

Ciclovias na Cidade do Rio de Janeiro

Roberto Aibinder

Coordenador de Planejamento
Ciclovitário da Prefeitura do Rio de
Janeiro

Recentemente, ao realizar na cidade do Rio de Janeiro, o Fórum Internacional de Integração da Bicicleta no Planejamento do Tráfego, com a presença de uma centena de técnicos da área de transportes de várias cidades européias e latino-americanas, pudemos avaliar a importância do trabalho de implantação de ciclovias desenvolvido pelo Rio de Janeiro, inclusive no âmbito internacional, ao ser reconhecido como uma experiência exitosa por cidades com tradição no uso da bicicleta como Utrecht, Graz, Stuttgart, Bogotá, entre outras.

A história das ciclovias do Rio de Janeiro tem início nos anos de 1985-86, quando se realizaram as primeiras manifestações de ciclistas e ambientalistas favoráveis a construção de pistas seguras para a bicicleta.

As primeiras ciclovias da cidade foram implantadas em 1991, acopladas ao projeto Rio Orla de reurbanização da faixa marítima da cidade.

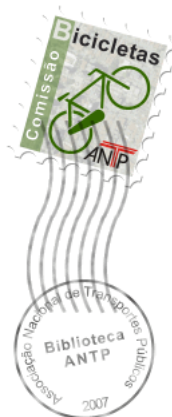
Foram 23 quilômetros de ciclovias ao longo das praias, do Leme ao Pontal, passando pelas praias de Copacabana, Leblon, Ipanema, São Conrado, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, destinadas fundamentalmente ao lazer.

A partir de 1993, com a criação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente o programa ciclovitário ganha um corpo institucional passando a se inserir definitivamente como um programa do governo municipal, através desta secretaria. A primeira iniciativa para institucionalização do programa foi a criação de um Grupo de Trabalho ainda em 1993, com representantes de vários órgãos municipais, para implantação e gerenciamento de uma rede ciclovitária na cidade. O projeto ganhou o nome de Ciclovias Cariocas que ao final do ano 2002 somavam 140 km de ciclovias sinalizadas e conservadas.

Para se chegar a este número, singelo se comparado a cidades do hemisfério norte e expressivo comparado a cidades latino americanas e brasileiras, houveram diversos obstáculos a serem transpostos, a maioria deles cristalizados através da cultura rodoviária, dominante nas grandes cidades brasileiras Brasil desde a década de 60.

Essa herança cultural das últimas décadas revela a grave distorção social, evidenciada pelos massivos investimentos públicos realizados em infra-estrutura de transporte (construção de viadutos, túneis, vias expressas, alargamento de ruas, etc), para privilegiar o componente individual e motorizado do sistema de transporte – o automóvel – responsável por apenas 11,5% dos deslocamentos diários da região metropolitana da cidade.

Diante deste quadro, implantar pistas exclusivas para ciclistas (ciclovias e ciclofaixas) não é uma tarefa fácil. No caso do Rio de Janeiro, contamos com uma liderança carismática que comandou este desafio. Alfredo Sirkis, líder ambientalista, ex-Presidente Nacional do Partido Verde, ex-vereador, ex-Secretário de Meio Ambiente da cidade do Rio de Janeiro (1993/1996), atual Secretário de Urbanismo e, sobretudo, um inveterado ciclista. De dentro de seu gabinete de Secretário de Meio Ambiente, a partir de 1993, comandou a batalha pela implantação das ciclovias e, sobretudo, pela afirmação de uma cultura que privilegiava uma cidade mais humana. Contou com resistências de todos os tipos e de todos os lados, inclusive, à época, da própria Secretaria Municipal de Transportes.



www.antp.org.br

Hoje, ao observar o patrimônio construído, tanto em de quantidade de pistas, como também através de uma nova visão dos agentes públicos em relação ao tema, verificamos que avançamos de maneira significativa. Podemos arriscar dizer que a batalha foi vencida, mas a guerra está longe de seu final, pois não existem medidas significativas visando a diminuição do tráfego motorizado, sobretudo do automóvel, nas cidades brasileiras.

No momento, estamos trabalhando em várias vertentes. Além da expansão da atual rede para 200 Km até o ano de 2004, está em fase atual de implantação o projeto de construção de bicicletários controlados em 11 estações de trem da Zona Oeste da cidade. Pesquisa realizada no mês de maio pelo Programa de Engenharia de Transportes da UFRJ, indicou o enorme potencial de estímulo ao uso da bicicleta se houver condições seguras para a sua guarda nos locais de intermodalidade, sobretudo com os trens urbanos.

Estamos também apoiando a realização de pesquisa origem-destino para aferir o verdadeiro número do incremento do uso da bicicleta como meio de deslocamento. Acreditamos que, em 10 anos, ter triplicado o número de usuários de bicicleta pela cidade - de 1,3% da população em 1993 para 4% em 2003. Estas pesquisas, ao lado de medidas educativas que contemplem os diversos componentes do sistema de transportes, da segurança viária e da oferta de bicicletários seguros, são de fundamental importância para orientar as prioridades de investimentos de recursos públicos, cada vez mais escassos em nosso país.

Rio de Janeiro, 30/05/2003