

A pedido da AU, arquitetos brasileiros propõem soluções urbanas com ciclovias em suas cidades

Instigamos quatro escritórios de arquitetura a propor uma solução urbana que incluísse uma ciclovia em sua cidade: Belo Horizonte, Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro. O resultado foram projetos que partem de problemáticas específicas de cada capital, sejam focados em áreas determinadas ou abertos a toda a cidade mas que, principalmente, buscam redefinir um outro modo de olhar o transporte urbano, sem medo, inclusive, de eliminar faixas para carros. Textos e imagens são de autoria dos arquitetos. Leitores também estão convidados a contribuir. Para isso, abrimos uma página especial no *AU em*

Rede: www.revistaau.com.br/emrede/cidadesciclaveis

Proposta para Belo Horizonte, de Arquitetos Associados



Arquitetos Associados . Belo Horizonte

Belo Horizonte é uma cidade dividida em duas sub-bacias, ambas tributárias do rio das Velhas, parte da grande bacia do rio São Francisco. A sub-bacia do Onça na porção norte do município é uma região com topografia mais suave, com ocupação urbana menos densa e onde se encontra a lagoa da Pampulha. A sub-bacia do Arrudas, na porção sul, é a região de ocupação urbana mais antiga e por isso mais densa, mesmo com topografia mais íngreme. A Serra do Curral, paredão natural que conforma a divisa sudeste da cidade, é onde nascem os principais afluentes da bacia do Arrudas, que correspondem hoje às principais avenidas dos bairros mais adensados, canalizados na medida em que avançava a ocupação urbana. É exatamente nessa região da cidade onde acontecem alguns dos mais graves problemas de mobilidade urbana, já que uma aglomeração mais adensada aliada a um sistema de transporte público deficiente implica a concentração excessiva de veículos individuais. Já existe, neste contexto, a proposta do poder municipal de implantar uma rede de ciclovias ao longo dos fundos de vale, nas vias urbanizadas em que, em geral, os cursos d'água foram canalizados.

Pensar a mobilidade na cidade exige, entretanto, uma abordagem mais abrangente que redefina de modo radical a questão da mobilidade e suas relações com a geografia e a paisagem. Um exercício possível é imaginar um modelo mais generoso com os cidadãos, mais respeitoso com a natureza, mais viável econômica, social e ambientalmente: uma cidade mais densa e menor na



- 1 córrego Tejuco - via expressa
- 2 rio Arrudas - via expressa
- 3 córrego do Pastinho
- 4 córrego Piteiras
- 5 córrego Pintos
- 6 córrego do Leitão
- 7 córrego do Acaba Mundo
- 8 córrego Petrolina
- 9 córrego da Serra
- 10 córrego da Mata
- 11 córrego do Pinheiro
- 12 córrego do Navio
- 13 córrego do Taquaril

ocupação territorial. É óbvio que, com o atual modelo rodoviarista, o colapso seria garantido. Contudo, ainda que demandasse um significativo investimento público, um sistema integrado de transporte que incluía diversos modais, utilizando energia limpa e sem ruído, seria imaginável para cobrir um território dez vezes menor do que o atual ou, no território atual, para atender a longo prazo a uma população dez vezes maior do que hoje.

A extensa superfície asfaltada poderia dar lugar a áreas verdes e passeios públicos, reduzindo à metade as faixas de automóveis para o imprescindível: abastecimento, limpeza, emergência e segurança. Vales e cursos d'água, canalizados e transformados em corredores de tráfego, poderiam ser reabertos, despoluídos e restituídos ao uso público, promovendo a recuperação da geografia original da cidade e ampliando a permeabilidade do solo. Ao longo das novas faixas verdes, sob generosa arborização, ciclovias se desenvolveriam para equacionar os percursos curtos e a conexão com outros sistemas. Aéreo sobre os vales, veículos leves sobre trilhos, movidos a energia limpa e silenciosos, resolveriam os deslocamentos longos com rapidez e economia. A pé, nas pequenas distâncias, o cidadão poderia usufruir da densidade multiplicada do comércio, dos serviços e instituições. A segregação socioespacial se reduziria e seriam ampliadas as virtudes da urbanidade em outra cidade, mais humana e ecologicamente viável.

Arquitetos Associados

O escritório mineiro é formado por Paula Zasnicoff, Bruno Santa Cecília, Carlos Alberto Maciel (em pé), André Prado e Alexandre Brasil (sentados). Para a proposta apresentada, contaram com consultoria da arquiteta Fernanda Ribas



Proposta para Rio de Janeiro, de Rua Arquitetos



Trecho 3



Trecho 2

Rua Arquitetos . Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é uma cidade infestada por automóveis e engarrafamentos, repleta de conflitos entre veículos e pessoas no espaço público. Fruto de omissão e incompetência do planejamento das últimas décadas, aliados ao rodoviarismo e ao individualismo, este cenário se mostra distante da sua reversão.

A atual política de implantação de corredores exclusivos de transporte público ainda engatinha para oferecer conforto e transformar o hábito dos cariocas para diminuir a presença dos carros na paisagem.

Como seriam as ruas com ciclistas e pedestres no lugar dos carros? Como lembrar às pessoas sobre a possibilidade do deslocamento de bicicleta? Como ampliar a oferta de áreas de lazer na cidade?

Nossa proposta, chamada *Do porto ao pontal*, consiste em uma ação de efeito prático e simbólico, simples, capaz de promover novos espaços públicos e o reencontro das pessoas com a rua, com a bicicleta e com o Rio.

A grande maioria das ruas e avenidas que ligam bairros da cidade sofre considerável redução de carga de veículos nos finais de semana, acarretando em ociosidade e insegurança. São vias subutilizadas que sugerem outras possibilidades de uso do espaço. Por outro lado, as áreas de lazer, majoritariamente localizadas ao longo da orla, se enchem cada vez mais de pessoas nos finais de semana, aumentando a demanda por novas áreas livres do trânsito de veículos.

A exemplo do que acontece com a orla da cidade aos domingos, propomos o fechamento de uma faixa de rolamento, com sinalização adequada, para conversão em área de lazer contínua, e capaz de conectar efetivamente do Porto do Rio ao Pontal.

Para tanto, prevemos a conversão em três trechos:

Trecho Porto-Aterro do Flamengo: conversão da Av. Rio Branco.

Trecho Botafogo-Gávea: conversão das ruas São Clemente; Rua Humaitá; Rua Jardim Botânico.

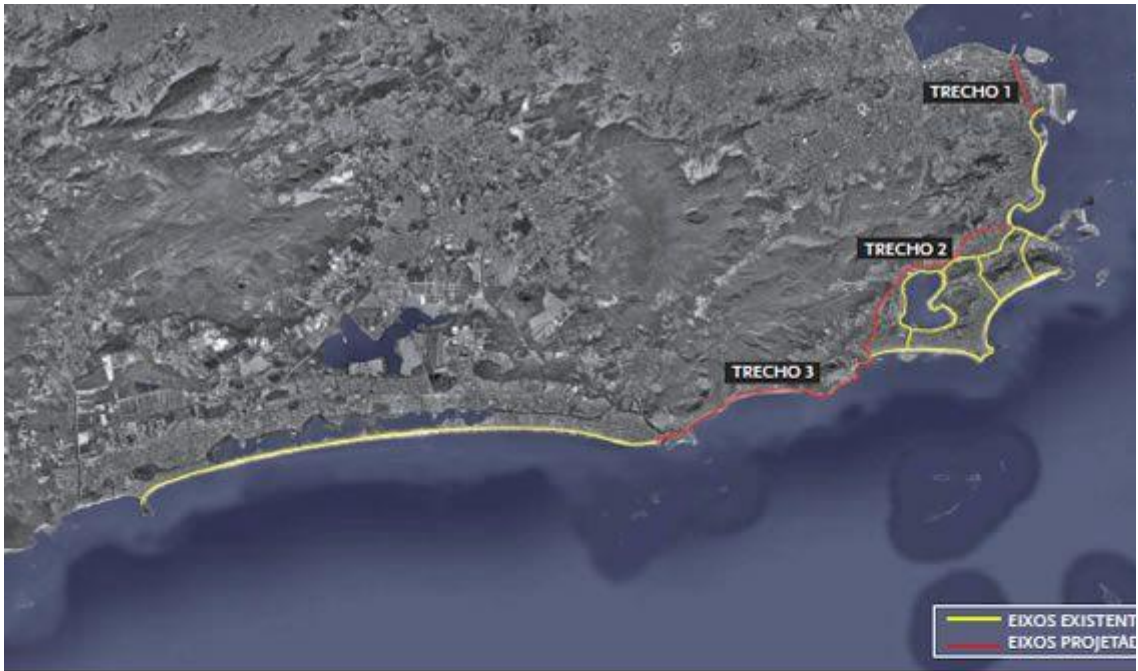
Trecho Leblon-Barra-Pontal: conversão da Av. Niemeyer e Elevado do Joá.

Como estratégia de implantação, propomos inicialmente a ativação do trecho 2 pela facilidade de implantação e a amplitude do resultado.

Rua Arquitetos

Pedro Évora e Pedro Rivera são sócios do escritório carioca Rua Arquitetos. Rivera é, também, diretor da filial carioca do Studio-X - laboratórios da Columbia University distribuídos pelo mundo que fazem pesquisa avançada sobre o futuro do ambiente construído





Proposta para Porto Alegre, de Studio Paralelo



Studio Paralelo . Porto Alegre

Porto Alegre conta com três ciclovias destinadas basicamente ao lazer que somadas chegam a 5 km. Com trânsito caótico, o poder público busca alternativas de mobilidade urbana na tentativa de reverter esse quadro e planejar o futuro viário da cidade. Elaborou em 2008 um plano diretor ciclovitário que começa a sair do papel com a construção da ciclovia na avenida Ipiranga às margens do Arroio Dilúvio. Com extensão de 9,4 km, a Ipiranga é considerada um importante eixo da cidade, conectando o Centro com a zona Leste. A expectativa positiva com início das obras, no entanto, frustrou aqueles que imaginavam que a via de uso exclusivo iria sinalizar uma nova postura do município: bicicleta como meio de transporte é prioridade nas futuras obras viárias da capital. Implantada sobre o canteiro plano, às margens do Arroio, o projeto desconsidera uma série de postes de alta tensão que obstruem quase por completo o trajeto, exigindo estreitamentos e desvios perigosos em direção ao desnível do Arroio. A falha no projeto forçou a improvisação de um guardrail para evitar acidentes, como os dos autos, que caem no Arroio.

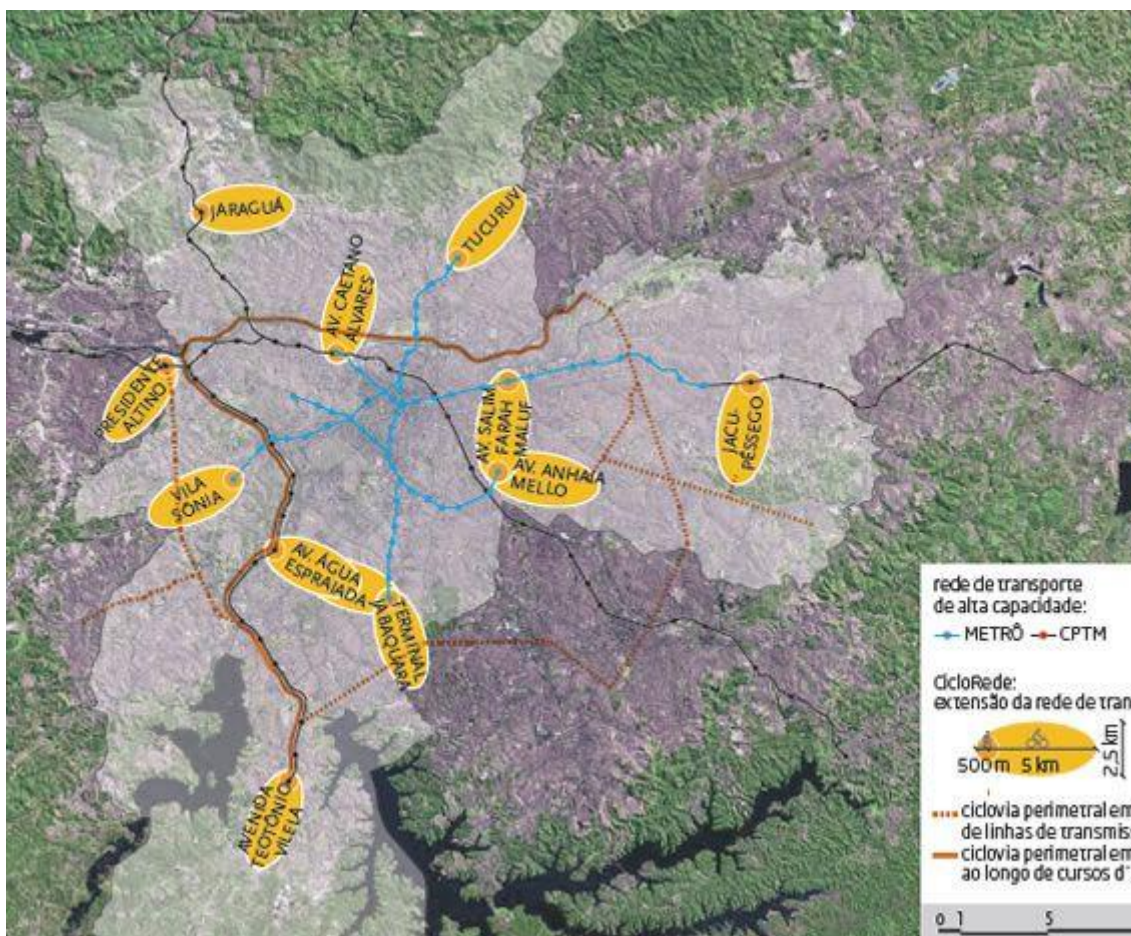
Propomos uma alternativa para esse mesmo local, pois acreditamos no potencial dessa avenida como articuladora de outros importantes pontos da cidade que podem receber futuras ciclovias. A ideia é simples, porém de forte impacto: a ciclovia de mão dupla ocuparia uma das quatro faixas da avenida Ipiranga ao lado do canteiro central, preservando um cinturão verde na borda do Arroio. O novo local proporciona um afastamento seguro entre a ciclovia e o Dilúvio e destina o trajeto sinuoso sobre o verde à prática da corrida.

Studio Paralelo

O escritório gaúcho é formado por Silvio Machado, Luciano Andrades e Rochelle Castro, e faz parcerias constantes com o escritório Maam, de Montevideú



Proposta para São Paulo, de Piratininga Arquitetos



Piratininga Arquitetos . São Paulo

Em lugar de localizar uma ciclovia específica, abordamos o tema estrategicamente na escala metropolitana. São Paulo é servida por uma rede de transporte de alta capacidade - metrô e CPTM - que não alcança de forma eficiente todo o tecido urbano, deixando boa parte da população refém do trânsito congestionado e dos ônibus lotados.

A ideia traçada neste exercício propõe criar a CicloRede, com rotas complementares à rede de transporte de alta capacidade. As áreas de abrangência dos percursos, representadas no mapa, estão dimensionadas em dez minutos, sendo 500 m a pé

ou 5 km de bicicleta, com benefícios também para a qualidade de vida, a mobilidade e a paisagem urbana.

Os critérios adotados para implantação das ciclorrotas foram: extensão da rede de transporte a partir dos terminais intermodais das extremidades; conexões transversais entre avenidas coletoras e estações de maior afluxo de passageiros; aproveitamento do traçado das vias ao longo dos cursos d'água - rios e córregos; e apropriação das faixas non aedificandi das redes de infraestrutura (energia e água) para conexão perimetral.

A CicloRede propõe o uso funcional das ciclovias, entendendo-as como elemento integrador da rede de infraestrutura de mobilidade urbana. A rede sugerida potencializa locais da cidade que, pela dinâmica de circulação, atrai investimentos para novos polos geradores de renda e trabalho de alcance local, reduzindo os deslocamentos no sentido da área central de São Paulo.



Piratininga Arquitetos Associados

O escritório paulistano tem como sócios João Paulo Beugger, José Armênio de Brito Cruz, Marcos Aldrighi e Renata Semin. Na proposta apresentada para AU, participaram Gastão Sales, Gustavo Partezani, Rafael Giorgi Costa e Renata Semin (sentido horário na foto)