



RIO+20
United Nations
Conference on
Sustainable
Development

PORTUGUÊS
ENGLISH

**MOVIMENTO
MOBILIDADE
ESPAÇO PÚBLICO**
PROPOSTAS DE MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL PARA IMPLEMENTAÇÃO
DURANTE O EVENTO

**MOVEMENT
MOBILITY
PUBLIC SPACE**
SUSTAINABLE MOBILITY PROPOSALS FOR
IMPLEMENTATION DURING THE EVENT

DESENVOLVIMENTO / DEVELOPMENT



ITDP
Institute for Transportation
& Development Policy



STUDIO-X RIO
GSAPP COLUMBIA UNIVERSITY

CAMPO AUD
ARQUITETURA URBANISMO DESIGN

ÍNDICE / INDEX

- 03 INTRODUÇÃO
- 04 PROPOSTA
- 05 LEGADO PARA O CENTRO
- 06 MAPA GERAL DA PROPOSTA
- 07 MAPA DE SUGESTÕES DE PROJETO

MOVIMENTO, MOBILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO

PROPOSTAS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL PARA
IMPLEMENTAÇÃO DURANTE O EVENTO

MOVEMENT, MOBILITY AND PUBLIC SPACE

SUSTAIBABLE MOBILITY PROPOSALS FOR IMPLEMENTATION
DURING THE EVENT

RIO DE JANEIRO - BRASIL

02/08/2011

DESENVOLVIMENTO / DEVELOPMENT



ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy

WEB www.itdp.org



COLUMBIA UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF ARCHITECTURE, PLANNING AND PRESERVATION
STUDIO-X RIO

WEB www.arch.columbia.edu/studiox

CAMPO AUD

ARQUITETURA URBANISMO DESIGN

WEB www.campoaud.com.br

E-MAIL campo@campoaud.com.br

TEL/FAX +55 21 3233-1581



QUOTIDIANO E TRANSPORTE SUSTENTÁVEL |

MOVIMENTO, MOBILIDADE, ESPAÇO PÚBLICO E A RIO+20

De 4 a 6 de junho de 2012, a cidade do Rio de Janeiro será a sede da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20. Trata-se de um evento de grande visibilidade e repercussão global, e que pretende reunir na cidade cerca de 100 chefes de estado, representantes governamentais, além de outras 50 mil pessoas, exatos vinte anos depois da Rio 92, a Conferência Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU.

O evento reveste-se portanto de grande significado, e é uma oportunidade ímpar para que o país e a cidade anfitriã mais uma vez demonstre sua capacidade e competência organizacional na realização de iniciativa de tamanha abrangência. É também uma ocasião especial para demonstrar e avançar as melhores práticas no tratamento sustentável de questões de grande interesse social, como a mobilidade urbana.

Neste sentido, uma rede de organizações não governamentais, congregando urbanistas, arquitetos e outros profissionais da área de transporte, neste documento reunindo inicialmente o ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, o Studio-X Rio, associação local da Escola de Arquitetura, Planejamento e Preservação da Columbia University, o escritório de Arquitetura, Urbanismo e Design - CampoAUD, e a Associação Transporte Ativo, vem apresentar a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro uma proposta de conectividade sustentável entre

os diversos locais nos quais deverão ocorrer as reuniões e atividades correlatas da Conferência, compreendendo uma área central do Porto do Rio, o Aterro do Flamengo e a Quinta da Boa Vista, no bairro de São Cristóvão.

Esta proposta tem como premissa a celebração de práticas sustentáveis consagradas na cidade, como a prioridade para pedestres em dias e locais determinados – como é o caso da prioridade aos domingos e feriados para a convivência e o desfrute da orla pela população; o estabelecimento de faixas exclusivas e de inversão de mão de vias públicas, em certos horários; o estímulo aos deslocamentos por propulsão humana (bicicletas e pedestres), e preferencialmente não por transporte motorizado individual. Pretende-se assim estabelecer um sistema de articulação entre os três locais mencionados em que a Conferência se realizará, e que ele dialogue também com o sistema de transporte público da cidade, ora passando por um processo de racionalização e planejamento.



ÔNIBUS ELÉTRICO: MODELO PARA A CIDADE |

Esta proposta tem também um caráter experimental, na perspectiva inclusive que outros eventos internacionais estão programados para 2014 e 2016 na cidade, e reveste-se por isto mesmo de ousadia, no que busca inovar e promover uma rede de espaços públicos, a serem usufruídos tanto pela população residente, como pela demanda adicional de visitantes, gerada pela própria Conferência Rio + 20.

Gostaríamos ainda de sublinhar o nosso entendimento da necessária cooperação e parceria entre governo e sociedade civil organizada para o encaminhamento e viabilização desta proposta, que deverá se inserir no âmbito mais geral de iniciativas inovadoras para uma melhor mobilidade e qualidade ambiental.

As organizações que assinam este documento desde já se colocam à disposição para discutir e aprofundar a proposta, bem como na seqüência para apoiar a sua implementação.

A PROPOSTA

A proposta está estruturada em torno do fechamento dos eixos de conexão entre os três pólos da Rio+ 20 – Aterro do Flamengo, Cais do Porto e Quinta da Boa Vista – totalizando cerca de 10km de extensão.

Durante os dias de realização do evento, estes espaços serão exclusivos para a circulação de transportes coletivos de baixo impacto ambiental destinados ao evento (como ônibus movidos à biodiesel com velocidade máxima de 30km/h), bicicletas e pedestres. Ao longo destes eixos estarão distribuídas atividades culturais, como shows, performances, feiras e exposições ao ar livre em uma celebração do espaço público. A atmosfera desejada é muito parecida com aquela que já ocorre nos dias de fechamento ao trânsito da Orla e de outros espaços da cidade.

O investimento necessário é mínimo, contemplando a recuperação dos passeios e pistas, a melhoria da iluminação pública e do mobiliário urbano e arborização. A organização dos fluxos e áreas de permanência pode ser executada por meio de sinalização horizontal e obstáculos temporários, próximo do que foi executado em Times Square recentemente.



ESPAÇOS AMENOS PARA QUEM CAMINHA PELA CIDADE |



FAIXAS SELETIVAS |

LEGADO PARA O CENTRO

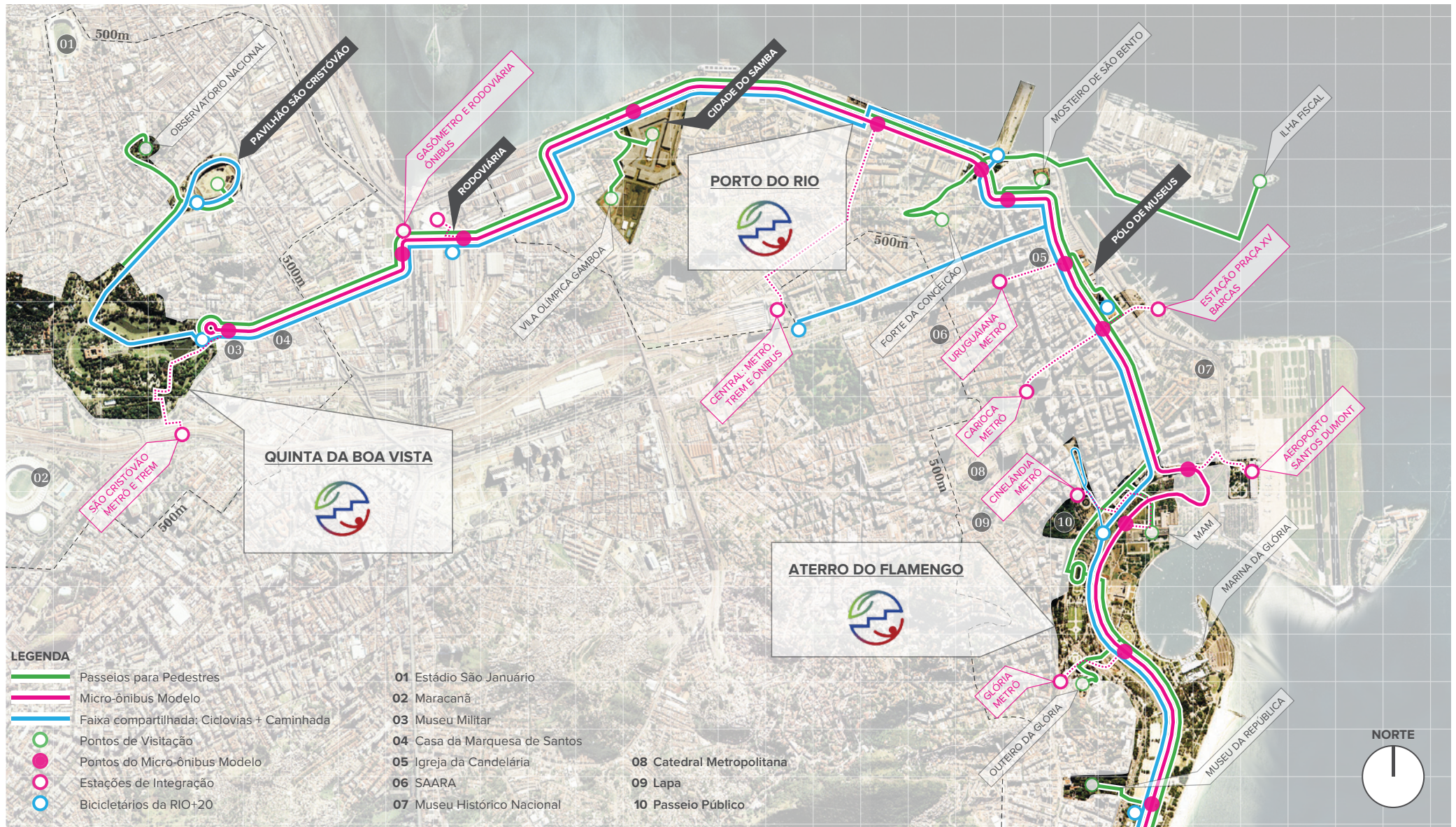
Do ponto de vista da sustentabilidade, após a Rio +20, algumas das intervenções propostas deverão ter sua permanência assegurada. Assim deverá ocorrer com a expansão da rede de ciclovia no território da cidade coberto pelo evento; com o uso para a convivência e lazer da população de alguns locais ou trechos de vias identificados como ociosos ou sub-aproveitados, e anteriormente destinados apenas para circulação ou estacionamento de veículos; ou das medidas implementadas para melhoria da iluminação do patrimônio construído ou natural existente no trajeto, realizada com vistas a sua valorização e usufruto por parte da população.

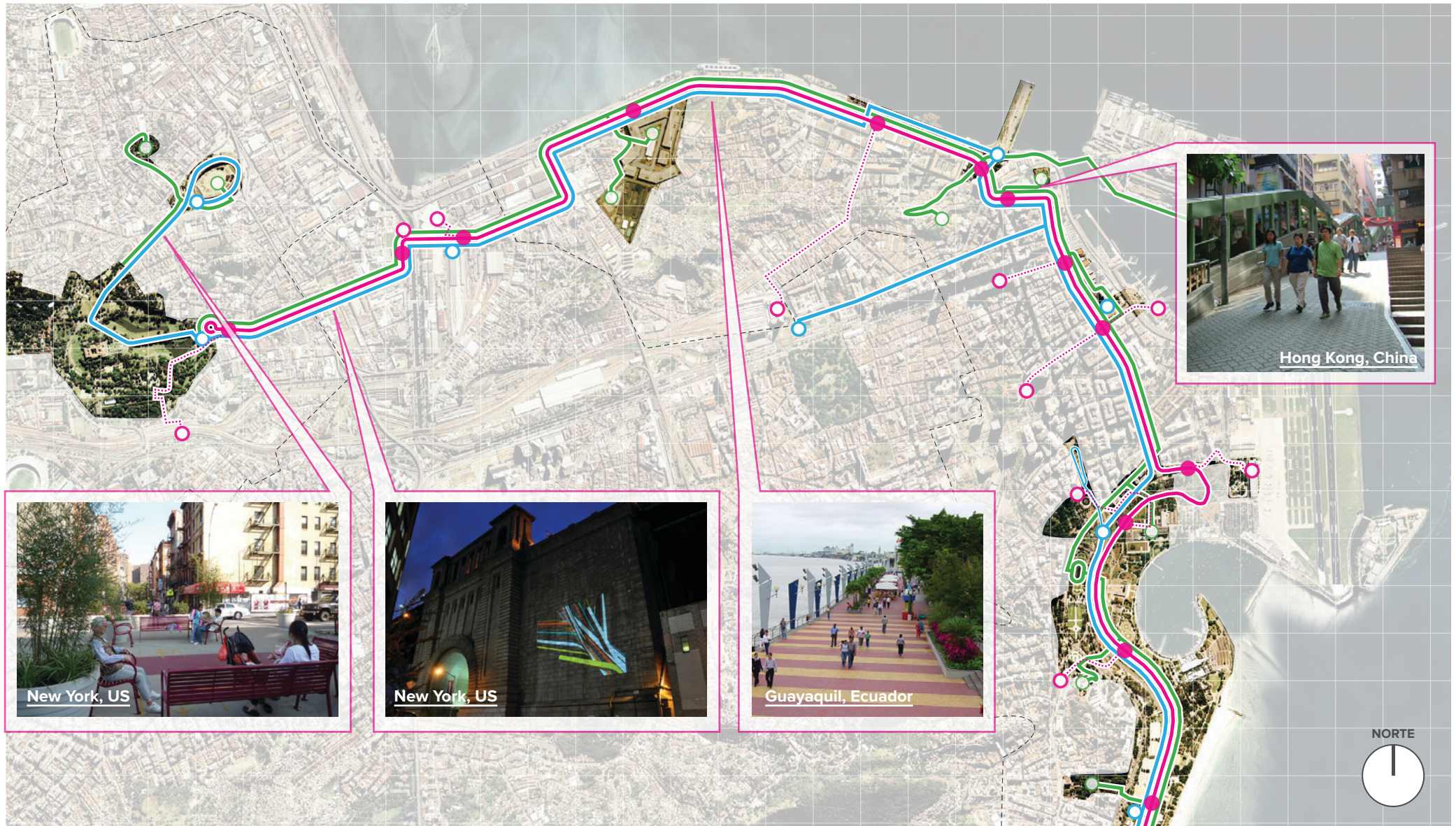


ÔNIBUS ELÉTRICO INTEGRADO NO QUOTIDIANO DA CIDADE |



MUDANÇA DE HÁBITO SAUDÁVEL |





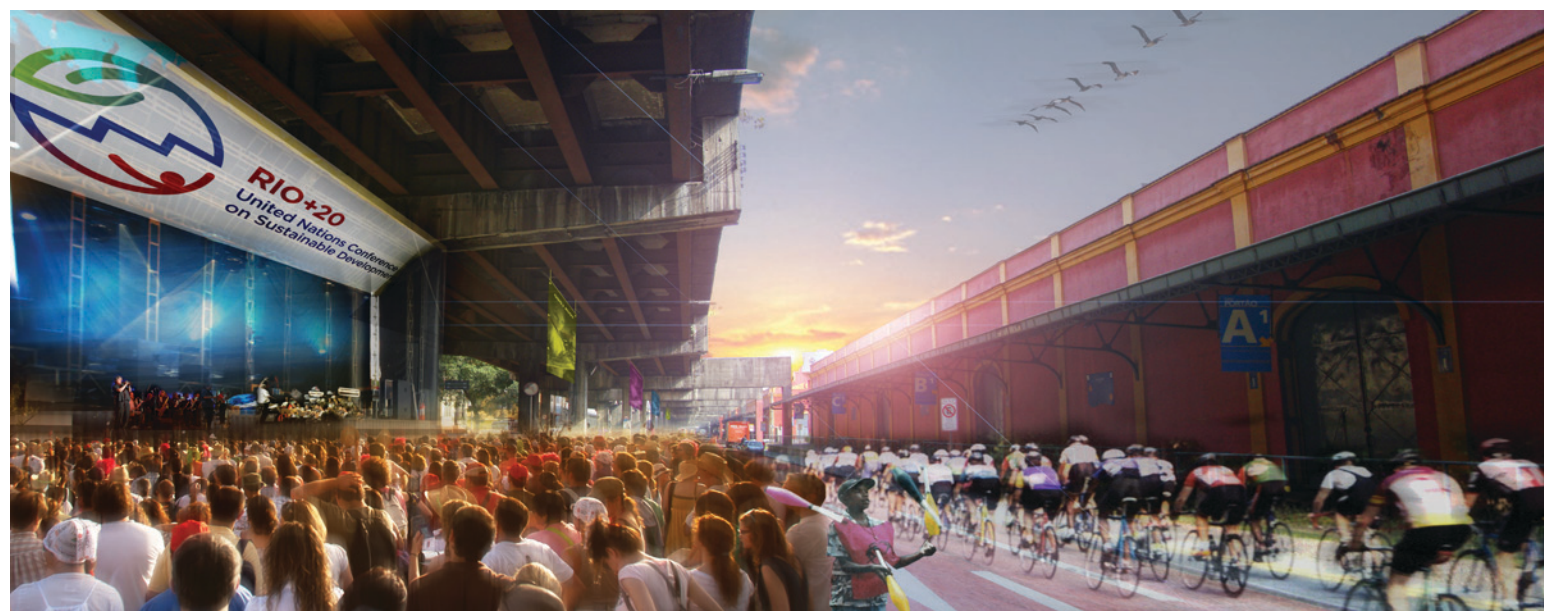
MAPA DE POSSIBILIDADES DE INTERVENÇÃO

Baseadas em exemplos de sucesso do ITDP pelo mundo.





ANTES / BEFORE



DEPOIS / AFTER

ANTES / BEFORE



DEPOIS / AFTER





RIO HALF MARATHON, 2011 |

MOVEMENT, MOBILITY, PUBLIC SPACE AND RIO+20

From June 4-6, 2012, Rio de Janeiro will be the site of Rio + 20, United Nations Conference on Sustainable Development. Exactly twenty years after Rio's Earth Summit 92, the United Nations Conference on Environment and Development (UNCED), this portends to be an event of great visibility and global repercussion, bringing to the city about 100 heads of state, government representatives, and some 50 thousand people.

This is a unique opportunity for the host country and city to demonstrate, once again, their organizational capacity and competence in realizing an initiative of such broad reach. The event, therefore, is of great significance. It is also a very special occasion in which to advance social interest in demonstrating best practices for sustainable approaches on issues such as urban mobility.

To this end a network was created of non-governmental organizations, urbanists, architects, and other professionals in the area of transportation, including the ITDP – Institute for Transportation and Development Policy, Studio-X Rio (a local branch of Columbia University's School of Architecture, Planning and Preservation), the Office of Architecture, Urbanism, and Design - CampoAUD, and the Associação Transporte Ativo [literally, the Association of Active Transport].

This proposal is based in the celebration of sustainable practices consecrated in the city,

with pedestrian priority on determined days and in certain locations – like the ocean front on Sundays and holidays for the population's recreation and leisure; establishing exclusive lanes and one-way public street reversal during rush hours; stimulating the shift to human propulsion (bicycle and pedestrian), and preferentially away from individual motorized transportation. The intention, thus, is to establish a system of articulation between the three localities where the conference will take place, considering also the dialog with the city's public transportation system, currently undergoing a process of systematization and planning.

This proposal also has an experimental character, and a certain boldness, with a view to other international events that are programmed in Rio for 2012 and 2016, in seeking to design a network of environmentally sustainable public spaces, to be enjoyed as much by the resident population as by the additional visitors generated by the Conference Rio + 20 itself.

We would also like to underline our belief in the necessity for cooperation and partnership between the government and civil society in the planning and implementation of this proposal, which should be inserted into the more general ambit of new initiatives for improved mobility and environmental quality.

The organizations signing this document make themselves available to discuss and elaborate the proposal, as well as to subsequently help in its implementation.

THE PROPOSAL

The proposal is structured around connecting the axes of Rio + 20's three poles – the Aterro do Flamengo, Cais do Porto, and Quinta da Boa Vista – a total of nearly 10 km.

During the days of the event, these spaces will be exclusively for the circulation of low environmental impact collective transportation (such as buses operating on bio-diesel with a maximum velocity of 30km/hr), bicycles, and pedestrians. Along these axes there will be cultural activities, such as shows, performances, fairs, and open-air exhibitions celebrating public space. The envisioned atmosphere is similar to pedestrian priority days on the oceanfront and in other city spaces.

The necessary investment is minimal considering what it would mean to the recovery of walkways and roadways, improvement of streetlights and of urban benches and landscaping. The task of organizing heavier and more permanent traffic can be done with temporary street signage and obstacles, such as recently seen in Times Square.

LEGACY FOR THE CITY CENTER

From the standpoint of sustainability, after Rio+20, some proposed interventions should have guaranteed permanence. For example that should be the case with the expansion of bicycle lanes in the areas designated for the event; the emphasis on recreation and leisure in certain city locations and on stretches of roadway currently identified as idle or under-used, hitherto

destined solely for the circulation of vehicles; for measures taken to improve the lighting of public spaces and of natural or built heritage that are already part of the trajectory that will be visited, enjoyed, and appreciated by the city's population. will be exclusively for the circulation of low environmental impact collective transportation (such as buses operating on bio-diesel with a maximum velocity of 30km/hr), bicycles, and pedestrians. Along these axes there will be cultural activities, such as shows, performances, fairs, and open-air exhibitions celebrating public space. The envisioned atmosphere is similar to pedestrian priority days on the oceanfront and in other city spaces.

The necessary investment is minimal considering what it would mean to the recovery of walkways and roadways, improvement of streetlights and of urban benches and landscaping. The task of organizing heavier and more permanent traffic can be done with temporary street signage and obstacles, such as recently seen in Times Square.

