CAMPUS 2 DA UNOESTE EM PRESIDENTE PRUDENTE – SP: REPENSANDO SEUS PERCURSOS.

Samara Peruzzo Gusman, Yeda Ruiz Maria

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Presidente Prudente, SP. E-mail: samara.gusman.79@gmail.com; yeda_rm@hotmail.com.

RESUMO

O Campus Universitário da Universidade do Oeste Paulista, no município de Presidente Prudente – SP, foi estudado a fim de ampliar a apropriação da caminhada e da bicicleta dentro de sua estrutura, respeitando a massa verde existente para promover a harmonia entre o meio construído e o meio natural, beneficiando, assim, seu usuário. Toda a estrutura construída que compõe o campus foi estudada em seus aspectos funcionais para entender a dinâmica dos deslocamentos feitos pelos diferentes tipos de usuários do local. Percebeu-se, portanto, a organização desfavorável do Campus 2 para as pessoas que não fazem nenhum deslocamento através de automóvel ali. A partir dos resultados das análises do local sob a luz da Mobilidade Sustentável e da Infraestrutura verde, buscaram-se diretrizes de adequação para a problemática levantada.

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

UNOESTE’S CAMPUS 2 IN PRESIDENTE PRUDENTE – SP: RETHINKING COURSES.

ABSTRACT

The University Campus of the Paulista University, in the municipality of Presidente Prudente - SP, was studied in order to increase the appropriation of the walk and the bicycle within the structure, respecting the existing green mass to promote the harmony between the built and the natural environment, thus benefiting its user. The entire constructed structure that composes the campus was studied in its functional aspects to understand the dynamics of the displacements made by the different types of users of the place. It was therefore perceived the unfavorable organization of Campus 2 for people who do not do any displacement by car there. Based on the results of the analysis of the site in the light of Sustainable Mobility and Green Infrastructure, we seek guidelines for adequacy for the issues raised.

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

INTRODUÇÃO

O conceito de uma cidade caminhável 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.

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. Desse modo, 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. 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 influência 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 em dentro de uma malha viária que coloca o carro como articulador geral do lugar.

Nesta vertente, tem-se como objetivo do trabalho analisar a qualidade dos percursos tanto dos alunos, como dos funcionários dentro do perímetro do Campus 2 da Unoeste. Para tanto faz-se necessário demonstrar a realidade do local obtida por meio de vivência diária.

METODOLOGIA

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.

As fontes se encontram baseadas em revisões de literatura e levantamentos físicos e empíricos feitos no local. As análises foram realizadas por levantamento in loco, quantitativo e fotográfico. Através da vivência dos percursos existentes entre as áreas construídas. Levantamentos fotográficos e documentais foram essenciais, assim como levantamento bibliográfico.

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 (Figura1).

Figura 1. Implantação do Campus 2

Fonte: Departamento de Projetos e Obras, 2010.

Residências de funcionários da instituição, prédios que compõem a estrutura de ensino e pesquisa, salões de eventos, edificações que prestam serviços e lazer à comunidade e as edificações que compõem a manutenção do local. Dentro deles os maiores responsáveis pelo fluxo diário mais intenso são os blocos escolares: Bloco Q, B1, B2 e B3. Sendo o último o maior deles.

Esses blocos entram em destaque por gerarem um grande impacto nas vias responsáveis pelo acesso a eles através das duas únicas entradas existentes ali, um reflexo disso é, também, a concentração dos espaços de estacionamento que os envolvem. Os horários de maior fluxo, através de congestionamentos diários, denunciam a incapacidade da malha atual de abrigar a demanda automobilística atual que o local enfrenta.

Levantamentos realizados no período noturno pela autora detectaram que a iluminação geral das vias do Campus é satisfatória. Nos caminhos calçados que circundam os prédios acadêmicos e que fazem os trajetos de maior fluxo de pedestres a iluminação possui uma qualidade bem maior. Isso dá mais segurança e visibilidade aos que usam o local a pé no período noturno.

Basicamente dois tipos de sinalização foram encontrados e classificados nas observações feitas pela autora no Campus: interna (instrutiva e indicativa) e de trânsito. Elas possuem tipologias distintas, assim como são suas finalidades informativas (Figura 2).

Figura 2. Tipologias de sinalização do Campus 2

a. Placa instrutiva do Bloco B3.

Fonte: Autora, 2017.

b. Placa de sinalização de trânsito

Fonte: Autora, 2017.

c. Placa indicativa

Fonte: Autora, 2017.

A sinalização interna tem como objetivo a instrução do acesso aos prédios que se localizam dentro da universidade. Ela possui placas instrutivas para a compreensão das placas indicativas. A primeira serve basicamente como apresentação da infraestrutura dos blocos de estudo e pesquisa e a outra se apresenta espalhada em diferentes pontos da universidade indicando o sentido da localização de todas as edificações ao longo do Campus. A sinalização de trânsito se utiliza das tipologias encontradas na sinalização utilizada nacionalmente no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

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.

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 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 (Figura 3).

Figura 3. Situação das calçadas no Campus 2.

a. via de acesso à principal entrada do bloco B3.

Fonte: Autora, 2018.

b. via de acesso ao estacionamento ao lado do bloco B3.

Fonte: Autora, 2018.

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

peçoas, é necessário que seja um local atrativo para a permanência das peçoas que mais passam tempo ali.

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.

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

A malha viária do Campus é dificultosa e insuficiente frente à demanda que ele recebe. Faltam demarcações de faixas nas vias de rolamento. A sinalização interna e de trânsito precisam ser mais abundantes.

A organização dos prédios que compõem a estrutura do campus não é favorável ao desenvolvimento das atividades que acontecem ali.

Através da realização dos percursos pela autora foi observado a falta de calçadas na maior parte das vias de rolamento, grandes conflitos entre pedestres e automóveis no acesso aos blocos acadêmicos e a dificuldade dos caminhos realizados através da caminhada nas áreas distantes aos principais blocos de aula e pesquisa do Campus 2, o Bloco B1, B2, B3 e Q. Também foi notada a falta de uma rede cicloviária faz para o incentivo do uso de bicicletas no local.

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.

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

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