

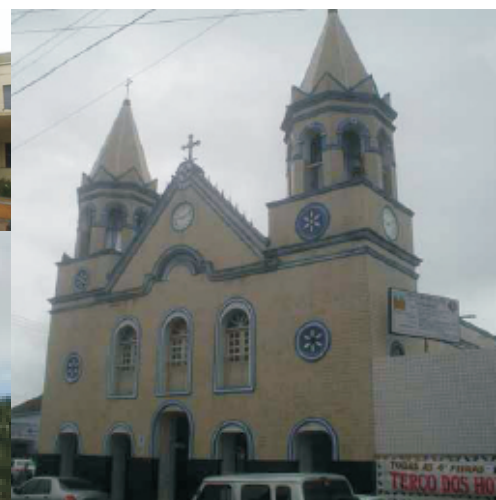
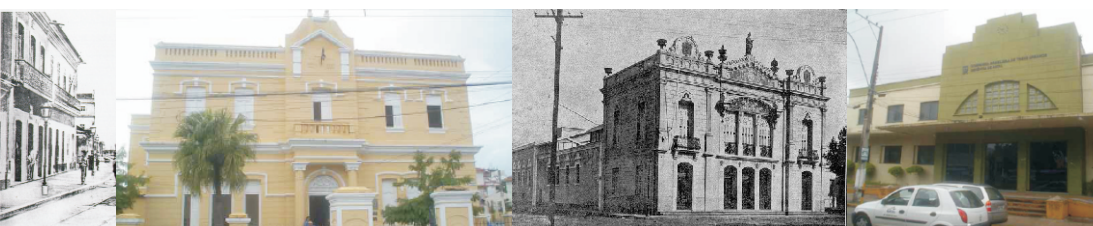
REALIZAÇÃO:



Infra-estrutura - Transportes III

RIBEIRA

PLANO DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS



Ministério das Cidades



EQUIPE TÉCNICA

PESQUISADORES

Enilson Medeiros dos Santos (Coord.)

Engenheiro Civil. Docente UFRN, Dr. em Engenharia de Transportes

Moacir Guilhermino da Silva

Engenheiro Civil. Docente UFRN, Ms. em Engenharia de Transportes

Marianne Trindade Câmara

Engenheiro Civil. Docente (substituto) UFRN, Ms. em Transportes

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	2
RECUPERANDO AS LINHAS CENTRAIS DO DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA.....	3
APRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS.....	13
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	21

PLANO DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS – RIBEIRA

TRANSPORTES, ETAPA 3: VERIFICAÇÃO DOS IMPACTOS NOS SISTEMAS VIÁRIO E DE TRANSPORTE PÚBLICO

INTRODUÇÃO

Conforme definiam os Termos de Referência do Plano de Reabilitação de Áreas Centrais – Ribeira (PRAC-Ribeira), o presente Relatório, de número 13 entre os produtos, está dedicado ao exame dos impactos das proposições do PRAC-Ribeira sobre o sistema viário e o transporte público que atende ao bairro, bem como à discussão de alternativas de mitigação de tais impactos, por meio de proposições de intervenção no campo da infra-estrutura e da gestão do tráfego e dos transportes.

Na elaboração deste documento, serviram de embasamento os diagnósticos efetuados nos Relatórios anteriores relativos a transportes (de números 7 e 10), além da análise do ponto de vista da circulação das proposições encaminhadas pela equipe do PRAC-Ribeira para o urbanismo, a habitação, a dinamização econômica e a valorização turístico-cultural do bairro.

Por outra parte, foram considerados no estudo todos os projetos já em curso e os já definidos para a área de abrangência do estudo, além de idéias de projetos que se encontram em veiculação em organismos municipais, estaduais e federais com capacidade potencial de intervenção no bairro.

O presente Relatório está organizado em três seções além desta introdutória. Na segunda seção, recuperam-se os elementos centrais do diagnóstico e discutem-se, para cada um dos pontos problemáticos, possibilidades de intervenção mitigadora. Isso se faz de modo a permitir, na terceira seção, que se discuta de forma integrada as alternativas de intervenção que possam minorar a problemática da circulação na Ribeira em face de seu potencial desenvolvimento futuro. Uma última seção registra as conclusões do relatório e faz recomendações para a atuação municipal no setor transportes na Ribeira.

RECUPERANDO AS LINHAS CENTRAIS DO DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA

Os Relatórios 7 e 10, anteriormente apresentados à Prefeitura Municipal de Natal, realizaram um acurado diagnóstico da problemática de circulação e de estacionamento no bairro da Ribeira e seu entorno imediato com base tanto em informações secundárias e levantamentos diretos em campo, quanto em avaliações com respeito aos desdobramentos que ocorrerão para o transporte público e o tráfego na área, siga-se a tendência atual de crescimento ou dinamize-se esta tendência pela implementação de novos empreendimentos na Ribeira, sugeridos estes pelo PRAC ou sendo eles fruto de iniciativa pública ou privada.

Assim, ademais de uma radiografia e diagnóstico da situação hoje percebida no bairro, internaliza-se ao diagnóstico – aqui apresentado de forma breve, buscando ressaltar os seus elementos mais importantes – o impacto de tendências previsíveis e já detectáveis, bem como aquele vinculado a grandes intervenções empreendedoras que, certamente, o bairro sofrerá como resultado de sua requalificação.

Isso posto, e retomando as grandes linhas apontadas nos relatórios anteriores já mencionados, pode-se sintetizar a problemática da Ribeira no campo do transporte e do tráfego como uma matriz de problemas composta dos pontos cruciais tratados em cada uma das sub-seções a seguir. Para cada um desses pontos centrais do problema, discutem-se alternativas de mitigação que depois serão apresentadas de forma integrada na terceira seção.

BAIXA ACESSIBILIDADE RELATIVA AO CONJUNTO DE NATAL E DE SUA REGIÃO METROPOLITANA

Define-se acessibilidade relativa de um setor urbano (ou bairro, como é o caso aqui) a capacidade deste setor em receber viagens originadas em (ou emitir viagens com destino a) todos os demais setores urbanos constituintes da cidade ou região metropolitana, quando comparada à mesma capacidade registrada em todos os demais bairros.

Estudos de acessibilidade por transporte público, já apresentados no Relatório 10, mostraram que a Ribeira, as Rocas e Santos Reis são, ao lado da Redinha, os bairros de Natal com menor de acessibilidade relativa. Nestes estudos, se utilizou um índice de acessibilidade potencial que refletia a existência de linhas de ônibus para interconectar os diversos setores da cidade entre si, os tempos de caminhada médios em cada setor para aceder a um ponto de embarque e desembarque de transporte público, os tempos de espera nesses pontos pela(s) linhas de transporte público existentes (portanto, a frequência das linhas), os tempos em percurso – dentro do veículo –, os tempos médios perdidos em eventuais transbordos e os tempos médios de caminhada entre os pontos de desembarque e o território do bairro.

Dado que a Ribeira se encontra hoje – e isso é importante tendo em vista a entrada em operação da Ponte Newton Navarro – em um extremo oposto de Natal com respeito ao adensamento metropolitano, pode-se afirmar que é ainda menor a acessibilidade relativa do bairro considerando o conjunto da Região Metropolitana. Essa acessibilidade relativa vem também piorando nos últimos dez a quinze anos em função da intensificação do processo de aumento de densidade demográfica nos bairros a Norte, Oeste e Sul de Natal, de formas que a Ribeira vem seguindo um processo de “isolamento”, melhor dizendo, de perda de atratividade como região atratora de viagens.

Embora muito dessa baixa acessibilidade relativa derive do óbvio distanciamento crescente entre a Ribeira e o centro de massa demográfico de Natal (que se desloca no passado recente sobre um gradiente em direção Sudoeste), e ainda que o longo deslocamento obrigatório por rodovia entre os bairros mais ao norte da Zona Norte e a Ribeira derive da condição natural de estarem essas áreas em margens opostas do Potengi, o fato é que os resultados são mais ainda baixos pelo fato de que o sistema de transporte público tende a fazer-se menos presente na conexão da Ribeira com o conjunto da cidade (longos trajetos, baixas frequências, baixa capilaridade na Ribeira etc.), até como resposta à redução de linhas de desejo para o bairro em função de sua pequena atividade econômica urbana. O mesmo se pode afirmar com relação aos serviços intermunicipais semi-urbanos de ônibus e vans.

É importante também ressaltar que a acessibilidade da Ribeira por transporte automotor privado também é relativamente baixa. Os motivos são em parte os

mesmos dos que motivam a baixa *performance* do transporte público: distâncias relativamente maiores ao centro de massa demográfico; existência de gargalos de tráfego nas rotas de penetração à Ribeira que incrementam os tempos e custos da viagem até o bairro. Outros motivos, tratados a seguir, são: a baixa permeabilidade do bairro; e o problema do estacionamento.

Por outro lado, ao se pensar na retomada do papel da Ribeira na cidade e, portanto, na dinamização de atividades aí realizadas, o baixo índice de acessibilidade relativa passa a constituir-se como um gargalo ao pretendido desenvolvimento. Cabe, então, em face dos projetos hoje existentes e das indicações do PRAC, propor alternativas para a melhoria de tal índice de acessibilidade que, em última análise, representará a melhoria da atratividade da Ribeira como destino de viagens por transporte público e por transporte privado.

Dois fatores devem aqui ser bastante considerados: a entrada em operação da Ponte Newton Navarro e a intensificação da oferta de serviços pelo trem urbano gerido pela CBTU/Natal.

Com respeito à nova ponte sobre o estuário do Potengi, deve-se ressaltar o fato que ela quebra o “isolamento” da Ribeira com respeito à Zona Norte de Natal. Reduzem-se, no cenário com a ponte em operação, os tempos de viagem e as distâncias a percorrer entre quase todos os rincões da Zona Norte e a Ribeira. Esse fato, que certamente trará outras conseqüências para o sistema circulatório do bairro (e que se tratarão mais adiante), amplia imediatamente a acessibilidade relativa da Ribeira por transporte privado. Mas só fará o mesmo com respeito à acessibilidade por transporte público se forem tomadas iniciativas de redesenho do sistema de linhas de ônibus e vans para aproveitar o potencial da ligação entre a Zona Norte e a Ribeira pela nova ponte.

No que concerne à intensificação da oferta de serviços de trem urbano, essa tem uma influência direta e imediata na acessibilidade relativa do bairro por transporte público. Embora o trem, por seu caráter de infra-estrutura fixa e de baixa densidade (medida em extensão de linha normalizada pela superfície do território servido), apresente baixa capilaridade em origem e em destino, apenas o aumento de frequência já tem impacto positivo considerável na acessibilidade relativa da Ribeira,

mesmo que descontado o fato de que seus serviços ainda se localizam de forma muito seletiva na geografia urbana de Natal. Uma forma alternativa a considerar, visando a aproveitar esse potencial de modo eficiente, é o de implementar circuitos de alimentação ônibus-trem que ampliem a capilaridade do serviço agregado (serviço rodo-ferroviário) e reduzam o custo generalizado (custos percebidos mais custos associados aos tempos de espera e percurso) da viagem à Ribeira desde muitas áreas da Zona Norte e Oeste da cidade.

Em suma, a requalificação da Ribeira certamente demandará uma melhoria na sua atratividade como destino de viagens de pessoas, a trabalho e por outras razões. Essa melhoria da atratividade, do ponto de vista do transporte, é alcançável com a melhoria dos índices de acessibilidade relativa, seja por transporte público, seja por transporte privado.

Resumindo as propostas já mencionadas na seção, indica-se a atuação da Municipalidade em quatro direções, diretamente ligadas ao desenho e ao modo de operação da rede de transporte público:

- (a) utilização intensiva da Ponte Newton Navarro para aproximar os habitantes da Zona Norte da Ribeira, com rotas que possam – adentrando ao bairro – chegar aos seus entornos a Sul e a Leste (Cidade Alta, Petrópolis e Tirol), inclusive com a utilização eficiente de terminais de transferência nas duas áreas (Zona Norte e Ribeira/Rocas);
- (b) apoio decidido aos planos de expansão e modernização da CBTU, ressaltando a importância da duplicação da via férrea para garantir maior frequência do trem – ao menos no futuro mais imediato no que diz respeito ao território de Natal –, com ganhos em tempos de viagem e frequência que podem ser ampliados com o planejamento de serviços rodoviários alimentadores para o trem que ampliam a área atendida;
- (c) revisão das frequências das ordens de serviço correspondentes às linhas que interconectam a Ribeira e as Zonas Oeste e Sul da cidade, associada a intervenções no tráfego que venham a aliviar a pressão dos gargalos e congestionamentos nessas rotas – similarmente pode-se propor a revisão de frequências e itinerários para os serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal semi-urbano;

(d) aumento da capilaridade dos itinerários provenientes de Sul e Oeste no bairro da Ribeira, incorporando tramos viários pouco usados atualmente (Almino Afonso e Duque de Caxias no trecho entre a Esplanada Silva Jardim e a Tavares de Lira – ver adiante proposição com respeito ao funcionamento dessa porção do sistema viário), ação que pode ser estendida ao transporte rodoviário semi-urbano.

REDUZIDA PERMEABILIDADE DO BAIRRO COM RESPEITO AO SISTEMA VIÁRIO DE SEU ENTORNO

Define-se permeabilidade de uma área a tráfego como a facilidade de a ela adentrar usando o sistema viário. Quanto a esse aspecto, a Ribeira – conforme já demonstrado nos Relatórios 7 e 10 – revela-se pouco permeável, uma vez que os acessos ao bairro desde a porção da cidade a Sul convergem para praticamente um único ponto, qual seja a interseção da Cordeiro de Farias com a Rio Branco. Outros acessos – três entre a interseção da Cordeiro de Farias com a Floriano Peixoto e da primeira com a Deodoro – não estão qualificados para demandas de tráfego relevantes em função de sua baixa capacidade.

Assim, o tráfego que acede à Ribeira desde sul e leste se concentra em uma pequena porção do sistema viário do bairro. É importante enfatizar que o projeto em implantação no Largo do Teatro reduz a capacidade da interseção da Sachet com a Duque de Caxias, resultando na ameaça a que essa pequena porção do sistema viário em que se concentra o acesso/saída do bairro venha a enfrentar em breve problemas de congestionamento, principalmente quando se considera a possibilidade de que parte do tráfego que cruzará o Rio Potengi pela nova Ponte Newton Navarro chegue à Duque de Caxias pelo atual sistema viário do Canto do Mangue.

Ainda que a alça viária do Canto do Mangue não seja suficientemente atrativa para tal, deve-se encarar a possibilidade de que a Prefeitura Municipal venha a implantar o projetado prolongamento do corredor Duque de Caxias - Hidelbrando de Góis, criando um eixo viário de penetração ao centro com passagem pela Ribeira.

Essa intervenção projetada certamente requalificará o acesso à Ribeira desde a saída Leste da Ponte Newton Navarro, principalmente quando analisadas

alternativas de menor qualificação como a do prolongamento da Floriano Peixoto no seu terço final antes da Avenida Café Filho e a da Ladeira do Sol. Na ausência de estudos de campo que pudessem indicar pouca significância para esse quinhão de tráfego originário da Ponte e com acesso direto à Ribeira, deve-se avaliar a possibilidade de uma alternativa estratégica de desvio de tal corrente de tráfego antes de que ela se situe na interseção Duque de Caxias / Tavares de Lira, nó górdio do tráfego no bairro.

A alternativa que se propõe aqui é a de prolongar a Esplanada Silva Jardim pelo antigo terreno da RFFSA até encontrar a Rua General Glicério, tomando a prumada da Rua Luiz Joaquim de M. Filho até o prolongamento da Floriano Peixoto. Detalhes dessa expansão do sistema viário da Ribeira serão apresentados na seção seguinte. Pode-se, entretanto, adiantar que ela vem ao encontro de uma maior permeabilidade do bairro, no sentido de que abre uma nova possibilidade de entrada / saída ao/do seu sistema viário para eixos viários de maior capacidade no entorno. Por outro lado, essa abertura supõe a utilização, em todo ou em parte, de todo o lote que hoje bloqueia a Esplanada Silva Jardim, de modo a permitir que seu projeto se dê sob as luzes do conceito de *park-way* (por certo de pequenas dimensões), associando a solução de expansão do viário à utilização do terreno também para implantar um *buffer* para o sistema de drenagem da Ribeira (conforme se verá no Plano de Infra-estruturas). A associação via-espelho d'água pode ser aproveitada para estruturar um projeto para o terreno, que introduza na área um espaço público de lazer e cultura.

Em resumo, para mitigar o problema da reduzida permeabilidade do bairro à tráfego propõe-se a adoção do projeto de extensão da Hidelbrando de Góis, associado ao prolongamento do eixo da Silva Jardim até encontrar a Floriano Peixoto.

CONCENTRAÇÃO EXCESSIVA DO TRÁFEGO INTERIOR À RIBEIRA

Associado ao problema da baixa permeabilidade, tratada no item anterior, o sistema viário da Ribeira também denota uma excessiva concentração relativa de tráfego no eixo da Av. Duque de Caxias, especialmente no trecho entre a Esplanada Silva Jardim e a Rua Sachet. De fato, o desenho viário e a gestão de tráfego hoje vigente no bairro fazem com que convirjam de forma mais intensa para a Av. Duque

de Caxias os fluxos de tráfego orientados para Norte e para Sul, coincidindo no tramo entre a Tavares de Lira e a Esplanada Silva Jardim.

Este mesmo trecho também concentra a maior oferta de vagas para estacionamento, o que resulta – tendo em vista o uso irregular de metade do canteiro central – em uma concentração de fluxos e estacionamentos.

Tendo em conta a redinamização do bairro, há que se prospectar alternativas de solução viária e de gestão de tráfego que minorem essa excessiva concentração, que impacta tanto a fluidez das correntes de tráfego, quanto a qualidade ambiental da via e de seu entorno.

O problema pode ser lido em toda a sua complexidade se se considera que, dadas as localizações na Av. Duque de Caxias de boa parte das facilidades de comércio, de serviços e institucionais da Ribeira, há também na via um tráfego intenso de pedestres, tanto na longitudinal quanto na transversal. Quanto a isso, foi um resultado da pesquisa de opinião já analisada em relatório anterior, de número 10, que não há boa acomodação no bairro para a caminhada, mesmo quando se tem em conta que as distâncias a serem percorridas por pedestres são relativamente curtas.

Para equacionar as duas questões – concentração de tráfego e estacionamento, de um lado, e pouca qualidade do tratamento de facilidades para pedestres – propõe-se uma intervenção que associa uma mudança infra-estrutural no sistema viário central do bairro a uma alteração de uso das faixas de rolamento da Av. Duque de Caxias e pequenas mudanças na gestão de tráfego no entorno dessa via.

Trata-se de abrir, por detrás da Igreja do Bom Jesus, utilizando parcialmente lotes de terreno e edificações hoje não utilizados para fins comerciais ou com uso de pouca significação econômica, um acesso viário direto da Av. Rio Branco e da Cordeiro de Farias para a Almino Afonso, avenida atualmente pouco utilizada com relação a sua capacidade. Como a Almino Afonso já tem gestão de tráfego em direção única – de Sul para Norte – no trecho entre a General Glicério e a Esplanada Silva Jardim, a idéia é compor um binário de tráfego com esse tramo e o tramo equivalente da Av. Duque de Caxias. Esta passaria a ter uma única direção de tráfego – de Norte

para Sul – entre a Esplanada Silva Jardim e a Tavares de Lira, da mesma forma como hoje ela tem uso só nesta direção entre a Tavares de Lira e o Largo do Teatro.

Tal binário seria responsável pela recepção de tráfego do Norte e do Sul, com um modelo equivalente ao de uma grande rotatória central do bairro. No caso, desconcentrando-se o tráfego oriundo do Sul e do Leste para a Av. Almino Afonso, a Duque de Caxias teria caixa suficiente para abrigar o tráfego do Norte somente em uma parte da via. O restante da atual caixa poderia ser aproveitada para melhorar as condições da caminhada longitudinal e para reordenar o estacionamento.

A proposta, apresentada esquematicamente na seção seguinte, contempla a implantação de um bolsão linear de estacionamento na parte Oeste da Duque de Caxias, com uma coluna de estacionamento em linha justaposta ao passeio público, outra em ângulo de 45° no lado do canteiro central, divididas essas colunas por uma faixa de rolamento de entrada e saída do bolsão de estacionamento. As duas colunas seriam interrompidas apenas em interseções (em T ou em cruz) que sejam julgadas como necessárias para permitir os acessos do tráfego da Duque de Caxias à área compreendida entre ela e o Rio Potengi.

Nessa proposição, seriam mantidas as condições de gerenciamento de tráfego hoje presentes na Esplanada Silva Jardim e na Tavares de Lira, de forma a permitir o escape de fluxos de tráfego para Norte (pela continuidade da Almino Afonso, pela parte a Leste da Duque de Caxias e pela Hidelbrando de Góis) e para Sul e Oeste (pela Cordeiro de Farias, pelo tramo da Duque de Caxias entre a Tavares de Lira e o Largo do Teatro) e para Leste (pela Tavares de Lira).

O funcionamento desse distribuidor de tráfego requer a inversão da direção de tráfego da Frei Miguelinho, que passaria a ter uma orientação obrigatória de fluxo de Sul para Norte, de modo a evitar a penetração por ela ao âmago da Ribeira de tráfegos procedentes do Norte, especialmente das correntes de tráfego originárias da Ponte Newton Navarro que acedam à Ribeira pelo prolongamento projetado da Hidelbrando de Góis ou mesmo do Canto do Mangue.

Como vantagens adicionais deste esquema, poderia ser mencionada a utilização da Almino Afonso, que deveria receber um tratamento longitudinal mais

cuidadoso, especialmente no que concerne ao uso irregular da via como ambiente de trabalho das oficinas automotivas ali sediadas. Outra vantagem é, nitidamente, a melhoria da circulação de pedestres e da qualidade ambiental da Duque de Caxias, que passaria a dividir com a Almino Afonso o ônus de suportar o tráfego mais interior do bairro.

SATURAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

Já se salientou no Relatório 10 o fato de que a capacidade da Ribeira, em termos de vagas para estacionamento, encontra-se esgotada nas condições atuais de uso do bairro. Quando se considera a possibilidade de uma redinamização do papel econômico-urbanístico do bairro, não há como evitar a afirmação de que o problema do estacionamento nessa área constitui um gargalo sério, talvez o mais relevante de todos no que diz respeito a circulação, ao seu ulterior desenvolvimento.

A questão é tratada aqui de forma a, por um lado, ordenar o estacionamento e adequá-lo aos objetivos de melhoria ambiental na Duque de Caxias e, de outra parte, apropriar novas vias e espaços para estacionamento estrategicamente localizados no bairro para oferta de estacionamentos, vinculada a atividades estruturadoras da economia urbana.

Propõe-se então que o edifício comercial estudado em termos de viabilidade econômico-financeira no Relatório 16 seja responsável por uma oferta de novas vagas de estacionamento no entorno do Largo do Teatro (são 175 vagas na proposição analisada, mas que podem ser ampliadas em função do desenvolvimento do projeto para a ocupação do espaço aéreo da estação da CBTU).

Por outro lado, a *parkway* proposta para conectar a esplanada Silva Jardim com o prolongamento da Floriano Peixoto poderia aportar novos espaços para estacionamento em suas laterais, em função das decisões mais precisas sobre o seu projeto. Por fim, a ordenação do estacionamento no binário Almino Afonso/Duque de Caxias melhora, por mera ordenação e regularização, a oferta de vagas nesse trecho.

Todas essas contribuições poderiam aportar um número em torno de 300 vagas novas, capazes de superar com alguma folga as dificuldades atuais e deixar margem para uma maior demanda ser atendida, demanda que surgiria com a retomada de atividades econômicas no bairro.

POSSIBILIDADES DE ESGOTAMENTO DA CAPACIDADE VIÁRIA

Nesta seção, discute-se a possibilidade de que a capacidade viária da Ribeira venha a ser esgotada com a entrada em operação da ponte sobre o estuário do Potengi e do prolongamento do eixo Duque de Caxias/ Hildebrando de Góis conectando os acessos da nova ponte com o interior do bairro.

Ainda que se trate tão somente de uma possibilidade, é fato que a Prefeitura Municipal leva em conta (inclusive com projeto viário já definido) a extensão da Hildebrando de Góis na direção Norte, constituindo-se assim um eixo viário com razoável capacidade para integrar a Ribeira aos acessos da Ponte Newton Navarro na altura da Praia do Forte.

Com isso em mente, pode-se argüir que as recentes transformações implementadas pela Prefeitura no Largo do Teatro reduzem em muito a capacidade de este setor receber e transmitir tráfego na direção do centro da cidade, ou seja da Cidade Alta. Além disso, a tipologia da intervenção levada a cabo no Largo do Teatro é certamente indicadora de uma intenção pública de cercear o tráfego privado naquela área, o que, de resto, é consistente com a preocupação de dotar aquela área de uma qualidade ambiental superior.

Por isso, tendo em conta a necessidade de criar escapes para os eventuais fluxos de tráfego que acedam à Ribeira pela extensão projetada da Hildebrando de Góis, faz-se necessário uma intervenção que requalifique o sistema viário do bairro no sentido de dotá-lo de uma rota de fuga do centro mais crucial da Ribeira.

Para tanto, propõe-se aqui uma alça de acesso ao prolongamento da Floriano Peixoto, partindo da Esplanada Silva Jardim e penetrando o terreno que hoje a bloqueia na direção Leste até chegar, através da Rua Joaquim Luiz de M. Filho, a uma interseção com o prolongamento da Floriano Peixoto.

A tipologia do projeto viário de extensão da esplanada seria a de uma via com duas mãos de direção, com largura total de caixa de 7,0 metros, incorporando-se ao terreno por meio de uma curvatura que, ao mesmo tempo em que reduz a área de desapropriações de edificações na testada da General Glicério, venha a produzir condições de fluxo adequadas à travessia de uma área de lazer, à qual se adicionariam estacionamentos nas laterais da via, tanto para possibilitar uma ampliação do total de vagas regulares de estacionamento em horas-pico na Ribeira, quanto para ajustar a velocidade de tráfego ao entorno de lazer e entretenimento pretendidos.

Por outra parte, essa área de lazer seria enriquecida com a presença de um corpo d'água referente ao *buffer* do sistema de drenagem de que o bairro necessita (essa é uma das locações propostas para esse *buffer*, e provavelmente a de maior viabilidade).

Na seção seguinte, apresentam-se esquemas demonstrativos das intervenções propostas para o sistema viário da Ribeira, comentando-se de forma integrada suas funções em face dos problemas apontados.

APRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS

De acordo com a análise realizada na seção anterior, apresentam-se agora os esquemas de intervenções propostas no sistema viário do bairro da Ribeira, as quais são julgadas integradamente como eficazes no sentido de minorar os efeitos sobre o tráfego local que derivarão da pretendida redinamização do bairro, considerando-se também os projetos em vias de implantação por parte da Prefeitura Municipal.

As intervenções são apresentadas segundo uma sistematização geográfica: em primeiro lugar, a solução apontada para a interseção Rio Branco x Cordeiro de Farias; depois a proposição de reconversão para a Av. Duque de Caxias; por fim, o prolongamento da Esplanada Silva Jardim.

Em cada caso traçam-se comentários e apresentam-se perspectivas de adequação, em função da problemática da circulação na Ribeira, mas também considerando a possibilidade de surgimento de barreiras às suas implementações.

No caso da interseção da Rio Branco com a Cordeiro de Farias, propõe-se contornar com uma nova via a Igreja do Bom Jesus, o que é apresentado a seguir de forma esquemática, considerando uma caixa de via de 7 metros e mais dois passeios públicos lindeiros de 1,5 m cada.



Observe-se que a largura da intervenção é de 10,0 metros e que ela supõe a desapropriação de parte do lote por trás da Igreja de Bom Jesus, para o que se indica uma negociação com os proprietários com base nos pressupostos de uma operação urbana, a qual poderia permitir um maior coeficiente de verticalização no terreno remanescente.

A idéia supõe também a desapropriação de um pequeno lote na esquina da General Glicério com a Almino Afonso, de modo a melhorar o traçado da curva de acesso à última.

Propõe-se, outrossim, que o tramo de via que hoje dá acesso à testada do lote da Igreja do Bom Jesus seja incorporada à Praça José da Penha, da mesma forma que o tramo de via entre a interseção Almino Afonso x General Glicério e a Duque de Caxias poderia passar a fazer parte do novo largo em frente da Igreja.

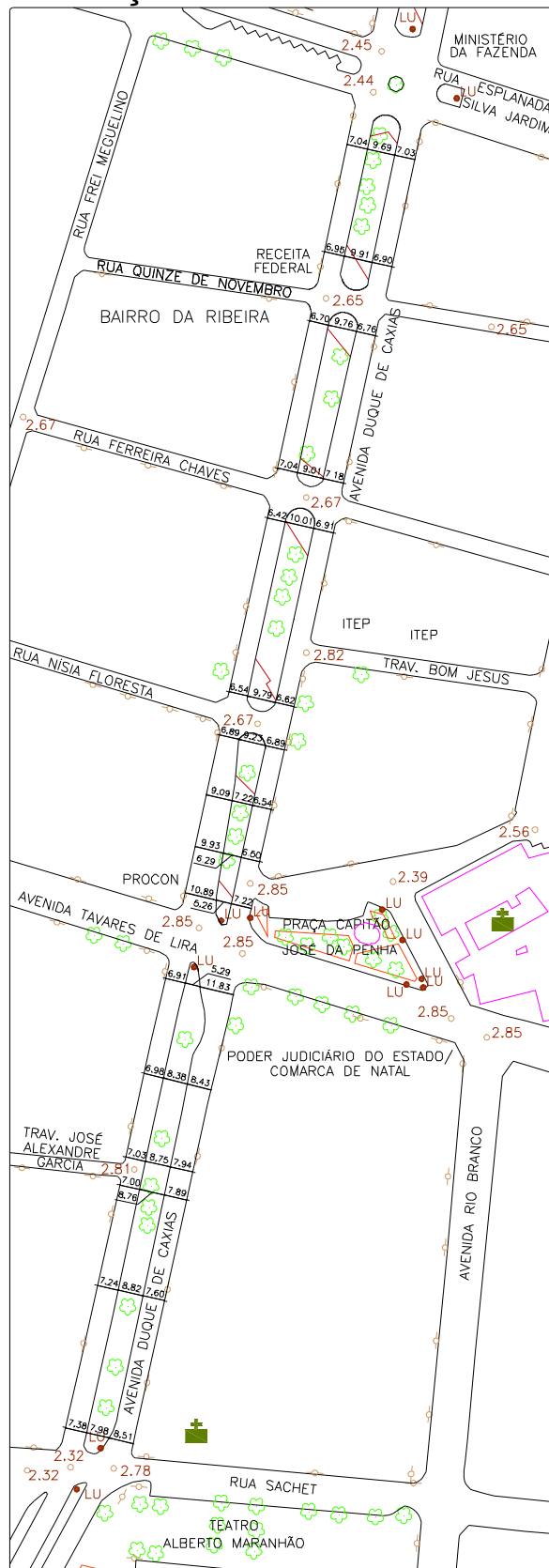
A testada Sul da Praça poderia então ser tratada de forma a incorporar baias de estacionamento em bateria, ampliando a oferta de vagas de estacionamento no setor, tudo a depender do projeto implícito de recuperação do largo da Igreja do Bom Jesus.

Como se espera da intervenção uma redução de fluxo na Tavares de Lira entre a Praça José da Penha e o lote do Grande Hotel, pode-se manter aí a parada de ônibus de itinerários que retornam para o Largo do teatro ao fim da Rio Branco.

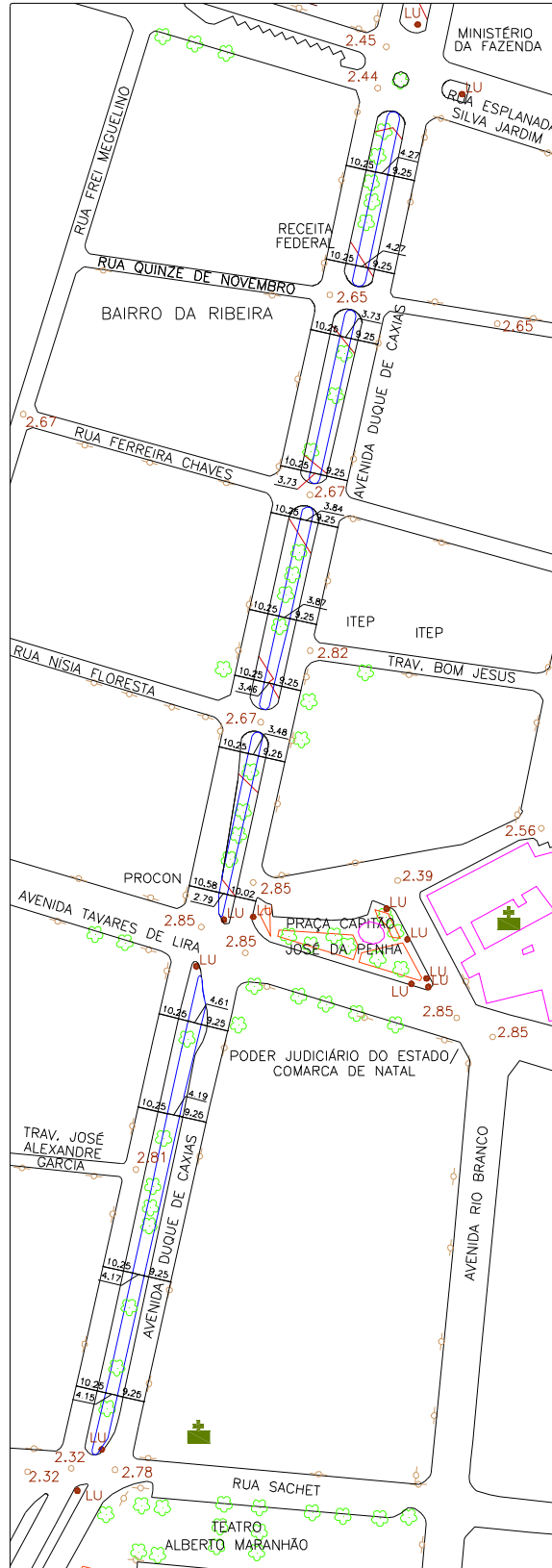
A reconversão da Duque de Caxias para tráfego de direção única e bolsão de estacionamento linear é esquematizada a seguir. Um primeiro esquema mostra a situação atual da via; depois se apresenta em um mesmo esquema a situação atual e a modificação proposta; depois, a modificação proposta e, por fim, uma seção típica depois da intervenção proposta.

Conste que a proposta tem por objetivo a preservação de todas as árvores da Duque de Caxias, prevendo-se a perda de vagas de estacionamento na coluna em ângulo junto ao canteiro central quando for necessário para garantir o espaço da árvore e de sua área de permeabilidade de solo no entorno imediato.

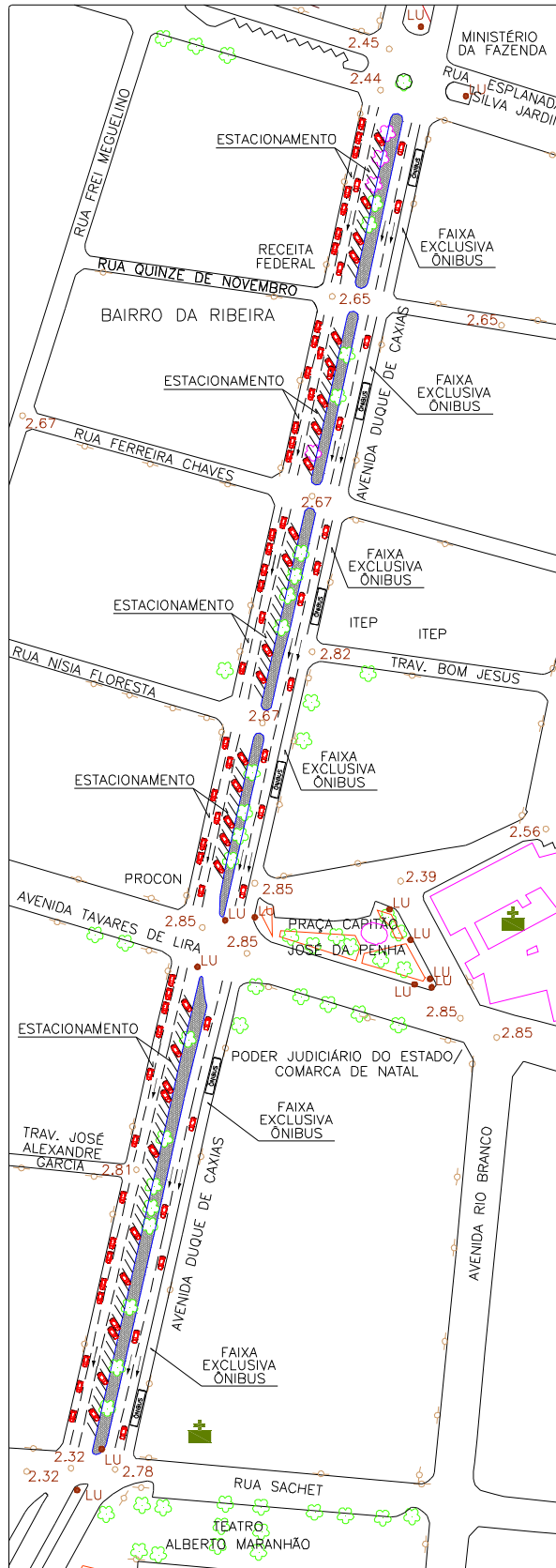
SITUAÇÃO ATUAL COM COTAS



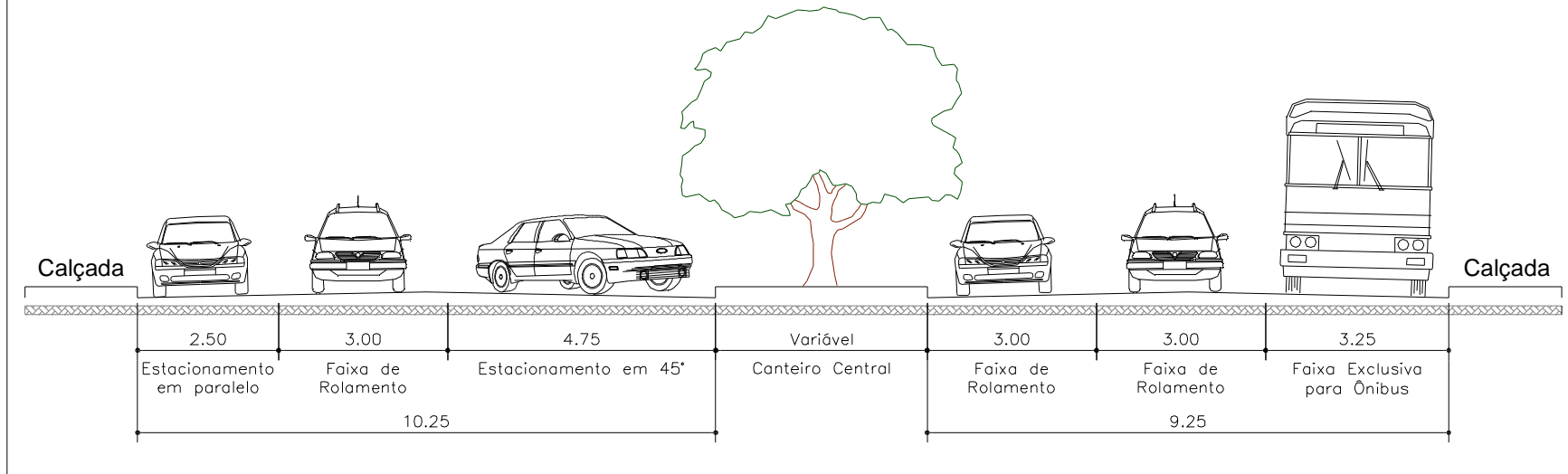
SITUAÇÃO ATUAL E SITUAÇÃO MODIFICADA COM COTAS



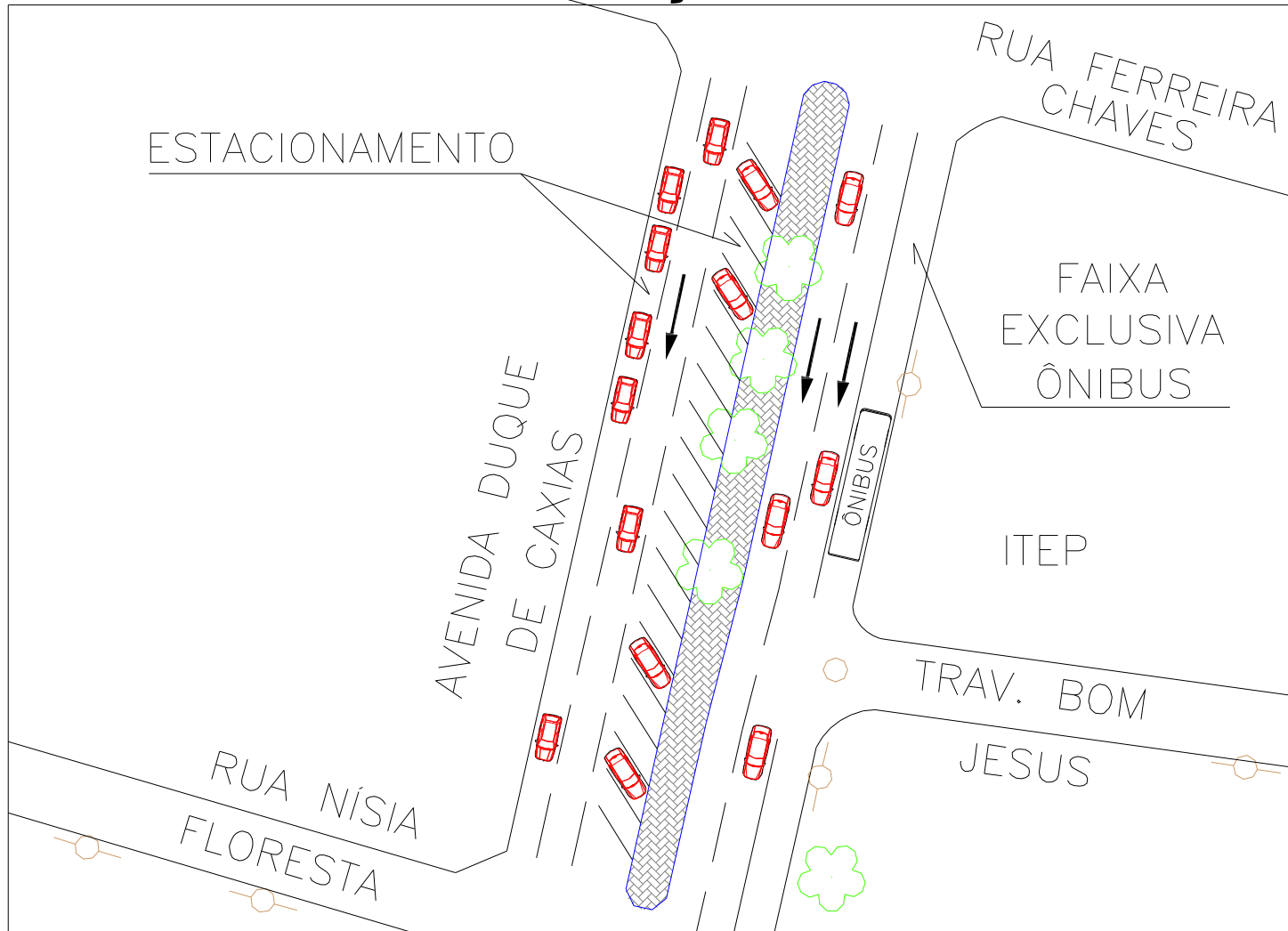
SITUAÇÃO MODIFICADA



SEÇÃO PADRÃO



DETALHE SITUAÇÃO MODIFICADA



A última das intervenções propostas para o sistema viário da Ribeira é o prolongamento da Esplanada Silva jardim na direção da Floriano Peixoto, que se pode ver no esquema abaixo.



CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O presente relatório traduz as proposições julgadas necessárias para que o sistema viário e de estacionamento da Ribeira possa lidar com a situação atual do bairro, bem como dar conta de suas possibilidades de redinamização.

Recomenda-se que os projetos de intervenção aqui esquematizados possam vir a ser objeto de desenvolvimento detalhado, levando em conta as proposições outras que a Prefeitura tem para o bairro, bem como os cuidados com as boas técnicas de implantação de projetos viários e de sua interconexão com demais projetos urbanísticos.