

CICLO
ROTAS -
CENTRO

UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO

A BICICLETA É UM DOS MEIOS DE TRANSPORTE MAIS EFICIENTES JÁ INVENTADOS: A TECNOLOGIA MAIS APROPRIADA PARA DISTÂNCIAS CURTAS, COM BAIXÍSSIMO CUSTO OPERACIONAL.

UMA PESSOA PEDALANDO VIAJA DUAS VEZES MAIS RÁPIDO, CARREGA QUATRO VEZES MAIS CARGA, E COBRE TRÊS VEZES A DISTÂNCIA PERCORRIDA POR UMA PESSOA CAMINHANDO.

A BICICLETA NÃO EMITE POLUENTES E CONTRIBUI PARA FAZER DA CIDADE UM ESPAÇO LIVRE DE CONGESTIONAMENTOS. DESTA FORMA, TEM UM PAPEL FUNDAMENTAL NO MOSAICO DE MOBILIDADE URBANA DAS CIDADES DO FUTURO.

CIDADES QUE BUSCAM UM MODELO DE DESENVOLVIMENTO URBANO MAIS HUMANO/HUMANIZADO E SUSTENTÁVEL DEVEM PRIORIZAR UMA REDE DENSA E BEM DISTRIBUÍDA DE INFRAESTRUTURAS PARA BICICLETAS, QUE PROPICIEM CONVENIÊNCIA, SEGURANÇA E CONFORTO PARA O CICLISTA.

O RIO DE JANEIRO PASSA POR UM MOMENTO ESPECIAL, EM QUE PROFUNDAS TRANSFORMAÇÕES ESTÃO EM CURSO. ESTE É O MOMENTO DE SE PENSAR NOVAS FORMAS DE VIVER NA CIDADE E DE LANÇAR MÃO DE IDEIAS E ESTRATÉGIAS QUE POSSAM CONTRIBUIR PARA UM AMBIENTE URBANO MAIS EFICIENTE, SAUDÁVEL E AGRADÁVEL DE SE VIVER.

EM JULHO DE 2012, A TRANSPORTE ATIVO, O INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP BRASIL) E O STUDIO-X RIO INICIARAM UM ESTUDO DE MAPEAMENTO DA DEMANDA DE UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO, ATRAVÉS DE UMA METODOLOGIA PARTICIPATIVA QUE INCLUI O DIÁLOGO COM CICLISTAS E DEMAIS INDIVÍDUOS INTERESSADOS NA EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA NA CIDADE. AGRADECEMOS AO BANCO ITAÚ PELO APOIO PARA A REALIZAÇÃO DESTA EXPOSIÇÃO.

É COM GRANDE PRAZER QUE APRESENTAMOS AQUI O RESULTADO DESTA TRABALHO, E OS CONVIDAMOS A PARTICIPAREM, CONOSCO, DO DIÁLOGO SOBRE A MOBILIDADE QUE QUEREMOS PARA NOSSA CIDADE.

**ITDP BRASIL
STUDIO-X RIO
TRANSPORTE ATIVO**

UMA MALHA
CICLOVIÁRIA
PARA O CENTRO DO
RIO DE JANEIRO

Pedala
TIJUCA

EXPOSIÇÃO CICLO ROTAS CENTRO
23/06-01/11/2013 - STUDIO-X RIO



EFICIÊNCIA DO USO DO ESPAÇO
EM TRANSPORTE SEGUNDO VEÍCULO

...AS CENTRO:
...O VAZIO

O CENTRO É O
...BILIDADE
DE JANE

MARQUE SEU TRAJETO DE 910

MARQUE SEU TRAJETO DE 910

ETAPAS DO PROJETO

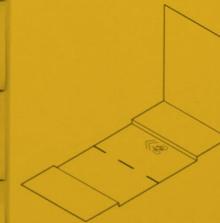
O TRACADO DO CICLO ROTAS FOI DEFINIDO A PARTIR DAS SEGUINTES INFORMAÇÕES:

- TRAJETOS UTILIZADOS E DESEJADOS PELOS CICLISTAS, QUE FORAM IDENTIFICADOS ATRAVÉS DAS OFICINAS REALIZADAS E DE CONTRIBUIÇÕES PELA INTERNET.
- INFRAESTRUTURAS CICLOVIÁRIAS JÁ PLANEJADAS PELA PREFEITURA (MAM-MAUÁ E PRAÇA XV-SAENS PEÑA)
- MALHA CICLOVIÁRIA EM IMPLANTAÇÃO PELO PROJETO PORTO MARAVILHA (17 KM).



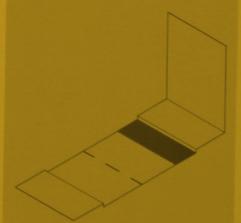
TIPOLOGIA

ROTAS COMPARTILHADAS

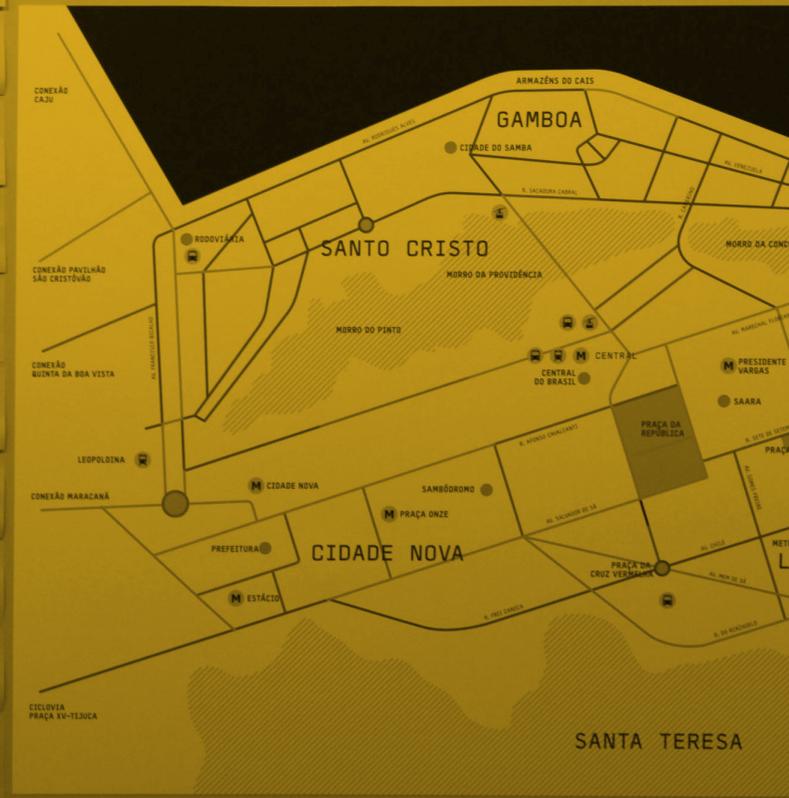


NAS VIAS COM BAIXO FLUXO E VELOCIDADE, SEM RISCO PARA OS CICLISTAS, CARROS E BICICLETAS COMPARTILHAM O MESMO ESPAÇO. AS BICICLETAS DEVEM SEGUIR A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL INDICATIVA. AUTOMÓVEIS DEVEM GUARDAR DISTÂNCIA LATERAL E REDUZIR A VELOCIDADE PARA ULTRAPASSAGEM.

CICLOFAIXAS



QUANDO O FLUXO DE VELOCIDADE DE AUTOMÓVEIS É ALTO, OS RISCOS MODERADOS DE LIMITAÇÃO DO CICLISTA PODEM SER EVITADOS SOMENTE POR SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E BARREIRAS.





INTEGRAÇÃO
MEIOS DE
TRANSPORTE

BAIXO
CUSTO
DE IMPLANTAÇÃO
DA MALHA
CICLOVIÁRIA

NÃO
POLUI
OU

SAUDÁVEL

REDUZ
MELHORA
ESPACO
PÚBLICO

PRÁTICA
RÁPIDA
E
ECONOMIA

ITDP

ITDP

STUDIO

CICLISTA

TRÁFICO

TRÁFICO

TRÁFICO

TRÁFICO

TRÁFICO

TRÁFICO

MOBILIDADE POR BICICLETA

**PRÁTICO,
RÁPIDO,
ECONÔMICO
E SAUDÁVEL**

REDUZ
OS CONGESTIONAMENTOS E
MELHORA
A QUALIDADE DO
**ESPAÇO
PÚBLICO**

**NÃO EMITE
POLUENTES
OU RUÍDOS**

**BAIXO
CUSTO**
DE IMPLANTAÇÃO
DA MALHA
CICLOVIÁRIA

**É EFICIENTE NA
INTEGRAÇÃO
COM OUTROS
MEIOS DE
TRANSPORTE**

A INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA É UMA ALTERNATIVA SIMPLES E ECONÔMICA PARA DESLOCAMENTOS ENTRE 5 E 10KM, QUE VEM SENDO ADOTADA COM SUCESSO EM DIVERSAS CIDADES DO MUNDO: CIDADE DO MÉXICO, BOGOTÁ, RIO DE JANEIRO, BUENOS AIRES, NOVA IORQUE, PARIS, BERLIM, COPENHAGEN, AMSTERDAM, GUANGZHOU...

RAZÕES PARA O USO DA BICICLETA NO RIO

CAPACIDADE DE CARGA

24%

AGILIDADE

44%

BENEFÍCIOS AO
MEIO AMBIENTE

8%

BAIXO CUSTO

24%

PERCENTUAL DE VIAGENS POR MODAL

	COLETIVO					INDIVIDUAL MOTORIZADO		PROPULSÃO HUMANA		OUTROS
	METRÔ	TREM	BARCAS	ÔNIBUS	VANS	AUTOS E TAXIS	MOTO	BICICLETA	A PÉ	
ANO 1994	2,28%	3,13%	0,68%	61,02%	0%	11,5%	0,26%	1,28%	19,68%	0,43%
ANO 2004	1,78%	1,52%	0,41%	33,08%	8,19%	15,61%	0,51%	3,24%	33,85%	2,33%

DADOS 1994: PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DOS TRANSPORTES NA RMRJ - PTM

DADOS 2004: PDTU - PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

3.1
MILHÕES*
DE VIAGENS DE
BICICLETA
POR DIA NO RIO

SEGUNDO ESTIMATIVAS QUE SÓ CONSIDERAM O TRAJETO CASA-TRABALHO, NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO SÃO FEITAS 1.2 MILHÕES DE VIAGENS DE BICICLETA POR DIA, SENDO 446 MIL NA CAPITAL. A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL COMPROVA QUE O NÚMERO REAL É GERALMENTE DE 4 A 6 VEZES MAIOR.**

NOTA:

***ESTIMATIVA AMPLIADA PARA TOTAL DE BICICLETAS EM USO INCLUÍDAS TODAS AS VIAGENS.**

****ESSES SÃO OS NÚMEROS PROJETADOS PARA 2012, BASEADO NA METODOLOGIA DO PDTU. OS NÚMEROS OFICIAIS DE 2004 SÃO 645.000 NA RMRJ E 217.000 NO MUNICÍPIO.**

FONTE: TRANSPORTE ATIVO

PERCENTUAL DE VIAGENS/DIA DE BICICLETA

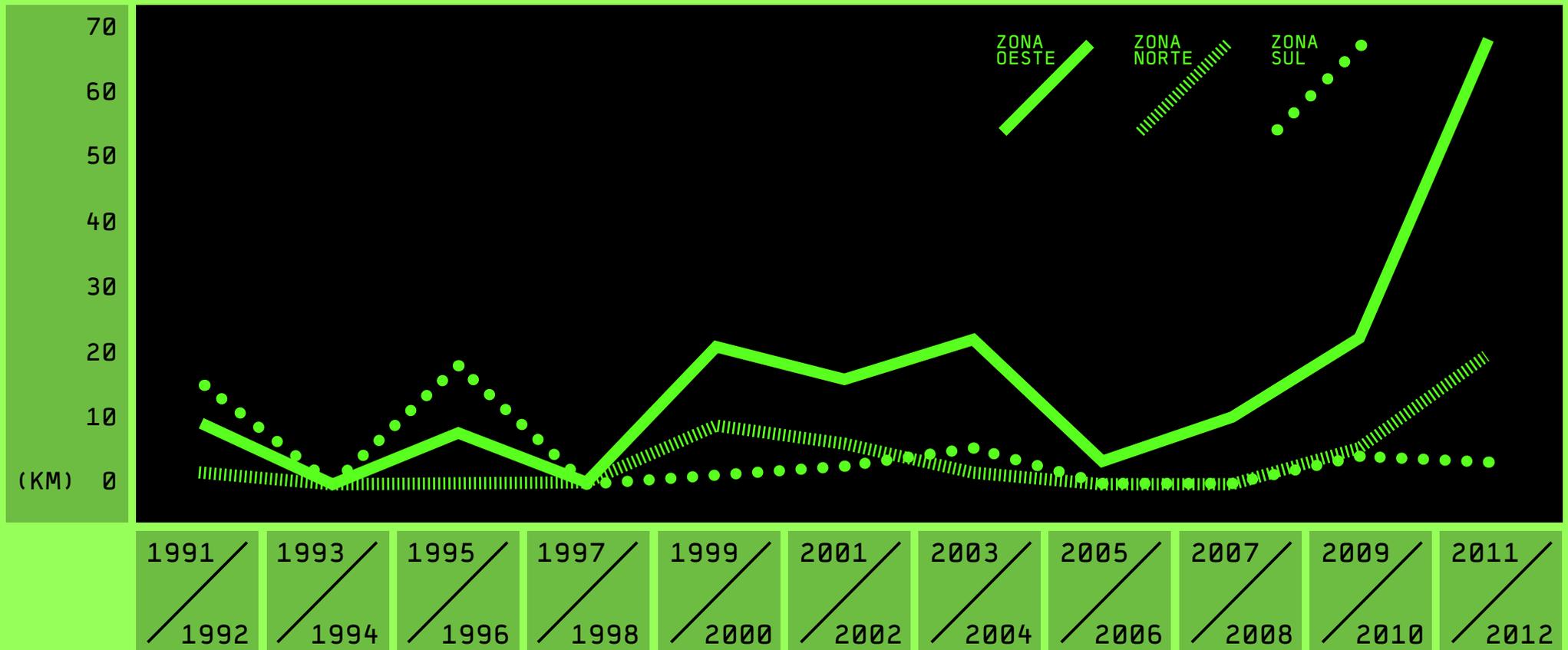
POR REGIÃO ADMINISTRATIVA (EXCETO LAZER)



DISTRIBUIÇÃO DAS ROTAS CICLOVIÁRIAS POR REGIÃO DA CIDADE



CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA POR REGIÃO DA CIDADE AO LONGO DO TEMPO



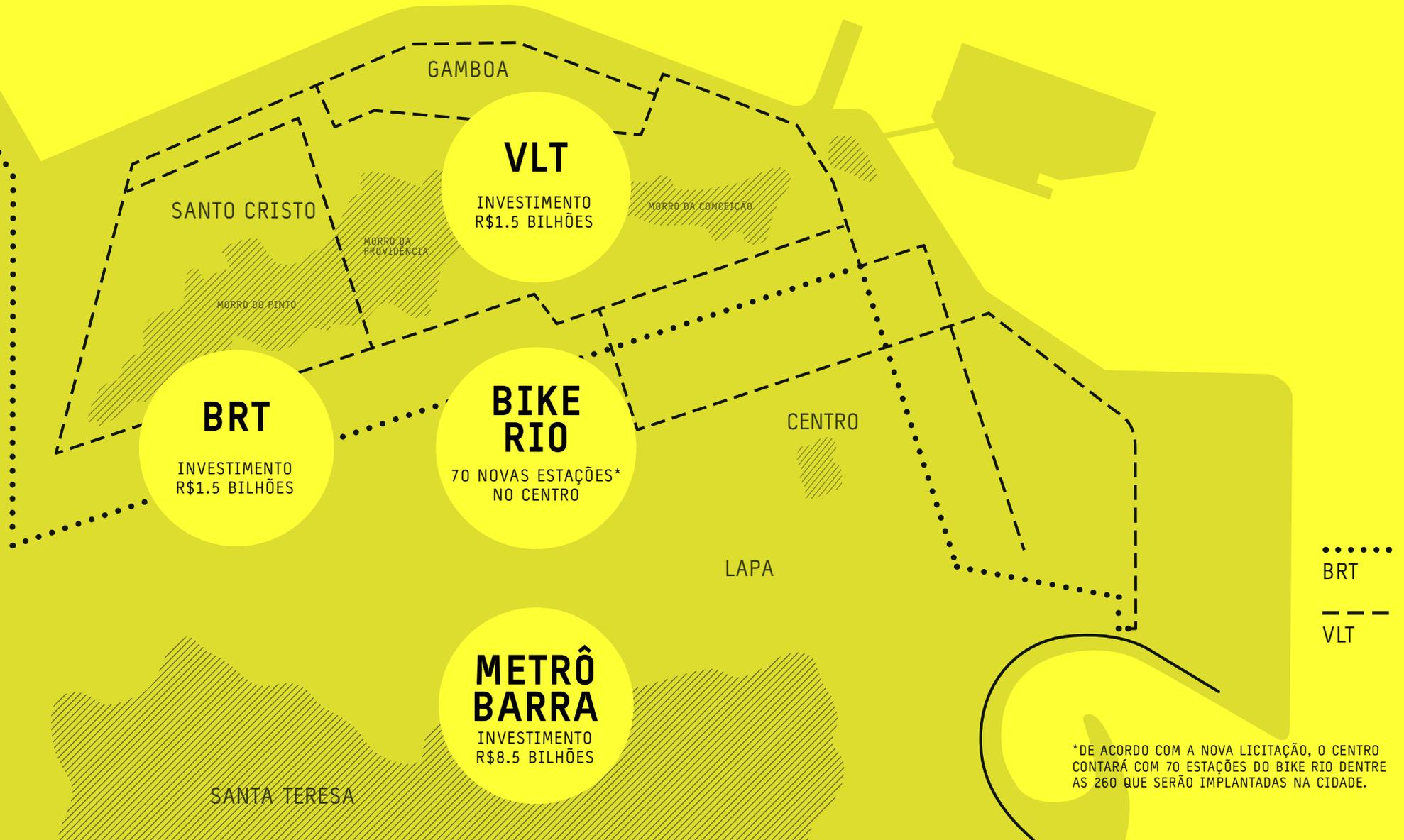
O CENTRO EM TRANSFORMAÇÃO

À SEMELHANÇA DE DIVERSAS CIDADES DO MUNDO, O RIO DE JANEIRO ESTÁ EMPREENDENDO A DESAFIADORA TAREFA DE RECUPERAR E REVITALIZAR SUA ÁREA CENTRAL, INCLUINDO IMPORTANTES INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE.

MAIS DE R\$ 11 BILHÕES ESTÃO SENDO INVESTIDOS EM PROJETOS DE GRANDE PORTE, COM OBJETIVO DE AMPLIAR A MOBILIDADE ENTRE OS BAIRROS CENTRAIS E SUA INTEGRAÇÃO COM O RESTANTE DA CIDADE, TAIS COMO OS BONDES MODERNOS (VLT), O CORREDOR DE ÔNIBUS TRANSBRASIL E A EXPANSÃO DO METRÔ CONECTANDO O CENTRO À BARRA DA TIJUCA.

UMA VEZ CONDUZIDOS OS GRANDES SISTEMAS, É HORA DE OLHAR PARA A MOBILIDADE URBANA NA PEQUENA ESCALA. A IMPLANTAÇÃO DE UMA REDE CICLOVIÁRIA AUMENTA A CAPILARIDADE E É UMA MANEIRA EFICAZ DE ATRAIR E RETER OS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO. ARTICULADA À AMPLIAÇÃO DO SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS BIKE RIO, O CICLO ROTAS CENTRO CONTRIBUI PARA O ESTABELECIMENTO DE UM NOVO MODELO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL PARA O RIO, E PARA A RESIGNIFICAÇÃO DE SUA ÁREA CENTRAL.

INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE QUE BENEFICIAM O CENTRO DO RIO

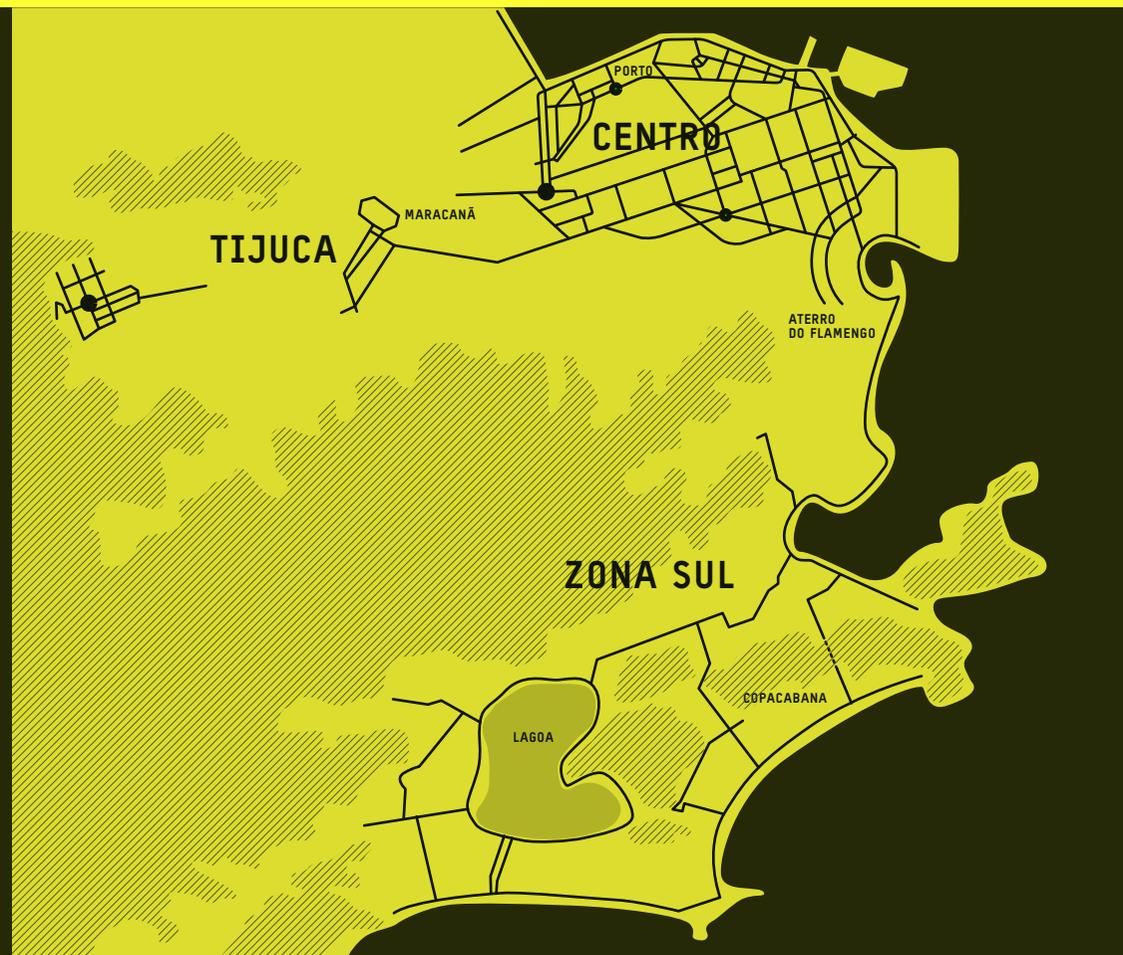
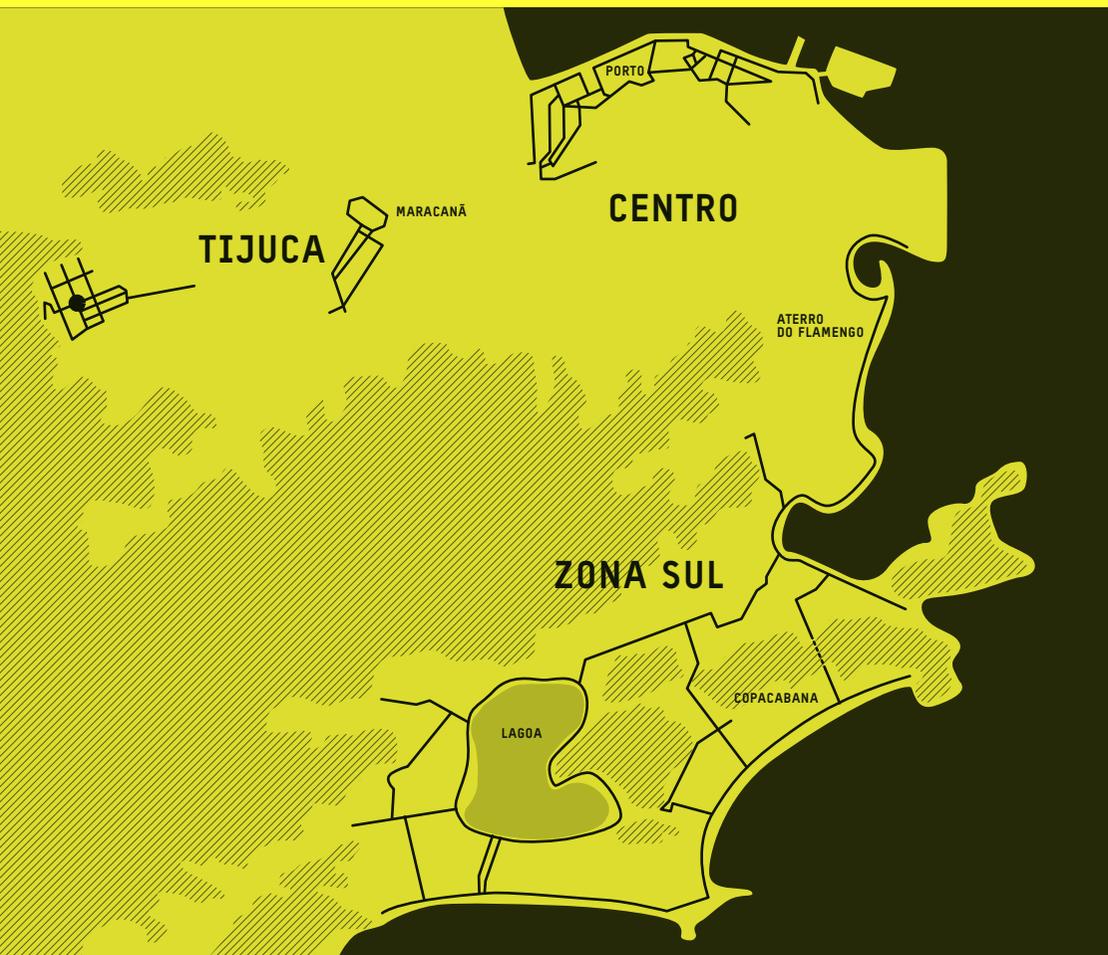


CICLO ROTAS CENTRO: PREENCHENDO O VAZIO

O CENTRO DO RIO É UMA DAS REGIÕES DA CIDADE AINDA NÃO CONTEMPLADA POR UMA MALHA CICLOVIÁRIA, RESULTANDO EM UM OBSTÁCULO TANTO PARA A CIRCULAÇÃO INTERNA, COMO PARA SUA ARTICULAÇÃO COM AS MALHAS DA ZONA SUL, TIJUCA/MARACANÃ.

A CICLOVIA EM IMPLANTAÇÃO NA ZONA PORTUÁRIA, DENTRO DO PROJETO PORTO MARAVILHA, IRÁ TOTALIZAR 17 KM. APESAR DISSO, NÃO POSSUI NENHUMA CONEXÃO COM AS OUTRAS CICLOVIAS JÁ IMPLANTADAS NA CIDADE, CONFIGURANDO-SE NUMA ILHA.

AO PROPOR UMA INTEGRAÇÃO DESTAS REDES COM UMA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA QUE OFEREÇA SEGURANÇA, CONFORTO E CONVENIÊNCIA, A BICICLETA SE TORNARÁ UMA ALTERNATIVA CLARA DE TRANSPORTE PARA MORADORES DE SÃO CRISTÓVÃO, TIJUCA, RIO COMPRIDO, CATETE, LARANJEIRAS, FLAMENGO, BOTAFOGO, COPACABANA QUE PODERÃO ACESSAR O CENTRO DO RIO SEM DIFICULDADES DE BICICLETA.



TEMPO DE VIAGEM DE BICICLETA

CONSIDERANDO VELOCIDADE MÉDIA DE 16KM/H

PRAÇA DO LIDO – LAPA

40'

PRAÇA XV – PRAÇA SAENS PEÑA

35'

MANGUEIRA – CANDELÁRIA

30'

LGO DO MACHADO – LGO DA CARIÓCA

20'

PRAÇA DA CRUZ VERMELHA – RODOVIÁRIA

15'

CENTRAL DO BRASIL – CINELÂNDIA

10'

PREFEITURA – SANTO CRISTO

10'

CENTRAL – PRAÇA XV

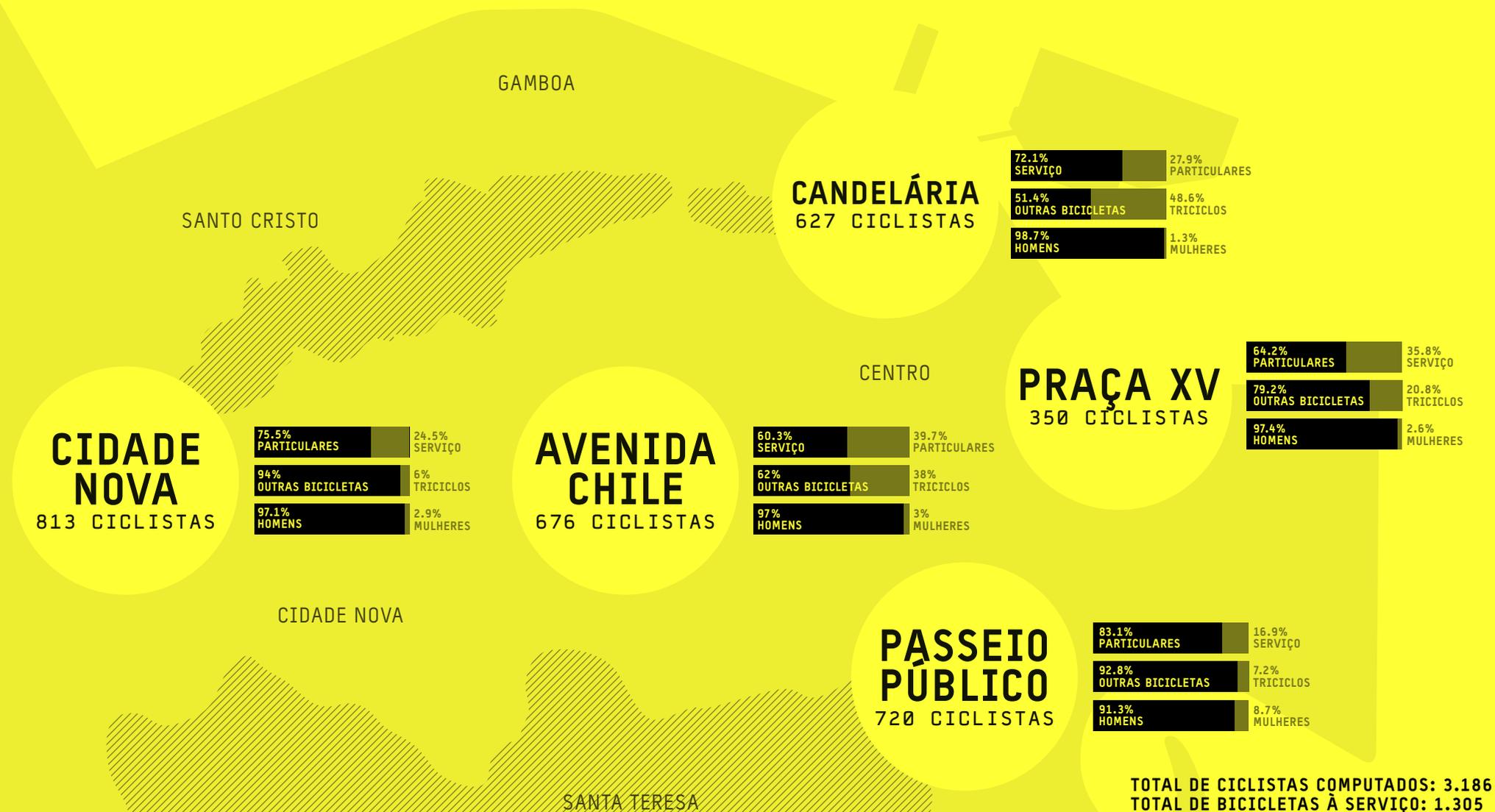
7'

PRAÇA MAUÁ – PRAÇA TIRADENTES

5'

QUEM PEDALA NO CENTRO HOJE

PARA ENTENDER QUEM PEDALA HOJE NO CENTRO, REALIZAMOS CINCO CONTAGENS EM PONTOS ESTRATÉGICOS: CANDELÁRIA, PASSEIO PÚBLICO, ESTÁCIO-CIDADE NOVA, PRAÇA XV E AV. CHILE. ENCONTRAMOS UM TOTAL DE MAIS DE 3.000 CICLISTAS, SENDO 40% BICICLETAS DE SERVIÇO, E ¼ DESTAS, TRICICLOS. UM DOS PRINCIPAIS INDICADORES QUE ATESTA A QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA PARA O CICLISTA É A QUANTIDADE DE MULHERES PEDALANDO. NESTE QUESITO, O CENTRO FOI REPROVADO: APENAS 3% ERAM MULHERES.

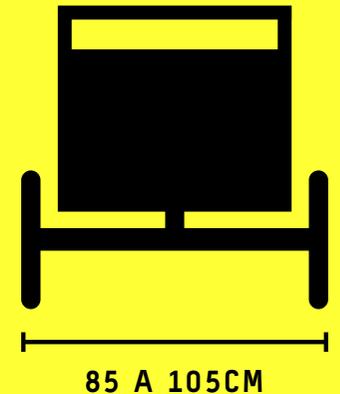


40% DAS BICICLETAS
NO CENTRO SÃO DE SERVIÇO OU ENTREGA.

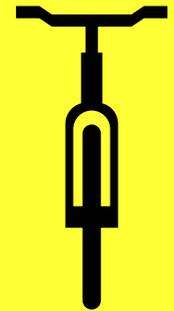


1 EM CADA 4
BICICLETAS NO CENTRO SÃO TRICICLOS.

DEVIDO AO GRANDE NÚMERO DE TRICICLOS ENCONTRADOS NO CENTRO, O DIMENSIONAMENTO DAS ROTAS DEVE SER ADEQUADO AO VEÍCULO.



85 A 105CM



45 A 70CM

**DESENHANDO A MALHA
CICLO ROTAS CENTRO**

PARTICIPAÇÃO

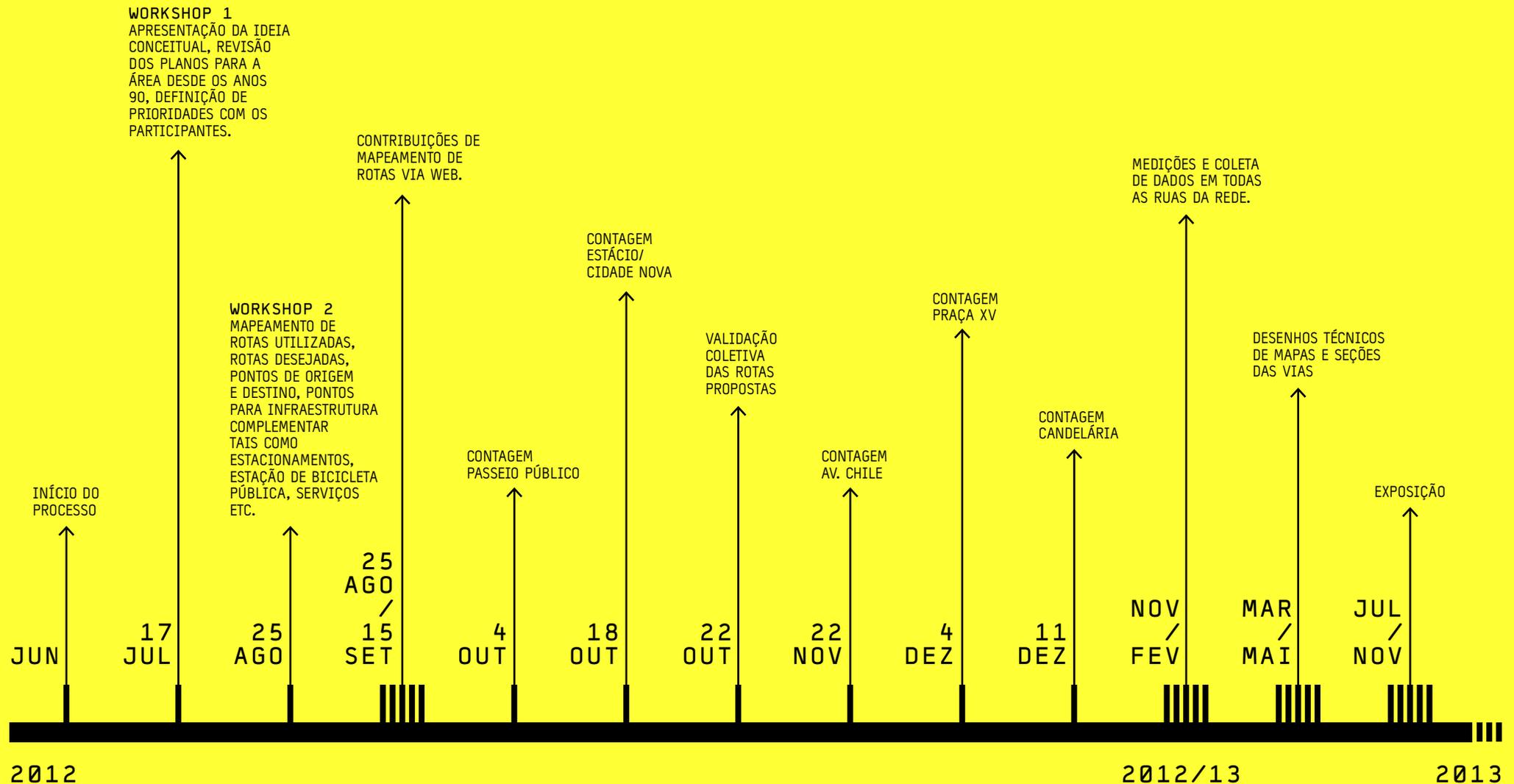
CAPITANEADO PELO ITDP BRASIL, STUDIO-X RIO E TRANSPORTE ATIVO, O ESTUDO CICLO ROTAS CENTRO COMEÇOU EM JUNHO DE 2012 E TEVE COMO PRINCÍPIO NORTEADOR O ASPECTO PARTICIPATIVO E DEMOCRÁTICO, RESULTANDO NUM DIÁLOGO CONSTANTE COM CICLISTAS, ATIVISTAS E DEMAIS INDIVÍDUOS INTERESSADOS NA IMPLANTAÇÃO DE UMA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA NO CENTRO DA CIDADE.

ENTRE JULHO E DEZEMBRO DE 2012, UMA SÉRIE DE ATIVIDADES FORAM REALIZADAS, INCLUINDO:

- DISCUSSÕES INICIAIS SOBRE A IDEIA CONCEITUAL, REVISÃO DO PLANO PARA A ÁREA DESDE OS ANOS 90, DEFINIÇÃO DE PRIORIDADES;
- WORKSHOPS E COLETA DE DADOS ONLINE PARA MAPEAMENTO DE DEMANDA;
- CINCO CONTAGENS EM PONTOS ESTRATÉGICOS DA CIDADE, PARA CONFIRMAR A DEMANDA E VERIFICAR PARTICULARIDADES E DESAFIOS DOS USUÁRIOS ATUAIS;
- MEDIÇÕES E COLETA DE DADOS EM TODAS AS RUAS DA REDE SUGERIDA PARA AVALIAÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE IMPLANTAÇÃO;
- DISCUSSÕES COM O GOVERNO SOBRE POTENCIAL DE IMPLANTAÇÃO; E
- DISCUSSÕES COM TODOS OS ENVOLVIDOS PARA VALIDAÇÃO DA PROPOSTA.

A EXPOSIÇÃO DO ESTUDO FOI INAUGURADA NO STUDIO-X, EM JULHO DE 2013. O ENTUSIASMO DOS VISITANTES, INCLUSIVE DE TÉCNICOS DA PREFEITURA E DO ESTADO, CONFIRMA A VALIDADE DESTA INICIATIVA COMO UMA PEÇA IMPORTANTE NO MOSAICO DA MOBILIDADE DA CIDADE.

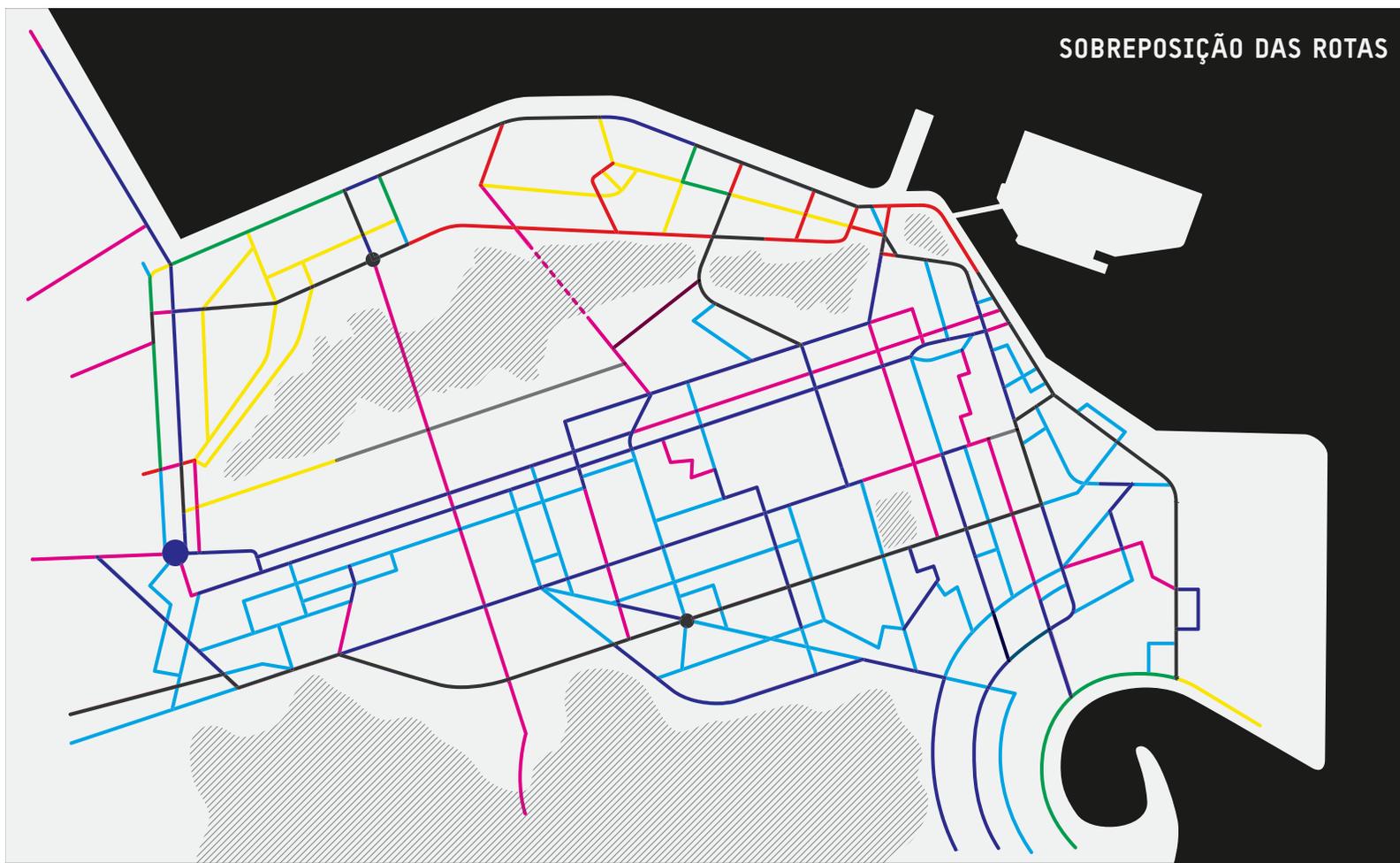
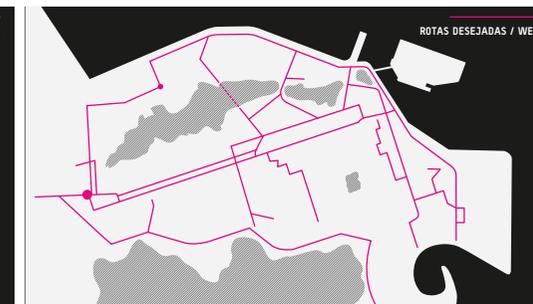
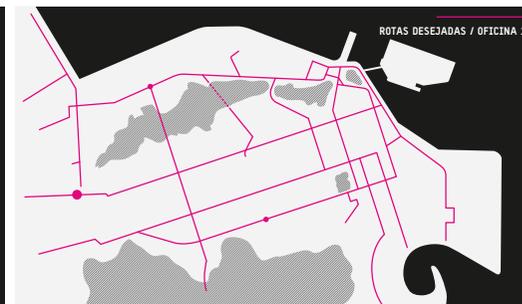
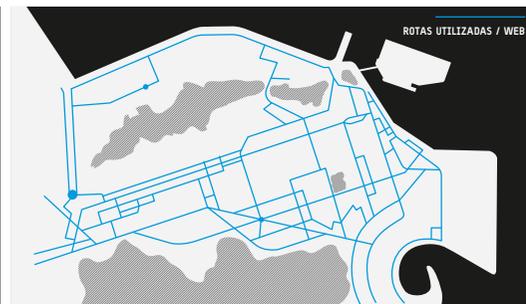
LINHA DO TEMPO CICLO ROTAS CENTRO







ETAPAS DO PROJETO

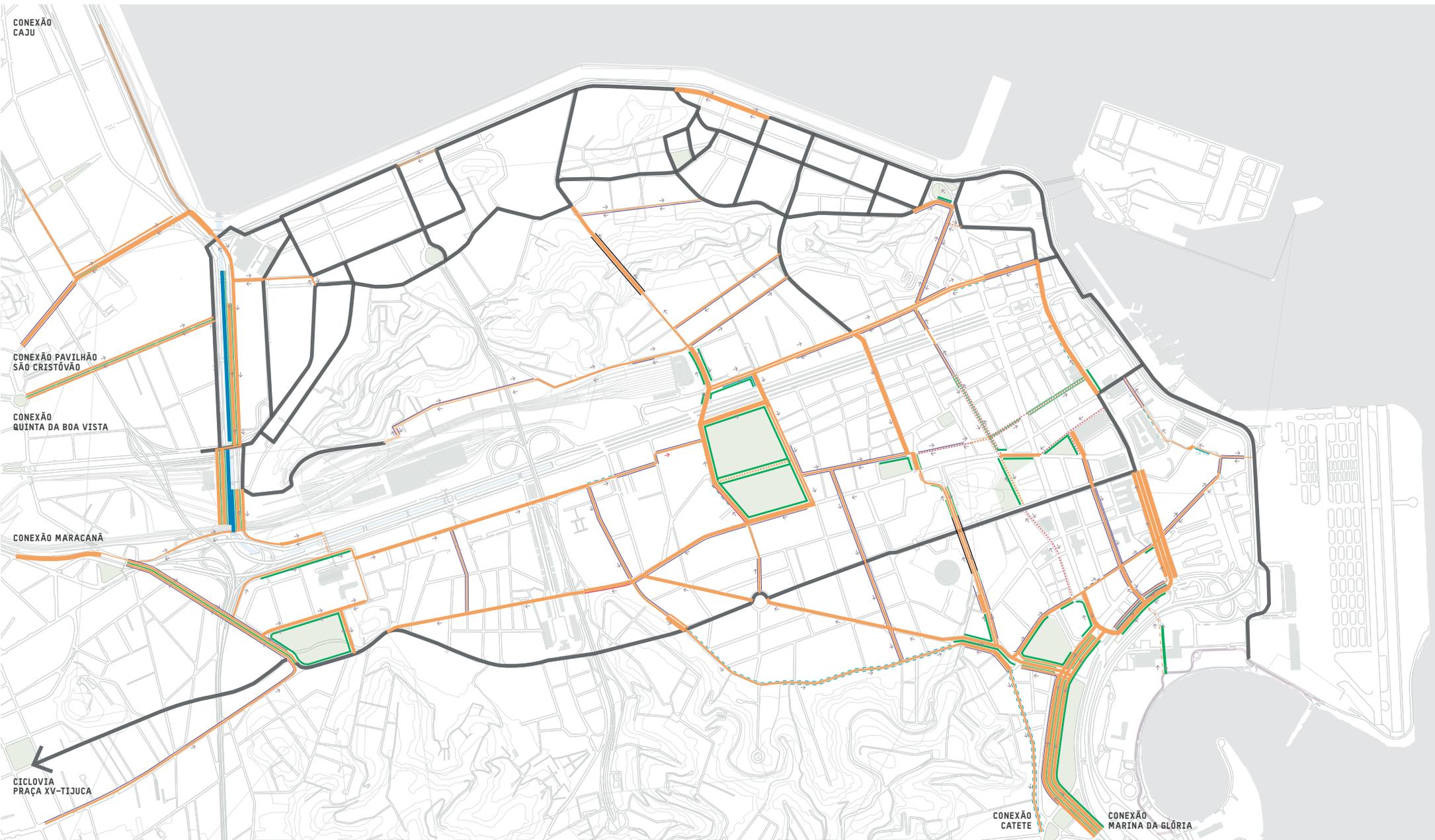


O TRAÇADO DO CICLO ROTAS FOI DEFINIDO A PARTIR DAS SEGUINTE INFORMações:

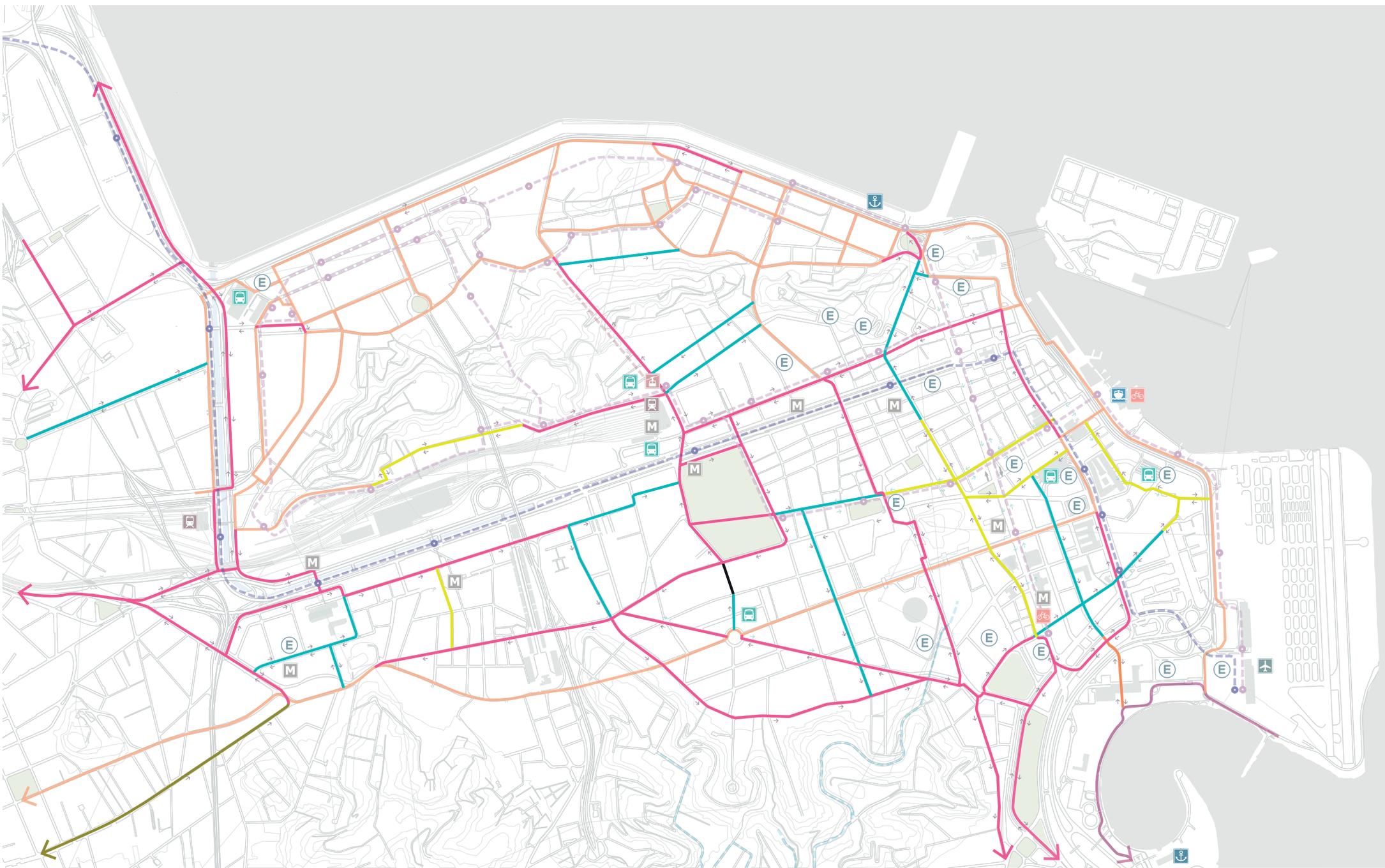
- TRAJETOS UTILIZADOS E DESEJADOS PELOS CICLISTAS, QUE FORAM IDENTIFICADOS ATRAVÉS DAS OFICINAS REALIZADAS E DE CONTRIBUIÇÕES PELA INTERNET.
- INFRAESTRUTURAS CICLOVIÁRIAS JÁ PLANEJADAS PELA PREFEITURA (MAM-MAUÁ E PRAÇA XV-SAENS PEÑA).
- MALHA CICLOVIÁRIA EM IMPLANTAÇÃO PELO PROJETO PORTO MARAVILHA (17 KM).

MAPEAMENTO DE CAMPO PARA IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

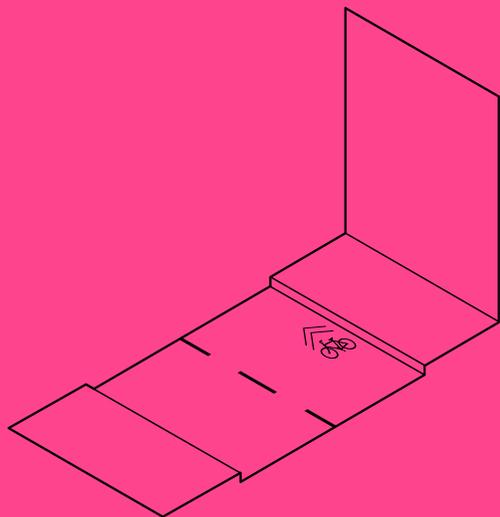
CARACTERÍSTICAS DAS VIAS		FAIXAS DE ROLAMENTO	CICLOVIAS		
	VIA DE SERVIÇO PARALELEPÍEDO / PEDESTRE		1 FAIXA		ESTUDO CICLO-ROTAS
	VIA DE PEDESTRE		2 FAIXAS		CICLOVIA EXISTENTE
	VIADUTO / TÚNEL		3 FAIXAS		PROJETOS EXISTENTES PREFEITURA E PORTO MARAVILHA
			4 FAIXAS OU MAIS		
					



CICLO ROTAS: TIPOLOGIAS PROPOSTAS

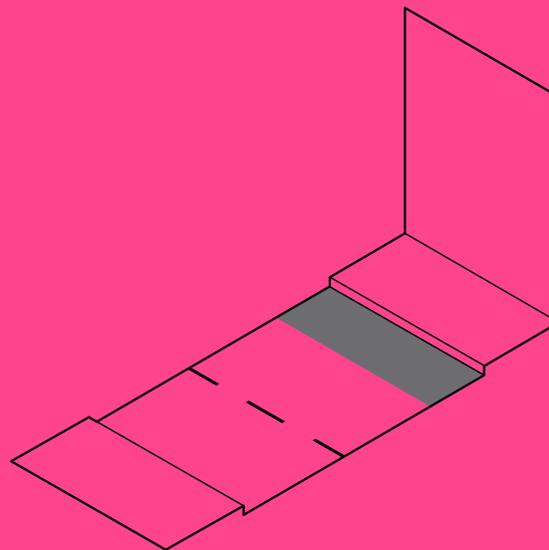


TIPOLOGIAS



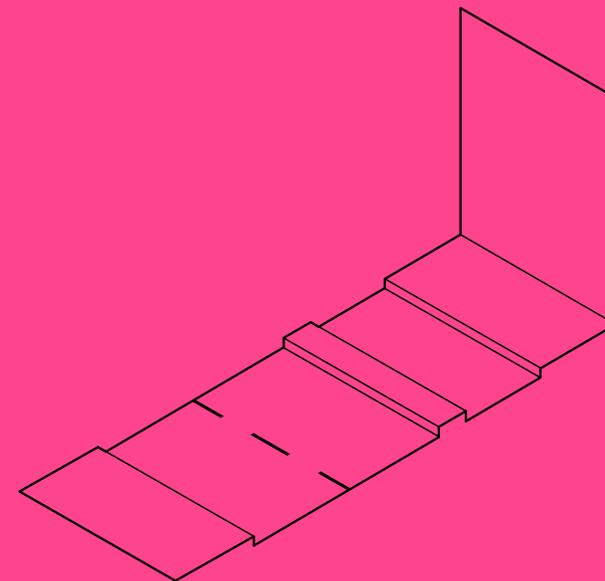
VIAS COMPARTILHADAS

NAS VIAS COM BAIXO FLUXO E VELOCIDADE, SEM RISCO PARA OS CICLISTAS, CARROS E BICICLETAS COMPARTILHAM O MESMO ESPAÇO. AS BICICLETAS DEVEM SEGUIR A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL INDICATIVA. AUTOMÓVEIS DEVEM GUARDAR DISTÂNCIA LATERAL E REDUZIR A VELOCIDADE PARA ULTRAPASSAGEM.



CICLOFAIXAS

QUANDO O FLUXO E/OU VELOCIDADE DOS AUTOMÓVEIS OFERECEREM RISCOS MODERADOS OU LIMITAÇÃO À CIRCULAÇÃO DO CICLISTA, AS VIAS PODEM SER SEPARADAS SOMENTE POR SINALIZAÇÃO HORIZONTAL, SEM BARREIRAS FÍSICAS.



CICLOVIAS

EM VIAS DE MAIOR FLUXO E/OU VELOCIDADE, POR MOTIVOS DE SEGURANÇA, É NECESSÁRIA UMA SEPARAÇÃO FÍSICA ENTRE AUTOMÓVEIS E BICICLETAS. ESTAS PODEM SER MURETAS, CANTEIROS OU MESMO FAIXAS DE ESTACIONAMENTO.

COLETAMOS DADOS EM

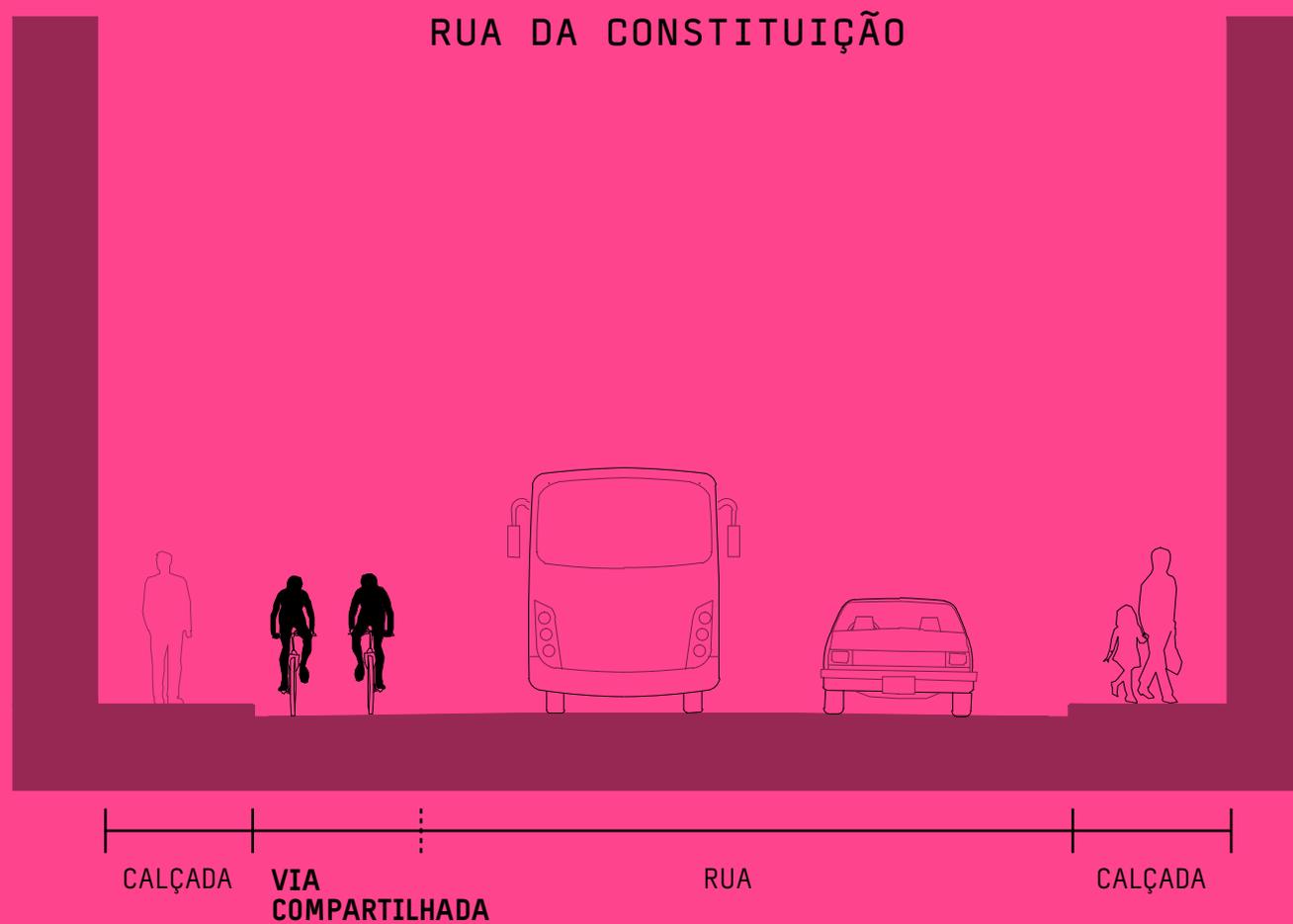
100
PONTOS

EXEMPLO DE COLETA DE DADOS DE CAMPO

 <p>Corte</p>	<p>Logradouro: <u>R. CARLOS SAMPAIO</u> Trecho: <u>PIÇA CHAVE VERMELHA</u></p> <p>Características da via</p> <p>Faixa de Rolamento</p> <p>Nº de Faixas: <u>2</u> Faixa Estacion: <u>ESQ / 180°</u> Tipo Paviment: <u>ASF.</u> Estado de Conser.: <u>REMENDADO</u> Fluxo Viário: <u>MED</u> Linhas de Ônibus: <u>8</u></p> <p>Passelo</p> <p>Tipo Paviment: <u>POET.</u> Estado de Conserv.: <u>DK</u> Baixa / Carga de descarga: <u>N</u> Obstáculos: <u>ARBOZIZADO, PONTE DE ÔNIBUS</u></p>
 <p>Situação</p>	<p>Pré Análise da Ciclovia</p> <p>Local de implantação: <u>FR. POLAM</u>, Tipologia: <u>C. FAIXA</u> Dificuldade de implantação</p> <p>Obs</p> <p>FICHA N. <u>23</u></p>

DO CENTRO DA CIDADE,
OLHANDO PARA TODOS OS DIVERSOS
SEGMENTOS DAS RUAS.

COM BASE NA COLETA DE DADOS, ELABORAMOS PROPOSTAS ESPECÍFICAS PARA CADA SEGMENTO, COMO OS EXEMPLOS A SEGUIR.



RUA FREI CANECA



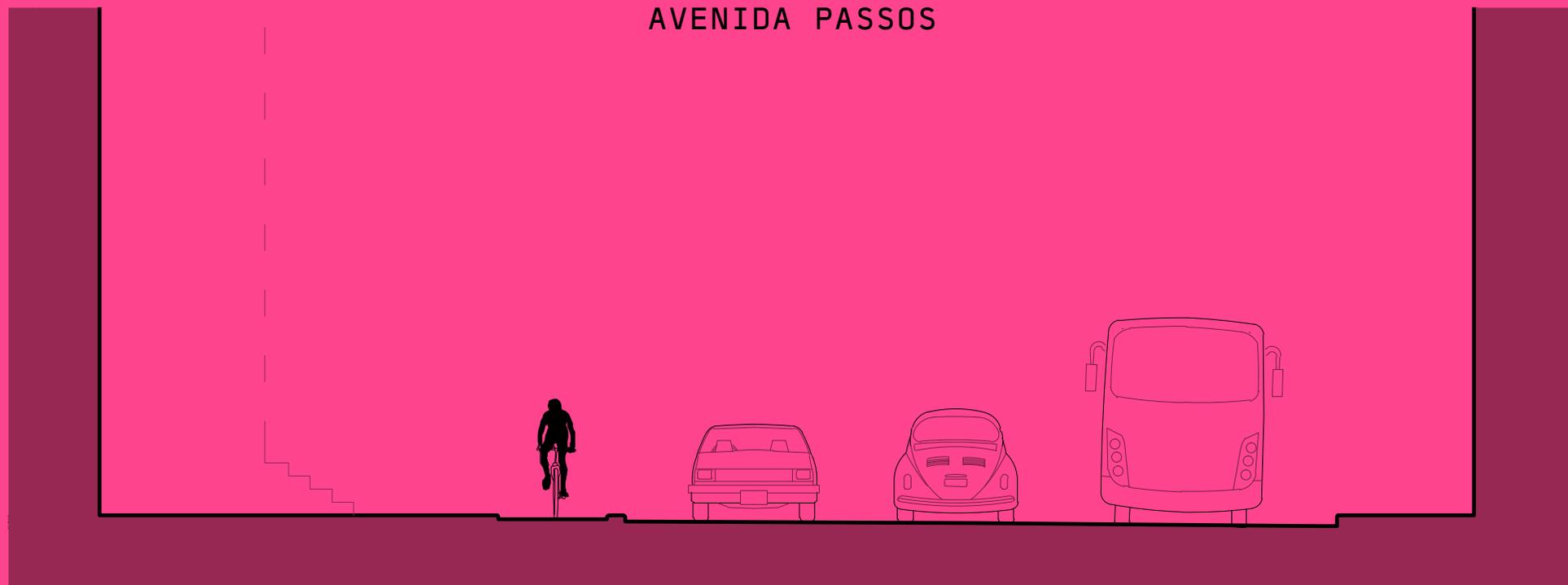
CALÇADA

CICLOFAIXA

RUA

CALÇADA

AVENIDA PASSOS



CALÇADA

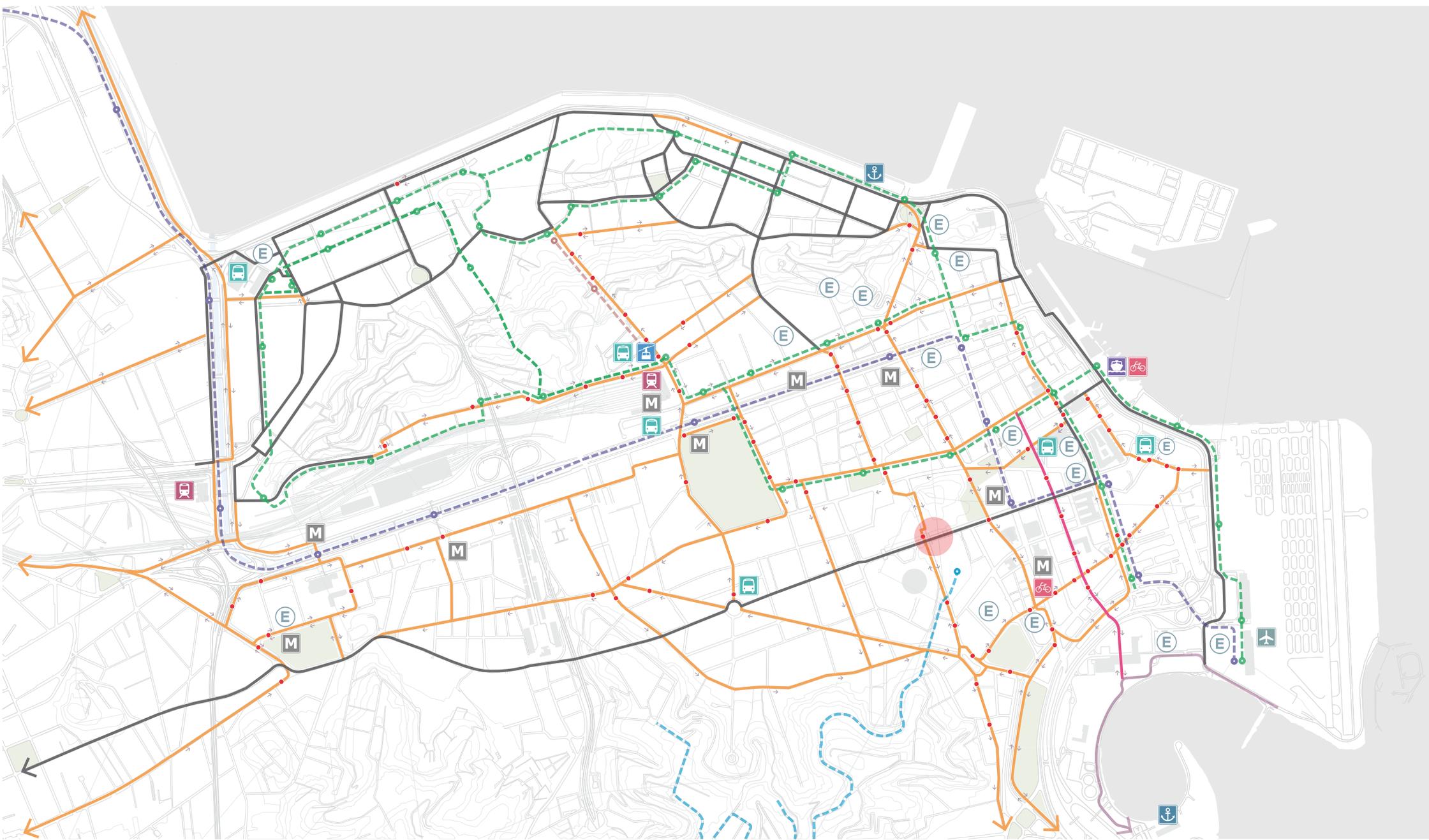
CICLOVIA

RUA

CALÇADA

CENÁRIO DE MOBILIDADE PARA O CENTRO EM 2016

● PONTOS COLETADOS	CICLOVIAS	OUTROS	→	BIKE-RIO	TERMINAL CRUZEIRO / MARINA
	PROJETO CICLORROTAS	BRT TRANSBRASIL	→	METRÔ	ESTAÇÃO DE TREM
	PROJETOS EM ESTUDO	VLT		AEROPORTO	TERMINAL DE ÔNIBUS
	EXISTENTES	TELEFÉRICO		BARCAS	ESTACIONAMENTO
		BONDE		TELEFÉRICO	



**EXTENSÃO TOTAL DA MALHA
CICLO ROTAS CENTRO:
33KM**

**CUSTO DE IMPLANTAÇÃO:
R\$ 6 MILHÕES***

*EXCLUINDO OS 17KM JÁ
CONTEMPLADOS PELO PORTO
MARAVILHA, E CONSIDERADO O
VALOR MÉDIO DE R\$ 320 MIL/KM,
ADOTADO INTERNACIONALMENTE.

CONCLUSÃO

DESDE A DÉCADA DE 60, A POLÍTICA DE MOBILIDADE DO BRASIL TEM SIDO DE INCENTIVO AO USO DO CARRO. AS CIDADES SE ADAPTARAM AO AUMENTO DA FROTA AUTOMOBILÍSTICA, CONSTRUINDO CADA VEZ MAIS VIAS URBANAS E DIMINUINDO O ESPAÇO PARA PEDESTRES E CICLISTAS.

O AUMENTO DA INFRAESTRUTURA PARA AUTOMÓVEIS LEVOU A UM AUMENTO AINDA MAIOR DO SEU USO. ENTRE 2001 E 2011, A TAXA DE MOTORIZAÇÃO NAS DOZE REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS CRESCEU EM MAIS DE 8,9 MILHÕES DE AUTOMÓVEIS. 77,8% EM UMA DÉCADA. EM MÉDIA, FORAM ADICIONADOS MAIS DE 890 MIL VEÍCULOS POR ANO NAS CIDADES. O RESULTADO, TODOS NÓS CONHECEMOS: TRÂNSITO INTENSO, CONTURBADO, VIOLENTO. POUCO ESPAÇO PARA O PEDESTRE E O CICLISTA.

A VIAGEM DIÁRIA DE TODOS NÓS COMEÇA DESDE O MOMENTO QUE SAÍMOS DE CASA ATÉ CHEGARMOS AO NOSSO DESTINO. AS CONDIÇÕES DAS CALÇADAS, CICLOVIAS, ESTAÇÕES E TRANSPORTE PÚBLICO, ASSIM COMO SUA INSERÇÃO NO ESPAÇO URBANO, DEFINEM A QUALIDADE DE VIDA DAS CIDADES. ACREDITAMOS QUE A CIDADE IDEAL DEVA OFERECER OPÇÕES DE QUALIDADE PARA TODOS. PRECISAMOS DE TRANSPORTE DIVERSIFICADO E DE QUALIDADE – ACESSÍVEL, SEGURO, CONFORTÁVEL E INCLUSIVO.

ESTAMOS EM UM MOMENTO MUITO OPORTUNO PARA AMPLIAR E APROFUNDAR O DIÁLOGO ENTRE GOVERNANTES E A SOCIEDADE PARA, JUNTOS, DEFINIRMOS UMA NOVA FORMA DE SE VIVER NA CIDADE. PARA ISSO, É IMPRESCINDÍVEL QUEBRAR PARADIGMAS E O STATUS QUO QUE VEM ORIENTANDO O DESENVOLVIMENTO DE NOSSO PAÍS NO ÚLTIMO SÉCULO. O RIO DO FUTURO MERECE SER PARA TODOS.

ITDP BRASIL

O INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP, SEGUNDO A SIGLA EM INGLÊS) É UMA ORGANIZAÇÃO SOCIAL SEM FINS LUCRATIVOS QUE PROMOVE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E EQUITATIVO COM O OBJETIVO DE MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA E DO TRANSPORTE NAS CIDADES. NO BRASIL, ATUAMOS EM ARTICULAÇÃO COM ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS E ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL, UTILIZANDO CONHECIMENTO TÉCNICO ACUMULADO ATRAVÉS DA EXPERIÊNCIA EM OUTROS PAÍSES, DE MODO A INSPIRAR A EXCELÊNCIA NA IMPLEMENTAÇÃO DAS SOLUÇÕES ADOPTADAS E SEU POTENCIAL DE REPLICAÇÃO.

WWW.ITDPBRASIL.ORG.BR

STUDIO-X RIO

NOS ÚLTIMOS ANOS, A ESCOLA DE ARQUITETURA, PLANEJAMENTO E PRESERVAÇÃO DA UNIVERSIDADE DE COLUMBIA (GSAPP) VEM UTILIZANDO A DESIGNAÇÃO STUDIO-X PARA SE REFERIR AOS SEUS MAIS AVANÇADOS LABORATÓRIOS DEDICADOS A EXPLORAR O FUTURO DAS CIDADES. COM LOCAÇÕES EM AMÃ, NOVA IORQUE, MUMBAI, PEQUIM, RIO DE JANEIRO E TÓQUIO, O STUDIO-X É UM LUGAR DESTINADO A INCUBAR NOVAS FORMAS DE CRIATIVIDADE EM FACE DOS PROBLEMAS MAIS PREMENTES, UM LUGAR PARA INVENTAR, TESTAR E CELEBRAR NOVAS IDÉIAS.

O STUDIO-X RIO TEM O APOIO DA EBX E DA PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

WWW.ARCH.COLUMBIA.EDU/STUDIO-X-GLOBAL

TRANSPORTE ATIVO

A TRANSPORTE ATIVO É UMA ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL VOLTADA PARA QUALIDADE DE VIDA ATRAVÉS DA UTILIZAÇÃO DE MEIOS DE TRANSPORTE À PROPULSÃO HUMANA NOS SISTEMAS DE TRÂNSITO. NOSSO OBJETIVO É DEFENDER, DIVULGAR E PROMOVER OS MEIOS DE TRANSPORTE À PROPULSÃO HUMANA COMO OPÇÃO DE TRANSPORTE, TURISMO, TRABALHO, LAZER E SAÚDE. PARA UMA UTILIZAÇÃO CADA VEZ MAIOR DE FORMAS MAIS SIMPLES, ECONÔMICAS E NÃO POLUENTES DE TRANSPORTE, PROPORCIONANDO ASSIM CIDADES MAIS HUMANAS, FELIZES E SEGURAS.

WWW.TA.ORG.BR

COORDENAÇÃO E CONCEPÇÃO DO PROJETO

CLARISSE LINKE, ITDP BRASIL
PEDRO RIVERA, STUDIO-X RIO
ZÉ LOBO, TRANSPORTE ATIVO

PARTICIPANTES DAS OFICINAS

ALEX GOMES – ALINE ALONSO – ANA BUARQUE FERREIRA – ANDRÉ MAGALHÃES – ANGELO ROSSI – ARLINDO S. PEREIRA JR – BERNARDO MOURA – GABRIELA BINATTI – CAROLINA FERREIRA – CLAUDILÉA PINTO – CLAUDIO SANTOS – DANIEL SANTOS – DAPHNE SZPIRO – DARLIN MATOS – DAVID LAVIN – DÉBORA FONTES – EDMILSON GOMIDES – EDUARDO BERNHARDT – ÉLCIO CARDOSO DA SILVA – ELIZABETH PUETTER SCHAEFFER – ÉRICA SEPÚLVEDA ALCÂNTARA – ERIKA PESSOA – FABRÍZIA CLÉCIA DO AMARAL – FREDDY MOIRE CASQUERO – GREG SCRUGGS – HENRIQUE TORRES – IVAN LEONILDO DOS SANTOS – ISABEL MATTAR – IVAN LEONILDO – JAYME SILVA – JOÃO LACERDA – JOÃO PEIXOTO – JONAS ABREU – JULIA LOBATO – JULIA SANT’ANNA – LEONARDO ALCÂNTARA MOREIRA – LEONARDO ELOI – LUANG DACACH – LUIZ PAULO LEÃO – MARCIO LIMA – MARIA LUCIA NAVARRO MARANHÃO – MAYSÁ BLAY – MIATÁ B. F. GUEDES – MÔNICA BENTES – NORTON TAVARES DA SILVA – RAFAEL REZENDE – RAMON NOGUEIRA – RAONI FERREIRA GANDRA – RAUL LISBOA – REANE VIANNA – ROBERTO ADLER – ROBERTO DIAS – ROBSON COMBAT – RODRIGO VITORIO – SIMONE COSTA – THIAGO CARNEIRO – TIAGO LEITMAN

ESTAGIÁRIOS

CONNOR COX
ELEANOR LESHNER
MARINA CORREA
PABLO DAVIES

PARTICIPANTES DAS CONTAGENS

ANDRÉ MAGALHÃES – ANDRÉ MATTOS – BRYANNA BUSSINGER – CLARISSE LINKE – CONNOR COX – EDUARDO BERNHARDT – ELEANOR LESHNER – GABRIELA BINATTI – JAYME DA SILVE MENEZES FILHO – MARINA CORREA – MÔNICA BENTES – PABLO DAVIES – ROBERTO ADLER – ROSA MARIA MATTOS – RODRIGO VITÓRIO – TIAGO LEITMAN – THIAGO CARNEIRO – ZÉ LOBO

COLABORADORES VIA INTERNET

ANTONIO – DIOGO LEAL – DOUGLAS ENGLE – EDUARDO BERNHARDT – EDUARDO RODRIGUES – FREDDY POMA – IGOR – LEONARDO NOVARINO – MAYSÁ BLAY – MARCOS NICOLAIEWSKY – MARCUS – NORTON TAVARES – TATIANA – THIAGO CARNEIRO – VINÍCIUS ZANATA – VINÍCIUS LINDER – VINÍCIUS RIBEIRO

PROJETO GRÁFICO

CUBÍCULO / FABIO ARRUDA – RODRIGO BLEQUE

ASSISTENTE

IGOR POSTIGA

COORDENAÇÃO DE MONTAGEM

DINA SALEM LEVY

MONTAGEM

CRISTIANO BITTENCOURT
ERIC NIELSEN

MONTAGEM POST-IT E ADESIVOS

GASPAR FERNANDES

PRODUÇÃO

NATASHA BERGOTTINI
RAUL CORREA-SMITH

AGRADECIMENTOS

CAUÊ BERNHARDT
CELIA REGINA ALVES DE SOUZA
ERIKA CORDEIRO
HELENA ORENSTEIN DE ALMEIDA
MIATÁ GUEDES
MICHAEL LINKE
PEDRO TORRES

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO

