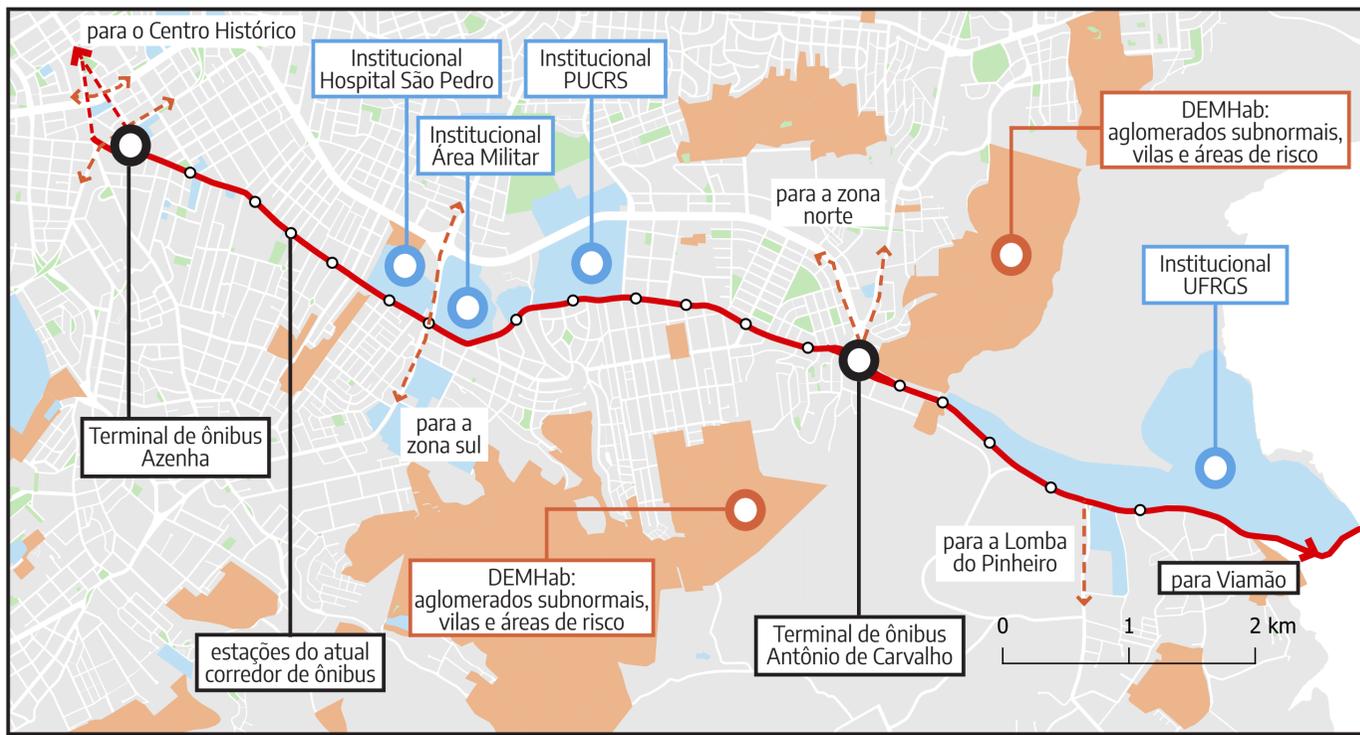


Localização da avenida Bento Gonçalves na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA).



Mapa-síntese exibindo a avenida Bento Gonçalves e elementos relevantes no entorno.

A avenida Bento Gonçalves

Este trabalho é sobre a **avenida Bento Gonçalves**, uma das principais arteriais da cidade de **Porto Alegre**.

Trata-se de um **estudo exploratório sobre a implantação de novos modais de transporte na avenida**, não apenas do ponto de vista do deslocamento de pessoas, mas levando em conta também **questões urbanísticas e sociais** envolvidas.

A avenida é uma **ligação histórica** entre o centro de **Porto Alegre e Viamão**. Viamão tem alguns dos piores índices sociais da RMPA, assim como uma das maiores dependências econômicas da metrópole. Segundo estudo do IBGE de 2016, quase metade da população ativa de Viamão se desloca à capital todos os dias. Esse **movimento pendular** é absorvido em sua maioria pela avenida Bento Gonçalves.

Sua importância como eixo de transporte não é apenas metropolitana: dentro do município também é a **avenida principal de acesso à maior parte da Zona Leste** da cidade, que conta com diversos bairros com predominância de habitação informal e de população de baixa renda. Além disso, alguns bairros, como a Lomba do Pinheiro, contam com crescente número de residentes em condomínios fechados, com aumento do uso da via por veículos individuais.

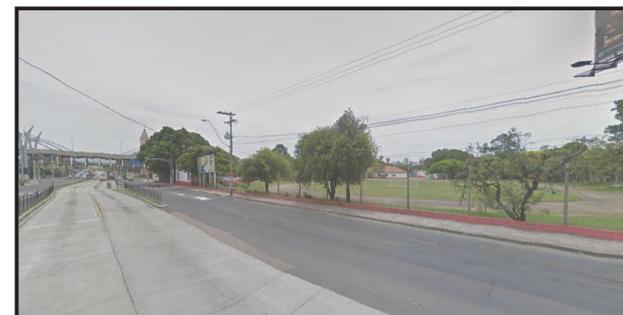
A relevância da avenida para o transporte na cidade já foi identificada diversas vezes: além de ter o primeiro corredor de ônibus implantado da cidade, no final da década de 1970 - ainda hoje em uso, com capacidade abaixo da demanda - a avenida também teve **papel central em todos os planos de transporte** elaborados para a RMPA nas últimas décadas. Foi o caso do Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana (PITMURb), de 2009, que previa uma linha estrutural circular de metrô leve passando sob a via, e do projeto de implantação de BRT em Porto Alegre, de 2010, que possuía uma linha troncal passando pela avenida.

Nenhum dos planos de transporte elaborados para a via, no entanto, saiu do papel. As obras executadas nas últimas décadas na cidade, tendo em vista a Copa do Mundo de 2014, foram sobretudo voltadas ao transporte individual. Facilidades para uso do transporte público, como integração entre linhas pagando apenas uma passagem e passagem estudantil a preço reduzido, ao mesmo tempo, vem sendo cortadas. A quantidade de usuários está em queda, bem como a qualidade do sistema, **pondo em xeque o futuro do transporte público na RMPA**.

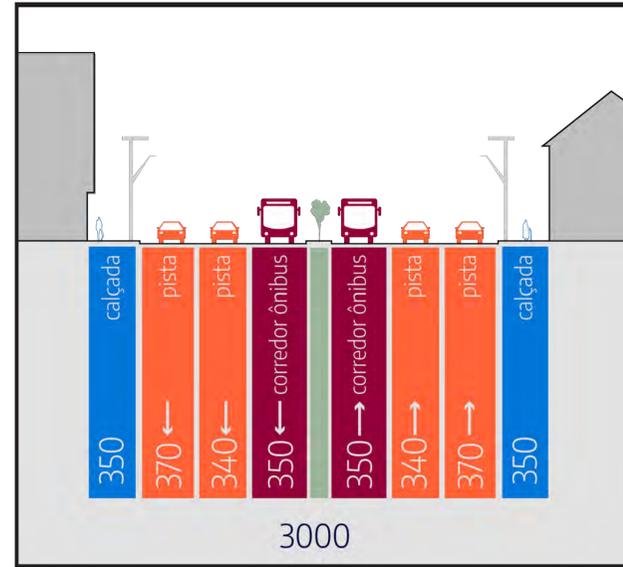
Paralelamente, a av. Bento Gonçalves não tem papel apenas como passagem: ela também possui uma **concentração relevante de comércios, serviços e, sobretudo, instituições**. Em alguns pontos, como os que concentram pequenos estabelecimentos comerciais - o comércio de pequeno porte é o predominante na via -, configuram-se **pontos de centralidade**, mas em outros as grandes áreas institucionais possuem uma **má interface com a avenida**, criando grandes muros e zonas desertas, puramente de passagem.

Este trabalho visa, então, (1) propor um **novo modal de transporte** para a via, integrado a toda RMPA, tendo como base os planos já elaborados no passado e, a partir disso, (2) propor um **plano localizando estações e terminais**, configurando um sistema intermodal. Além disso, visa (3) criar um **novo perfil viário** que acomode esse novo modal, com diretrizes gerais para desenho urbano em trechos típicos e nas estações. Buscando fortalecer a centralidade da via, a promoção da habitação próxima ao transporte público de qualidade e a própria vitalidade do ambiente urbano, ainda busca (4) propor **diretrizes para ocupação dos lotes** comuns e áreas de grandes instituições. Por último, ainda visando o desenvolvimento das centralidades, (5) propõe **diretrizes para os novos terminais intermodais**, que contam com equipamento, comércio e serviço para o entorno.

Com isso, a intenção do trabalho é de **dar prioridade ao transporte coletivo e ativo** visando:
Direito à cidade e justiça social, buscando a redução da desigualdade;
Sustentabilidade urbana e ambiental, onde a política de mobilidade por transporte motorizado individual além de excludente é insustentável, tendo em vista as crises energéticas e climáticas;
Pensar a rua como espaço de estar, não como espaço residual;
Compactação da cidade através da intensificação de usos e densificação nos eixos de transporte já existentes, intensificando os usos institucionais, comerciais e de habitação por públicos variados.



Fotografias de trechos da avenida hoje.



Perfil atual padrão de 30 m da via.