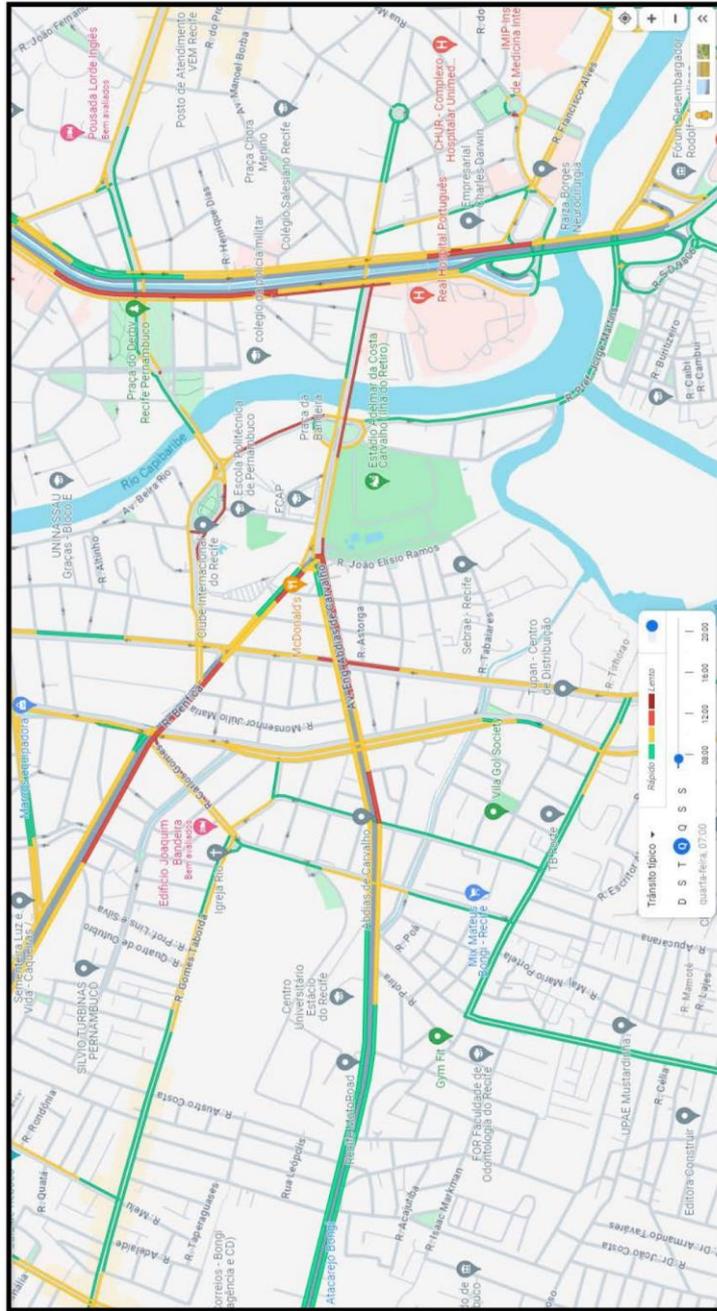


Metrics

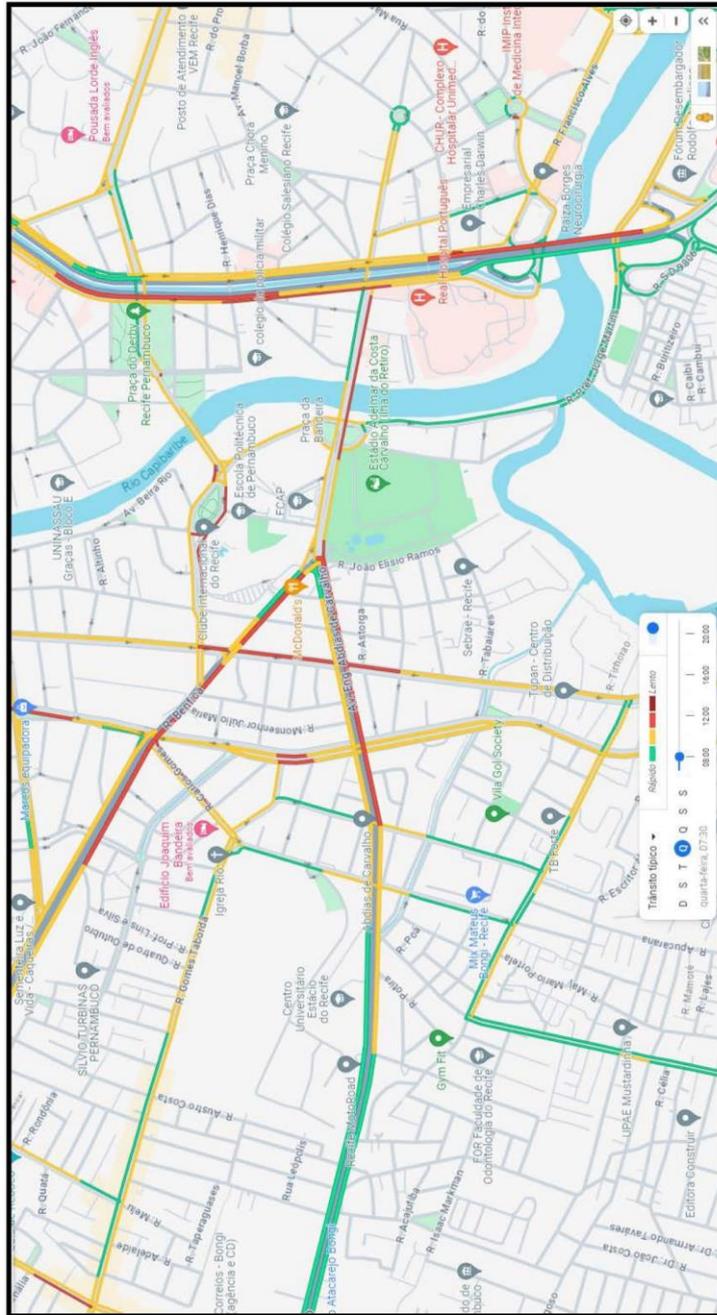
MOBILIDADE



25

Metrics

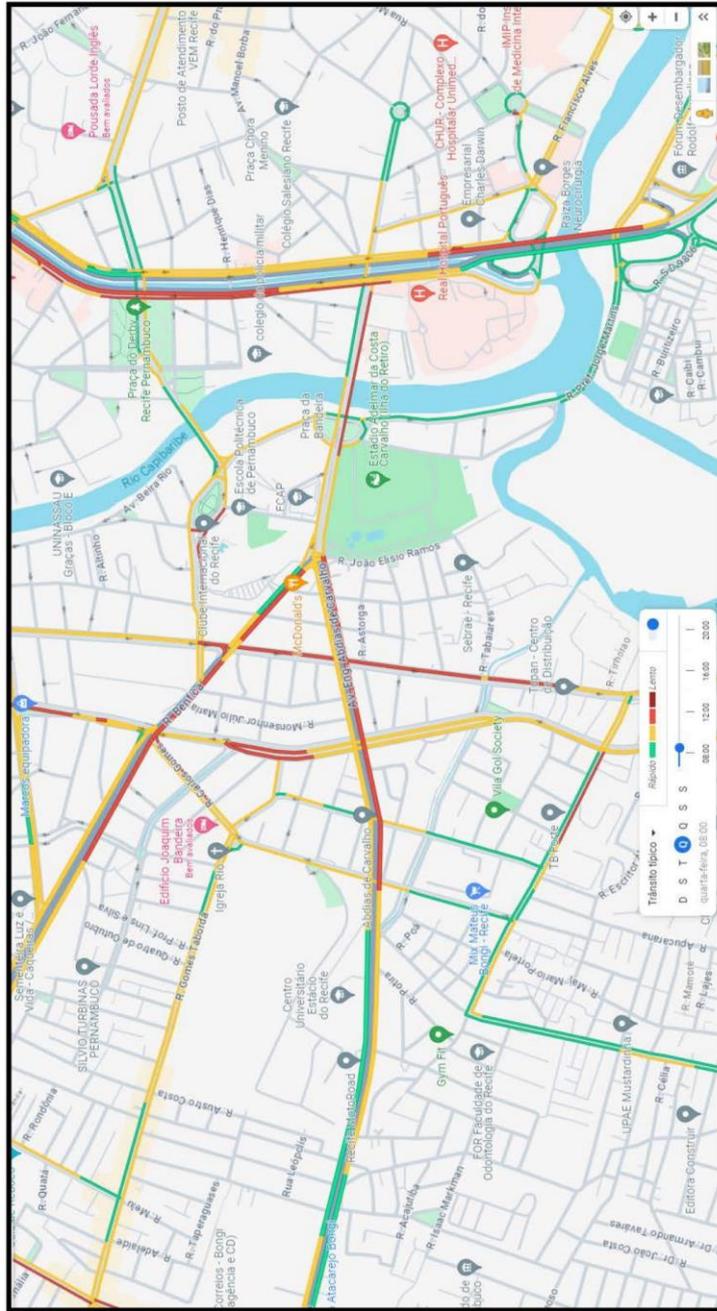
MOBILIDADE



26

Metrics

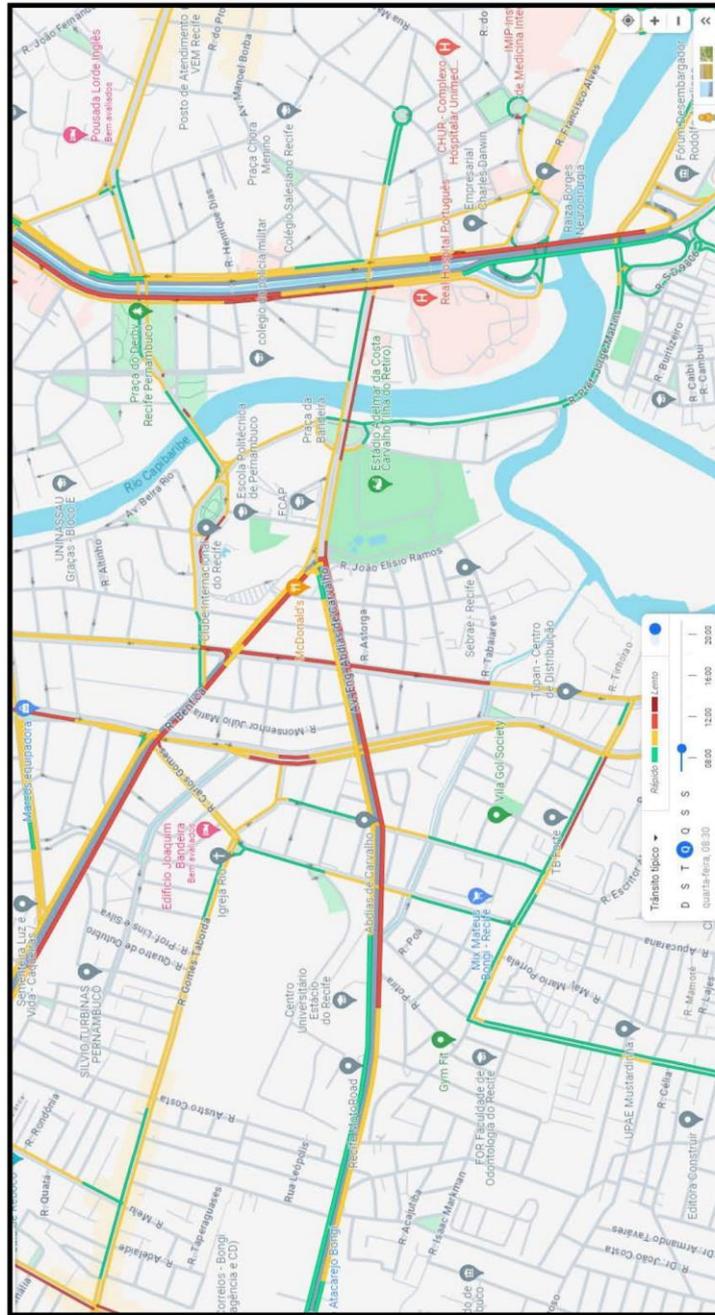
MOBILIDADE



27

Metrics

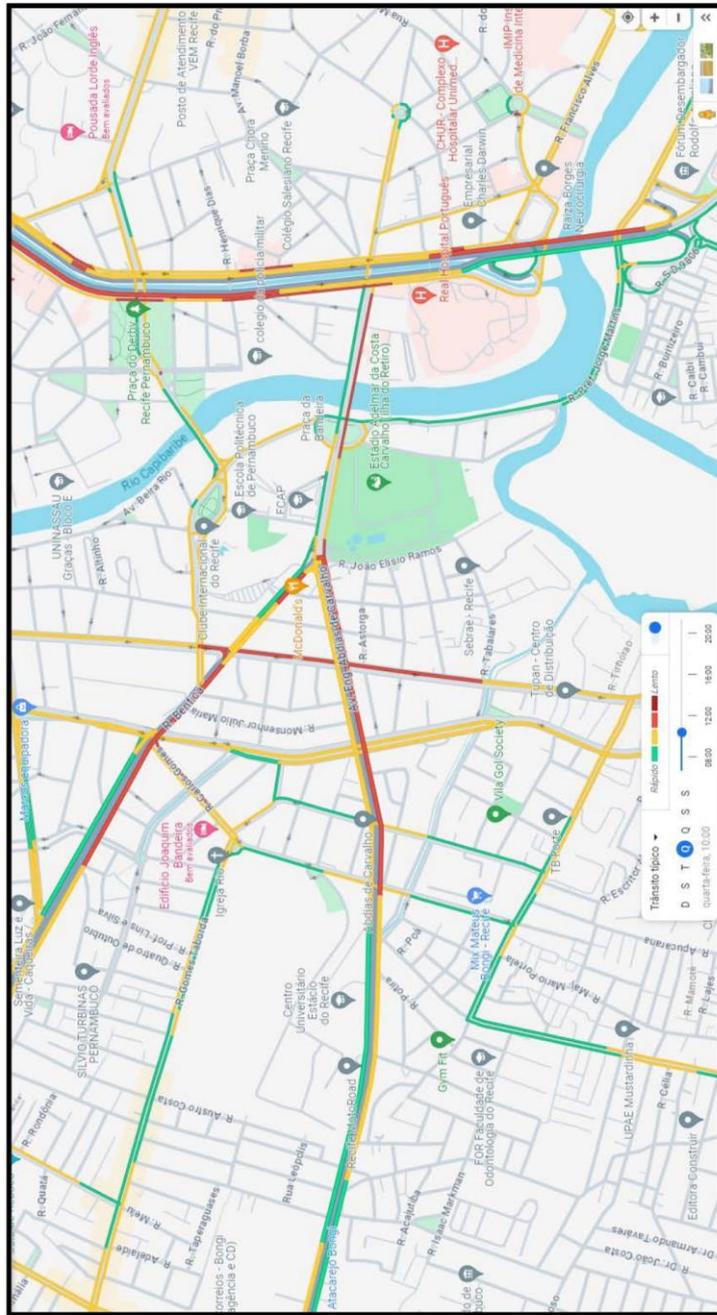
MOBILIDADE 



28

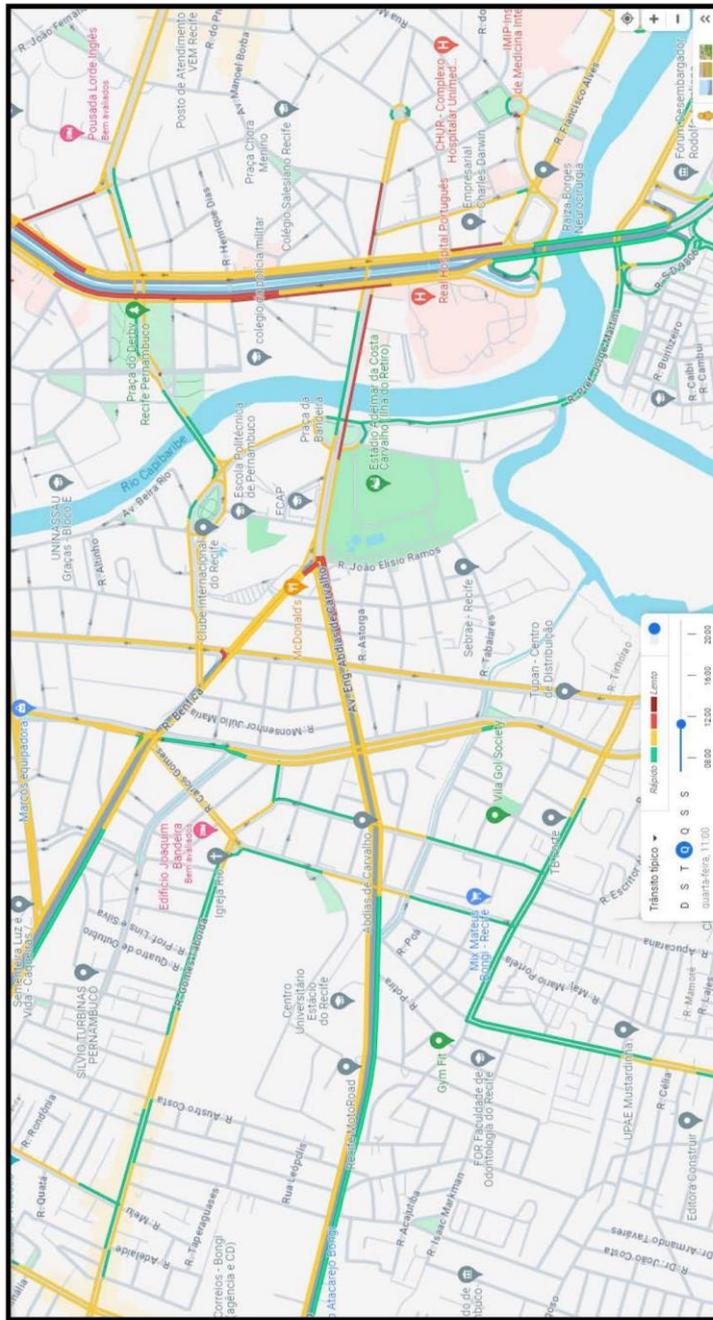
Metrics

MOBILIDADE



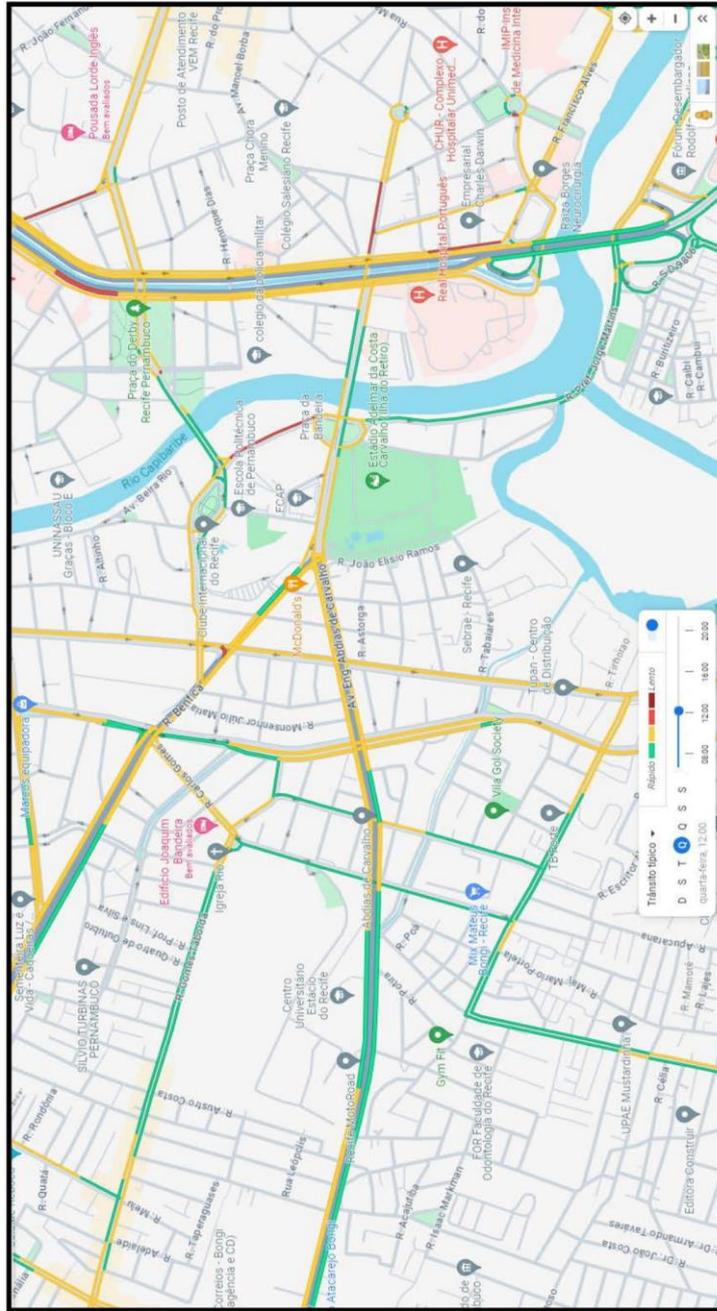
Metrics

MOBILIDADE



Metrics

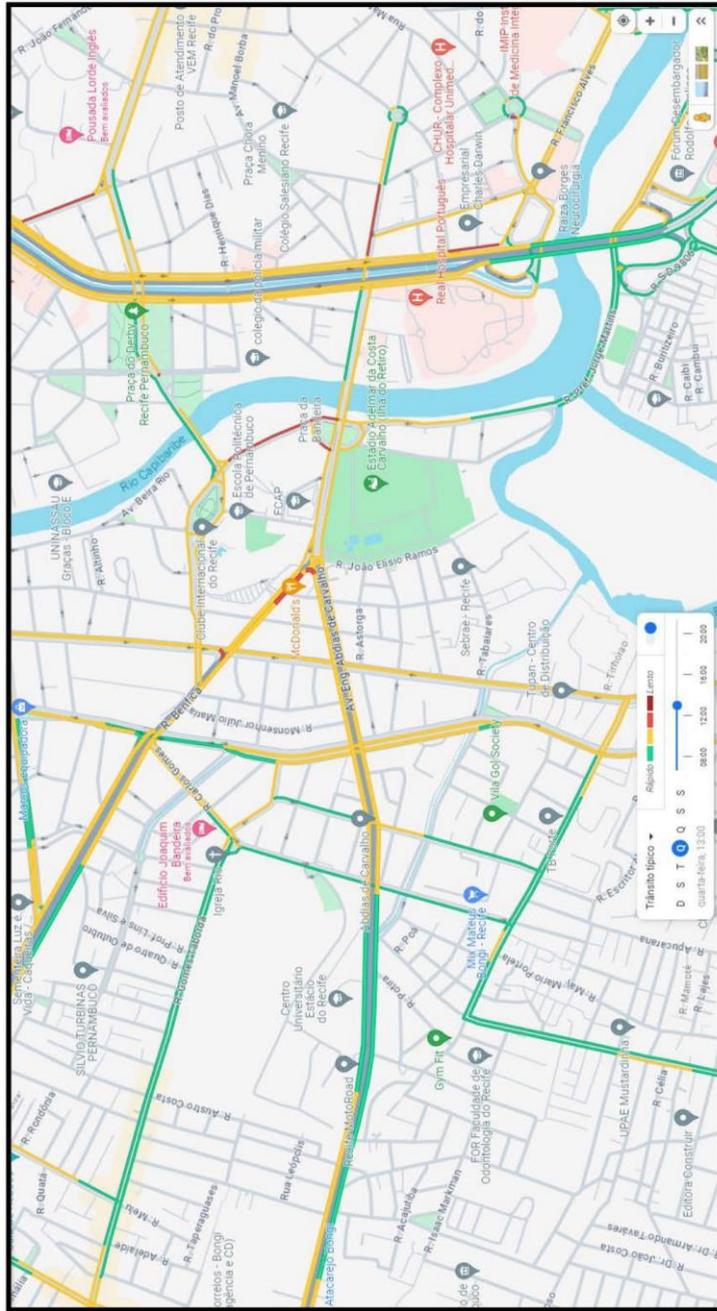
MOBILIDADE



32

Metrics

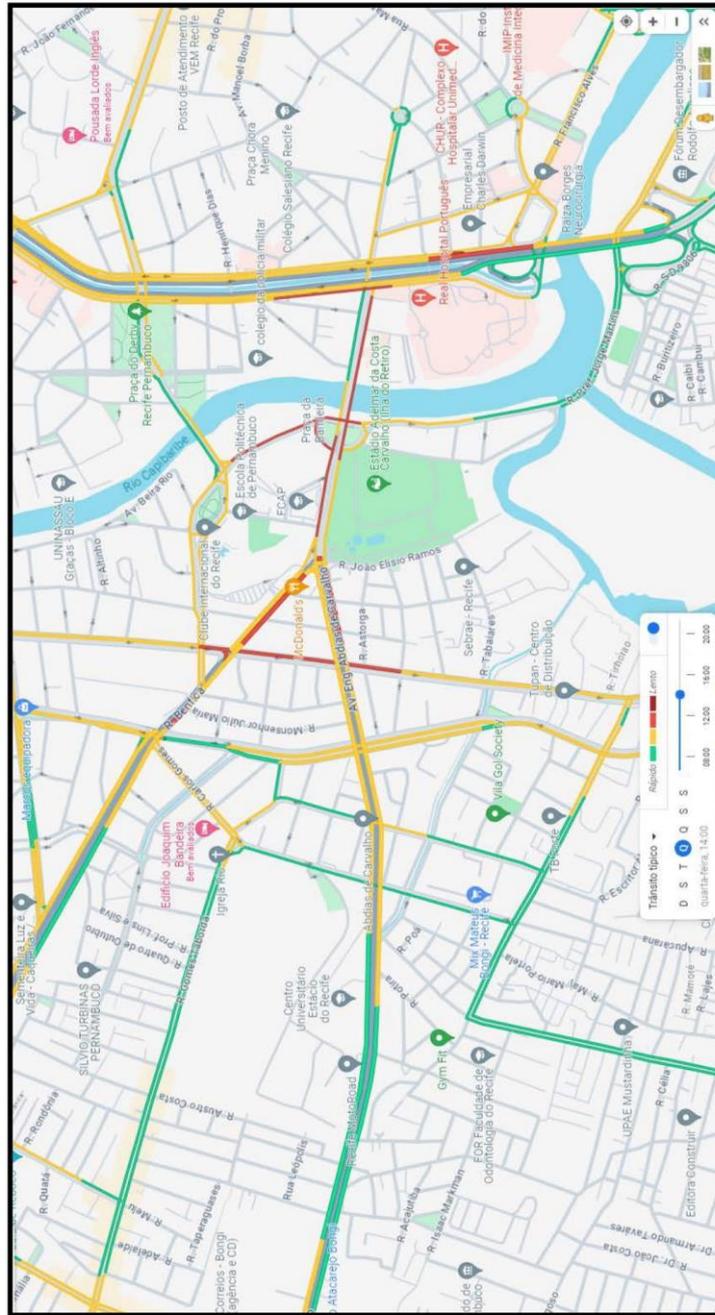
MOBILIDADE |||||



33

Metrics

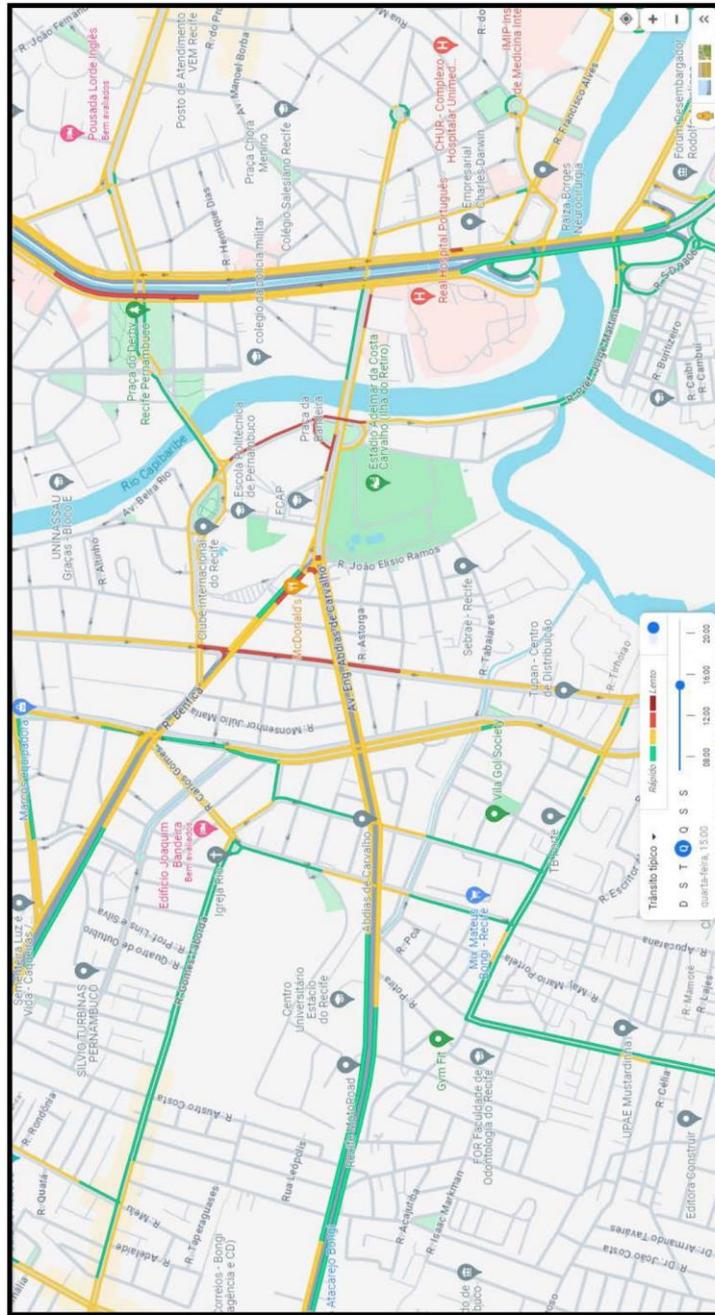
MOBILIDADE |||||



34

Metrics

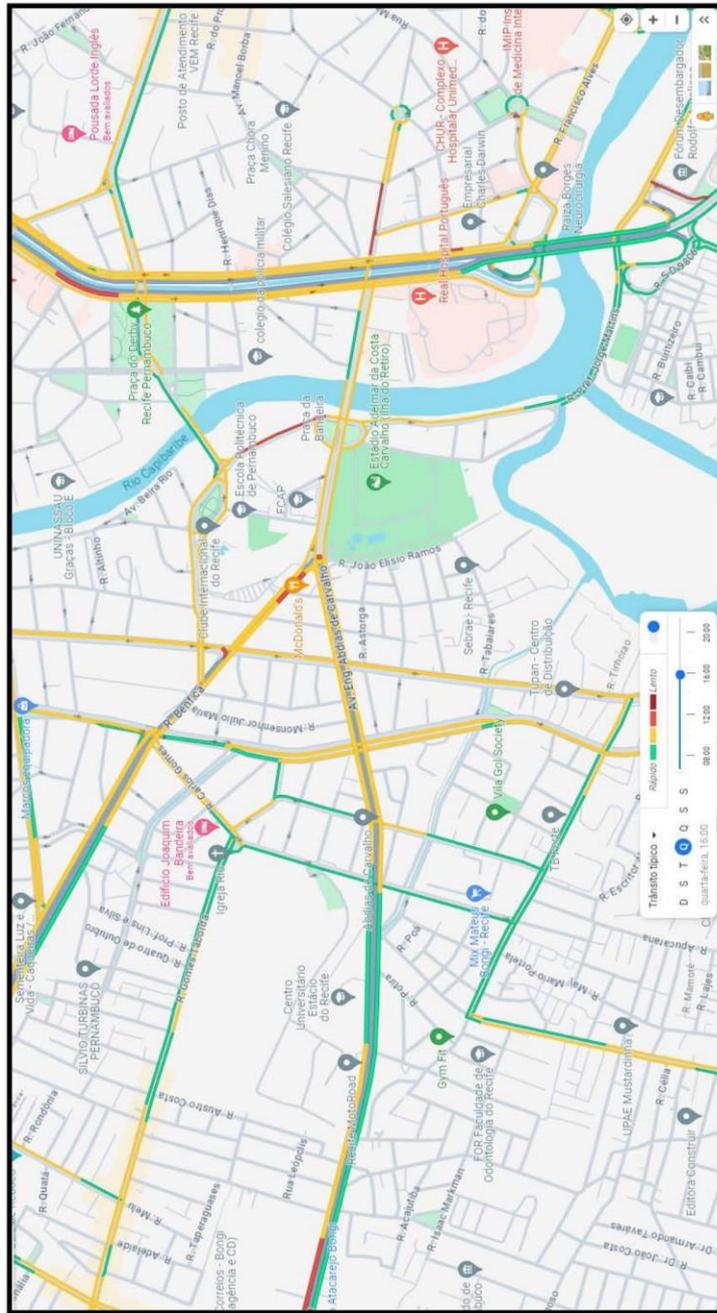
MOBILIDADE



35

Metrics

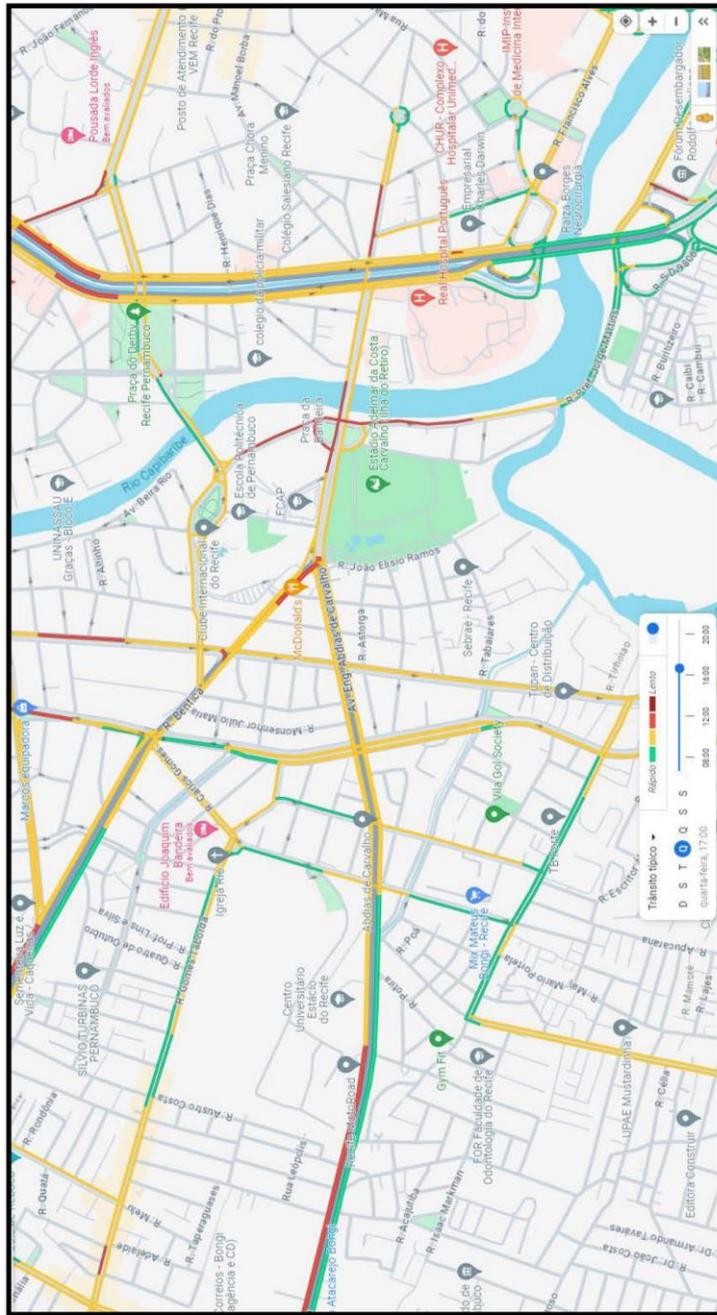
MOBILIDADE



36

Metrics

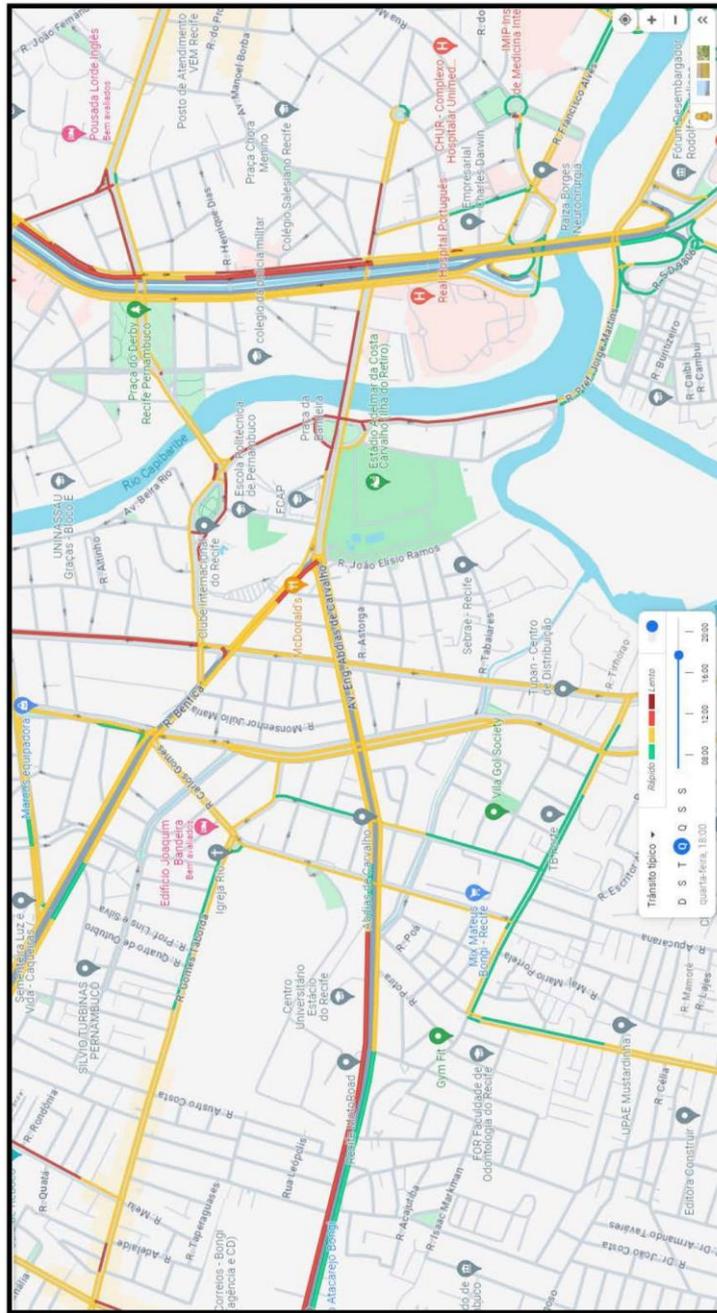
MOBILIDADE



37

Metrics

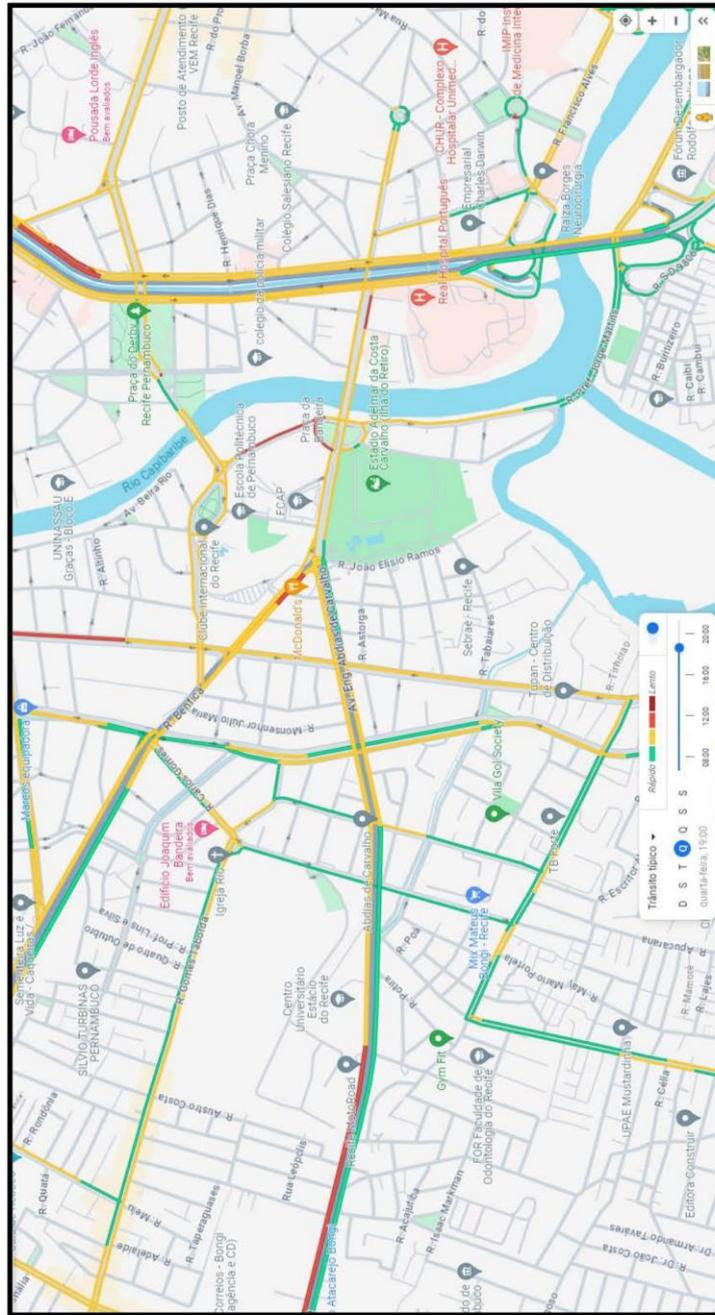
MOBILIDADE



38

Metrics

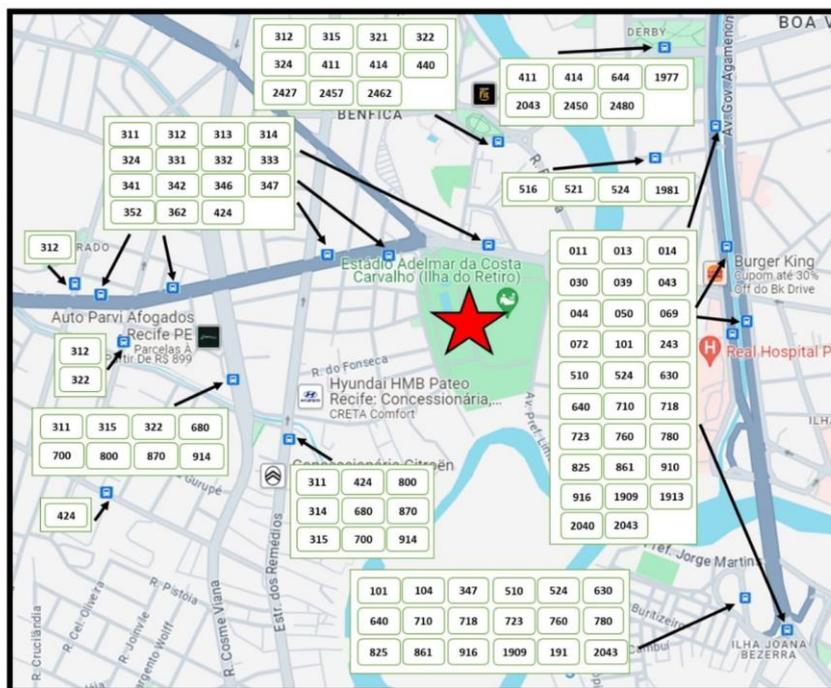
MOBILIDADE |||||



39

Condições de Acesso para o Transporte Público de Passageiros

O empreendimento está situado em uma região altamente privilegiada em termos de serviços proporcionados pelo Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP). Localizado às margens da Avenida Sport Club do Recife, continuação das vias arteriais Engenheiro Abdias de Carvalho e Avenida José Gonçalves de Medeiros, o empreendimento se beneficia da proximidade com o eixo Leste-Oeste. Além disso, está muito próximo à Avenida Agamenon Magalhães (Eixo Norte-Sul), facilitando a integração com toda a Região Metropolitana do Recife.



A reestruturação do empreendimento no local desejado não exige o remanejamento de linhas existentes ou criação de linhas de ônibus, alterações de itinerários, nem operações que justifiquem a alteração da geometria de vias para fins de atendimento ao transporte coletivo.

Metrics

MOBILIDADE



Assim, tem-se todo o sistema de ônibus no sentido Sul – Norte chegando pela ponte que interliga a Ilha de Joana Bezerra com a Ilha do Leite à pista central da avenida, local em que começa a se dispersar em direção à pista lateral e às vias arteriais que atendem ao Centro e suas conexões à Leste e à Oeste. Apenas metade do volume de ônibus tem itinerário na Av. Agamenon Magalhães após o Parque Amorim. A maior parte do sistema foi dispersado nas transversais dessa avenida para então se dirigir ao seu destino.

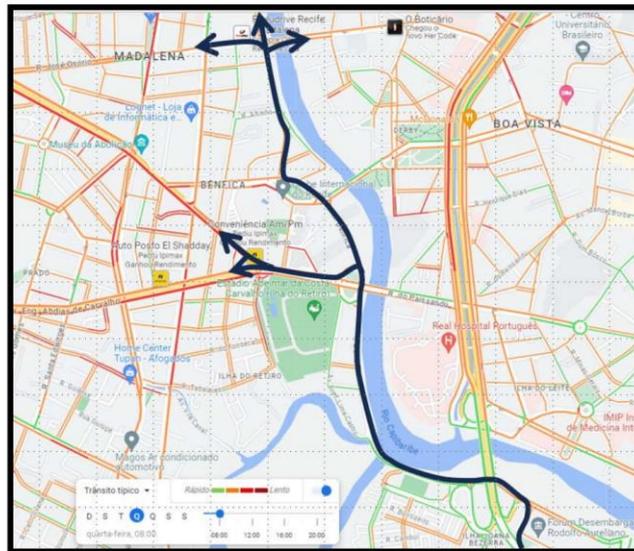
Portanto, nesse sentido de tráfego, verificamos uma ação de dispersão: chega em um fluxo único – em que o sistema está todo concentrado – e irriga todas as regiões que se ancoram na Av. Agamenon Magalhães.

Todo o esforço da Prefeitura foi de oferecer rotas alternativas que atraíssem o fluxo de automóveis e liberassem a Av. Agamenon Magalhães para receber a faixa exclusiva de transporte de ônibus, sem que ocorresse um trauma para a circulação metropolitana de veículo e pessoas.

Assim, precedendo as ações na própria avenida, trabalhou-se na conexão alternativa da Ilha Joana Bezerra às avenidas Abdias de Carvalho, Caxangá etc., em ambos os sentidos, através do uso da Av. Beira Rio retirando dessa última os seus entraves de capacidade (a liberação das restrições de capacidade no Chico Science, por exemplo) e de circulação (a nova continuidade viária pela abertura disponibilizada pela transposição da Praça do internacional).

Metrics

MOBILIDADE



Com essas intervenções pôde-se, então, retirar a conversão à esquerda da Av. Governador Agamenon Magalhães para a R. Joaquim Nabuco e criar o ambiente propício para a implantação da Faixa Azul - exclusiva para o ônibus.

Fica aqui registrada a importância para a operação do Eixo Norte – Sul do Transporte Público Coletivo das conexões da Agamenon com as vias de suporte ao transporte coletivo que atendem toda a porção Oeste da Região Metropolitana, as avenidas Abdias de Carvalho e Caxangá e o binário Rui Barbosa/Conselheiro Rosa e Silva. Essa é uma das questões estratégicas que deve permear qualquer intervenção de tráfego neste trecho da Av. Governador Agamenon Magalhães.

No outro sentido da avenida temos o transporte coletivo chegando de todas as direções, com fluxos dispersos – pista central e lateral, Rui Barbosa, Derby, Paissandu etc. – para, então, se concentrar na pista central da avenida e transpor o viaduto que a interliga à Ilha de Joana Bezerra e ao terminal de transporte urbano ali localizado. Um comportamento completamente diferente do apresentado pelo sentido oposto, configurando em todos os aspectos quase uma outra via, na qual a demanda também atua de forma específica.

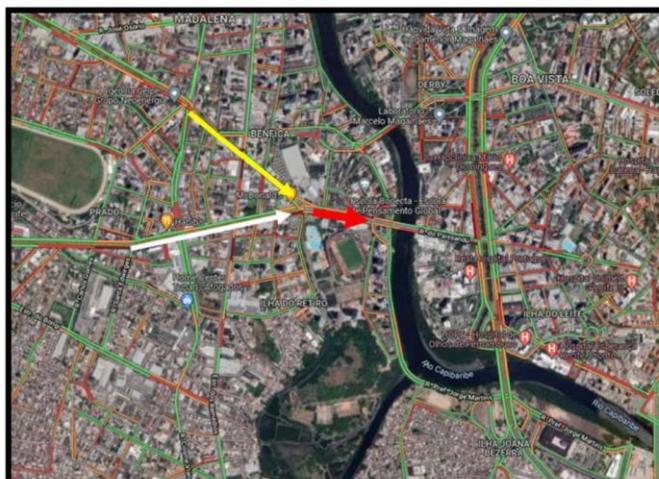
Metrics

MOBILIDADE

Em termos de uso de sua capacidade o seu trecho final – entre Paissandú e o início do Viaduto -, nesse sentido, opera como um funil particularmente para o sistema de transporte, com problemas sérios de retenção de tráfego na interseção com a R. do Paissandú.

Ora, quando ela já é plenamente ocupada por todo o fluxo que vem de Olinda, Rui Barbosa, Derby etc., ainda recebe os veículos e o transporte coletivo das avenidas Caxangá e Abdias de Carvalho. Esse trecho, que inicia com a interseção com a R. Paissandú, é o local mais crítico da operação da Av. Agamenon Magalhães no sentido Norte – Sul e a sua operação conturbada acaba por ter fortes impactos negativos também no Corredor Leste – Oeste ao dificultar, pelos congestionamentos constantes, a travessia na região do Derby.

Esse fluxo todo chegando na interseção com a Paissandú configura o cenário em que identificamos o trecho de interesse estratégico para a operação de todo esse sistema: aquele no qual enfrentamos dificuldades ainda maiores de solução quando comparado com os que enfrentamos no sentido oposto da avenida.



O encontro do fluxo das avenidas Abdias de Carvalho (fluxo branco) e Caxangá (fluxo amarelo) para acessar o principal Eixo Viário da Cidade e, então, se direcionar para o Centro, Norte e Sul, dificulta enormemente as condições de controle de tráfego na Av. Agamenon Magalhães justamente no trecho em que estão presentes todas as contribuições de demanda advindas dos trechos Norte da avenida. Assim, ele não apresenta as condições necessárias para desempenhar o papel estratégico que se exige dele.

Já o trecho da Av. Sport Club do Recife, em vermelho na figura, é de seção transversal reduzida e de pouca extensão, portanto, sem capacidade para permitir a organização necessária para atender aos diversos fluxos de veículos, mesmo com o uso de diversas estratégias de engenharia de tráfego.

Entretanto, mesmo contando com essa retenção de parcela do fluxo em função da falta de capacidade, os veículos que conseguem passar extrapolam a capacidade do acesso da R. do Paissandú na Av. Agamenon Magalhães e complicam a avenida nessa interseção chave.

Não podemos deixar de considerar o papel positivo desempenhado pela conexão com a Av. Beira Rio para chegar à Ilha de Joana Bezerra, entretanto, como o trecho crítico de capacidade (trecho em vermelho na figura anterior) antecede a essa oportunidade de rota temos congestionamentos crônicos tanto na Abdias quanto nos trechos que atendem à Caxangá.

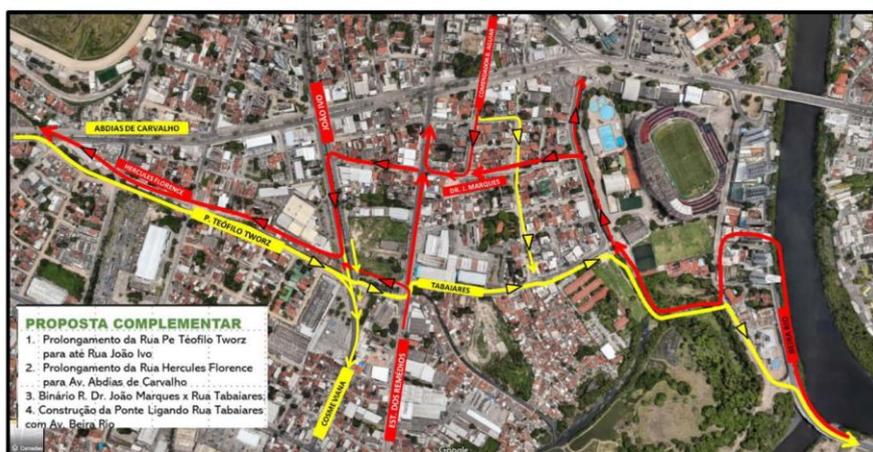
Esse estado de coisas acaba por tornar atrativas vias que de outro modo seriam impensáveis para quem quer se dirigir à Boa Viagem, como é o caso da própria Rui Barbosa e da Henrique Dias (basta consultar os aplicativos da Google para ver esse efeito). Acessar a região do Chico Science significa conviver com um atraso grande o suficiente para empurrar a demanda de veículos para rotas alternativas procurando fugir do congestionamento.

Em suma, parte dos veículos que estão na própria Pista Oeste da Av. Agamenon Magalhães na interseção com a R. do Paissandú é composto por veículos cuja rota mais favorável seria a R. Pref. Jorge Martins (Av. Beira Rio), escapando e aliviando a Av. Agamenon Magalhães. Fica clara a importância de um caminho alternativo para aliviar a avenida nesse trecho final não só para o fluxo metropolitano de veículos como também, e principalmente, para o seu sistema de transporte coletivo.

Finalmente, é relevante mencionar também as vias Estrada dos Remédios e Rua Cosme Viana, outros corredores essenciais para o transporte coletivo – configurando parte da 2ª Perimetral Metropolitana, que operam em um sistema binário ao longo do eixo Norte-Sul. Estas vias conectam a região do Bairro Torre à movimentada Av. Mascarenhas de Moraes. Ao longo de seu percurso, elas mudam de denominação - Visconde de Albuquerque / José Bonifácio, como continuação da Estrada dos Remédios no sentido Sul-Norte, e em Real da Torre / João Ivo da Silva, marcando o início da Rua Cosme Viana no sentido Norte-Sul.

Proposta de Circulação da Prefeitura (Pref. A)

Nesse contexto, a circulação proposta pela Prefeitura - mostrada na figura -, bem como as indicações do Plano de Obras Complementares (duas etapas nas figuras seguintes), demonstram uma nova concatenação do complexo de vias usadas para atender à demanda de viagens prevista nesse estudo e, por outro lado, responde pelo interesse coletivo das intervenções e que fundamentam e dão a justificativa primordial desta alternativa de circulação.



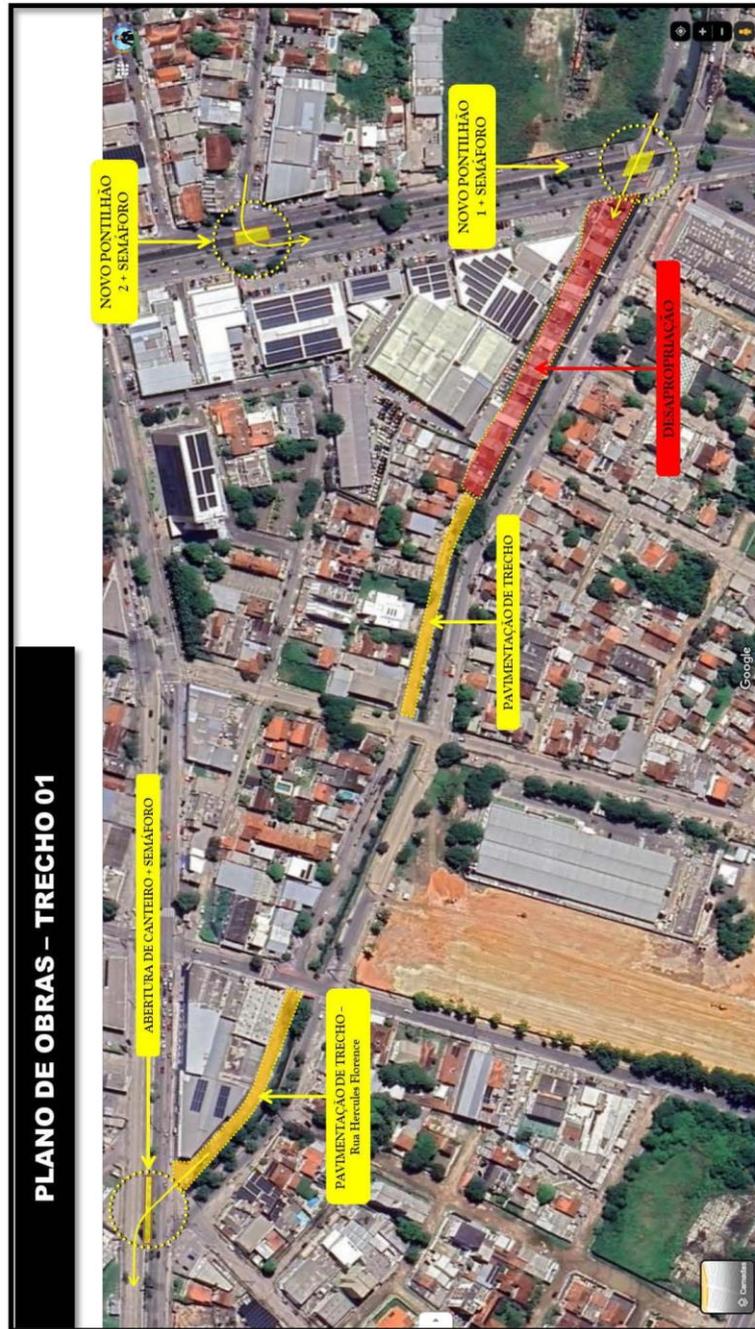
O prolongamento da R. Padre Teófilo Tworz até a R. João Ivo da Silva e a construção de uma estrutura ligando a Rua Tabaiães com a Av. Beira Rio, constituem um conjunto que vai permitir melhorias excepcionais para o transporte público.

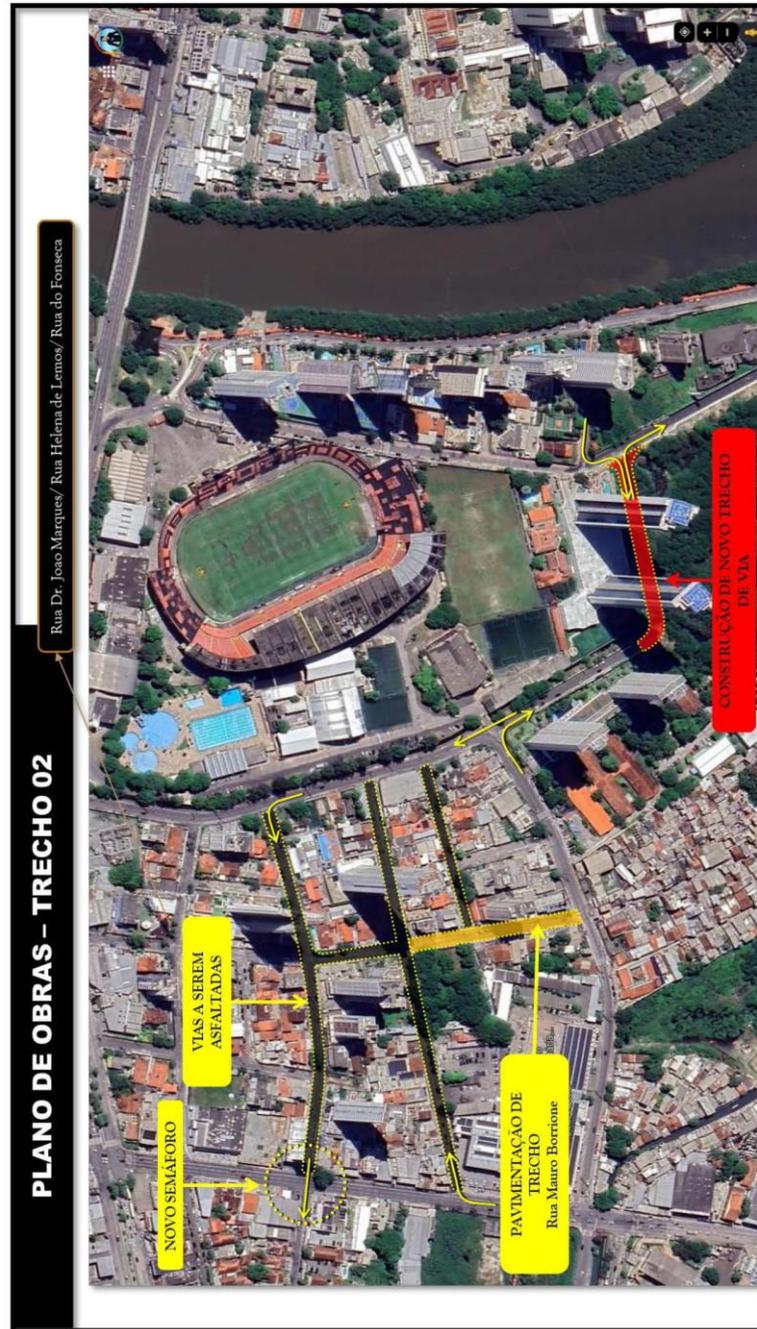
Estão também previstas, basicamente, como obras complementares:

- Prolongamento da R. Padre Teófilo Tworz até a R. João Ivo;
- Prolongamento da R. Hércules Florence até a Av. Abdias de Carvalho;
- Binário das ruas Dr. João Marques e Tabaiães.

No trecho 1 (veja figura a frente) estão previstos construção de duas pontes em interseções a serem semaforizadas, desapropriação de trecho da Pista Sul da Rua Teófilo Tworz e pavimentação de dois trechos viários adicionais.

Na segunda figura, tem-se uma interseção a ser semaforizada, a pavimentação de diversas ruas e a construção de um trecho de via que vai conectar a R. João Elísio Ramos à Av. Pref. Lima Castro.



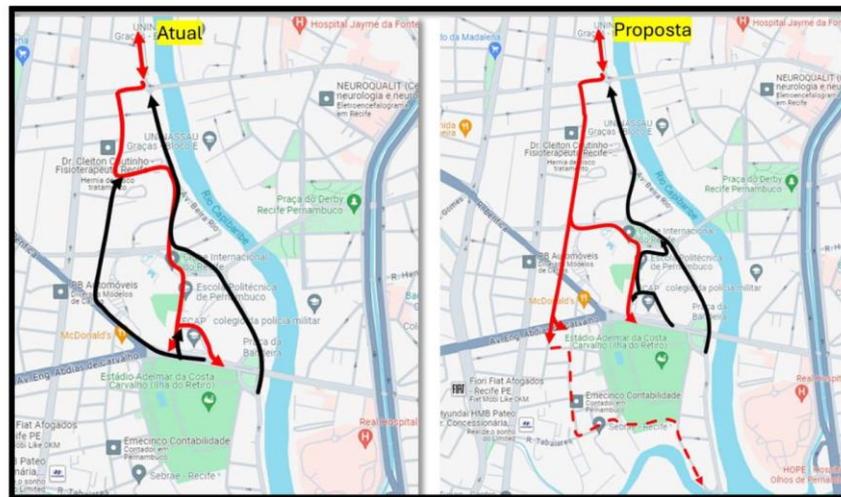


Pref. B – Conexão 1 - R. Comendador Bento Aguiar/ R. Demócrito de Souza Filho

É importante ressaltar que atualmente os bairros citados têm sérios problemas de tráfego, com boa parte do seu fluxo de veículos sendo cativo do trecho problemático da Av. Sport Club do Recife, sem uma rota alternativa para a Ilha de Joana Bezerra / Boa Viagem.

Mesmo com as modificações propostas pela alternativa *Pref. A*, as ruas Comendador Bento Aguiar, Demócrito de Souza Filho e a Avenida Beira Rio são responsáveis pela conexão em direção ao Norte, enquanto as Ruas Arlindo Gouveia e Professor Benedito Monteiro assumem o fluxo no sentido inverso.

A criação da nova conexão da Rua Tabaiars com a Avenida Beira Rio criou outras possibilidades para o sistema viário, que devem ser consideradas sob a luz de ampliação da área beneficiada. Esta nova meta é alinhada com o estudo inicial da Prefeitura, mantendo o objetivo de oferecer alternativas para descongestionar a região.



Assim, foi proposta uma alteração na circulação desta área adicional, em que o eixo Demócrito de Souza Filho / Comendador Bento Aguiar operará em direção ao Sul, conectando-se à nova transposição proposta entre a Ilha do Zeca e os edifícios residências no final da R. José Elísio Ramos. O outro sentido será atendido através da Rua José Múcio Monteiro e Rua Professor Benedito Monteiro, se tem origem na Av. Abdias de Carvalho, ou pela R. Benfca, se vem da Ilha de Joanna Bezerra.

Metrics

MOBILIDADE

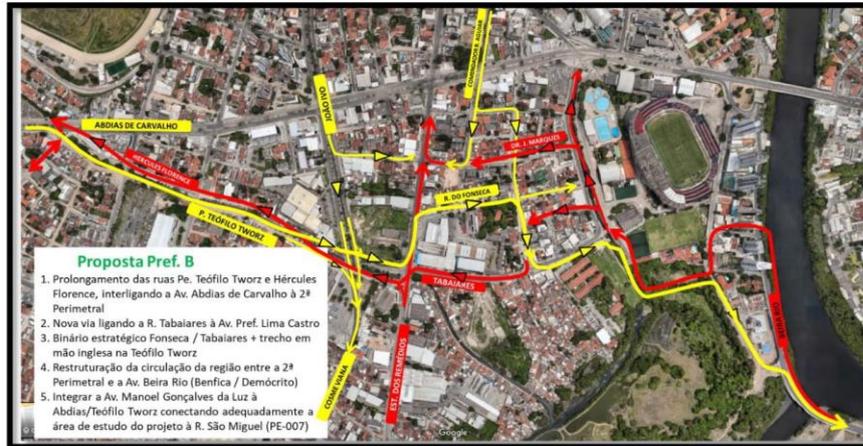
Essas mudanças na circulação desfazem alguns nós de trânsito que hoje complicam as viagens dos moradores, aumentando a capacidade de atendimento e simplificando os trajetos, além de criar rotas que certamente contribuirão para desafogar a 2ª Perimetral.

A proposta amplia significativamente os ganhos e é caracterizada por um baixo custo - dispensando grandes obras. Contribuirá para melhorar os níveis de capacidade e fluidez de toda a malha viária nessa área de estudo, agora ampliada.



O novo afluo de veículos, principalmente aqueles captados pelas ruas Demócrito de Souza Filho / Comendador Bento Aguiar, criou uma composição de fluxos diferente que teve de ser equacionada com o rearranjo da circulação nas vias mais próximas à conexão projetada com a Beira Rio.

Nesse contexto de reconfiguração dessa circulação, outro aspecto importante considerado foi o de tornar mais efetivo o uso em mão dupla do conjunto formado pela R. Teófilo Tworz | binário Fonseca com Tabaiães | conexão projetada no Sport. Na proposta inicial da Prefeitura (Pref. A) está claro a tendência da pista Norte da R. Teófilo Tworz ficar subutilizada: o fluxo vindo da Beira Rio e com destino na Av. Abdias de Carvalho em direção à Região Oeste optava por acessar essa avenida pela Estrada do Remédios, fugindo da rota pelas ruas João Ivo /Teófilo Tworz que apresenta maior distância e maior número de semáforos.



Cinco pontos adicionais compõem a espinha dorsal dessa nova circulação proposta, a saber:

1. Prolongamento das ruas Pe. Teófilo Tworz e Hercules Florence, interligando a Av. Abdias de Carvalho à 2ª Perimetral, com um uso mais equilibrado nos dois sentidos de tráfego;
2. Nova via ligando a R. Tabaiães à Av. Pref. Lima Castro, conforme a proposta inicial da Prefeitura;
3. Binário estratégico Fonseca / Tabaiães + trecho em mão inglesa na Teófilo Tworz, tornando atraente a ligação Beira Rio com a Av. Abdias de Carvalho com o uso da R. Padre Teófilo Tworz;
4. Reestruturação da circulação da região entre a 2ª Perimetral e a Av. Beira Rio (Benfica / Demócrito), dando acesso direto à conexão com a Beira Rio; e,
5. Integrar a Av. Manoel Gonçalves da Luz à Abdias/Teófilo Tworz conectando adequadamente a área de estudo do projeto à R. São Miguel (PE-007), atendendo aos bairros Bongui, Mustardinha, Mangueira etc., e atraindo parcela do fluxo de veículos que hoje é cativo da 2ª. Perimetral ou da Av. San Martin.

Complementarmente, ao recompilar a circulação ainda conseguimos sanar uma série de pontos críticos que verificamos na proposta da Prefeitura, entre eles:

- Reestabelecimento da ligação da Av. Abdias de Carvalho à Estrada dos Remédios através da R. Doná Maria Vieira – na alternativa *Pref. A* - os veículos ou pegavam a R. Padre

Metrics

MOBILIDADE

Gabriel Mousinho com dificuldades de inserção na Remédios pela proximidade com a interseção com a Abdias, ou iam até a ponte da R. Teófilo Tworz complicando a programação de semáforos da interseção com a R. João Ivo.

- Atendimento do retorno da Estrada dos Remédios para R. João Ivo, movimento expressivo naquele conjunto de interseções, que estava relocado para a R. Doná Maria Vieira.

Todas essas melhorias podem ser observadas mais detalhadamente na figura seguinte em que, adicionalmente, chamamos a atenção para: o trecho da R. Teófilo Tworz que passa a operar em mão inglesa e os dois novos semáforos (estrada dos Remédios com R. Dr. João Marques e R. do Fonseca com R. Mauro Borrione).



A solução em mão inglesa da R. Padre Teófilo Tworz está detalhada na figura seguinte, com um dimensionamento inicial para a nova ponte que deverá ser implantada na via, além do tratamento a ser dado às interseções da Estrada dos Remédios com a R. Tabaiães e com a R. do Fonseca.

Esta concepção de geometria e sinalização resolve a deficiência que forçou a adoção da R. Dr. João Marques na alternativa *Pref. A*, debilitando as condições de atendimento aos desejos de ligação Leste-Oeste pela R. Padre Teófilo Tworz, jogando esse fluxo para a interseção da Estrada dos Remédios com a Av. Abdias de Carvalho. Na alternativa *Pref. B*, ao absorver esse fluxo de veículos na R. Padre Teófilo Tworz, aliviavamos também a transposição da 2ª Perimetral sobre a Av. Abdias de Carvalho, pois esses veículos só entrarão na Av. Abdias