



REFERÊNCIAS URBANOS

AMSTERDAM

Em Amsterdam cerca de 50% dos deslocamentos da cidade holandesa são feitos de bicicleta, nos mais de 400 km de ciclovias.

Com a maior taxa de ciclistas por habitante em todo o mundo, Amsterdam é uma cidade super segura de se pedalar. O período entre 1986 e 1991 registrou o índice de 68 bikes a cada 100 habitantes. O número aumentou para 73 (de 2005 a 2008), segundo o Departamento de infraestrutura, transporte e tráfego de Amsterdã.

E nem sempre Amsterdã foi esse exemplo visual repleto de ciclistas pomposos pedalando até o trabalho. As ciclovias mais antigas da cidade-modelo eram estreitas e mal conectadas – ou seja, perigosas.

Com a crise mundial do petróleo nos anos 70, uma política de incentivo ao uso da bike somada à proibição de carros circulando aos domingos foram esforços válidos para lembrar a população dos bons tempos de integração.



Sinaleira para Bicicletas em Amsterdam

Fonte: Google Imagens

O trânsito é dominado pelas magrelas: há sinalização para bikes, gestos comunicativos – direita, esquerda, parando –, buzinando.



Aluguel de Bicicletas em Amsterdam

Fonte: Google Imagens

Amsterdam é uma cidade histórica, com muitas coisas para se ver e lugares para se visitar. Não é uma cidade muito grande em termos de quilômetros quadrados, mas é uma metrópole internacional. Os moradores costumam fazer longos passeios de bicicleta, pois o terreno é plano, é fácil se orientar na cidade e há várias ciclovias, com seus próprios semáforos.

Além disso, estacionamento para carros pode ser difícil de achar e caro.



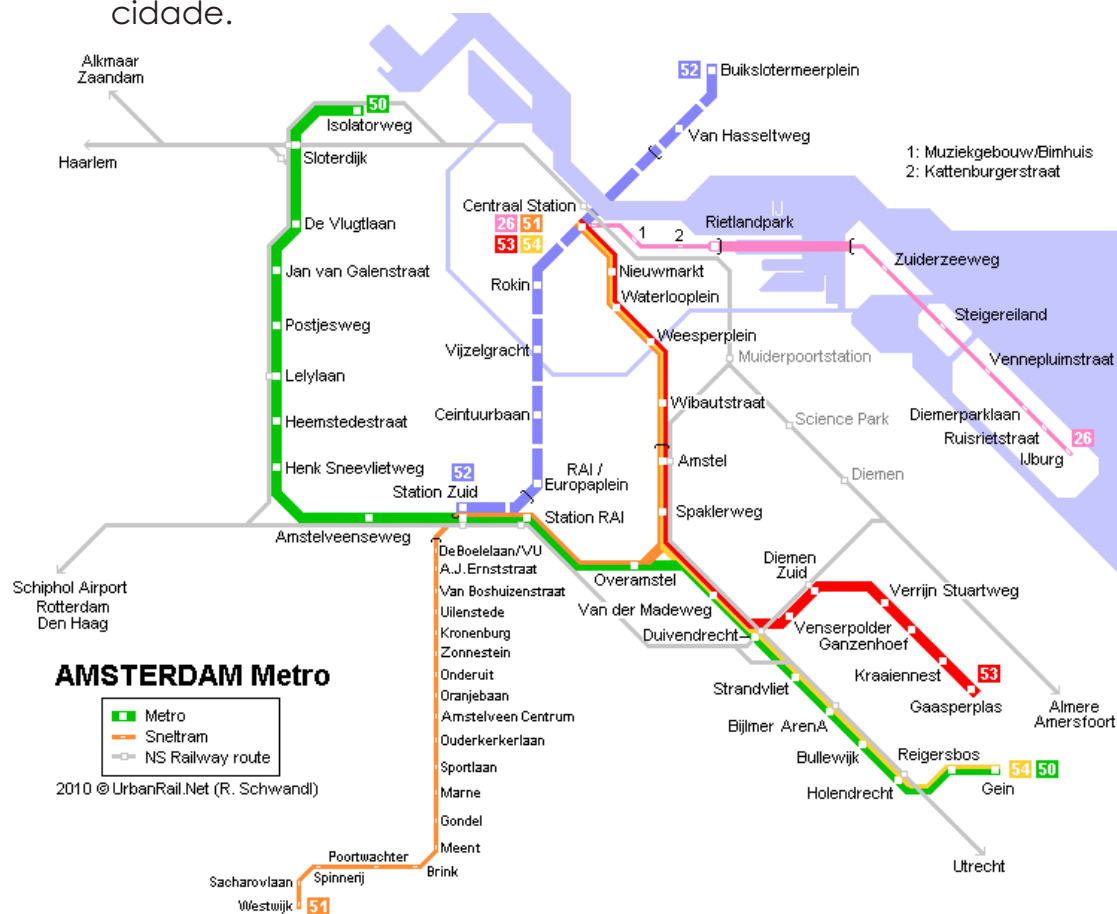
Bicicletários em Amsterdam

Fonte: Google Imagens



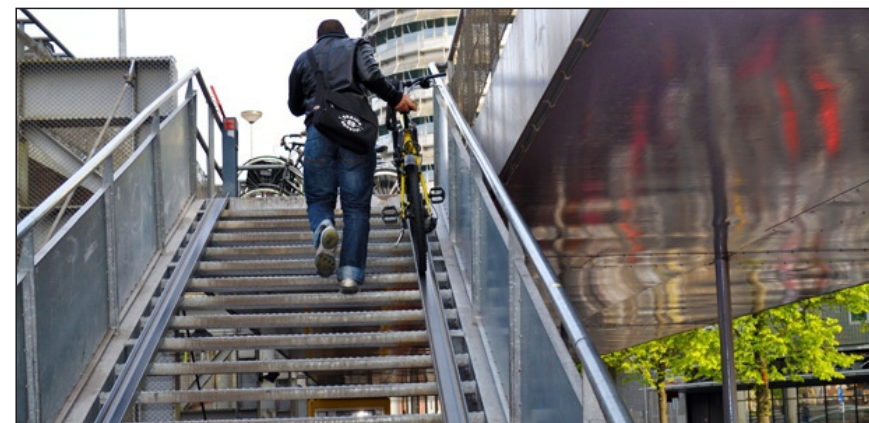
O Metro de Amesterdam é um misto de trânsito rápido e sistema de light rail em Amsterdam , e os seus concelhos limítrofes Amstelveen , Diemen , e Ouder-Amstel na Holanda.

Há quatro linhas no sistema de metrô. Três linhas começam na Central de Amesterdam, do qual a linha 53 e 54 ligam o centro da cidade a Diemen, Duivendrecht e Zuidoost Amsterdam no sudeste, e linha 51 liga o centro da cidade de Amstelveen , no sul. A Linha do anel, linha 50, liga Amesterdam Zuidoost a oeste, sem atravessar o centro da cidade. A linha norte/sul está em construção e vai ligar o norte com Amstelveen e atravessa o centro histórico da cidade.



Ciclovía em Amsterdam

Fonte: Google Imagens



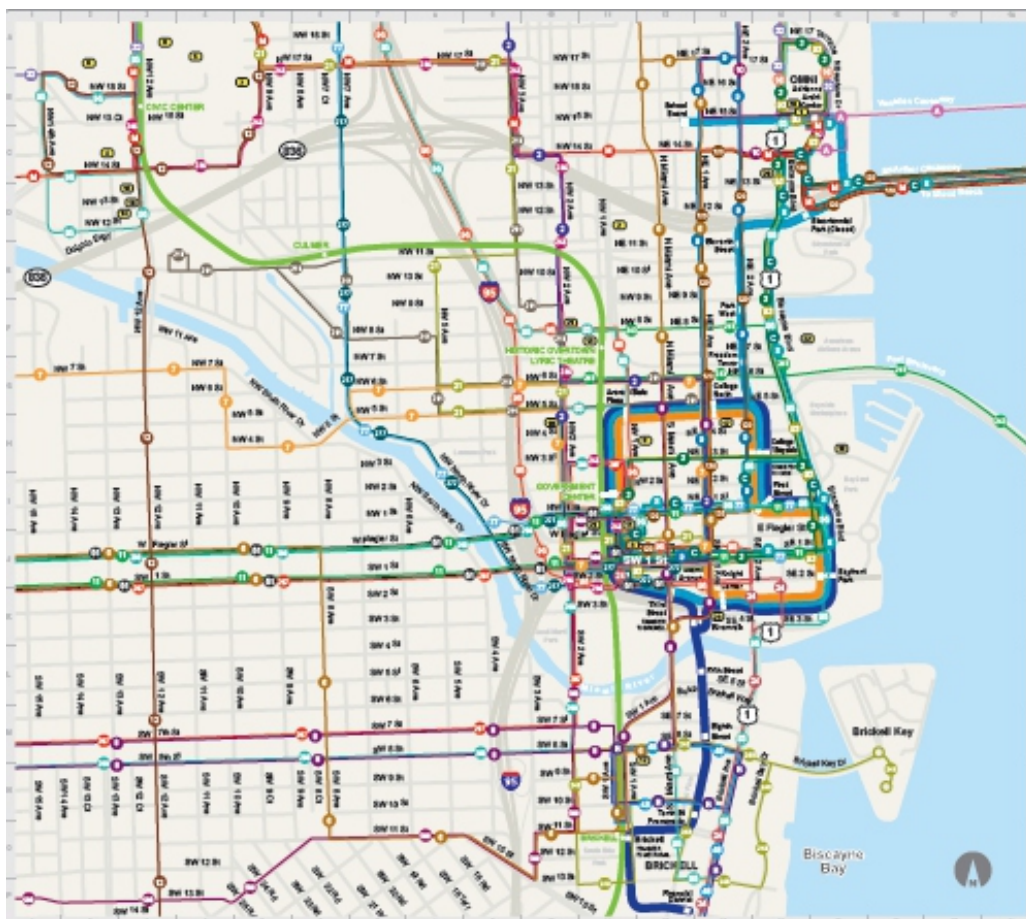
Grandes Estacionamentos para Bicicletas por Toda Cidade

Fonte: Google Imagens

Em 2002, a construção do Norte / Linha do Sul foi iniciada, o que estava previsto para ser concluído em julho de 2012. Devido a vários contratempos e disputas com a empresa de construção civil a construção da linha está por trás do cronograma e agora está com conclusão prevista para 2017.



MIAMI



Sistema de Mobilidade Interna de Miami

Fonte: Google Imagens

Quatro causeways (pontes) cobrem os 5 quilômetros de Biscayne Bay entre o continente e Miami Beach, enquanto duas outras cruzam as águas mais ao norte. A Mac-Arthur Causeway (I-395) é a mais movimentada e passa ao norte de Downtown, despejando três pistas de tráfego na 5th Street de South Beach.

O transporte público é acessível dentro de todo o município de Miami. O Miami-Dade é a maior agência de transportes da Flórida e controla diariamente o Metrobus, o Metrorail e o Metromover. Esse sistema tem mais de 60 rotas e estações que servem 200.000 pessoas por dia.

Metrobus é o único transporte público que presta serviço para Miami Beach, fazendo ligação com Downtown, Key Biscayne e outras ilhas. Os ônibus são a melhor opção para quem quer ir de norte a sul em Miami Beach. Os pontos de parar estão em toda parte. O preço da passagem é de US\$ 2 e é possível comprar o cartão que vale para o dia inteiro por US\$ 5, com viagens ilimitadas.

O **Metrorail** é um sistema de transporte elevado com 22 estações, que liga Kendall (no sul de Miami) à cidade Meddley, no norte - uma ótima opção para quem quer explorar Downtown.



Metrobus



Metromover



Metrorail

A passagem custa US\$ 2, mas o trem não aceita dinheiro; portanto, é preciso comprar um Easyticket nas máquinas de cada estação **Metromover** é um veículo leve sobre trilhos (opera com pneus, não causando ruídos) que passa pelas estações em intervalos de 90 segundos a três minutos. Nas estações Government Center e Brickell é possível fazer baldeação com o Metrorail.

O Metrorail é um metrô elevado (é pago) e vai de Kendall a Medley. Não cobre a cidade toda, mas auxilia bastante para quem fica/vai até uma das regiões atendidas.



Metromover

Fonte: Foto Eduardo Castells



O Sistema é Rodeado por Edifícios Garagem

Fonte: Fotos Eduardo Castells



Edifícios com Sistema passando Internamente pela Edificação

Fonte: Foto Eduardo Castells

A maioria das edificações contam com pelo menos 8 andares só de garagem.

Há edifícios que contam com integração pública e privada, e constroem sobre as plataformas do transporte.

O paisagismo é acompanhado por toda a linha, juntamente com a arborização da via.



Veículo Interno

Fonte: Foto Eduardo Castells



CURITIBA



Ponto de Parada Curitiba
Fonte: Google Earth

Histórico:

1964 - Jaime Lerner participou da proposta do novo plano diretor, propunha desenvolvimento nos eixos de crescimento de massa, integrando os terminais.

1972 - Plano Diretor baseado na articulação entre uso do solo, sistema viário e sistema de transporte coletivo sobre pneus.

1974 - Implantação do ônibus expresso, realiza o trabalho de 2,4 ônibus convencionais.

1979 - Crise Mundial do Petróleo.

1981 - O bonde como solução.

1991 - Implantação da Linha Direta

1992 - Anteprojeto do Bonde Moderno - VLT (muito caro).

1995 - Ônibus Biarticulado. Sem catracas, sem degraus e em vias exclusivas.

1997 - STAC - Sist. de Transporte de Alta Capacidade.



Linha BRT Curitiba e suas Paradas
Fonte: Google Imagens

1999 - Anteprojeto Monorail (BR 116) - Resultado: Muito caro!

2002 - Programa de Transportes Urbanos de Curitiba.

2005 - Linha Verde: Projeto do eixo metropolitano

Curitiba: A primeira cidade brasileira, e do mundo, a implantar um sistema de BRT foi Curitiba, como alternativa à construção de uma rede de metrô. Também é famoso a nível mundial porque foi planejado em conjunto com um inovador plano do uso do solo. O sistema foi chamado de plano diretor, sistema onde se distribui o fluxo de crescimento demográfico em torno de eixos de transporte, sistema que permitiria mais tarde serem criados os eixos "SBTM" (Sistema Biarticulado de Transporte de Massa) principal sistema da Rede Integrada de Transporte (RIT), e também é conhecido pelas estações em forma de tubos de vidro, a inovação de integrar os serviços alimentadores e tronco, operados com ônibus articulados; a implantação pioneira de tarifa única integrada; e por permitir acessibilidade universal (passagem em nível) para todos os usuários.