carros-onibus-bicicletas>>. Acesso em 10 de novembro de 2015.

NETO, Alziro Azevedo. **A bicicleta como um meio de transporte urbano: o caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PUC RIO, 2014. 115 p.

NETTO, Vinicius M. **Cidade & sociedade: as tramas da prática e seus espaços**. Porto Alegre: Sulina, 2014. 143 p.

TRANSPORTE ATIVO. **Perfil do Ciclista Brasileiro**. Rio de Janeiro: Transporte Ativo, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.