INFLUENCIAS DO ESPAÇO PARA A MOBILIDADE URBANA – O JARDIM DAS ROSAS EM PRESIDENTE PRUDENTE-SP

Bruno Oliveira Lopes, Daniele Regina Bosisio da Silva, Flórian Gonçalves Alonso Merique, Gabriel Morais Bianchini, Thiago Yugo Nagai Matsutane, Yeda Ruiz Maria

Universidade do Oeste Paulista, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Presidente Prudente, SP. E-mail: yeda_rm@hotmail.com

RESUMO

Mobilidade urbana é um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade. A forma como os diferentes usos se distribuem na cidade e condicionam as atividades humanas geram a necessidade de efetuar viagens entre os diferentes locais em que se realizam. O distanciamento das atividades por mais que seja algo comum no cotidiano urbano nos trás consequências negativas, como o aumento da quantidade dos automóveis, gerando congestionamento, mais custos e menos qualidade de vida na cidade. O presente artigo tem como foco principal a análise da mobilidade urbana existente (ou não) no Jardim das Rosas do Município de Presidente Prudente - SP. Para tanto foram feitas pesquisas *in loco* para reconhecimento do local e para vivência das vias; posteriormente fez-se necessária pesquisa bibliográfica para compreensão dos conceitos pertinentes e levantamento histórico documental.

Palavras - chave: mobilidade urbana; uso do solo; fluxos; Jardim das Rosas; Presidente Prudente-SP

INFLUENCES OF SPACE ON URBAN MOBILITY – THE JARDIM DAS ROSAS ON PRESIDENTE PRUDENTE-SP

ABSTRACT

Urban mobility is an attribute of the territory with regard to easy access to different areas of a city; It must be understood in a broad sense, combined with the shape of the city. The way the different uses are distributed in the city and affect human activities generate the need to make trips between the different locations that take place. The detachment of the activities though it may be something common in urban daily life in back negative consequences, such as increasing the amount of cars, creating congestion, more costs and poor quality of life in the city. This article focuses primarily on the analysis of existing urban mobility (or not) in the Garden of the Municipality of Presidente Prudente - SP Roses. For this research was done on the spot for local recognition and experiences of roads; later it was necessary literature for understanding of relevant concepts and documentary historical survey.

Keywords: urban mobility; land use; flows; The Rose Garden; Presidente Prudente-SP

1. INTRODUÇÃO

No contexto de uma cidade as várias atividades que são desenvolvidas na mesma, resultam em pressões e impactos, no presente e no futuro, em função da sua localização, especificidade e tipologia. A falta de mobilidade urbana tem sido um desses grandes impacto negativo na realidade urbana brasileira.

Mobilidade urbana segundo Pereira (2014) é um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas, e sempre priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades.

A cidade é um elemento complexo que deve oferecer com qualidade o direito de ir e vir ao cidadão urbano. Entretanto as soluções de mobilidade precisam superar a visão puramente técnica e abordá-la como uma realidade constitutiva da sociedade e da cidade contemporâneas (PEREIRA, 2014, p.75).

Sabe-se que a forma como os diferentes usos, por exemplo, residencial, comercial, industrial, entre outros, se distribuem na cidade e condicionam as atividades humanas, tais como, morar, trabalhar, fazer compras, lazer, etc., geram a necessidade de efetuar viagens entre os diferentes locais em que se realizam.

Neste contexto Melo e Campos (2005) atentam-se ao fato de que faz-se necessário uma observação criteriosa, haja vista que o atual crescimento acelerado e desordenado do espaço urbano gera impactos negativos de tráfego com o aumento significativo de automóveis. Amancio (2005) complementa afirmando que essa dependência ao automóvel vem favorecendo uma acelerada expansão urbana, propiciando um espalhamento desordenado não planejado e um distanciamento entre as atividades urbanas.

O distanciamento das atividades por mais que seja algo comum no cotidiano urbano nos trás consequências negativas, como o aumento da quantidade dos automóveis, gerando congestionamento, mais custos e menos qualidade de vida na cidade.

Para uma boa qualidade de vida nas cidades deve ser levado em conta o planejamento do uso dos solos, suas densidades e também o transporte (MELO e CAMPUS, 2005). Uma cidade que incentiva o caminhar é mais vivenciada, o que resulta em mais qualidade de vida e segurança para as pessoas.

Neste contexto o presente artigo tem como foco principal a análise da mobilidade urbana existente (ou não) no Jardim das Rosas do Município de Presidente Prudente-SP. Para tanto foram

feitas pesquisas *in loco* para reconhecimento do local e para vivência das vias; posteriormente fez-se necessária pesquisa bibliográfica para compreensão dos conceitos pertinentes e levantamento histórico documental.

2. MOBILIDADE URBANA – COMO?

A mobilidade pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para as pessoas (Ministério das Cidades, 2006).

Para que esse deslocamento em busca das atividades seja possível é necessário a estruturação das vias de circulação na cidade, que segundo Melo e Campos (2005) são identificadas pela sua função no sistema viário urbano e respectiva capacidade de fluxo de veículos. Os autores conceituam a via arterial como aquela que liga entre dois pontos ou regiões que normalmente costumam ser adensadas, e as vias coletoras e locais como as vias que dão acessibilidade na parte interior dessas regiões (MELO e CAMPOS, 2005).

Quando se tem um número significativo de estabelecimentos comerciais, principalmente os básicos como mercados, lojas e entre outras se que localizam em áreas residenciais, existe uma forte tendência a diminuição do uso do carro, isso se deve ao índice de dissimilaridade, ou seja, um aumento da variedade do uso de solo na região, diferente de bairros que se concentra apenas um tipo de uso, que trás por consequência o deslocamento através de transportes, contudo o uso desses estabelecimento deve estar em equilíbrio ao bairro, ou seja, estando em proporção com número de residência sendo o suficiente para atender a necessidade de toda uma área que nela se situa (MELO e CAMPOS, 2005).

Outro fator determinante com relação a existência ou não da mobilidade urbana é a dimensão das quadras. Quadras menores tendem a diminuir o uso do automóvel, pois criam inconvenientes de cruzamentos mais frequentes, e incitam a caminhada, mas quadras mais divididas (lotes menores) tendem a aumentar a densidade, daí, sem qualquer outra atitude de planejamento complementar, aumentam a demanda de viagens (PEREIRA, 2014).

Em oposição se há quadras longas, dificulta as atividades urbanas a pé, que por seguinte o aumento de uso de transporte individual e por fim afetando no fluxo através do congestionamento; na economia gastando mais combustível; e na sociedade tornando as ruas mais vazias e menos seguras.

Portanto estimular o pedestre caminhar segundo Melo e Campos (2005) é de vital importância, através de um numero grande de acessibilidade, travessias seguras, uma iluminação adequada e o uso significativo de arborização nas ruas que proporcionam ao pedestre, segurança, conforto e qualidade de vida.

Gehl (2013) reforça que o potencial para uma cidade segura é ter pessoas se movimentando a pé e permanecendo nos espaços urbanos. Uma cidade que convida as pessoas a caminhar, por definição, deve ter uma estrutura razoavelmente coesa que permita curtas distâncias a pé, espaços públicos atrativos e uma variedade de funções urbanas.

3. O JARDIM DAS ROSAS – ESTUDO DE CASO

Entendendo o valor e a influência do espaço urbano para a existência (ou não) da mobilidade urbana, análises foram realizados no bairro Jardim das Rosas na cidade de Presidente Prudente – SP, buscando entender se há um bom planejamento referente a mobilidade e se não, quais seus impactos negativos.

Foi constatada a falta de mobilidade urbana em alguns pontos (fig. 01):

- A dimensão de algumas quadras dificulta que se faça a opção por andar a pé, favorecendo o uso do automóvel. Há exemplo de quadra com 18260.6569 m², sendo que 357 metros são de comprimento e 57,63 metros são de largura.
- Com relação ao uso do solo se nota que os estabelecimentos comerciais do bairro se concentram em 2 (dois) pontos em específicos.
- Uma dessas quadras de adensamento comercial conta com fluxo intenso de automóveis, calçadas estreitas, arborização insuficiente e falta de manutenção, tendo assim um espaço pouco convidativo aos pedestres, fortalecendo o uso das vias pelos automóveis.

Figura 01. mapa de uso e ocupação - pontos críticos

Fonte: autores, 2015

Entretanto há a Avenida Reverendo Celso Assunção, via de principal acesso ao bairro com potencial á uma mobilidade local (fig. 02). Seu canteiro central tem boa arborização, bancos disponíveis para o uso, calçadas com larguras satisfatórias, favorecendo assim o uso pelo moradores e induzindo o caminhar pelo espaço e a vivencia do espaço.

Figura 02. Via de potencial – croqui sem escala

Fonte: autores, 2015.

Neste contexto o Jardim das Rosas apresenta os 'dois lados da moeda' quando o assunto é mobilidade urbana: áreas em que vislumbram qualidade de vida e áreas problemáticas que geram desconforto e o não uso, acarretando em espaços perigosos ao pedestre e potencializadores da cidade feita para automóveis.

CONCLUSÃO

A mobilidade urbana cada vez mais se faz necessário dentro das cidades tendo em vista a qualidade de vida da população. O Jardim das Rosas apresenta uma grande incógnita, pois apresenta problemáticas ao se tratar da existência de quadras longas, adensamento comercial e pontos de fluxo de automóvel com pouca infraestrutura urbana e em paralelo há pontos em potencial como sua avenida principal que convida o pedestre a caminhar.

Seria interessante algumas intervenções imediatas na busca de uma mobilidade menos problemática possível. Alterar a dimensão e a forma das quadras é algo inviável, haja vista a estrutura física já existente, entretanto a diversidade no uso do solo traria meios de se caminhar e vivenciar o espaço. As quadras que predominam residencias poderiam ser ofertadas com pequenos comércios e equipamentos urbanos de primeira necessidade.

Propõe-se também o controle de fluxo nas vias de adensamento comercial e ainda uma reestruturação física na busca de mais acessibilidade ao pedestre, incentivando o caminhar por aquele espaço com segurança.

A Avenida Reverendo Celso Assunção com sua amenidade, é vista pelos autores deste artigo como um espaço em potencial e modelo para a realidade do Jardim das Rosas. As demais ruas do bairro também podem ser estruturadas com assentos e arborização.

Intervenções pontuais repercutem no todo. O bairro Jardim das Rosas é entendido aqui como parcela integrante da cidade, portanto pode e deve cumprir sua função social do morar, trabalhar e proporcionar lazer ao cidadão, gerando talvez uma reação em cadeia e reproduzindo a ideia.

REFERENCIAS

AUGUSTO, M. **Relacionamento entre a forma urbana e as viagens a pé**/Marcelo Augusto Amancio. São Carlos: UFSCar, 2006.

CARVALHO, P; BRAGA, R (orgs.). **Perspectivas de Gestão Ambiental em Cidades Médias**. Rio Claro: LPM-UNESP, 2001.

DEL, R. 1955 - **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.]

MELO, P; CAMPUS, B. **Transporte, Movilidad Urbana y Resgate del Spacio Público**. Peru, 2005.

Ministério das Cidades (2006). **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html>. Acesso em 10 de julho de 2015.

PEREIRA, E. M. **Cidade, urbanismo e mobilidade urbana**. Florianópolis, Santa Catarina, 2014.