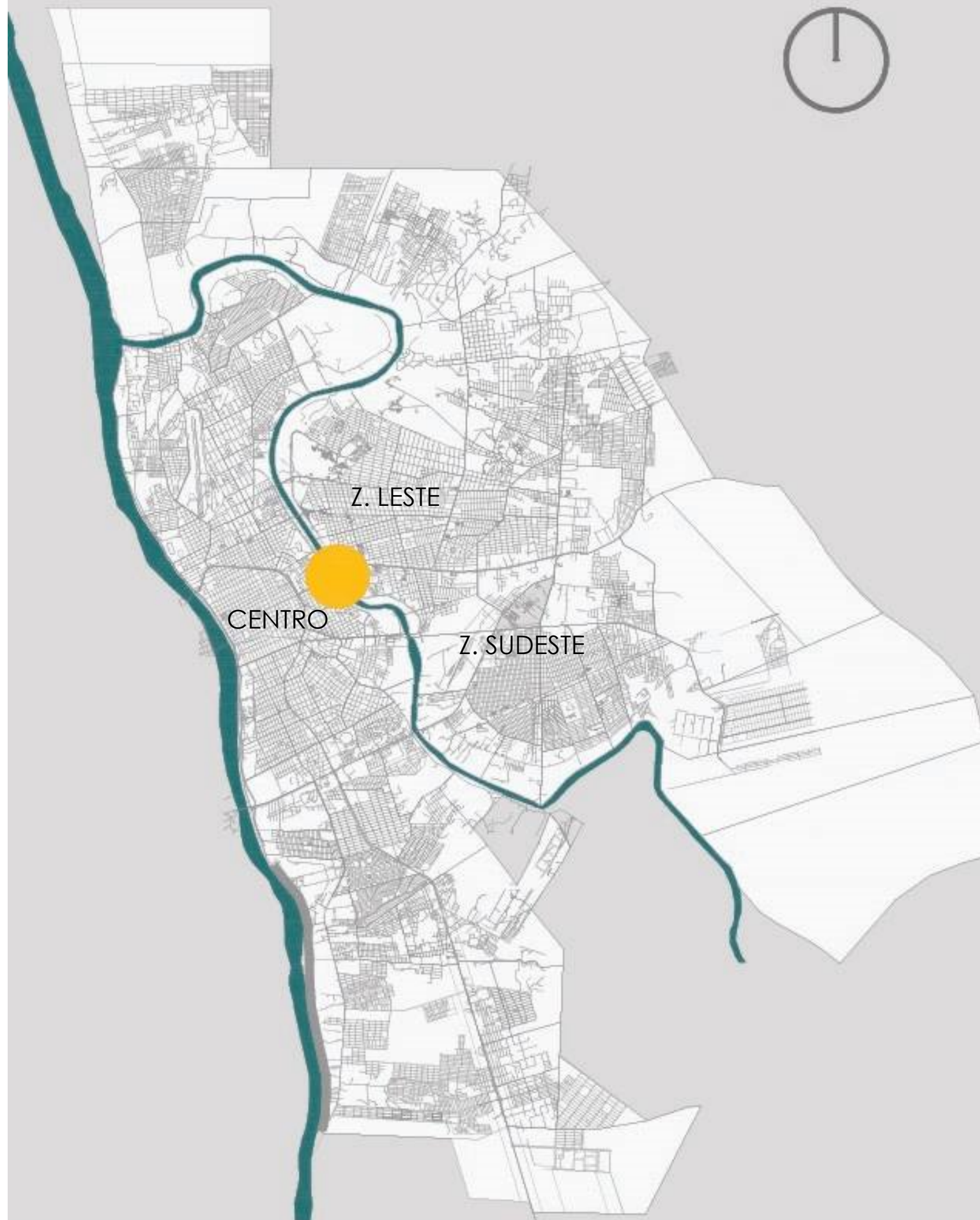


> PONTE JK NO CONTEXTO DA CIDADE



Proposta Ampliação Ponte JK
Arq. Amanda Gabriela e Ana Bárbara Rodrigues
Orientadora: Ângela Braz

A ponte Juscelino Kubitschek localiza-se em posição central na malha urbana de Teresina, ligando estrategicamente a região com maior oferta de trabalho e serviços, bairro Centro, e áreas de moradia, zonas leste e sudeste. Historicamente, o eixo formado por Ponte JK e Avenida Frei Serafim constituiu-se como um vetor de crescimento da cidade de Teresina na direção leste, e mantém-se até os dias de hoje como principal eixo de ligação sobre o Rio Poty.

Considera-se que a Ponte JK possui importância global para a cidade de Teresina, uma vez que além de grande importância histórica e patrimonial no desenvolvimento da cidade, conecta diretamente regiões de moradia e de trabalho, de forma que o bom funcionamento da cidade e realização das atividades cotidianas de comércio e serviço depende da vazão de veículos sobre a Ponte JK.

Dessa forma, qualquer alteração nessa ponte influencia diretamente a vida de milhares de Teresinenses, sendo de suma importância o correto planejamento de qualquer modificação a ser feita, bem como a previsão de eventuais impactos socio-ambientais.



Ponte JK em construção - Década 1950

> ESTUDO DE FLUXOS

Para obter informações mais detalhadas acerca do uso da Ponte JK, se realizou em Julho/2014 como exercício da disciplina de Projeto de Urbanismo II da Universidade Federal do Piauí, um estudo de fluxos da Ponte JK.

Foi utilizado o método dos portões, realizando a contagem manual de cada tipo de veículo que passava por cada portão (figura ao lado) no intervalo de 15 minutos. Foram realizadas medições nos horários de pico (início da manhã, meio dia e fim da tarde) em diferentes dias da semana, buscando conhecer melhor origem/destino dos veículos ao atravessar a ponte, além de quantificar os diferentes tipos de modal.

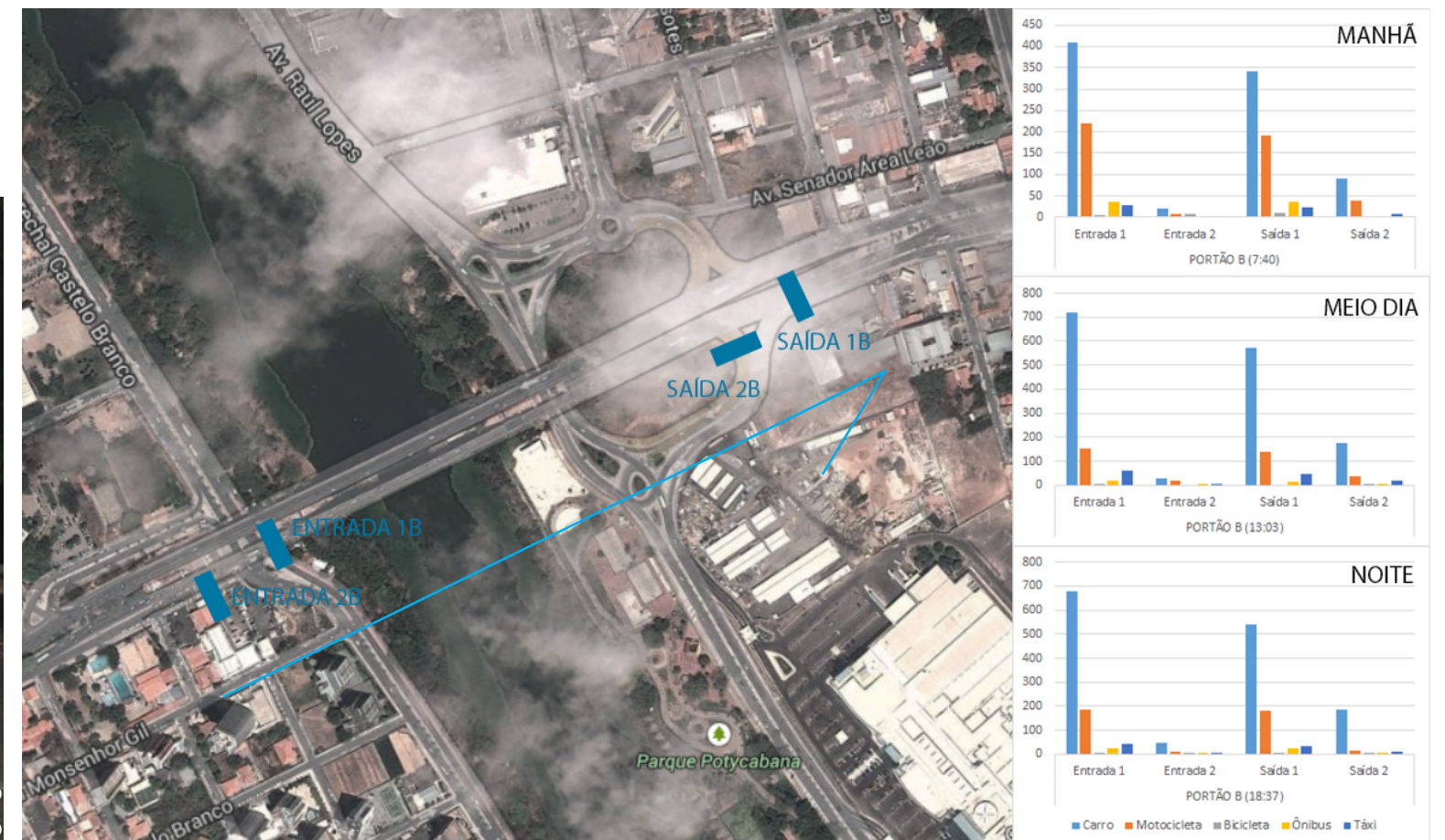
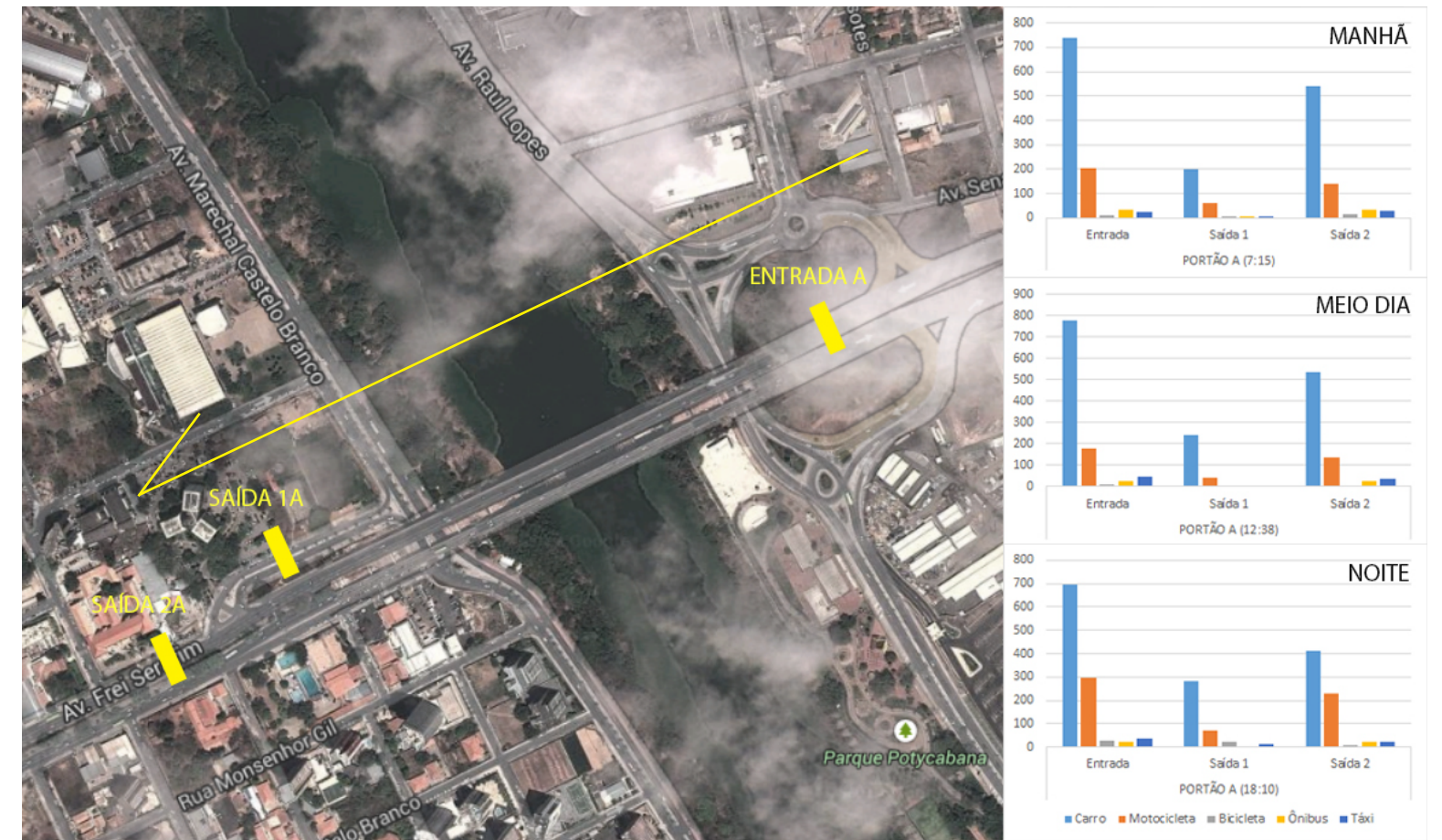
Os portões A (em amarelo) representam o sentido leste-centro, e possui uma entrada e duas saídas (Saída 1A com acesso à Av. Marechal Castelo Branco e Saída 2A em direção ao centro da cidade). Foi verificado que a grande maioria dos veículos que entram pelo portão A seguem direto pela saída 2A, em direção ao centro da cidade.

Os portões B (em azul) representam o sentido centro-leste e possui duas saídas (Saída 1B em direção à Av. João XXIII e Saída 2B em contornando o balão e seguindo para o Teresina Shopping). Nesse caso, percebe-se que a maior parte dos veículos segue pela Saída 1B, continuando na Av. João XXIII.

Nos dois portões percebe-se uma quantidade bem elevada de veículos particulares em detrimento a outros modais de transporte. Notou-se que o fluxo de pedestres e de bicicletas era quase inexistente e que a ponte privilegiava apenas transportes motorizados.



Proposta Ampliação Ponte JK Arq. Amanda Gabriela e Ana Bárbara Rodrigues Orientadora: Ângela Braz

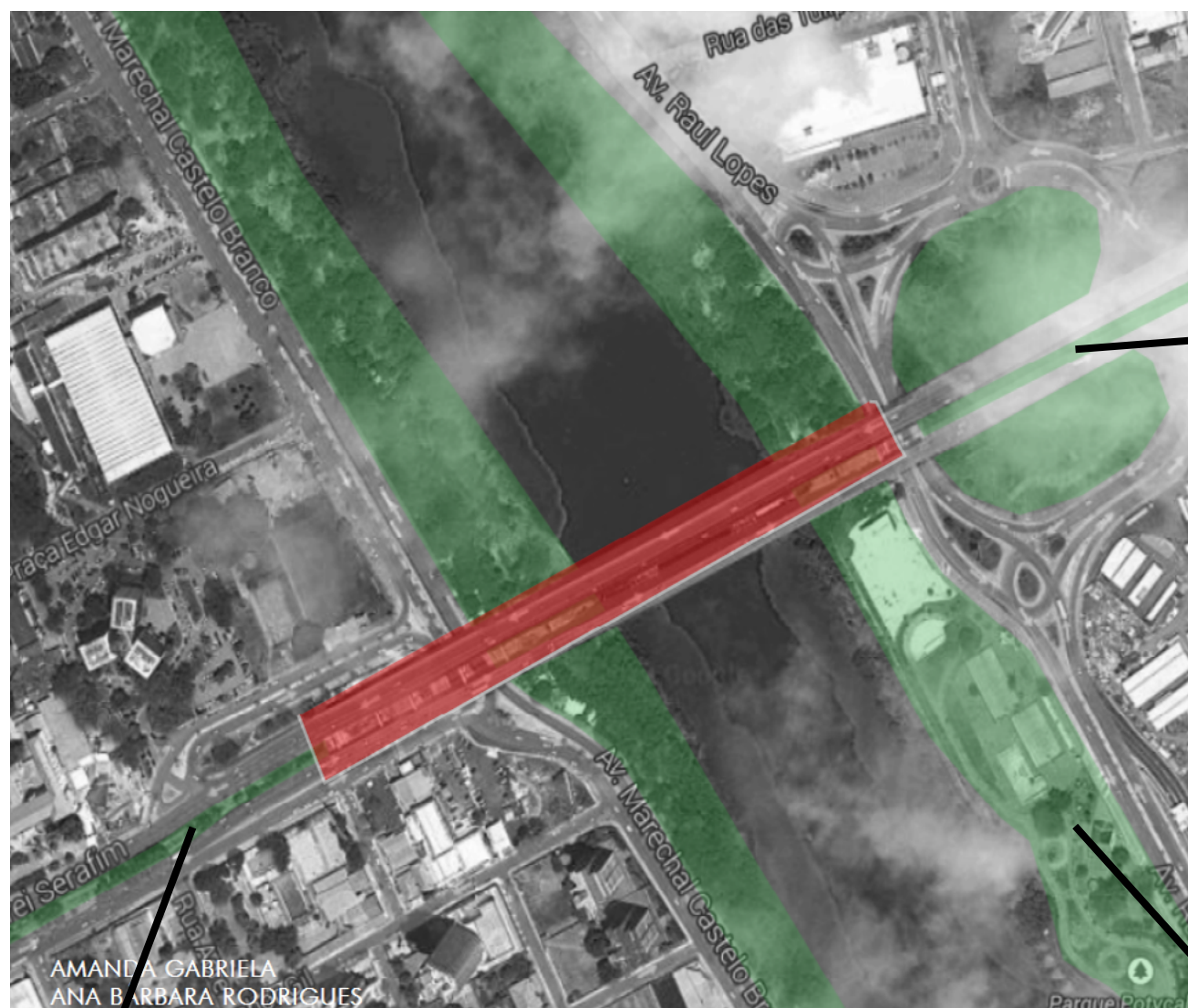


> ENTORNO

Analisando o entorno da Ponte JK, não se justifica a baixíssima quantidade de pedestres e ciclistas circulando pela ponte. A mesma é rodeada de áreas verdes e de ponteciais turísticos e patrimoniais da cidade de Teresina, como o canteiro da Frei Serafim, o Parque Potycabana, o carnaubal da Av. João XXIII e a própria margem do Rio Poty, que é área de preservação ambiental.

Se concluiu que a Ponte Juscelino Kubitschek, como está hoje contruída, é um bloqueio para a livre circulação de pessoas por entre essas áreas verdes, dificultando a lomoção a pé ou de bicicleta entre centro e zona leste, e obrigando os usuários da cidade a depender de meios de transporte motorizados e não sustentáveis.

Proposta Ampliação Ponte JK
Arq. Amanda Gabriela e Ana Bárbara Rodrigues
Orientadora: Ângela Braz



Carnaúbal João XXIII



canteiro Frei Serafim



Parque Potycabana

> PROPOSTA

Proposta Ampliação Ponte JK
Arq. Amanda Gabriela e Ana Bárbara Rodrigues
Orientadora: Ângela Braz

Visando a máxima de “Cidade Para Pessoas” e analisando o fluxo existente e entorno da Ponte JK, propõe-se para a Ponte do Meio uma solução que priorize outros meios de transporte que não o motorizado/particular.

Propõe-se a transferência da ciclovia para a pista central, que acarretará em aumento da pista de rolamento de veículos e diminuição do gargalo no encontro da ponte com Av. Frei Serafim.

Dessa forma, será possível preservar o patrimônio histórica da cidade e poupar o canteiro central da Av. Frei Serafim e suas árvores centenárias, além de incentivar o uso de meios alternativos e não poluentes de transporte.

O projeto pode ser visto como pioneiro para uma mudança na política de transportes de Teresina, e passar a seguir a tendência mundial do século XXI de sustentabilidade e racionalização dos recursos naturais.

