

Ciclovia da W4/W5 Norte (Brasília/DF)

Pontos críticos e melhorias - conexão dos caminhos, travessias e iluminação

Texto e fotos: Uirá Lourenço (Brasília para Pessoas)

A ciclovia passa pelo canteiro central do início ao final da Asa Norte. O movimento de pedestres e ciclistas aumentou nesse período de pandemia, mas os percalços no caminho continuam desde a inauguração da ciclovia em 2012.

Os principais problemas são: trechos sem continuidade, cruzamentos perigosos e falta de iluminação. Vale lembrar que, além de ser muito utilizada por pessoas que pedalam por transporte e lazer, a ciclovia contribui para os deslocamentos seguros até as diversas escolas, creches, faculdades, igrejas e comércio existentes ao longo da W4/W5.



Fotos 1 e 2: Movimento de pedestres e ciclistas na ciclovia da W4/W5Norte.



Foto 3: Trecho crítico - sem continuidade da ciclovia e com muitos carros.

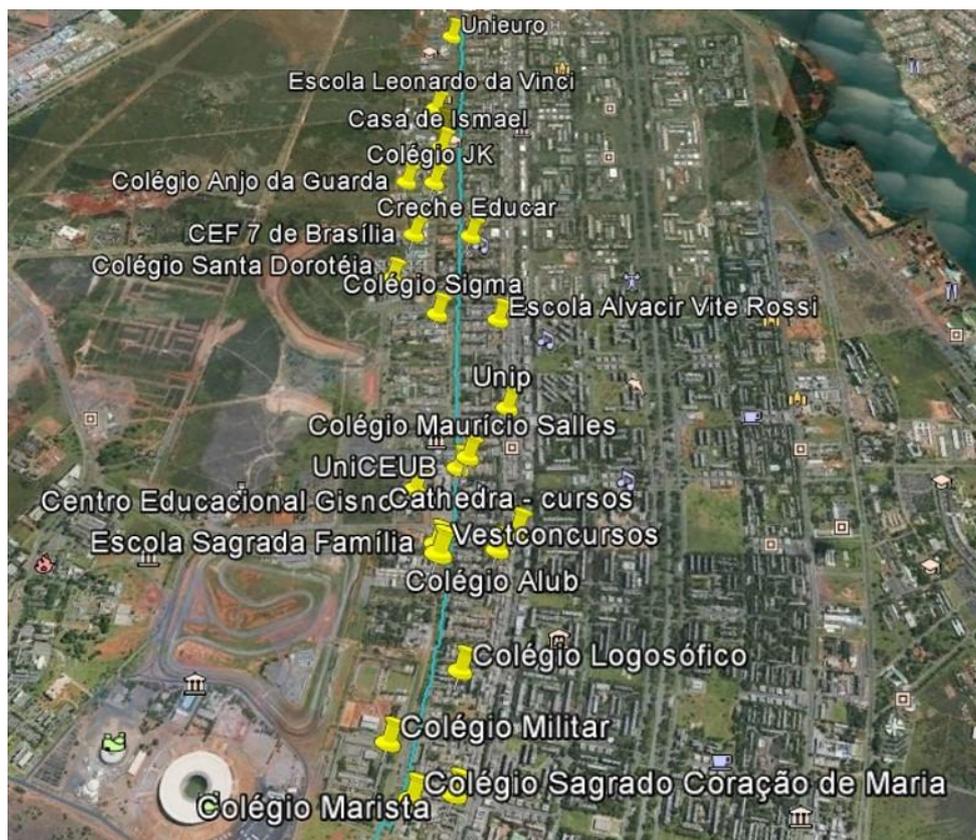


Imagem 4: Ao longo da ciclovia existem muitos centros de ensino.

O maior movimento de pedestres e ciclistas durante a pandemia deveria servir de argumento para as autoridades investirem na infraestrutura para a mobilidade ativa, com caminhos seguros, conectados e iluminados. É bem perceptível a maior presença de pessoas caminhando, pedalando e usando outros modos ativos de locomoção (patins

e patinetes) na cidade. Outro indicador é o aumento na venda de bicicletas no país, de cerca de 50% em 2020, segundo dados da Aliança Bike¹.

O objetivo deste texto ilustrado é destacar os pontos críticos e sugerir melhorias às autoridades responsáveis pela mobilidade urbana e segurança no trânsito. Em junho de 2015 elaborei amplo levantamento sobre a ciclovia da W4/W5 Norte, com fotos, imagens de satélite e sugestões de melhoria na mobilidade por bicicleta. O trabalho foi publicado no portal Mobilize Brasil².

Seis anos depois do referido levantamento na ciclovia, resolvi juntar novas imagens e destacar os trechos mais difíceis.

1) Trechos críticos (falta de continuidade)

a) 902 Norte – próximo ao Colégio Militar de Brasília (CMB)



Foto 5: Ciclistas precisam passar pela pista, junto com motoristas em alta velocidade.

Esse é um dos pontos mais perigosos e movimentados. A ciclovia termina de repente e obriga pedestres e ciclistas a se deslocarem pela pista, ou por um trecho íngreme de grama. Vale frisar que o espaço é estreito e muitos motoristas passam em

¹ Notícias sobre o aumento na venda de bicicletas:

<https://globoplay.globo.com/v/9397220/>

Vendas de bicicletas crescem em todo o país [31/3/2021]

<https://www.mobilize.org.br/noticias/12412/vendas-de-bikes-no-pais-crescem-64-nos-meses-de-setembrooutubro.html>

Vendas de bikes no país crescem 64% nos meses de setembro/outubro [24/11/2020]

² <https://www.mobilize.org.br/estudos/205/analise-da-ciclovia-asa-norte.html>

Análise da ciclovia (Asa Norte) e propostas de melhorias para a mobilidade por bicicleta no DF

alta velocidade. O trecho curto (cerca de 70 metros) deveria passar por obras para garantir continuidade no caminho.

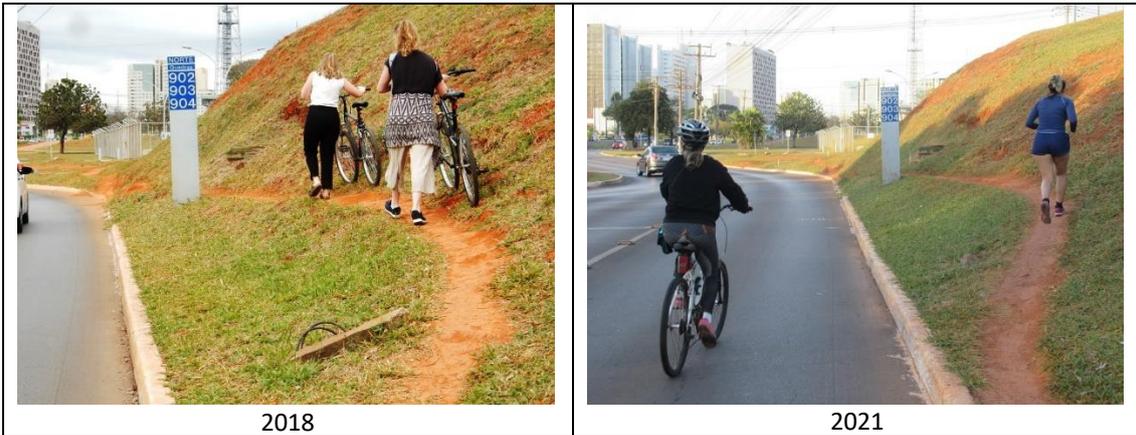
Em março deste ano, equipe do governo esteve no local e parecia que, finalmente, seria feita a conexão da ciclovia. Mas, apesar das estacas de madeira colocadas, o trecho com maior movimento e mais perigoso continuou do mesmo jeito, sem qualquer obra ou sinalização para aumentar a segurança de pedestres e ciclistas.



Fotos 6 e 7: Estacas colocadas e placa do governo no início da W4/W5 Norte. Ponto com maior movimento de ciclistas continuou sem ciclovia. Março/2021.

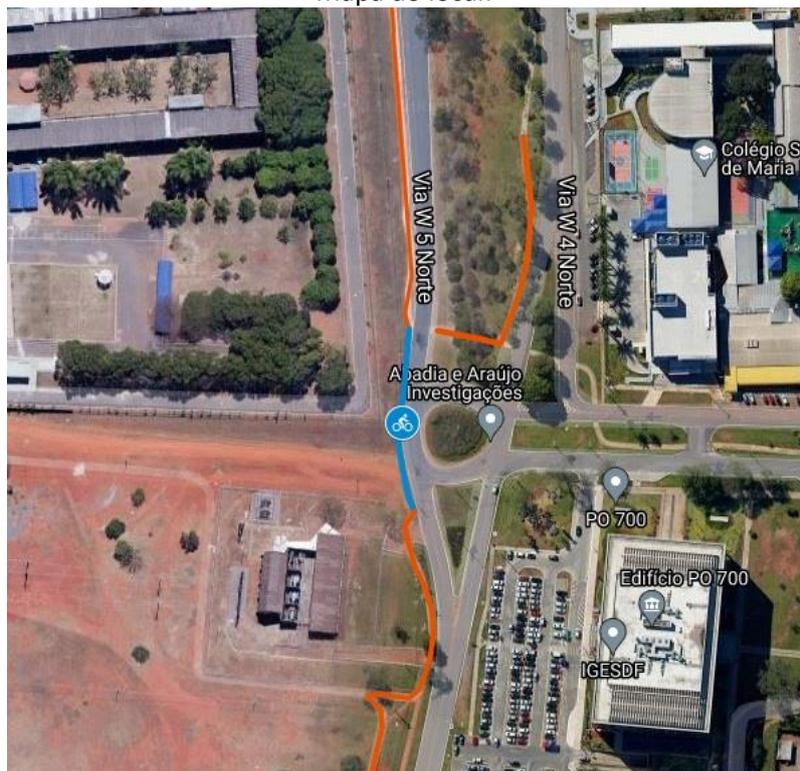
Nas imagens abaixo pode-se ver que o problema é antigo. Desde antes da construção da ciclovia em 2012, o caminho de pedestres e ciclistas já estava demarcado no canteiro lateral. Após quase 10 anos de existência da ciclovia, o trecho continua sem conexão segura.





Fotos 8 a 11: Descaso ao longo dos anos no trecho crítico (sem ciclovia), próximo ao Colégio Militar.

Mapa do local:³



³ Foi elaborado um mapa dos locais críticos ao longo da ciclovia, com imagens para ilustrar. Está acessível em:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1kMyO10i4YLSQz0AuY22PYP2w4a1yeBUH&usp=sharing>

b) Início da Asa Norte - falta de conexão e pontos de travessia



Foto 12: Ciclovía sem continuidade no início da Asa Norte.

No início da Asa Norte, próximo à delegacia (5ª DP), a ciclovía contorna o canteiro e falta conexão com pontos importantes da cidade, como o Setor Hoteleiro Norte e a Torre de TV. O ciclista com destino à Asa Sul precisa atravessar a pista em local sem qualquer sinalização (pintura ou placa).



Fotos 13 e 14: Travessia de alto risco no início da Asa Norte.

O caminho demarcado no canteiro indica a necessidade de pavimentação para aumentar o conforto para os ciclistas entre o Eixo Monumental e a W4/W5 Norte. Vale frisar que vários pontos na região precisam de sinalização para travessia de pedestres e ciclistas. Há um trecho novo de calçada, mas sem locais de travessia. Para agravar a situação, o movimento de carros é grande e em velocidade excessiva.



Fotos 15 e 16: Trecho sem pavimentação entre o Eixo Monumental e a W4/W5 Norte.

Mapa do local:



c) 905 Norte – estacionamento



Foto 17: Caminho bloqueado na altura da 905 Norte.

Nesse trecho, próximo ao posto de saúde (UBS 1 - Asa Norte) há um estacionamento e a ciclovia fica sem continuidade. É comum ter carros estacionados bloqueando o percurso de pedestres e ciclistas.

Em períodos de vacinação no posto de saúde, o movimento de carros aumenta e a ciclovia chega a ficar totalmente bloqueada.



Fotos 18 e 19: Ciclovia interrompida pelos carros em período de vacinação.

d) 908 Norte – em frente ao UniCEUB



Foto 20: Na frente do UniCEUB, falta ciclovia e sobram carros.

Um dos trechos mais complicados em razão da descontinuidade da ciclovia. O espaço em frente ao centro universitário UniCEUB é quase todo ocupado por estacionamentos. Pedestres e ciclistas precisam desviar dos carros no caminho.

Desde o início da pandemia a situação melhorou, em razão da quantidade reduzida de carros na frente do centro universitário. Trata-se, pois, de momento oportuno para promover mudanças que garantam continuidade na ciclovia e aumentem a segurança para pedestres e ciclistas.



Fotos 21 a 26: Ciclovía sem continuidade em frente ao UniCEUB. À esquerda, dificuldade para os ciclistas em período 'normal' de aulas, antes da pandemia. À direita, caminho livre (sem carros) durante a pandemia.

A escassez de rampas e o estacionamento irregular (carros sobre calçadas e bloqueando as poucas rampas existentes) agravam a situação. Em 2014 foram pintadas interrogações nos pontos em que a ciclovía desaparece. Mas até hoje não houve providências dos órgãos governamentais para responder ao questionamento sobre a descontinuidade no caminho.



Fotos 27 e 28: Interrogações foram pintadas nos pontos em que a ciclovia termina de forma abrupta.

Outra ação por parte de moradores foi instalar rampas que facilitam o percurso dos ciclistas. Na frente do centro universitário há algumas rampas improvisadas.



Fotos 29 e 30: Rampas construídas por moradores da região amenizam o percurso dos ciclistas.

e) 711/911 Norte – em frente à APAE

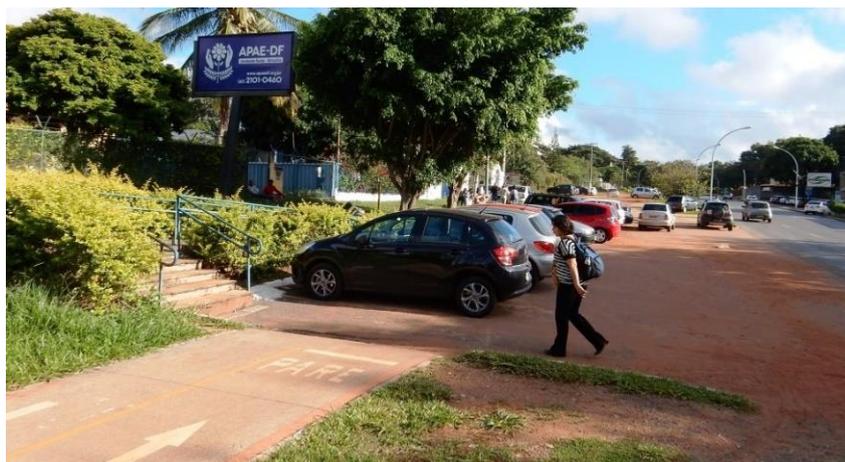


Foto 31: Ciclovía interrompida na altura da 711/911 Norte.

Mais um trecho de descontinuidade em razão de estacionamento que impede o livre acesso de pedestres e ciclistas. A passagem de motoristas, que estacionam irregularmente sobre os canteiros próximos, causou rachaduras e destruição da ciclovía.



Fotos 32 e 33: Os dois trechos de ciclovía na frente da APAE costumam ficar bloqueados.



Foto 34: Piso destruído pela circulação de carros.

f) Final da W4/W5 Norte – Setor Terminal Norte (STN)



Foto 35: No Setor Terminal Norte, calçada sem continuidade e carros no canteiro.

Outro local bem difícil para pedestres e ciclistas. Apesar da existência de centro comercial, hipermercados e órgãos públicos, a infraestrutura para a mobilidade ativa é precária. Os trechos de calçada e ciclovia não têm conexão e o fluxo motorizado intenso e veloz dificulta bastante o percurso.

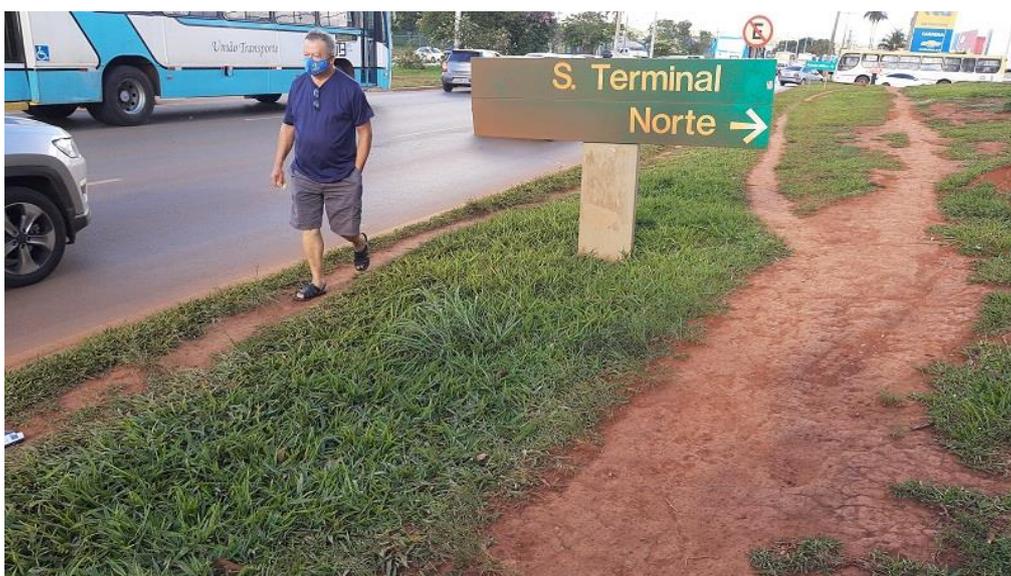
Para quem usa o transporte coletivo as condições são igualmente ruins, com pontos de ônibus precários e ausência de locais de travessia.



Fotos 36 e 37: Ausência de infraestrutura para pedestres e ciclistas no Setor Terminal Norte.



Foto 38: Local onde a ciclovia termina no final da W4/W5 Norte.



Fotos 39 e 40: Mobilidade ativa sem espaço no STN.

Mapa do local:



2) Cruzamentos



Foto 41: Pintura apagada em cruzamento da ciclovia na W4/W5 Norte.

Os cruzamentos da ciclovia representam risco em razão da sinalização apagada. Outro problema comum é o bloqueio dos cruzamentos por motoristas.



Fotos 42 e 43: Cruzamento bloqueado e pintura bem apagada.

3) Falta de iluminação



Foto 44: Total escuridão em trecho de ciclovia na W4/W5 Norte.

O uso da ciclovia à noite fica comprometido em razão da total falta de iluminação. Em geral, todo o trajeto fica bastante escuro, o que aumenta o risco de colisão entre pedestres e ciclistas. A sensação de insegurança se dá também por conta do risco de assalto.

A escuridão faz com que muitos ciclistas evitem a ciclovia à noite e dividam espaço com os motoristas.



Foto 45: Mais um trecho escuro da ciclovia.

4) Falta de manutenção



Foto 46: Piso em péssimo estado no início da W4/W5 Norte, próximo ao estádio.

Há muitos trechos da ciclovia com piso desnivelado e com rachaduras. Além do desconforto, o piso destruído e com desníveis pode causar quedas e ferimentos. A falta de manutenção se observa tanto na sinalização deficiente (ausência ou escassez de pintura e placas de alerta aos motoristas), quanto na falta de reparos no piso.



Fotos 47 e 48: Piso destruído e com desníveis na ciclovia.

5) Educação e fiscalização de trânsito

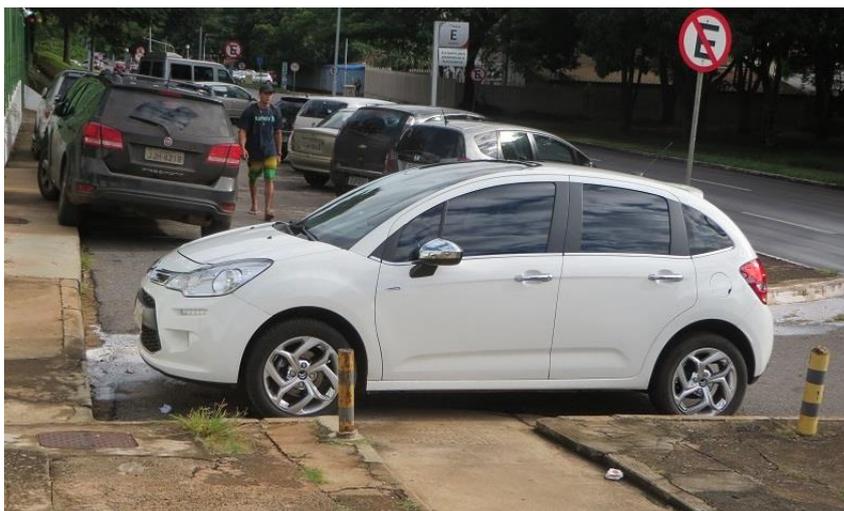


Foto 49: Calçada e rampa bloqueadas na W4/W5 Norte.

Além da melhoria na infraestrutura, por meio de obras para garantir continuidade da ciclovia, manutenção e iluminação, deve-se destacar a importância de ações educativas e de fiscalização no trânsito.

É muito comum o bloqueio da ciclovia, de rampas e cruzamentos pelos motoristas. A invasão de calçadas e canteiros também ocorre com frequência.



Fotos 50 e 51: Calçada invadida e cruzamento bloqueado na W4/W5 Norte.

6) Sugestões de melhoria

Há muitas possibilidades de melhoria e o aumento no movimento de pedestres e ciclistas é propício para ações e obras governamentais que garantam caminho seguro e confortável.

a) Interligação dos caminhos

A conexão dos trechos de ciclovia é fundamental. Em alguns pontos, como na 905 e na 911 Norte, basta delimitar ciclofaixa (com pintura e balizadores) e reposicionar as vagas de estacionamento, de forma a deixar livre o caminho de pedestres e ciclistas.



Foto 52: Exemplo de ciclofaixa com pintura e delimitada por tachões, em Serra/ES.



Foto 53: Delimitação do espaço para ciclistas na 905 Norte. Simulação feita por Henrique Jakobi.

Em outros pontos, como próximo ao Colégio Militar e no Setor Terminal Norte, a melhor alternativa seria pavimentar caminho totalmente segregado por ciclovia. No final da Asa Norte deve-se atentar para a conexão entre diferentes pontos, como bairro Noroeste, EPIA (incluindo o acesso ao Parque Nacional de Brasília) e W3.

b) Ciclovia iluminada

A instalação de postes de iluminação ao longo da ciclovia é essencial para garantir a circulação segura à noite.

c) Pontos seguros de travessia

É recomendável sinalizar as travessias dos ciclistas com pintura de destaque e placas de alerta aos motoristas. Há vários exemplos de sinalização que podem ser utilizados.



Foto 54: Pintura vermelha em cruzamento do Eixo Monumental.



Fotos 55 e 56: Exemplos de placas que destacam o respeito ao ciclista, no Parque da Cidade e no Eixo Monumental, próximo ao bairro Sudoeste.

Uma boa medida para aumentar a segurança de pedestres e ciclistas consiste na instalação de faixas elevadas de travessia, que induzem os motoristas a reduzirem a velocidade.



Foto 57: Faixa elevada de travessia no aeroporto de Brasília.

d) Reforço nas ações educativas e de fiscalização

As infrações ao longo da W4/W5 Norte são recorrentes. Conforme demonstrado pelas imagens, calçadas e canteiros invadidos, rampas e ciclovias bloqueadas ocorrem com frequência. São necessárias ações regulares para sensibilizar os motoristas e multar os infratores.

Pode-se recorrer à fiscalização por meio de agentes de trânsito, inclusive com uso de bicicleta no patrulhamento. Outra possibilidade consiste no videomonitoramento, a exemplo do que começou a ser feito no aeroporto⁴.



Fotos 58 e 59: Policiais no Eixão do Lazer e agentes de trânsito em Sorocaba/SP.

⁴ <https://globoplay.globo.com/v/9593418/>

Detran começa a monitorar motoristas no Aeroporto JK, em tempo real [10/6/2021]

7) Material adicional

Alguns vídeos gravados ao longo da via mostram as condições para pedestres e ciclistas. Três vídeos mostram a falta de continuidade na ciclovia na altura do colégio militar.⁵ Dois vídeos mostram a situação para pedestres e ciclistas no entorno do UniCEUB.⁶ Outro vídeo que fica de sugestão é sobre a segurança dos ciclistas em Brasília, com comentários sobre as dificuldades para os ciclistas: alto limite de velocidade, falta de conexão das ciclovias e falta de iluminação.⁷

Conforme mencionado no início, ampla análise da ciclovia (com imagens, comentários e propostas) foi realizada em junho de 2015. As sugestões apresentadas para incentivar a mobilidade ativa continuam válidas. O estudo foi publicado no portal Mobilize Brasil.⁸

Um mapa virtual foi elaborado para facilitar a visualização dos pontos críticos ao longo da ciclovia.⁹ Vale frisar que as propostas apresentadas neste trabalho estão em conformidade com o Plano de Mobilidade Ativa (PMA), apresentado pelo Governo do Distrito Federal em 2020. Entre os objetivos do plano estão: ‘melhorar as infraestruturas de mobilidade para a população que se desloca a pé ou por ciclos’; ‘incentivar a migração dos usuários dos modos motorizados para os modos ativos de deslocamento’.

Com relevo plano e quantidade significativa de ciclovias (553 km no Distrito Federal, segundo a Secretaria de Mobilidade), Brasília tem grande potencial para

⁵ https://www.youtube.com/watch?v=DVWo2GVKK_w
GDF, cadê a ciclovia no início da Asa Norte?! [Março/2021]

<https://www.youtube.com/watch?v=YFwUPoR3tvk&t=3s>
Ciclovia sem continuidade na Asa Norte: relato de ciclista [Março/2021]

<https://www.youtube.com/watch?v=RiOAL7KcM8>
Ciclovia sem continuidade: alto risco na Asa Norte [Junho/2018]

⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=xkN5GL3zG6g&t=69s>
Pedestres no entorno do UniCEUB: conversa com senhor caminhante [Maio/2018]

<https://www.youtube.com/watch?v=3-BAgPQX5Ls>
De bicicleta para a escola - Asa Norte [Setembro/2017]

⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=Fb7ZeFur6sg&t=7s>
Segurança no Trânsito: condições para os ciclistas em Brasília [Outubro/2020]

⁸ <https://www.mobilize.org.br/estudos/205/analise-da-ciclovia-asa-norte.html>
Análise da ciclovia (Asa Norte) e propostas de melhorias para a mobilidade por bicicleta no DF

⁹ Mapa disponível em:
<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1kMyO1Oi4YLSQz0AuY22PYP2w4a1yeBUH&usp=sharing>

impulsionar o uso da bicicleta. Ações governamentais de infraestrutura, educação e fiscalização no trânsito podem dar grande impulso na segurança no trânsito e atrair mais pessoas para a mobilidade ativa.

Que tenhamos cada vez mais pessoas (de todas as idades) caminhando, pedalando e usando outros modos ativos de transporte. E que não tenhamos que instalar mais nenhuma bicicleta branca (*ghost bike*) na cidade.