

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 14**

#### **A experiência de pedalar no Rio de Janeiro**

**Bernadete do Rocio Konopacki (\*)**

O Rio de Janeiro é uma capital litorânea do Sudeste com mais de seis milhões de habitantes e que possui uma geografia e estrutura de tráfego muito particular. A cidade se desenvolveu a partir do seu Porto para o interior, então seu centro histórico conserva muito das características coloniais marcantes do século XVII: ruas de paralelepípedo estreitas e grandes construções históricas. Se observarmos sua zona sul e norte essas características mudam um pouco, mas também por se tratar de uma cidade com uma intensa densidade populacional (5265,81 habitantes/ km<sup>2</sup>), mesmo nos bairros o Rio de Janeiro oferece pouco espaço para rolagem do trânsito.

Isso faz com que a cidade apresente certas dificuldades de mobilidade. Somando a falta de espaço, os espaços que existem não são organizados de forma a oferecer uma solução segura e facilitada para o trânsito de pedestres, pedestres com deficiência, ciclistas e outras formas de deslocamento alternativas aos veículos motorizados.

Na minha visão como mãe de ciclo ativista, que usa bicicleta todos os dias para locomoção casa trabalho, percebo apesar do Rio de Janeiro ter uma boa malha ciclo viária (considerada a maior do Brasil, com 270 Km), esta não privilegia os deslocamentos regulares, mas sim os deslocamentos recreativos. Por isso, boa parte da malha ciclo viária faz parte do contorno das orlas do Rio de Janeiro e Lagoa Rodrigo de Freitas. Esse é um mal parecido com o que ele sentia na cidade natal, Curitiba. No ano em que ele mudou para o Rio de Janeiro (2011) as ciclovias ainda privilegiavam as rotas dos parques da cidade e não eram muito eficientes para os deslocamentos regulares.

Isso faz com que os ciclistas usem as vias de rolamentos de carros para se deslocarem, compartilhando um espaço que já é pequeno no Rio de Janeiro, os ciclistas estão sujeitos a um risco maior em suas viagens, principalmente pela falta de atenção e cuidado de alguns motoristas. Forçando os ciclistas do Rio de Janeiro usar as vias de rolamento de carro, para deslocamento diário. Ao mesmo tempo que a Prefeitura busca soluções para encurtar e/ou facilitar o tráfego de carros, isso deveria ser pensado também para os deslocamentos de ciclistas. O Rio de Janeiro é cortado por túneis por onde as bicicletas não podem passar. No entanto, se existisse um espaço específico para as bicicletas nos túneis, isso poderia encurtar muito os deslocamentos. De sua casa ao trabalho (Bairro de Fátima - Botafogo), por exemplo, ele leva 20 minutos para percorrer uma distância de 7,5 km. Se houvesse a opção de usar o túnel

Santa Bárbara, para esse deslocamento, poderia fazer o mesmo trajeto em 10 minutos percorrendo uma distância de pouco mais de 5 km.

Outro desafio importante para melhoria do deslocamento de bicicletas na cidade do Rio de Janeiro é com relação à percepção que os motoristas de veículos automotores tem em relação à bicicleta. De uma forma geral, existe certa resistência em aceitar a bicicleta como um veículo que tem direito a via e que também possui direitos no trânsito. Felizmente, desde 2011, venho percebendo uma mudança de comportamento dos motoristas com relação aos ciclistas. Se em 2011 observávamos os motoristas dizerem que os ciclistas não deveriam estar ali ( na mesma rua que ele, mesmo respeitando tudo que o Código de Trânsito normatiza, ou seja, respeitando sentido da via e os ciclistas posicionando-se a direita ), hoje percebo que alguns motoristas tomam cuidado ao fazerem suas ultrapassagens por eles, reduzindo a velocidade e abrindo uma distância adequada.

No entanto, ainda há muito que se melhorar. O convívio entre bicicletas e carros é muito mais uma mudança de atitude e percepção entre os atores que compartilham a via, que a construção de grandes soluções urbanas de engenharia. Campanhas de conscientização e de educação para o trânsito, bem como o respeito aos veículos menores e pedestres, podem produzir bons resultados e salvar muitas vidas, além de oferecer melhor qualidade de vida aos atores que compartilham aquele espaço. Percebo que Curitiba consegue fazer isso um pouco melhor que o Rio. No Rio de Janeiro não se usa a publicidade oficial para tentar conscientizar a população, geralmente as tentativas de correção vem através da aplicação de multas e outros métodos de coerção. Pensando o quanto pode ser interessante educar antes de repreender, veio-me na cabeça a clássica campanha de conscientização no trânsito que traziam alguns animais os comparando a comportamentos ruins no trânsito, e quanto aquilo ficou no imaginário do Curitibano e, por consequência, veio transformando as relações de trânsito.

Portanto, acredito que a conscientização conjugada a melhorias de infra estrutura da cidade podem trazer bons frutos para a mobilidade urbana e tornar as nossas cidades mais agradáveis de se viver.

*(\*)Bernadete Konopacki é educadora e atualmente agente de trânsito locada no Centro de Controle Operacional da Secretaria de Trânsito de Curitiba*

### **Referências bibliográficas.**

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Rio\\_de\\_Jneiro\\_%28cidade%29](http://pt.wikipedia.org/wiki/Rio_de_Jneiro_%28cidade%29)

<http://sport.globo.com/site/programas/sport-reporter/noticia/2012/04/rio-e-segunda-cidade-com-maior-malha-cicloviaria-da-america-latina.html>