07/05/2013 - Mobilidade urbana pode melhorar qualidade de vida de usuários

Trabalho analisa avenida principal de Bauru e a compara com cidades dos EUA e da Espanha

Elaborar um modelo capaz de confrontar o panorama da mobilidade urbana a partir de estudos e pesquisas embasados na amostragem de diferentes cidades, paralelamente à reflexão de modelos já consolidados e eficientes, visando a melhoria da qualidade de vida do usuário é o objetivo do trabalho de conclusão de curso em Arquitetura e Urbanismo de Marília Hidelbrand. Orientada pelo professor Adalberto da Silva Retto Jr., da Unesp de Bauru, a pesquisa, intitulada 'Mobilidade urbana: a construção de um modelo', surge de uma curiosidade maior acerca da situação viária brasileira, bem como de seus resultantes problemas insustentáveis nas cidades do país. Nesse sentido, existe a comparação com exitosos exemplos internacionais no campo da mobilidade.

Bauru, no interior do Estado de São Paulo, é tomado como escopo analítico do trabalho, em que o diagnóstico da mobilidade como polo regional poderá ser aplicado a diversos aspectos da dimensão urbana. "O projeto apresentado para a avenida Nações Unidas, a principal de Bauru infere a base da reflexão do território atual, numa pretensão de ofertar um espaço de possibilidades, culturalmente rico, à luz da cidade bem-sucedida do século XXI. Buscamos lançar as bases para alcançar a sustentabilidade integral não através de soluções tecnológicas uniformes, mas certificada na escala territorial, no diagnóstico da diferença local e da inovação baseadas em um conjunto comum de princípios", afirma a pesquisadora.

Marília aponta a problemática atual das cidades, que convivem diariamente com um verdadeiro caos urbano ligado à ausência de um planejamento adequado, em que a hegemonia do transporte individual sobrepõe-se aos meios de transporte massivos. Lapidadas em função das práticas do desenvolvimento sustentável, as cidades contemporâneas, são denotadas como organismos que precisam entrar em equilíbrio. "Devem respeitar em primeira instância a escala humana, a qual representa o importante imperativo de planejamento, onde o encontro das pessoas com o ambiente seja privilegiado", diz.

A pesquisa elaborou um modelo capaz de confrontar o panorama da mobilidade urbana a partir de estudos e pesquisas embasados na amostragem de diferentes cidades, paralelamente à reflexão de modelos já consolidados e eficientes, visando a melhoria da qualidade de vida do usuário. O percurso do presente trabalho surge, inicialmente, de uma curiosidade maior acerca da situação viária brasileiro, advinda da iniciação científica, bem como de seus resultantes problemas insustentáveis nas cidades do país, que a partir da experiência de vida em cidades europeias – com exitosos exemplos no campo da mobilidade -, busca inseri-lo num quadro mais amplo. Toma-se o território de Bauru, interior do estado de São Paulo, como escopo analítico do trabalho, em que o diagnóstico da mobilidade como polo regional poderá ser aplicado a diversos aspectos da dimensão urbana.

No nível nacional, o legado viário pode ser melhor compreendido partindo de uma análise da conjuntura histórico-politica brasileira de meados do século XX. A situação precária dos meios de transportes no Brasil em fins da década de 1940, aliada à pretensão brasileira em iniciar uma nova fase desenvolvimentista desempenhou importante papel na configuração de um cenário favorável à implantação de um novo modal de transporte, que atendesse à demanda para a formação de um mercado unificado e para a circulação exigida. Houve a supressão das

ferrovias, que deixada de lado face a “mentalidade rodoviária” propagada perante à rápida instalação do modal, se via com fluxos reduzidos. Surgem mudanças na forma de encarar a cidade, sob a atuação de um novo imperativo: a circulação do automóvel.
A conformação do tecido urbano, segundo tais considerações, está profundamente ligada à inserção do carro como principal meio de locomoção. A incorporação dos veículos automotores no planejamento da cidade, permitiu a expansão de seus limites, gerando uma alteração da escala e a consequente penalização do pedestre e do transporte coletivo.
O eixo da Avenida Nações Unidas, em Bauru, seguindo a mesma lógica do país, foi ator da mais expressiva modificação na cidade do oeste paulista: a chegada da mentalidade rodoviária aliada à intensificação do uso de tal estrutura e sua relação com as grandes avenidas. Sua verificação é adotada no trabalho como uma análise de impacto das vias estruturais na resolução da questão, bem como sua função articuladora do território, contribuindo para uma visão ao mesmo tempo ampla e singular da mobilidade.
Para a pesquisadora, de acordo com a premissa de universalização, faz-se necessária a redução da escala e abrangência a um módulo que abarque as peculiaridades do exemplo. O isolamento do eixo, como estratégia de diagnóstico, fez notar a presença de três tipologias distintas, em respeito à variabilidade formal: as rotatórias, linearidades e perpendicularidades são abordadas a fim de observar sua aplicação com base em exemplos consolidados, e ainda sugerir, posteriormente, uma reordenação da via, atendendo à qualificação do espaço público e ao seu uso equânime.

Rotatórias
Na contextualização da rotatória no âmbito da mobilidade urbana, o enfoque dos deslocamentos antes atribuídos somente aos carros, inclui atualmente indivíduos que usufruem o espaço. A rotatória, portanto, não apenas considera veículos automotores em seu desenho urbano, como também todas as circunstâncias de circulação ali dispostas.
A rotatória pode ser constituída como um instrumento de requalificação da cidade, ou ainda mais, como conformadora de uma infraestrutura de mobilidade urbana, atendendo aos novos atores das políticas de planejamento: as pessoas, como exemplifica o caso do projeto na cidade de Normal, Illinois, nos Estados Unidos, do escritório Hoerr Schaudt Landscape Architects.
O histórico da Avenida Nações Unidas, responsável pela interligação da região central da cidade com a Rodovia Marechal Rondon, define a conformação do setor mais valorizado da área, tomando o cunho de eixo urbano-territorial, apta a impulsionar primeiramente o desenvolvimento da cidade, para num segundo momento, através de sua capacidade de articulação, organizar o espaço. A partir da década de 1970, aos moldes de inoportunas ações e intervenções urbanísticas das principais cidades do país, cidades interioranas reproduziram a implantação das vias de fundo de vale, como é o caso de Bauru, em que a canalização do Córrego das Flores deu lugar à via tratada - linha de expansão mais importante da cidade.
São, portanto, propostas sete novas rotatórias que trabalhem no sentido de facilitar o escoamento do tráfego, garantir maior segurança em importantes interseções e que valorizem a principal característica do urbano, que é ser um espaço de congregação e cruzamento de diferenças, na criação de um ambiente dinâmico e público.

Linearidades
Apoiado em exitosos recursos no campo da circulação, a sugestão linear anseia possibilitar a

consolidação do grande eixo público às faixas lindeiras e bordas, numa adequada confluência entre a via física e um ambiente de qualidade.
Em acordo com a análise dos diferentes tipos do tratamento linear da mobilidade, aspectos positivos e negativos podem ser verificados na reflexão sobre a aplicação de tais alternativas para a conformação de uma cidade preocupada com o bem-estar de seus cidadãos. Para Marília, a eficácia dos calçadões e das ramblas está aliada a uma implantação que não prejudique a fluidez do trânsito em geral e comprometa vias vitais aos deslocamentos nas cidades. Da mesma maneira, estão os bulevares, que através de sua arborização bem executada podem apresentar significantes melhorias ambientais e ainda oferecer uma ótima infraestrutura para o transporte motorizado, mas que, por vezes, deixam de lado a preocupação com os pedestres e ciclistas.
A exemplo da cidade de Curitiba, pioneira em diversos campos do planejamento - precursora do calçadão brasileiro e ícone de cidade que se estruturou a partir do transporte -, numa observação atenta ao uso do solo, as propostas de cunho linear para a via interiorana tomam partido nos imperativos de cada uma das zonas. Como um caso particular, está a apreciação do espaço público também como suporte do novo olhar sobre a mobilidade. São assim, quatro módulos tratados: residencial, comercial, de serviços e espaço público, respeitando a legislação vigente.

Perpendicularidades
A abordagem das perpendicularidades permite um olhar mais atento, o alcance de uma escala ampliada em que as intervenções sugeridas resultam especialidades funcionais e atrativas do ambiente construído urbano, tal qual a exigência de uma infraestrutura apropriada.
Evidente na cidade de Barcelona, a relevância da esquina como parte da paisagem, conforma, a partir da sua morfologia em chanfro, um espaço convertido em área pública. Não menos importantes são as recomendações e normatização acerca das travessias e formatação das calçadas, ambas também exitosas na cidade catalã e preocupadas com questões de universalização de acesso, dedicando o ambiente urbano à grande gama da população.
Com todas as esferas levadas em consideração, a adequação do desenho urbano às condições locais devem seguir os mesmo critérios para a reconfiguração do sistema, tais quais faixas de travessias recuadas, liberação da esquina para ganho de espaço público e segurança de circulação e ainda calçadas devidamente projetadas compostas em faixas de mobiliário, faixa livre e de acesso, atentando-se à especificidade de relativo desnível, próprio do perfil das vias de fundo de vale.

Acesso ao trabalho completo
http://issuu.com/mariliahildebrand/docs/mobilidade_urbana__a_construc_a_o_de_um_modelo

Assessoria de Comunicação e Imprensa Unesp