Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

ESTUDO DE CASO NO BAIRRO JARDIM MARINGÁ-ITAPEVA SP

Autores: GALVÃO, Karine Anita Galdames
CAMARGO, Gabriela Mariosi da Silva Suski
MACEDO, Luíz Cesar

RESUMO

No presente artigo é possível demonstrar de forma clara e objetiva a análise realizada do local para que seja implantada uma intervenção que priorize o bem-estar e a segurança, atendendo as condições de mobilidade urbana adequada, abrangendo todos os usuários e suas diversidades. O estudo de caso foi realizado no bairro Jardim Maringá na cidade de Itapeva -SP, onde foi colhido dados pessoalmente, como por exemplo, as condições de infraestrutura, acessibilidade, funcionamento do fluxo viário, existência de mobiliários urbanos adequados e os aspectos locais que indiquem segurança. Com esse estudo foi possível desenvolver um projeto que atenda todas as necessidades, como a alteração das vias, melhoria na mobilidade do pedestre, a implantação de mobiliários urbanos e reparação na infraestrutura existente. Enfim pode-se entender que o desenvolvimento da cidade interfere de forma direta ao indivíduo que ali habita, direcionando esforços e gerando benefícios principalmente aos pedestres e ciclistas.

Palavras Chaves: Mobilidade Urbana, Projeto Urbano, Problemas Urbanos.

ABSTRACT

In this article, it is possible to demonstrate in a clear and objective way the analysis carried out at the site so that an intervention that prioritizes well-being and safety is implemented, meeting the conditions of adequate urban mobility, covering all users and their diversities. The case study was carried out in the Jardim Maringá neighborhood in the city of Itapeva - SP, where data was personally collected, such as the conditions of infrastructure, accessibility, functioning of the road flow, existence of adequate urban furniture and local aspects that indicate safety. With this study, it was possible to develop a project that meets all needs, such as altering roads, improving pedestrian mobility, installing urban furniture and repairing the existing infrastructure. Finally, it can be understood that the development of the city directly interferes with the individual who lives there, directing efforts and generating benefits mainly for pedestrians and cyclists.

Key Words: *Urban Mobility, Urban Design, Urban Problems.*

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

1 – INTRODUÇÃO

A cidade de Itapeva constitui um importante polo de desenvolvimento regional do sudoeste paulista (Secretaria de Desenvolvimento Regional, 2015) pertencente à mesorregião de Itapetininga subdividida geograficamente sediando a 41ª microrregião do Estado de São Paulo e com uma população estimada em 95.241 habitantes atualmente classificada pelo IBGE de tamanho mediano, como um polo sub-regional B possuindo uma rede de serviços que exerce influência nos municípios próximos. (IBGE, 2020)

Refletindo sobre o processo de urbanização e como as interações sociais, econômicas e culturais ocorreram em Itapeva, é necessário compreender seu processo histórico iniciado pelas incursões do Tropeirismo no começo do século XVIII, que ao desbravarem o interior paulista fundaram o então bairro rural Vila de Itapeva da Faxina pertencente ao então município de Sorocaba. O marco inicial de sua fundação deu-se em 20 de setembro de 1769 onde se localiza atualmente o bairro Vila Velha no município de Taquarivaí, não sendo o local definitivo, devido a topografia de fácil acesso à ataques indígenas que eram comuns nesta época em todo Estado de São Paulo, sua localização foi transferida para a atual por volta do ano de 1785, cercada por inúmeros morros agora oferecia proteção e condições para estabelecer-se como cidade. (VEIGA, GISLAINE S. 2014).

A atividade econômica preponderante da primeira instalação teve início com a agricultura de subsistência, e gradativamente novas famílias foram se instalando na então vila, o que promoveu o crescimento contínuo da sua região urbana, expansão das atividades econômicas e concentração populacional, concretizando assim a formação do atual município de Itapeva. (Site da Prefeitura de Itapeva, 2020)

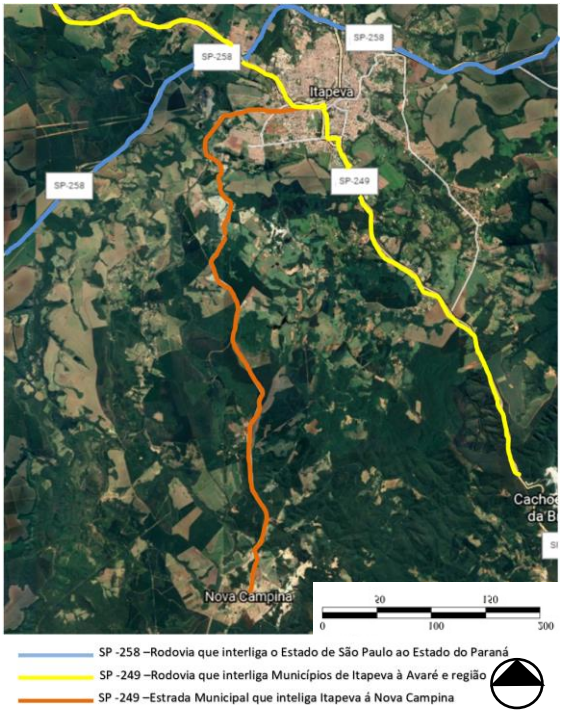
No decorrer de sua história ciclos de várias culturas agropecuárias consolidaram sua economia, no início do século XX a produção de trigo se estabeleceu e por volta da década de 30 a cidade começa a perder a

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

característica essencialmente agrária e o comércio urbano e serviços se tornam atividades dominantes. Na década de 60 a cidade tornou-se a “capital dos minérios”, em 1970 tiveram início as atividades de reflorestamento e na década de 80 destaca-se a intensa produção de feijão que, na década seguinte é em partes substituída pela produção de soja e milho. No início deste século, Itapeva passa a ser conhecida como uma das maiores produtoras de milho. (Site da Prefeitura de Itapeva, 2020)

A área em que este artigo se propõe a discutir soluções localiza-se no Jardim Maringá, sendo possível qualificar este bairro por sua característica de possuir interligações entre bairros adensados incluindo na suas principais conexões, que compreende o acesso ao Município de Nova Campina e intersecções as vias estratégicas de trafego logístico para o sudoeste paulista como a SP-249 e SP-258 conforme ilustrado na Figura 1 e na Figura 2 pode-se observar seu impacto nas vias coletoras, Rua Alexandrino de Moraes e Avenida Higino Marques.

Figura 1 - Estradas que exercem influência no Bairro Jardim Maringá.



Fonte: Google Maps editado pelo autor

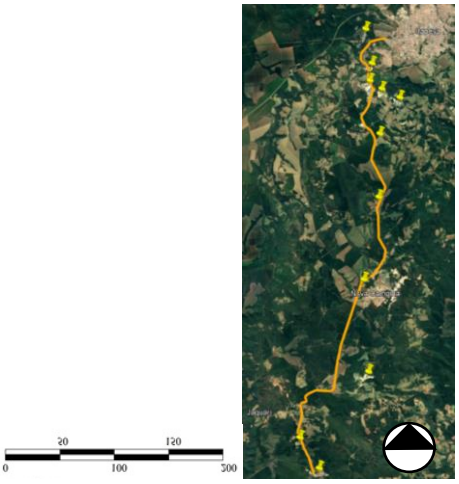
Figura 2 - Acessos e seu impacto nas vias coletoras.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

Fonte: Google Maps editado pelo autor

Ao atentar as características do acesso da estrada municipal Itapeva à Nova Campina, destacada na Figura 3, é possível verificar a presença de atividades industriais como: mineradoras, indústrias e serrarias que naturalmente determinam o fluxo intenso de veículos pesados para o interior da cidade, demonstrando assim a necessidade de soluções urbanísticas que atendam as demandas dos usuários.

Figura 3 - Atividades econômicas da Estrada Municipal Itapeva-Nova Campina



Fonte: Google Maps editado pelo autor

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

O lugar em que habitamos e interagimos como sociedade também é um local em que projetamos expectativas de evolução da qualidade de vida, e as ações que conduzem a estas melhorias, precisam ser aplicadas de maneira a atingir o maior número de pessoas, tanto os que usam o espaço de maneira esporádica, quanto os que tem seu cotidiano enraizado nas atividades específicas do local, pois precisam ser olhados com sensibilidade e empatia entendendo a profundidade do impacto pretendido.

Jaime Lerner, respeitado urbanista brasileiro acumulando a experiencia de gerir e ser um dos transformadores da cidade de Curitiba, podendo ser definida como uma importante capital conhecida pela qualidade de vida que proporciona, ao fazer o prefácio da versão brasileira do livro “Cidade para pessoas” do autor Jean Gehl, disse:

> A mobilidade é um componente essencial à saúde da cidade. As cidades não podem ser pensadas para os carros. O ritmo do encontro é o ritmo da caminhada. Precisamos desenhar as nossas cidades para que o espaço de pedestre seja determinante e que outros nodos leves de deslocamento, como a bicicleta, também sejam favorecidos. O transporte público precisa ser de qualidade, oferecendo confiabilidade, conforto e dignidade ao usuário.

Sendo assim, o principal objetivo deste artigo, que é propor melhorias de mobilidade urbana buscando respostas no sistema viário nos centros das cidades. Buscando através das propostas trazer mais segurança para a população que se locomove de seus bairros para o centro que é a área de maior movimentação dos transportes como, carros, ônibus, caminhões, motos, bicicletas.

Nesta linha teórica notamos a ênfase dada por Jean Gehl em seu livro “Cidade para pessoas”, indicando que espaços considerados seguros são locais que permitem a vitalidade do ambiente urbano, onde o pedestre e o ciclista são prioridades inegociáveis e que cada vez mais o automóvel e toda a infraestrutura que o segue devem se curvar as necessidades dos mais vulneráveis no trânsito urbano. (GEHL, JEAN 1936).

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

Guiado por esta abordagem, este artigo atenta seu olhar nas interações e conflitos existentes no eixo de circulação localizado que perpassa as avenidas: Higino Marques e Alexandrino de Moraes pertencentes ao Jardim Maringá, local característico pelo intenso fluxo de veículos e pedestres, por interseccionar vários pontos de interesse comercial, abrigar vias de acesso a outros bairros de alta densidade populacional, a existência do acesso a cidades como Nova Campina e distritos vizinhos e o escoamento da produção de fabricas, mineradoras e serrarias.

A falta de infraestrutura na Avenida acaba causando vários conflitos para a população, o que impactam diretamente a qualidade de vida dos cidadãos que ali frequentam. Grandes das deficiências nas áreas são: iluminação precária e em várias vias até a falta dela, calçadas irregulares (Figura 1), com alto declive impossibilitando o pedestre ao uso, em destaque as pessoas com deficiências que acaba tendo que passar diretamente pela rua para que chegue ao seu destino.

Figura 01: Entorno e suas deficiências.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933

Fonte: Fotos autorais, 2020.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Na área estudada, apresentada na (Figura 2), é possível destacar o caráter adensado de tráfego adensado de veículos e motocicletas não oferecendo alternativa para a segurança aos ciclistas que vem da Av. Gastão de Mesquita Filho, via que serve de único acesso as cidades de Nova Campina, distritos anexos e fábricas. O problema agrava quando encontra a Av. Paulina de Moraes que por sua característica sofre os danos do fluxo de automóveis, sendo assim visando embasar a atuação do poder público e mensurando os prazos com base na complexidade de implantação.

Figura 02: Transito de veículos na Rua Alexandrino de Moraes

Fonte: Fotos autorais, 2020.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Outra questão são os lotes subtilizados e deteriorados, considerados problemas de saúde pública, concentrando vegetação alta, acúmulo de entulhos servindo de criadouro para animais peçonhentos e focos de dengue, como representa na (Figura 3).

Figura 03 - Concentração de entulhos e falta de manutenção em lotes.

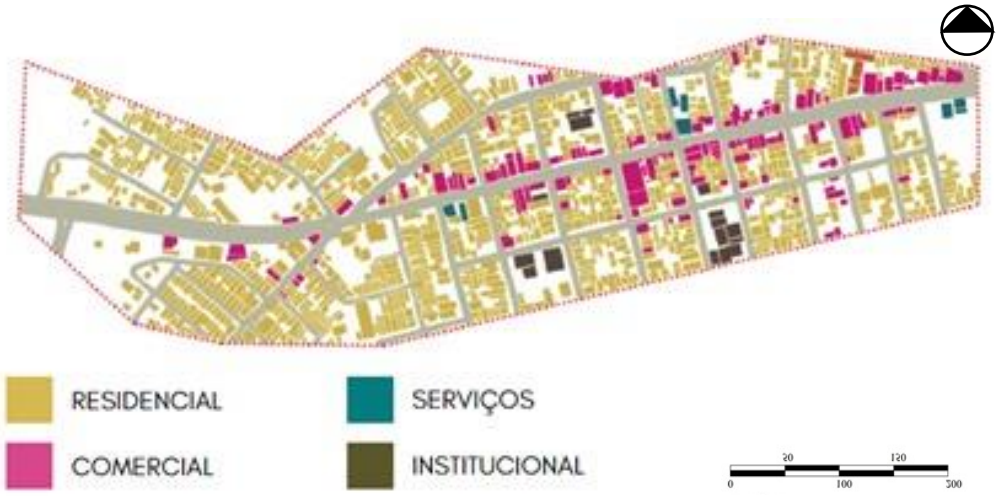
Fonte: Fotos autorais, 2020.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

2.1 ANÁLISES URBANAS

O mapa de uso específico possui a predominância do entorno com maior parte residencial, sendo uma área comercial concentrada na Avenida Paulina de Moraes como foi exemplificada na (Figura 4) onde se localiza o estudo de caso realizado, pois devido sua importância em se tornar uma nova centralidade no município de Itapeva-SP atendendo aos bairros afastados do centro da cidade. Propondo assim, soluções para o conforto dos pedestres que utilizarão dos comércios existentes com segurança.

Figura 04 – Mapa de Uso específico.



Fonte: Prefeitura Municipal, editado pelo autor, 2020.

No Mapa de usos gerais (Figura 5) a área apresenta maior proporção de lotes utilizados por se tratar de um espaço com vários comércios e residências, demostrando o alto nível populacional que a região oferece.

> A infraestrutura e a densidade urbana estão diretamente relacionadas, haja vista o elevado custo para a implantação de equipamentos e de serviços públicos nas diversas localidades. Portanto o número de pessoas beneficiadas pela implantação de infraestrutura deve estar proporcionalmente condizente ao investimento realizado pelo gestor público.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Figura 05 – Mapa de Uso gerais.

Fonte: Prefeitura Municipal, editado pelo autor, 2020.

Constata-se no mapa de gabarito que há maior números de prédios com 1 pavimento e em menor proporção de 3 pavimentos e bem mais raros os de 2 pavimentos de acordo com a Figura 6.

> Se a proporção entre o gabarito de uma área urbana e a largura das ruas for elevada, formará cânions com dificuldade de dissipar o calor antropogênico e contribuirá à formação de ilhas de calor, além de intensificar a poluição do ar na altura do pedestre e o desconforto visual e acústico, contribuindo, consequentemente, para uma queda na qualidade de vida dos cidadãos.

Figura 06 – Mapa de gabarito.

Fonte: Prefeitura Municipal, editado pelo autor, 2020.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Observa-se no mapa de vias e sentidos (Figura 7) que a área da Avenida Paulina de Moraes possui um fluxo mais intenso, divergindo das vias locais que é moderado, pois nestas vias há um trânsito de veículos com portes distintos causando assim congestionamento e impossibilitando a locomoção que deveria ser rápida, facilitando o acesso entre os bairros e o centro. Contudo é importante ter atenção para realizar as intervenções necessárias que atendam essa região em destaque.

Figura 07 – Vias e sentidos.

Fonte: Prefeitura Municipal, editado pelo autor, 2020.

2.2 INTERVENÇÕES DERIVADAS DAS ANÁLISES

Por meio de toda análise realizada no local e a observação feita pessoalmente durante o estudo de caso, foi possível colher dados com fidelidade e assim definir as intervenções que seriam realizadas, para melhorar a vivência dos usuários que habitam ou transitam pelo ambiente.

O principal problema encontrado, que é possível perceber ao percorrer o local, é o conflito no trânsito, tendo em vista a alta incidência de fluxo de

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

veículos de grande porte em horário de pico, vindo a causar vários pontos de congestionamento e inúmeros incômodos aos pedestres pela poluição sonora e excesso de fumaça. Com o alto fluxo de veículos em vias que não comportam o seu porte, impossibilita a realização de manobras de forma assertiva e ágil dos motoristas que são guiados para o interior da malha urbana.

Assim, para não realizar grandes alterações nas vias e no fluxo, concluiu-se que seria ideal a realização de um desvio, que teria aproximadamente 3km (GOOGLE MAPS, 2021) até a rodovia Alves Negrão, podendo ser implantada bifurcação interligando até a Av. dos Expedicionários permitindo acesso facilitado à todas as saídas intermunicipais da cidade, como representa a imagem abaixo.

Figura 08 – Desvio por fora da cidade.

Fonte: Google Maps editado pelo autor, 2020.

Essa proposta de desvio causará melhoria no fluxo, pois possibilitará segurança e conservação na infraestrutura, evitando avarias, como buracos e trincas no asfalto devido a passagem de veículos pesados.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Logo que solucionado o problema dos veículos de grande porte, pode-se fazer as alterações nas vias e realizar modificação no formato atual. Atualmente as vias possuem a seguinte estrutura, ruas paralelas com sentidos opostos, como foi representado no mapa de fluxos, dividida por um canteiro central e estacionamento nas laterais, como descrito na imagem a seguir.

Figura 09 – Alto fluxo de veículos distintos.

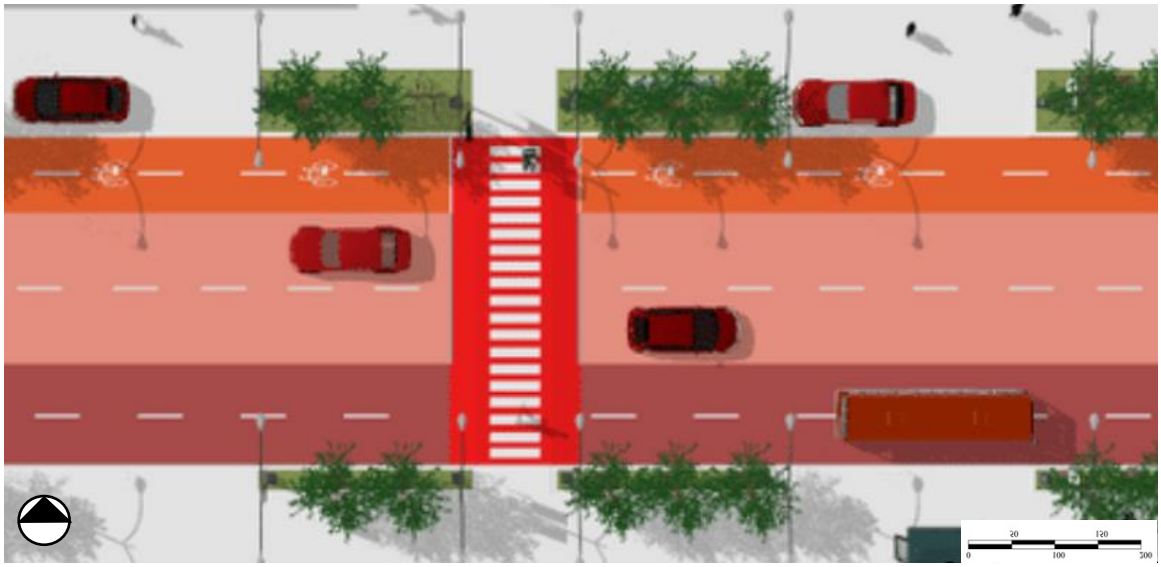
Fonte: Google Maps editado pelo autor, 2020.

Na observação no local do estudo de caso e com base nos relatos dos usuários, percebe-se que este formato atual, não traz segurança aos pedestres e nem aos veículos, o que ocasiona diversos cruzamentos perigosos e pontos “cegos”. Observa-se ainda, que os pedestres não detêm mobilidade adequada, tendo em vista que não possuem equipamentos urbanos que proporciona bem-estar e que tragam conforto, pois as calçadas são curtas e com ausência de acessibilidade.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Conforme bem detalhado anteriormente, a imagem a seguir (Figura 10) demonstrará como foi desenvolvida as propostas de alterações da via supracitada. Com as novas alterações, sendo elas: faixa elevada, bolsão de vagas, arborização para sombrear os mobiliários urbanos, a divisão das vias, incluindo uma ciclofaixa em laranja, vias de sentido oposto em rosa e por fim a via destinada a ônibus em vermelho.

Figura 10 – Novo formato das vias.



Fonte: Própria do autor, 2020.

Para que haja a solução do problema de mobilidade, o referido planejamento urbano trará alteração no qual prioriza a mobilidade dos pedestres. Atualmente o canteiro central não traz à sociedade nenhum benefício efetivo, sendo assim, é proposto sua retirada para possibilitar uma calçada ampla, espaçosa viabilizando também a implantação de uma ciclofaixa.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Figura 11 - Perspectiva da implantação.

Fonte: Própria do autor, 2020.

Para que haja maior conforto e bem-estar aos que ali transitam, será realizado a seguinte modificação: substituição de algumas vagas de estacionamento afim de transformá-las em área de estar aos pedestres proporcionando espaços de repouso no trajeto, com bancos, arborizações, lixeiras, bicicletário, lombadas elevadas implantadas ao longo da via, nivelamento com a calçada seguindo as adequações às normas de acessibilidade á cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 12 - Mobiliários urbanos da implantação.

Fonte: Própria do autor, 2020.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

Com a formalização da via, foi previsto local exclusivo para transição dos ônibus e locação de ponto de parada, com abrigo de sol e chuva, no qual foi confeccionado em material que traga segurança aos pedestres que ali se abrigam.

Figura 13 – Ciclofaixa.

Fonte: Própria do autor, 2020.

Nesta proposta também é englobado melhorias na iluminação com a manutenção e instalação de novos postes de luz e com menos espaçamento para que assegure que todo o trajeto terá iluminação adequada e proporcionando segurança por quem caminha por ali, é importante melhorar a sinalização da via, pois devido a modificação dos mesmos muitos usuários terão que se adaptar ao novo espaço e seguir o novo fluxo.

Essas intervenções são necessárias para a organização do espaço e para a segurança tanto aos pedestres como aos motoristas, com enfoque fluidez do trânsito e diminuição de riscos, visando à inclusão daqueles que necessitam de cuidados especiais, facilitando ao máximo sua locomoção em todos os pontos da referida via.

Sociedade Cultural e Educacional de Itapeva
Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva - FAIT
Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT
ISSN 1806-6933
Ano VIII – Volume – Número – setembro, 2021

3 – CONCLUSÃO

A partir do artigo apresentado, analisou-se a área com o intuito de resolver o problema de mobilidade e entre outros que trazem prejuízos diretos aos pedestres, motoristas e qualquer outro que transite pela via. Logo as modificações detalhadas no decorrer do artigo, priorizarão oferecer melhorias aos pedestres, com o objetivo de proporcionar acessibilidade, segurança e bem-estar.

Após a solução do trânsito de veículos de grande porte, notou-se que o espaço poderia ser readequado e reorganizado, tal que possibilitasse a locomoção do mesmo com segurança em um espaço adequado proporcionado pelo desvio proposto. Sendo assim, foi resolvido o que causava problema no fluxo de veículos de pequeno porte e a mobilidade dos pedestres nas vias.

Também é possível destacar que no local estudado não havia uma ciclofaixa que tem seu papel fundamental para sustentabilidade, e devido a remoção do canteiro existente foi possível a inclusão dela. No caso dos pedestres não havia uma mobilidade adequada, tendo calçadas sem mobiliários urbanos e iluminação reduzida derivada dos postes de energia sem a manutenção necessária. E a partir dessas deficiências foram propostas modificações durante o decorrer do artigo.

Por fim, conclui-se que o enfoque principal do estudo de caso, é a mobilidade de pedestre e a melhoria do fluxo atual das vias com uma nova padronização, e assim será resolvido as deficiências existentes com um planejamento urbano realizado no local e reiterando a sua importância para uma cidade bem desenvolvida.

4 – REFERÊNCIAS

BAZOLLI, João A. **Os efeitos dos vazios urbanos no custo de urbanização da cidade de Palmas – TO.** Artigo – UNESP**.** Rio Claro, p21, 2009.

CORBELLA, O. Em busca de uma arquitetura sustentável para os trópicos – conforto ambiental. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

GEHL, Jean. **Cidades para Pessoas.** 1ª Edição. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280p.

HISTÓRIA DE ITAPEVA. **Prefeitura de Itapeva – SP** 2021 Disponível em: <https://itapeva.sp.gov.br/?page_id=74> Acesso em: 21 nov. 2021.

MIYAMOTO, Mirian T. **A influência das configurações urbanas na formação de microclimas: estudo de casos no município de Vitória-ES.,** Dissertação – Universidade Federal Do Espírito Santo**.** Espírito Santo, p149, 2011.

VEIGA, Gislaine S. **Processo de urbanização de Itapeva,** Tese – Universidade de Brasília UNB**.** Itapetininga, p70, 2014.