



CICLOVIA TATUAPÉ

-ANTEPORJETO -

1 – INTRODUÇÃO

A dinâmica imprimida pelos tempos modernos aos habitantes de uma megalópolis como São Paulo exige, de cada um de nós, um intenso empenho que resulta, invariavelmente, em grande dispêndio de energia, com conseqüente acúmulo de estresse.

Para acompanhar esse ritmo e proporcionar a necessária descarga das energias negativas acumuladas ao longo da semana, vem se proliferando, no seio da população, a prática de esportes ao ar livre.

Em cidades como Buenos Aires e México já é comum a existência de ciclovias utilizando-se parte das vias públicas e até no próprio leito carroçável em períodos de baixa intensidade de tráfego como nos domingos e feriados. É uma forma barata e rápida de se criar novos espaços para a prática de esportes.

2 - Caracterização da Ciclovias

Podemos entender a Ciclovias Tatuapé como sendo uma via virtual com as seguintes características:

- 1 - Calha virtual implantada em uma via pública;
- 2 - Funcionamento somente aos domingos e feriados;
- 3 - Exclusividade para veículos sobre duas rodas não-motorizados;
- 4 - Existência de monitoramento feito pelo poder público, havendo postos fixos e unidades volantes;
- 5 - Existência de sinalização viária adequada para a proteção dos usuários.

3 - A Região do Tatuapé

O distrito do Tatuapé compreende quase 50 bairros e apresenta um grande desenvolvimento populacional e econômico. Quase uma centena de edifícios residenciais atualmente em construção atestam esse fato, estando prevista a implantação, já a partir do próximo ano, do maior Shopping Center urbano da América Latina.

Esse rápido crescimento não foi, infelizmente, acompanhado de um proporcional aumento de áreas para a prática de esportes e de lazer.

A implantação da Ciclovias Tatuapé experimental, embora não possa ser encarada como uma solução definitiva para a prática do ciclismo na região, é uma solução de curtíssimo prazo sem necessidade de investimentos de vulto para a sua implantação, não havendo implicações nem transtornos à população, mesmo porque ter o seu funcionamento condicionado a períodos de baixa intensidade de tráfego como aos domingos e feriados.

4 - Local Proposto

Para a escolha do local foram considerados os seguintes fatores condicionantes:

4.1 - Condicionantes Regionais:

- 1 - Proximidade do maior número possível de bairros;
- 2 - Facilidade de acesso, a pé, ou com veículo motorizado, mesmo para quem mora em outros bairros;
- 3 - Local de conhecimento público para facilitar a divulgação do evento.

4.2 - Condicionantes Locais:

- 1 - Existência, na proximidades, de um local para o estacionamento de veículos motorizados com segurança e vigia, para os usuários distantes que virão de carro;
- 2 - Disponibilidade de um Centro de Apoio com vestiário, W.C. e, eventualmente, banheiros;
- 3 - Disponibilidade de lanchonete;
- 4 - Via pública com pelo menos 3 faixas de tráfego de forma a poder-se dispor de uma faixa sem ocasionar transtornos na via;
- 5 - Poucos cruzamentos com vias transversais de tráfego intenso.

4.3 - O Local Estudado:

Ao considerarmos todos esses condicionantes, a escolha recaiu sobre a rua Melo Freire (Radial Leste) no trecho compreendido entre o CEET (Centro Educacional Esportivo do Tatuapé) e a avenida Aricanduva.

O trecho apresenta as seguintes características:

- 1 - Disponibilidade do CEET com facilidades de estacionamento, vestiário e lanchonetes;
- 2 - Apenas 3 (três) cruzamentos com vias de tráfego intenso em todo o percurso;
- 3 - Existência de 4 faixas de rolamento nas duas pistas da radial, exceto no trecho final, junto à rampa de acesso ao viaduto Badra. Neste local, poderá ser feita uma abertura pelo lado externo do acesso e interligando esse acesso ao bolsão de retorno logo após o cruzamento com a avenida Aricanduva.

4.4 - Descrição, trecho por trecho:

- 1 - Rua Monte Serrat entre os portões do CEET e a radial Leste: Interdição Total.
Extensão: 80 m.
- 2 - Radial Leste entre a rua Monte Serrat e a rua Antonio de Barros: Interdição Parcial.
Extensão: 470 m.
- 3 - Cruzamento com a rua Antonio de Barros: Placas e faixas para motoristas e ciclistas;

- 4 - Radial Leste entre a rua Antonio de Barros e a avenida Aricanduva: Interdição Parcial.
Extensão: 1.050 m.
 - 5 - Bolsão de Retorno: Após o cruzamento com a avenida Aricanduva, debaixo do viaduto. Placas e faixas para motoristas e ciclistas. Posto de Monitoramento nº 2.
 - 6 - Radial Leste entre a avenida Aricanduva e a rua Apucarana: Interdição Parcial.
Extensão: 1.790 m.
 - 7 - Cruzamento com conversão à esquerda na rua Apucarana: Placas e faixas para motoristas e ciclistas. Posto de Monitoramento nº 1.
 - 8 - Rua Apucarana entre a radial Leste e a rua Tijuco Preto: Interdição Total.
Extensão: 500 m.
 - 9 - Rua Tijuco Preto entre a rua Apucarana e a rua Monte Serrat: Interdição Total.
Extensão: 270 m.
 - 10 - Rua Monte Serrat entre a rua Tijuco Preto e os portões do CEET: Interdição Total.
Extensão: 380 m.
- Extensão total (estimada) da Ciclovia Tatuapé Experimental: 4.540 metros.

Anteprojeto elaborado pela Comissão de Esportes do Conselho Comunitário do Tatuapé e Vilas Adjacentes com a coordenação voluntária do Engenheiro Civil Roberto Massaru Watanabe – especializado em Infraestrutura Urbana.