

Duplo sentido ciclável. Experiência de Paris.

Thiago Máximo

É preciso pensar a *mobilidade urbana*, como um sistema.

Muitas vezes a questão da circulação nas grandes cidades é pensada apenas para sanar problemas quando estão saturados, e medidas paliativas são tomadas para aliviar a insatisfação imediata, sem, de fato, tocar na raiz do problema.

Falar em *sistema*, implica pensar todos os envolvidos nele: veículos automotores privados (grande parcela do trânsito, incluindo carros, caminhões, furgões, motos, etc), transporte público coletivo ou privado (metro, ônibus, taxi, mototaxi, vans, etc), e os ditos meios alternativos (bicicleta, patins, skate e até carona programada¹)

Pensar o sistema implica conhecer bem o contexto de atuação: fatores geográficos, climáticos e a estrutura física e urbanística da cidade, certamente, mas sobretudo os aspectos culturais que estabelecem o uso da cidade: a educação no trânsito e a maneira como nos apropriamos da cidade quando se quer fazer um deslocamento.

Todos esses fatores devem ser levados em conta quando se introduz uma experiência como a que vou apresentar aqui, o **duplo sentido ciclável**. Estes espaços têm sido introduzido *gradualmente* em na capital francesa desde 2005, uma mudança não muito complicada no espaço urbano mas que mudou consideravelmente a qualidade de vida de todos os habitantes da cidade, inclusive dos motoristas.

Apresento o contexto, um pouco de como é circulação na cidade, rapidamente.

Paris é uma que faz parte do aglomerado *île-de-France* totalmente conurbado: seus limites estão colados à outras cidades e é densamente populosa e povoada contando uma densidade de 20 980 habitantes/km (apenas em Paris, na área mostrada no mapa). Para se comparar, São Paulo possui uma taxa de densidade de 7 383 hab./km²². Isso implica que há mais gente querendo se deslocar ao mesmo tempo, no mesmo lugar, em Paris do que em São Paulo. O que torna tudo três vezes mais complexo. Claro que Paris conta com uma malha de transporte coletivo incomparável, mas há bastantes carros também. Veja a imagem abaixo, para se ter uma idéia:

1 O site www.comuto.com, propõe um serviço gratuito de localização de percursos comuns para que se possa encontrar compartilhadores de veículos para um mesmo trajeto. Para curtas distâncias (casa trabalho, por exemplo, ou longas distâncias, como viagens).

2 Dados do Wikipédia



Boulevard Périphérique: esse entorno viário que cerca Paris mostra bem o grau de circulação e densidade populacional no seu interior



Boulevard périphérique: esse entorno viário que cerca Paris mostra bem o grau de circulação de carros e densidade populacional no seu interior

Neste boulevard, circulam cerca de 300 mil veículos diariamente (dados de abril 2005)³.

Portanto a prefeitura ousou ao apostar na bicicleta como meio de transporte que possa desafogar o trânsito, sobretudo entendendo que deveria incentivar os habitantes a fazer pequenos deslocamentos diários (trabalho, escola, lazer, encontros estimados em até 45min de distância) sem carros.

Uma maneira de dar esse incentivo foi a criação de zonas de duplo-sentido apenas para bicicletas em 64 áreas, somente no interior de Paris intramuros (zona circulada no mapa acima. Mas, outras cidades limítrofes têm adotado a experiência).

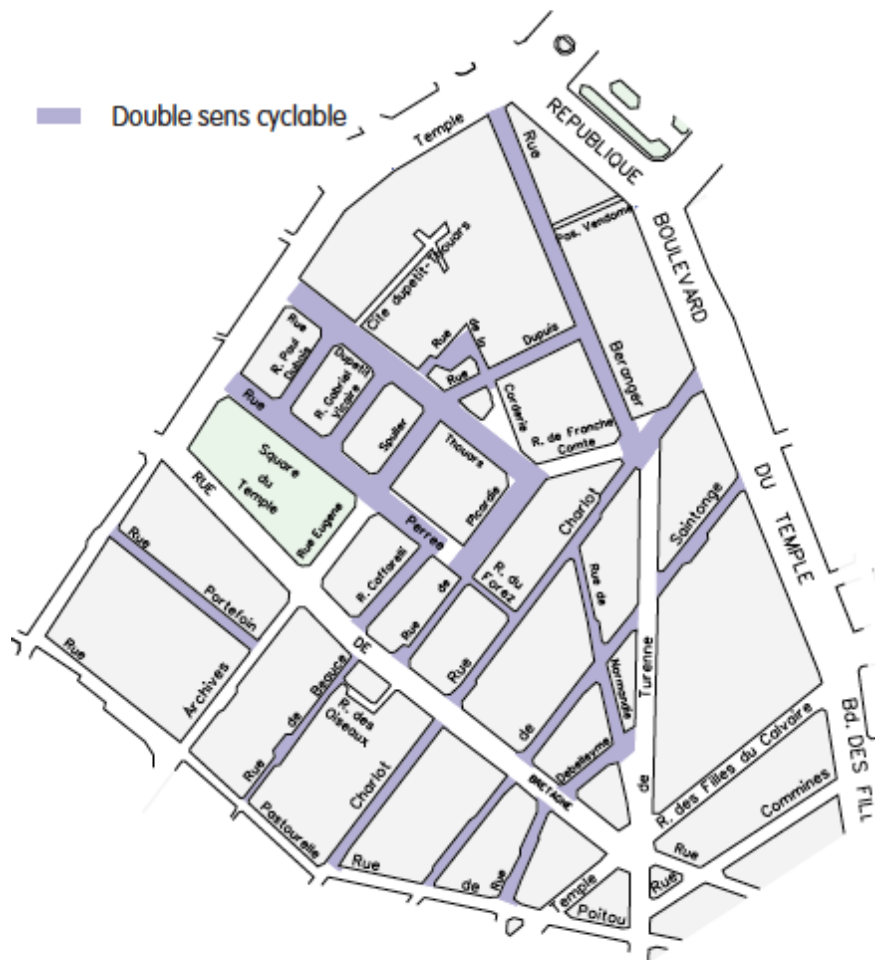
Vejo se falando muito no Brasil de construção de ciclovias, e elas são também necessárias. Portanto são mais caras de se realizar, necessitam de quebrar e reconstruir passeios e ruas, causam transtornos no trânsito por mais tempo, mas, para acompanhar vias de velocidade altas, são sem dúvida a melhor opção.

O duplo sentido ciclável é uma solução barata e fácil de se implantar em quarteirões de trânsito mais lento, onde há apenas uma mão para carros.

Muitas vezes, ruas que eram de duplo sentido para carros, foram transformadas em sentido único, para desencorajar o tráfego intenso nessas vias, limitando o uso de carros nessa vias ao trânsito local e lento.

3 <http://www.airparif.fr/airparif/pdf/NUMERO25.pdf>

Double sens cyclable - Quartier Bretagne



Quartier Bretagne, no coração da cidade. uma das 64 zonas de duplo sentido ciclável. todos os mapas são fornecidos em formato PDF no site da prefeitura. Na boulevard du Temple, via rápida ao lado, há uma ciclovia, mas não está marcada no mapa.



A rua é estreita, de uma só mão, e recebe agora, ciclistas nos dois sentidos. Baixo custo para viabilizar o projeto: pintar uma parte da faixa que antes era apenas em um sentido. Resultado: carros devem circular com mais atenção nestas zonas, à no máximo 30km/h.



Campanha de sinalização logo após implementação da modificação da circulação, para educar e mobilizar a população.



Na placa: símbolo de "sentido proibido" seguido da exceção para bicicletas. No solo, marca da pista ciclável no sentido inverso, com distância segura para evitar acidente com portas de carros estacionados.

Chama-se **sentido duplo ciclável**, porque a bicicleta pode, evidentemente, trafegar no sentido oposto pela nova pista ciclável, mas também no mesmo sentido e **na mesma pista** que os carros. Se um carro quiser ele pode ultrapassar a bicicleta, se houver espaço, até pode fazer uso da pista ciclável, desde que não haja bicicletas neste sentido.

A prefeitura de Paris disponibiliza no seu site um *dossier* completo sobre o assunto de onde foi tirada a informação e as imagens deste artigo. Há uma boa explicação das vantagens, (para carros ciclistas e pedestres) mas determina também deveres e direitos de todas as partes implicadas nestas zonas de circulação. O *dossier*, em francês, está bastante completo. Mas vale a pena conferir, com tradutores da web, e mesmo vendo as imagens, para refletir em como essa experiência pode ajudar a pensar o problema da mobilidade urbana nos contextos dos grandes centros brasileiros.

http://www.paris.fr/pratique/Portal.lut?page_id=7096&document_type_id=4&document_id=79395&portlet_id=16333

No site eles indicam que esse dispositivo já vem sendo adotado com sucesso em várias cidades francesas como Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Colombes, Montreuil, Issy-les-Moulineaux... e também em outros países como Canada (Montréal), Bélgica, Suíça, Japão, Alemanha e Dinamarca.

Teremos Porto Alegre logo nesta lista?