

Título: Interligando o bairro imperial: mobilidade sustentável em São Cristóvão

Autor(es) Leonardo Calixto de Lima Junior

E-mail para contato: leojr.rj@gmail.com

IES: UNESA

Palavra(s) Chave(s): Mobilidade Urbana; Transporte Sustentável; Bicicletas; Intermodal, Ciclovía

RESUMO

Desde a chegada da Família Real, em 1808, o bairro imperial de São Cristóvão vem sofrendo diversas mudanças em seu território. Estas transformações aconteceram conforme o Rio de Janeiro se expandia, se industrializava e aumentava a população urbana. Esses processos refletiam direta e indiretamente no bairro, uma vez que o mesmo encontra-se próximo ao Centro da Cidade e a Avenida Brasil, rota de escoamento de mercadorias e de ligação entre as zonas norte e oeste às zonas central e sul da cidade. As características internas do bairro permanecem as mesmas desde o início do século XX, com ruas estreitas na maior parte de seu território, entretanto os parâmetros urbanísticos implementados no início do século XXI buscam remodelar o bairro com novas áreas residenciais e comerciais e aumento de gabarito, mesclando com as edificações existentes. São Cristóvão é bem servido de transporte público – como ônibus, trem e metrô –, porém a rede de integração entre estes modais é insuficiente para ligar a região da Quinta da Boa Vista (segunda maior área de lazer da cidade) à região do Campo de São Cristóvão (centro econômico do bairro). A Quinta da Boa Vista está localizada próxima às estações de trem e metrô, em seu entorno encontram-se grandes empresas, hospital e alguns edifícios residenciais; o Campo de São Cristóvão situa-se em uma área mais densa do bairro, com residências, comércios, serviços, indústrias e as principais linhas de ônibus estão disponíveis nesta região. Quem chega ao bairro de trem ou metrô precisa percorrer cerca de vinte minutos a pé para alcançar o principal ponto comercial, ou aguardar a única linha de ônibus, ou utilizar vans, moto-táxis e táxis. O trabalho desenvolvido teve como objetivo estudar um sistema cicloviário para São Cristóvão, a fim de suprir a falta de integração entre os modais existentes (ônibus, trem e metrô), interligando a região do Campo à região da Quinta da Boa Vista. Tal sistema será um modal de integração para médias e curtas distâncias, consolidado com outros sistemas de transportes. Como São Cristóvão não recebeu investimentos do governo municipal em mobilidade urbana durante décadas, seu espaço urbano ficou abandonado, ocasionando engarrafamentos em diversos horários. Para atingir aos objetivos desta pesquisa a metodologia utilizada foi a seguinte: levantamento das bases cadastrais; análise e estudo da legislação vigente de São Cristóvão, assim como normas e manuais de elaboração de projetos urbanos, viário e de ciclovias na cidade do Rio de Janeiro; levantamento das linhas de ônibus que transitam pela região, itinerários, pontos de parada; observação sobre o tipo de locomoção e utilização da bicicleta como meio de transporte; levantamento das dimensões de ruas e calçadas, fluxo de tráfego de carros, pessoas e ciclistas; análise das regiões de maior fluxo; estudos para o desenvolvimento das rotas cicloviárias e estações de aluguel de bicicleta. A partir da percepção de que existiam poucas ligações de transporte público entre as estações de trem e metrô e o Campo de São Cristóvão, a pesquisa constatou que das 24 linhas de ônibus que circulam pelo bairro, apenas a linha 665 (Pavuna – Saens Peña) realiza o itinerário pelo Campo de São Cristóvão e pelas estações de trem e metrô. Diante do exposto, ficou evidente a necessidade de se buscar alternativas de transporte para executar esta ligação, aumentando a oferta de acesso entre as regiões e o existente modal de alta capacidade, beneficiando o deslocamento das pessoas entre estes pontos principais. A premissa inicial da pesquisa, que intencionava verificar a possibilidade de utilização de um sistema cicloviário que integrasse dois pontos de interesse fundamentais, foi demonstrada, indicando a possibilidade de introduzir uma rota cicloviária no bairro, a fim de aumentar a infraestrutura em mobilidade urbana e suprir a carência existente.