



ARTIGOS COMPLETOS 2603

ARTIGOS COMPLETOS

DIRETRIZES DE MOBILIDADE URBANA SUSTENÁVEL PARA O CAMPUS 2 DA UNOESTE EM PRESIDENTE PRUDENTE – SP..... 2604

DIRETRIZES DE MOBILIDADE URBANA SUSTENÁVEL PARA O CAMPUS 2 DA UNOESTE EM PRESIDENTE PRUDENTE – SP

Samara Peruzzo Gusman, Yeda Ruiz Maria

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE. E-mail: samara.gusman.79@gmail.com

RESUMO

A dependência do automóvel no ambiente urbano traz a necessidade de reflexão sobre o incentivo a meios alternativos de locomoção. O Campus 2 da Universidade do Oeste Paulista foi estudado em seus aspectos funcionais. Desta forma, o trabalho tem como objetivo analisar a estrutura dos caminhos mais utilizados pelos usuários no território do Campus 2 da Unoeste, sob o olhar que valoriza os trajetos alternativos buscando melhor qualidade dos mesmos. Foram levantadas informações técnicas e funcionais do Campus 2 como a quantidade de pessoas que utilizam sua estrutura diariamente; os diferentes tipos de uso, altura, localização das edificações e organização viária.

As análises foram realizadas por levantamento in loco, quantitativo e fotográfico. Foram feitas propostas de intervenções simples visando a organização dos percursos de diferentes meios de transporte na busca do objetivo proposto de valorização dos trajetos alternativos ao uso do automóvel.

Palavras-chave: Percursos, Mobilidade Urbana Sustentável, Caminhabilidade, Infraestrutura verde, Campus 2.

GUIDELINES TO A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY IN UNOESTE'S CAMPUS 2 AT PRESIDENTE PRUDENTE – SP.

ABSTRACT

The dependence of automobile in the urban environment brings a need to reflection about the incentive to alternative means of locomotion. Campus 2 of the University of Oeste Paulista was studied in its functional aspects. Thus, the objective of this work is to analyze the structure of the paths most used by users in the territory of Campus 2 of Unoeste, under the view that values alternative routes seeking better quality of them. Campus 2 technical and functional information was collected, such as the number of people who use its structure daily; the different types of use, height, location of buildings and road organization. The analyzes were performed by on-site, quantitative and photographic survey. Proposals for simple interventions were made aiming at the organization of the routes of different means of transport in search of the proposed objective of valorization of the alternative routes to the use of the car.

Keywords: Courses, Sustainable Urban Mobility, Walkability, Green Infrastructure, Campus 2.

INTRODUÇÃO

O conceito da mobilidade urbana sustentável juntamente com a caminhabilidade é a base da discussão do trabalho por colocar o ser humano como protagonista da cidade por meio de atitudes que incentivem sua apropriação do espaço. Speck (2016) diz que para que a caminhada seja incentivada são necessários 4 (quatro) aspectos: a segurança, o conforto, ser interessante e ser proveitosa (útil).

A necessidade de movimentação de pedestres está diretamente relacionada à organização territorial da cidade e tem vínculo funcional com todas as atividades que são desenvolvidas ao longo do espaço urbano. A caminhabilidade está intimamente ligada à mobilidade urbana sustentável. Mais do que apenas políticas de mobilidade, a esfera ambiental vem sendo incorporada ao planejamento das cidades a partir do incentivo aos transportes coletivos e não motorizados levantando também questões sociais inclusivas e sustentabilidade ecológica (DUARTE, 2008).

Além de entrar no âmbito ambiental do discurso de mobilidade sustentável a discussão de infraestrutura verde se torna tema de discussão no trabalho devido à extensa área verde presente no local e a preocupação de uma intervenção que respeite e represente o mínimo impacto ao ambiente natural. Ela

aparece como “resposta ao novo paradigma de urbanização sustentável, cuja base é a promoção dos serviços ecológicos e a paisagem natural em ambientes construídos” (VASCONCELLOS, 2016, p.22).

O objeto do presente estudo se trata de um Campus Universitário, de extrema influencia municipal e regional, que faz parte da estrutura da Universidade do Oeste Paulista (UNOESTE), com território dividido entre os municípios de Presidente Prudente-SP e Álvares Machado-SP. Local com percursos que induzem a fluxos desorganizados frente à demanda que ele recebe e com dificuldades em trajetos caminháveis dentro de uma malha viária que coloca o carro como articulador geral do lugar.

O trabalho tem como objetivo analisar a estrutura dos caminhos existentes no campus, desde os mais utilizados pelos usuários até os caminhos feitos através do uso esporádico dentro do campus. Procurou-se valorizar os trajetos alternativos ao uso do carro buscando melhor qualidade dos mesmos. E ainda demonstrar a realidade do local obtida por meio de vivência diária e levantamentos técnicos em conjunto com as possibilidades que mais cabem à realidade buscando o objetivo proposto.

METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa básica, do tipo bibliográfico e documental. Os dados técnicos foram obtidos junto ao Departamento de Projetos e Obras (DPO) da instituição. Foram também realizados levantamentos físicos e empíricos no local.

As análises foram realizadas por levantamento in loco, com dados quantitativos e fotográficos dos percursos existentes entre as áreas construídas no campus.

Foram levantadas informações técnicas e funcionais do Campus 2 a fim de compreender a dinâmica das atividades que acontecem ali. Os eventos que sedia; a quantidade de pessoas que utilizam sua estrutura diariamente; os diferentes tipos de uso, altura, localização das edificações e organização viária.

RESULTADOS

O Campus 2, inaugurado em 1987, pertence à Universidade do Oeste Paulista (UNOESTE) e tem seu território de mais de 2 milhões de m² divididos entre os municípios de Presidente Prudente e Álvares Machado, no estado de São Paulo. Dos 70 cursos presenciais e à distância oferecidos na instituição 64 deles têm atividades exercidas total ou parcialmente realizadas no local (WEB SITE OFICIAL DA UNOESTE, 2017). Dados levantados junto a secretaria do Campus em 2017 mostram que mais de 10 mil alunos frequentam o local mais de duas vezes na semana e mais de 1.300 funcionários atuam em sua manutenção.

As únicas Leis de Zoneamento vigentes no território pertencente ao Campus são de Presidente Prudente. Elas o classificam como Zona Especial (ZE) de Ensino e Pesquisa e dá liberdade de construção e de organização interna por não possuir restrições construtivas. Uma pequena parcela se encontra como Zona Residencial 3 (ZR3) e tem caráter mais restritivo, e por fim temos uma grande Área de Proteção Permanente (APP) que envolvem o córrego do Limoeiro e seus afluentes e uma densa massa verde (ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2008).

A partir dos dados técnicos disponibilizados pelo Departamento de Projetos e Obras (DPO) da instituição e observações feitas pela autora foram encontrados vários tipos de edificações com usos diferentes. Os blocos destinados a ensino e pesquisa entram em destaque por gerarem um grande impacto em suas vias de acesso através das duas únicas entradas existentes ali, um reflexo disso é, também, a concentração dos espaços de estacionamentos (E1, E2 e E3) que os envolvem. Os horários de maior fluxo, através de congestionamentos diários, denunciam a incapacidade da malha viária de abrigar a demanda automobilística atual que o local enfrenta. A Figura 1 representa a área de maior fluxo diário de pessoas que o Campus recebe. Essa é, então, a área de maior importância de análise para intervenção.

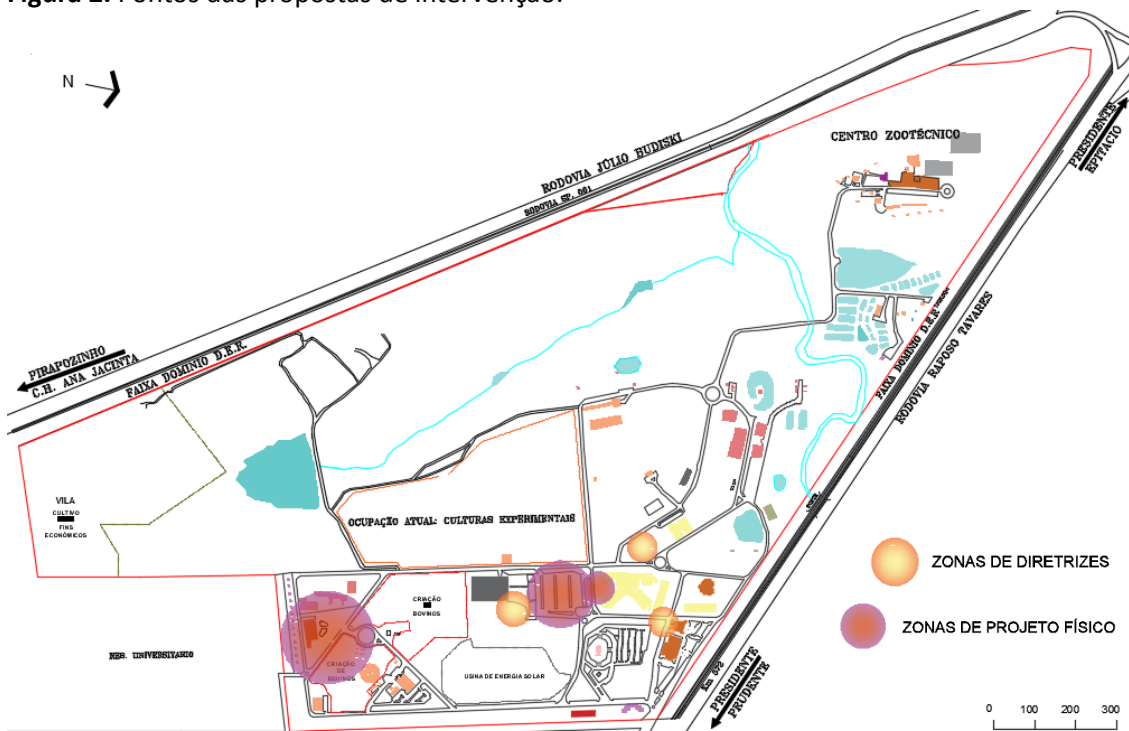
Figura 1. Área de maior fluxo do Campus 2

Fonte: Departamento de Projeto e Obras da Unoeste, 2010. Alterações feitas pela autora

Desse modo temos ali uma disputa de diferentes demandas por apenas duas entradas de uso misto dentro do contexto de uma estrutura tão grande, ou seja, um centro de eventos, estudo e trabalho de centenas de pessoas que precisa de uma grande estrutura para se manter.

A estrutura natural que existe no local é um grande destaque por atuar em vários aspectos relevantes à proposta da pesquisa, como o incentivo ao caminhar. O córrego do Limoeiro representa um limite de município e também através de seus afluentes cobre uma grande parte do território do campus com uma massa arbórea densa em sua margem e de seus afluentes. No contexto de um clima onde grande parte dos dias do ano há uma incidência solar intensa a presença das árvores ao longo do Campus é algo que ajuda no conforto térmico nos diferentes pontos do local, aspectos observados ao longo de caminhadas realizadas pela autora. E apesar da vasta área permeável combinada com pavimentação permeável foi detectado durante os levantamentos do estudo um ponto extremamente movimentado onde há um escoamento superficial em situações de chuva intensa.

A partir das reflexões dentro das temáticas abordadas frente à realidade encontrada foram tomadas diretrizes de intervenção. A figura 2 mostra os pontos das propostas.

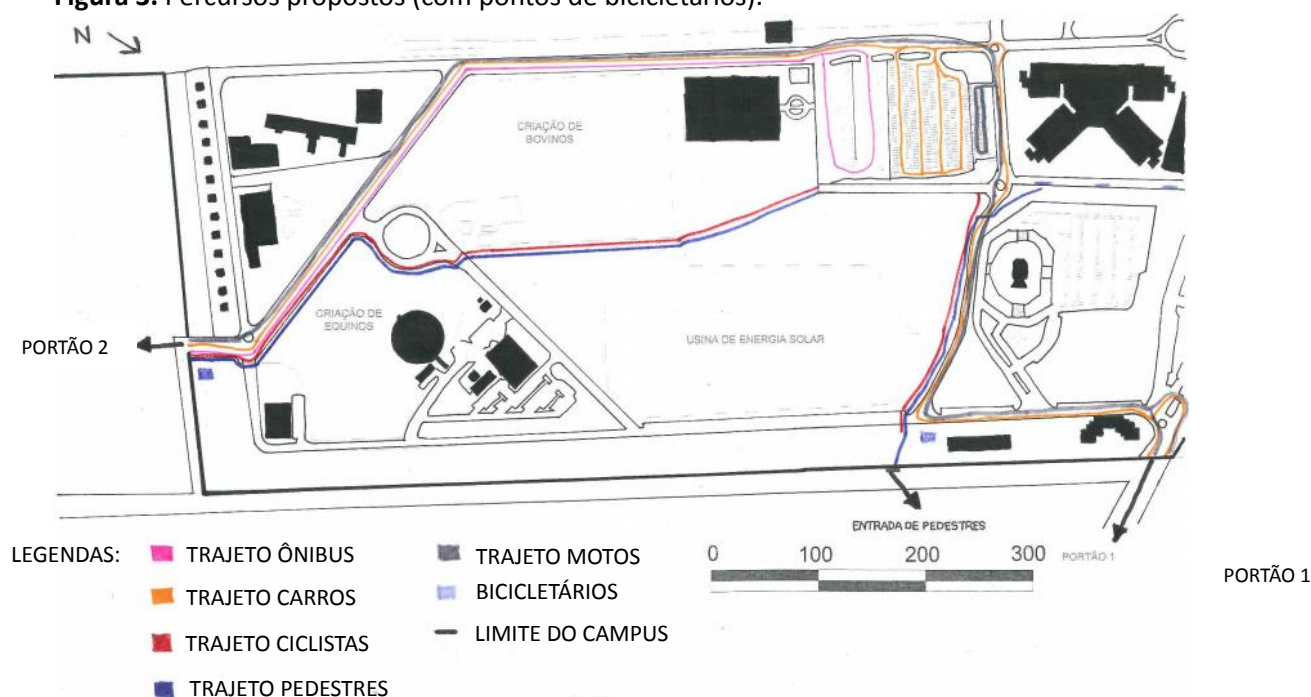
Figura 2. Pontos das propostas de intervenção.

Fonte: Departamento de Projetos e Obras da Unoeste, 2010. Alterações feitas pela Autora.

Dentre as diretrizes de intervenções temos a demarcação de vagas no estacionamento do salão de festas Solarium, organizando o fluxo do espaço; direcionamento do fluxo dos ônibus escolares ampliando o número de vagas existente (a partir da remodelação do estacionamento misto); realocação de vagas de motocicletas; desenho de uma rede básica conectada de ciclovias internas com estacionamentos visando contemplar pontos de inícios e terminos de caminhos e bicicletários em pontos estratégicos, onde sejam compartilhadas bicicletas através de um cadastro interno, podendo ser expandido dentro de uma análise/proposta mais profunda do local; propor a criação de um aplicativo interno de caronas para os usuários mais frequentes do local visando diminuir a quantidade de veículos individuais. Temos como diretrizes para futuros projetos o direcionamento de dois pontos, pelo potencial percebido através das análises, de áreas de convivência visando desafogar o ponto mais crítico (os quiosques); direcionar uma área para a aplicação de uma tipologia de Infraestrutura Verde para resolver o problema de intenso escoamento pluvial superficial detectado.

Através desses pontos de intervenção, há direcionamento dos fluxos. A figura 3 mostra os trajetos dos diferentes meios de locomoção direcionados através das propostas de intervenções.

Figura 3. Percursos propostos (com pontos de bicicletários).



Fonte: Departamento de Projeto e Obras da Unoeste, 2010. Alterações feitas pela Autora.

Além disso, áreas foram escolhidas para serem feitos projetos de convivência, por serem pontos potenciais de encontros e posse dos usuários.

DISCUSSÕES

A temática da caminhabilidade é o ponto principal desta pesquisa por se tratar da valorização dos trajetos em escala humana, que foram deixados ao descaso na estrutura atual em que as cidades se sustentam e isso acabou sendo espelhado a organização do Campus 2. O olhar voltado para o cuidado desses trajetos tem como base a compreensão dos aspectos que estimulam seu uso e apropriação, compreendendo a dinâmica dos deslocamentos das pessoas mediante as conexões entre os diferentes pontos de um local.

O fato é que o carro possibilitou o espraiamento do ambiente urbano e criou distâncias encurtadas apenas por ele mesmo, ou melhor, para a parte da sociedade que desfruta dos seus benefícios (SPECK apud ILLICH, 1963). A falta de calçadas na maior parte das vias do Campus é retrato disso. Elas são encontradas apenas nas áreas que circundam os principais blocos de aulas.

Vale pontuar que o transporte individual no Campus 2 tem aumentado consideravelmente, gerando congestionamento nas principais vias de acesso. E então, o presente trabalho, se questiona o quão

saudável, ambientalmente, o local tem sido diante da extensa massa verde existente e da infraestrutura urbana oferecida para seus usuários.

O uso das tipologias da infraestrutura verde tem como objetivo a mitigação de problemas naturais e a promoção da harmonia entre o ambiente construído e o ambiente natural. Trazendo os elementos naturais a uma ligação mais íntima e presente, assim como dando suporte à rede de infraestrutura construída. Dessa forma, incentiva-se o indivíduo ao cuidado com o meio natural por estar em um contato maior com ele e minimizam-se danos causados pela sobrecarga de uma rede construída com falta de elementos naturais (VASCONCELLOS, 2016). Aplicações de infraestrutura verde no meio construído e no meio natural, assim como alternativas de transporte sustentáveis inspiram a valorização e a conexão com o ambiente em que vivem.

O objeto do estudo é um ambiente onde o conhecimento é adquirido, estimulado e desenvolvido. Lugar onde seus usuários passam longos períodos, por isso é necessário a implementação de lugares que ofereçam descanso e aconchego a essas pessoas, é necessário que seja um local atrativo para a permanência das pessoas que mais passam tempo ali. Alguns pontos do Campus foram detectados como potenciais acolhedores desse tipo de necessidade e por isso foram apontados como pontos de intervenção de projeto de áreas de convivência, visto que em análise foi detectada necessidade dos mesmos.

A mobilidade urbana sustentável é um agente que ajuda a promover uma relação melhor das atividades do ser humano com o meio natural em que ele vive. É uma maneira de amenizar os impactos que a vida humana apresenta à natureza e proporcionar mais conforto à vida da população que tanto sofre com esses impactos (CIDADE ATIVA, 2018).

É necessário destacar quão importante é proporcionar o direito de escolha do meio de deslocamento do usuário dentro do Campus 2 visando desincentivar a dependência do veículo automotivo, o desconforto e insegurança de alguns dos trajetos realizados a pé e de todos os realizados através do uso da bicicleta.

CONCLUSÃO

É possível aliar a infraestrutura verde com a rede construída no Campus 2 da Unoeste e através de alterações simples na infraestrutura de mobilidade é possível organizar os percursos dos diferentes meios de transporte no local e proporcionar maior segurança aos usuários que não fazem nenhum tipo de locomoção usando o veículo automotor.

REFERÊNCIAS

CIDADE ATIVA Mobilidade é questão de desenho urbano. 02 Mai 2017. ArchDaily Brasil. Acessado 3 Jan 2018. <<https://www.archdaily.com.br/br/870410/mobilidade-e-questao-de-desenho-urbano>> Acessado em 10 de julho de 2018.

DUARTE, Fábio. Introdução à mobilidade urbana./ Fábio Duarte, Rafaela Libardi, Karina Sánchez./ Curitiba: Juruá, 2008.

Presidente Prudente (SP). Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, 2018. [Acessado em 05 de Agosto de 2019]. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/central_mapas.xhtml>

SPECK, Jeff. Cidade caminhável/ Jeff Speck : tradução Anita Dimarco, Anita Natividade. 1 ed, São Paulo : Perspectiva, 2016.

UNOESTE. A unoeste. [acessado em 05 de Agosto de 2019]. Disponível em: <<https://www.unoeste.br/AUnoeste>>

VASCONCELLOS, Andréa Araujo de. Infraestrutura Verde aplicada ao planejamento da ocupação urbana. 1 ed. Curitiba: Appris, 2015.