



# CICLOVIA

Mobilidade para todos



IMPLANTAÇÃO GERAL

UNIMAR  
UNIVERSIDADE DE MARÍLIA

PROJETO DE CICLOVIA NA CIDADE DE MARÍLIA, SÃO PAULO, REALIZADO PELOS ALUNOS:

ALANA CAROLINE DIAS  
BRUNA MARIA RANGEL

DAIANE MARIA DA SILVA  
GABRIELA FERNANDA DA SILVA

MURILO ALVES MOREIRA  
PÂMELA PEREIRA COSTA

PROFESSORA RESPONSÁVEL:  
WALNYCE SCALISE





# MEMORIAL

O projeto da ciclovia paralela a linha do trem foi idealizado com o intuito de atender toda população que utiliza a bicicleta como meio de transporte, não somente para passeios, mas também como trabalho ou meio de locomoção. Seu desenvolvimento partiu com ideia de atravessar a cidade, de zona sul à zona norte, caminhando paralelamente à linha do trem. Ela se inicia no encontro da Rua Da Roseira com a Avenida Esmeralda, no trecho bem em frente a rede de supermercados Confiança, com uma rotatória simples. Ciclistas vindos de Lácio podem chegar tranquilamente ao ponto de origem da ciclovia através do prolongamento da avenida Esmeralda, que acaba em Lácio e não possui grande tráfego de veículos, tornando assim, o começo da sua rota mais tranquilo.

Essa primeira prancha conta com a implantação geral do início da ciclovia, mostrando o seu entorno junto à Avenida Das Esmeraldas, Rotatórias, Rua Jesus Montolar Pellisel, Supermercados Confiança e Tauste e a tão famosa pista de cooper da Esmeralda.

A perspectiva ilustrada mostra bem a ambientação e humanização com o projeto finalizado e seu horizonte.

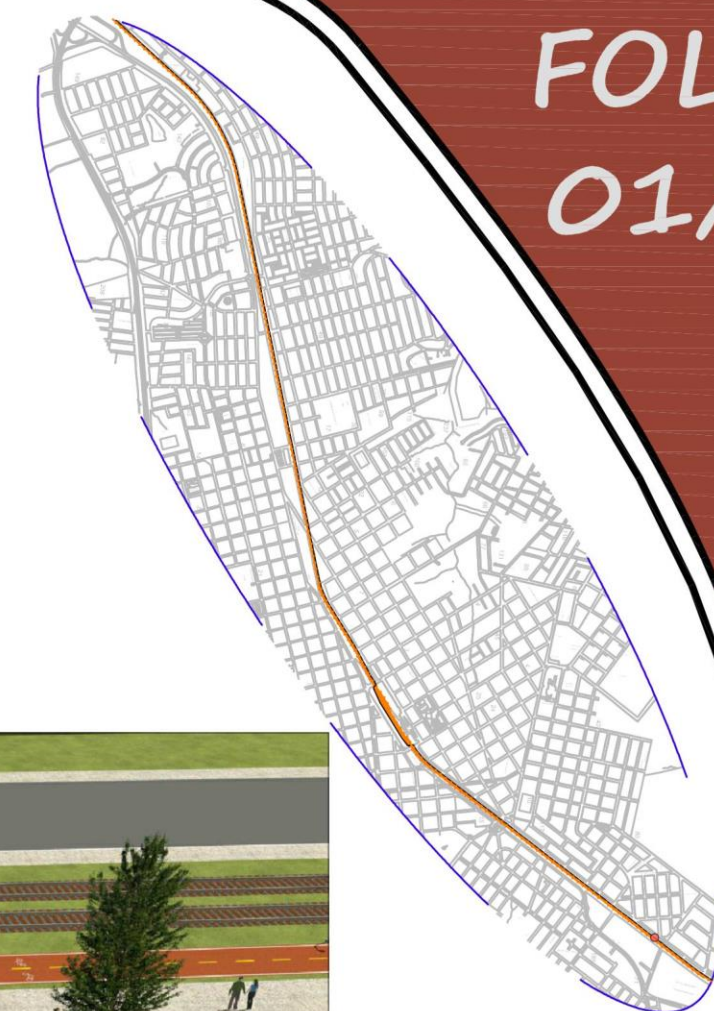
O corte AA' relata bem as medidas entre os canteiros, trilhos, ciclovia e pista de cooper e o detalhe principal é de intuito técnico representativo, com cotas e linhas de chamadas.



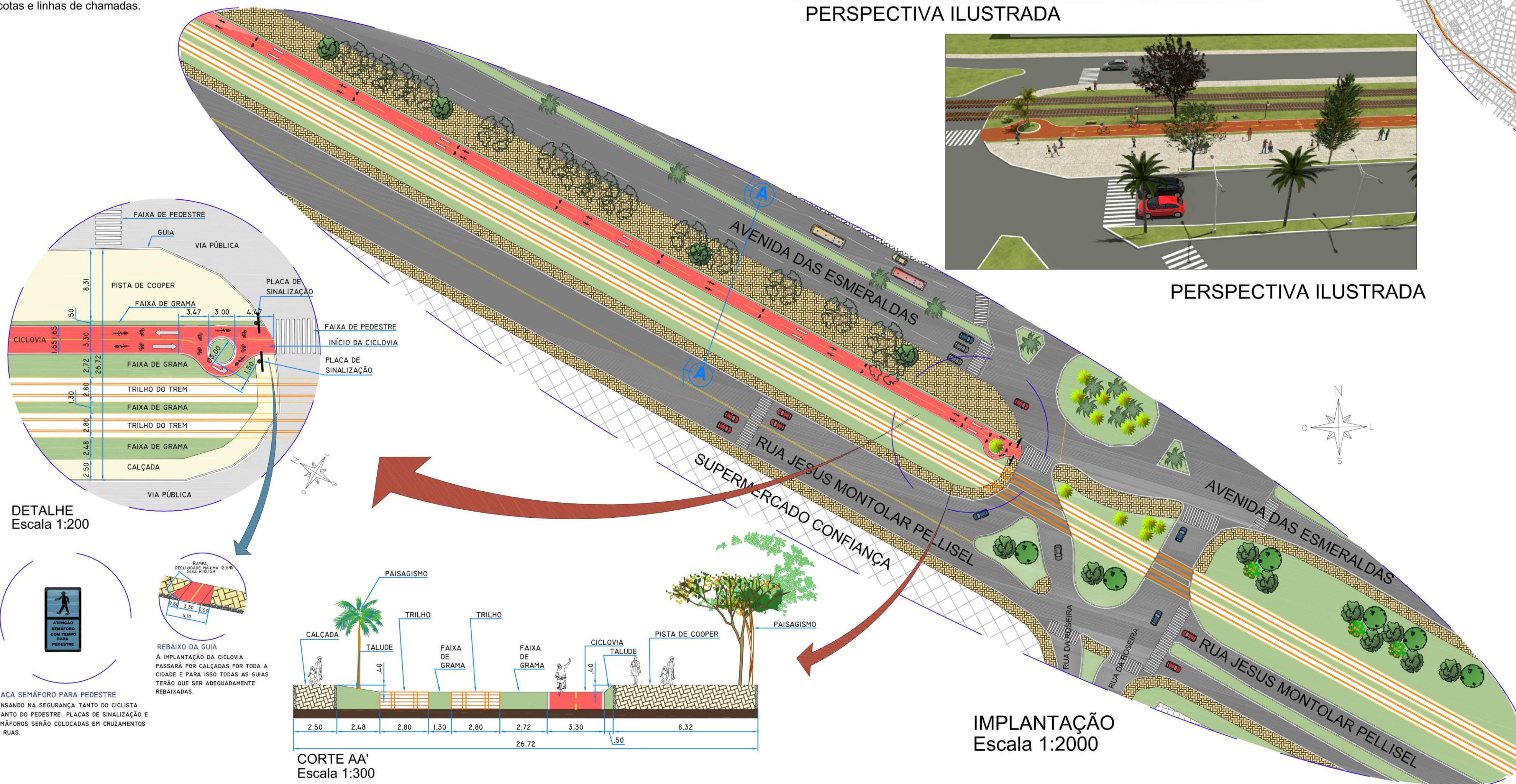
PERSPECTIVA ILUSTRADA



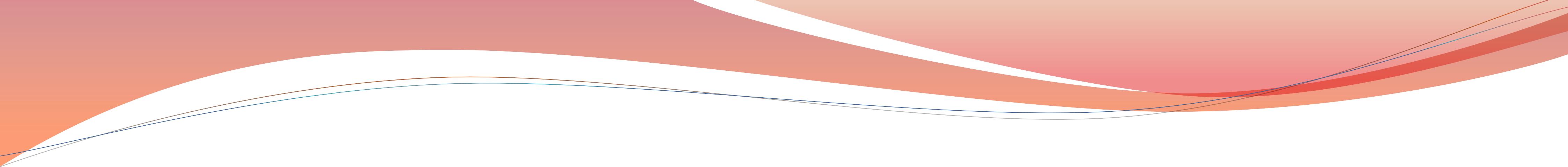
PERSPECTIVA ILUSTRADA



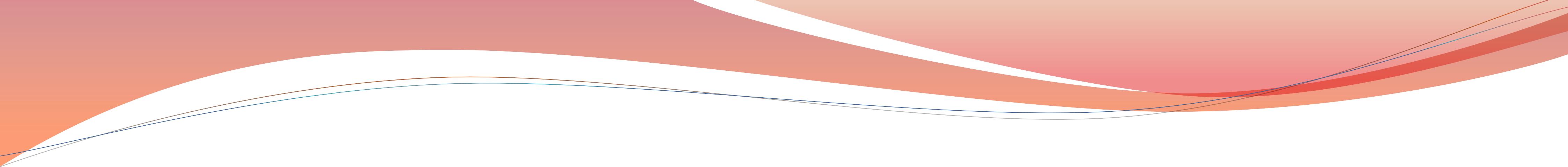
FOLHA  
01/08



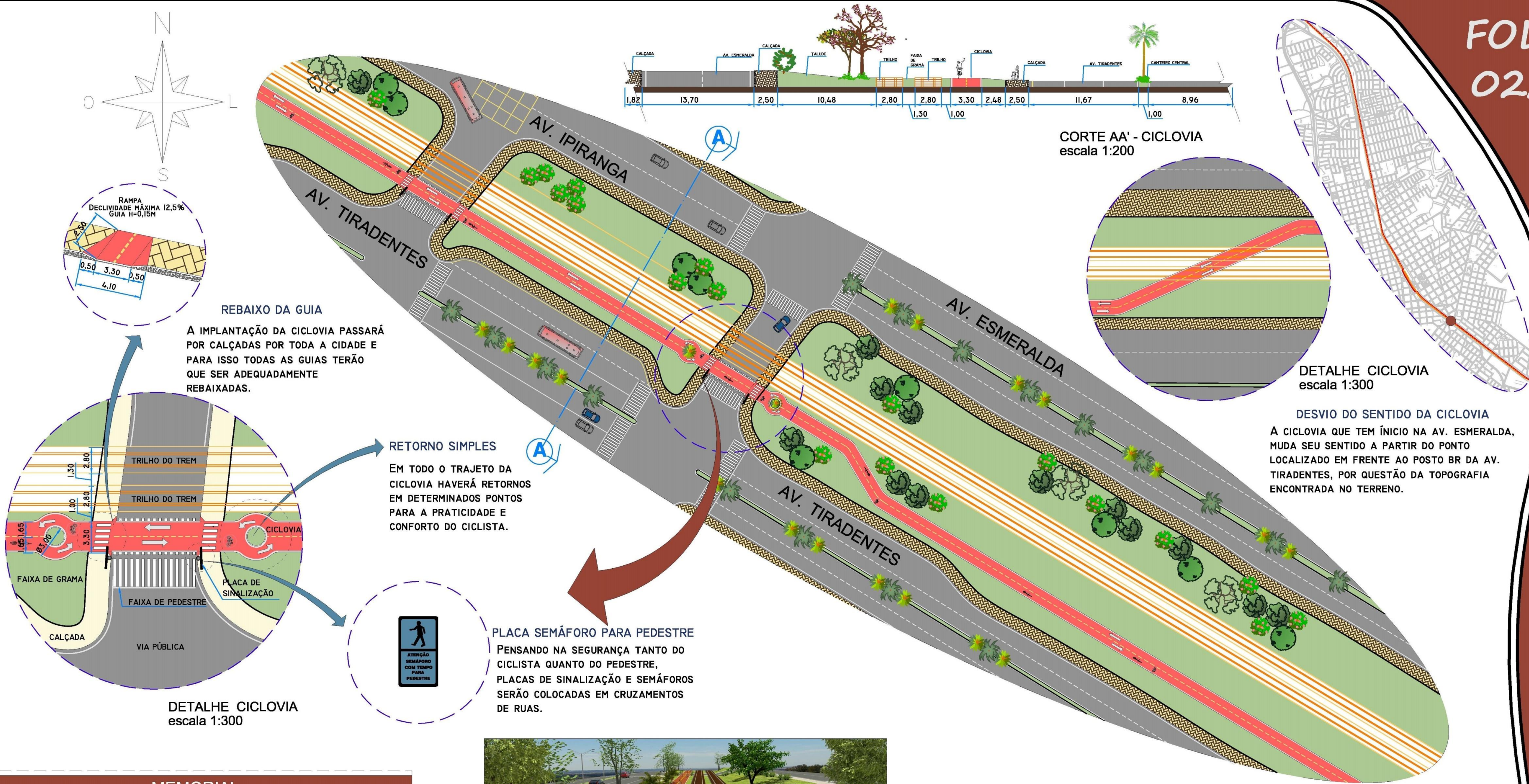












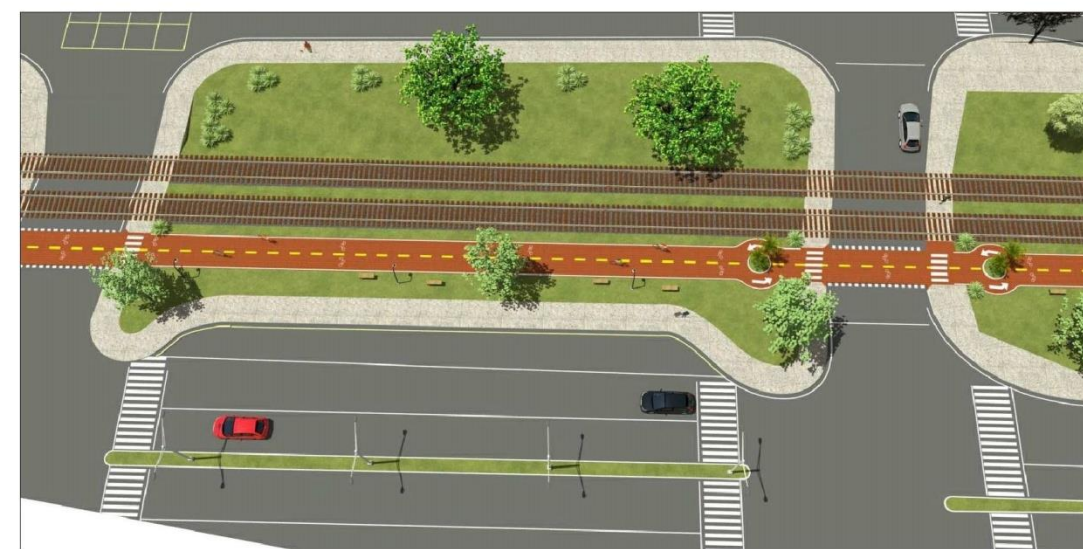
### MEMORIAL

Dando continuidade ao trecho da av. esmeralda, a ciclovia segue em sentido a av. tiradentes, onde esse desvio foi feito no ponto em frente ao posto br, como explicado no detalhe.

Para a comodidade dos ciclistas foram instalados retornos, caso o ciclista queira voltar para o início do trecho. pensando na segurança também foram proposto faixas de pedestres e sinalização adequada.

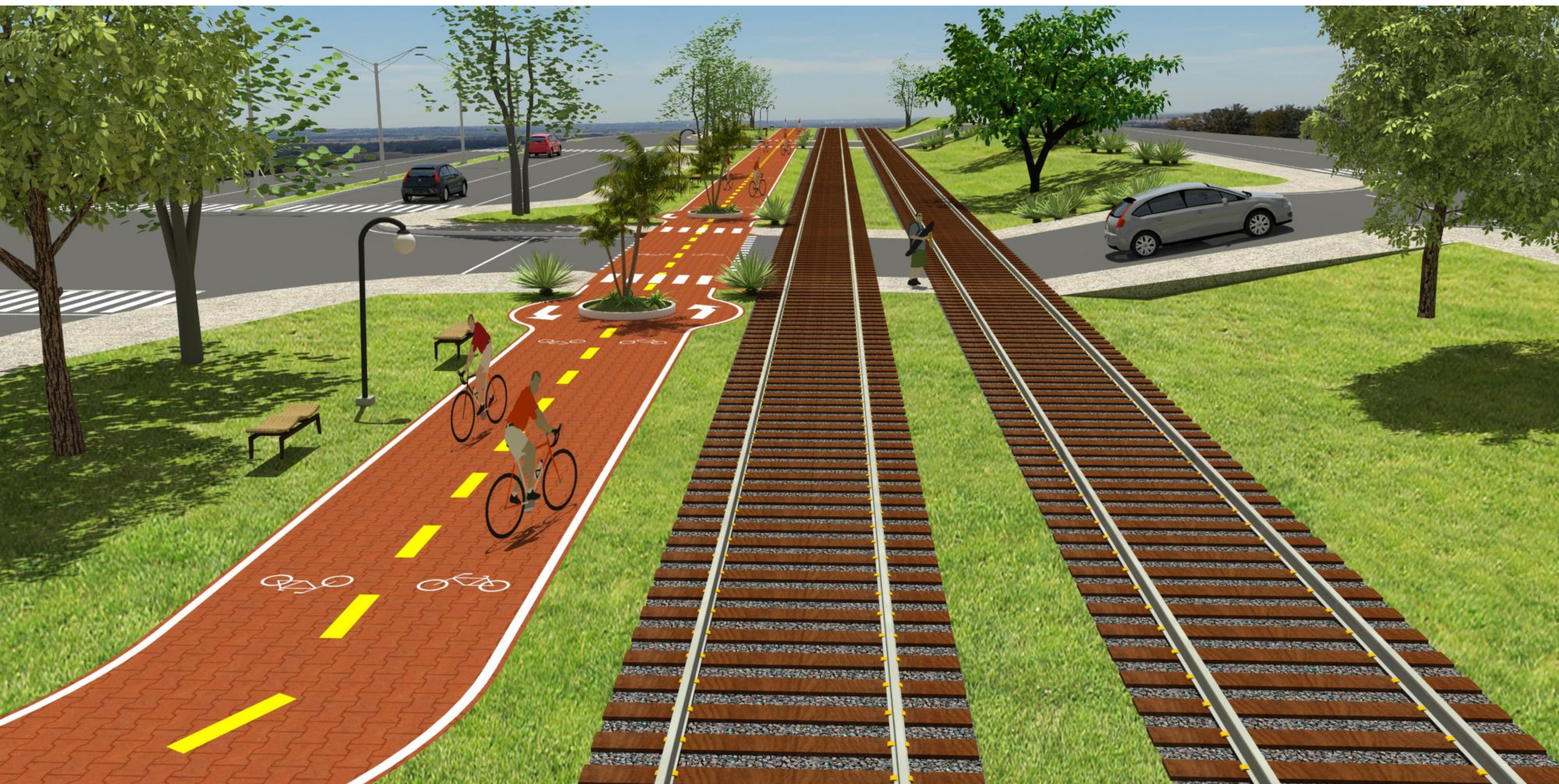
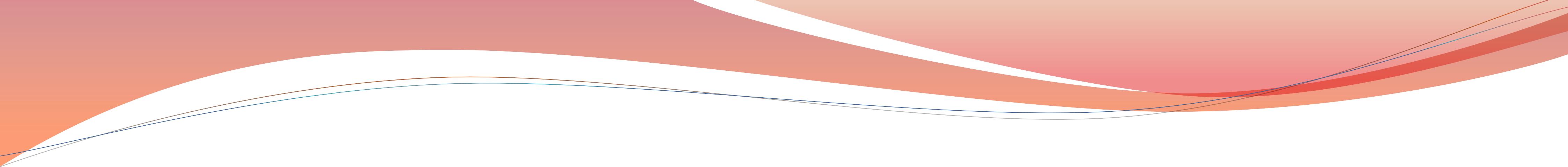


PERSPECTIVA ILUSTRATIVA - CRUZAMENTOS DE RUAS

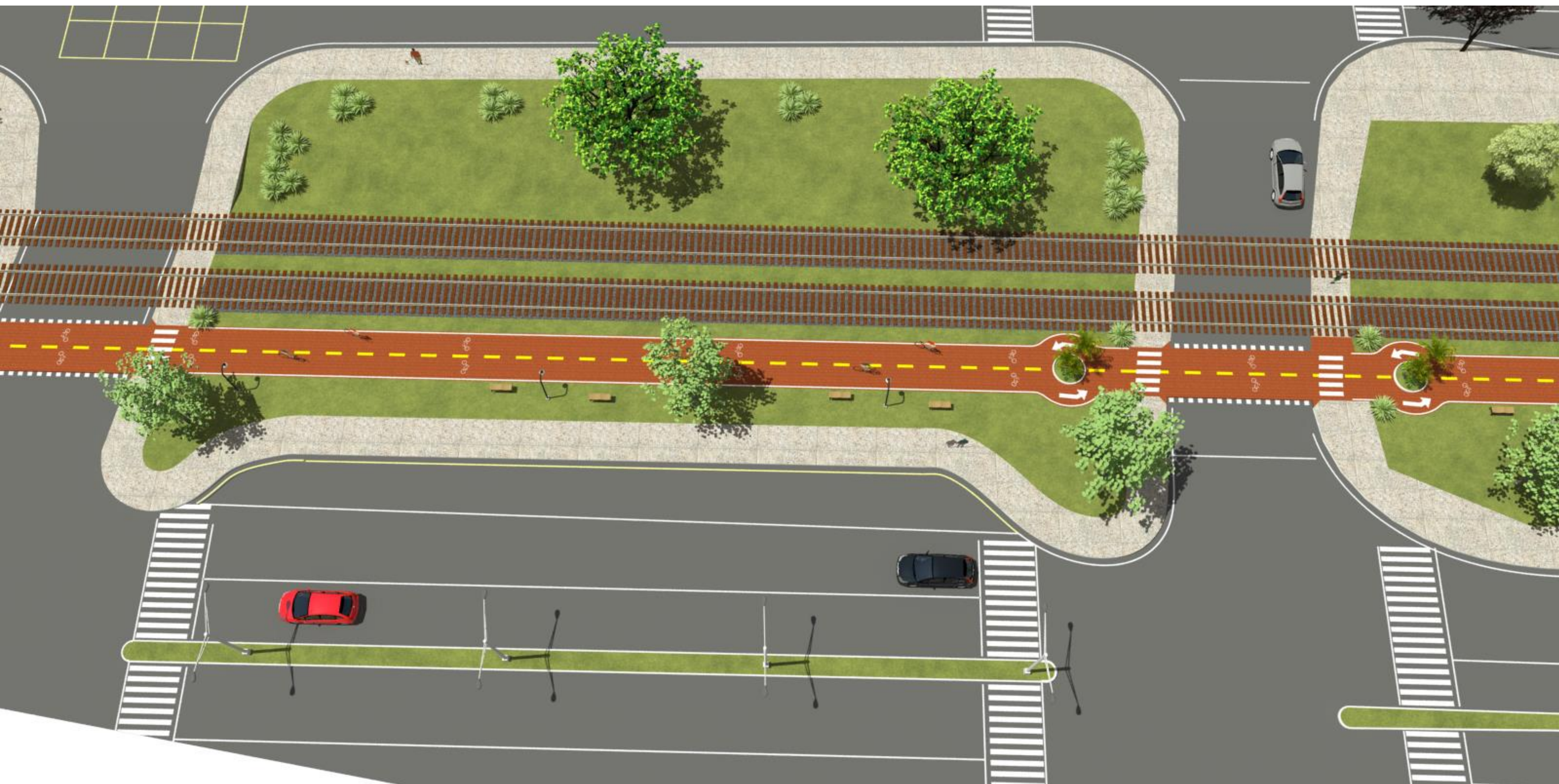
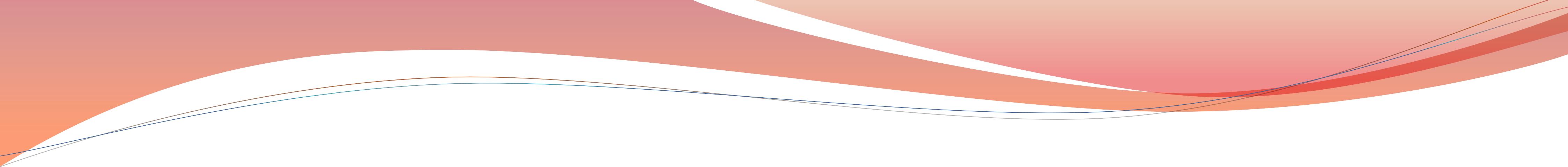


PERSPECTIVA ILUSTRATIVA

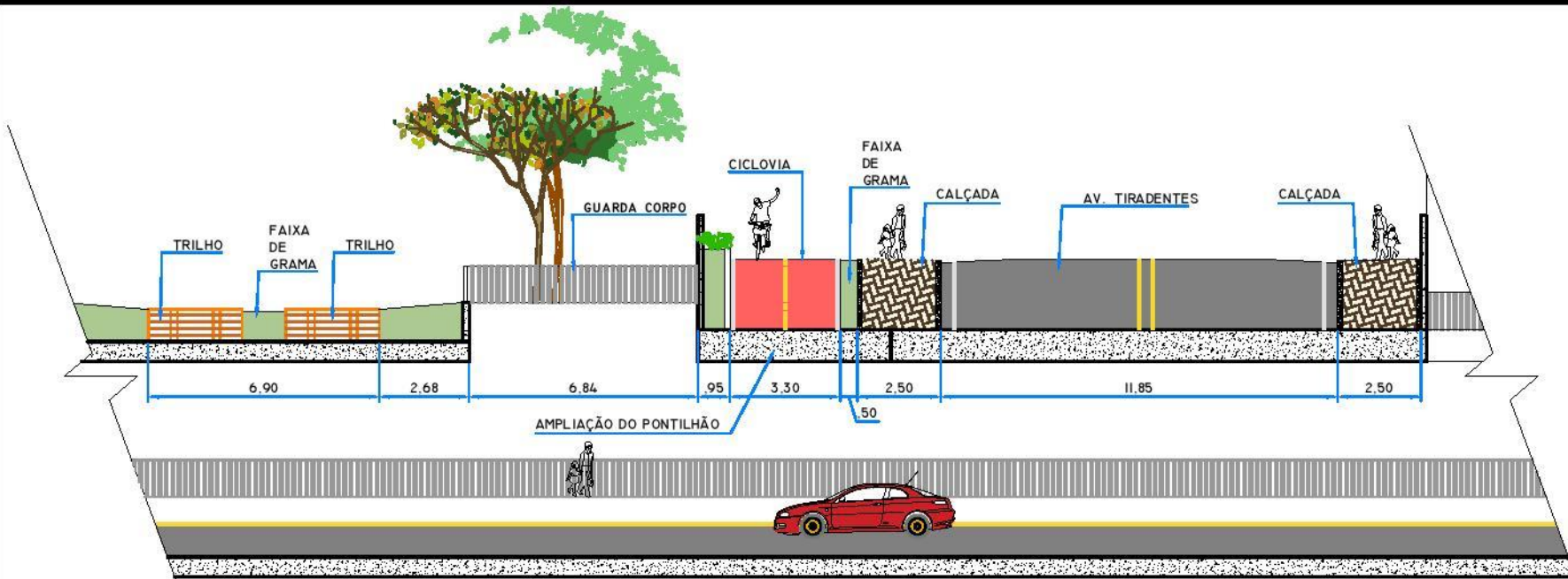






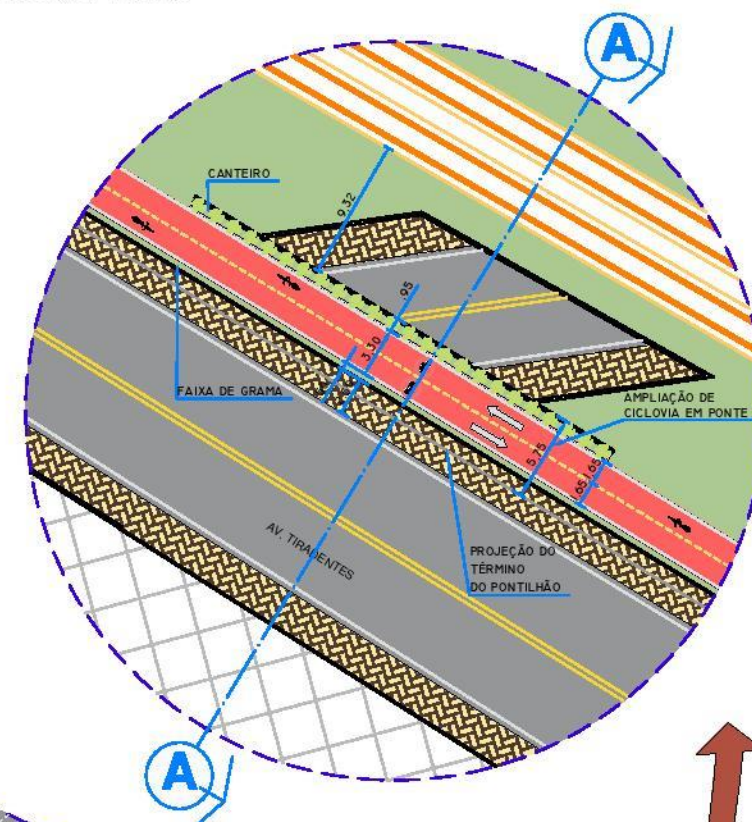






CORTE A  
escala 1:200

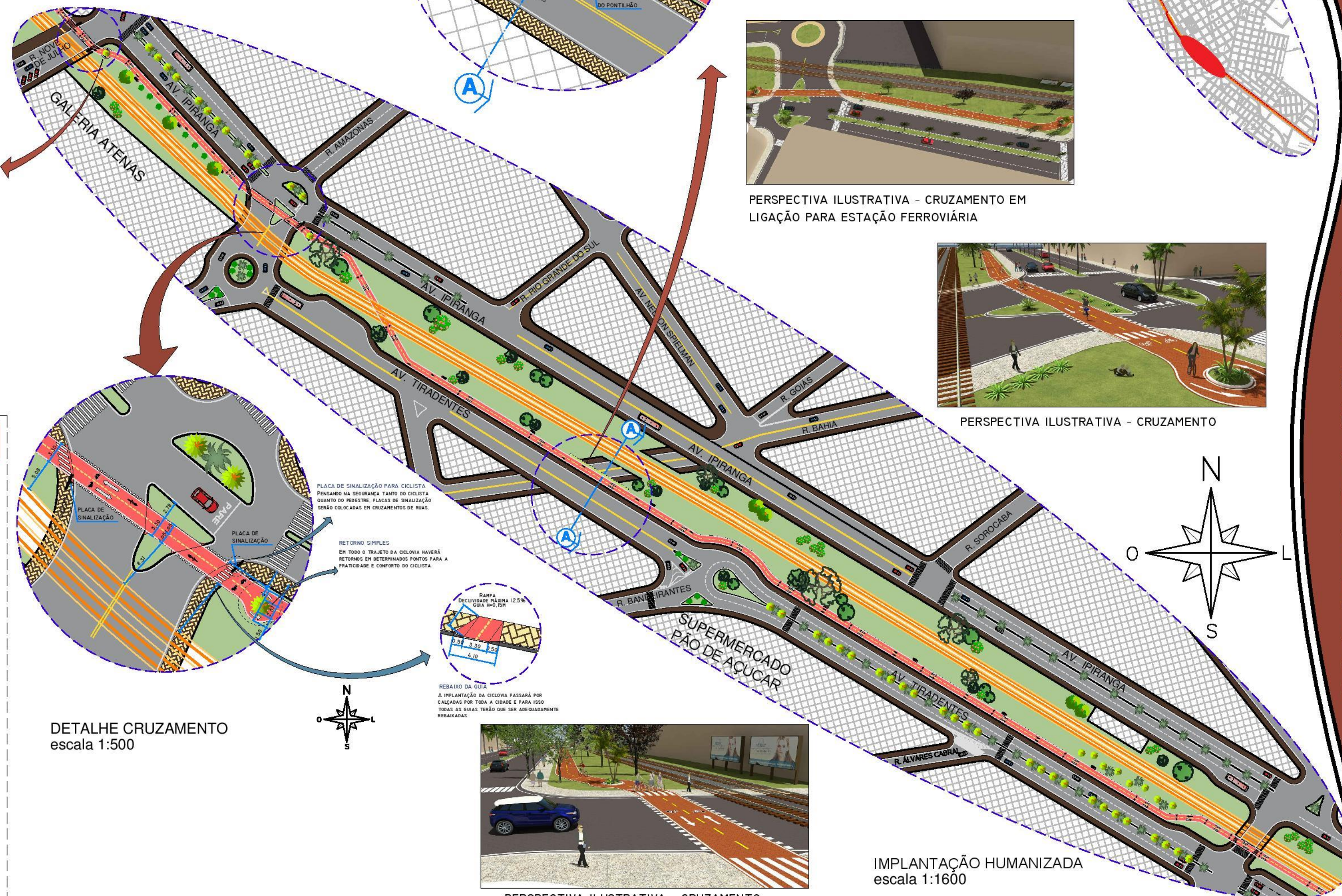
DETALHE PONTILHÃO  
escala 1:500



PERSPECTIVA ILUSTRATIVA - CRUZAMENTO EM  
LIGAÇÃO PARA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA



PERSPECTIVA ILUSTRATIVA - CRUZAMENTO



DETALHE CRUZAMENTO  
escala 1:500



PERSPECTIVA ILUSTRATIVA - CRUZAMENTO

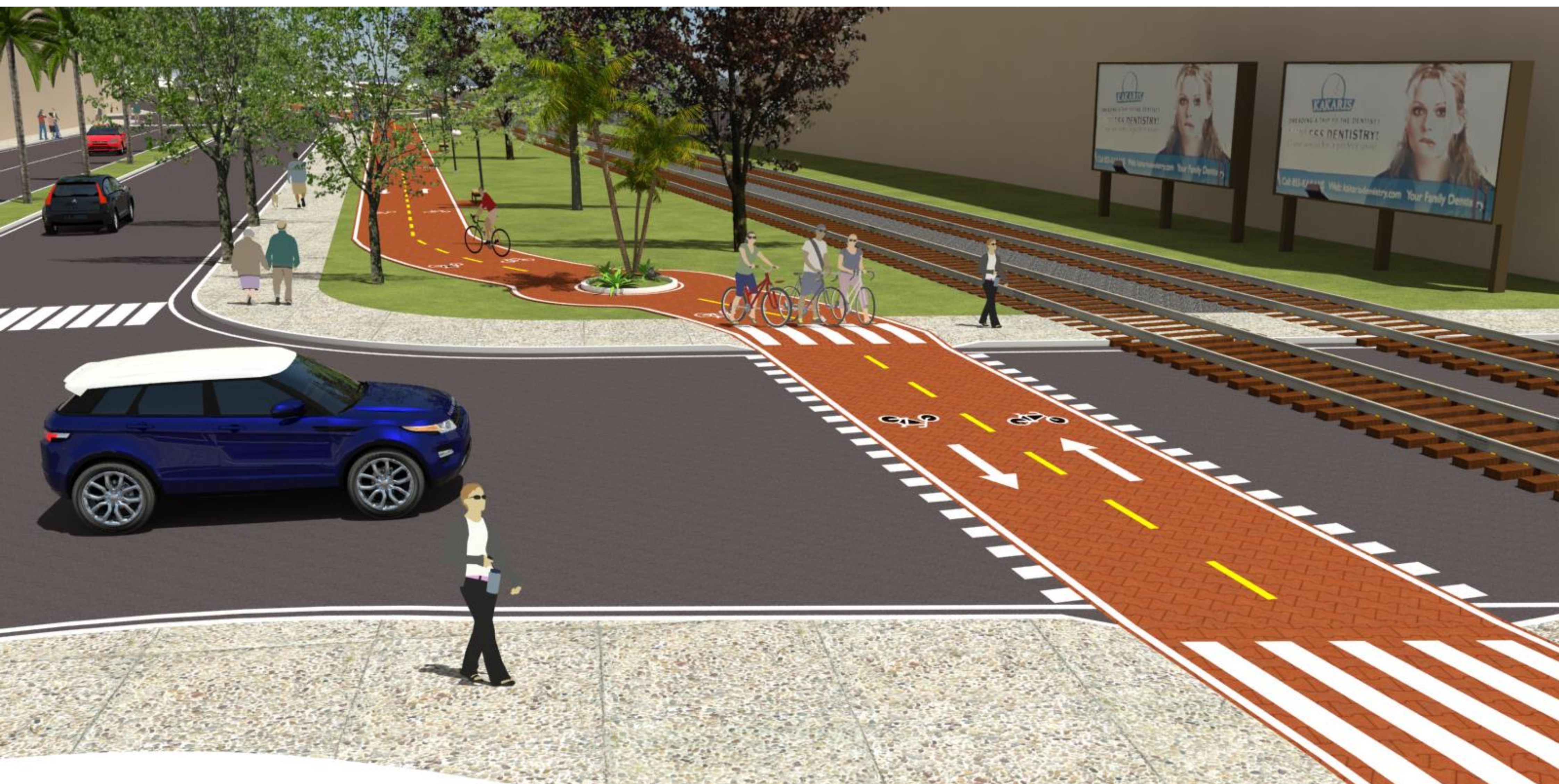
IMPLANTAÇÃO HUMANIZADA  
escala 1:1600

## MEMORIAL

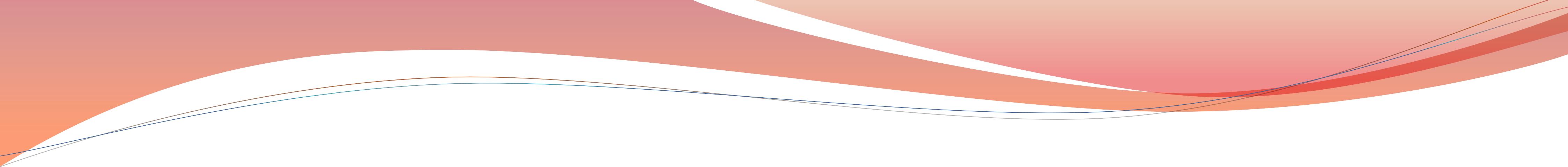
Em continuidade com a Av. Esmeralda, a ciclovía se estende entre a Av. Tiradentes e Av. Ipiranga. Situada a Av. Tiradentes, o desafio maior de sua implantação neste trecho se deu no pontilhão existente, próximo ao supermercado Pão de Açúcar. No entanto, para continuação da ciclovía, foi proposto uma extensão do pontilhão, criando um anexo a ele, para abrigá-la. Mais adiante, uma "quebra" no sentido da ciclovía foi necessária, desse modo, passou-se a situar alinhada a Av. Ipiranga, no qual dará ligação ao terminal ferroviário.

Seus cruzamentos disponibilizam placas e sinalização tanto para pedestres, ciclistas e motorista. No cruzamento da R. Nove de Julho, onde já existe semáforo para automóveis, foi proposto um semáforo para pedestres e ciclistas, de modo a garantir a segurança dos mesmos.

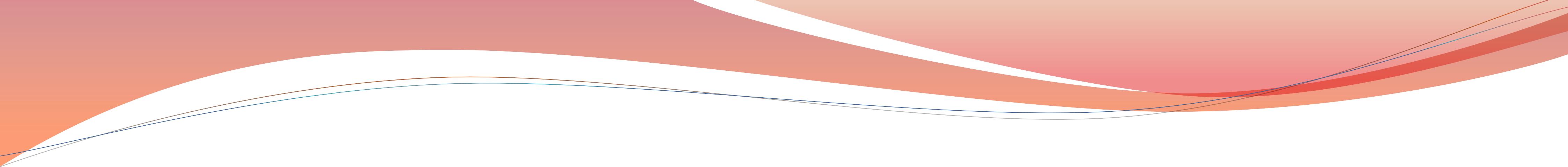






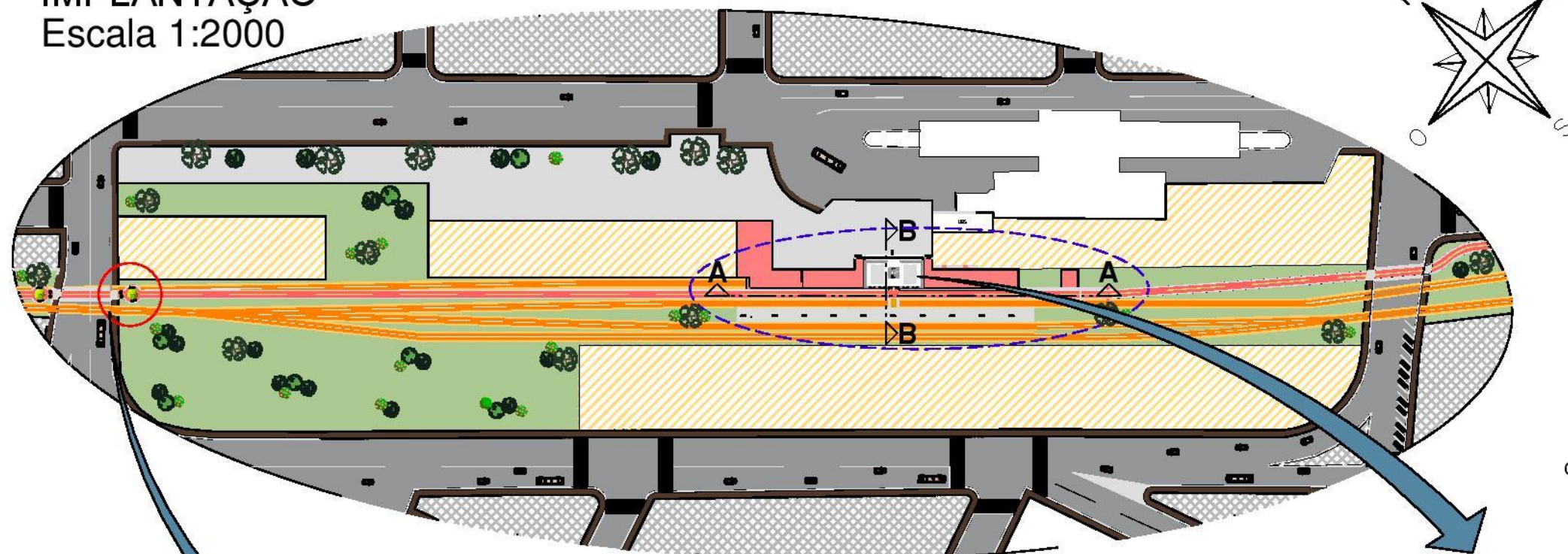




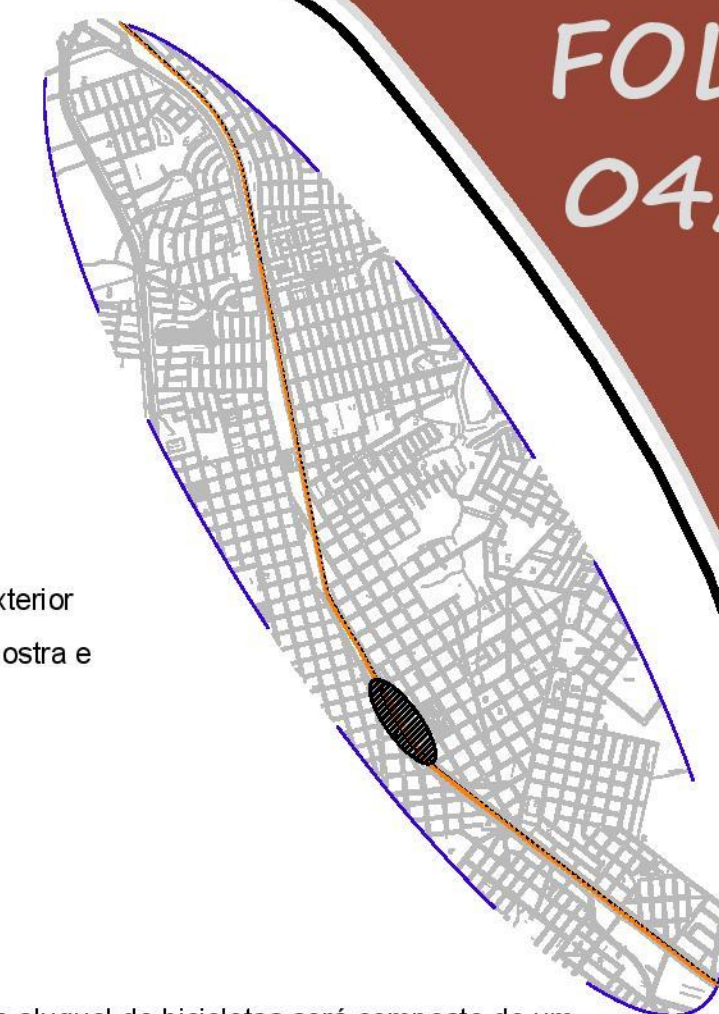




# IMPLANTAÇÃO Escala 1:2000



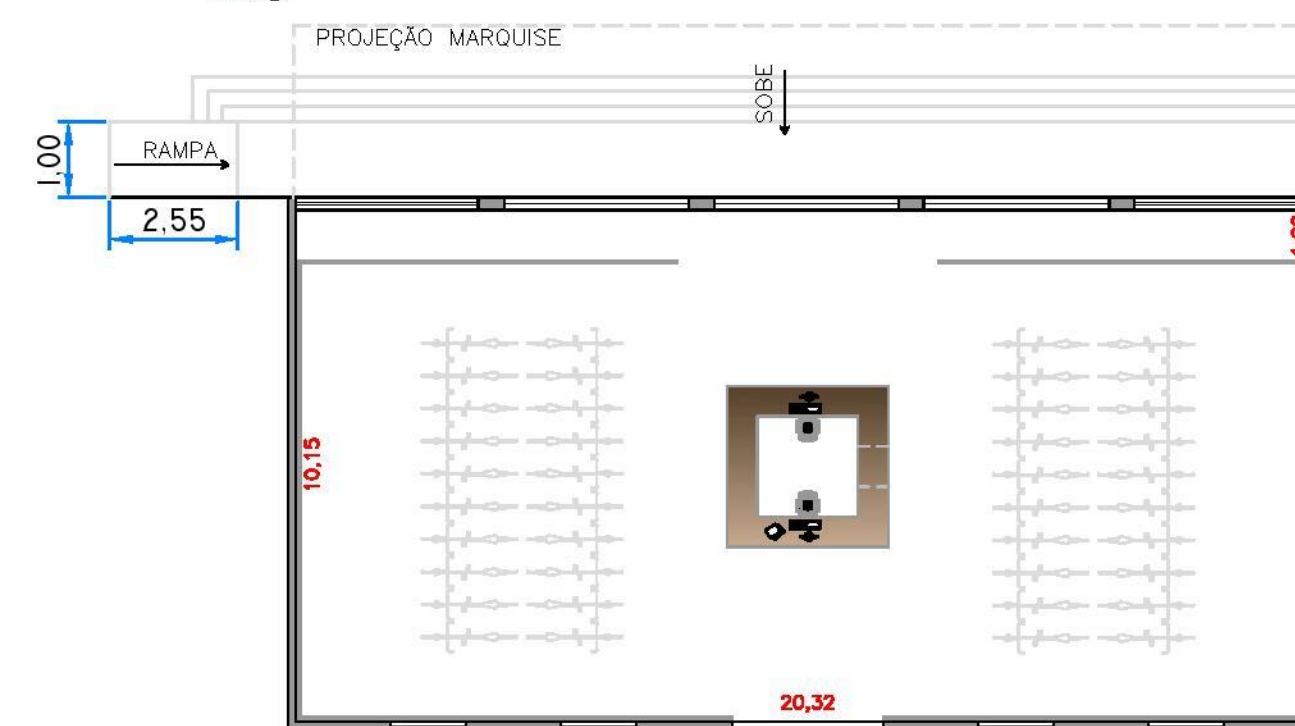
O projeto foi pensado para alterar menos possível a aparência da estação, desde modo, o exterior dela será descascado até 1,5m de altura até que se encontre os tijolos originais para deixá-los a mostra e 10cm como molduras das janelas.



FOLHA  
04/08



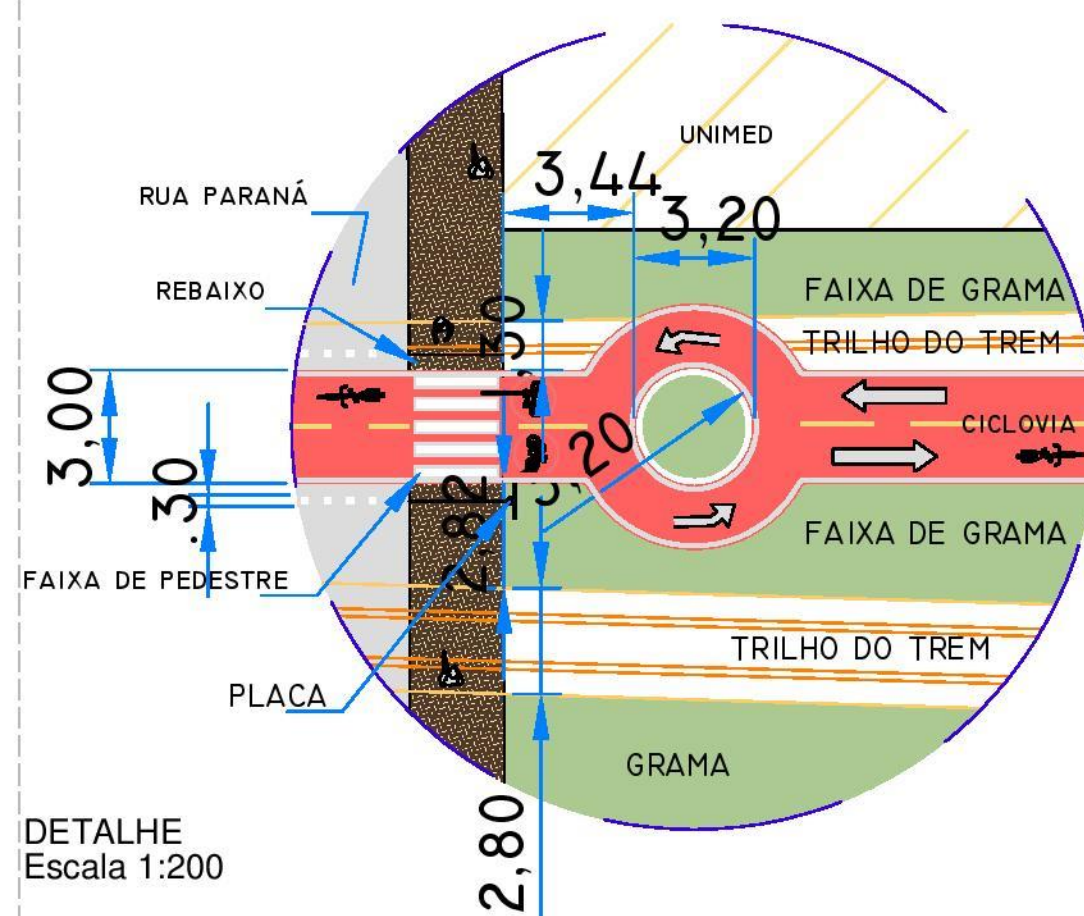
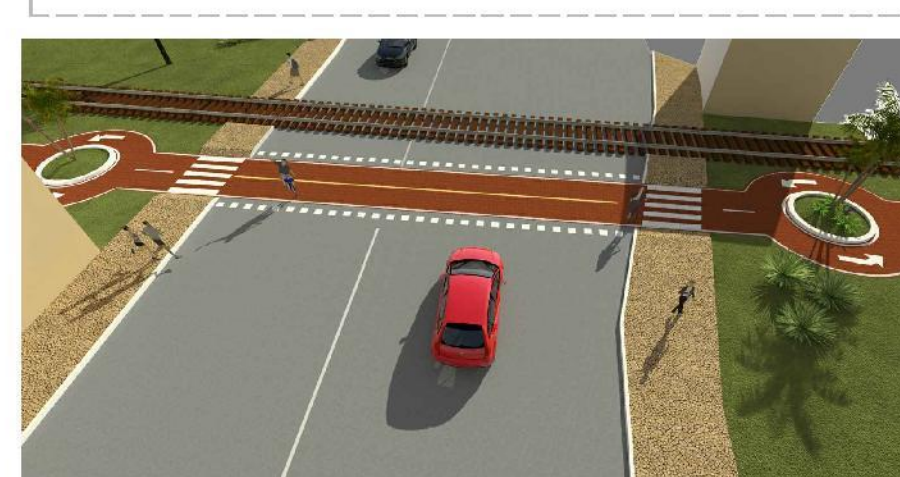
Os cruzamentos da ciclovía serão executados conforme normas brasileiras de trânsito e terão placas e sinalização adequados, bem como um retorno no final do presente trecho.



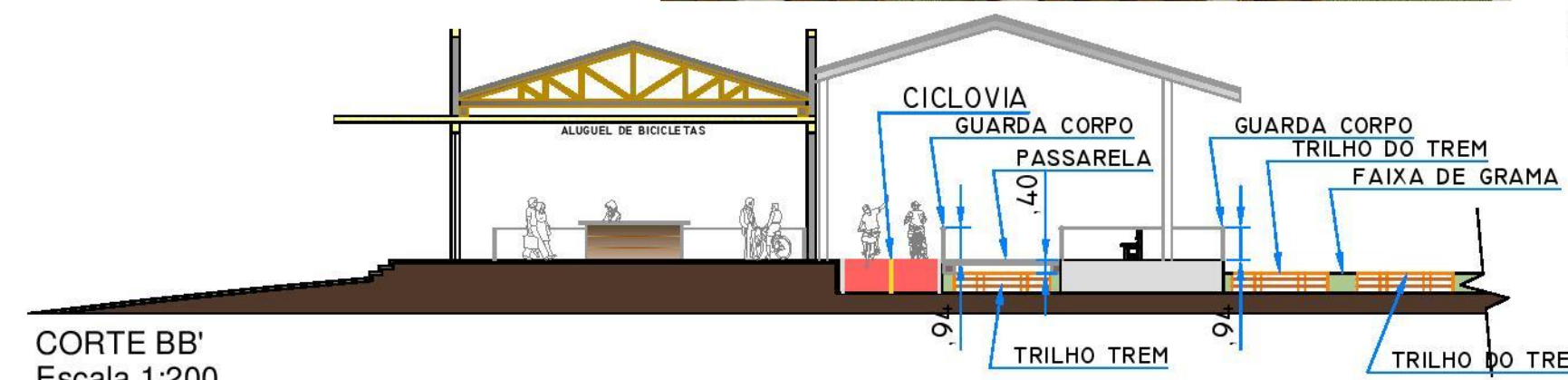
PLANTA  
Escala 1:150

Tem como acesso principal a rampa lateral do Terminal Urbano de Marília com escada ou duas rampas, as quais foram ampliadas. Porém, o ciclista pode chegar através da ciclovía que cruza a cidade e atravessa a antiga estação ferroviária, passando neste ponto onde era o ponto de embarque e desembarque dos passageiros.

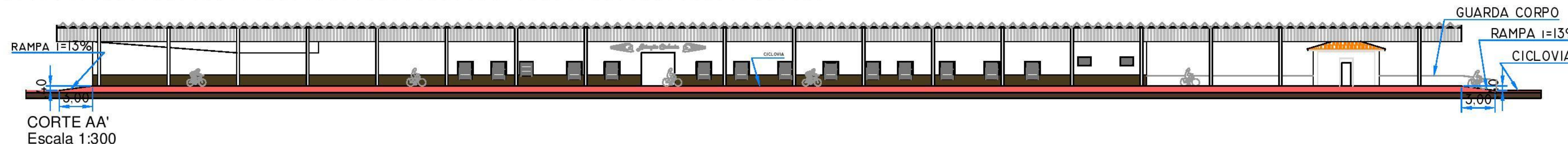
A pessoa ainda pode atravessar a linha férrea através da passarela e se sentar nos bancos de madeiras implantados sob esta área coberta.



DETALHE  
Escala 1:200



CORTE BB'  
Escala 1:200



CORTE AA'  
Escala 1:300

UNIMAR  
UNIVERSIDADE DE MARÍLIA

PROJETO DE CICLOVIA NA CIDADE DE MARÍLIA, SÃO PAULO, REALIZADO PELOS ALUNOS:

ALANA CAROLINE DIAS  
BRUNA MARIA RANGEL  
DAIANE MARIA DA SILVA  
GABRIELA FERNANDA DA SILVA  
PÂMELA PEREIRA COSTA  
MURILO ALVES MOREIRA

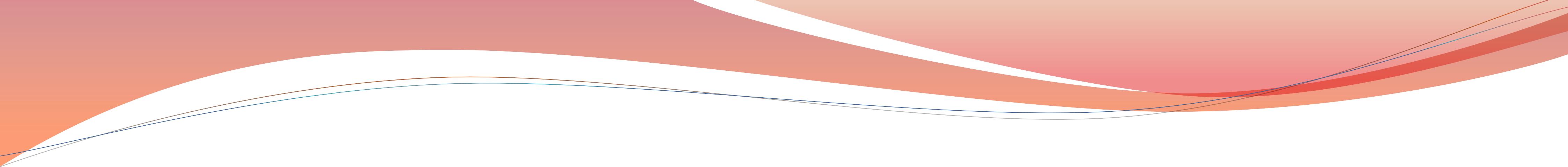
PROFESSORA RESPONSÁVEL:  
WALNYCE SCALISE

PROJETO DE CICLOVIA

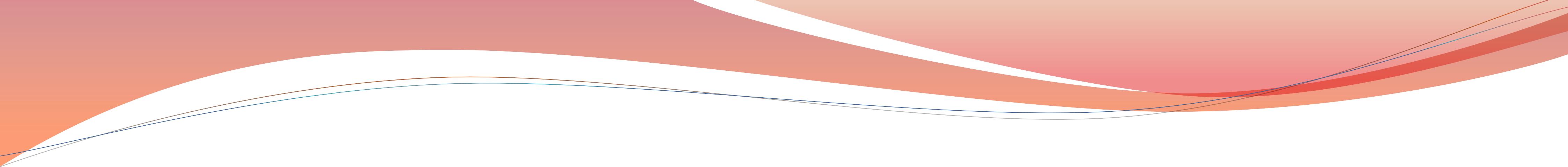




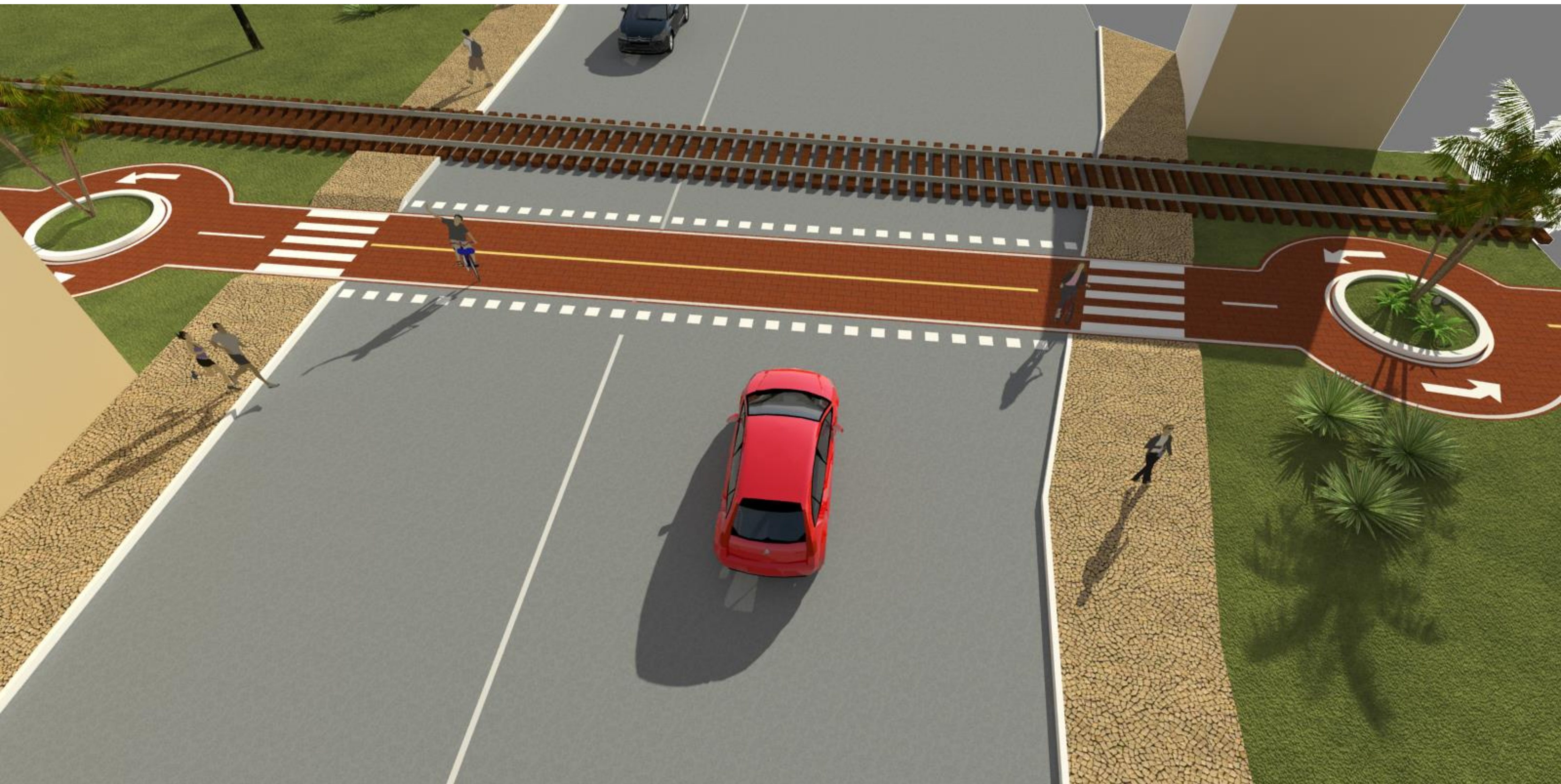
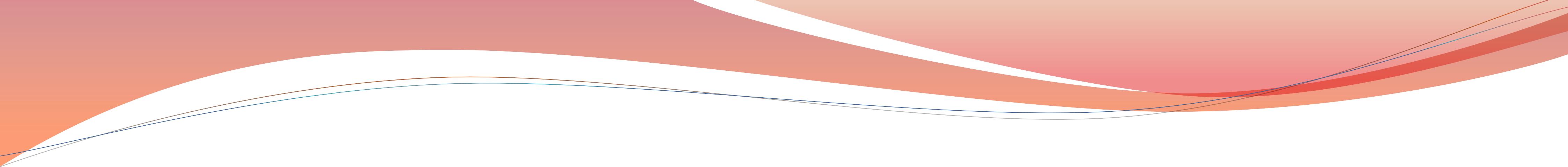




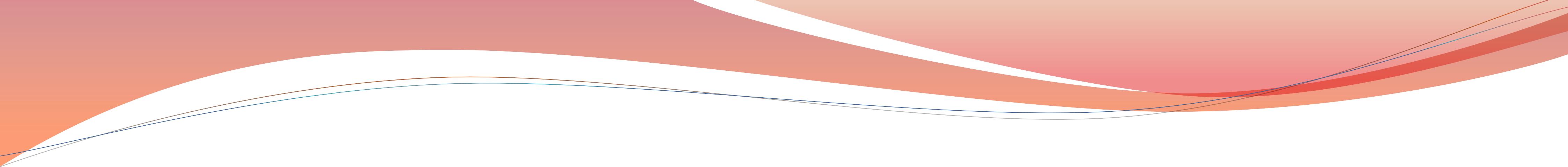






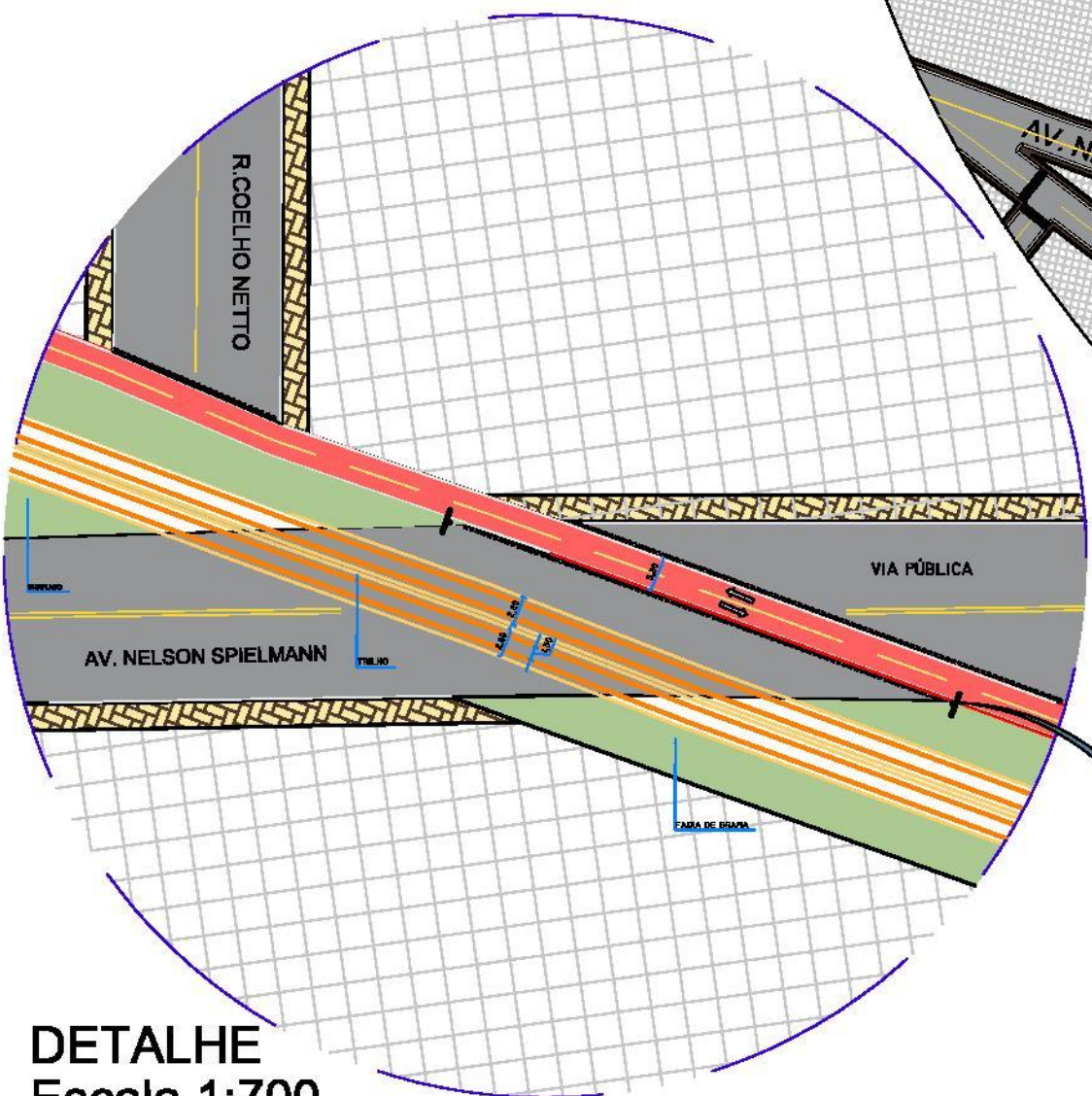
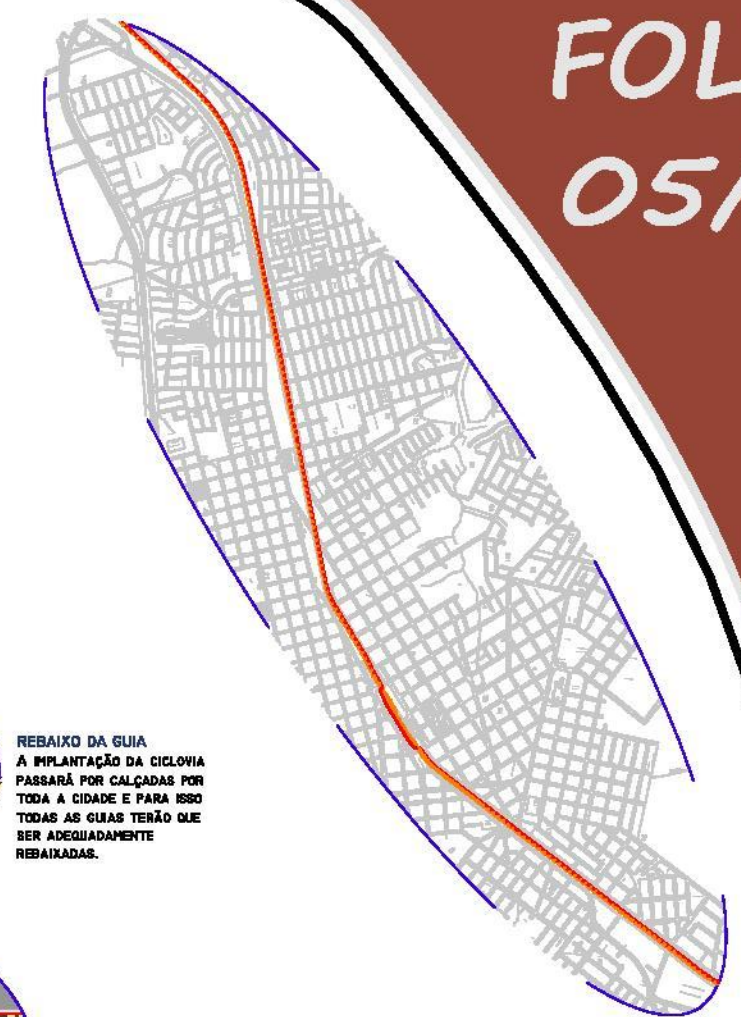
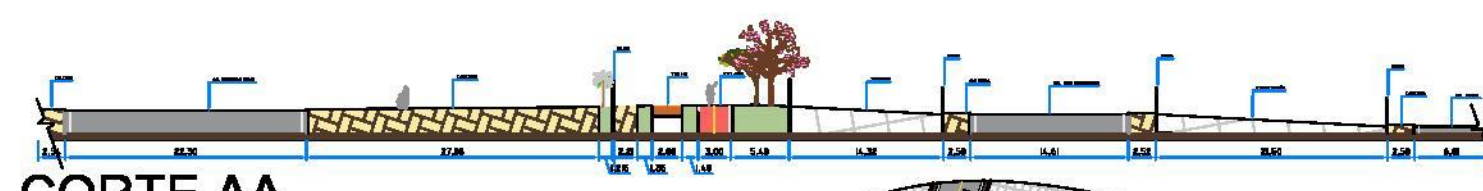




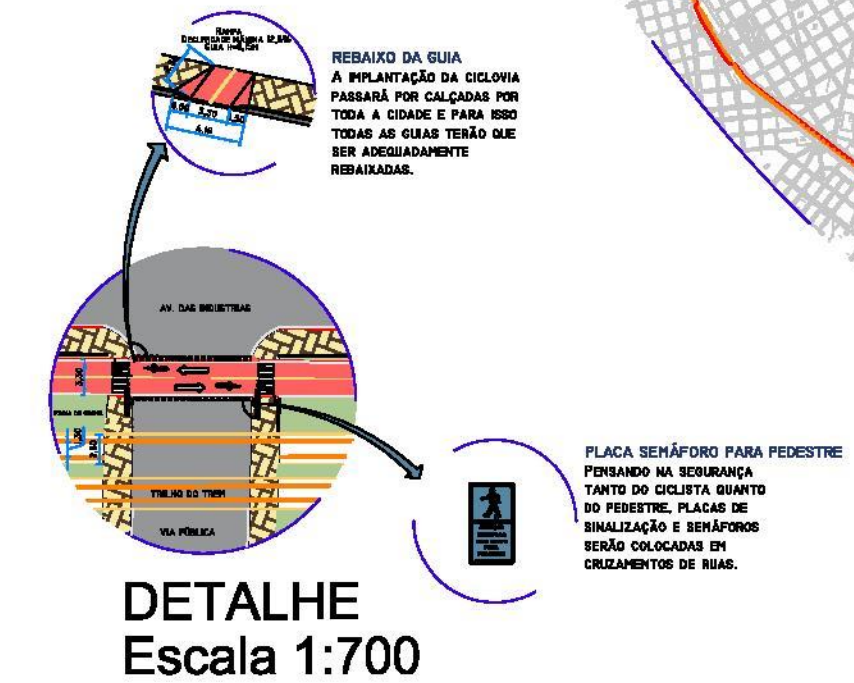
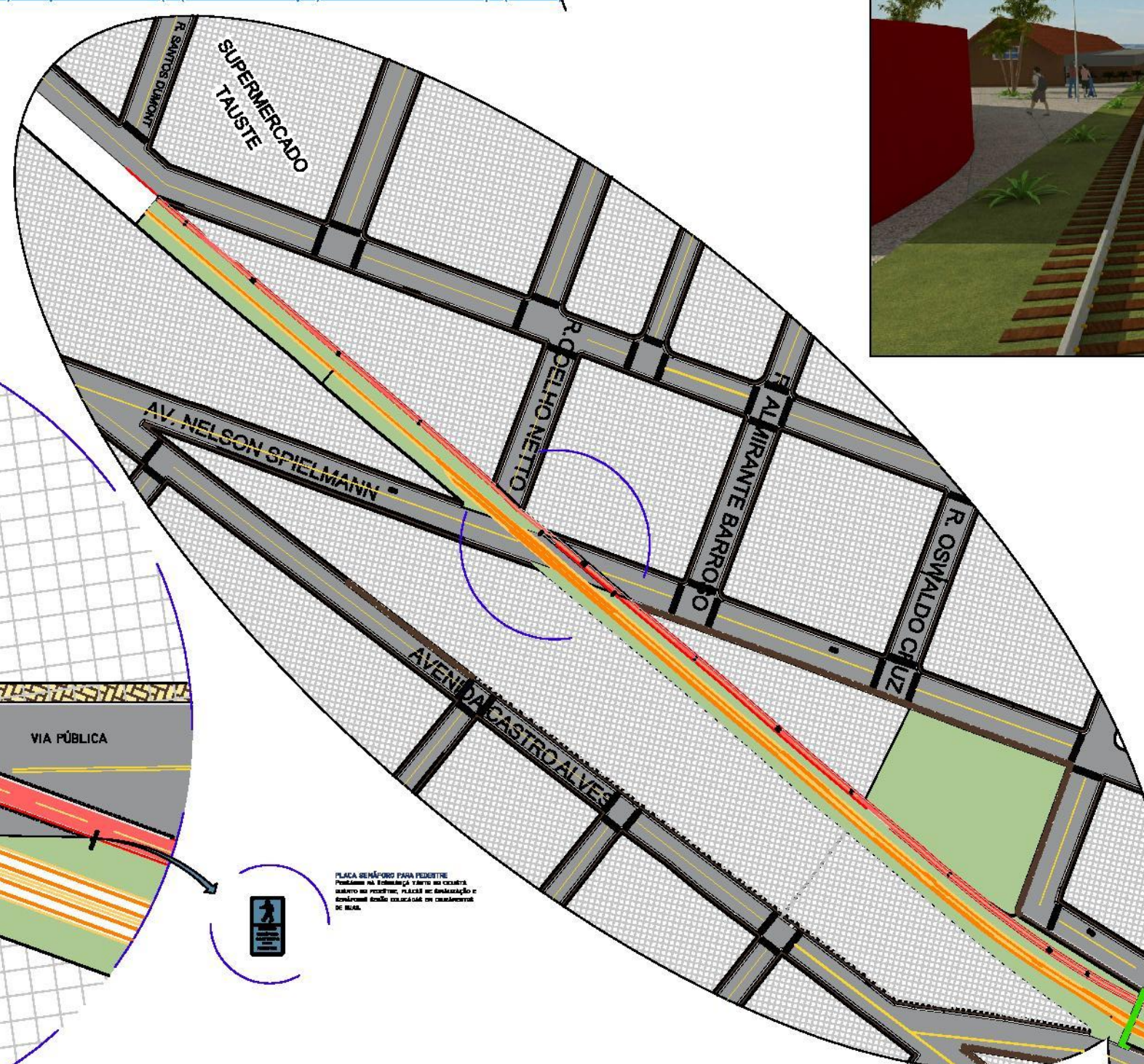




CORTE AA  
Escala 1:700



DETALHE  
Escala 1:700



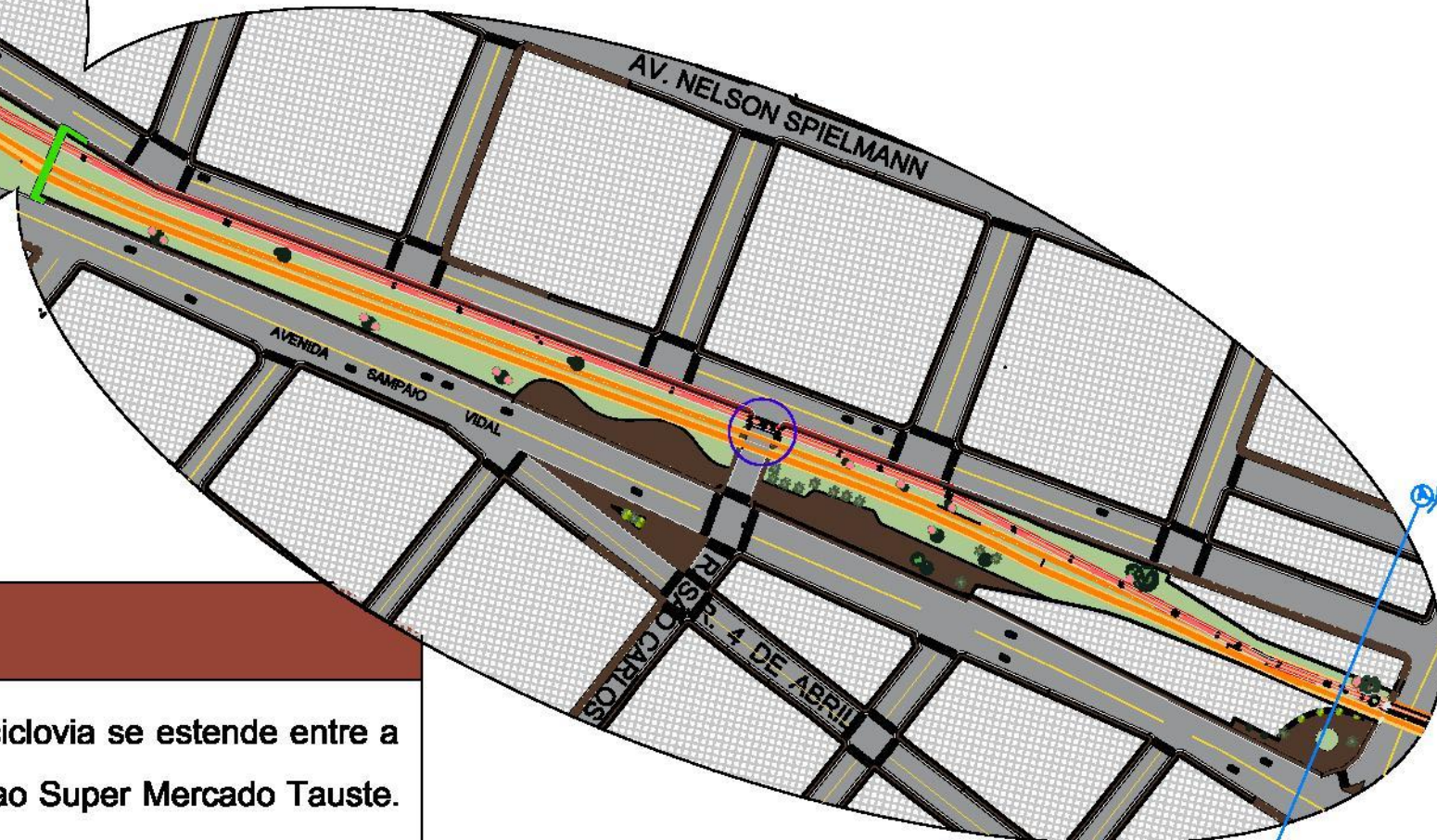
DETALHE  
Escala 1:700



### MEMORIAL

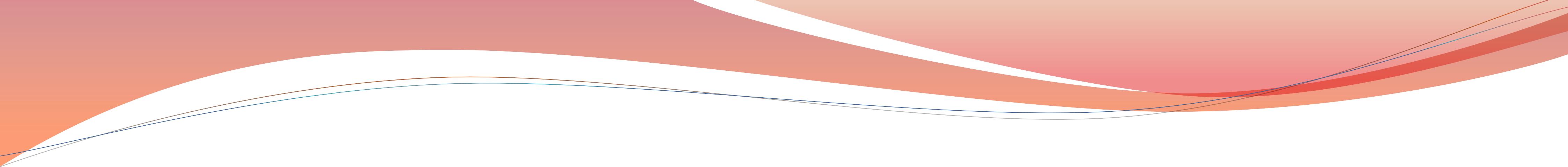
Dando continuidade com a Estação Ferroviária, a ciclovia se estende entre a Av. Pedro de Toledo e a Av. Castros Alves, próximo ao Super Mercado Tauste. No início do trecho por conta do pouco espaço de recuo entre o trilho e o terreno particular existente, a ciclovia foi implantada então no trilho, e partir do terreno existente, a ciclovia ficou localizada com um espaço de recuo até o trilho.

Nos cruzamentos possui placas e sinalização para os ciclistas e motoristas, também foi proposto dentro das normas Brasileiras de trânsito a instalação de semáforos para os ciclistas e motoristas, para maior segurança dos mesmos,

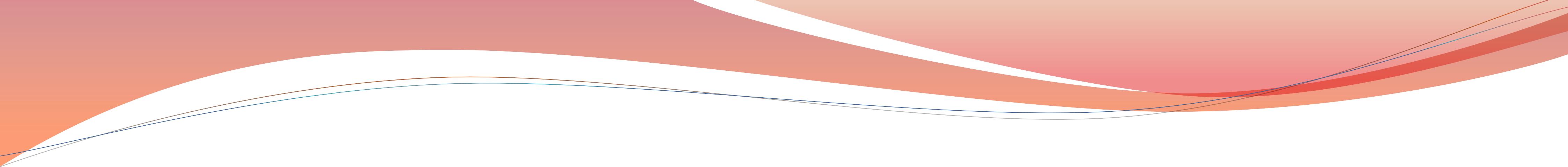


IMPLANTAÇÃO  
Escala 1:3000

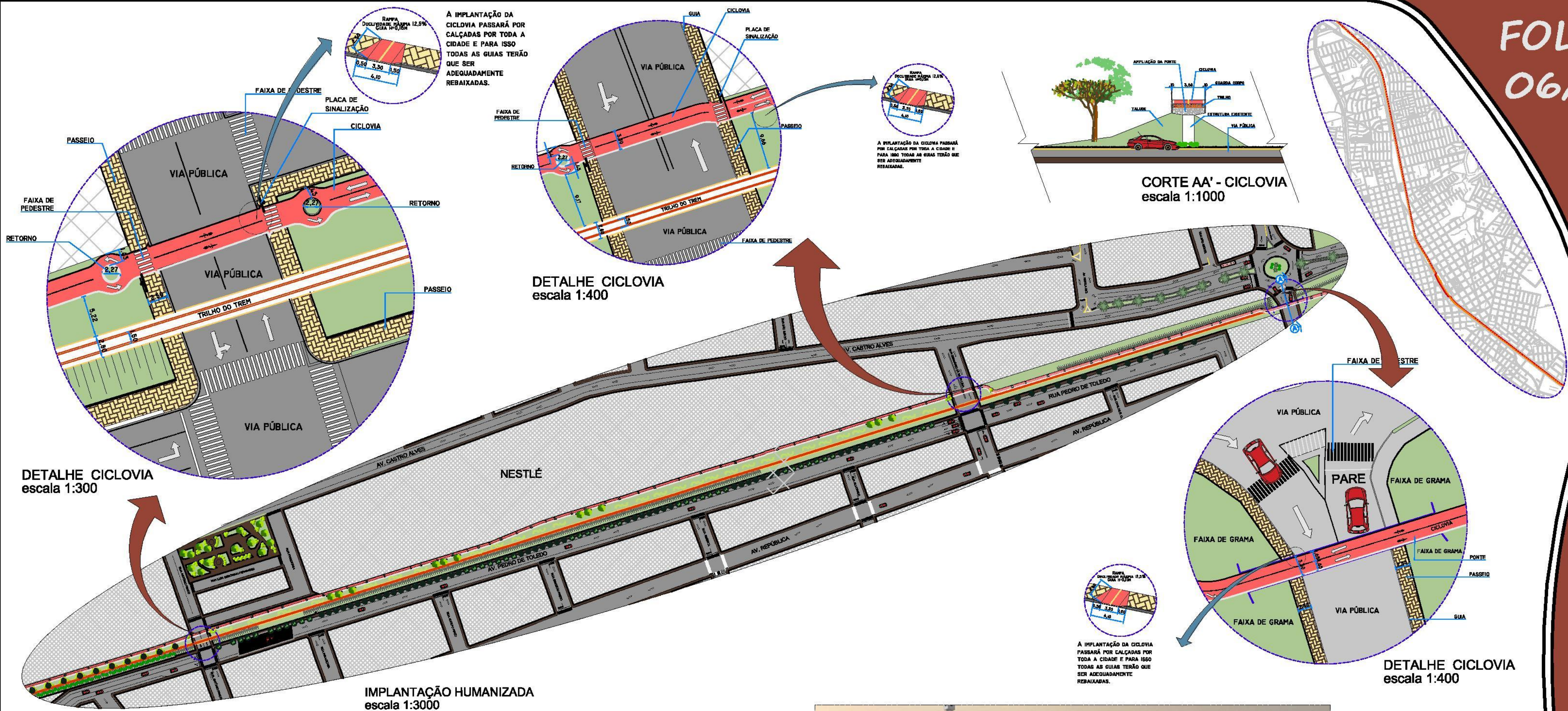










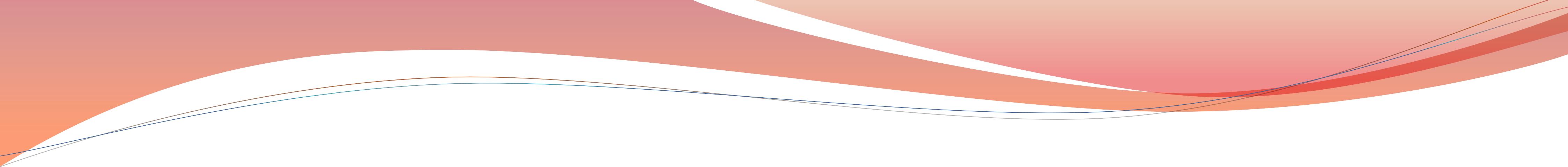


PERSPECTIVA ILUSTRATIVA

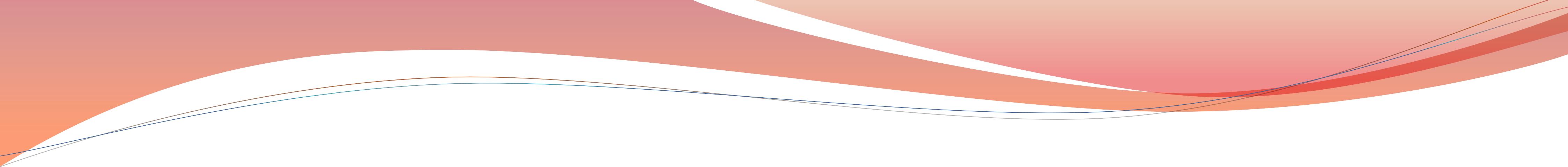


PERSPECTIVA ILUSTRATIVA

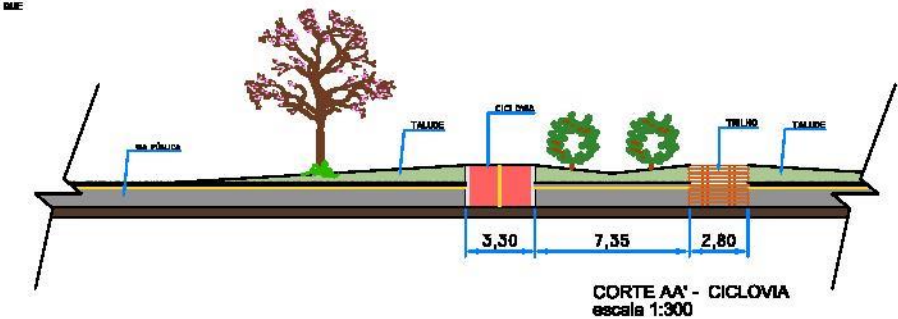
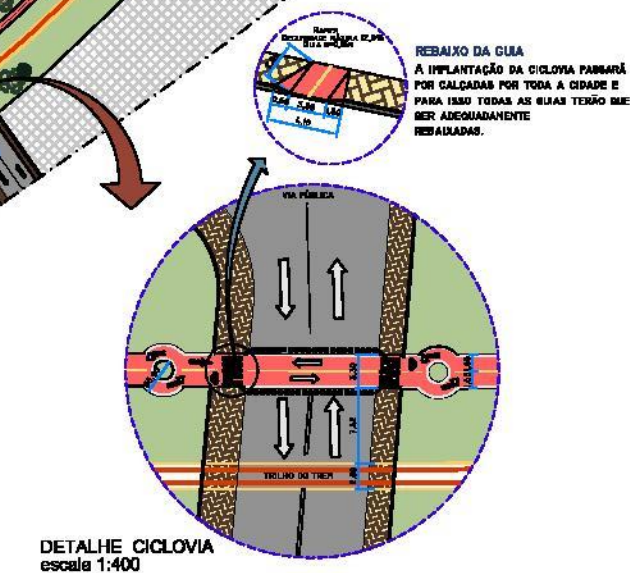
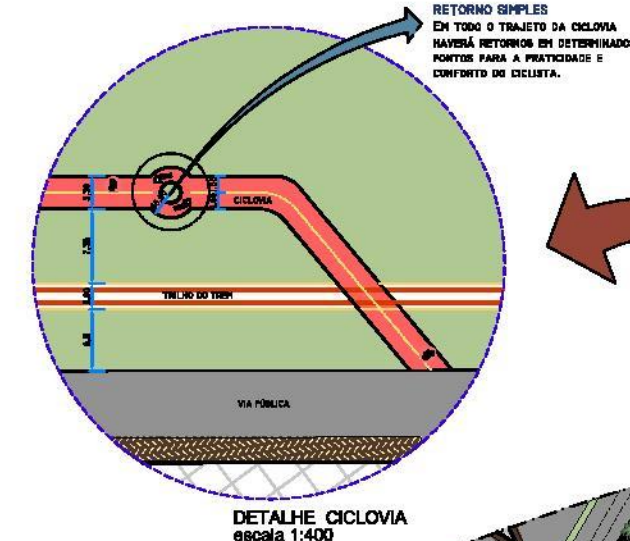
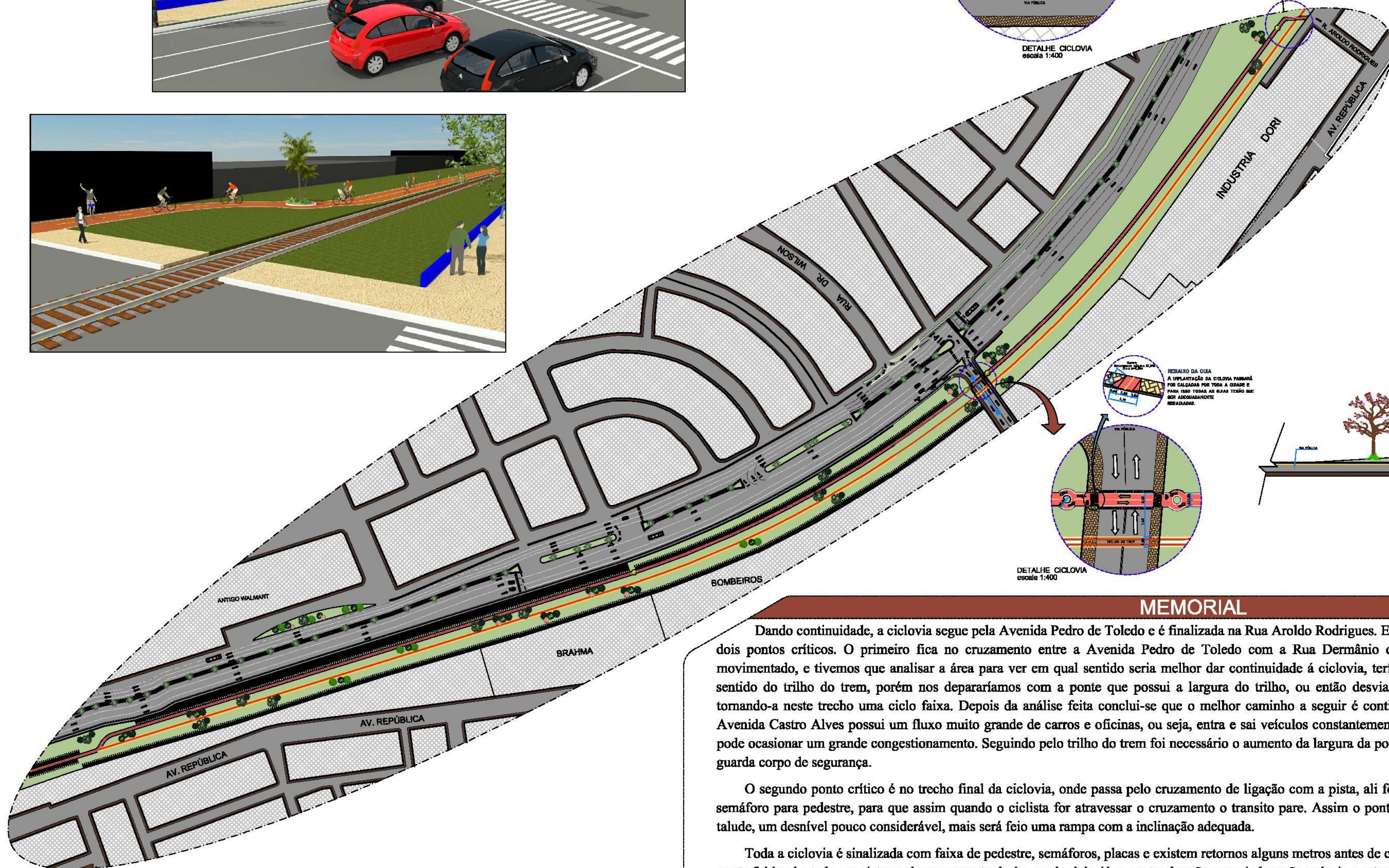












IMPLANTAÇÃO HUMANIZADA  
escala 1:3000

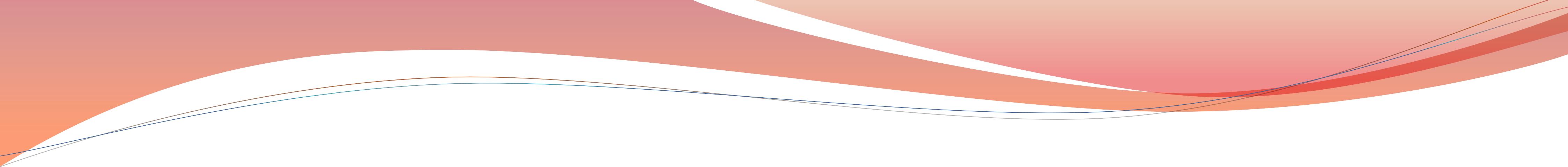
### MEMORIAL

Dando continuidade, a ciclovia segue pela Avenida Pedro de Toledo e é finalizada na Rua Aroldo Rodrigues. Em todo esse percurso nos deparamos com dois pontos críticos. O primeiro fica no cruzamento entre a Avenida Pedro de Toledo com a Rua Dermânio da Silva Lima, é um cruzamento muito movimentado, e tivemos que analisar a área para ver em qual sentido seria melhor dar continuidade à ciclovia, teríamos duas opções, continuar seguindo o sentido do trilho do trem, porém nos depararíamos com a ponte que possui a largura do trilho, ou então desviar a ciclovia pela Avenida Castro Alves, tomando-a neste trecho uma ciclo faixa. Depois da análise feita conclui-se que o melhor caminho a seguir é continuar o sentido do trilho do trem, pois a Avenida Castro Alves possui um fluxo muito grande de carros e oficinas, ou seja, entra e sai veículos constantemente, e colocar mais sinalizações de parada pode ocasionar um grande congestionamento. Seguindo pelo trilho do trem foi necessário o aumento da largura da ponte existente para que caiba a ciclovia e o guarda corpo de segurança.

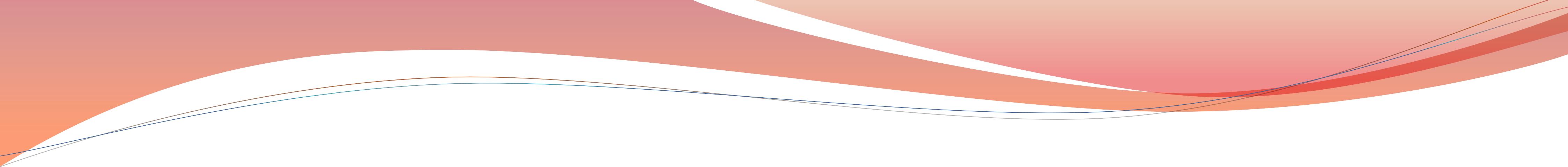
O segundo ponto crítico é no trecho final da ciclovia, onde passa pelo cruzamento de ligação com a pista, ali foram colocadas sinalização de segurança, semáforo para pedestre, para que assim quando o ciclista for atravessar o cruzamento o transito pare. Assim o ponto do final da ciclovia se depara com um talude, um desnível pouco considerável, mais será feito uma rampa com a inclinação adequada.

Toda a ciclovia é sinalizada com faixa de pedestre, semáforos, placas e existem retornos alguns metros antes de chegar ao cruzamento. No percurso após a ponte foi implantado um sistema de escoamento de águas pluviais, já que o trecho não possui absorção própria e estará sujeito a alagamento com a implantação da ciclovia. Para conforto dos ciclistas foram colocados bancos de descanso e lixeiras, e inserido um paisagismo com árvores e arbustos nas áreas que comportavam, para assim os usuários terem ao menos um mínimo contato coma natureza.







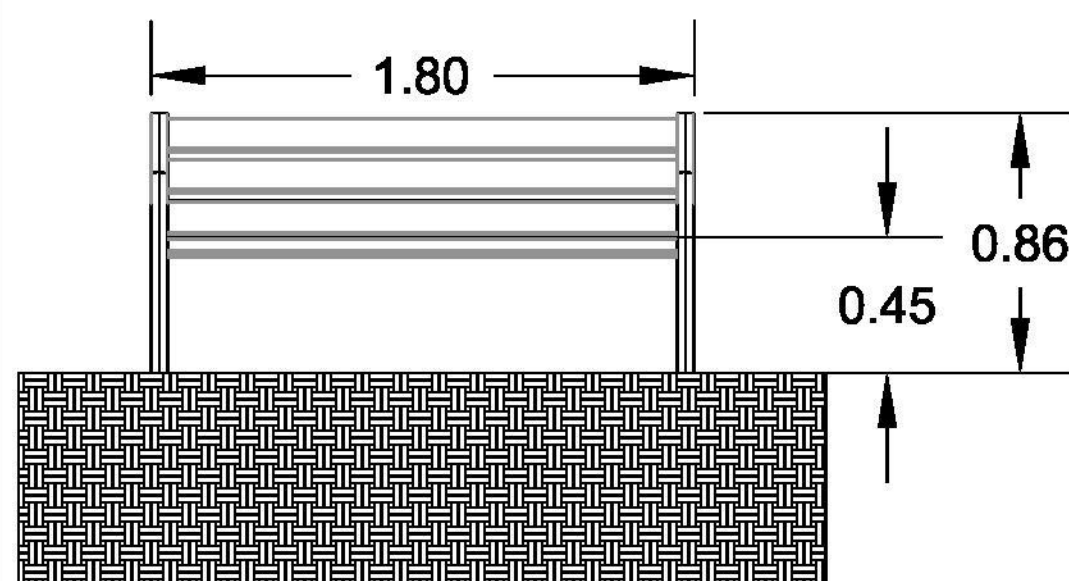




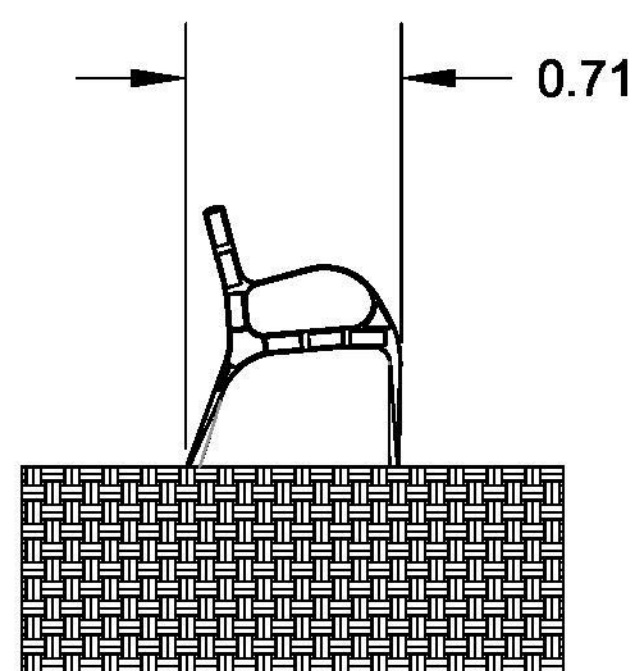
BANCO COM ENCOSTO



**Madeira:** Nativa Tropical e acabamento com aplicação de Stain UV. **Estrutura Metálica:** Ferro Fundição, com aplicação de pintura eletrostática Poliester.



VISTA FRONTAL  
ESCALA 1:25

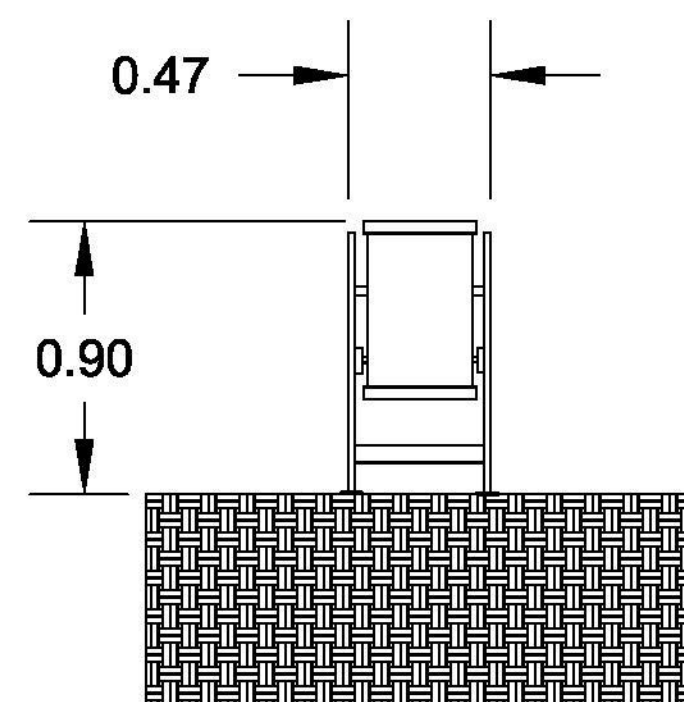


VISTA LATERAL  
ESCALA 1:25

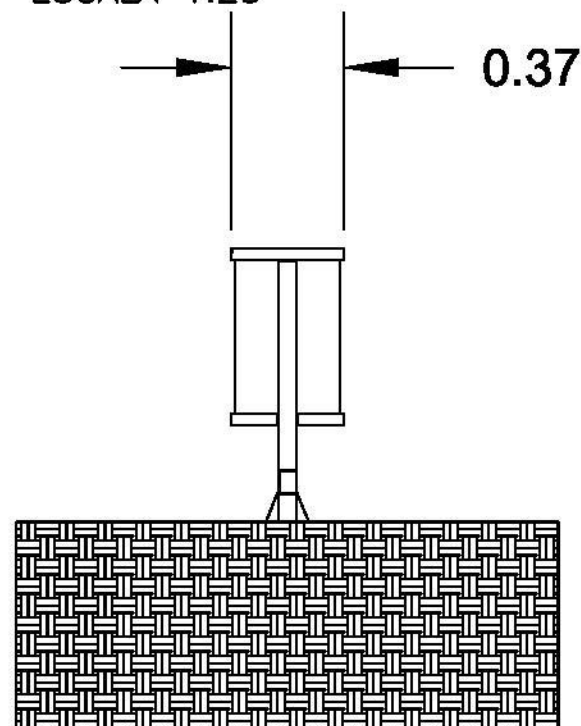
LIXEIRA



**Lixeira em aço inox com acabamento brilhante e sistema basculante.**



VISTA FRONTAL  
ESCALA 1:25

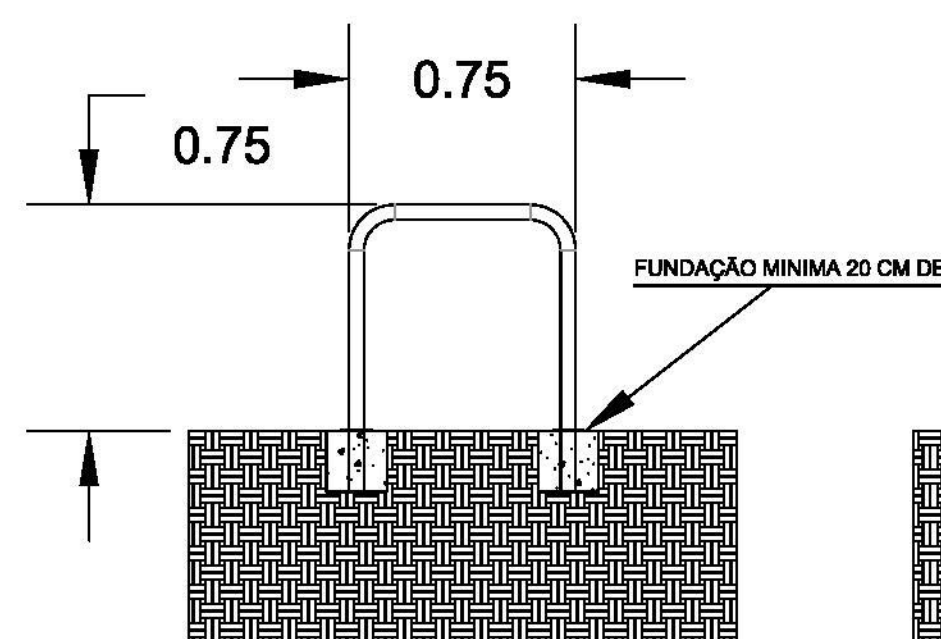


VISTA LATERAL  
ESCALA 1:25

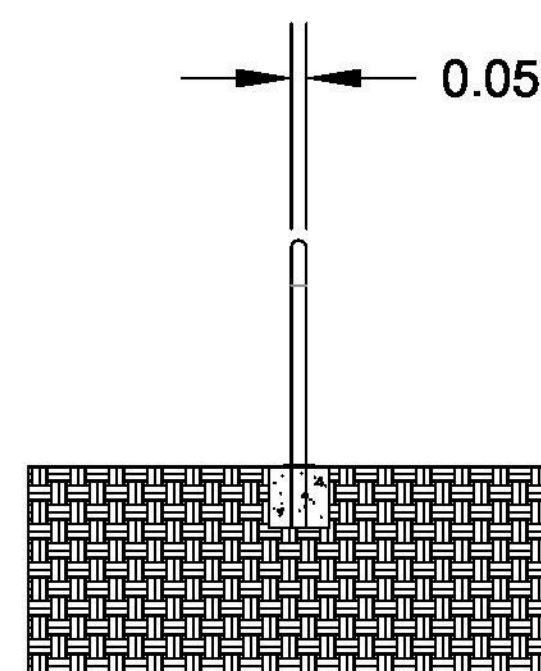
BICICLETÁRIO



**Estrutura Metálica:** Tubos de aço, com aplicação de pintura eletrostática Poliester.



VISTA FRONTAL  
ESCALA 1:25

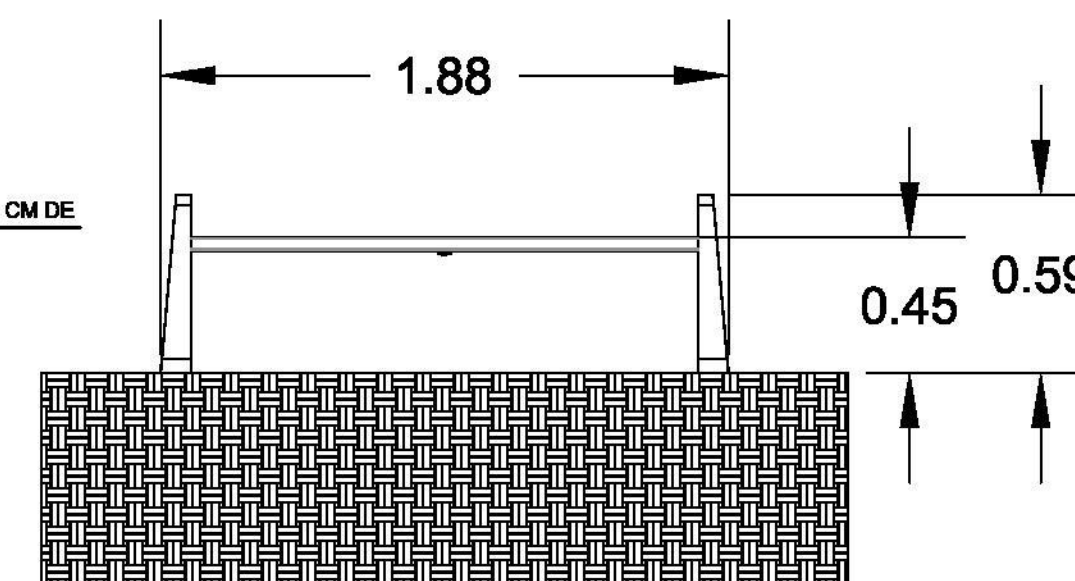


VISTA LATERAL  
ESCALA 1:25

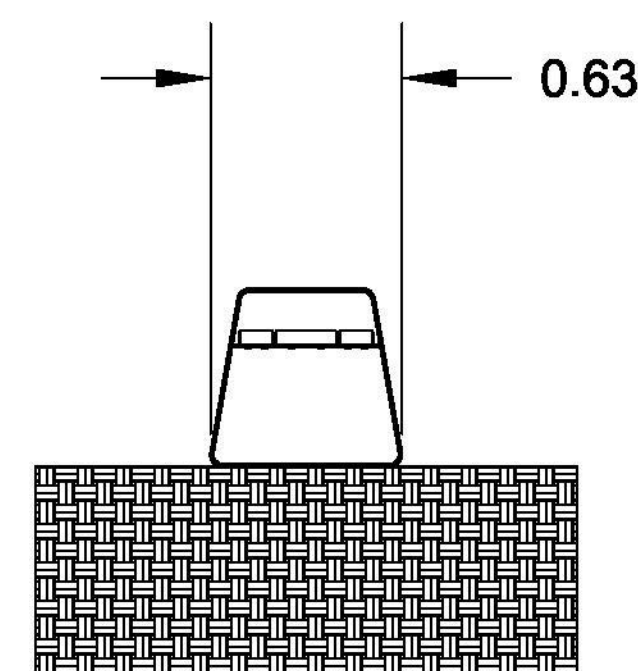
BANCO SEM ENCOSTO



**Madeira:** Nativa Tropical e acabamento com aplicação de Stain UV. **Estrutura Metálica:** Perfil laminado de aço, com aplicação de pintura eletrostática Poliester.



VISTA FRONTAL  
ESCALA 1:25



VISTA LATERAL  
ESCALA 1:25

**FOLHA**  
**08/08**

PROJETO DE CICLOVIA