

3.01.05 - Infraestrutura de Transportes

CICLOVIA E CICLOFAIXAS: UM ESTUDO CICLOVIÁRIO NO BAIRRO DE PONTA VERDE NA CIDADE DE MACEIÓ

Flaviana N. de Lima¹, Gregory A. C. Barbosa²

1. Engenheira Civil

2. IFAL-CAMPUS MACEIÓ – Coordenação do curso técnico em Estradas / Orientador

Resumo:

As ciclovias e ciclofaixas surgem como soluções para os problemas cotidianos aos meios de transportes não motorizados e como grande tendência mundial a ser implantada na malha viária das cidades que apresentam um diagnóstico de congestionamentos, e número de usuários deste serviço.

O presente trabalho tem o intuito de analisar a implantação das ciclovias e ciclofaixas no Bairro da Ponta Verde, do Município de Maceió, no Estado de Alagoas, através do estudo da Mobilidade Urbana Sustentável, dotando de informações que poderão nortear a busca pelo incentivo do uso deste meio de transporte adequando às necessidades ambientais da região, assim como a equidade social.

É proposto ao longo da pesquisa, projeto que caracteriza a mudança cultural dos novos seguidores do transporte não motorizado em conjuntura com a integração do transporte público.

Palavras-chave: Ciclovia; Ciclofaixa; Mobilidade Urbana.

Apoio financeiro: PSIC

Trabalho selecionado para a JNIC pela instituição: CESMAC

Introdução:

Construir ciclovias é um fator primordial, uma vez que a maioria das vendas de bicicleta são direcionadas ao segmento de meio de transporte principal, sendo necessário proporcionar segurança e agilidade para esse trabalhador ou estudante. Contudo, precisa-se esclarecer que tal construção se exterioriza de forma planejada através de um estudo de viabilidade urbana ou rural em detrimento a construção de um Plano Diretor, no qual se verifica as situações e condições que tornam favorável a adoção de uma ciclovia ou de uma ciclofaixa para garantir um melhor desempenho operacional e maior conforto ao ciclista.

Neste sentido, utiliza-se a cidade de Maceió, como região de estudo diante de outras capitais brasileiras que sofrem diariamente com questões relativas à mobilidade da população em suas atividades diárias, de trabalho, de lazer, de saúde e outras, utilizando o uso da bicicleta como elemento mitigador e efetivo de transporte, desmistificando apenas a utilização esportiva ou recreacional.

A Prefeitura de Maceió implantou uma ciclofaixa na Av. Dep. José Lages, bairro de Ponta Verde que antes mesmo de sua conclusão causou reações contrárias, haja vista que a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes de Alagoas (ABRASEL/AL) impetrou Mandado de Segurança pleiteando a suspensão da implantação em virtude de possíveis prejuízos ao trânsito e ao comércio local.

Existem diversas óticas para entender essa reação contrária, seja o receio de perder clientes ou a diminuição do espaço destinado para veículos automotores, como a segurança da viabilidade de solução que deverão ser analisados mediante condições técnicas para implantação de uma ciclovia ou ciclofaixa em áreas semelhantes às da Av. Dep. José Lages que devem ser seguidas.

Portanto, chega-se a seguinte indagação pela via gestora pública a ser debatida no decorrer deste trabalho como via de solução ao embate judicial ocorrido: Como

inserir um projeto cicloviário compatível com a malha urbana no bairro da Ponta Verde na cidade de Maceió? É diante desta problemática que se deve identificar as reais condições técnicas para implantação de ciclovias ou ciclofaixas no bairro da Ponta Verde, demonstrando que tal medida se torna condição imprescindível para a melhoria da micromobilidade do bairro, pois a decisão de implementar tais soluções deve ser uma decisão técnica e não simplesmente tratada como uma decisão meramente política.

Metodologia:

O trabalho delimita-se a fazer o estudo de caso, em estruturas urbanas existentes, que possuem potencial para implantação de ciclovia e ciclofaixa.

O estudo realizado no período de 01 (um) ano, especificamente em julho de 2015 a junho de 2016 no bairro de Ponta Verde na cidade de Maceió.

O processo metodológico utilizado, realizado da seguinte forma: Pesquisa bibliográfica em livros, publicações técnicas, revistas, normas técnicas, legislações e artigos; Delimitação do bairro da Ponta Verde, cidade de Maceió; Levantamentos sobre problemas no sistema viário; Identificação e mapeamento das rotas naturalmente usadas pelos ciclistas no Bairro; Verificação das variáveis de tráfego pertinente aos objetivos da pesquisa, como volume de tráfego, largura da via, velocidade regulamentada e outros; Análise das vias utilizadas como rotas pelos ciclistas usando os parâmetros de implantação determinados pelos manuais e as variáveis captadas em campo.

Resultados e Discussão:

Atualmente, Maceió possui ainda poucos trechos viários exclusivos para ciclistas, sendo mais conhecidos os das ciclovias nas orlas marítima e lagunar, que atendem principalmente ao uso da bicicleta como lazer, além da ciclovia da Via Expressa que encontra-se inacabada e da Av. Gov. Luiz Cavalcante, no qual necessita-se ser restaurada. Existem ainda outros segmentos de menor extensão que foram contemplados com ciclovia ou ciclofaixa, por ocasião de intervenções pontuais na infraestrutura viária. No entanto no bairro da Ponta Verde, apenas possui uma ciclovia ativa que é localizada na orla marítima.

São várias as formas de se adaptar uma via existente para viabilizar a inserção de espaço exclusivo aos ciclistas, como por exemplo: reduzir a largura das faixas de tráfego com espaço excedente; converter uma

das faixas para uso exclusivo das bicicletas; proibir o estacionamento de veículos motorizados; usar parte da calçada ou do canteiro central.

Utilizando esses critérios e visando os maiores e importantes polos geradores do bairro que relata a possibilidade de ser implantada ciclofaixa compartilhada na Avenida Engenheiro Mário de Gusmão e na Rua Durval Guimarães para além de interligar a bairros vizinhos, proporcionar alternativas aos ciclistas que utilizam a ciclovia da orla marítima. Podendo assim, criar ciclorrotas no trecho da Rua José Freire Moura, como também no trecho da Travessa Antônio Maciel e no trecho da Rua Gaspar Ferrario, na qual todas são de baixo fluxo e menor velocidade.

No canteiro central da Avenida Professor Sandoval Arroxelas, como na Avenida Deputado José Lages podem ser implantadas ciclovias e ciclofaixas para além de dar segurança e conforto ao ciclista, possibilitar a ele a acessibilidade das vias em questão.

Vale ressaltar que, a princípio, o fato de essas vias terem sido selecionadas para fazer parte da rede não significa que, necessariamente, o espaço dos ciclistas deva nelas ser segregado.

Na prática, a rede cicloviária poderá conter tratamentos diferenciados, sendo alguns trechos com sinalização de tráfego compartilhado, outros com ciclofaixa, outros com ciclovia. Assim, sugere-se à Prefeitura de Maceió investir prioritariamente na melhoria dessas vias, por onde poderiam trafegar fluxos expressivos de ciclistas na cidade, já que fornecer estruturas irá atrair uma demanda maior de ciclistas.

Conclusões:

A presente pesquisa demonstra-se que a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável especificamente no bairro da Ponta Verde, do Município de Maceió, do Estado de Alagoas é uma realidade que, de forma estratégica, está sendo implantada, via as ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas que necessitam ainda de ajustes, mas obtiveram seu início.

É necessário destacar que o uso crescente de bicicletas como alternativa de transporte por motivo de trabalho e estudo, tornou-se um modo de transporte economicamente viável à parcela mais pobre da população, além da tradicional utilização como atividade de lazer e motivacional à prática de exercícios físicos.

Neste sentido, é indiscutível a agregação da bicicleta, transporte não

motorizado, às políticas de mobilidade urbana sustentável e às de inclusão social, entendendo ser de fundamental importância a realização de tratamento adequado ao papel que a bicicleta desempenha nos deslocamentos urbanos de milhares de pessoas, o que exige a adoção de uma política pública integrada entre as três esferas governamentais.

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos além de adotar o conceito de mobilidade urbana sustentável, contribui para a redução do custo da mobilidade das pessoas. Portanto, este trabalho busca demonstrar a necessidade da implementação de uma política que favoreça a integração do modo bicicleta aos demais modos de transporte.

Este ato evidencia que a bicicleta deixa de ser um empecilho seja nas ruas e calçadas, tornando os veículos de locomoção como democratização do espaço público, com meios justos e igualitários, ainda de mudar a mentalidade da sociedade, ocorre à implantação de um estilo de vida diferente da maioria.

Não deve-se omitir que em regra os motoristas e ciclistas sabem de seus direitos e deveres no uso das vias, porém as ciclofaixas ainda sofrem desrespeito por parte dos motoristas, possivelmente por ser um instrumento novo na cidade.

Destaca-se também que as ciclovias e ciclofaixas da cidade são utilizadas por ciclistas mais abastados na maioria dos casos, onde a localização das vias é o fator essencial para a compreensão dessa dinâmica. O motivo de deslocamento predominante nestas vias é o lazer de curta distância, o que não promove grande impacto econômico para a cidade.

Os órgãos públicos são os grandes responsáveis por garantir a qualidade necessária das calçadas e vias para bicicletas, colocando em prática a Rede Cicloviária da cidade que é instituída por lei. Porém o panorama atual da cidade é de que há um descaso em relação a isso, tendo em vista a desconexidade das vias e a má fiscalização e sinalização destas.

Em pesquisas, consta-se que no Município de Maceió, por intermédio da Superintendência Municipal de Transporte de Trânsito, foram realizados cursos com os motoristas sobre o funcionamento da ciclofaixa na Rua Deputado José Lages e da sinalização vertical específica, além de como evitar conflitos de qualquer natureza no trânsito.

Deste modo, é nítido que as ciclovias, ciclofaixas e as ciclorrotas são frutos da implementação da Política Nacional de

Mobilidade Urbana Sustentável, pois ajudam a melhorar a coexistência no trânsito entre coletivos, ciclistas e pedestres em decorrência de estudos planejados com a necessidade física, econômica e social do bairro.

Referências bibliográficas

A SOCIEDADE do automóvel. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/sociedade.html>>. Acesso em: 23 out. 2015.

ABRADIBI (2011). *O Mercado Brasileiro de Bicicletas*. Disponível em: <<http://www.abradibi.com.br/mercado.html>> Acesso em: 05 mar.2016.

Adami, Anna. *Ciclovias*. Publicado em 22/08/2011. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/transporte/ciclovias/>>. Acesso em 06 dez 2015.

ALAGOAS (2008). Anuário Estatístico de Alagoas. Ano 15, n. 15 (1975). Maceió: Secretaria de Estado do Planejamento e do Orçamento.

ANTP (2012). Associação Nacional dos Transportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Relatório Geral 2011. Dezembro/2012. Disponível em: <www.antp.org.br> Acesso em: jan. 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito nos Municípios Brasileiros 2003**: relatório final. Associação Nacional de Transportes Públicos; Ministério das Cidades, 2004.

AUSTRÁLIA. Roads and Traffic Authority. NSW bicycle guidelines. Sydney, AU, 2005. Disponível em: <http://www.rta.nsw.gov.au/usingroads/downloads/bicycle_guidelines.html>. Acesso em: 14 jul. 2015.

BENICCHIO, T. Os Desafios Intermodais e a Construção de um Novo Paradigma de Locomoção Urbana no Século XXI. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte Cicloviário. São Paulo, SP, 2007. p. 44-57.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2004. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes. Brasília.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2004. Plano Diretor Participativo: Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos. Brasília.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2007. Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Brasília.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2007. Construindo uma cidade acessível. Caderno 2. Brasília (b).

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm>>. Acesso em: 17 nov. 2015

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO **Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego.** Brasília, 2001.

DENMARK. Ministry of Transport. Road Directorate. Collection of Cycle Concepts. Copenhagen, 2000. Disponível em: <<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=59234>>. Acesso em: 13 nov. 2015.

ESCOLA DE BICICLETA. Que bicicleta comprar, Disponível em <<http://escoladebicicleta.com.br>>. Acesso em 15 de nov. 2015.

ESTATUTO DA CIDADE. Rio de Janeiro:IBAM/DUMA, 2001.

GOMIDE, Alexandre de Ávila (2003). Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas. Texto para discussão nº 960, IPEA: Brasília. p. 37

GONDIM, M. F. Cadernos de Desenho: ciclovias. Rio de Janeiro: Editora da COPPE/UFRJ, 2010. Disponível em: <<http://www.monicagondim.com.br/index.php?x=22>>. Acesso em: 2 dez. 2015.

INSTITUTO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL. Plano de Mobilidade Urbana de Maceió – Proposta de rede cicloviária para Maceió.

MARQUES FILHO, J. Brasil, Pedalar Muito Ainda é Preciso!!!. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte Cicloviário. São Paulo, SP, 2007. p. 128-131

MIRANDA, A. C. M.; CITADIN, L. L. B.; ALVES, E. V. A Importância das Ciclofaixas na Reinserção da Bicicleta no Trânsito Urbano das Grandes Cidades. [2009]. Disponível em: <<http://www.viaciclo.org.br/portal/informacoes/publicacoes>>. Acesso em: 28 nov. 2015.

MIRANDA, A. C. M. Se Tivesse que Ensinar a Projetar Ciclovias. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte Cicloviário. São Paulo, SP, 2007. p. 68-111

PEZZUTO, Cláudia Cotrim. Fatores que influenciam o uso da bicicleta. 2002 Monografia (Dissertação de Pós-Graduação em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos – UFSCar: 2002. Disponível em: <<http://www.bichodomato.net/paznotransito/dissertacao.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2015.

PINHEIRO, Luiz Carlos Miguelotte. Impactos ambientais das atividades esportivas em montanha – percepção dos praticantes. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós Graduação em Ciência da Motricidade Humana - Universidade Castelo Branco, Rio de Janeiro, 2008.

PORTUGAL, L. da S.; GOLDNER, L. G. **Estudo de Polos Geradores de Tráfego e de seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes.** 1. ed. São Paulo: Edgar Blüncher, 2003.

PRESADA, B. Cicloativismo: a expansão da bicicleta. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte Cicloviário. São Paulo, SP, 2007. p. 132-137.

Rede PGV - Rede Ibero-Americana de Estudos em PGV. PET/COPPE/UFRJ. Disponível em: <<http://redepgv.coppe.ufrj.br>>. Acesso em: 27.mar.2016

RICCARDI, José Cláudio. Ciclovias e Ciclofaixas: Critérios para Localização e Implantação, 2010. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/28577>>. Acesso em: 16 set 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo A (2001). Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume.