

Praça VII de Novembro - este ponto foi escolhido por ser o coração do centro antigo da cidade, portanto, além de receber intenso movimento de carros e pedestres, é caracterizado por uma malha urbana engessada, bastante fechada e estreita. É também uma área densificada, por isso o interesse em detalhar melhor este ponto, exemplificando como uma nova estrutura cicloviária será implantada em locais pouco passíveis a grandes modificações.

O anel binário que reorganiza o fluxo viário desafoga a Av. Barão do Rio Branco e a rua. Cap. Augusto Vidal, sendo que esta torna-se faixa única, para que assim possa abrigar as ciclofaixas. As ruas que margeavam a Praça VII de Setembro foram fechadas e transformadas em calçada e ciclofaixa com passeio compartilhado. Para abrigar os carros que nessas ruas estacionavam, dois bolsões de estacionamento (assinalados em alaranjado) existentes, foram apontados como solução e seus acessos melhorados; e paraciclos, também foram localados na região (também indicados em alaranjado).

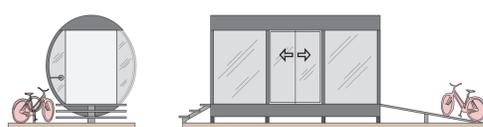
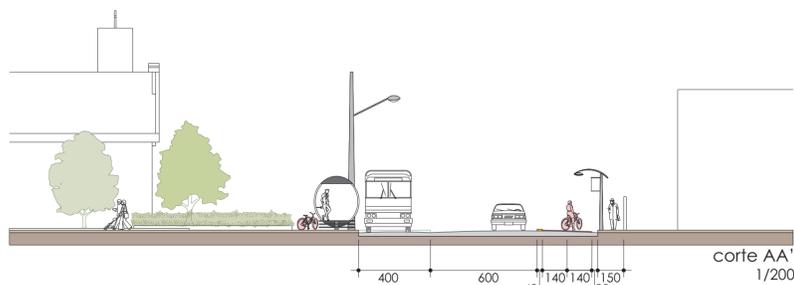
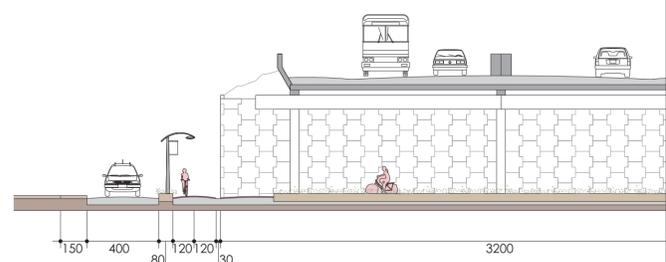


Imagem40 - abrigo de ônibus Curitiba-PR (fonte: blog.uncovering.org)

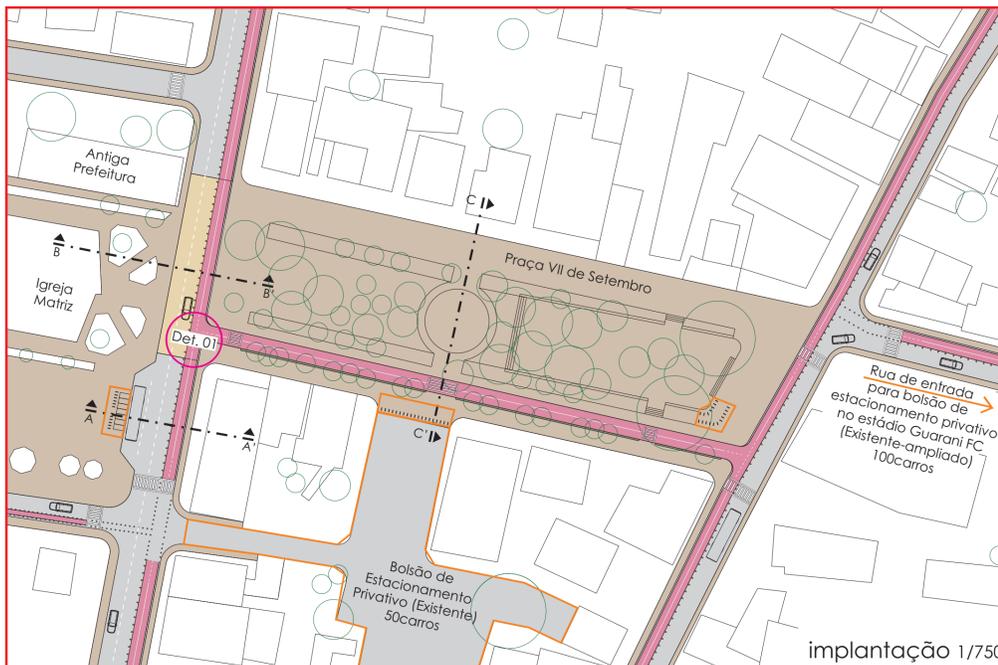
vista lateral e frontal  
abrigo ônibus  
1/100



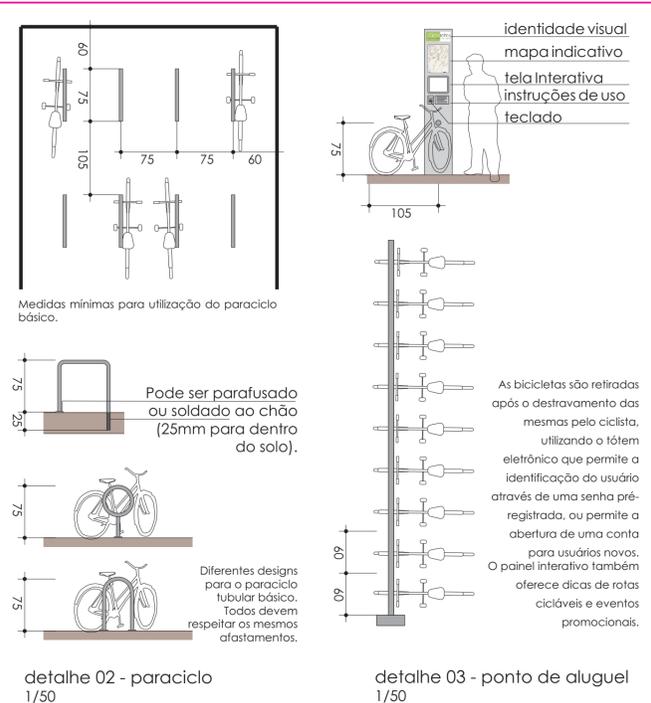
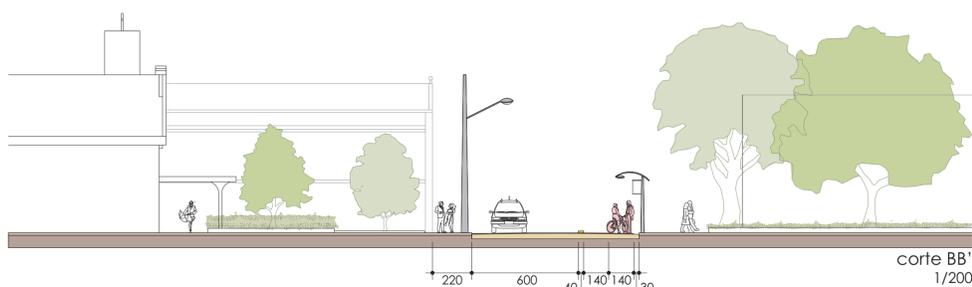
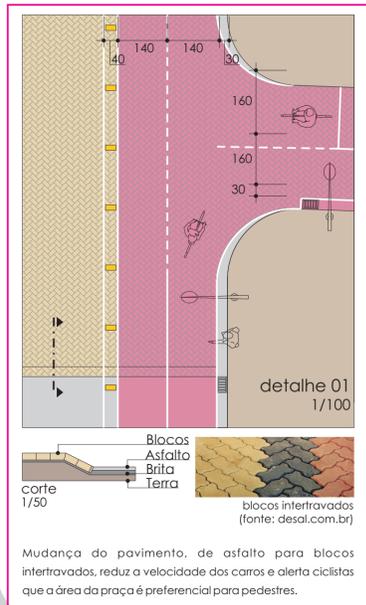
localização 1/2500

- área ampliada na planta chave
- ➔ fluxo dos veículos motorizados
- ciclovias
- ciclofaixas
- sinalização cicloviária direcional
- estacionamento de carros (bolsões) e bicicletas (paraciclos)
- indicação de detalhe

A continuidade da Praça até o lado oposto da Av. Barão do Rio Branco, onde localizam-se a antiga Prefeitura e a Igreja Matriz, foi garantida pelo uso de um piso intertravado no mesmo nível dos passeios, e de coloração diferente à do asfalto. Esta mudança do pavimento também auxilia na redução da velocidade dos veículos, respeitando os pedestres. Foi intenção projetual dar maior segurança e mobilidade ao pedestre, que se apropria do centro da cidade; além de sempre facilitar o acesso e abrigo ao ciclista, com as ciclofaixas bidirecionais e paraciclos bem localados.



implantação 1/750



detalhe 02 - paraciclo  
1/50

detalhe 03 - ponto de aluguel  
1/50

Ciclorotas - Análise do Sistema e Diretrizes Educacionais para seu Uso

A idéia de desenvolver um projeto de ciclorotas para a área central do município de Palhoça surgiu após pesquisa realizada pela aluna no local, porém para um projeto acadêmico posterior. Após conversar com alguns moradores e trabalhadores da área, e muitas visitas à campo, ficou evidente a utilização da bicicleta por grande parte da população.

Em uma seguinte oportunidade, estudando na Europa, a aluna pôde visitar os diversos países citados e referenciados neste trabalho, atestando como o uso da bicicleta como meio de transporte não só funciona como funciona melhor que o carro. Desde que haja infraestrutura adequada e educação da população nos direitos e deveres dos ciclistas, motoristas e pedestres no trânsito.

Foi decidido assim o tema, e elaborado um projeto cicloviário que suprisse a falta de infraestrutura, pensando também na qualificação e adequação dos espaços públicos ao sistema projetado e na integração da bicicleta com os demais modais. O objetivo foi sempre diminuir a quantidade de carros e incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte seguro e democrático. Além disso, sempre houve a preocupação em projetar um sistema circulatório que se comportasse como elemento de costura encurtando distâncias e unindo zonas hoje segregadas da cidade, especialmente os assentamentos antigos existentes com aqueles implantados nos últimos cinco anos, de características diferenciadas e população com rendas também distintas.

O projeto procura, como conseqüências de sua implantação, a qualidade de vida dos moradores da região, a democratização da mobilidade urbana, o incentivo de um modo de vida saudável, o

respeito no trânsito aos pedestres e ciclistas e a construção de uma cidade de todos e para todos.

Conforme observado pela autora, um projeto cicloviário só pode funcionar se a população está preparada para entender e utilizar a infraestrutura provida, etapa que, espera-se, foi cumprida no presente trabalho. Para tanto, um próximo passo seria a conscientização e educação dos potenciais usuários e dos cidadãos em geral. Isto porque a bicicleta é um veículo utilizado pelas mais variadas gerações, que conviveram com diferentes etapas de urbanização da cidade, e portanto podem existir conflitos na correta utilização. Além disso, a bicicleta é considerada invisível dentro da estrutura da cidade atual, não sendo respeitada pelos motoristas e vista como veículo de lazer.

Para que este próximo passo seja tomado, muito mais social do que, digamos arquitetônico, mas sem dúvida de caráter urbano, é sugerida a criação de folhetos educativos, sendo um protótipo aqui apresentado. Estes panfletos tem como objetivo levar à conhecimento do público leigo o conceito de bicicleta como meio de transporte, influenciando a partir de dicas e sugestões o uso da bicicleta. Alerta também às questões de segurança, discute o papel do ciclista no trânsito, disponibiliza mapas com rotas cicláveis, e insere o tema no debate popular. Com a implantação do projeto urbanístico e uma política de educação do cidadão, é possível tornar a tarefa diária do deslocamento, em curtas e médias distâncias, uma jornada rápida, segura e prazerosa, feita com a bicicleta, e levando em consideração a qualidade de vida e da cidade, dos espaços públicos que o cidadão constrói, a partir do seu uso e posse.



Figura 09 - montagem fotográfica: ciclofaixa e abrigo de ônibus - Branco, vista da Igreja Matriz e antiga Prefeitura (montagem e foto)