



| | |
|------------------------------|------|
| ARTIGOS COMPLETOS | 2742 |
| RELATOS DE EXPERIÊNCIA | 2788 |

19 a 23 de outubro de 2020
Anais do ENEPE
ISSN 1677-6321

Unoeste

ARTIGOS COMPLETOS

| | |
|--|------|
| SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL – UM ESTUDO SOBRE O BAIRRO SHIRAIWA EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP | 2743 |
| TERMINAL RODOVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE/SP – UMA ANÁLISE URBANA DO TERMINAL COMENDADOR JOSÉ LEMES SOARES..... | 2760 |
| TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA: ZONA CENTRAL DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP..... | 2771 |

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL – UM ESTUDO SOBRE O BAIRRO SHIRAIWA EM PRESIDENTE PRUDENTE/SP

Mariane Miranda Sant' Ana, Yeda Ruiz Maria, Victor Martins De Aguiar

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Presidente Prudente, SP. E-mail: marianemiranda2@hotmail.com.

RESUMO

A segregação socioespacial pode ser definida pela forma de organização de uma cidade a partir das diferenças existentes entre as diversas camadas sociais, configurando assim a malha urbana de grandes metrópoles brasileiras. A urbanização sem planejamento e atrelada à lógica capitalista deixa clara essa nova forma de divisão do espaço urbano, a qual resultou no crescimento expressivo das periferias urbanas. A presente pesquisa visa compreender as causas e consequências da segregação sócio espacial, em uma cidade de médio porte, decorrente do processo de urbanização desordenado, tendo como base de estudo o Bairro Shiraiwa, situado na região periférica oeste de Presidente Prudente - SP. A investigação se desenvolveu por meio de levantamento teórico e análises bibliográficas e documentais, pesquisa in loco para acervo fotográfico e, por fim, correlação entre os dados levantados. O presente trabalho possibilitou o levantamento de informações atuais sobre o bairro, as quais influenciam sobre o espaço urbano, permitindo a análise das possíveis causas desse processo na malha urbana da cidade e compreendendo assim, os diversos fatores e atores interligados no processo de segregação socioespacial existente no local.

Palavras-chave: Segregação Socioespacial; Vulnerabilidade Social; Bairro Shiraiwa; Presidente Prudente – SP.

SOCIO-SPATIAL SEGREGATION - A STUDY ABOUT THE SHIRAIWA NEIGHBORHOOD IN PRESIDENTE PRUDENTE / SP

ABSTRACT

Socio-spatial segregation can be defined by the way in which a city is organized based on the differences that exist between the different social strata, thus configuring the urban fabric of large Brazilian metropolises. Urbanization without planning and linked to capitalist logic makes clear this new form of division of urban space, which resulted in the expressive growth of urban peripheries. This research aims to understand the causes and consequences of socio-spatial segregation, in a medium-sized city, resulting from the disorderly urbanization process, based on the Shiraiwa Neighborhood, located in the western peripheral region of Presidente Prudente - SP. The investigation was carried out by means of a theoretical survey and bibliographical and documentary analyzes, on-site research for the photographic collection and, finally, correlation between the data collected. The present work made it possible to collect current information about the neighborhood, which influences the urban space, allowing the analysis of the possible causes of this process in the urban fabric of the city and thus understanding the various factors and actors interconnected in the existing socio-spatial segregation process on site.

Keywords: Socio-spatial segregation; Social vulnerability; Shiraiwa; Presidente Prudente - SP.

INTRODUÇÃO

A urbanização é definida pelo aumento proporcional da população urbana em relação à população rural. No Brasil, mais da metade da população residia em meio urbano na segunda metade do século XX, devido a sua estreita relação com a industrialização (SANTOS, 2005).

Segundo Santos (2005), o maior salto referente ao local de moradia da população brasileira se deu entre os anos de 1940 e 1980, quando a taxa de urbanização era de 26,35% e atinge 68,86%,

respectivamente. Dessa forma, o processo de urbanização brasileiro apoiou-se, essencialmente, no êxodo rural e foi uma consequência da modernização técnica do trabalho no campo.

É possível perceber, a respeito do cenário urbano brasileiro, que este, como afirma Maricato (2003), não superou as marcas advindas do período colonial e imperial reconhecidas pela aplicação arbitrária de leis, concentração de terra, de renda e de poder.

Segundo Ferreira (2005) o capitalismo industrial evidenciou essa nova forma de divisão do espaço, marcada pela localização da terra e intervenção estatal. Classes dominantes se apropriavam de setores urbanos mais valorizados. Enquanto se faz necessário a presença do operariado em meio urbano, aumenta-se a população urbana de baixa renda, tornando-se evidente o processo de segregação socioespacial.

Neste sentido Villaça (2001) define a segregação socioespacial como um fator sustentado pela disparidade social, sendo forma dominante de organização das metrópoles brasileiras, onde diferentes classes ou camadas sociais se concentram cada vez mais em regiões distintas da metrópole. Por conseguinte, a partir dos anos 1980 é notório um crescimento expressivo nas periferias urbanas (MARICATO, 2005).

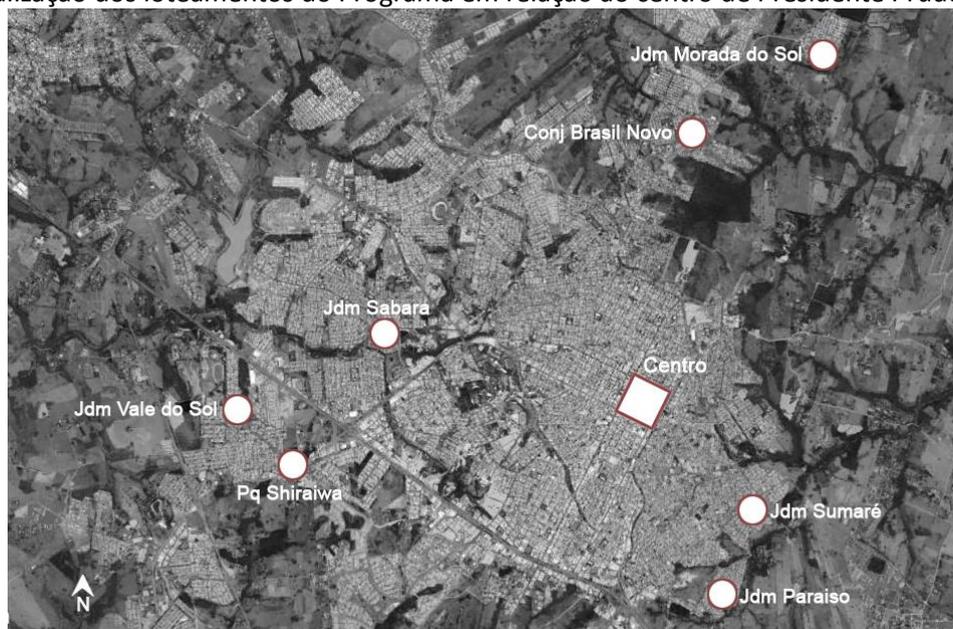
A urbanização pautada na lógica capitalista, causa uma série de problemas sociais e ambientais como o desemprego, a criminalidade, a poluição do meio ambiente e o desenvolvimento de áreas periféricas.

As cidades são pontos de distribuição e redistribuição de mercadorias. A cidade, historicamente, foi o local de expressão do poder. Com a Revolução Industrial, o poder passa para as mãos da burguesia. A cidade passa, então, a ser local de produção de mercadoria. E para que a mercadoria fosse consumida, foi necessária uma rede de cidades. Toda cidade, por menor que seja, é centro de uma periferia. Pode ser uma rua, mas tem algum espaço periférico que ela vai polarizar (SILVA, 2001 p. 158).

Maricato (2003) afirma que a segregação urbana e socioespacial é uma das faces mais importantes da desigualdade social. Esse processo dificulta o acesso a serviços de infraestrutura urbana, atrelado a menos oportunidades de emprego e profissionalização, assim como maior exposição à violência, discriminação de raça e gênero, além do difícil acesso ao lazer.

Assim sendo, define-se o Bairro Shiraiwa como recorte espacial de estudo para o presente artigo. Bairro pertencente a uma área periférica, na zona oeste da cidade de Presidente Prudente – SP (figura 1), resultado do Programa de Desfavelamento e Loteamentos Urbanizados que ocorreu no ano de 1991 na cidade de Presidente Prudente – SP.

Figura 1. Localização dos loteamentos do Programa em relação ao centro de Presidente Prudente-SP.

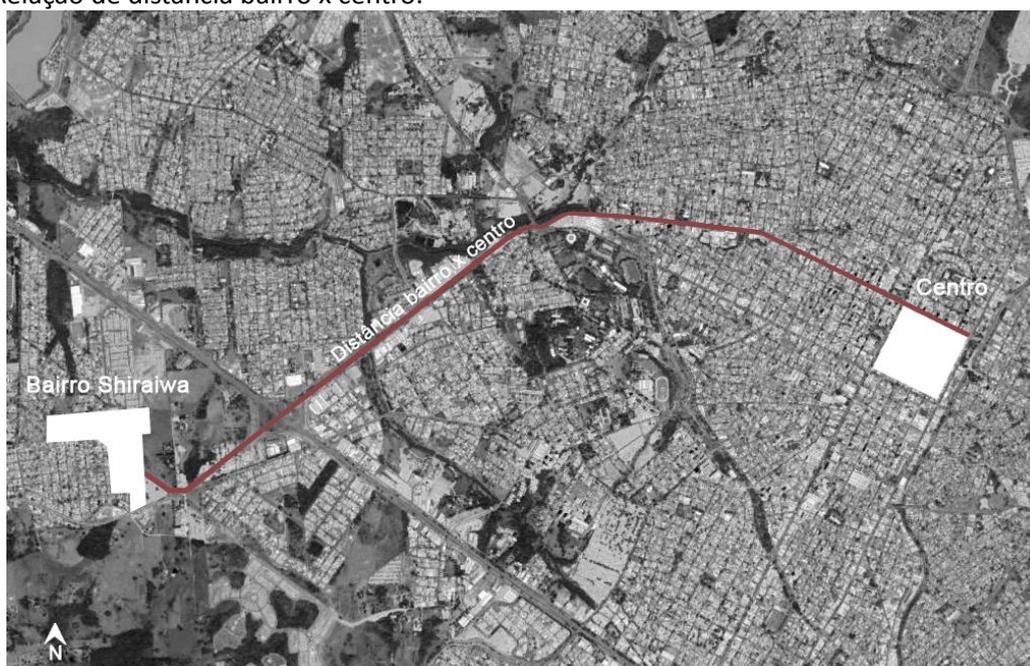


Fonte: Google Earth, 2019. Editado pelos autores, 2020 – sem escala.

Silva (2005) destaca que, as localizações das áreas loteadas para o Programa de Loteamentos Urbanizados são extremamente periféricas, do ponto de vista social e territorial, situando-se nas áreas de exclusão social (Jardim Morada do Sol, Jardim Sabará, Jardim Sumaré, Chácara Marisa, Brasil Novo, Jardim Paraíso, Jardim Vale do Sol e Bairro Shiraiwa).

O bairro em questão não se encontra em uma das porções mais afastadas da cidade em relação ao quadrilátero central (figura 2), quando comparado com alguns conjuntos habitacionais existentes, entretanto, se caracteriza pertencente ao processo de segregação socioespacial intrínseco no local, apesar de seu entorno possuir potencialidades e atrativos, assim como em seu interior, como: área de lazer, instituição pública de ensino fundamental e médio, instituição privada de ensino universitário, além da oferta de comércio e serviço e apoio ao transporte urbano público, porém, os mesmos ainda não foram explorados de forma a integrar a população existente.

Figura 2. Relação de distância bairro x centro.



Fonte: Google Earth, 2019. Editado pelos autores, 2020 – sem escala.

Portanto, torna-se relevante a realização do presente estudo com o propósito de refletir a respeito da segregação socioespacial em cidades de médio porte causadas pelo mal planejamento e atrelada a lógica capitalista do mercado imobiliário e como esses fatores refletem na vitalidade e identidade de pequenos bairros, trazendo a problematização das ações e práticas governamentais e suas consequências no meio urbano.

MÉTODOS

Para o desenvolvimento deste artigo, de caráter exploratório e qualitativo, fez-se necessário três etapas. A primeira foi o levantamento teórico e análises bibliográficas e documentais, principalmente dos órgãos Municipais, tais como o Plano Diretor Municipal Lei Complementar (nº 151/2008), Lei de Parcelamento do Solo Municipal (nº 032/96) e Mapa Municipal onde consta a sua topografia e perímetro urbano, para compreensão de conceitos pertinentes e de dados oficiais, assim como teses, dissertações, artigos científicos entre outros, sempre em busca de conceituar e compreender sobre segregação socioespacial, vulnerabilidade social e o próprio Bairro Shiraiwa, e como os mesmos se inter-relacionam, tendo em vista a sustentação teórica da pesquisa.

A segunda etapa constituiu na pesquisa in loco para acervo fotográfico do espaço urbano, levantamento de uso e ocupação, estado de conservação e gabarito de altura, visando as carências que os mesmos apresentam.

Na terceira etapa, foi feita a correlação entre os dados levantados bibliograficamente, bem como os levantamentos in loco, analisando as informações que identificaram os fatores que influenciam direta ou indiretamente no processo que ocorre no bairro.

RESULTADO E DISCUSSÃO

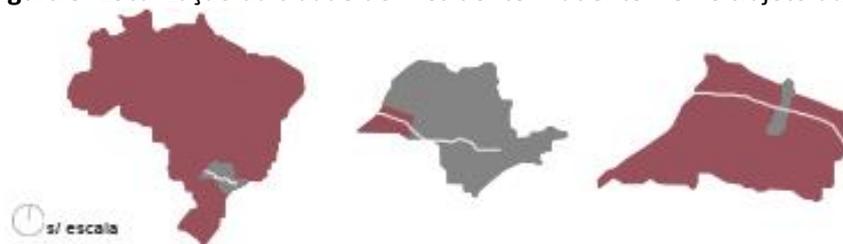
UM POUCO DA HISTÓRIA

Para discutir o processo de segregação socioespacial que ocorre atualmente no bairro em estudo, é necessário compreender a história do surgimento e estruturação espacial da cidade, bem como do próprio bairro. Dessa forma, apresenta-se Presidente Prudente - SP, um município de médio porte, situado na região Oeste do Estado de São Paulo (figura 3), a qual teve sua formação gerida pela expansão promovida por grandes fazendeiros de café e pela expansão da ferrovia Estrada de Ferro Sorocabana, a qual Jacobs (2011) define da seguinte forma:

As linhas férreas são um exemplo clássico de fronteira, tanto que passaram a significar, há muito tempo, também fronteiras sociais – “do outro lado da linha do trem” –, uma conotação, coincidentemente, associada mais a cidades de pequeno porte que a cidades grandes (JACOBS, 2011 p. 285).

Nesse sentido, de divisão das cidades por fronteiras, a autora aponta sobre suas consequências, onde de um lado, um distrito pode se desenvolver melhor que o que se localiza em outro lado, caracterizando, assim, uma distinção da cidade ocasionada por um fator físico.

Figura 3. Localização da cidade de Presidente Prudente – SP e trajeto da ferrovia Sorocabana.



Fonte: Autores, 2020.

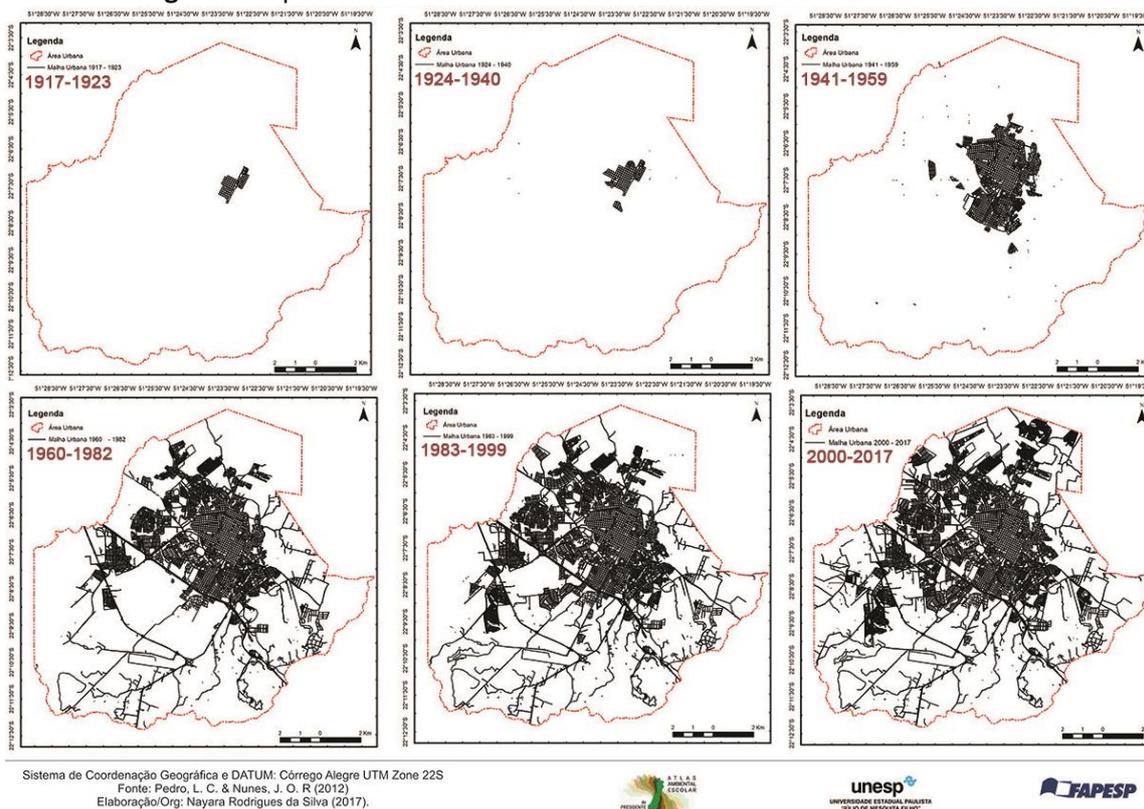
Assim, com sua fundação em 1917 e partindo dessa divisão pela ferrovia, o município de Presidente Prudente - SP surgiu da colonização do setor oeste da cidade, pelo Coronel Francisco de Paula Goulart, caracterizada por ser uma colonização com baixo nível de investimentos e por outro lado, do setor leste, pelo Coronel José Soares Marcondes, de caráter capitalista e empresarial, tendo como barreira entre as duas regiões, a Estrada de Ferro Sorocabana (SILVA, 2005).

Dessa forma, através da soma de fatores físicos, como o limite formado pela ferrovia e imposto ao espaço urbano, além de fatores econômicos, advindos dos diferentes tipos de colonização em cada região, é possível afirmar que a cidade apresenta traços de desigualdade e segregação socioespacial desde os primórdios de seu surgimento.

Junior (2010) apresenta a segregação socioespacial como decorrência das condições econômicas e sociais, sendo um reflexo da organização social e da produção desigual do espaço urbano, que se acentua pelo processo de reestruturação do espaço intraurbano, no qual verifica-se a expulsão dos pobres e a redistribuição dos ricos, por meio de uma dinâmica imobiliária dilaceradora.

Assim sendo, durante a década de 1970 e início de 1980, principalmente, a expansão territorial ocorre na região oeste de Presidente Prudente – SP (figura 4). O crescimento populacional da cidade não aconteceu na mesma proporção da expansão territorial, dessa forma, a implantação de vários loteamentos não teve a finalidade de atender à demanda populacional, ocorrendo assim, como produto da lógica e interesses do mercado imobiliário (SILVA, 2005).

Figura 4. Expansão da malha urbana de Presidente Prudente 1917 - 2017.



Fonte: Pedro LC & Nunes, JOR (2012). Editado pelos autores, 2020.

Em relação à expansão urbana ocorrida na cidade, Honda *et al* (2015) aponta:

A expansão urbana de Presidente Prudente tem demonstrado o maior interesse nas áreas a sudoeste para loteamentos e condomínios das elites, e a oeste e norte para as camadas de menor poder aquisitivo. O processo de crescimento com manutenção de grandes vazios urbanos tem permanecido (HONDA *et al*, 2015 p. 67).

Assim, em 1989, Presidente Prudente - SP apresentava uma área urbana de aproximadamente 50 km² com 270 bairros, sendo 42 dessas áreas com ocupações irregulares que eram consideradas favelas. Em consequência disso, em outubro do mesmo ano foi autorizada a execução do “Programa de Desfavelamento”, o qual visava a venda dos lotes através de financiamento, possibilitando a regularização de posse e domínio do mesmo, como aponta Silva (2005 *apud* MARACCI, 1999).

Em paralelo a esse programa, o Prefeito Paulo Constantino, em 1990, encaminhou dois projetos de lei (nº 2998/90 e 052/90) para a execução do programa habitacional “Loteamentos Urbanizados”, criado com o propósito de atender famílias que não puderam ser beneficiadas pela implantação de conjuntos habitacionais.

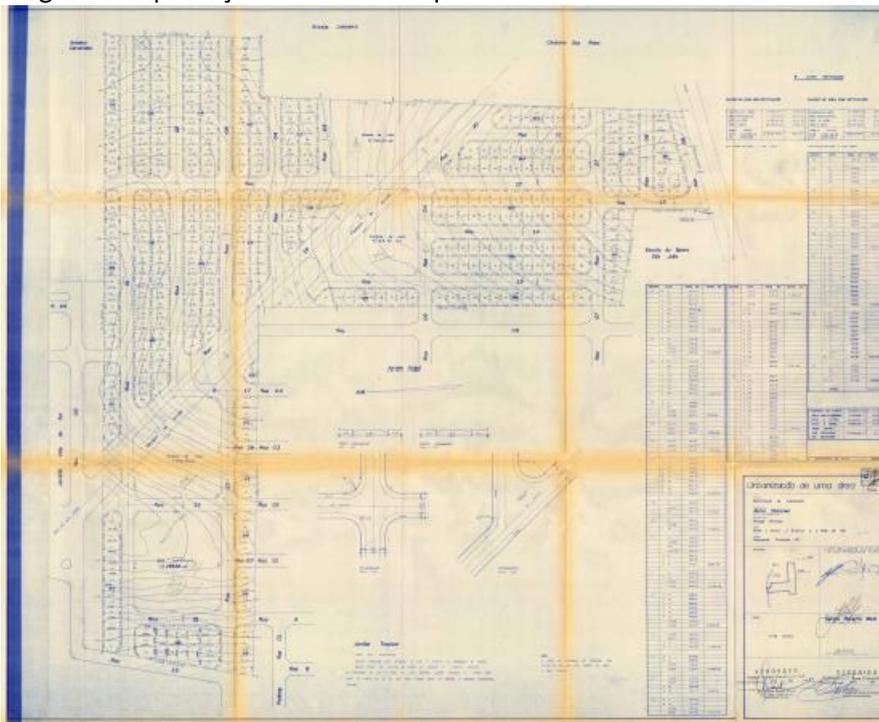
Nos anos 70, os do milagre, há uma ampliação de postos de trabalho e vive-se a sensação de que os problemas brasileiros desapareceram. Continua o aumento das favelas e dos conjuntos habitacionais longínquos, gerando uma especulação imobiliária em todas as cidades. [...] Há um afastamento cada vez maior desses conjuntos, ampliando, assim, o cordão periférico, que fica cada vez mais distante (SILVA, 2001 p. 143).

Dessa forma, o Programa de Desfavelamento e Loteamentos Urbanizados¹, deu origem ao bairro Shiraiwa e foi realizado em 1991, por Agripino de Oliveira Lima Filho, Prefeito de Presidente Prudente – SP

¹ Implantação e comercialização de loteamentos dotados de infraestrutura básica, localizados em área urbana e em condições de receber a construção de moradias (COHAB/SC, 2010).

na época. O projeto de loteamento do bairro é do ano de 1984 (figura 5), momento associado à grande expansão de loteamentos afastados do núcleo urbano da cidade.

Figura 5. Projeto original de aprovação do bairro Parque Shiraiwa de 1984.



Fonte: Prefeitura de Presidente Prudente, 2019.

As localizações para implementação do programa eram sempre de escolha do poder público e claramente pautados na especulação imobiliária, distantes da centralidade urbana e reproduzindo o processo de descontinuidade na ocupação da malha urbana, o qual promove diversos vazios no interior da cidade passíveis de ações especulativas. Onde compreende-se que:

O Estado é responsável e fundamental na formação, modelação e conformação do espaço do país e da cidade brasileira. Com o BNH, ficou muito forte essa parceria entre Estado e empresa, entre a conjunção de dois agentes modeladores: o Estado e o especulador imobiliário, mas principalmente as grandes construtoras, responsáveis pela construção de gigantescos conjuntos habitacionais. Esses conjuntos alteraram a fisionomia das cidades brasileiras. Estendendo a tessitura urbana, houve uma elasticidade nessas cidades com a formação de grandes vazios urbanos, onde se intensificou o processo especulativo (SILVA, 2001 p. 154).

Sendo assim, durante a execução do programa, os loteamentos Jardim Morada do Sol e Brasil Novo foram implantados fora do perímetro urbano e com a elaboração de um novo Plano Diretor, em 1996, foi possível regularizar a situação desses locais, confirmando a intenção do poder público de afastar cada vez mais, a porção mais vulnerável e dividir pessoas de diferentes classes sociais (SILVA, 2005), onde parte dos moradores das favelas se alocaram nesses loteamentos e outra parte foi para Vila Aurélio, Jardim Paraíso e para o bairro Shiraiwa, principal objeto de estudo da presente pesquisa.

COMPREENSÃO ESPACIAL

Apresentados os antecedentes históricos de concepção e origem do bairro, a seguinte parte do trabalho se desenvolve em uma relação que se aproxima dos seus antecedentes espaciais, o qual guiará a pesquisa de maneira a estabelecer correlações entre os fatores históricos e as atuais dinâmicas urbanas.

Dessa forma, definindo um recorte espacial que evidencia o entorno do bairro (figura 6), de maneira a analisar seus componentes, é possível identificar um entorno estruturado, predominantemente,

por bairros residenciais, porém, que são passíveis de apresentar diferentes dinâmicas, como um bairro universitário, um condomínio fechado ou ainda um grande vazio urbano, fatores que exercem grande influência sobre a questão identitária² do bairro.

Figura 6. Condicionantes de segregação socioespacial no entorno do bairro.



Fonte: Autores, 2020.

Assim, é possível, através da identificação do desenho de seu limite administrativo, perceber a distinção em relação aos demais bairros, enquanto os outros apresentam formas simples, o bairro Shiraiwa parece estar comprimido entre eles.

Além disso, e apesar do caráter segregador do Programa de Desfavelamento e Loteamentos Urbanizados, a citada localização no setor oeste da cidade, configura ao bairro uma posição favorável, em sentido ao que permite sua localização em uma região onde há bairros bem servidos de equipamentos urbanos, devido ao interesse do mercado nessa área marcada pela expansão nos anos 70 quando, conforme apontado por Silva (2005), em comparação à conjuntos habitacionais ou outros loteamentos urbanizados que participaram do programa, como o caso do Conjunto Habitacional Brasil Novo ou Jardim Morada do Sol, como apresentado inicialmente na figura 01.

Dessa forma, em seu entorno imediato existe a presença de diversos equipamentos urbanos (figura 7) como a Escola Professor Omar Miguel Barreto, muito próxima ao bairro e que pode ser considerada como parte dele, porém que não se apresenta dentro de seu limite administrativo nos mapas disponibilizados pela Prefeitura de Presidente Prudente.

² Identidade relacionada ao meio urbano, o que torna um conjunto singular e único, característico, com fácil diferenciação de outros tantos similares (LYNCH, 1960).

Figura 7. Relação de equipamentos urbanos existentes no entorno do bairro.



Fonte: Google Earth, 2019. Editado pelos autores, 2020 – sem escala.

Além de existir em seu entorno, um posto de saúde, a UBS Vila Real, há ainda a presença de outros equipamentos urbanos voltados à educação, como o SESI e o CEFORPPE – Centro de Formação Permanente dos Profissionais da Educação, além da Universidade do Oeste Paulista, localizada muito próxima ao bairro e com possibilidade de atendimento à essa população, através de prestação de serviço comunitário como atendimento em hospital veterinário, educação ambiental, oferta de atividades de educação física, entre outros.

Assim, por se localizar na região oeste da cidade, a qual está atrelada a expansão e valorização territorial, o bairro Shiraiwa pode ser compreendido como uma exceção em relação aos outros loteamentos que se encontram em áreas pouco valorizadas.

[...] os maiores loteamentos estão em áreas pouco valorizadas do ponto de vista do mercado imobiliário. Os pequenos loteamentos Parque Shiraiwa e Jardim Vale do Sol são exceções, já que se encontram na zona oeste, para onde tem-se dirigido o vetor de extensão territorial e valorização rápida das áreas [...] (SILVA, 2005 p. 12).

Apesar dessa localização compreendida como favorável devido ao entorno do bairro, as dinâmicas e relações espaciais em seu interior são bastante distintas. A fim de compreender melhor algumas dessas relações existentes atualmente no bairro, é necessário retomar ao projeto original de forma a estabelecer noções comparativas.

Dessa forma, recorrendo ao projeto original do bairro, em uma rápida comparação ao existente hoje no local, é possível notar algumas mudanças em decorrência dos fatores históricos apresentados, bem como do contexto capitalista e segregador existente, onde o projeto original não foi seguido corretamente, escolhendo a prática de mercado que considera a cidade como uma mercadoria passível de negociações:

A cidade tem hoje caráter mercantil, como mercadoria. Ela se produz e reproduz: mais ainda como mercadoria. O Estado acentua esse caráter mercantil da cidade, construindo e privatizando. Mas o Estado vai continuar equipando com infraestrutura áreas que serão incorporadas pela empresa. Daí que essa associação, essa combinação, esse consórcio Estado e empresa tende a persistir de uma forma mais perversa. O Estado é provedor das infraestruturas, dos bens e dos equipamentos (VALENÇA, 2008 p. 155).

Uma mudança notória ocorrida no projeto original remete ao espaço que hoje é formado por cinco quadras de lotes residenciais, o qual anteriormente foi projeto para ser destinado ao uso institucional e uso de área de lazer (figura 8):

Figura 8. Mapas projeto original x projeto atual e usos do solo.



Fonte: Autores, 2020.

A região ocupada pelas residências atualmente, é produto desses desmembramentos realizados de forma irregular, se caracteriza por uma ocupação quase da área total do lote, sem grandes investimentos de infraestrutura, enquanto as demais da malha original, apresentam espaços livres em seu interior e ainda vários terrenos vazios e sem uso, como é possível observar no mapa de cheios e vazios do bairro (figura 9), passíveis de práticas especulativas.

Figura 9. Mapa de cheios e vazios projeto atual.

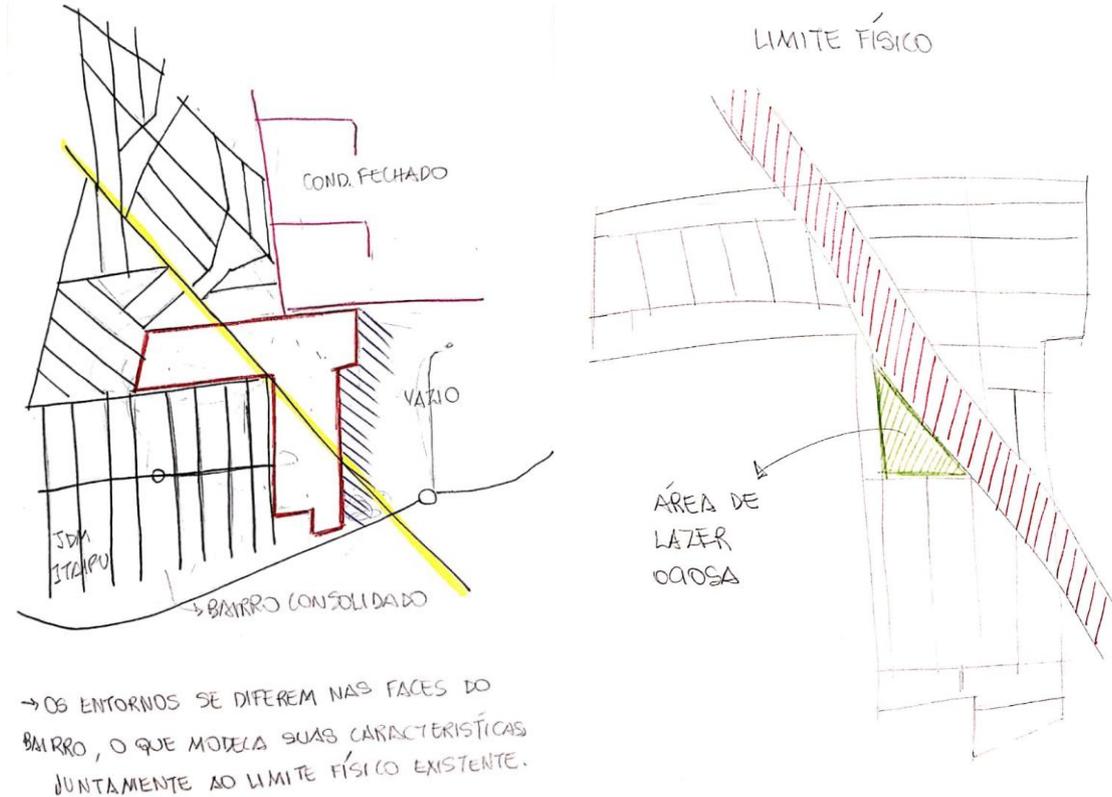


Fonte: Autores, 2020.

Além dessas alterações, é possível notar a criação de um canteiro central que corta o bairro (figura 10). Esse elemento central existente no bairro se apresenta de forma incisiva e pode se configurar como um limite físico, dividindo o bairro em três unidades que apresentam dinâmicas distintas, como aponta Lynch (1960):

“Limites são elementos lineares entre duas regiões distintas, configurando quebras na continuidade do espaço e que dificultam ou impossibilitam a permeabilidade/circulação. Podem ser considerados como barreiras (estradas, viadutos, praias, margens de rio, lagos, muros, vazios urbanos, morros, vias, linhas de infraestrutura, etc) ou como elementos direcionais no caso dos rios, que permitem a noção de que direção se está percorrendo.” (LYNCH, 1960 p.58).

Figura 10. Croquis de estudos do bairro.



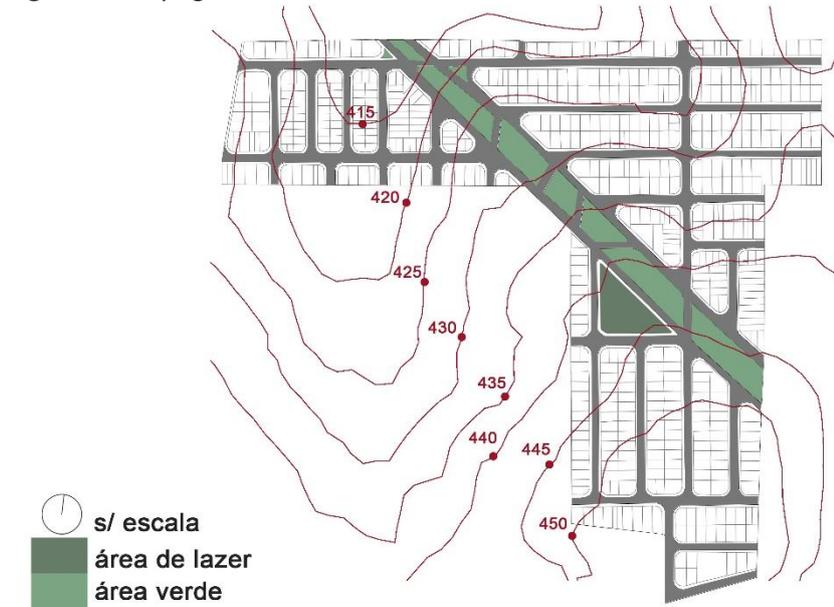
Fonte: Autores, 2020.

Outra característica dos limites é que eles podem ter um efeito de segregação nas cidades e bairros quando aparecem como barreiras e acabam separando as partes da cidade e produzindo vazios urbanos:

Além da tendência em produzir esses vazios no espaço público adjacente (e, portanto, em lugares extraordinariamente pobres para o crescimento da diversidade ou da vitalidade social), as fronteiras subdividem as cidades. Elas separam a vizinhança da cidade “comum” que se encontra a seu lado. Nesse aspecto, atuam de modo contrário aos parques de pequeno porte, quando atraentes, alinhavam as vizinhanças ao seu redor e misturaram os moradores próximos (JACOBS, 2011 p.292).

Além do limite como característica física do espaço urbano do bairro, um outro fator que se pode somar é a característica do solo dessa região, com uma topografia acidentada (figura 11), que se apresenta em um grande declive do sul à direção norte do bairro, de forma muito marcada.

Figura 11. Topografia existe no bairro.



Fonte: Autores, 2020.

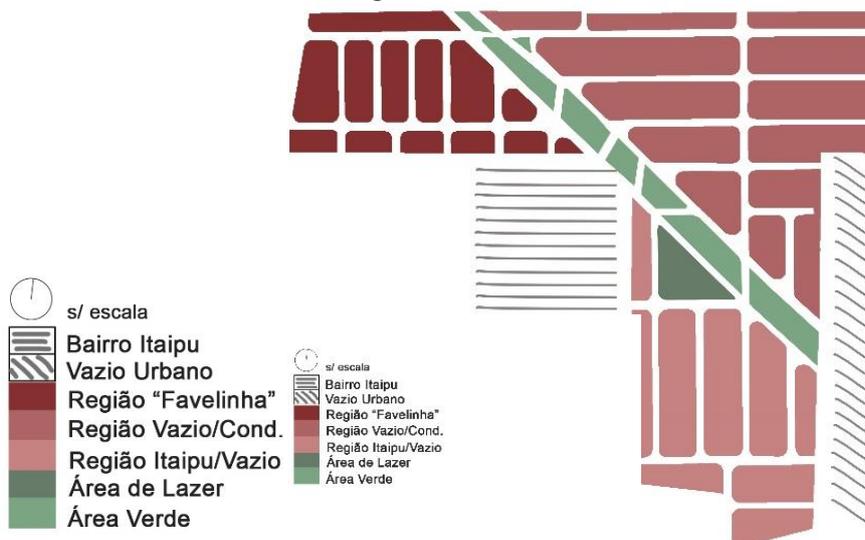
Através dos resultados obtidos a partir dos antecedentes espaciais do bairro é possível identificar e definir áreas distintas existentes dentro de seu próprio perímetro. As alterações realizadas no projeto original, bem como as características físicas do bairro, impuseram ao espaço dinâmicas e comportamentos pré-definidos.

RELAÇÕES SOCIOESPAIAIS EXISTENTES NO BAIRRO

A partir dos levantamentos e aspectos apresentados, define-se 3 regiões (figura 12) suscetíveis de análise e compreensão no bairro:

- A primeira, região “favelinha”, por conta do problema topográfico e social ali existente;
- A segunda, uma região que tem suas faces voltadas ao muro do condomínio fechado presente no bairro e outra voltada à um grande vazio urbano;
- E a terceira, uma região que tem seu limite de encontro com o bairro Jardim e Itaipu e outra face também voltada a esse grande vazio.

Figura 12. Divisão do bairro em regiões identificadas de acordo com suas características.



Fonte: Autores, 2020.

A chamada “favelinha” é a região mais crítica do bairro, essa área possui uma carga social atrelada a si desde o surgimento do bairro. Dessa forma é possível enxergar os reflexos desse fator por toda a configuração da área, iniciando com a problemática da topografia. A região se encontra localizada na parte topográfica mais baixa do perímetro urbano do bairro e desde o início foi “deixada de lado”.

Segundo relato de moradores, essa região nasceu sob a condição de fundo de vale e assim, na “parte baixa” do bairro as casas eram feitas em taboa. Os moradores dessa região não tinham acesso à energia, asfalto e outros tipos de infraestrutura, como era o caso dos moradores da “parte de cima”, que eram considerados os “playboys”.

Com a retração do Estado e a privatização de empresas públicas, aumentou o interesse em ampliar as redes de energia elétrica, água, esgotamento sanitário etc. Saliento que, durante a égide do Estado como principal agente modelador do espaço da cidade, o solo urbano é percebido e tratado como solo público, de interesse coletivo. Com a privatização, o solo urbano assume um forte caráter de mercadoria (SILVA, 2001 p. 155).

Os lotes da “favelinha” – forma como é identificada a porção mais pobre do bairro pelos próprios moradores – foram de certa forma doados, devido ao fato de terem sido vendidos por um valor muito inferior ao existente no mercado imobiliário, fato esse que tem relação direta às suas condicionantes de localização. Enquanto a região alta do bairro teve seu parcelamento dividido normalmente, sendo loteada e comercializada de acordo com valores convencionais estabelecidos pelo mercado imobiliário.

Quanto mais pobre a população, mais ela necessita de boa acessibilidade, preferencialmente em localizações próximas ao centro da cidade. Para alcançar isso, o pobre procura por terras alagadas ou sujeitas a deslizamento – a terra indesejável que foi evitada pelo mercado formal nas imediações dos centros urbanos –, para se estabelecer (HARDOY & SATTERTHWAITTE, 1987 *apud* VALENÇA, 2008 p. 180).

Nota-se como essa região apresenta lotes nitidamente menores (figura 13) conformando dimensões irregulares quanto ao previsto pela Lei Complementar (nº 153/2008) do Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo da cidade. Com fachadas em torno de 9 metros e comprimento em torno de 13 metros, enquanto os lotes do restante do bairro apresentam fachadas em torno de 12 metros e comprimento em torno de 20 metros. Além de ser possível perceber a mudança no desenho da malha urbana nessa região tornando as quadras com dimensões menores em relação as outras.

Figura 13. Dimensão de quadras e lotes irregulares.



Fonte: Autores, 2020.

Segundo Jacobs (2011) esse é um fator positivo e que permite que os moradores dessa região possam circular quase que involuntariamente pela vizinhança devido ao maior número de ruas e caminhos

existentes, além de possibilitar a variação de usos, podendo existir pontos viáveis para a existência e comércio e maior diversidade no bairro, o que configura grande potencial a essa área apesar de subestimada.

Somado à proporção e dimensão dos lotes, pode-se perceber ainda, distinções em relação ao estado de acabamento das residências de cada região, onde a presente área apresenta residências sem acabamento construtivo externo, estando em sua maioria finalizadas em tijolo à mostra e que além de pequenas, ocupam toda a área disponível do lote (figura 14), sem grandes espaços livres no seu interior e/ou sem recuos laterais. Pode-se compreender, assim, que:

Os edifícios como organização interna pressupõem uma ideia de cidade e isso é poucas vezes percebido. Como, por exemplo, a ausência de quintais ou espaços de lazer privados no lote da moradia produz provavelmente uma carência a ser resolvida no espaço coletivo da rua, da praça ou até em espaços privados ou semiprivados de vizinhos (FILHO, 2003 p.15).

Figura 14. Residências ocupando toda a extensão do lote e sem acabamento.



Fonte: Autores, 2020.

A segunda região do bairro (figura 15) apresenta inicialmente um problema na paisagem urbana devido ao grande muro do condomínio residencial Vale do Café, presente por uma longa extensão da via do bairro.

Figura 15. Paisagem urbana existente na segunda região.



Fonte: Autores, 2020.

Uma questão importante para apresentar sobre essa região, é a sua face que se volta ao vazio urbano. Aqui, todas as vias terminam nesse local, configurando “ruas sem saída”, existe uma barreira aparentemente improvisada para que o limite da rua não seja ultrapassado e possivelmente por uma questão de sentimento de segurança dos moradores. Foi possível notar que parte da população que vive ali se apropria de forma espontânea desse local, plantando tipos de plantas e cuidando delas, como foi possível ver em uma visita, um morador regando uma área ao lado da sua casa.

Essa região, é ainda, uma das quais apresenta lotes bem maiores quando em comparação aos lotes da “favelinha”, são terrenos regularizados, que obedecem ao que prevê o Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo da cidade, apresentando fachadas em torno de 10 metros e comprimento em torno de 25 metros.

A terceira e última região que apresenta uma das faces voltadas ao bairro Jardim Itaipu pode ser considerada com uma das menos problemáticas do bairro. O que se pode perceber é o fato de essa região se misturar muito com o outro bairro, não sendo possível identificá-la, como se essa parte do bairro estivesse “perdida” no meio do Jardim Itaipu.

Apesar de parte dessa região ter sido projetada como destino à um espaço de lazer anteriormente, ela não apresenta reflexos como a região da “favelinha”. Essa área é que mais apresenta residências em ótimo estado de acabamento (figura 16), caminhando por lá é muito difícil encontrar casas no padrão das existentes na região mais vulnerável do bairro. Os terrenos também estão regularizados e de acordo com o previsto no Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, apresentando fachadas em torno de 10 metros e comprimento em torno de 25 metros, assim como a região anterior.

Figura 16. Residências em ótimo estado de acabamento na terceira região.



Fonte: Autores, 2020.

Como visto anteriormente, a divisão dessas regiões dentro do próprio bairro é possível devido a um compilado de fatores que exercem influência sobre esse espaço, sejam eles históricos ou físicos, que estão atrelados entre si e causam consequências um sobre o outro, como o caso da topografia acidentada, o

canteiro central que “corta” o bairro e as diferenças sociais entre a população, o que evidencia e a segregação socioespacial existente na região, processo que incide em uma descontinuidade do bairro e ocasiona uma falta de identidade urbana em seu interior.

Dessa forma, a partir dos levantamentos apresentados, pode-se relacionar com o que expõe a autora Roma (2008), sobre a possibilidade de manifestação do processo de segregação socioespacial em duas dimensões, tanto objetiva, a qual ocorre a partir da separação entre diferentes grupos sociais na estrutura do espaço urbano, como implantação de loteamentos e condomínios fechados ou favelas, distinguindo assim, ricos e pobres; e/ou ainda, subjetiva, a qual se manifesta através de aspectos impalpáveis, ou seja, que nos permite compreender como as pessoas se sentem ou percebem determinados espaços.

Assim, os processos de segregação urbana que ocorrem no bairro em estudo são identificados pelos autores do presente artigo como uma forma de manifestação objetiva e que ocorre tanto na escala da cidade, quanto na escala do bairro, ou seja, o bairro se apresenta afastado da centralidade urbana o que impõe um distanciamento dessa população das oportunidades possibilitadas por essa centralidade, e ainda, o bairro possui elementos físicos que dificultam a interação entre as diversas partes dentro de seu próprio interior.

Além disso, soma-se a manifestação subjetiva desse processo, onde o caráter capitalista existente no seu surgimento, somado aos fatores anteriores impõe certas dinâmicas ao bairro e aos moradores e que trazem essa marca e carga social ao bairro, onde, mesmo depois de anos, a população da parte mais vulnerável do bairro, que hoje conta com certo acesso à infraestrutura necessária à manutenção da vida diária, ainda assim, se reconhece como uma favela, apesar de já não se configurar mais como uma.

Percebemos que, entre os entrevistados dos dois espaços diferentes, poucos conheciam a realidade uns dos outros, devendo-se a estigmatização da favela e a exaltação dos loteamentos fechados, em grande parte, ao que ouvem falar ou pensam lá existir (ROMA,2008 p. 92).

A autora traz ainda, dois tipos de processos de segregação socioespacial, a autosegregação ou a segregação involuntária. Na primeira pessoas ou grupos se afastam e negam espaços públicos por vontade própria, como em condomínios fechados. Já no segundo caso, as pessoas não tem direito à essa escolha e se isolam involuntariamente devido a suas condições socioeconômicas, na maioria das vezes esse processo decorre de políticas públicas que reforçam a lógica capitalista e especulativa de isolar grupos vulneráveis do restante da cidade em locais que não contam com equipamentos ou meios de consumo coletivo.

O processo existente tanto no bairro Shiraiwa, quanto nos outros Loteamentos Urbanizados que foram implantados pela Gestão Municipal de Presidente Prudente - SP se caracteriza como processo de segregação involuntária, onde a população não teve direito à escolha pelo seu local.

Todavia, a localização do bairro em estudo em um entorno suprido de diversos tipos de equipamentos urbanos que são capazes de atender a esses moradores, como mostrado anteriormente, apresenta-se como uma possível potencialidade à superação e mudança do cenário atual, se somados a outros fatores de planejamento e intervenção urbana, além de iniciativa de políticas públicas por parte do governo, que possibilitem a integração dessas áreas.

CONCLUSÃO

A partir das informações coletadas e analisadas sobre a cidade de Presidente Prudente – SP, é possível compreender que sua expansão territorial e a forma de ocupação do solo são marcados de cargas históricas, econômicas e sociais que refletem direta e claramente em seu espaço urbano.

Ao refletir sobre esse processo de conformação da cidade, entende-se que, a lógica capitalista e mercadológica que rege as relações a serem desenvolvidas, resulta em problemáticas de difícil resolução, uma vez que o espaço urbano já se encontra consolidado, bem como a segregação socioespacial, a qual reflete de forma contundente em cidades médias e afeta incisivamente seus pequenos bairros.

Durante o processo de estudo e análise do bairro Shiraiwa é possível reconhecer os sinais advindos de tal lógica, onde o poder público e o mercado imobiliário, responsáveis pela definição e configuração do espaço urbano, não levam em consideração a população local e suas distintas características, não prezando

sua qualidade de vida, mas sim seus benefícios próprios, marcados pela comercialização de áreas de seu interesse.

As dinâmicas existentes atualmente no bairro deixam claro tamanha problemática, sinalada pela exclusão social dentro do território urbano, de forma que pessoas com menor poder aquisitivo são alocadas em espaços sem grande importância ao mercado, enquanto áreas consideradas interessantes são postas a disposição da prática especulativa. Observa-se ainda, os rastros deixados na forma de reconhecimento da própria comunidade local, que ainda hoje reconhece a área mais vulnerável do bairro como uma suposta favela, pautada em uma segregação socioespacial subjetiva.

O presente estudo, permite compreender o quanto se faz da importante a ação do poder público em uma preocupação efetiva com sua população, garantindo seus direitos básicos em relação à uma moradia de qualidade, compreendendo moradia não apenas como a residência a se viver, mas sim como todo seu espaço, que é multidimensional e configurado pela casa, bairro, entorno, região e cidade.

A modos de conclusão, admite-se que a expansão e desenvolvimento de uma cidade não pode estar à mercê de práticas mercadológicas, mas sim, que necessitam de planejamento, principalmente em seus pequenos bairros que contam com a presença de classes de baixa renda, que se encontram em vulnerabilidade social, possibilitando o reconhecimento da sua população local bem como sua integração.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COHAB/SC. **Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina**. Disponível em <http://www.cohab.sc.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=112&Itemid=125> Acesso em maio de 2020.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil**. Simpósio Interfaces das representações urbanas em tempos de globalização. Bauru, 2005.

FILHO, Candido Malta Campos. **Reinvente seu bairro**. 1 ed. São Paulo: Editora 34. 2003. 224 p.

GOVERNO DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Planejamento Urbano**. Disponível em <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml> acesso em 09 de fevereiro de 2020.

HONDA, Sibila Corral de Arêa Leão et al. **Planejamento ambiental e ocupação do solo urbano em Presidente Prudente (SP)**. urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana, Curitiba, v.7, n. 1, p. 62-73, 2015. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO04>.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 510 p.

JUNIOR, O. M. **Segregação urbana em cidades pequenas: algumas considerações a partir das escalas intra e interurbana**. Raega - O Espaço Geográfico em Análise, v. 20, 2010. <https://doi.org/10.5380/raega.v20i0.20617>

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 1 ed. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960. 240 p.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados. Vol.17 n.48 - São Paulo, 2003. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142003000200013>

MARICATO, Ermínia. **A nova Política de Habitação**. O Valor, 2005.

RODRIGUES, Arlete. **Desigualdades socioespaciais – a luta pelo direito à cidade**. Grupo de Estudos Urbanos (GEU), Brasília, 2006.

ROMA, Claudia Marques. **Segregação socioespacial em cidades pequenas**. Presidente Prudente, FCT Unesp, 2008 (dissertação de mestrado).

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. 5 ed. São Paulo: EdUSP, 2005.174 p.

SILVA, Ronés Borges. **O “Programa de desfavelamento e loteamentos urbanizados” e a segregação socioespacial em Presidente Prudente**. Presidente Prudente. FCT UNESP, 2005 (dissertação de mestrado).

VALENÇA, Márcio Moraes. **Cidade (i)legal**. 1 ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2008. 249 p.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. **Espaço intra - urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001. 373 p.

TERMINAL RODOVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE/SP – UMA ANÁLISE URBANA DO TERMINAL COMENDADOR JOSÉ LEMES SOARES

Andressa Aparecida Fonseca Farias, Yeda Ruiz Maria, Victor Martins De Aguiar

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Presidente Prudente, SP. E-mail: andressaaffarias@gmail.com

RESUMO

O presente artigo abordará o Terminal Comendador José Lemes Soares localizado em Presidente Prudente - SP, analisando seu histórico e os impactos atuais na malha urbana, por meio de revisões bibliográficas sobre a história da implantação e desenvolvimento do projeto arquitetônico do terminal rodoviário e a formação da cidade de Presidente Prudente – SP, levantamentos fotográficos e observações in loco do funcionamento do terminal rodoviário afim de entender como se relacionam e afetam a infraestrutura urbana do terminal e seu entorno. De acordo com dados históricos, os meios de transporte no Brasil foram transformados de acordo com o tempo, devido à grande demanda de fluxo de passageiros que utilizam esse tipo de serviço, a solicitação exigida nessas edificações tem sido maior que a suportada, trazendo questões de segurança, mobilidade e infraestrutura.

Palavras-chave: Terminal Rodoviário, Terminal Comendador José Lemes Soares, Rodoviária de Presidente Prudente – SP.

PRESIDENTE PRUDENTE BUS TERMINAL / SP - AN URBAN ANALYSIS OF THE TERMINAL COMENDADOR JOSÉ LEMES SOARES

ABSTRACT

This article will address the Terminal Comendador José Lemes Soares located in Presidente Prudente - SP, analyzing its history and current impacts on the urban network, through bibliographic reviews on the history of the implementation and development of the architectural design of the bus terminal and the formation of the city of Presidente Prudente - SP, photographic surveys and on-site observations of the operation of the bus terminal in order to understand how they relate and affect the urban infrastructure of the terminal and its surroundings. According to historical data, the means of transport in Brazil were transformed according to time, due to the high demand for flow of passengers who use this type of service, the request required in these buildings has been higher than that supported, bringing security, mobility and infrastructure issues.

Keywords: Bus Terminal, Terminal Comendador José Lemes Soares, Bus Station Presidente Prudente - SP.

INTRODUÇÃO

De acordo com Barat (1978), o primeiro transporte de pessoas em grande escala no Brasil, foi possível por meio da criação do sistema ferroviário, o qual foi responsável primeiro pela movimentação de cargas e só depois de pessoas, desde 1890, pelo país. Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o transporte ferroviário entra em declínio estando desde os anos 20 sem o apoio do governo, já o sistema rodoviário ganha extrema importância, desde então, por seu investimento inicial baixo e suas possibilidades de ligação direta entre pontos comerciais e produtores, sendo então, difundido por todo país estabelecendo ligações através de rodovias (BARAT, 1978).

O transporte coletivo rodoviário se destaca no cenário brasileiro, sendo o principal meio de transporte na atualidade. Visto o aumento da extensão da malha rodoviária e conseqüentemente o fluxo de pessoas, veículos, rotas e linhas oferecidas, o atual modelo de transição entre as viagens da época (1940), constituído por paradas informais em locais de uso público, o qual muitas vezes não dispunha da

infraestrutura básica para essa função, o que causa problemas de fluxo e desorganização. Com o crescimento desse sistema, a malha urbana se estende continuamente pelo país desde 1960 até os dias de hoje, com a consolidação e extensão dos transportes rodoviários, o qual desenvolve veículos cada vez mais confortáveis, seguros, modernos e com maior capacidade de acomodação de passageiros (BRASIL, 2020).

Segundo Lima (2011), em Presidente Prudente – SP, até 1940 o transporte intermunicipal foi feito pela Estrada de Ferro Sorocabana, mas, nesse mesmo ano, com a criação do transporte coletivo por “jardineiras”, veículo motorizado antecessor ao ônibus, foi possível atender as cidades vizinhas não ligadas à linha férrea. Com a ausência de um edifício específico que oferecesse os recursos necessários para embarque e desembarque de passageiros, o mesmo, era feito em pontos estratégicos da cidade, como: avenidas principais, postos de gasolina e praças da cidade.

O autor, Lima (2011), ainda ressalta que com o passar do tempo, esse tipo de transporte por jardineiras, ganhou evidência na região fazendo com que empresas de viação fossem fundadas e atraídas para a cidade, o que estimulou o crescimento e desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente - SP. Então, a fim de trazer melhorias tanto para os passageiros quanto para a cidade, em 1970, foi inaugurado o atual Terminal Comendador José Lemes Soares, localizado em uma das principais avenidas da cidade, a Avenida Brasil, e entre as ruas Luís Cunha, Dr. José Foz e Visconde de Cairú, quadra existente na cidade, desde 1923, que mantêm suas características até hoje, sofrendo alteração somente na divisão interna dos lotes (SPOSITO, 1983).

Com o aumento do fluxo e a variedade de serviços oferecidos na cidade, Presidente Prudente -SP se torna a capital da região do Oeste Paulista, o que faz com que o Terminal Comendador José Lemes Soares tenha grande influência na recepção e distribuição da população por toda a região, resultando em problemas de locomoção em seu entorno imediato e na interferência negativa na infraestrutura presente no trajeto necessário para que os ônibus de viagem³ precisem percorrer para chegar até à rodovia mais próxima.

Atualmente, após 50 anos da inauguração do projeto arquitetônico do terminal Comendador José Lemes Soares, o mesmo permanece com grande parte de suas características originais, que, com o crescimento da cidade e a instalação de grandes polos de ensino superior público e privado tornam o prédio existente incoerente com a atual demanda de carros e pessoas que passam pelo local diariamente, devido a mudança da dinâmica populacional com o passar dos anos.

DELINEAMENTO METODOLÓGICO

Para o desenvolvimento deste artigo, foram realizadas revisões bibliográficas sobre a história da implantação e desenvolvimento do projeto arquitetônico do Terminal Comendador José Lemes Soares e a formação da cidade de Presidente Prudente – SP, além disso, levantamentos fotográficos e observações in loco de como acontece os fluxos de veículos e pessoas que utilizam o terminal rodoviário foram feitos para o entendimento de como tudo isso se relaciona e afeta a infraestrutura urbana do terminal e seu entorno. Com o objetivo geral, de identificar possíveis problemáticas urbanas que o Terminal Comendador José Lemes Soares da cidade de Presidente Prudente – SP tem causado para seu entorno, e pretende-se especificamente:

- Compreender historicamente a dinâmica entre o Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares e a cidade de Presidente Prudente – SP;
- Estipular frequência dos passageiros por meio de fluxos para a identificação de seus pontos críticos de movimentação urbana por meio dos usos estabelecidos no entorno do empreendimento em estudo;
- Estabelecer diretrizes projetuais, se possível, para que a dinâmica urbana seja melhorada.

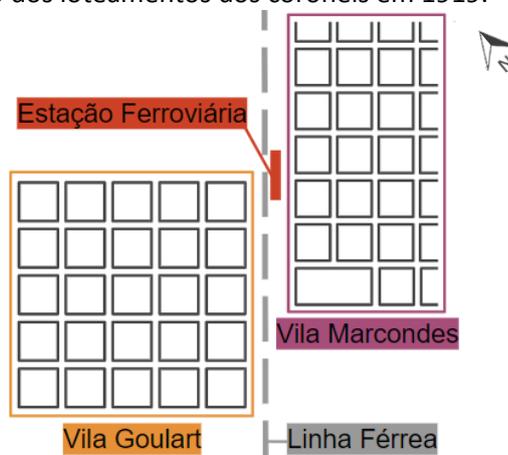
³ Ônibus de viagem: veículos de chassis – estrutura de sustentação – mais resistentes devido ao peso suportado, classificados da categoria II a VI definidas pela ANTT- Agência Nacional dos transportes Terrestres, como ônibus: convencional, executivo, semi-leito, leito e misto.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Presidente Prudente – SP, localizada a oeste do estado, a cerca de 558Km da capital, tem sua fundação oficial registrada em 14 de setembro de 1917, contudo, sua história tem início em 1850 quando a área começa a ser colonizada por posseiros⁴, que vinham para se estabelecer no interior do país expandindo sua ocupação por meio da delimitação de fazendas, ou seja, ocupações desordenadas, distantes uma das outras e com maior parte ocupada por criações ou plantio. De acordo com Alvim (*apud* ALBANO, 2013, p. 82), durante os anos de 1890 a 1920, esse processo de ocupação teve como maiores participantes pessoas em busca de oportunidades trazidas pela ascensão econômica do café na região, o que fez com que a população aumentasse cada vez mais, expandindo a malha urbana rapidamente, principalmente depois da chegada da linha férrea.

De acordo com Honda (2011), 1917, ano oficial de fundação, é marcado pela inauguração do loteamento proposto pelo Coronel Manoel Pereira Goulart em 1890. Já em 1919, com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, um novo loteamento é implantado, agora, pelo Coronel José Soares Marcondes, tornando a linha férrea um eixo central para a formação da cidade (Figura 1).

Figura 1. Esquema de implantação dos loteamentos dos coronéis em 1919.

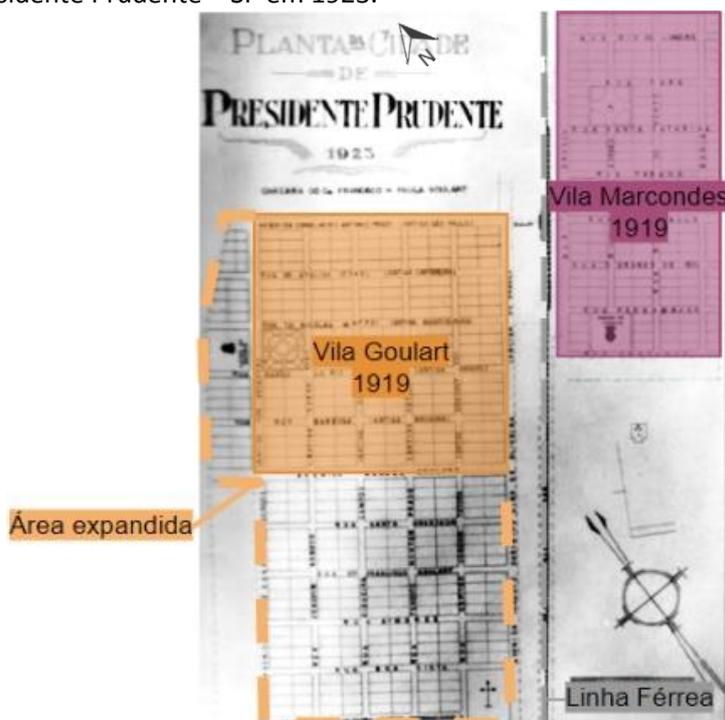


Fonte: Honda (2011). Editada pela autora (2020). Mapa sem escala.

Por conta do aumento populacional, expansão territorial e influência comercial, em 1921, Presidente Prudente - SP é reconhecida legalmente como município e ganha sua emancipação política (SILVA, 2005 *apud* ALBANO, 2013, p. 83). Tendo o seu primeiro registro em planta, como município, feito em 1923 (Figura 1) e apesar do aumento de ocupação de área, as características se mantem as mesmas de 1919, dois núcleos populacionais divididos pela linha férrea.

⁴ Posseiros: indivíduos que ocupam terras devolutas ou abandonadas e passam a cultivá-las (DICIONÁRIO MICHELIS, 2020).

Figura 2. Planta de Presidente Prudente – SP em 1923.



Fonte: Sposito (1983). Editada pela autora (2020). Mapa sem escala.

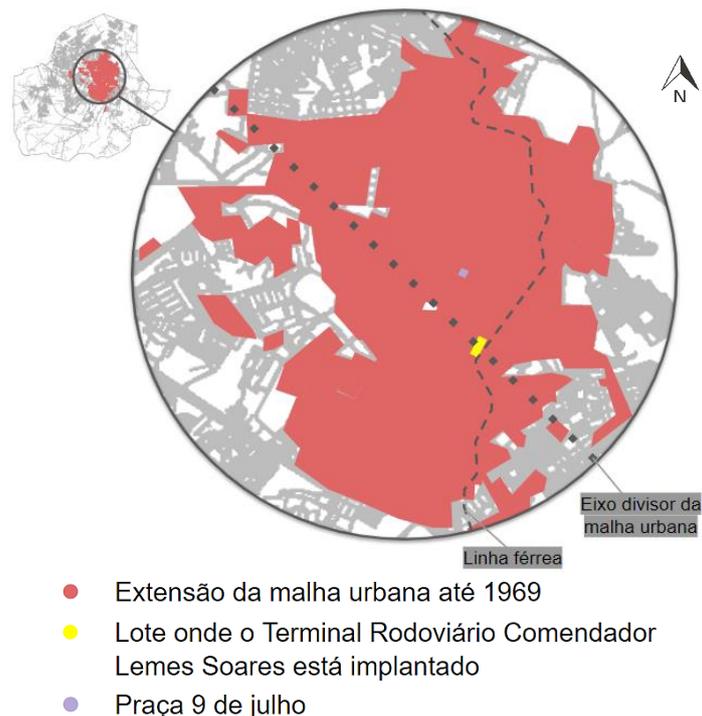
Segundo Honda (2011), a linha férrea além de se tornar o eixo de criação para a cidade, ela se torna também um elemento segregador, o qual divide claramente a malha urbana em duas, evidenciando suas disparidades econômicas, as quais são reforçadas com o passar do tempo e perceptíveis até hoje. Apesar do transporte, nesse caso, se tornar um ponto conflitante no desenvolvimento da cidade reforçando aspectos políticos e econômicos entre os dois núcleos fundadores, com o passar do tempo e a evolução dos meios de locomoção, o transporte se torna um elemento de ligação por meio da malha urbana.

De acordo com Lima (2011), desde 1940, o transporte nas cidades se modifica, deixando a ferrovia de lado e partindo para meios de transporte rodoviários, com isso, o transporte rodoviário se torna cada vez mais difuso por todo o Brasil, e em Presidente Prudente – SP, por conta da expansão de malha urbana e aumento da movimentação de pessoas, tornando esse o principal meio de locomoção e exportação de produtos, torna a linha férrea Sorocabana obsoleta, desde então. Ainda segundo Lima (2011), com o aumento das viagens rodoviárias, empresas de viação são atraídas para a cidade, fazendo com que o município invista no desenvolvimento de um terminal rodoviário adequado a demanda, o Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares.

Localizado entre a Avenida Brasil, uma das principais avenidas da cidade, e a Rua Doutor José Foz, lote sinalizado como o cemitério municipal desde seu primeiro registro de planta, em 1923, exercendo essa atividade até a inauguração do Cemitério Municipal São João Batista em 1937, que segundo Riga (2016), devido ao crescimento populacional foi transferido para a periferia do bairro Jardim Bongiovani, atual localização. Após 33 anos da inauguração do novo espaço destinado ao cemitério municipal, não há registros oficiais da atribuição de novos usos ao lote até a inserção do Terminal Comendador José Lemes Soares em 1970, ano de sua inauguração (MUSEU MUNICIPAL, 2020).

Com base na expansão da malha urbana apontada por Honda (2011), considerando que o lote estava sem uso, a implantação do terminal nesse local é compreendida por meio de dois fatores: proximidade com o centro urbano e centralidade na extensão da malha urbana de acordo com um eixo perpendicular traçado em relação a linha férrea (Figura 3).

Figura 3. Mapa de análise da localização do lote do terminal em relação a expansão de Presidente Prudente – SP em 1969



Fonte: Honda (2011) e Prefeitura de Presidente Prudente (2020). Editada pela autora (2020). Mapa sem escala.

Nesse contexto, é visto que o Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares já foi implantando na cidade em um centro urbano consolidado, contudo, em seu entorno na época de sua inauguração, em 1970, não havia a circulação de veículos como se tem hoje, que segundo o IBGE (2017) a frota veicular da cidade de Presidente Prudente – SP, estima-se em pelo menos 166.675 carros circulando na cidade, neste mesmo ano, e nem tantos locais que geram a grande circulação de pessoas diariamente, como o Shopping, em 1986, e o Poupa tempo, em 2010 (ENGEL, 2014 e PRESIDENTE PRUDENTE, 2010).

Segundo Gouvêa (1980), um terminal rodoviário pode ser caracterizado como um elemento de apoio ao sistema de transportes, que é formado por dois elementos essenciais: Organização de operação e localização, pois é por meio da junção desses elementos que o bom funcionamento e eficiência, desse equipamento urbano, é garantida. Além disso, para a escolha de um lote para a implantação de um Terminal Rodoviário de Passageiros, deve-se atribuir especificamente os seguintes fatores básicos em relação ao elemento de localização: Localização próxima a rodovia, área disponível, fácil acesso ao centro e à rodovia.

No ano da criação do presente terminal, em 1970, já era possível prever situações futuras, como a tendência do crescimento da malha urbana com base a taxa e direção da ocupação do território até o momento, as indústrias existentes na cidade desde 1930 e pela presença de dois centros de ensino superior desde 1959, sendo eles, a Unesp neste mesmo ano e a Toledo, em 1961. De acordo com essas informações, é possível afirmar que o Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares não foi projetado imaginando sua interferência futura e como seria a evolução da cidade.

Apesar da ausência de registros oficiais sobre sua ocupação da quadra após a mudança do cemitério, o Terminal Comendador José Lemes Soares ocupa quase toda a quadra em que está inserido, desde 1970, dividindo espaço com uma estação de tratamento de água e um espaço público denominado Praça dos Pioneiros (Figura 4).

Figura 4. Esquema sobre a divisão do lote.



Fonte: Google (2020). Editada pela autora (2020). Mapa sem escala.

O Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares, possui forma retangular distribuída no sentido da maior extensão do terreno, o que possibilita que o acesso ao prédio pelo usuário aconteça de duas maneiras, pela Rua Dr. José Foz, onde há o embarque e desembarque rápido, e Rua Luís Cunha com o acesso de pedestres. Já os ônibus acessam o terminal pela Rua Dr. José Foz e saem pela Rua Luís Cunha (Figura 5).

Figura 5. Esquema de acessos ao lote.

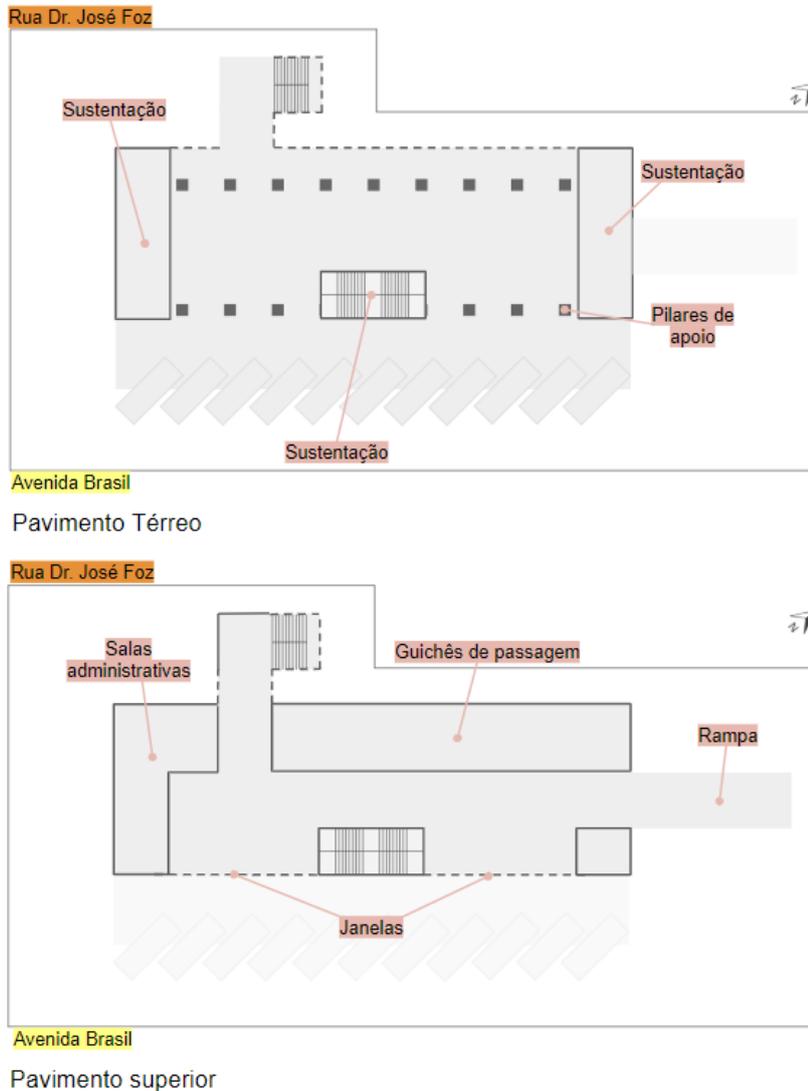


Fonte: Google (2020). Editada pela autora (2020). Mapa sem escala.

Dessa maneira, a fachada voltada para avenida é deixada isenta de acessos ao pedestre devido a movimentação de veículos por ali. Além disso, há um diferencial de altura entre o lote e a avenida por meio da topografia natural do terreno. Essa diferença de altura, impede a travessia dos pedestres pelo meio do lote, evitando conflitos entre o fluxo interno de pedestres e veículos. Contudo, essa medida faz com que o pedestre se desloque somente pelas vias laterais, concentrando o fluxo de pessoas em vias específicas, o que gera pontos críticos na movimentação urbana.

O projeto original é composto por dois pavimentos, sendo seu pavimento térreo formado por um espaço aberto que possui três caixas de sustentação principal, além dos pilares apoio, sendo duas delas dispostas na extensão da extremidade de menor dimensão e uma centralizada em seu maior eixo, por onde é feito um dos acessos de ligação entre os pavimentos. O pavimento superior é formado por salas administrativas e guichês de vendas de passagens, concentrados na fachada próxima a Rua Dr. José Foz e tem o fechamento da fachada, que é voltada para a Avenida Brasil, feito por janelas com grandes aberturas que dão visão para o horizonte (Figura 6).

Figura 6. Planta baixa esquemática do terminal original.



Fonte: Autora (2020). Planta baixa sem escala.

Essa configuração se mantém até hoje, apesar de alterações recebidas entre 1980 e 1990, de acordo com Lima (2011) e em 2012, como apontado pela Prefeitura de Presidente Prudente (2012) e Maciel (2013). Com base no estudo feito por Maciel (2013) as alterações feitas na reforma realizada entre 1980 e 1990 acrescentaram grades a toda divisa do lote e na fachada voltada para a Avenida Brasil foi acrescentada uma cobertura na área de embarque e desembarque dos ônibus (Figura 7).

Figura 7. Comparação entre o projeto original e alteração feita em 1990.



Fonte: Maciel (2013). Editada pela autora (2020).

Já em 2012 foram feitas alterações tanto nas áreas internas como nas externas do terminal, com a promessa de modernização e ampliação de recursos, sendo a maior reforma já realizada até então. A obra teve como pontos principais a modernização do espaço de lanchonete, adequação da acessibilidade dos banheiros, renovação do piso emborrachado que reveste as escadas de acesso ao segundo pavimento, substituição das luminárias, novas coberturas na área de taxis e rampa de acesso, a alteração do local onde era o estacionamento para uma área de embarque e desembarque rápido que conta com a presença de vagas especiais, e a criação de um novo estacionamento com 50 vagas (PRESIDENTE PRUDENTE, 2012).

Segundo o G1 Presidente Prudente (2017), em seu funcionamento normal, no ano de 2017, o fluxo de pessoa que utilizam o terminal por dia é estimado em 4mil, já em datas importantes que tem um aumento considerável como natal, réveillon, feriados, volta às aulas e carnaval, esse número sobe cerca de 30%. Essa estimativa só tem aumentado com o passar dos anos, acompanhando o desenvolvimento da cidade, o que tem trazido alguns problemas para o funcionamento do terminal, apesar das tentativas de adequações e modernizações recebidas.

Neste mesmo ano, em 2017, de acordo com dados levantados pelo IBGE (2017) a frota veicular da cidade de Presidente Prudente – SP, era de 166.675, o que causa grandes congestionamento em determinados horários na localidade mais central da cidade. Por estar inserido na malha urbana consolidada e próximo à área central, o Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares sofre com fluxo do entorno, já que para chegar até a rodovia mais próxima os ônibus de viagem devem percorrer uma distância de aproximadamente 2,5 Km.

O percurso conta com diversos obstáculos de redução de velocidade e semáforos que dificultam a mobilidade dos ônibus de viagem que já é reduzida devido ao seu porte e prejudicam, também, a qualidade da viagem, do veículo e da infraestrutura. Com o passar do tempo, essas questões ficam cada vez mais claras e se amplificam, deixando o local com o funcionamento cada vez mais caótico afetando a qualidade de vida das pessoas, o bom funcionamento do terminal, do trânsito e principalmente qualidade da

infraestrutura de uma das primeiras avenidas construídas na cidade de Presidente Prudente - SP, presente desde a sua fundação, em 1917, e já não há mais medidas de alteração, nela, que não afetariam grande parte da cidade devido à falta de preparo e estrutura.

Atualmente, os terminais rodoviários são projetados visando sua melhor localização, prevendo e evitando possíveis complicações no acesso ao local e a interferência desses veículos grandes no fluxo de trânsito geral até a rodovia mais próxima, sendo então projetados por meio da análise do contexto urbano da cidade em que estará inserido e suas relações com o transporte. Contudo, essa análise geralmente resulta em terminais diretamente ligados a rodovia ou a avenidas próximas a elas que facilitam a locomoção, tanto dos veículos como das pessoas, e que estejam preparadas para receber o aumento da carga e fluxo sem comprometer a infraestrutura nem a eficiência do equipamento.

De acordo com Silva (2006), as cidades contemporâneas têm a necessidade de equipamentos multifuncionais, que agreguem valor a todo o sistema operacional da cidade sem comprometer o bom andamento do cotidiano das pessoas, e como o Terminal Rodoviário é um equipamento que recebe uma grande quantidade de pessoas todos os dias, sejam elas passageiras ou trabalhadores, o mesmo deve estar preparado para diversos tipos de necessidades.

O Terminal Rodoviário Comendador José Lemes Soares, já está em uso a 50 anos, e desde sua inauguração, em 1970, o prédio foi implantado em uma área longe da rodovia mais próxima, com potencial de crescimento comercial e expansão de malha urbana, condições que com o passar do tempo se tornaram grandes problemáticas para o bom funcionamento do terminal e fazem com que ele precise constantemente de adequações e reformas.

De acordo com o Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (1986), um terminal deve ser projetado considerando-se uma projeção de demanda de transporte de no mínimo de 10 anos para evitar a fácil e rápida saturação de suas instalações, porém, mesmo que o Terminal Comendador José Lemes Soares tivesse sido projetado visando a demanda futura, já se passaram 5 décadas desde sua inauguração e neste período toda a dinâmica urbana da cidade de Presidente Prudente – SP foi alterada, principalmente por meio das novas tecnologias e o acesso facilitado a elas, um exemplo claro disso é o aumento da frota veicular que segundo o IBGE (2018), desde 2006 que tinha-se 86.340 veículos, hoje, em 2018, há 171.561 veículos em circulação, resultando em média 7.102 a mais por ano.

CONCLUSÃO

Concluindo, o Terminal Comendador José Lemes Soares se mantém com as características projetuais originais apesar da grande mudança na dinâmica urbana de seu entorno, além da influência negativa que essas questões trazem para o terminal, esses problemas já vêm extrapolando a extensão do lote há algum tempo e se estendem a cidade, principalmente no fluxo de seu entorno imediato e pela extensão do trajeto necessário que os ônibus precisam realizar para chegar até a rodovia mais próxima, o qual é feito por uma das primeiras avenidas da cidade, presente desde sua criação em 1917. Durante a visita in loco, visto que constantemente o prédio necessita de reformas e adequações para um bom desempenho operacional, fica evidente a ineficiência do projeto hoje em dia, em 2020, prante a interferência que o fluxo e movimentação do entorno tem sobre o funcionamento do terminal.

A interferência de um terminal rodoviário pode ser definida em várias escalas, desde o impacto de implantação no lote até a inserção do mesmo na cidade, pois o Terminal Rodoviário de Passageiros, principalmente no Brasil, tem a função de ligar as pessoas à diversas localidades. Visto a importância do sistema rodoviário para o desenvolvimento das cidades e da economia brasileira, todos os equipamentos ligados a esse tipo de transporte devem acompanhar o desenvolvimento e evolução que ocorre nesse meio, já que devido a sua importância tem implicação direta no desenvolvimento da cidade, garantindo a eficiência não só para o terminal, mas para todo o contexto do transporte da cidade.

REFERÊNCIAS

ALBANO, M. P. A importância do planejamento urbano ambiental: a habitação social e a expansão urbana em Presidente Prudente- SP. 2013. 166 f. Dissertação (Mestrado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional) – Universidade do Oeste Paulista, Presidente Prudente, 2013.

AUP, F.; NIGRIELLO, A. Planos nacionais de viação. 2010. Disponível em:

http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0270/4dossie/aulas/5-nigriello/a5-10-nigr-PNviacao.pdf Acesso em: 20 out. 2019.

BARAT, J. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro. IBGE : IPEA, 1978. Disponível em:

<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=29535&view=detalhes>. Acesso em: 20 out. 2019.

BOLETIM INFORMATIVO [da] Secretaria de Cultura & Turismo. Presidente Prudente, 2011. Disponível em:

<https://issuu.com/rogerlima/docs/culturaeturismopp2011>. Acesso em: 20 out. 2019.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA ECONÔMICA E IX ENCONTRO DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA. 7º. 2018. Além da indústria automobilística políticas de incentivo às rodovias do governo Washington Luís ao primeiro choque do petróleo (1926- 1973). Campinas. 2018. p. 1-27. Disponível em:

<http://www.abphe.org.br/uploads/Proposta%20para%20organização%20das%20mesas.pdf>. Acesso em: 20 out. 2019.

DUNHAM, José Augusto. SINTERP - Simulador para terminais Rodoviários de Passageiros Intermunicipais: Contribuição para Avaliação do desempenho de Terminais Rodoviários do rio de Janeiro. Dissertação de Pós-graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2008. Disponível em:

www.pet.coppe.ufrj.br/.../94-simterp-simulador-para-terminais-rodoviarios. Acesso em: 20 out. 2019.

ENGEL, P.E. Lógicas De Localização Dos Shopping Centers De Presidente Prudente – Sp. Presidente Prudente. V.3 , n.1, jan/jun.2014. Disponível em:

<https://revistas.ufpi.br/index.php/equador/article/view/1722/1400>. Acesso em: 20 out. 2019.

G1 PRESIDENTE PRUDENTE. Fluxo de passageiros na Rodoviária de Presidente Prudente aumenta 30% no mês de dezembro. G1 Presidente Prudente. Presidente Prudente, 31 dez. 2017. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/fluxo-de-passageiros-na-rodoviaria-de-presidente-prudente-aumenta-30-no-mes-de-dezembro.ghtml>. Acesso em: 20 out. 2019.

GALVÃO, O. J. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica. Planejamento e políticas públicas - IPEA n.13, p183-214, 2009. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137>. Acesso em: 20 out. 2019.

GOVERNO DE PRESIDENTE PRUDENTE. Poupatempo é inaugurado em Prudente e terá capacidade para 2,7 mil atendimentos diários. 2010. Disponível em:

<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=9977> Acesso em: 20 out. 2019.

HONDA, S. C. A. L. Habitação de baixa renda como produto capital: O programa de arrendamento residencial (PAR) em Presidente Prudente – SP. 2011. 205 f. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. Brasil / São Paulo / Presidente Prudente – População. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/presidente-prudente/panorama>. Acesso em: 20 out. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. Brasil / São Paulo / Presidente Prudente. 2020. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/presidente-prudente/pesquisa/22/28120?tipo=ranking&ano=2017>. Acesso em: 20 out. 2019.

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS. Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros. 2016. Disponível em: <http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/manual-de-implantacao-de-terminais-rodoviaros-de-passageiros.pdf/view>. Acesso em: 20 out. 2019.

MACIEL, J. C. H. A praça é nossa: Análise da intervenção na área do Terminal Rodoviário de Presidente Prudente. *Colloquium Humanarum*. Presidente Prudente v.10, n. especial, p. 223-231, 2013. Disponível em: <http://www.unoeste.br/site/enepe/2013/suplementos/area/Humanarum/Arquitetura%20Urbanismo/A%20OPRAÇA%20É%20NOSSA%20%20ANÁLISE%20DA%20INTERVENÇÃO%20NA%20ÁREA%20DO%20TERMINAL%20RODOVIÁRIO%20DE%20PRESIDENTE%20PRUDENTE.pdf>. Acesso em: 20 out. 2019. <https://doi.org/10.5747/ch.2013.v10.nesp.000453>

MAPAS E BASES DOS MODOS DE TRANSPORTE [do] Ministério da Infraestrutura. Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article?id=5124>. Acesso em: 20 out. 2019.

MARQUES, C. A. P. F. Arquitetura em Presidente Prudente. 2011. 168 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, Presidente Prudente, 2011.

MARQUES, C. A. P. F. e RIBEIRO, E. N. Arquitetura escolar moderna paulista, apropriação socioespacial, uso e preservação: O projeto de João Clodomiro de abreu para Presidente Prudente – SP. *Revista Tópo*. Presidente Prudente. v.4, n. 1, p. 131-145, 2010. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/topos/article/view/2249>. Acesso em: 20 out. 2019.

QUEIROZ, D. S. Livro dos transportes. Rio de Janeiro. Ministério dos transportes. 1969. Disponível em: <https://archive.org/details/livrtransp1970dinah/page/682> Acesso em: 20 out. 2019.

SECRETARIA MUNICIPAL DE COMUNICAÇÃO. Semav acompanha reformas na rodoviária e etapa de ampliação do estacionamento. Governo de Presidente Prudente. Presidente prudente, 19 jul. 2012. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=20485>. Acesso em: 20 out. 2019.

SÍNTESE – SETOR RODOVIÁRIO [do] Ministério da Infraestrutura. Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article?id=5341>. Acesso em: 20 out. 2019.

SOARES, U. P. Procedimento para a localização de terminais rodoviários interurbanos, interestaduais e internacionais de passageiros. 2006. 364 f. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

SPOSITO, M. E. B. O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. 1983. 230 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro: 1983.

TRANSPORTES NO BRASIL – SÍNTESE HISTÓRICA [do] Ministério da Infraestrutura. Brasil, 2020. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>. Acesso em: 20 out. 2019.

TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA: ZONA CENTRAL DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP

Luiz Phillip Mertzig Goncalves de Oliveira, Yeda Ruiz Maria, Victor Martins de Aguiar

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Presidente Prudente, SP. E-mail: luiz.pmgo@hotmail.com

RESUMO

As pessoas que moram nas cidades brasileiras realizam, em média, dois deslocamentos por dia, valor correspondente à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos. O modo como as pessoas se movimentam depende de como a cidade está organizada fisicamente e como isso se vincula a circulação e a acessibilidade no espaço urbano. A presente pesquisa tem como objetivo geral compreender o como a organização física da zona central de Presidente Prudente – SP tem influenciado na mobilidade urbana, mediante o alto fluxo transportes motorizados existentes no local. Para tanto faz-se necessário compreensão conceitual de temas pertinentes, vistas in loco para observações da dinâmica e levantamentos físicos e fotográficos.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Transportes; Zona Central de Presidente Prudente – SP;

TRANSPORT AND URBAN MOBILITY: CENTRAL AREA OF PRESIDENTE PRUDENTE – SP

ABSTRACT

People who live in Brazilian cities carry out, on average, two trips per day, a figure corresponding to half the displacements of people in developed countries. The way people move depends on how the city is physically organized and how it is linked to circulation and accessibility in the urban space. The present research has as general objective to understand how the physical organization of the central zone of Presidente Prudente - SP has influenced urban mobility, through the high flow of motorized transport existing in the place. Therefore, it is necessary to have a conceptual understanding of pertinent themes, visits in loco for observations of the dynamics and physical and photographic surveys.

Keywords: Urban Mobility, Infrastructure, Transport, Circulation, Central zone of Presidente Prudente.

INTRODUÇÃO

O deslocamento das pessoas no espaço é requerido por suas necessidades sociais e econômicas, que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados. Vasconcellos (2001) aponta que no Brasil, economia em desenvolvimento, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia, valor correspondente à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos.

O crescimento das cidades, novas formas de emprego, distribuição econômica, estilos de vida e do consumo, foram influenciadas pelas mudanças entre sociedade e economia (RODRIGUES et al, 2006). Os autores afirmam ainda que esta forma de crescimento se deu paralelamente aos eixos de transporte, que resultou na expansão territorial das cidades que passaram a receber maior número de pessoas, atividades econômicas e um aumento diário relevante no número de viagens urbanas dos indivíduos.

Em cidades grandes do Brasil, com população de 3 milhões de pessoas, são realizados por dia 6 milhões de deslocamentos. Esses deslocamentos são feitos com maior ou menor nível de conforto conforme as condições específicas em que se realizam e implicam consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros e geração de externalidades negativas, como a poluição do ar, os acidentes de trânsito e os congestionamentos (VASCONCELLOS, 2001).

Neste contexto se entende que o modo como as pessoas se movimentam depende de como a cidade está organizada fisicamente e como isso se vincula a circulação e a acessibilidade no espaço urbano.

[...] A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transporte de passageiros (VILLACA, 1998, p. 23).

Nos municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes, existe um sistema viário de 282 mil quilômetros, sendo que maioria dessas vias é do tipo local, que serve ao tráfego dos moradores (77%), havendo 11% de vias coletoras e 12% de vias arteriais e de trânsito rápido. A frota que circula nestes municípios é de 20 milhões de veículos, sendo 15,2 milhões automóveis e veículos comerciais leves (75,2%). Nas áreas urbanas dos municípios com mais de 60 mil habitantes, são realizados por dia cerca de 148 milhões de deslocamentos. Consta ainda que as pessoas fazem 35% dos deslocamentos a pé, 32% por transporte coletivo e 28% por automóvel. No transporte coletivo, os ônibus atendem a maior parte dos deslocamentos (84%) (VASCONCELLOS, 2011).

Uma das problemáticas da mobilidade urbana que envolve as questões políticas e econômicas se refere a indústria automobilística. Com o crescimento dos centros urbanos ocorre em paralelo aumento no número de transportes individuais. Em decorrência disso, intensificam-se os conflitos entre diferentes modos de deslocamento gerando gastos exorbitantes, na prerrogativa de facilitar o fluxo de veículos motorizados.

Muitas grandes cidades foram adaptadas para o uso eficaz do automóvel particular. As cidades tiveram seu sistema viário ampliado como resposta a um crescimento acelerado deste sistema modal, até mesmo suprimindo o transporte público e fazendo com que o automóvel seja valorizado sobre outros sistemas modais de transporte (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI; 2017; p. 12).

Já é certo que o excesso de veículos motorizados particulares é uma realidade nas cidades brasileiras. Em contrapartida, questões ambientais vêm sendo cada vez mais discutidas, incorporando o conceito de sustentabilidade nas políticas de mobilidade, de uma forma que incentive o uso do transporte coletivo e dos não motorizados sendo ainda socialmente inclusa e ecologicamente sustentável.

Cita-se então a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, embasada nos princípios de acessibilidade de todos os indivíduos, garantindo a equidade do uso dos espaços públicos da cidade; na formação e desenvolvimento sustentável das cidades, nas esferas socioeconômicas e ambientais, a fim de promover melhores condições de vida e saúde da população; na eficiência e eficácia nos serviços oferecidos pelo sistema de transporte urbano; no incentivo aos meios não motorizados de transporte e ao desenvolvimento dos meios científico-tecnológicos e uso de fontes de energia renováveis, a fim de amenizar a emissão de poluentes dos combustíveis fósseis utilizados em larga escala.

Presidente Prudente, no interior do estado de São Paulo, tem apresentado contradições nos espaços de circulação da cidade. Tem-se assim a zona central da cidade como recorte espacial de estudo (Figura 1).

Figura 1. Recorte espacial em estudo – zona central de Presidente Prudente/SP



Fonte: Google Earth, 2019. Editado pelos autores, 2019.

A justificativa para a escolha dessa área está ligada com o fluxo intenso que ela recebe todos os dias, justamente por ser uma região central de serviços e comércios da cidade. Seja por meio de transportes públicos ou particulares, as vias são quase que inteiramente voltadas para veículos motorizados, desestimulando qualquer outro tipo de circulação.

Dessa forma, o presente artigo tem como objetivo geral compreender o como a organização física da zona central de Presidente Prudente – SP tem influenciado na mobilidade urbana, mediante o alto fluxo transportes motorizados existentes no local. Especificamente pretende-se compreender a causa desse alto fluxo de transportes, analisar a possibilidade de descentralização dos fluxos existentes e apresentar possíveis soluções para a mobilidade urbana local.

METODOLOGIA

Para o desenvolvimento desta pesquisa haverá revisão bibliográfica dos seguintes temas: transporte e mobilidade urbana. Em seguida levantamentos e observações diretas em diferentes dias e horários na zona central de Presidente Prudente - SP serão de aporte para compreender o espaço. Tais levantamentos das características espaciais, observações *in loco* e registros fotográficos serão sintetizados e analisados para a estruturação de possíveis diretrizes de descentralização do fluxo existente.

RESULTADO

O século XVIII, na Revolução Industrial, mecanizou e criou novos modos e sistemas de produção. É neste contexto que o homem deixa de trabalhar em todas as fases de um produto e passa a ser apenas uma peça desse trabalho industrial, surge então o proletariado como classe social, e o operário como um novo sujeito socioeconômico (CAMBI, 1999). Paralelamente à essas transformações na economia e no espaço, surgem as locomotivas e os trens, que são responsáveis pelo transporte desses trabalhadores até suas fábricas e também da distribuição dos produtos finais. É graças a essa rede de transporte que as cidades puderam crescer e se desenvolver exponencialmente.

A urbanização das cidades crescia lado a lado com o desenvolvimento industrial. Todavia, se pode caracterizar como um crescimento desordenado, em virtude ao inchaço populacional gerado pelo êxodo rural: pessoas encantadas com as novas tecnologias e o crescimento dos centros urbanos migram das áreas rurais em busca de melhores condições de trabalho e de novas oportunidade.

Entre 1940 e 1980, dá-se verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86%. Nesses quarenta anos, triplica a população total do Brasil, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia (SANTOS, 2018, p. 31).

O crescimento das cidades gerou problemas sociais, econômicos, culturais e, especialmente, de locomoção (RODRIGUES, 2003). Na lógica industrial, quanto melhor a infraestrutura, maior seria o número de fábricas atraídas pela região. Para conseguir compreender toda a complexidade de formação de uma cidade e como esses espaços funcionariam a longo prazo, surgem os “urbanistas” ao final do século XIX.

A prática do urbanismo, iniciada no final do século XIX, teve por objetivo planejar as cidades, organizando-as em zonas residenciais, comerciais, áreas industriais e de lazer. As cidades planejadas representam o esforço dos urbanistas para dar ao espaço uma estrutura funcional e coerente. Entretanto, nos dias atuais, nem mesmo as cidades planejadas conseguem escapar dos problemas inerentes aos centros urbanos. Isto porque seus idealizadores não contavam com a significativa redistribuição geográfica consequente do êxodo rural (RODRIGUES, 2003, p. 131).

Fica evidente que a industrialização não se restringiu apenas ao ambiente urbano, mas também a mecanização do campo, o que diminuiu a necessidade de mão-de-obra rural e levou esses trabalhadores a migrarem para a atividade fabril, tornando-se proletários assalariados.

Nesse contexto, se entende que a partir da Revolução Industrial, as cidades e os centros urbanos tornaram-se mais cheios e assim, mais complexos. Conforme as cidades cresciam, suas distâncias também aumentavam. Os ambientes de trabalho, muitas vezes, eram longe das residências, que começaram a

ocupar as periferias das cidades. Um problema significativo da mobilidade vem de um processo de urbanização que fomenta a fragmentação do espaço urbano, ou seja, “separa os bairros residenciais e os deixam distantes dos locais de trabalho e de lazer, expulsando a população mais carente cada vez mais para a periferia dos grandes centros” (BOARETO, 2003, p. 48).

Dessa forma, a mobilidade urbana não está restrita apenas aos meios de transportes e sua infraestrutura, ela também se relaciona com a maneira de organização espacial das cidades mantendo relações diretas com as políticas de uso e ocupação do solo. Ou seja, a maneira como a cidade é ocupada e como seus recursos e serviços são distribuídos no espaço, conseqüentemente possui influência direta na mobilidade urbana.

Além de privilegiar o transporte particular, com incentivos, propagandas e novas vias, o ônibus, como única opção de transporte público em cidades de baixa densidade demográfica, está sujeito às mesmas condições de trânsito que os demais veículos, dificultando assim seu desempenho e qualidade. Souza (2015) ainda explica que graças a baixa qualidade desse serviço, proprietários de veículos acabam em não utilizar o transporte coletivo e, ao colocar seu veículo na rua, contribuem para agravar ainda mais as condições de trânsito.

O aumento da frota de veículos em circulação nos grandes centros urbanos é responsabilidade das políticas públicas adotadas pelo Governo Federal que estimula, desde o início do século, a indústria automobilística. Isso gera um forte impacto na mobilidade urbana e conseqüentemente na qualidade de vida da população. Ao mesmo tempo em que as vendas de veículos particulares aumentam, vemos a deterioração da qualidade do transporte público (SOUZA, 2015).

“A mobilidade pode ser entendida como o deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social. Ela pode ser indicada pela relação entre número de viagens por habitante em determinado tempo” (ZAGUINI, 2014, p. 35). Ou seja, a razão e a forma pela qual o cidadão se desloca é expressa pela mobilidade.

Para realizar esse deslocamento, o indivíduo pode caminhar, usar variados tipos de veículos, que vão desde o mais simples modal individual, até o mais complexo modal coletivo. Essa escolha ocorre, na maioria das vezes, de acordo com as distâncias a serem percorridas e, principalmente, de acordo com a capacidade financeira da pessoa (ZAGUINI, 2014). Duarte, Sánchez e Libardi (2017) ainda afirmam que é a mobilidade que dará a orientação desse crescimento, e, por conseguinte, a localização dos assentamentos habitacionais.

É fundamental compreender a função desempenhada pelo centro urbano, pois é a partir dele que ocorre a expansão urbana. E ao mesmo tempo, essa centralidade também é resultante do crescimento territorial urbano. Segundo Lefebvre (1999), “não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro”. Ou seja, o centro é tido como peça fundamental na estrutura urbana.

Para Sposito (2004, p. 120) “o centro constitui-se por meio de um processo de concentração de atividades de comercialização de bens e serviços, de gestão pública e privada, de lazer e de valores materiais e simbólicos em uma área da cidade”. Ou seja, a área central constitui o ponto de concentração, sendo ponto principal do sistema de circulação, não necessariamente coincide com o centro geográfico e/ou com o sítio histórico da cidade.

Portanto, pode-se dizer que o centro é a área que concentra diversas atividades (culturais, econômicas e políticas). Ele está intrinsecamente relacionado com o uso do solo urbano (ZAGUINI, 2004). Todavia, ainda há o elemento centralidade, que se mostra fundamental para a existência do centro, criando assim uma relação centro/centralidade. De acordo com Lefebvre (1999) a centralidade é o elemento essencial do fenômeno urbano. Ou seja, a centralidade acaba por determinar o espaço central, de modo que direcione os fluxos para as áreas de concentração das atividades comerciais, serviços etc. (ZAGUINI, 2004).

No entanto, com a expansão das áreas urbanas, essa noção de centro começa a se diluir pelo surgimento de subcentros que passam a concorrer com o centro principal. “Esse processo foi, sem dúvida, responsável pela aceleração da degradação dos centros urbanos, que passaram a ser, objeto de preocupação desde a década de 1950” (CASTILHO; VARGAS, 2009, p. 12).

Ao compreender o significado do processo de expansão urbana e sua relação com os centros urbanos, é possível relacionar esse crescimento com o aumento de vias regionais ou terminais de transporte urbano. Villaça (1998) explica que uma via, por si, não provoca nenhum crescimento nem desenvolvimento urbano, porém, ela traz aos terrenos adjacentes a melhoria de sua acessibilidade e daí sua valorização.

Dessa maneira, o deslocamento das pessoas no espaço é requerido por suas necessidades sociais e econômicas, que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados. Vasconcellos (2001) aponta que no Brasil, economia em desenvolvimento, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia, valor correspondente à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos.

Uma das problemáticas da mobilidade urbana que envolve as questões políticas e econômicas se refere a indústria automobilística. Com o crescimento dos centros urbanos ocorre em paralelo aumento no número de transportes individuais. Em decorrência disso, se intensificam os conflitos entre diferentes modos de deslocamento gerando gastos exorbitantes, na prerrogativa de facilitar o fluxo de veículos motorizados (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI; 2017).

Atualmente, o desenvolvimento econômico do Brasil está acompanhado de uma extrema precariedade urbana. Como explica Boareto (2003), diariamente, os grandes centros urbanos passam por uma crise de mobilidade com longos congestionamentos e um longo tempo gasto nos transportes coletivos. Por fim, observa-se uma situação controversa, pois prevalece a ideia de investimento na infraestrutura necessária para dar suporte ao principal modelo de mobilidade (o automóvel particular) e seus efeitos negativos e custos de circulação são socializados.

Segundo Whitacker (1997) a cidade de Presidente Prudente – SP (Figura 2) tem seu surgimento vinculado à marcha do café rumo ao sertão do Estado de São Paulo, no sentido de leste para oeste, por volta do início do século XX.

Figura 2. Localização da cidade de Presidente Prudente – SP

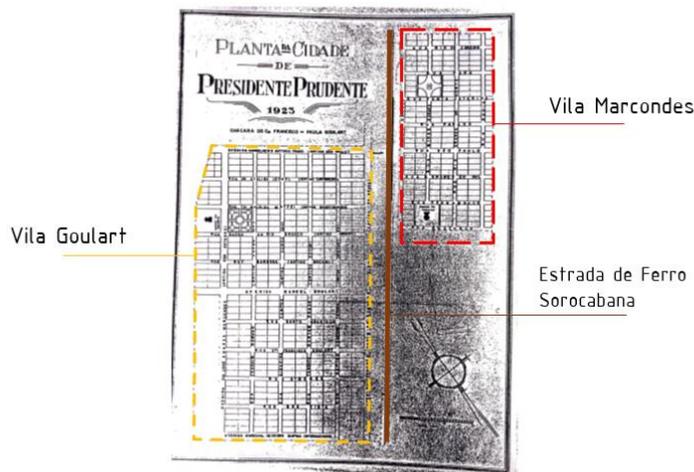


Fonte: Google Maps, 2020. Editado pelo autor, 2020. Sem escala.

Dessa forma, a urbanização no oeste paulista não surge no campo, mas sim para o campo. É interessante notar que no caso específico da cidade de Presidente Prudente – SP, seu surgimento se constituiu por dois núcleos de povoamento: “[...] dois núcleos urbanos criados para ampararem as vendas de terras feitas pelo Coronel Francisco de Paula Goulart e Coronel José Soares Marcondes” (ABREU, 1972 apud WHITACKER, 1997, p. 128).

Ambos os núcleos nasceram no começo do século XX, paralelos a estrada de ferro Sorocabana (a qual serviu de orientação para a expansão da cidade), e possuíam características de centralidade (figura 3).

Figura 3. Vila Goulart e Vila Marcondes em 1923.



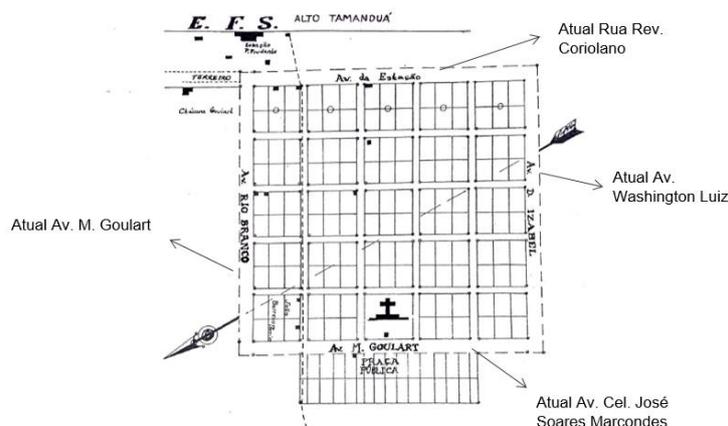
Fonte: Whitacker (1997, p. 129). Editado pelo autor, 2020. Sem escala.

A posição da estação ferroviária também veio ter grande importância no desenvolvimento das funções centrais.

A bipolaridade da origem urbana de Presidente Prudente é uma herança que até hoje se manifesta na expansão territorial da cidade, cujo crescimento também foi orientado pela ferrovia, enquanto esta foi a principal via de circulação de pessoas e mercadorias a servir a cidade, assim como enquanto linha ou barreira que sempre dividiu a cidade em duas (SPOSITO, 1995 apud WHITACKER, 1997, p. 130).

Por volta de 1917, a “Vila Goulart” teve sua implantação antes da construção da estação ferroviária, fato que influenciou a localização da mesma. O autor supracitado ainda afirma que o próprio engenheiro responsável pelo prolongamento da estrada de ferro teria definido os limites da futura estação, a fazenda de Goulart e a área pretendida como núcleo urbano. Posteriormente, essa área foi planejada com as posições de quadras e divisões de lote (Figura 4). “Tal planta constituiu-se, hoje, no atual Centro de Presidente Prudente, tendo tido seu plano em quadrícula, definido naquela ocasião” (WHITACKER, 1997, p. 131).

Figura 4. Vila Goulart em 1917



Fonte: Whitacker (1997, p. 132). Editado pelo autor, 2020. Sem escala.

Já a “Vila Marcondes”, por ter tido sua implantação posterior a Goulart e a estação, ocupou uma área no lado oposto da ferrovia. Essa “disputa” entre os núcleos esteve presente nos serviços e comércios e tiveram suas influencias nessa porção da cidade. Aos poucos, a Vila Goulart foi assumindo o posto de “centro da cidade” enquanto a Vila Marcondes, também com suas características centrais, passou a concentrar as funções para qual foi originalmente pensada, de suporte à ocupação das terras rurais (WHITACKER, 1997).

Até o início da década de 1930 a cidade encontrava deficiências quanto a vários serviços básicos, assim como problemas com a infra-estrutura e dispunha, por exemplo, de calçamento ou sarjetas. Nessa mesma época a cidade ganhou seu primeiro pontilhão sobre os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, que serviu para fazer a ligação dos dois núcleos existentes, que até então eram unidos apenas por uma passagem em nível. Também é do início dos anos 30 que surgem os primeiros serviços de sarjetas. Mas como explica o autor, será apenas na administração de Felício Tarabay que será construída um dos símbolos do centro de Presidente Prudente: a praça. “Uma obra grandiosa para a época e para a cidade. E um dos marcos da centralidade da cidade, que competia com seu marco original, a Estação Ferroviária” (WHITACKER, 1997, p. 138).

O autor ainda aponta que a construção da Estação Ferroviária, em 1917, se deu de frente para a Vila Goulart e de costas para a Vila Marcondes, o que de certa forma condicionou uma série de ações planejadas ou não:

Assim, o centro da cidade nasce ali, em que pese a característica de uma “bicentricidade” quando da origem dos núcleos constituintes da cidade. Não é difícil imaginar que o comerciante que estivesse se estabelecendo preferiria se localizar defronte à estação (WHITACKER, 1997, p. 142).

Outros fatores também colaboraram para reforçar a característica de centralidade da Vila Goulart. Whitacker aponta as políticas de incentivo à construção de prédios diferenciados dentro do quadrilátero principal, bem como as políticas de restrição de construções em madeira e atividades industriais. O autor caracteriza essas ações como segregativas, já nessa época, justamente por conta dos incentivos do poder público no pretexto de se embelezar a cidade.

Até a década de 1990, a expansão urbana de Presidente Prudente – SP se deu, predominantemente no sentido norte-sul, ditada pela extensão da linha férrea (Figura 5).

Figura 5. Expansão urbana de Presidente Prudente/SP (1917 – 1992)



Fonte: Whitacker (1997, p. 145). Editado pelo autor, 2020. Sem escala.

A partir de 1970, o crescimento passa a se dar principalmente no sentido leste-oeste, com foco na porção oeste, partindo da linha férrea e acompanhando a rodovia Raposo Tavares “passando a se caracterizar pela descontinuidade de implantação de loteamentos, criando “vazios”, que passaram a funcionar como fontes de especulação” (WHITACKER, 1997, p. 144).

Sendo assim, há o centro principal como palco de um conjunto de mudanças que se apresentam como expressão de suas crises. Mudanças essas que o autor define como “[...] uma diferença escalar de

transformações espaciais e temporais, onde ambos, tempo e espaço, estão submetidos à ação histórico-social e por ela determinados” (WHITACKER, 1997, p. 161).

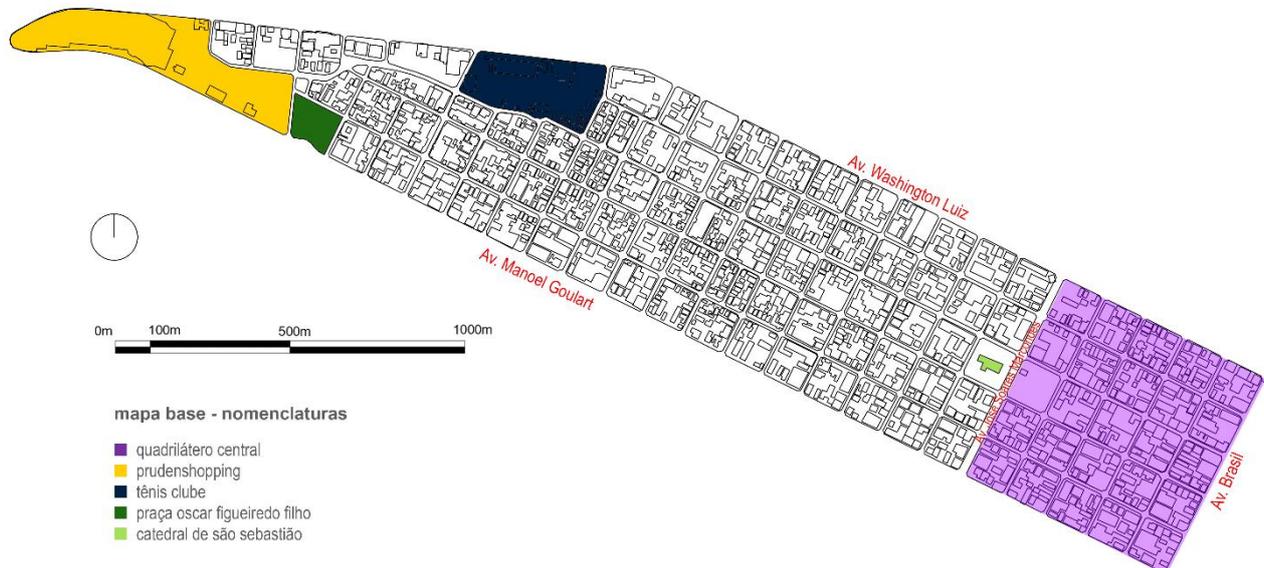
O centro urbano tradicional de Presidente Prudente – SP, se encontra então em um processo de crescimento territorial que agrega as áreas tidas como não centrais e subverte as formas e os usos anteriores. Ao mesmo tempo, cria em seu interior novas modalidades de serviços e comércios, e ainda assim, uma concentração residencial, gerando um processo bifacetado: “o centro é (ainda) onde moram os ricos, mas cada vez mais onde compram os pobres” (WHITACKER, 1997, p. 166).

Dessa forma, o uso residencial, voltado a pessoas de maior poder aquisitivo, se realiza principalmente através da verticalização. A popularização do comércio central demonstra então, uma tendência de segregação e fragmentação social (WHITACKER, 1997).

Por fim, entende-se que os processos de expansão, principalmente de áreas centrais, se fazem de complexas relações de tempo e espaço, sempre marcadas pelas ações histórico-sociais e pelo capital.

A zona central de Presidente Prudente – SP é o recorte espacial em estudo para o presente trabalho. Localiza-se entre as avenidas Washington Luiz, Manoel Goulart e Brasil, findando-se no cruzamento do Prudenshopping. Vale pontuar que esta zona é oficialmente definida no zoneamento urbano da cidade (Lei 231/2018). A Figura 6 apresenta alguns pontos de referência e nomenclaturas para melhor entendimento desse recorte.

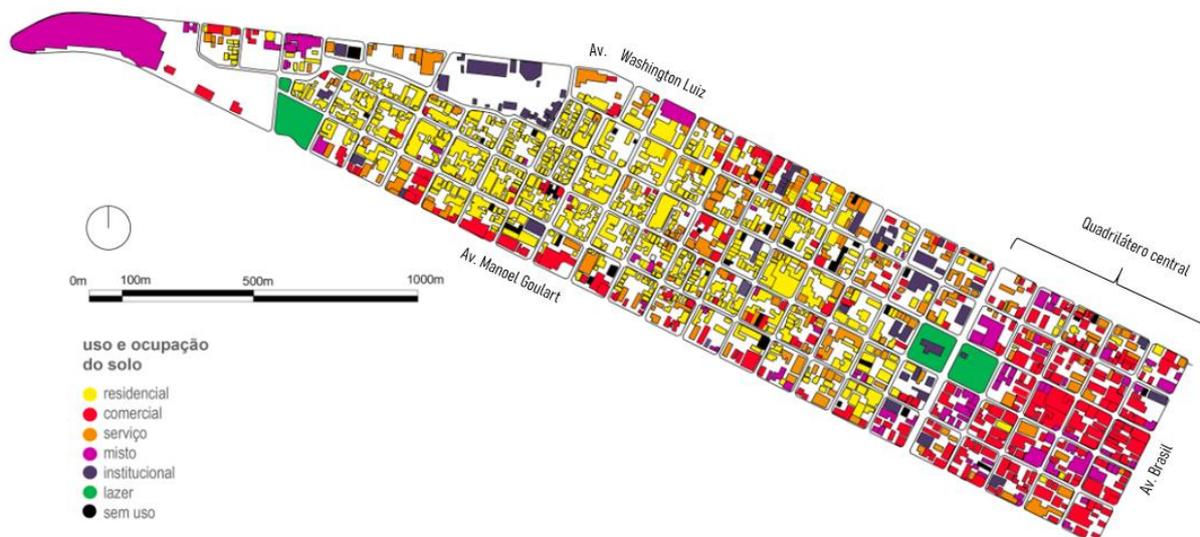
Figura 6. Mapa base do recorte espacial em estudo



Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Editado pelo autor, 2020.

É notável a quantidade de comércios e serviços no quadrilátero central. Isso porque, como na maioria das cidades brasileiras é onde os estabelecimentos comerciais e de serviços, ocupam parte significativa da área construída em relação às moradias. É interessante também notar como se comporta o uso do solo ao longo das avenidas principais (raras as residências que ainda se mantêm) (Figura 7).

Figura 7. Levantamento de uso e ocupação.

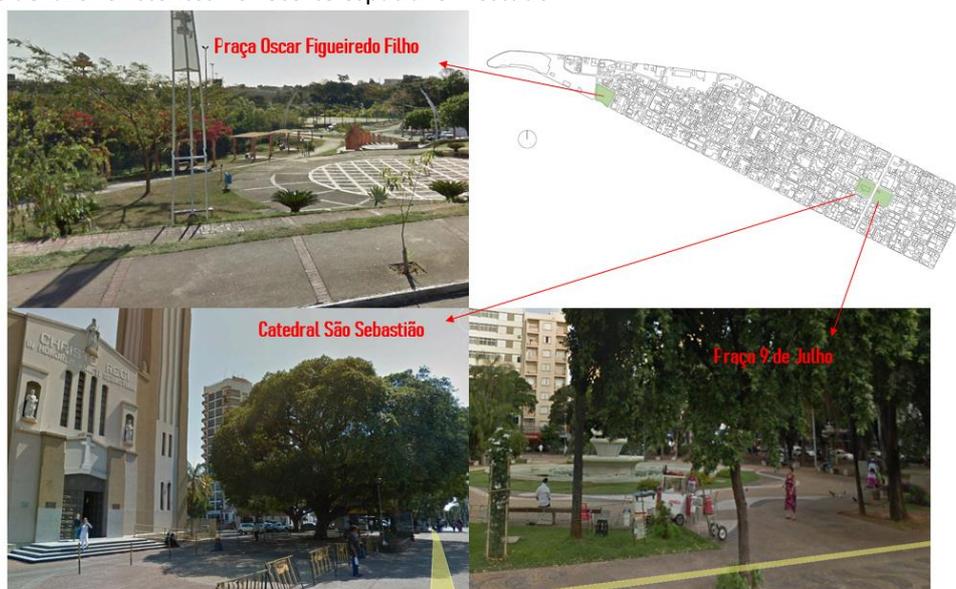


Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Editado pelo autor, 2020.

Ao centro do recorte espacial em estudo, se observa a grande quantidade de residências e como elas vão diminuindo gradativamente conforme se aproximam do quadrilátero central e das áreas comerciais. Porém, é importante ressaltar, que mesmo nos quarteirões entendidos como residenciais, ainda há a presença de serviços como escritórios de advocacia, clínicas e centros médicos no geral, farmácias de manipulação etc.

Outro ponto interessante de se observar, é a quantidade de áreas de lazer existentes. Mesmo que algumas estejam fora do perímetro adotado, fica claro que não há uma preocupação em espaços de lazer (que não sejam comerciais), para a população. É possível contar 3 espaços consideráveis (dentre eles a praça em volta da Catedral de São Sebastião, a praça 9 de Julho e a praça Oscar Figueiredo Filho) e mais duas pequenas praças, porém quando comparadas com a quantidade de residências e a densidade populacional, nota-se uma precariedade nessa esfera.

Figura 8. Áreas de lazer existentes no recorte espacial em estudo



Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Google Maps. Editado pelo autor, sem escala, 2020.

Assim, a intensa circulação de pessoas e veículos em todo esse recorte está diretamente ligado ao uso do solo, devido à grande concentração de empregos e atividades econômicas de diversas naturezas e distribuídas com diferentes intensidades ao longo da centralidade.

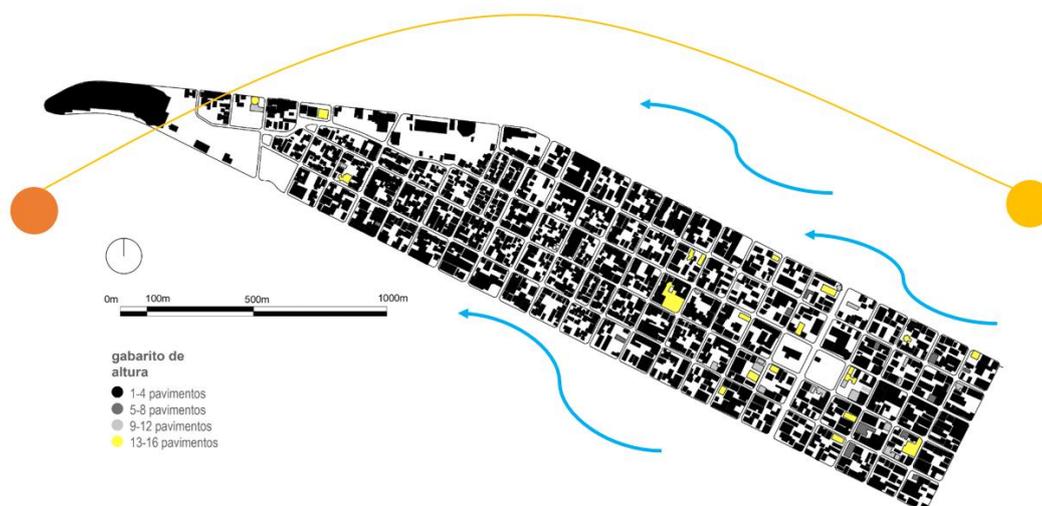
Após entender algumas características dessa região, é possível ainda observar o padrão construtivo das edificações e relacioná-los com o perfil socioeconômico da zona em questão.

A maior parte dos edifícios podem ser caracterizados como “alvenaria de alto padrão”, no caso, entende-se como praticamente todos os comércios e serviços que estão em casas e edifícios com bons acabamentos, com placas, ornamentos, fachadas etc. Outro motivo é novamente a localização do perímetro. Por se tratar da região central da cidade, mesmo as residências, a maioria se encontra em médio/alto padrão. São poucas as residências de madeira (provavelmente antigas) e de baixo padrão.

Isso nos mostra que sendo considerada uma região comercial, ainda que bastante ocupada por residências, tornou-se uma área de classe média (ou até mesmo média/alta), e conseqüentemente com um padrão construtivo mais elevado. Ao mesmo tempo em que ao se distanciar do quadrilátero, se observa características sociais diferentes, o que influencia diretamente na infraestrutura do local.

Em seguida, observa-se o mapa de gabarito de altura, ou seja, como se encontram as volumetrias das edificações do recorte em estudo (Figura 9). Por se tratar de uma área consideravelmente extensa, o levantamento foi feito de quatro em quatro pavimentos. Logo, nota-se que a grande parte dos edifícios se encontram de um a quatro pavimentos. Justamente por ser a região central da cidade, onde há uma maior densidade de área construída, ainda se observa poucos edifícios verticais, o que configura uma cidade mais horizontalizada.

Figura 9. Levantamento de gabarito de altura



Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Editado pelo autor, 2020.

Ainda é possível relacionar a questão da insolação e ventilação com o gabarito de altura, já que são as verticalidades que influenciam nos corredores de vento. Com a direção predominantemente de leste para oeste, devido aos edifícios com maiores números de pavimentos, ocorrem os corredores de ventos, teoricamente em uma região quente e seca, como é caso de Presidente Prudente – SP, poderia ser um ponto positivo, porém somando a falta de arborização em praticamente toda a cidade, percebe-se ventos com baixas umidades, gerando microclimas que causam desconforto e até problemas respiratórios.

Com a direção predominantemente de leste para oeste, devido aos edifícios com maiores números de pavimentos, ocorrem os corredores de ventos, teoricamente em uma região quente e seca, como é caso de Presidente Prudente – SP, poderia ser um ponto positivo, porém somando a falta de arborização em praticamente toda a cidade, percebe-se ventos com baixas umidades, gerando microclimas que causam desconforto e até problemas respiratórios.

A zona em estudo é considerada pela carta de Zoneamento da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente – SP como ZCS1, ou Zona de Comércio e Serviço Central, de ocupação vertical. É possível fazer um

comparativo entre o levantamento de gabarito de altura com os índices urbanísticos definidos no zoneamento urbano (Figura 10).

Figura 10. Zoneamento de Presidente Prudente – SP, parâmetros e índices urbanísticos

| Zonas/ Unidade | Tamanho Mínimo do Lote (Metro Quadrado) | Frente Mínima do Lote | | Coeficiente de Aproveitamento Máximo (Número) | Taxa de Ocupação Máxima (Porcentagem) | Recuo Frontal Mínimo (Metro Linear) | Área Mínima do Terreno por Unidade Habitacional (Metro Quadrado) | Taxa de Permeabilidade Mínima (Porcentagem) | Gabarito de Altura Máxima (Número) |
|-------------------|---|----------------------------------|----|--|--|--|---|--|---|
| | | Normal/Esquina (Metro Linear) | | | | | | | |
| ZR1 | 250 (11)/300 | 12 | 14 | 1 | 70 | 4 | 160 | 20 | 2 (8) |
| ZR2 | 250 | 10 | 12 | 2 | 70 | 4 | 60 | 10 | 2 (8) |
| ZR3 | 250 | 12 | 14 | 6 (10) | 70 | 4 | 20 | 10 | Libre |
| ZR4 | 160/125 (12) | 08 | 12 | 2 | 70 | 4/2 (9) | 60 | 10 | 2 (8) |
| ZCS1 | 500 | 15 | 19 | 6 (10) | 80 (1)/70 (2) | 0 (3)/4 (4) | 10 | 0 (5)/10 (6) | Libre |
| ZCS2 | - | - | - | 6 (10) | 80 (1)/70 (2) | 0 (3)/4 (4) | 10 | 0 (5)/10 (6) | Libre |
| ZCS3 | - | - | - | (7) | 70 | 0 (3)/4 (4) | (7) | 0 (5)/10 (6) | 3 (8) |
| ZI1 | 500 | 15 | 19 | 4 | 70 | 4 | 20 | 20 | Libre |
| ZI2 | 1000 | 20 | 30 | 2 | 60 | 10 | - | 20 | Libre |

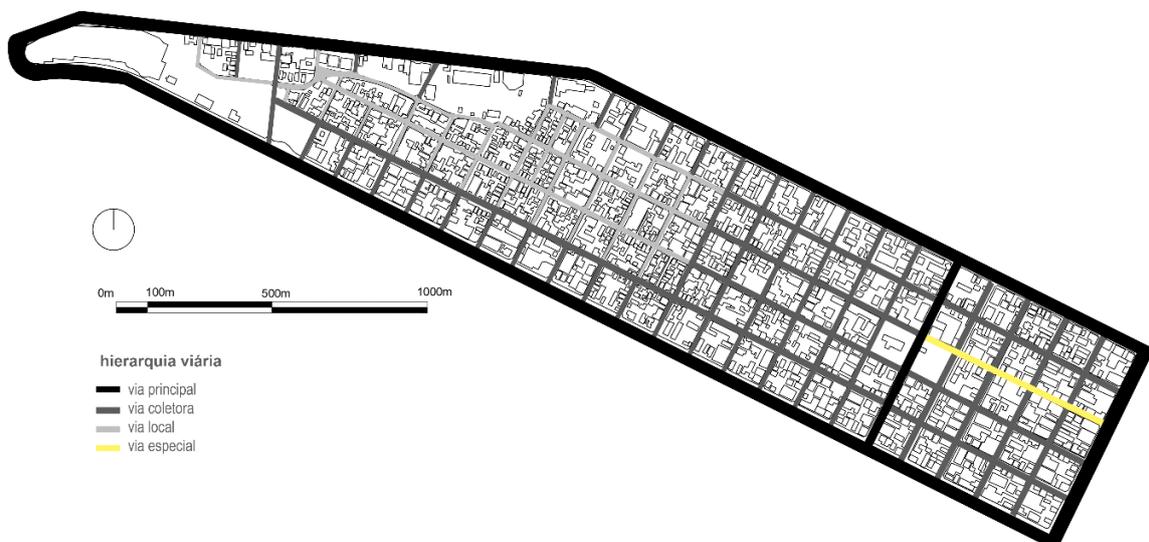
Fonte: Prefeitura Municipal, 2018. Editado pelo autor, 2020.

Os índices urbanísticos sugerem um gabarito de altura livre para essa zona específica, algo que pode vir a ser um problema. Mesmo que hoje hajam poucos edifícios com mais de oito pavimentos, já é considerada uma zona com uma alta densidade populacional, algo que pode ser intensificado com o aumento de edifícios e pavimentos. E quanto maior a densidade, menos espaço para circulação e organização do ambiente.

É interessante notar também, que conforme se aproxima do quadrilátero central, o número de prédios e edifícios com nove ou mais pavimentos aumenta, principalmente comerciais e de uso misto. Entende-se pela análise de gabarito de altura, como é possível que haja um adensamento maior, em um único lote. Dessa forma, é possível relacionar o adensamento ao fluxo, pois quanto mais pessoas praticam atividades em uma mesma área, maior o trânsito nesse entorno.

Para auxiliar no entendimento dos fluxos, é indispensável compreender a função das vias assim como sua hierarquia, muitas vezes influenciada pelo gabarito de altura e uso e ocupação do solo (Figura 11).

Figura 11. Levantamento de hierarquia viária

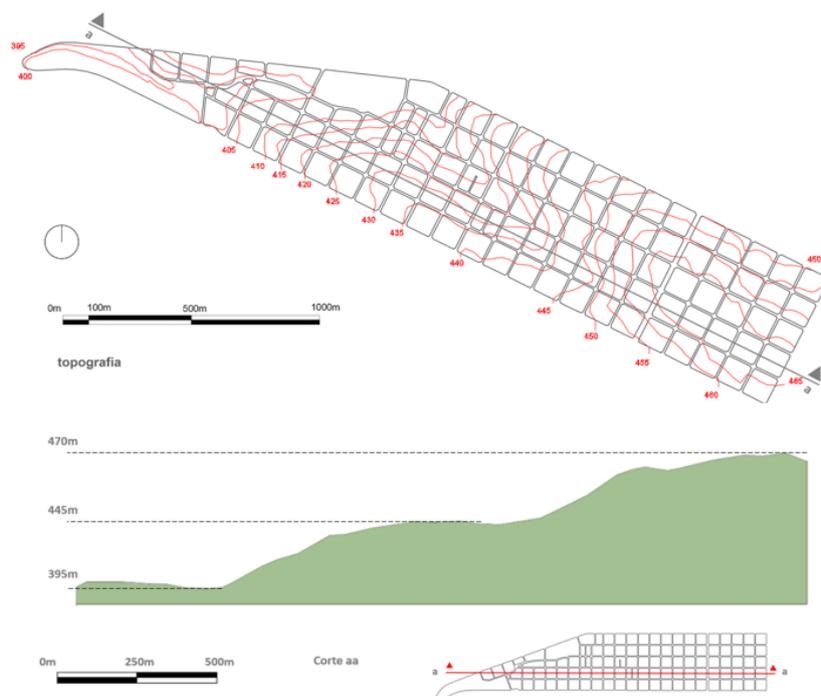


Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Editado pelo autor, 2020.

Como visto, o levantamento possui quatro tipos de via: as principais (neste caso as avenidas que contornam a área: Washington Luiz, Manoel Goulart, José Soares Marcondes e Brasil), as coletoras (aquelas que ainda mantêm um nível considerável de fluxo, normalmente que fazem o papel de ligação entre as principais e as locais), as locais (baixo fluxo) e a especial, que nesse caso se trata do popularmente conhecido “calçadão”, localizado no quadrilátero central.

Outra forma de compreender a dinâmica do recorte espacial em estudo é a partir de sua topografia. Novamente, por se tratar de uma área extensa, o levantamento foi feito com curvas de nível de 5 em 5 metros (Figura 12).

Figura 12. Levantamento topográfico da zona central



Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Editado pelo autor, 2020.

Nota-se que essa zona possui 15 Curvas de Nível, sendo a mais baixa de 395m na região do Prudenshopping, e a mais alta dentro do quadrilátero central com 465m. Ao observar o perfil natural da zona em estudo, percebe-se uma topografia muito acentuada, com uma diferença de quase 100 metros do ponto mais baixo até o mais alto.

Ao pensar na topografia acentuada, somada com a falta de áreas permeáveis, ruas e calçadas concretadas, tem-se a fórmula perfeita para alagamentos. A cidade já sofre com esse problema em vários pontos não sendo capaz de drenar totalmente a água da chuva. Além dos alagamentos, a água alcança uma alta velocidade devido essa diferença de nível, tornando um risco para todos que estiverem no caminho.

Além da hegemonia dos veículos motorizados, a topografia acentuada dificulta a caminhada a pé (ou até mesmo de transportes ativos, como a bicicleta) tornando um percurso curto extremamente cansativo, somado a falta de arborização, espaços para descanso e a temperatura média anual.

Por fim, será apresentado o perfil socioeconômico dessa região em relação com o restante da cidade. Para a análise desse item, serão usadas as informações e mapas gerados pelo Atlas Ambiental Escolar (2017) da UNESP de Presidente Prudente – SP, seguindo os dados e indicadores demográficos e sociais.

Inicialmente pode-se identificar a densidade habitacional/domiciliar média por setor censitário. Nesta análise, interessa apenas a região central, cujo recorte já foi apontado diversas vezes a cima.

Neste caso, observa-se que nessa região central há um menor número de habitantes por domicílio e que foi um fator que diminuiu em dez anos, ou seja, há menos pessoas morando em um único espaço. Isso ocorre devido ao preço do solo urbano e custos de se implantar e de se construir unidades habitacionais no centro, bem como o envelhecimento da população residente, levam a uma queda progressiva das densidades (habitacional-domiciliar e demográfica) da área central da cidade. Este fato é claramente observável quando se comparam, os resultados do Mapa da Densidade de Área Construída com o Mapa da Densidade Demográfica (habitantes por km²).

É interessante a comparação desses mapas, pois de um lado se observa o centro como uma área de alta densidade, ou seja, muito espaço ocupado por prédios, casas, lojas etc., porém, ao lado o vemos como uma área de média e baixa densidade populacional. Dessa forma, entende-se que o quadrilátero central se torna um lugar mais caro para se morar, por justamente estar próximo ao comércio/trabalho.

DISCUSSÃO

Antes de apontar os pontos escolhidos junto de suas justificativas, é interessante lembrar que toda a área em estudo pode ser encaixada em algum tipo de problemática urbana, porém, analisar todo o perímetro tornaria um trabalho extremamente complexo e extenso. Por serem conflituosos, a reorganização desses pontos irá contribuir para a melhoria da mobilidade como um todo. Dito isso, a figura a baixo ilustra os pontos a serem trabalhados.

Figura 13. Pontos críticos a serem trabalhados

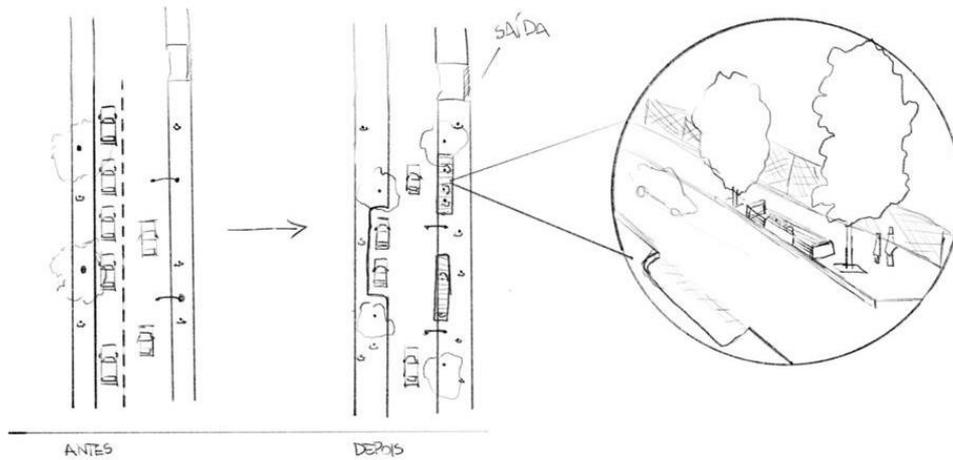


Fonte: Prefeitura Municipal, s/d. Editado pelo autor, s/ escala, 2020.

A justificativa da escolha desses pontos, é principalmente o intenso fluxo viário (no caso das avenidas e do calçadão) em espaços desorganizados e sempre pensados para o transporte motorizado particular (carro). O ponto que foge dessas características é a Rua Bertioga, que foi escolhida justamente para representar o oposto dessas pontualidades citadas. Uma área com grande potencial, por estar no entorno imediato do Prudenshopping (considerado como um polo centralizador para a cidade), porém com um fluxo de vias locais, usada em todos os momentos do dia como estacionamento para veículos particulares.

Primeiramente, ao falar da Rua Bertioga, uma possível diretriz para esse ambiente seria uma saída de pedestres, de forma que gerasse uma parceria de público e privado, com uma iniciativa do Prudenshopping em criar espaços de convivência para tornar-se uma área menos ociosa.

Figura 14. Croqui para Rua Bertigoa

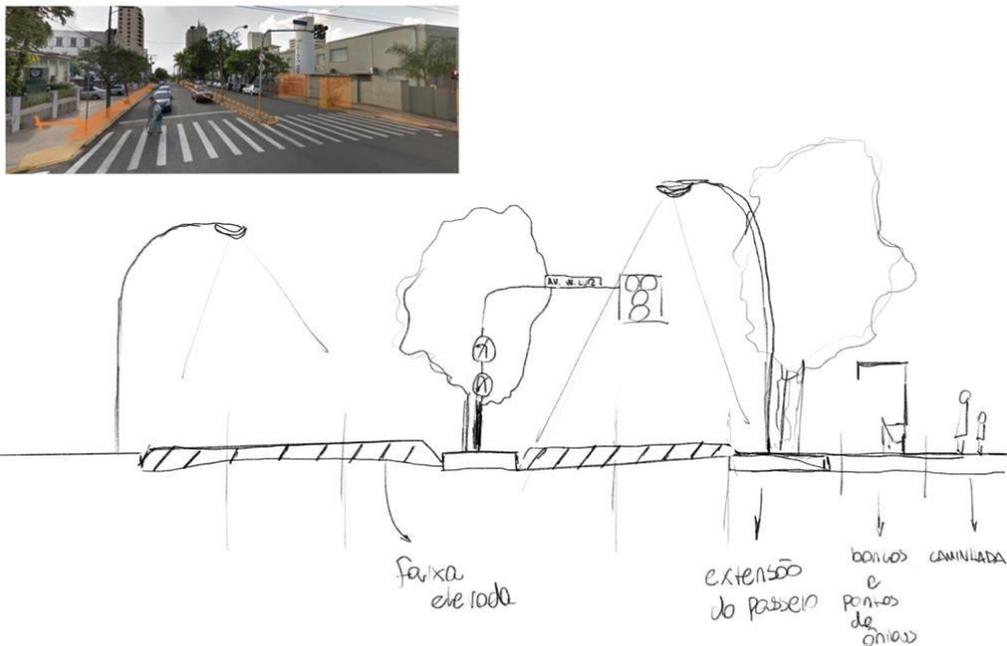


Fonte: Autor, s/ escala, 2020.

Com elementos que induzam a coletividade, o programa de necessidades vem a ser a instalação de um parklet, por exemplo, o controle de tráfego especificamente nessa rua, proibir o estacionamento de veículos motorizados somado com o alargamento do passeio em ambos os lados, mantendo apenas uma faixa para tráfego. Como mostra na figura, é possível que ao invés de fechar totalmente o estacionamento, que fossem feitas aberturas no passeio de duas a três vagas.

No contexto da Avenida Washington Luiz, algumas diretrizes se repetirão, já que da mesma forma, há faixas para estacionamento de veículos em ambos os lados. A partir daí é possível pensar em um programa de necessidades condizente: primeiramente, repensar as sinalizações já existentes, como por exemplo a implantação de uma faixa elevada, para redobrar a atenção dos motoristas ao trafegar pela região. O alargamento dos passeios de forma a aumentar o espaço para pedestres, sem ter que se preocupar em desviar de postes e árvores.

Figura 15. Croqui da Avenida Washington Luiz

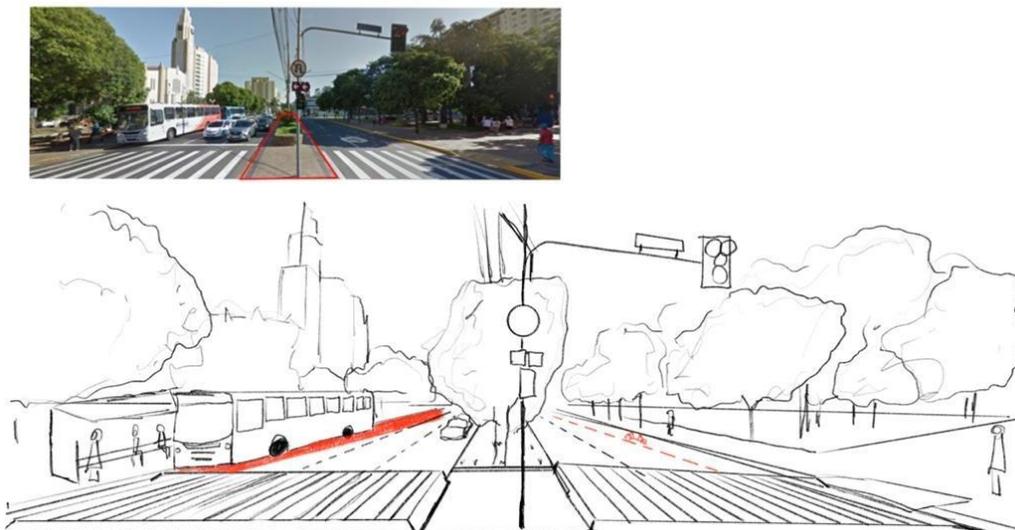


Fonte: Autor, s/ escala, 2020.

Junto dessa proposta há também possibilidades de retirar o estacionamento de veículos de pelo menos um dos lados da via, para ser possível o alargamento da calçada sem perder uma faixa da avenida. Por fim, pensando no conforto da escala humana, sabe-se que a região da cidade de Presidente Prudente possui temperaturas elevadas durante quase todo o ano. Repensar no paisagismo da avenida (incluindo um maior canteiro central) é valorizar quem está a pé e ainda gerar um incentivo para praticar esse modal.

Para esse caso, algumas diretrizes trabalhadas na Av. Washington Luiz podem também servir aqui. Com um potencial maior, é possível repensar toda a via e ainda requalificar os espaços públicos incentivando modos de transporte não motorizados.

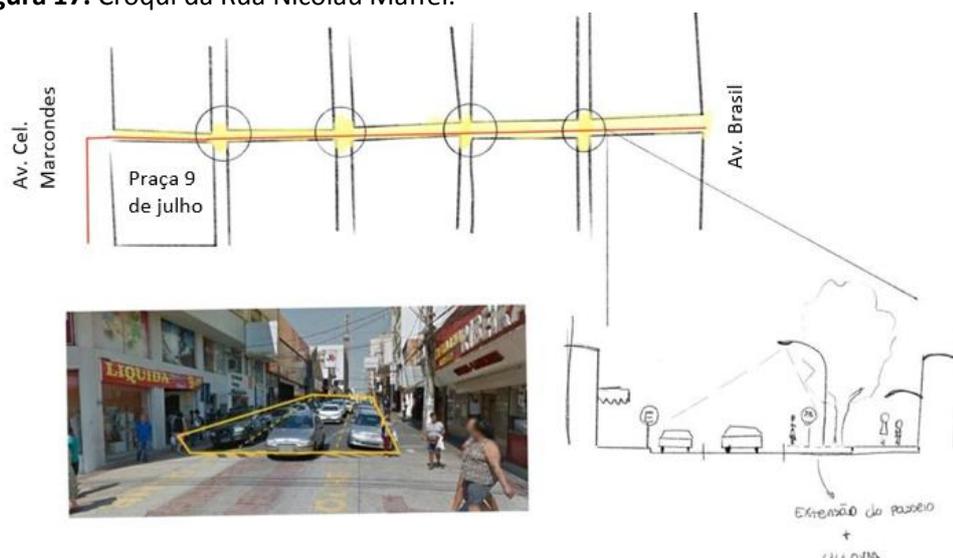
Figura 16. Croqui da Avenida Cel. José Soares Marcondes



Fonte: Autor, s/ escala, 2020.

Neste contexto é possível pensar em diretrizes vistas anteriormente nos antecedentes projetuais. Como o exemplo do projeto do Eixo Central de Lisboa, criando assim, um programa de necessidades que encaixe no contexto da cidade de Presidente Prudente – SP. Nesse caso, adaptação da faixa de pedestres, reestruturação do tráfego (adaptação dos estacionamentos, corredores exclusivos de transportes públicos), aumento da calçada e consequentemente a diminuição das vias, promover espaços para outros modais de transporte, como ciclofaixas e ciclovias.

Por último, será proposto uma reorganização da Rua Nicolau Maffei. Hoje, o calçadão é totalmente linear, e entre as quadras já existem faixas elevadas para a diminuição da velocidade de veículos motorizados, porém, pode-se considerar ainda a criação de um percurso acessível de um extremo ao outro, que ganhe continuidade nas avenidas (fazendo a ligação com a Av. Cel. Marcondes), como por exemplo uma ciclovia.

Figura 17. Croqui da Rua Nicolau Maffei.

Fonte: Autor, s/ escala, 2020.

As vias que cruzam o calçadão possuem três faixas de trânsito, sendo as duas laterais reservadas para estacionamento de veículos. Mesmo em um ambiente totalmente voltado para os pedestres, ainda há a necessidade de priorizar o veículo particular. Para tentar minimizar essa questão, as diretrizes tomadas seriam novamente uma extensão de pelo menos um lado do passeio nos pontos de cruzamento, para abrir espaço para reorganizar o mobiliário urbano. Esse novo espaço permitirá também, a expansão de uma possível ciclovia e ainda o próximo ponto do programa de necessidades: arborização. Como foi reforçado nos antecedentes projetuais, é uma das principais características para conforto térmico, criando novos alinhamentos arbóreos, principalmente por se tratar de um ambiente de lazer e contemplação.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise sobre como a mobilidade tem participação fundamental no dia a dia dos cidadãos. Em centros urbanos, há ainda uma maior dificuldade de se estabelecer equilíbrio e conforto para diversos modais de transporte, e para isso é necessário planejamento urbano, sem esquecer para quem se está planejando, pois mesmo dentro de veículos, há seres humanos.

Em virtude dos fatos estudados, foi identificado como a falta de planejamento urbano no setor da mobilidade afeta diretamente aqueles que não possuem condição de ter um transporte particular. Uma cidade pensada quase inteiramente aos carros não dá o suporte necessário para modais de uso público e muito menos para quem está a pé. Com o objetivo de reverter um pouco essa realidade, foi feito o recorte da Zona Central de Presidente Prudente/SP que levou a uma esquematização de um projeto inicial para melhoria das vias públicas, com foco em torna-las mais acessíveis e democráticas.

Portanto, por todas as dificuldades enfrentadas, conclui-se que o presente estudo poderá abrir portas para novas pesquisas nesse sentido e que um dia se tenha cidades menos segregadas e mais acolhedoras.

REFERÊNCIAS

BOARETO, R. A mobilidade urbana sustentável, **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, 2003, p. 45 – 56.
CAMBI, F. **História da Pedagogia**, São Paulo: Editora da Unesp, 1999.

CASTILHO, A; VARGAS, H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos estratégias e resultados**, Manole, Barueri; 2ª edição, 2009.

- COSTA, J. E; SANTOS, V. **O desenvolvimento do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju e suas contradições**. Candeeiro, 2006, p. 77-83.
- DUARTE, F; LIBARDI, R; SÁNCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2017.
- LEFEBVRE, H. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- RODRIGUES, J. Et al. **The geography of transport systems**. Abingdon, Oxon, England; New York: Routledge, 2006.
- SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. 6° ed., 1° reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008, p. 153.
- SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. In: **Sociologias**. Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45. <https://doi.org/10.1590/S1517-45222006000200003>
- SOUZA, G. A. Produção do espaço e mobilidade urbana: na contramão da sustentabilidade. In: **Revista Produção e Desenvolvimento**. Rio de Janeiro v.1, n.3, set./dez., 2015, p. 42-51. <https://doi.org/10.32358/rpd.2015.v1.109>
- SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs). **Cidades médias: produção do espaço**. São Paulo: Expressão popular, 2006.
- SPOSITO, M. E. B; Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, México, n.54, p. 114-139, ago. 2004.
- VASCONCELLOS, E. A. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011.
- VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. Ed. Annablume. São Paulo, 2001.
- VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel. FAPESP. Lincoln Institute, 1998.
- WHITACKER, A. M; **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana**. 1997. 319f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Ciências e Tecnologia, Unesp, Presidente Prudente, 1997.
- WHITACKER, A. M. Cidade imaginada. Cidade concebida. In: SPOSITO, M. E. B.; WHITACKER, A. M. (Org.). **Cidade e Campo: relações e contradições entre urbano e rural**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2006, p. 131-156.

RELATOS DE EXPERIÊNCIA

| | |
|--|------|
| O VIÉS URBANÍSTICO ACERCA DE EMPREENDIMENTOS CENTRALIZADORES NO BAIRRO PARQUE SÃO JUDAS TADEU - PRESIDENTE PRUDENTE/SP | 2789 |
| PROJETO URBANÍSTICO DE PARCELAMENTO DE SOLO NO JARDIM MARACANÃ - PRESIDENTE PRUDENTE/SP | 2790 |

O VIÉS URBANÍSTICO ACERCA DE EMPREENDIMENTOS CENTRALIZADORES NO BAIRRO PARQUE
SÃO JUDAS TADEU - PRESIDENTE PRUDENTE/SP

ANÁGELA ALVES SIEBRA DA SILVA
YEDA RUIZ MARIA

A imposição de uma edificação de uso público implica, além da diversificação de equipamentos, um novo fluxo de usuários e, conseqüentemente, atrai os olhares dos praticantes de criminalidades e usos ilícitos diversos. Levando em consideração a falta de segurança nas vias em caráter nacional, os usuários e moradores, tementes a abordagens perigosas no período noturno, trocam seu trajeto de praxe, deixando de percorrer determinadas ruas ou até mesmo de sair de casa. Não é desejável que esses empreendimentos desconfigurem de modo negativo a localidade, fazendo-se um motivo causador de insegurança na população, quando a intenção maior é promover a coletividade e o uso recreativo. Diante disso, este estudo foi pautado na inserção de dois empreendimentos centralizadores no eixo oeste do bairro, onde foi detectada a ausência de atividades e usos constantes. Por meio das análises e entrevistas, se fez oportuna a implantação de estabelecimentos de tipologias culturais e de comércio alimentício natural, permanecendo na linha tradicional do apreço pela família e a religião, que é a base consolidada na origem e no desenvolvimento do bairro. Para isso, em um dos lotes foi proposto um "Mercadão", enquanto no outro um Centro Cultural anexo a uma cafeteria, de modo a multiplicar as possibilidades de uso do espaço, fazendo com que os locais tenham fluxo e permanência constantes. Órgão de fomento financiador da pesquisa: Unoeste A metodologia se deu através de análises in loco, imagens de satélite da área e entrevistas com moradores, em que foram coletados dados sobre as atividades preexistentes no bairro, especulação imobiliária, condições das calçadas e da pavimentação das vias, saneamento básico, transporte público, iluminação e arborização. Definidos os lotes, foram pontuadas as modificações e inserções necessárias para o bom funcionamento dos empreendimentos, como a alteração do percurso do transporte coletivo e inserção de ponto de ônibus; padronização das calçadas com revestimento adequado e rampas de acessibilidade; luminárias e refletores, proporcionando segurança aos pedestres nas vias; retirada de arborizações que impedem a permeabilidade nas calçadas, plantio de arborização nas áreas de permanência dos empreendimentos e acréscimo de bocas de lobo, melhorando o desempenho do sistema de drenagem.

PROJETO URBANÍSTICO DE PARCELAMENTO DE SOLO NO JARDIM MARACANÃ - PRESIDENTE
PRUDENTE/SP

ANÁGELA ALVES SIEBRA DA SILVA
BÁRBARA COSTA MATHIAS
YEDA RUIZ MARIA

O projeto de loteamento, dada a escala urbana abrangente que o envolve, deve considerar as condicionantes de caráter físico e biológico do lote em relação ao seu entorno, estabelecendo os principais requisitos para a concepção projetual. Partindo da premissa do planejamento urbano, que deve se apropriar do meio ambiente de modo equilibrado e exercer a mínima intervenção nos aspectos naturais do local, a topografia e a eficácia da drenagem pluvial foram definidas como de maior importância para este parcelamento de solo, cujo terreno é cortado por um córrego, caracterizando-o como uma área de preservação permanente. Haja vista que o nivelamento de um solo possuínte de inclinações naturais é um potencial causador de problemas ambientais, como as erosões, geradas pela impermeabilização excessiva do solo. O presente projeto objetiva, a partir do conceito de aproveitamento do perfil natural de drenagem do solo, alocar quadras, lotes e vias de modo a minimizar os impactos a serem causados, propondo espaços com mais qualidade de vida e sustentabilidade. Através deste projeto, concluímos que é de extrema importância a análise e a percepção dos impactos que podem decorrer das construções em escala urbana, para a determinação coesa de propostas que proporcionem equilíbrio entre o ambiente natural e o construído. Órgão de fomento financiador da pesquisa: Unoeste Inicialmente, após as análises locais, foi realizada a checagem das inclinações do terreno através da elaboração de um mapa de declividade, sendo este o critério utilizado para determinar as áreas loteadas e a tipologia residencial a ser inserida. Essas definições direcionaram o parcelamento do sistema viário em relação a configuração já existente, assim como a localização das áreas institucionais e de lazer, de modo que os acessos e a distribuição dos fluxos atraídos fossem eficazes. As áreas recreativas foram inseridas nos extremos superior e inferior do bairro, sendo uma próxima a área institucional, contemplando travessias mais seguras e locais para permanência através da restrição para veículos em parte da via, coerentes com o caráter escolar; a outra, na porção inferior do parcelamento, conta com quadra poliesportiva, pista de caminhada, parque infantil e academia da terceira idade, ampliando a possibilidade de usos à todas as faixas etárias em incentivo ao uso coletivo, bem estar e vivacidade do espaço urbano. O projeto prevê ainda a determinação de arborização, iluminação, acessibilidade e diretrizes para as tipologias residenciais e comerciais.