

Reunião de Conselho Municipal de Política - COMPUR

Local: CASS – subsolo Sala 3

Data: 02 outubro de 2014

Horário: 10:00hs às 13:00hs

A Reunião Ordinária do **COMPUR** do dia 02 de Outubro de 2014 teve a seguinte palestra e apresentador:

Palestrante: José Lobo

Tema: Contagem de bicicletas em Copacabana

Conselheiros participantes: Titulares e Suplentes:

SENGE – Marco Antonio Barbosa

SEARJ – Celso Luiz Gerbassi – Leonam Estrella Figueiredo

ASBEA – Sandra Sayão

SMO – Marcelo Pereira de Quadros / Paulo Fernandes

SMDS – Roberta dos Santos Figueiredo

PGM – Claudia Alves de Oliveira

SMU – Antonio Luiz Barboza Correia

Convidados e participantes: Armando Abreu (**SEARJ**)

Luciane Coutinho, Juan Diego Teixeira, Tatiana Rodrigues, Marcelle da Silva Araújo, Renato V. Santa Cruz, Carlos Meliande, Solange Cintra, Claudia Tavares (**U/CAU**)

Marcos Rodrigues Martins (**CMRJ**)

Thais Garlet (**U/GPL 1**)

Antonio Carlos Velloso de Mello (**SMTR**)

Kelly Farias (**SETUR/RIOTUR**)

Breve introdução da pesquisa feita pela ONG Transporte Ativo (Uma organização da sociedade civil, que promove meios de transporte a propulsão humana; bicicleta, patins, skate e etc.)

Falta Justificada: Roberto Kaufmann, através de e-mail. (SIDUSCON)

Antonio Luiz B. Correia - Coordenador de Projetos do CAU (Centro de Arquitetura e Urbanismo), faz uma breve introdução do tema em pauta, enfatizando a importância de um transporte alternativo que, não motorizado, como importante dentro do nosso meio de transporte.

José Lobo - palestrante e presidente do Transporte Ativo inicia a palestra através de um vídeo com duração de 15 minutos, onde destaca:

I - as áreas envolvidas do bairro;

II - equipamentos utilizados;

II - mapas e gráficos com quantitativos de pessoas e bicicletas em Copacabana. Em seguida fala da história da bicicleta no Rio, com ilustrações, mostra o primeiro velódromo do Rio (1892) situado na Rua do Lavradio, no Centro da Cidade, que funcionava como um jôquei, havendo apostas nas bicicletas.

Copacabana I - Fotos de 1946/ 1950, meados do século até 1992, quando então, centenas de vagas de carros foram removidas, criando uma infraestrutura para as bicicletas, começando no posto 6 e terminando no Leme, em um começo promissor, era a bicicleta pensada no planejamento da cidade.

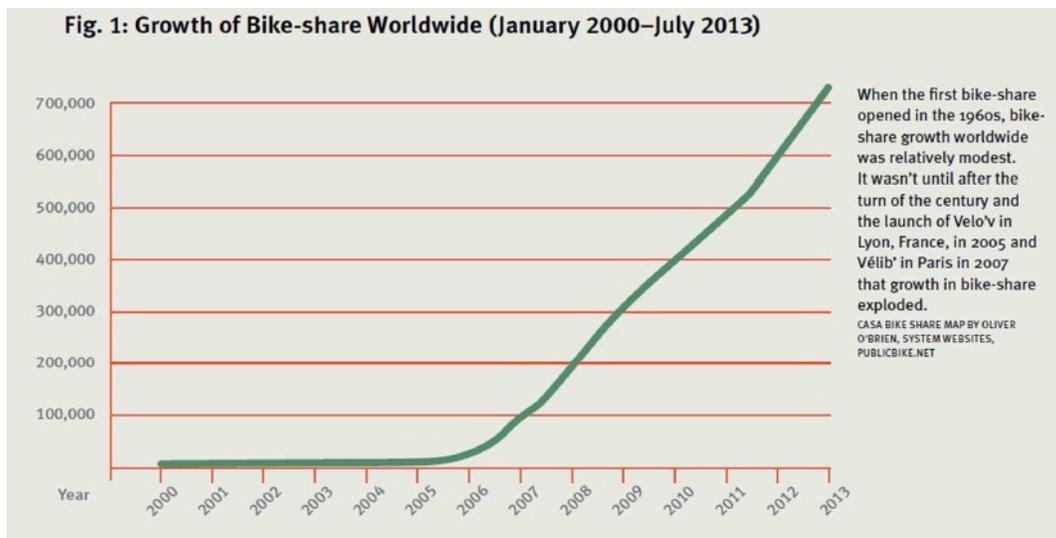
Copacabana II - Século XXI - Já cheio de infraestrutura para bicicleta, e diversos tipos de ciclistas, enfatiza que Copacabana é o primeiro bairro do Hemisfério Sul a receber um sistema de bicicleta pública, afirma que todas as apostas iam na contramão do projeto, uma empresa de Pernambuco em parceria com a Prefeitura do Rio de Janeiro, acreditou na proposta, e hoje é um sucesso na cidade. Ainda, através de slides, mostra a estação de bicicletas públicas em Londres, com 180 posições, que mudou o olhar urbano da cidade, a forma de ver a cidade, deslocamentos diferenciados, evidenciando o crescimento do mercado imobiliário, pois, os imóveis em torno das estações, ou mesmo próximos a elas, estão mais valorizados, o que está acontecendo também em outras cidades, como São Paulo onde vários edifícios já fazem referência às estações de bicicleta como endereço, ou seja, isso vai mudando o olhar sobre a cidade.

Obs.: Foi Paris quem primeiro implantou o sistema (Vê Lib). Hoje mais de 500 cidades no mundo, 120 metrópole tem esse sistema, o que é bom para o

mercado, para a infraestrutura, pois o ciclista passa a circular com mais segurança.

Resumo da Apresentação

Visão Global do crescimento das bicicletas públicas.



Contagem de bicicletas na Orla

Av. Atlântica - Copacabana

Apenas números:

Ciclistas em 12 horas - 5850 - 3894

Ciclistas por hora - 487 - 324,5

Homens - 70% 73%

Mulheres - 30% 27%

Horário de Pico - 12 as 13 com 864 ciclistas - 17 às 18 com 441 ciclistas

Horário de Vale - 07 as 08 com 61 ciclistas - 07 as 08 com 122 ciclistas

Bike Rio 23% - 19%

Bicicletas Elétricas - 5% - Serviço - 7%

CORTE DO CANTAGALO I

Apenas números:

779 ciclistas em 12 horas

Média de 65 ciclistas por hora

364 indo para Copacabana

398 - para Lagoa

690 homens - 88.6%

89 mulheres - 11,4%

268 de serviço sendo: 34,5%

132 normais 17% do total / 49% das de serviço

92 cargueiras sendo 11.8% do total / 34,5% das de serviço

44 triciclos 5,7% do total / 16.5% das de serviço

CORTE DO CANTAGALO II

Apenas números:

720 ciclistas em 12 horas

Média de 60 ciclistas por hora

636 homens - 88.33%

84 mulheres - 11.67%

249 de serviço sendo: 34.58%

119 normais 16.53% do total / 47.79% das de serviço

89 cargueiras sendo 12.36% do total / 35.74% das de serviço

41 triciclos 5.69% do total / 16.47% das de serviço

09 elétricas

TÚNEL VELHO - COPACABANA

Apenas números:

711 ciclistas em 11 horas

Média de 64.6 ciclistas por hora

675 homens 94.8%

36 mulheres 5,2%

154 de serviço sendo: 21,7%

68 normais 9.6% do total / 44.2% das de serviço

68 cargueiras 9.6% do total / 44.2% das de serviço

18 triciclos 2.5% do total / 11.6% das de serviço

4 aro 20

6 dobráveis

RODOLFO DANTAS / MINISTRO VIVEIROS DE CASTRO I

Apenas números:

782 ciclistas em 12 horas

Média de 65,1 ciclistas por hora

727 homens 92,97%

55 mulheres 7,03% do total / 13,35 % das particulares

370 de serviço sendo: 47,31%

52 normais 6,65% do total / 14,05% das de serviço

91 cargueiras 11,64% do total / 24,59% das de serviço

227 triciclos 29,03% do total / 61,35% das de serviço

8 dobráveis 1,02%

RODOLFO DANTAS / MINISTRO VIVEIROS DE CASTRO II

Apenas números:

784 ciclistas em 12 horas

Média de 65.33 ciclistas por hora

747 homens 95%

37 mulheres 5% do total / 9.5 % das particulares

392 de serviço sendo: 50%

80 normais 10.2% do total / 21% das de serviço

115 cargueiras 15% do total / 29% das de serviço

197 triciclos 125% do total / 50% das de serviço

CRUZAMENTO R. FIGUEIREDO MAGALHÃES

AV.N.S. COPACABANA I

Apenas números:

1420 ciclistas em 12 horas

Média de 118 ciclistas por hora

DESTINO

Trafegaram na Figueiredo de Magalhães

348 / Orla 24.51%

713/ Túnel Velho 50.21%

359 Cruzaram a Figueiredo de Magalhães 25.28%

1329 homens 93.59%

91 mulheres 6.41% do total / 10.17% das particulares

525 de serviço sendo: 36.97 %

175 normais 12.32% do total / 33.33% das de serviço

199 cargueiras 14.01% do total / 37.90% das de serviço

151 triciclos 10.63% do total / 28.76% das de serviço

CRUZAMENTO R. FIGUEIREDO MAGALHÃES

AV. N.S.COPACABANA II

Apenas números:

2013 / 2009 - Crescimento

1535 ciclistas em 12 horas 1420 +8.1%

Média de 128 ciclistas /por hora 118

1322 homens 86% 1329 - 0.5%

213 mulheres 14% do total / 20% das particulares 91 +134%

96 normais 6.2% do total / 21% das de serviço 175 - 45%

197 cargueiras 12.8% do total / 41% das de serviço 199 -1%

171 triciclos 11% do total / 37% das de serviço 151 +13.5%

69 Bike Rio 4.5% 0 +%

35 Dobráveis 2.3% 2 +1650%

34 Elétricas 2.2% 0 +%

Considerações finais do palestrante:

As bicicletas vieram para ficar. Cada vez mais elas fazem parte do cotidiano da Cidade, desmistificando assim, seu uso apenas como lazer. Em números apresentados, como gráficos gerados pela máquina de contagem, em finais de semana, como em dias úteis, comprovam a importância da bicicleta em todas as atividades (ver dados acima), facilitando deslocamentos, tanto de pessoas como de produtos ocupando menos espaços, e por ser um meio de transporte mais limpo, fazendo parte das soluções das cidades (não só o Rio de Janeiro, mais outras já se utilizam dos benefícios da bicicleta) pensando num futuro, criando mais infraestrutura, incluindo cada vez mais esse modal no planejamento da cidade.

Principais pontos colocados pelos conselheiros:

- **Representante SEARJ** – Demonstra preocupação com os roubos das bicicletas públicas, providências tomadas e, também sobre a extensão dessas pesquisas em outras cidades. **Zé Lobo** afirma que o índice de bicicletas roubadas diminuiu bastante. Hoje existe uma consciência maior da importância das bicicletas públicas. Quanto à extensão das pesquisas, cita Belo Horizonte, também já existem mais estudos para bairros como: Laranjeiras, Tijuca, Jacarepaguá e etc... Também na Zona Oeste que servirá como um parâmetro para a Orla, a serem pesquisados.
- **Representante da PGM** – Destacou a segurança dos ciclistas, em especial os entregadores, devido ao volume que sempre carregam, e que não existe segurança como: equipamentos, capacete, preocupando assim os pedestres. Outro ponto questionado é sobre a integração: metrô/trens/ônibus, e tudo que possa facilitar o uso da bicicleta para os deslocamentos. **Zé Lobo** afirma existir a preocupação com os ciclistas, em especial com os entregadores. Foi feito um levantamento de ciclistas no Centro, e o maior número foi de entregador, com fator das comissões em função dos números de viagens (a cada 30 entregas), o que estimula a velocidade no serviço, podendo ocasionar acidentes. Pensando nesse agravante, já existe um projeto da SMAC com um supermercado para capacitação desses entregadores. Quanto a integração - a própria SMAC já instalou 220 vagas em parceria com a concessionária Porto Novo, também Copacabana ganhou 500 vagas instaladas pelo metrô

linha 4, existe ainda a possibilidade de mais vagas em outros locais da cidade.

- **Representante da SMO** – Preocupação em relação aos triciclos. Existe algum projeto de ciclovia diferenciado, pois em virtude de não ter a mesma medida da bicicleta, gera um conflito, passando pela mesma ciclovia. **Zé Lobo**: Já foi entregue a Prefeitura um estudo onde foi diagnosticado um volume muito alto de triciclos em circulação no Centro, a maioria, entregador. Já existe uma faixa na Graça Aranha, porém é mão única, ainda não é a estrutura ideal. Em relação aos BRTs, na Zona Oeste já teve um aumento considerável de novas estações implementadas, por ex.: BRT Pingo D'água tinha apenas 15 vagas na inauguração, em apenas uma semana todas as grades já estavam tomadas, tendo que aumentar. Hoje já ocupa 300 vagas. Com a Transcarioca também deve ter mais estações, com os futuros BRTs.
- **Representante ESBER** – Critica os desenhos urbanos das atuais ciclovias, além de ser ruim, muitas das vezes acabam dividindo o espaço com os carros, pelo fato de a mesma não ter nenhum impeditivo, a não ser a pintura no chão, não existindo segurança no compartilhamento. Pergunta se existe algum estudo sobre a evolução dos traçados para as ciclovias. **Zé Lobo** – Já existe vários estudos entre a Prefeitura e empresas. Concorda sobre os traçados atuais, são muitos ruins, os mesmos foram feitos no século passado, em escritórios por pessoas que não usavam bicicleta. Hoje a cada nova infraestrutura o traçado tem melhorado bastante, exemplo atual é a ciclovia de Botafogo que está sendo toda reestruturada, pois causava muito atrito entre pedestres e ciclistas. Com relação às interligações entre bairros, o problema ainda existe, pois a bicicleta é vista como veículo de bairro, a ideia é fazer a rede dentro do bairro, e depois interligar os bairros, como a ciclovia Copacabana/Botafogo (via Túnel Velho). Hoje já tem uma infraestrutura começando no Centro, e já se pensa em fazer uma em Laranjeiras, interligando a Glória, via Centro. Hoje existe essa preocupação de interligar a malha existente, criar uma malha funcional dentro do bairro, e interligando os bairros conforme a malha for crescendo.

Fazendo as ponderações finais – Antonio Correia complementou sobre a interligação, declarando que em todo projeto desenvolvido no CAU, existe uma ciclovia associada, ratificando: realmente, uma rede está sendo criada. Cita Av. Niemeyer, que vai ter uma ciclovia ligando Zona Sul, a São

Conrado, onde já estão trabalhando um sistema de ciclovia, podendo depois chegar na Barra, ou seja, em pouco tempo poderá ir do MAM até o Pontal totalmente segregado.

Dado os esclarecimentos, a reunião foi encerrada.

Rio, 24/11/2014

Esmeralda Farias

Secretária Executiva COMPUR