

Presidente Prudente
Janeiro, 2018

Fernanda Tiemi Rocha Komuro

Trabalho Final de Graduação
Arquitetura e Urbanismo
Universidade Estadual Paulista
FCT Unesp

orientado por
Prof. ^a Dr. ^a Arlete Maria Francisco

"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody."

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*

RESUMO

No processo de formação das cidades existem diferentes atores. Um dos mais influentes é o capital incorporador, que molda e estrutura a malha urbana visando a máxima obtenção de lucro. Esses processos intensificam ainda mais as disparidades sociais e econômicas e são refletidos diretamente nas vidas das pessoas que habitam o espaço. Aqueles que não possuem recursos para “lutar” contra essas medidas segregatórias, são obrigados a ocupar as áreas menos valorizadas da cidade, normalmente subequipadas e periféricas. É o caso da população moradora dos bairros Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo (década de 1990).

Apesar do tempo de implantação e das inúmeras melhorias advindas ao longo dos anos, eles continuam sendo bairros segregados espacialmente e de grande estigma social. Este trabalho apresentará uma proposta de plano de bairro via metodologia participativa, buscando principalmente atender às carências existentes e proporcionar maior qualidade de vida aos moradores.

Para tanto, buscou-se o entendimento sobre a estrutura e oferta nas cidades, planejamento urbano e o papel dos espaços públicos na qualidade de vida das pessoas. Para compreender o bairro e as necessidades dos moradores, foi realizado reconhecimento urbano e diagnóstico técnico e uso de processos participativos, para então ser apresentado o plano.

Palavras-chave: plano de bairro, Jardim Morada do Sol, Parque Residencial Francisco Belo Galindo, Presidente Prudente, espaços públicos.

1

PLANO DE BAIRRO 10

2

REFERENCIAL TEÓRICO 13

- 13 2.1 Histórico da cidade
- 14 2.2 Expansão territorial e formação de bairros periféricos
- 15 2.3 Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo
- 16 2.4 Segregação socioespacial
- 19 2.5 O direito à cidade
- 21 2.6 O papel do espaço público na vida urbana
- 23 2.7 A dimensão humana no planejamento urbano
- 24 2.8 Usos principais combinados
- 24 2.9 Urbanidade

3

ESTUDOS DE CASO 28

- 28 3.1 Plano de bairro do Distrito de Perus
- 34 3.2 Plano urbanístico para a Comunidade da Paz
- 36 3.3 Praça do Lajeado

4

RECONHECIMENTO
URBANO E DIAGNÓSTI-
CO TÉCNICO 40

5

METODOLOGIA
PARTICIPATIVA 54

- 54 5.1 Participação popular
- 55 5.2 Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças (F.O.F.A.)
- 56 5.3 Simulações

6

PROPOSIÇÕES 70

- 70 6.1 O problema dos vazios
- 72 6.2 A estação norte
- 73 6.3 Uma nova centralidade
- 74 6.4 O problema da iluminação
- 77 6.5 O problema da vegetação
- 83 6.6 Mobilidade sustentável
- 87 6.7 Os espaços de uso comum





INTRODUÇÃO

Até a década de 1960, havia grande dificuldade de locomoção dentro das cidades. Com a popularização dos automóveis e a ampliação da malha viária, foi possível cada vez mais se distanciar da área central (VILLAÇA, 1998). Essa expansão territorial foi, em muitas cidades, ordenada segundo as leis do mercado imobiliário (CAMPOS, 1989). Presidente Prudente não foi exceção, o que criou uma série de vazios dentro da malha urbana, que se valorizam pela infraestrutura existente. O crescimento da cidade e o alto valor de moradia fizeram com que ocupações irregulares fossem cada vez mais frequentes (MELAZZO, 2001).

Programas públicos que visavam regularizar a condição desses moradores foram criados, realocando-os para novos bairros periféricos, alguns além do perímetro urbano, em áreas de exclusão social e sem infraestrutura mínima. Deixando as ocupações centrais, a população se viu obrigada a migrar para uma periferia subequipada e longínqua (TORREZAN, 2014).

O Jardim Morada do Sol e o Parque Residencial Francisco Belo Galindo, que serão apresentados no decorrer trabalho, são bairros advindos dessas políticas segregatórias. Localizados no extremo norte de Presidente Prudente, distantes do centro e deslocados das demais áreas consolidadas da cidade, não contam com a infraestrutura básica necessária e têm usos bastante restritos. Passados mais de 20 anos da implantação dos bairros, eles continuam sendo um bolsão de pobreza, exclusão e precariedade.

A definição de bairro vai além da ideia de divisão territorial dentro da cidade. Segundo Sousa (1987), ele é caracterizado também pelo sentimento de localidade que os moradores têm, que os torna uma unidade diferente de outras. O bairro, de acordo com Souza (2002), é a escala mais adequada ao planejamento e gestão das cidades, pois permite vivências pessoais e formação de identidades sócio-espaciais.

Este Trabalho Final de Graduação propõe a criação de um plano de desenvolvimento de bairro via metodologia participativa para os dois bairros analisados, de modo a oferecer possíveis soluções e melhorias urbanísticas em escala local, colocando as pessoas no centro das questões e decisões. As propostas são focadas na melhoria da infraestrutura disponível, no incentivo a outros usos e na reestruturação dos espaços públicos, isso tudo visando a qualidade de vida dos moradores. Foi, para isso, preciso entender as dinâmicas históricas e sociais dos bairros e como ele se relaciona com as outras áreas da cidade.

A cidade foi escolhida devido à conexão e às vivências adquiridas ao longo da graduação e o tema pela necessidade crescente e real de colocar o indivíduo como medida para o planejamento urbano, e de se praticar a arquitetura e o urbanismo para aqueles que menos a eles têm acesso. Os bairros foram preferidos pela condição de segregação a qual se encontram, por já estarem consolidados e não possuírem infraestrutura satisfatória.

Para tanto, o trabalho buscou apresentar um referencial teórico acerca das origens e crescimento urbano de Presidente Prudente, da segregação socioespacial, do direito à cidade e do espaço público. Os estudos de caso consistiram na análise de dois projetos sobre planejamento de bairro e um de requalificação de um espaço público em um bairro periférico, todos contando com ampla participação popular. Foi ainda feito o reconhecimento urbano da área, o diagnóstico técnico e o diagnóstico participativo via metodologia participativa. Por último foram apresentadas as propostas.

UM
PLANO DE BAIRRO

1

PLANO DE BAIRRO

A definição de bairro vai além da ideia de divisão territorial dentro da cidade. Segundo Sousa (1987), ele é caracterizado também pelo sentimento de localidade que os moradores têm, que os torna uma unidade diferente de outras. O bairro, de acordo com Souza (2002), é a escala mais adequada ao planejamento e gestão das cidades, pois permite vivências pessoais e formação de identidades sócio-espaciais.

Para melhor entendimento do que se pretende elaborar, será apresentado o que é um plano de desenvolvimento de bairro, seus objetivos e como torná-lo possível.

o que é

Um plano de bairro, também conhecido por plano de desenvolvimento de bairro, é um documento elaborado via metodologia participativa, que objetiva fortalecer o planejamento, controle social e promover melhorias urbanísticas, ambientais, paisagísticas e habitacionais em escala local, por meio de ações, investimentos e intervenções previamente programadas. Nele, os moradores destacam as necessidades da comunidade quanto à infraestrutura urbana e ofertas de produtos e equipamentos públicos (PREFEITURA DE SÃO PAULO).

o que deve conter

1. Propostas de infraestrutura: iluminação, equipamentos urbanos e sociais, passeios, mobiliário urbano, rede viária sustentável, lazer, convivência social, comércio, entre outros (FECOMERCIO SP, 2012).

2. Propostas de melhorias: circulação de pedestres, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência, qualidade ambiental, entre outros.

O plano deve conter tudo o que se espera daquela área para o futuro. Deve apresentar o lugar que se deseja (FECOMERCIO SP, 2012).

o porquê do uso da metodologia participativa

Diferente de outros planos urbanísticos, esse é o que mais depende da participação social. Como o bairro é a mínima unidade de urbanização, a escala possibilita tal interação. Ele acaba por ser o instrumento de planejamento mais próximo ao cidadão, e deve ser elaborado em locais que promovam a comunicação entre os moradores e todos aqueles que impactam a área delimitada de intervenção de alguma maneira. A participação popular não deve se restringir somente à elucidação dos problemas, também deve abarcar propostas de soluções (FECOMERCIO SP, 2012).

o porquê conhecer o bairro

Para reconhecer a identidade do bairro, o que é absolutamente fundamental para a elaboração de um bom plano. É preciso entender sua história, seu cenário e a sua cultura, através do registro de sua memória social. Compreender suas dinâmicas, sua população e tudo o que nele acontece (FECOMERCIO SP, 2012).

o objetivo

O plano de desenvolvimento de bairro não visa apontar problemáticas apenas, mas também propor soluções viáveis e pontuais a elas. Estas respostas podem ser de curto, médio e longo prazo, devendo ser esclarecidas de modo que cada parte envolvida tenha consciência do que pode fazer para solucionar determinado problema (FECOMERCIO SP, 2012).

as unidades ambientais de moradia e as centralidades

Alguns planos dividem as áreas de estudo em unidades ambientais de moradia e centralidades, como é o caso do Plano de Bairro do Distrito de Perus (2008), que será posteriormente apresentado.

As unidades ambientais de moradia, conhecidas por “UAMs”, são espaços predominantemente ou exclusivamente habitacionais, e que se organizam de modo a evitar o tráfego urbano de passagem em seu interior, permitindo-o somente em seus limites (CAMPOS, 2003).

Já as centralidades são determinadas pela presença de comércios e serviços associado ao sistema de circulação. As centralidades podem apresentar até quatro níveis diferentes (CAMPOS, 2003).

Como será apresentado no Reconhecimento Urbano e Diagnóstico Técnico, o bairro não possui concentração de comércios ou serviços em uma única via, portanto não possui centralidades. E não foi vista a necessidade de dividi-lo em unidades ambientais de moradia, pois as áreas atuam como uma única.

DOIS

REFERENCIAL TEÓRICO

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico se divide em três momentos. O primeiro deles parte da pesquisa sobre as origens e crescimento urbano em Presidente Prudente, com destaque para a expansão territorial e a formação dos bairros periféricos. Analisou-se também os programas de desfavelização da cidade, do qual surgiram os bairros Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo – ambos objetos de estudo. Com isso foi possível verificar a situação do bairro em relação à cidade, sua condição de exclusão e quais implicações isso teve e tem até os dias de hoje.

O segundo e o terceiro momentos consistiram na revisão literária acerca de algumas questões principais elencadas. Foram vistos temas como a segregação socioespacial e o direito à cidade, que são temas que se conectam diretamente à realidade dos bairros estudados – periféricos e subequipados. E, posteriormente, temas relacionados ao espaço público, desde seu histórico, como as pessoas se relacionam com ele, possíveis soluções, seu planejamento e ferramentas facilitadoras de vitalidade e urbanidade.

Esses momentos auxiliaram diretamente na feitura do diagnóstico técnico, à medida que ofereceram ferramentas para uma melhor leitura da área, e foram fundamentais para a elaboração das propostas projetuais. A segregação socioespacial e o direito à cidade, ou melhor, a ausência dele, são temas fundamentais para compreender a realidade vivida pelos moradores. Os demais referenciais foram utilizados de modo a entender melhor as dinâmicas acerca do espaço público e como grandes e pequenas ações são capazes de mudar um cenário.

2.1 HISTÓRICO DA CIDADE

Presidente Prudente, fundada em 1917, surgiu a partir da colonização empreendida pelos coronéis Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes. Sabendo onde seria construída a primeira estação ferroviária do vale do Rio Santo Anastácio, eles projetaram e implantaram núcleos urbanos – a Vila Goulart (que hoje compreende o quadrilátero central da cidade, entre as avenidas Manoel Goulart, Washington Luiz, Brasil e Coronel José Soares Marcondes) e a Vila Marcondes (ABREU, 1972).

Inaugurada em 1919, a Estação Ferroviária Presidente Prudente dinamizou as vendas de terra da região. Pelo caráter menos empresarial da Vila Goulart, seus lotes eram mais facilmente adquiridos, o que permitiu ao coronel Goulart implantar em 1923 a Vila Nova – primeira expansão do núcleo urbano original (ABREU, 1972). Até a década de 1940, a cidade cresceu de forma mais acentuada na porção oeste, cujo relevo era mais suave. A partir disto, loteamentos em outras áreas passaram a surgir (SPOSITO, 1983).

2.2 EXPANSÃO TERRITORIAL E FORMAÇÃO DOS BAIRROS PERIFÉRICOS

Na década de 1970, o processo de expansão territorial (figura 1) se acentua, e com ele a diferenciação socioespacial. Segundo Sposito (1983), o aumento do perímetro urbano e o aumento dos impostos territoriais contribuíram para isso. O primeiro por possibilitar loteamentos periféricos em áreas sem infraestrutura e serviços, que eram destinados à população de baixa renda, e o segundo por “retirar” os pobres das áreas mais valorizadas, visto que sem condições de pagar os impostos, se viram obrigados a vender suas terras e migrar para outras áreas.

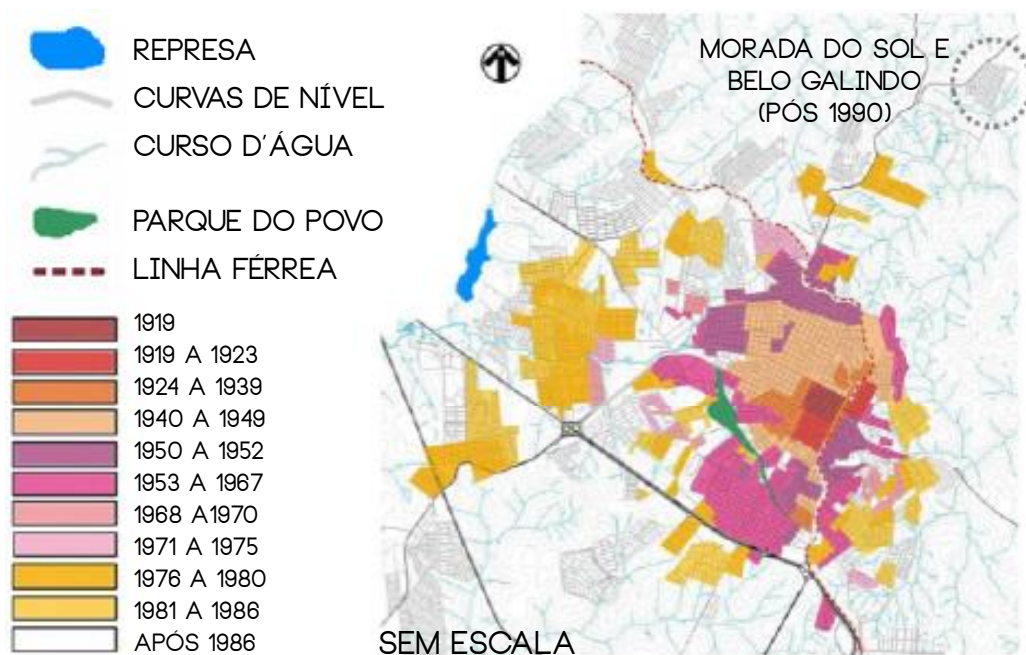


FIGURA 1 - MAPA DE EXPANSÃO URBANA DE PRESIDENTE PRUDENTE ATÉ 1986, ADAPTADO PELA AUTORA. FONTE: DUBIELA, 2014, P.45.

O processo de expansão territorial em Presidente Prudente, de acordo com Melazzo (2001), foi resultado de estratégias dos agentes espaciais imobiliários. As novas áreas urbanas foram anexadas em blocos, sem que muitas outras – já consolidadas – fossem totalmente ocupadas. Não houve preocupação em expandir continuamente a malha citadina e nem que essa expansão fosse proporcional nas diferentes direções, criando vazios urbanos mais tarde comercializados por preços elevados (SILVA, 2005). Apesar de Presidente Prudente ter crescido em população e, consequentemente, a demanda habitacional ter aumentado, o crescimento demográfico foi inferior à expansão da cidade.

O alto valor da terra nas áreas urbanizadas e o crescimento da população ocasionaram o aumento do déficit habitacional. Segundo Silva (2005), em 1959, há o primeiro registro de favelas em Presidente Prudente, que se multiplicaram nos anos 1970. Os levantamentos realizados pelo Setor de Habitações da Prefeitura apontaram 3.353 moradores irregulares em 66 áreas públicas municipais em 1989. Em resposta a isso, em 1989, foi criado o Programa de Desfavelamento, e, em 1990, o Programa Loteamentos Urbanizados – para atender as famílias não beneficiadas no primeiro. Os bairros criados para a demanda foram o Brasil Novo, Parque Shiraiwa, Vila Aurélio, Jardim Paraíso e Jardim Morada do Sol, sendo o último um dos objetos deste estudo (SILVA, 2005).

2.3

JARDIM MORADA DO SOL E O PARQUE RESIDENCIAL FRANCISCO BELO GALINDO

O Programa Loteamentos Urbanizados visava legalizar e melhorar a situação dos moradores irregulares através da venda por financiamento de lotes urbanizados, que deveriam ser atendidos por infraestrutura pública. Apesar disso, o bairro Jardim Morada do Sol foi implantado, em 1991, além do perímetro urbano da cidade, em uma área extremamente periférica e sem a mínima infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos, no extremo norte de Presidente Prudente, quilômetro sete da Rodovia Raimundo Maiolini.

Passados cinco anos da implantação do Jardim Morada do Sol, o perímetro do Plano Diretor é modificado e passa a abranger a área, de modo a regularizar os loteamentos. No mesmo ano, em 1996, contíguo ao bairro, é implantado o Parque Residencial Francisco Belo Galindo. Os lotes foram doados pela prefeitura a famílias de baixa renda que não dispunham de condições de habitar na cidade (TORREZAN, 2014).

Inicialmente, a gleba em que o Jardim Morada do Sol foi implantado não pertencia à prefeitura. Foi conseguida, em 1990, por meio de desapropriação (TORREZAN, 2014) e doada à Companhia Prudentina de Desenvolvimento Urbano (PRUDENCO), em 1991, por questões legais (SILVA, 2005).

A PRUDENCO, empresa de capital misto, foi responsável pela urbanização e comercialização dos lotes. Para adquiri-los, o beneficiário deveria ter renda máxima de quatro salários mínimos, família constituída e residir na cidade há mais de três anos. O terreno custava dois salários mínimos, que deveriam ser pagos através de uma entrada de 10% do valor total e o restante diluído em prestações mensais durante cinco anos, corrigidas monetariamente. Para obtenção da escritura definitiva do lote, ao fim dos cinco anos, o valor deveria estar totalmente abatido e uma edificação construída – com recursos próprios, já que o poder público disponibilizou apenas a planta baixa das casas. A gestão de Agripino Lima revogou, em 1994, a lei de doação dos lotes à PRUDENCO. Previu-se inicialmente que os adquirentes que descumprissem as exigências perderiam o lote, mas com a mudança da lei isso não ocorreu (SILVA, 2005).

No entanto, a trajetória histórica do bairro apresentada por Torrezan (2014) difere dos registros oficiais. Para tal, a autora utilizou como fontes de informações para a leitura do Jardim Morada do Sol, as memórias dos moradores mais antigos. De acordo com os entrevistados, os lotes foram entregues sem a mínima infraestrutura – não tinha água encanada e nem energia elétrica. As vias não eram pavimentadas, impossibilitando que o transporte coletivo chegasse ao bairro, sendo acessível somente pela Rodovia. O lazer era improvisado, pois não haviam áreas minimamente qualificadas para recebê-lo. A violência era um dos problemas mais críticos – muitos roubos, tiroteios e até assassinatos. As missas católicas ocorriam embaixo de lonas, até que anos depois os moradores construíram uma capela em madeira. A escola mais próxima ficava a quatro quilômetros. Os estudantes caminhavam pela beira da rodovia para acessá-la, o que fez o bairro ter um alto índice de evasão escolar. Doenças como diarreia e conjuntivite eram frequentes no bairro.

Diferentemente do planejado, grande parte dos lotes não foi comprada.

Aconteceram doações via intermédio de membros da Sociedade São Vicente de Paulo, organização e movimento internacional de leigos, e da própria prefeitura, na gestão de Agripino Lima e Mauro Bragato (TORREZAN, 2014). 61,8% dos lotes foram doados e os demais comprados, sendo que destes últimos 22,1% por pessoas que não conseguiam pagar aluguel e os demais por não conseguirem comprar lotes em outros lugares. Logo se percebe que o bairro não teve a destinação inicial, apenas 36,6% dos moradores moravam anteriormente em áreas irregulares (SILVA, 2005).

Pouquíssimas casas foram erguidas com recursos próprios, a grande maioria foi construída com auxílio da igreja e da prefeitura – que depois de um tempo passou a edificar moradias padrão para aqueles que comprovaram não ter recursos para fazê-lo (TORREZAN, 2014).

Algumas residências do Programa Minha Casa, Minha vida foram construídos posteriormente, porém não foram achados dados oficiais que expressassem essa quantia. Até 1997, não houve intervenção do poder público municipal nos bairros, por isso a taxa de ocupação passa a crescer somente a partir deste período (SILVA, 2005). Até aquele momento, as ações eram desenvolvidas pela sociedade civil e por organizações religiosas. A principal delas foi a entidade Casa da Sopa Francisco de Assis, que forneceu aos moradores alimentos, roupas, remédios e, ocasionalmente, realiza junto às crianças e adolescentes atividades recreativas. As mudanças ocorreram após a implantação de um Núcleo de Ação Comunitária, em 1997, que levou ao bairro assistência social e programas socioeducativos nos espaços cedidos pela Igreja e pela Casa da Sopa Francisco de Assis. Após proibição do uso da Igreja por um padre, uma série de reivindicações ao poder público começa a surgir por melhorias na infraestrutura (TORREZAN, 2014).

A mobilização social resulta na pavimentação de quatro vias, uma linha de ônibus urbano que passava por elas, melhor iluminação pública, funcionamento da rede de esgoto, limpeza e diminuição dos terrenos baldios, implantação de programas sociais, entre outros (TORREZAN, 2014). Grande parte da infraestrutura do bairro, até hoje, foi conseguida por meio de mobilização social. A associação de moradores, junto ao serviço social, consegue em 2006 a construção de uma escola para os bairros após acionamento do Ministério Público. Em 2007, após reivindicações junto à Secretaria de Saúde, os moradores conseguem um espaço físico destinado ao Programa Saúde da Família (TORREZAN, 2014). A [figura 2](#) apresenta os equipamentos hoje em funcionamento nos bairros.

O bairro leva mais de 23 anos para ter acesso a uma infraestrutura mínima. Sendo que hoje, após 26 anos da implantação do Jardim Morada do Sol, ainda não há uma série de equipamentos fundamentais, como farmácias e escola para ensino fundamental II e ensino médio.

2.4 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A cidade é um mosaico de diferentes produções, cujos agentes responsáveis pelos processos cumprem funções específicas dentro desta

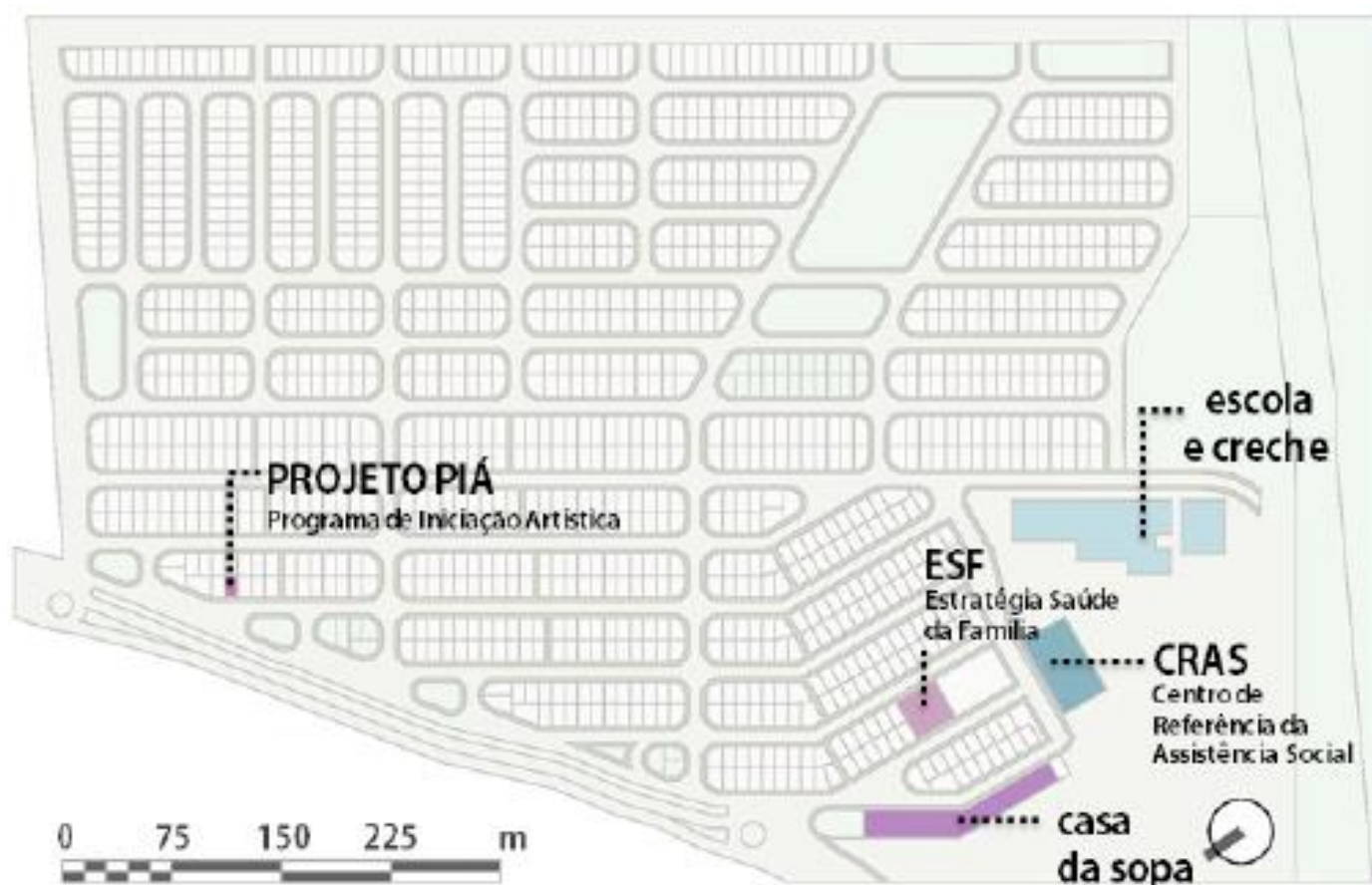


FIGURA 2 – MAPA COM INFRAESTRUTURA DO BAIRRO. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

dinâmica. O Estado, os movimentos sociais, a sociedade, o mercado, entre outros, são regidos por um “maestro” em comum: o capital incorporador – o grande responsável pelo planejamento estratégico na construção da cidade, pois é ele que viabiliza o acesso do capital construtor ao solo suporte de seu processo produtivo (CAMPOS, 1989).

De acordo com Campos (1989), o capital incorporador leva em consideração, além do momento presente da economia, a expectativa de valorização futura da terra, o que o faz interferir diretamente na expansão urbana. Não há interesse em homogeneizar, mas em intensificar as diferenças entre as áreas, pois são as desigualdades que geram lucro. Ainda que imoral, o capital incorporador influencia fortemente o Estado nas decisões de alocação de infraestrutura urbana pública, e escolhe onde disponibilizar recursos financeiros para os diferentes segmentos sociais. As áreas recebem empreendimentos de acordo com o lucro visado e, consequentemente, com a renda dos futuros moradores.

Não diferente de outras cidades, Presidente Prudente teve seu crescimento territorial ordenado segundo as leis do mercado imobiliário. Essa organização espacial foi responsável por criar padrões de diferenciação social e separação dentro de um mesmo território, o da cidade. É a isso que chamamos de segregação, uma das características mais marcantes das metrópoles brasileiras. Apesar de ter naturezas variadas, a mais comumente vista e dominante na estruturação das cidades, é a de classes. Trata-se da concentração de camadas sociais em determinadas regiões dentro da malha urbana (VILLAÇA, 1998).

No caso de Presidente Prudente, podem ser notados dois tipos de segregação urbana apresentados por Villaça (1998). O primeiro,

o padrão centro-periferia, consiste em um centro dotado de serviços urbanos públicos e privados, e que é ocupado pelas classes mais altas e uma periferia subequipada, longínqua e habitada pelas classes baixas. Sendo o “longe” das periferias é resultado da dificuldade de acesso (física e econômica) a um sistema de transportes satisfatórios. Esta tipologia era a predominante até os anos 1990, e deu lugar ao padrão de zonas e moradias reservadas a determinadas camadas, onde há uma separação evidente baseada na renda familiar (VILLAÇA, 1998).

Nas metrópoles brasileiras, o primeiro padrão surge antes, em um contexto de grande dificuldade de locomoção dentro das cidades. Com a ampliação da malha viária na década de 1960, foi possível cada vez mais se distanciar da área central. A partir dos anos 1970, a estruturação dos espaços urbanos começa a mudar. O tecido urbano se expande nas grandes cidades, mas de modo descontínuo. A produção de espaços murados cresce, loteamentos destinados para as classes de baixa renda começam a ser implantados – por decisão do Estado e influência do capital incorporador – cada vez mais distantes. Com o aparecimento da periferia pobre e subequipada, surge então uma nova divisão social do espaço, que possibilitou a segunda tipologia (VILLAÇA, 1998).

Em uma mesma cidade pode-se verificar a existência de áreas destinadas a camadas específicas. Apesar de a segregação ser muitas vezes entendida como a homogeneidade de uma classe em determinada região, isso só ocorre no caso de alguns bairros pobres, cuja população pode ser exclusivamente de baixa renda. No caso dos bairros nobres, não existe exclusividade no habitar, o que ocorre é apenas a presença maciça de determinada camada, pois a classe média também habita terras caras. É importante ressaltar que (as classes altas e médias) não só habitam terras caras, mas também terras baratas na periferia (VILLAÇA, 1998). Como ocorre, no caso de Prudente, na porção dos quadrantes sul-sudoeste da cidade (área periférica e distante do centro), em que há uma concentração de enclaves fortificados destinados a essas porções sociais (SPOSITO E GOÉS, 2013).

Desde meados do século XIX, existe uma tendência dos bairros das camadas mais altas a se segregarem em uma mesma região geral da cidade, diferentemente das áreas de menor poder aquisitivo, que muitas vezes estão espalhadas “aleatoriamente” dentro da malha urbana. Este último caso é modelo de segregação voluntária, que consiste na autosegregação por livre iniciativa. Em contrapartida, existe a involuntária – onde um indivíduo, por forças variadas, é obrigado a ocupar ou desocupar algum setor. Foi isso o que aconteceu no Jardim Morada do Sol e o Parque Residencial Francisco Belo Galindo, onde a população de baixa renda se viu obrigada a desocupar terrenos irregulares em áreas próximas ao centro e dotadas de infraestrutura, para migrar para uma área periférica, distante do centro e sem infraestrutura (figura 3). Para Villaça (1998) esses dois processos são na verdade um, já que a segregação é um processo dialético em que a (auto) segregação de uns provoca automaticamente a de outros.

A autosegregação nas cidades médias acontece principalmente devido à busca por maior exclusividade social e à constante insegurança vivida. Ainda que a violência seja superior nas grandes metrópoles, as cidades médias estão conectadas com as mudanças globais através das mídias, o que cria um sentimento em comum que é constantemente intensificado pelo sensacionalismo. E, devido ao preço da terra ser mais acessível, esse processo é facilitado nas cidades médias (SPOSITO E GOÉS, 2013).

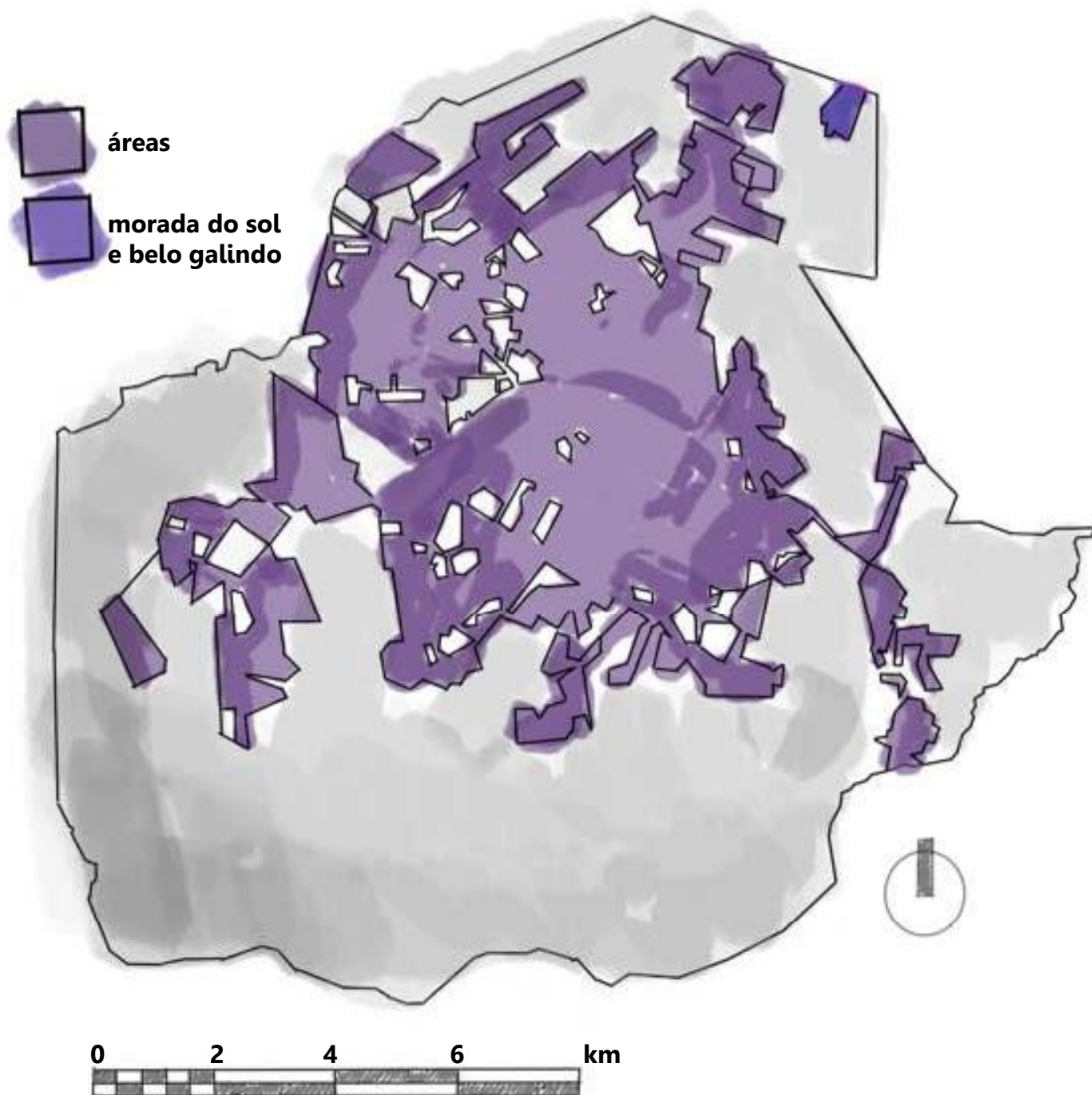


FIGURA 3 - MAPA DE CHEIOS E VAZIOS URBANOS DE PRESIDENTE PRUDENTE. ELABORADO PELA AUTORA.

2.5 O DIREITO À CIDADE

Henri Lefebvre (1901-1991), filósofo marxista e sociólogo francês, criou o conceito de direito à cidade na década de 1960. Pautado na reforma urbanística de Haussman, em Paris, entre 1853 e 1870, ele analisou a remodelação do espaço e as suas consequências sociais. Após as Jornadas Operárias de 1848, a classe operária foi “expulsa” para os subúrbios, pois a burguesia desejava frear a democracia urbana nascente impulsionada

pelas lutas populares. Paris passou a se subordinar à lógica e ao ritmo capitalistas de produção do espaço, onde o valor de troca é maior do que o valor de uso (TRINDADE, 2001). Essa dinâmica de expulsão da classe operária dos centros urbanos, nos confrontos entre a mesma e a classe dominante, se repetiu posteriormente em outras cidades. Como consequência se tem que a classe operária se viu destituída de urbanidade e de vida urbana, causando desordem nos centros urbanos e fazendo com que ela perdesse seu direito à cidade (LEFEBVRE, 2010).

Lefebvre entende que o direito à cidade é uma utopia, pois se trata de uma plataforma política a ser construída e conquistada pela classe operária, e que luta contra a lógica capitalista de produção da cidade. Lógica essa que mercantiliza o espaço urbano e o faz de engrenagem a serviço do capital (TRINDADE, 2001). É um direito de experimentar e usufruir da centralidade urbana, tendo em vista que antigamente os centros eram os espaços da cidade dotados de infraestrutura e equipamentos coletivos. É utopia por pregar uma sociedade diferente da existente, em que a lógica de produção do espaço está ligada ao valor de uso e não ao valor de troca.

Para Harvey (2008), o direito à cidade é um direito humano muitas vezes negligenciado. Não se trata de liberdade individual de acesso a recursos urbanos, mas do direito de mudar os indivíduos pela mudança da cidade. A urbanização, por sua vez, é um fenômeno de classes, pois a cidade surge com a concentração social e geográfica do produto excedente – que é necessariamente extraído de algum local e de alguém, e cujo controle está nas mãos de poucos. Esse processo continua no capitalismo. O direito à cidade atual se restringe à pequena elite política e econômica, que pode moldar as cidades a seu gosto. Para mudar isso, é preciso adotar o direito à cidade como lema operacional e ideal político e fazer uma revolução urbana.

Lefebvre (2010) defende que a classe operária deve atuar como agente, portador ou suporte social na promoção de vitalidade e apropriação efetivas do espaço público. A revolução deve ocorrer sob hegemonia dessa classe. Para alcançar o direito à cidade, é preciso romper com a lógica capitalista de produção do espaço.

Algumas políticas foram criadas ao redor do mundo para tentar democratizar o acesso à cidade formal. No Brasil, o Estatuto da cidade, Lei n. 10.257/2001, é considerado uma das mais avançadas políticas urbanas do mundo. É fundamental para a materialização do direito à cidade em termos legais. Entre suas principais contribuições está a necessidade de se fazer cumprir a função social da propriedade e a participação popular nas decisões sobre regulação do uso e ocupação do território e sobre a destinação dos investimentos públicos (TRINDADE, 2001).

Como muitas outras, as cidades brasileiras cresceram e se expandiram sob a lógica dos interesses privados. A concepção de defesa da propriedade privada como direito irrestrito e absoluto, que até hoje prevalece no Brasil, estimula a prática da especulação imobiliária. Ao invés de cumprir a sua função social, as grandes propriedades atuam em função do enriquecimento dos proprietários. Enquanto as camadas mais pobres se veem impedidas de participar do mercado formal de habitação e de usufruir da cidade de forma plena. Isto é, lhes é tirado o direito à cidade, já que são impedidos de gozar das vantagens dos serviços e das oportunidades que as boas localidades oferecem. Para que o direito à cidade seja uma realidade para as camadas vulneráveis, o Estado deve ter políticas

urbanas rigorosas pautadas na defesa dos interesses coletivos e não nos interesses individuais da propriedade (TRINDADE, 2001).

2.6 O PAPEL DO ESPAÇO PÚBLICO NA VIDA URBANA

No decorrer da história, o espaço da cidade funcionou como ambiente de troca e de encontro, todas as ações aconteciam à vista do público. Ele era o ambiente da diversidade e da democracia, onde coexistiam diferentes classes e grupos sociais. Até a chegada do modernismo e a invasão da cidade pelos automóveis, essa função se manteve. A partir de então, tem início uma era de rejeição ao espaço coletivo e à vida urbana, que passam a ser vistos como inoportunos e desnecessários (GEHL, 2010).

No planejamento urbano modernista são seguidos alguns princípios do urbanismo racionalista, que conjuga, como o próprio nome sugere, propósitos racionalistas e funcionalistas. Propõe-se a criação de zonas distintas caracterizadas exclusivamente por algum uso determinado, como habitar, trabalhar, recrear e circular (GEHL, 2010). No Brasil, tal como em alguns países, o planejamento moderno ainda foi responsável por exaltar o uso do automóvel individual em detrimento dos demais modais de transporte disponíveis, por ideologia e questões econômicas e políticas – o período nacional desenvolvimentista ao qual o país passava. O aumento da quantidade de automóveis nos centros urbanos possibilitou o maior distanciamento das áreas centrais, tornando impraticáveis as viagens a pé.

Para Serpa (2007), o parque público, na história recente, assume o papel de um meio de controle social pelas novas classes médias, que são o destino final das políticas públicas. Por meio dessas ações, busca-se multiplicar o consumo e valorizar o solo urbano dos locais de intervenção. Isto é, o lazer e o consumo das classes médias acabam por se tornar os motores das transformações urbanas; e os parques passam a se assemelhar aos shoppings centers, onde ocorre a valorização do consumo como atividade de lazer.

No Brasil, busca-se investir em espaços públicos visíveis, principalmente se estes forem em áreas centrais e turísticas, e este processo é movido devido às parcerias entre os poderes públicos e as empresas privadas. Os parques urbanos passam a atuar como instrumento de valorização fundiária, valorizando bairros de classe média, distantes e inacessíveis para as classes populares, que não criam um sentimento de pertencimento em relação aos espaços, mesmo quando estes se destinam a uma grande região (SERPA, 2007).

Um bom exemplo é o Parque do Povo (figura 4), em Presidente Prudente, um dos mais completos em termos de equipamentos públicos, conservação e manutenção da cidade. Ele recebe constantemente obras que visam melhorar a sua qualidade, enquanto outras áreas públicas periféricas, como as do Jardim Morada do Sol e do Parque Residencial Francisco Belo Galindo (figura 5), estão praticamente abandonadas e sem manutenção. É importante destacar que os bairros ao redor do Parque

do Povo abrigam os setores das classes médias e altas da cidade, e que a terra tem preço elevado, o que não ocorre nos bairros objetos de estudo.

No país, há uma crescente tendência à “privatização” dos espaços públicos pelas mais diversas classes sociais. O ideal das elites é absorvido e reproduzido até mesmo pelas classes populares. A sociedade valoriza o individualismo como modo de vida ideal, deixando o coletivo de lado. Para que os conflitos gerados sejam minimizados, ocorre o distanciamento psicológico, enfraquecendo as relações de vizinhança. O cercamento através de barreiras simbólicas, e às vezes até visíveis, impede a passagem de pessoas, direciona percursos e provoca o desfalecimento dos espaços coletivos públicos, o que atrai usos inadequados, como a violência urbana. Transformando-os em uma justaposição de espaços privatizados, cuja acessibilidade não é geral, mas limitada e controlada simbolicamente, fazendo com que percam a função original de espaço público (SERPA, 2007).



FIGURA 4 - PARQUE DO POVO. FONTE: ELIANE ANDRADE FAMA CERIMONIAL.



FIGURA 5 - CAMPO DE FUTEBOL NO PARQUE RESIDENCIAL FRANCISCO BELO GALINDO. FONTE: ARQUIVO PESSOAL.

2.7 A DIMENSÃO HUMANA NO PLANEJAMENTO URBANO

Segundo Gehl (2010), as cidades modernistas sofreram com a “Síndrome de Brasília”, onde as pessoas e a cidade não eram colocadas no centro da discussão sobre o planejamento urbano. Tal como ocorrido em Brasília, o planejamento era feito “de cima”. Em uma escala de prioridades, os edifícios vinham antes dos espaços livres e das pessoas.

Nas últimas décadas, devido à falência desse modelo de cidade, o cenário começa a mudar. Objetiva-se o distanciamento do urbanismo modernista, através da criação de áreas dinâmicas e de uso misto, do desenvolvimento do planejamento de tráfego, do incentivo do uso de modais sustentáveis e da retomada do simbolismo original dos espaços públicos (GEHL, 2010).

Gehl (2010), arquiteto e urbanista dinamarquês, defende a importância da dimensão humana para o planejamento das cidades e a colocada das pessoas na centralidade das discussões a respeito do planejamento urbano, onde o objetivo fundamental deve ser a qualidade de vida das mesmas.

Em grande parte das cidades, os indivíduos que utilizam os espaços públicos são cada vez mais maltratados. As poucas condições favoráveis à permanência e a limitação física dos lugares corroboram para isso. Colocar a escala humana como necessária ao planejamento torna a cidade o local do encontro, que contribui para democratização, abertura social e para a sustentabilidade. Conhecer a escala do corpo é fundamental para trabalhar de forma objetiva e adequada; o corpo humano, os sentidos e mobilidade são imprescindíveis para uma adequada política urbana (GEHL, 2010).

As cidades precisam ser vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. É impossível alcançar um objetivo sem o outro, eles são dependentes. Para alcançar a segurança, o ideal é que existam mais pessoas permanecendo e se movimentando nos espaços públicos, o que também traz vitalidade à cidade. Para alcançar a sustentabilidade, é preciso que grande parte do sistema de transporte aconteça pela mobilidade verde (a pé, de bicicleta ou transporte coletivo), o que também garante a saúde. É preciso que a cidade ofereça boas oportunidades de caminhar, pois esse é o pré-requisito para a existência da vida urbana. Caminhar possibilita o contato com a comunidade e com as pessoas (GEHL, 2010).

Ao utilizar um espaço público, as pessoas buscam a interação e o encontro, mas isso não é o suficiente. O espaço público não deve ter apenas vitalidade, mas também qualidade. Para tornar um local atrativo, é preciso que haja variedade de funções urbanas. Grandes e pequenas medidas são capazes de causar um impacto enorme. Ofertar melhores espaços públicos atrai pessoas, e isso acontece em qualquer lugar - independente do tamanho, isolamento do espaço urbano, clima, parte do mundo, cultura popular, economia e situação social (GEHL, 2010).

2.8 USOS PRINCIPAIS COMBINADOS

Para que se tenha vitalidade e variedade de funções urbanas, é preciso que um local tenha diversidade. Para a jornalista estadunidense Jane Jacobs (2009), isso é alcançado por meio dos usos principais combinados, que garantem a urbanidade.

A diversidade é algo fundamental para que a cidade sobreviva e viva, seja ela arquitetônica, dos espaços públicos, das atividades, da dimensão social e dos tipos humanos em termos econômicos e étnicos. Para isso, um distrito deve atender a mais de uma função principal, de modo a garantir a presença de pessoas em diferentes horários e por motivos variados, que sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura. O espaço fundamental da diversidade é nas ruas e nas calçadas, e portanto elas devem ter um cuidado especial (JACOBS, 2009).

A movimentação de pessoas gera segurança e os usos diversos estimulam o desenvolvimento de uma infraestrutura diferenciada (como restaurantes, estabelecimentos de compras, locais de diversão, entre outros). E nada melhor do que a presença dos “proprietários naturais da rua” e dos olhos atentos para gerar segurança, mais inclusive do que a polícia e uma boa iluminação pública (JACOBS, 2009).

Um distrito que atende somente a uma função tem horários de movimento restritos, e é incapaz de propiciar tudo o que é necessário aos usuários, ainda que seja muito eficiente em sua proposição inicial. Para melhorar esta dinâmica, deve-se incluir novos usos potenciais – que precisam necessariamente combinar com o perfil do distrito, atentando-se às necessidades particulares de cada uso, isto é, os locais mais adequados para eles – que resultem no equilíbrio dos horários de uso. A associação de usos principais que seja capaz de levar os usuários às ruas em horários diversos estimula a economia e proporciona um ambiente fértil para a diversidade derivada – composta pelos empreendimentos que advém dos usos principais e atendem à demanda deles decorrente (JACOBS, 2009).

2.9 URBANIDADE

Tal como as discussões sobre o espaço público, a urbanidade entra em pauta no urbanismo com a constatação da falência do planejamento urbano modernista do ponto de vista da dimensão humana. Urbanidade é, segundo Aguiar (2012), o modo como os espaços da cidade acolhem as pessoas. É uma característica das cidades. Refere-se à hospitalidade e à apropriação da situação pelos indivíduos. Ela está presente na cidade, na rua, nos edifícios, isto é, em absolutamente tudo o que pode ser apropriado pelo corpo. A urbanidade acontece na materialização da relação corpo e espaço.

“A condição de urbanidade de toda e qualquer situação urbana seria, portanto, em qualquer circunstância, resultante da sobreposição de condições locais e globais, atuando simultaneamente em uma determinada situação. A urbanidade é portanto uma condição sinérgica, uma resultante ou ainda, se quisermos, uma qualidade-mãe, includente de outras tantas. Faz parte portanto desse entendimento que a componente global da urbanidade resida na condição de posicionamento de cada um dos espaços da cidade relativizada ao todo maior onde esse espaço, essa situação, se insere.”

(AGUIAR, 2012, p. 127 e 128).

A urbanidade aplicada ao desenho urbano e ao planejamento faz com que a qualidade de vida das pessoas seja a maior prioridade. Ela não é garantida pelos desenhos técnicos especializados, mas conseguida através de algumas estruturas facilitadoras. Algumas delas serão apresentadas a seguir.

A vitalidade das cidades, que trata da alta densidade de pessoas. O desenho dos espaços, que devem incluir a todos por meio da acessibilidade universal, dando um cuidado especial às crianças, jovens, idosos e pessoas com necessidades especiais. A diversidade nas atividades humanas universais, que incluem caminhar, parar, sentar, ouvir e falar, além das demais que se desdobram a partir dessas. Ambientes convidativos para as pessoas, que incluem boa iluminação, qualidade dos equipamentos, mobilidade sustentável e o atendimento à escala humana.

Um espaço agradável e acolhedor não precisa necessariamente passar por mudanças radicais ou ter um planejamento prévio específico. Jaime Lerner (2011) defende que ações pontuais e de revitalização podem mudar progressivamente a vida das cidades. Ele as chama de “acupunturas urbanas”, que tal como o ramo da medicina chinesa, fazem a “dor” melhorar instantaneamente. A acupuntura urbana abrange obras de introdução de um costume, novos hábitos, intervenções humanas no geral, que criam condições positivas para a transformação. Está presente na restauração de um edifício histórico, no preenchimento dos vazios urbanos, na inclusão de funções ausentes em determinada região, no levar gente para a rua, em criar pontos de encontro, em uma boa iluminação pública, em um projeto paisagístico. Uma boa acupuntura ainda pode estar vinculada à solidariedade e à autoestima da população. São medidas “pequenas” que colaboram para uma maior urbanidade e qualidade de vida da população.

O GRANDE PROBLEMA FOI A SEPARAÇÃO ENTRE AS ATIVIDADES ECONÔMICAS E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS. SEPARARAM-SE TRABALHO E VIDA.

A CIDADE É UMA ESTRUTURA DE VIDA E TRABALHO, JUNTOS. A CIDADE É UMA INTEGRAÇÃO DE FUNÇÕES. QUANTO MAIS VOCÊ INTEGRAR AS FUNÇÕES URBANAS, QUANTO MAIS MISTURAR RENDA, IDADE, MAIS HUMANA A CIDADE FICARÁ.
(LERNER, 2011, P. 57)

TRÊS
ESTUDOS DE CASO

3 ESTUDOS DE CASO

Foram analisados dois projetos voltados ao planejamento de bairro, o Plano de bairro do distrito de Perus e o Plano Urbanístico para a Comunidade da Paz, e outro voltado para a requalificação de espaços públicos em bairros periféricos. Para a escolha dos projetos, foi considerada a ampla participação popular, que esteve presente desde a organização até as propostas elaboradas. Os três foram fundamentais para a elaboração da metodologia a ser aplicada no diagnóstico participativo.

Apesar de os projetos terem sido realizados em grandes cidades, o que não é o caso de Presidente Prudente, que é uma cidade média, as áreas foram entendidas como semelhantes à realidade dos bairros analisados neste trabalho. São periféricos (em relação ao centro das cidades), pobres e segregados.

3.1 PLANO DE BAIRRO DO DISTRITO DE PERUS

O distrito de Perus localiza-se na zona norte da cidade de São Paulo (figura 6). Segundo dados da subprefeitura da região, em 2010, havia aproximadamente 146 mil habitantes e a área geográfica era de 56,90 km². Esse grande número se deve à junção dos distritos de Perus e Anhanguera.

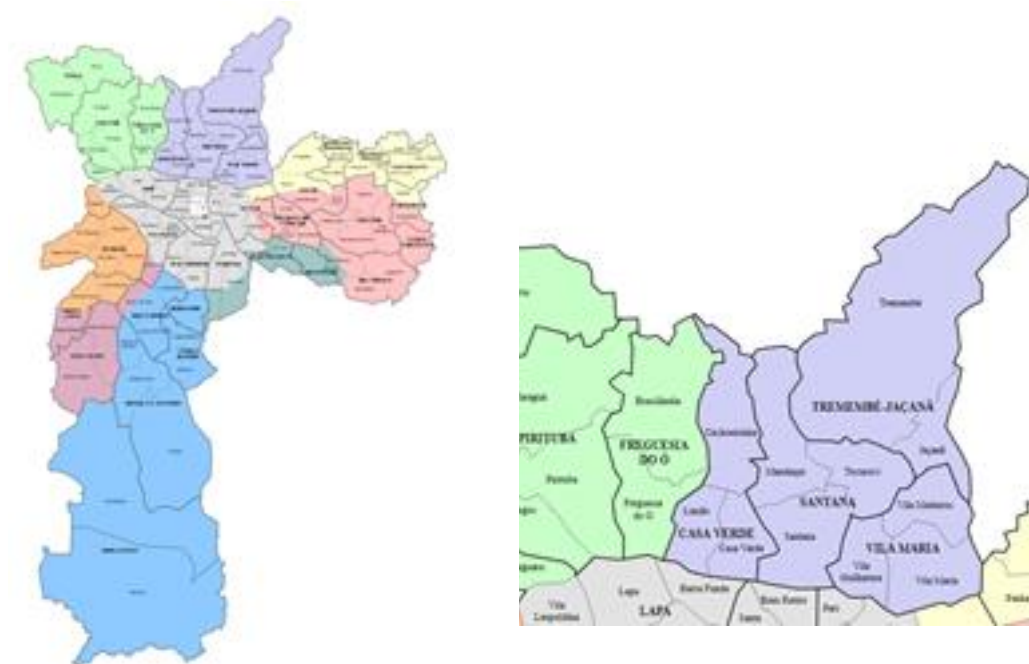


FIGURA 6 - MAPA DA CIDADE DE SÃO PAULO COM REGIÃO ANALISADA EM DESTAQUE.
FONTE: MODIFICADO PELA AUTORA, BASEADO EM PORTAL DA PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2005.

De acordo com o Portal do Estado de São Paulo, o distrito de Perus, em 2016, foi a região com o 14º pior Índice de Desenvolvimento Humano da cidade, 0,772 (o melhor, Moema, tem 0,961). E, segundo dados da Secretaria de Estado da Segurança Pública de São Paulo, em 2017, foi a área com maior número de latrocínios, 4º em número de homicídios e 3º em estupro. Podem ser constatados o seu caráter periférico atrelado à pobreza econômica da população, e a grande quantidade de casos de violência.

Perus foi o primeiro distrito a desenhar um plano de bairro na capital paulista. O projeto contou com a colaboração da comunidade local e de arquitetos e urbanistas. A elaboração do plano aconteceu via metodologia participativa entre os anos de 2008 e 2009, e apresentou uma série de melhorias a serem implantadas no bairro, com prazos, custos e localização.

Para as regras urbanísticas, foi votado que as decisões deveriam ser definidas pelo poder público e pelos moradores de forma conjunta. Ansiando facilitar o processo de planejamento e as discussões entre os envolvidos, o distrito foi dividido em dez Unidades Ambientais de Moradia (UAM).

Com ampla participação social, a partir da caracterização do bairro quanto ao uso do solo, infraestrutura e características socioeconômicas, foram realizadas análises das demandas existentes e das futuras. Todas as propostas foram votadas em reunião e elencadas em uma escola de importância e urgência.

Foram eleitas áreas prioritárias para os projetos de urbanização e regularização fundiária, e também determinado o direito preferencial de transferência para moradias de interesse social daqueles que forem afetados pelas propostas do Plano.

Propostas de equipamentos de lazer também foram significativas. Foi proposta a implantação do Complexo Cultural Parque Anhanguera, que deve abarcar funções de esporte e lazer, a expansão urbana da antiga fábrica de cimento da região, que deve se transformar em centro comercial e cultural regional, além de parques, praças e clubes-escola.

Quanto às questões de mobilidade urbana, foram determinadas quais vias deveriam receber determinados modais de transporte, a hierarquia das vias – em que as de maior fluxo deveriam circundar os bairros, e não passar no meio deles, quais cruzamentos precisariam ser modificados para passarem a ser seguros para a população, um projeto deanel viário para a região e a reforma de algumas calçadas que se encontravam mal conservadas.

Em relação aos potenciais dos bairros, foi verificada a capacidade turística da região. Isso possibilitaria a geração de empregos e de renda. Para alcançar esse potencial, os parques verdes, os equipamentos culturais e a reativação da estrada de ferro Perus-Pirapora, tombada como patrimônio histórico, seriam o grande chamariz.

Ainda foram feitas propostas de equipamentos de infraestrutura pública, principalmente voltados à educação, saúde e saneamento básico. Os serviços urbanos também foram analisados e implementados. A coleta de resíduos, que por vezes era impossibilitada pelo tamanho e condições das vias, foi melhorada com a proposta de implantação de pontos de coleta adequados, tanto para lixo comum como para reciclável. A reciclagem dos materiais deveria ser feita pela

cooperativa local, de modo a gerar renda, empregos e atender aos princípios do desenvolvimento sustentável.

As áreas de risco dos bairros foram destacadas e classificadas pelo grau de periculosidade. Os problemas passíveis de serem solucionados, o foram mediante proposta de contenções e médio e grande porte, além de drenagem sub-superficial e superficial. Para as que não tinham solução, foi proposta a relocação das famílias para áreas seguras.

Para melhor entendimento, a seguir serão expostas a situação na época, o atendimento às carências existentes e as diretrizes de expansão urbana da Unidade Ambiental de Moradia 1 (UAM1), uma das mais importantes.

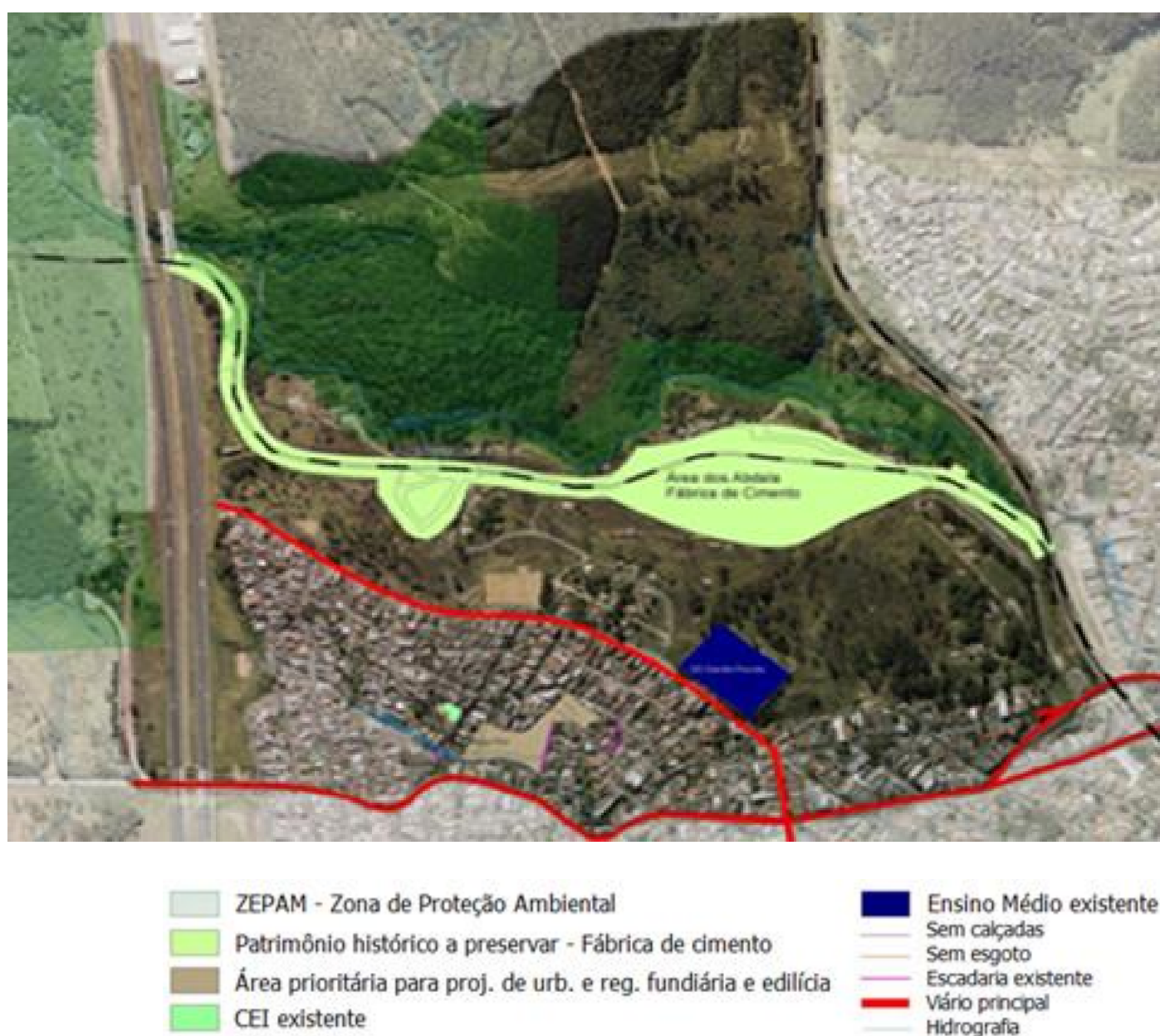


FIGURA 7 - SITUAÇÃO ATUAL DA UNIDADE AMBIENTAL DE MORADIA 1 (UAM 1), 2008, P. 6. FONTE: PLANO DE BAIRRO DO DISTRITO DE PERUS.

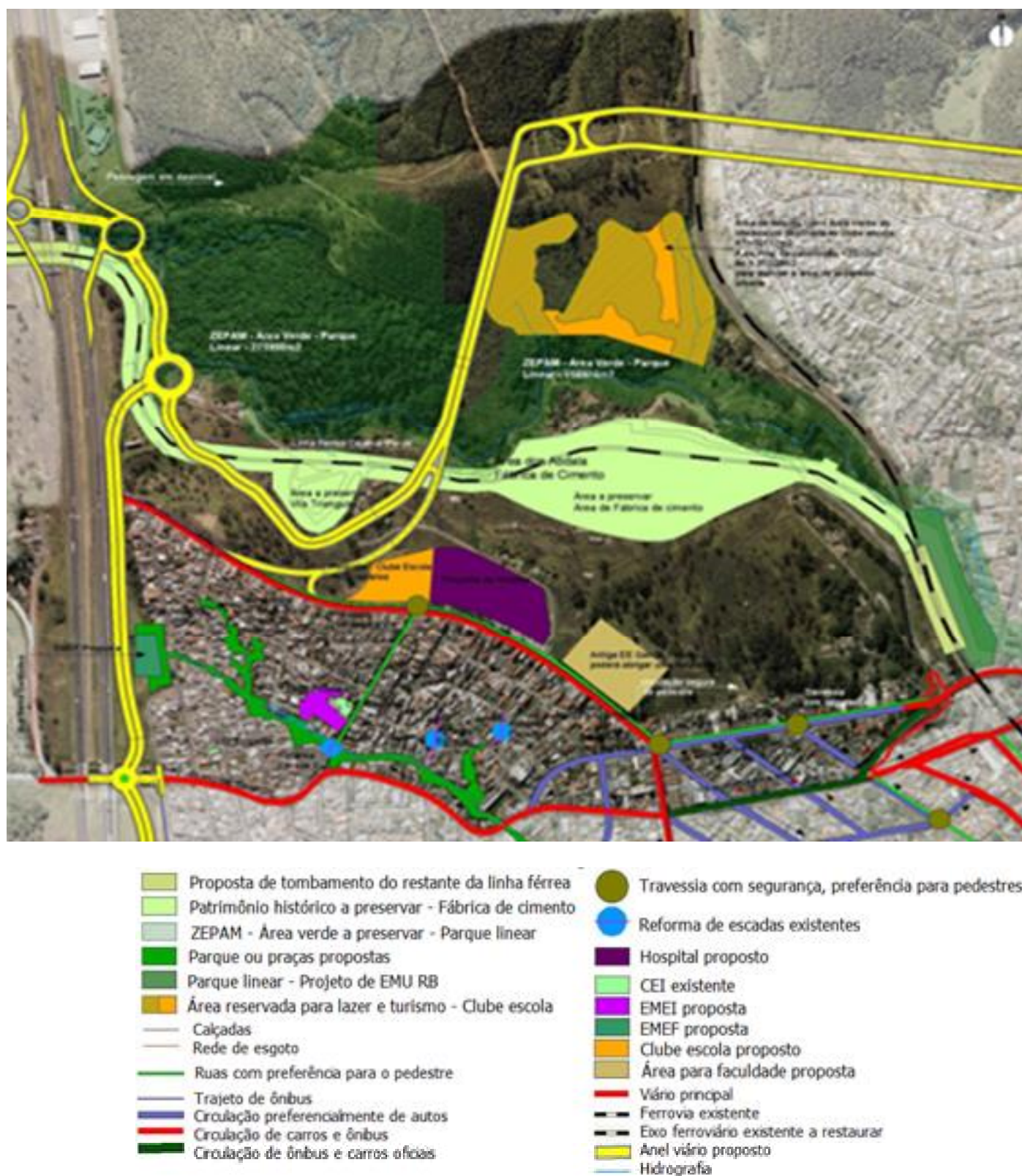


FIGURA 8 – ATENDIMENTO ÀS CARÊNCIAS ATUAIS DA UNIDADE AMBIENTAL DE MORADIA 1 (UAM 1), 2008, P.7. FONTE: PLANO DE BAIRRO DO DISTRITO DE PERUS.

A maior contribuição do Plano de bairro do distrito de Perus foi a estruturação proposta e a metodologia adotada, que foram importantes para elaboração do capítulo seguinte, e serão importantes para as proposições projetuais, tal como as soluções e propostas apresentadas.



- | | |
|---|---|
| Proposta de tombamento do restante da linha férrea | Travessia com segurança, preferência para pedestres |
| Patrimônio histórico a preservar - Fábrica de cimento | Reforma de escadas existentes |
| ZEPAM - Área verde a preservar - Parque linear | Hospital proposto |
| Parque ou praças propostas | CEI existente |
| Parque linear - Projeto de EMU RB | EMEI proposta |
| Área reservada para lazer e turismo - Clube escola | EMEF proposta |
| Calçadas | Clube escola proposto |
| Rede de esgoto | Área para faculdade proposta |
| Ruas com preferência para o pedestre | Vão principal |
| Trajetória de ônibus | Ferrovia existente |
| Circulação preferencialmente de autos | Exo ferroviário existente a restaurar |
| Circulação de carros e ônibus | Anel viário proposto |
| Circulação de ônibus e carros oficiais | Hidrografia |
| Área de uso misto (comércio, serviços e habitação) | AMA + UBS proposta |
| Zona mista | CEI proposta |
| Novo perímetro da PR - AIU9 | Ensino Médio proposto |

FIGURA 9 - DIRETRIZES DE EXPANSÃO URBANA PARA A UNIDADE AMBIENTAL DE MORADIA 1 (UAM 1), 2008, P.8. FONTE: PLANO DE BAIRRO DO DISTRITO DE PERUS.

3.2

PLANO URBANÍSTICO PARA A COMUNIDADE DA PAZ

Em 2011, a Peabiru Trabalhos Comunitários e Ambientais – Organização Não Governamental (ONG) de Assessoria Técnica – elaborou, a pedido dos moradores, um plano urbanístico para a Comunidade da Paz. A área localiza-se em Itaquera, zona leste da capital paulista (figura 10), e ocupava um terreno pertencente à Companhia Metropolitana de Habitação (COHAB) de São Paulo há mais de 20 anos.

Na época, eram realizadas obras da Operação Urbana Verde-jacu na região, que objetivava transformar Itaquera em um centro de desenvolvimento. A Comunidade estava sob ameaça de remoção, devido à proximidade com o estádio de abertura da Copa do Mundo de 2014 e o polo institucional – alguns dos empreendimentos da Operação.

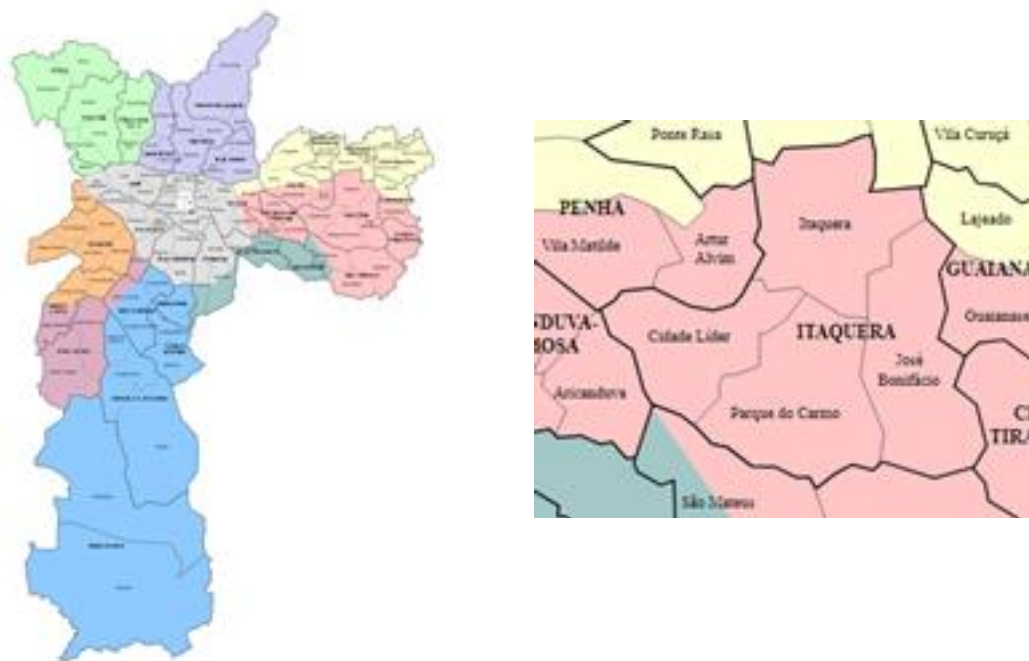


FIGURA 10 - MAPA DA CIDADE DE SÃO PAULO COM REGIÃO ANALISADA EM DESTAQUE. FONTE: MODIFICADO PELA AUTORA, BASEADO EM PORTAL DA PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2005.

O Plano pretendia servir de instrumento de resistência e demonstrar a viabilidade de soluções que incorporassem o atendimento habitacional das famílias ao processo de desenvolvimento do bairro, e continha indicações de melhorias necessárias à condição de vida dos moradores, com enfoques social, urbanístico e jurídico.

Inicialmente foram realizadas entrevistas, junto à Assistência Social, para descobrir o percentual de evasão escolar entre as crianças e adolescentes, o perfil socioeconômico da população, o acesso à infraestrutura pública e as condições habitacionais. A quantidade de crianças e jovens que não frequentavam a escola foi bastante preocupante, na faixa etária de até cinco anos havia mais crianças fora da escola do que a frequentando, e na dos jovens de 15 a 17 anos as taxas foram iguais. Ao fim, o índice de evasão totalizou 39,7%, sendo 46% entre os

jovens – isso ocorre principalmente pela inserção precoce dos adolescentes no mercado de trabalho. Quanto ao perfil socioeconômico, 24% das famílias tinham renda mensal igual ou inferior a R\$140,00 mensais e apenas 7% tinha renda superior a três salários mínimos. Os habitantes eram predominantemente jovens, com poucos acima dos 41 anos e muitos abaixo dos 14 anos. Dos inclusos na população economicamente ativa, 22% atuavam no mercado informal e 47% estavam desempregados. Apesar de apresentarem situações de vulnerabilidade e risco, apenas 43% dos indivíduos tinham acesso à Assistência Social e apenas 39% estavam incluídos em Programas de Transferência de Renda. Devido à precariedade do serviço público de saúde, 22% dos entrevistados disseram não fazer uso das Unidades Básicas de Saúde (UBS).

O passo seguinte foi o mapeamento com base em dados secundários dos equipamentos próximos à área, a localização do local em relação à malha urbana e as ofertas de mobilidade disponíveis, tal como áreas possíveis para receber parte das moradias – locais públicos e privados com dívidas de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Todos os levantamentos e discussões realizados levaram a um diagnóstico.

Desde o início o Plano pretendia manter as famílias no local, porém isso não foi possível, pois o terreno, além de não comportar as 300 famílias, está entre um viaduto da linha do metrô e o Córrego Rio-verde, fazendo com que, seguindo as distâncias mínimas estabelecidas pelo Código Florestal e a Companhia do Metrô, fossem “perdidos” 15 metros de cada lado. Na área próxima do Córrego, propuseram um parque linear, e na área próxima ao metrô, uma nova via. O restante do espaço deveria receber 155 famílias, e as demais deveriam ser realocadas para áreas próximas, preferencialmente no bairro.

O Plano ainda previa que as famílias – tanto as que ali seriam mantidas e as que seriam realocadas – deveriam receber novas habitações, já que as em que eles residiam estavam em condições precárias, previa ainda a implantação de sistemas de luz, água, esgoto e drenagem, a criação de postos de trabalho na região e a regularização fundiária.

O Peabiru preocupou-se não somente com a qualidade habitacional dos moradores que ali permaneceriam e dos que seriam realocados, mas também com a qualidade de vida dos mesmos – em termos de mobilidade urbana, infraestrutura pública, áreas verdes disponíveis, emprego e oferta de serviços.

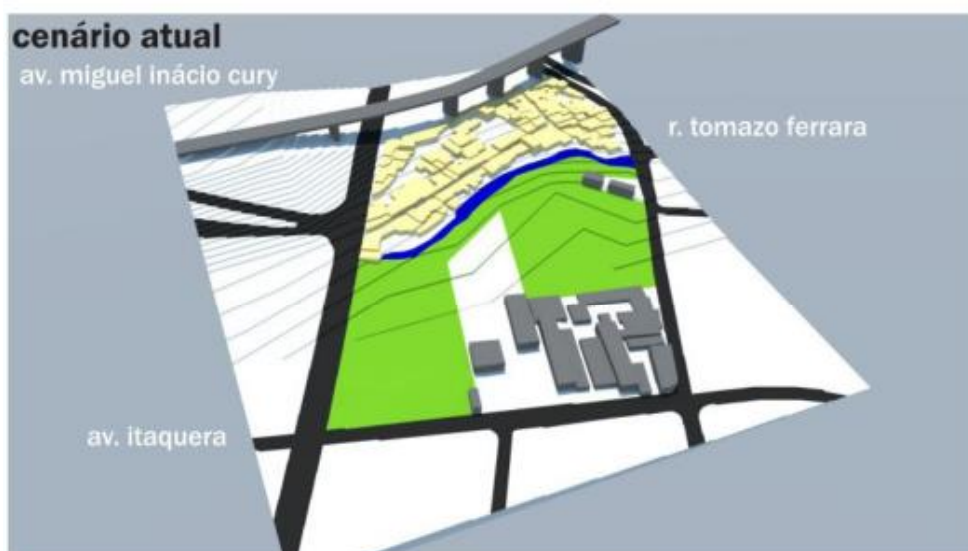
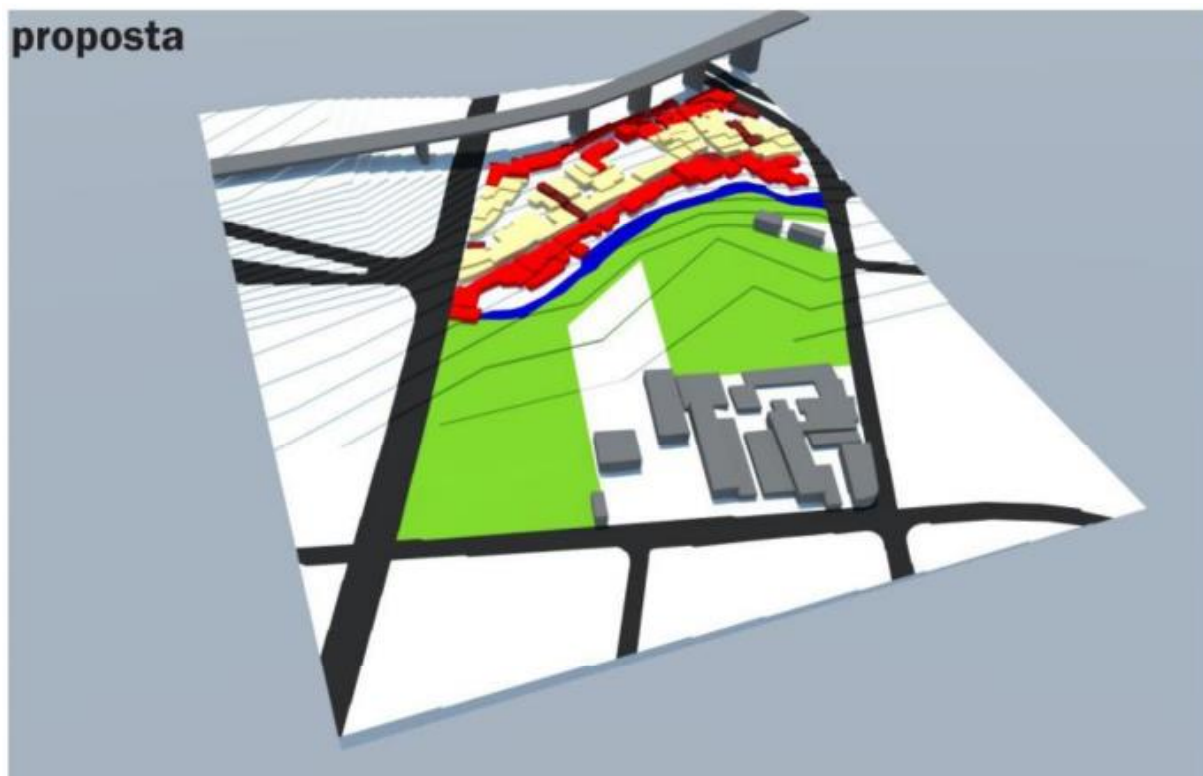


FIGURA 11 – CENÁRIO ATUAL DA COMUNIDADE DA PAZ. FONTE: PEABIRU, 2011.

proposta



REMOÇÃO de 155 casas nas faixas não edificantes, relativas à APP do Rio Verde e ao Viaduto [15m].

REMOÇÃO de casas para abertura de viário

terrenos vazios

CONSOLIDAÇÃO de 145 famílias através de urbanização: infraestrutura, novas habitações e regularização fundiária.

FIGURA 12 - CENÁRIO PROPOSTO PELO PLANO URBANÍSTICO. FONTE: PEABIRU, 2011.

proposta



FIGURA 13 - CENÁRIO PROPOSTO PELO PLANO URBANÍSTICO. FONTE: PEABIRU, 2011.

3.3 PRAÇA DO LAJEADO

O distrito de Lajeado se localiza no extremo leste de São Paulo (figura 14). É um bairro periférico e de alta exclusão social. Em 2004, após mobilização popular, um campo de futebol foi construído por eles próprios após a canalização de um córrego que passava pelo local. Apesar de precário, sua importância era significativa, já que recebia até mesmo competições esportivas do bairro.

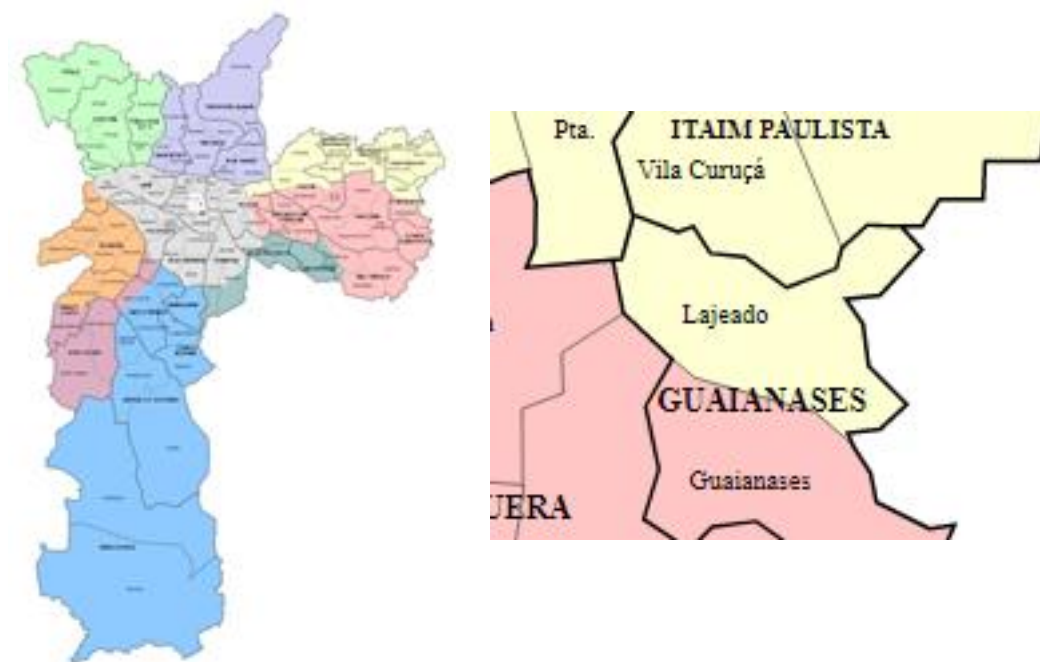


FIGURA 14 - MAPA DA CIDADE DE SÃO PAULO COM REGIÃO ANALISADA EM DESTAQUE. FONTE: MODIFICADO PELA AUTORA, BASEADO EM PORTAL DA PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2005.

Para que uma proposta de requalificação para a área fosse feita, o Instituto Sou da Paz realizou juntos aos moradores dinâmicas que permitiram a aproximação dos mesmos por meio de eventos culturais e desportivos, de modo a ter o maior número de participantes e representantes de diferentes grupos da comunidade.

Posteriormente, com o auxílio de arquitetos e educadores, os moradores e o Instituto passaram a realizar discussões sobre as necessidades locais, e elegerem definições e orçamentos. Os objetivos fundamentais eram melhorar a qualidade ambiental das praças e a união dos moradores por meio das discussões.

O projeto foi elaborado pelo escritório SIAA com a participação dos moradores, e financiado pelo Sulamérica Seguros. Ganhou, em 2009, o Prêmio IAB Jovens Arquitetos na categoria Urbanismo.

Quanto ao projeto, pode-se dizer que está bem inserido, não desconversa com o entorno. Tem uma escala bastante adequada e gabarito respeitoso. O campo que existia no centro da praça foi mantido, porém melhorado. Passou a ser plano, retangular e maior, circundado por arquibancadas, alambrados e muros que possibilitaram o ajuste à topografia do bairro, que é bastante acentuada.

O campo foi pensado para receber outras atividades imprevistas, possuindo passagens. As calçadas, antes inexistentes, permitiram a passagem e continuidade dos percursos do bairro, para tal consideraram os caminhos de desejo dos moradores. Bancos e mesas foram espalhados, para incentivar o uso e o convívio entre os frequentadores. Com início em 2007, o projeto foi finalizado em 2008.

O projeto de paisagismo ganhou vida com a ajuda dos moradores, que, por meio de mutirão, plantaram as mudas cedidas pela prefeitura. As árvores visavam sombrear as áreas de lazer e permanência. Há também um parquinho, que é circundado por taludes e elevado em relação à rua, e está na extremidade, junto a um espaço destinado a usos diversos – plano, aberto e coberto.

O projeto é importante por mostrar que é possível criar um projeto urbanístico de muita qualidade com a colaboração popular, não só na escala do papel, mas também na real e palpável. Permite também entender que um espaço cheio de urbanidade não precisa necessariamente contar com muitos recursos, e que sua implantação em locais carentes de infraestrutura pública causa enorme impacto direto na vida dos moradores.



FIGURA 15 – FOTOGRAFIA DA PRAÇA DO LAGEADO. FONTE: SIAA ARQUITETOS.



FIGURA 16 – FOTOGRAFIA DA PRAÇA DO LAGEADO. FONTE: SIAA ARQUITETOS.



FIGURA 17 - FOTOGRAFIA DA PRAÇA DO LAGEADO. FONTE: SIAA ARQUITETOS.



FIGURA 18 - PLANTA BAIXA DA PRAÇA DO LAGEADO. FONTE: SIAA ARQUITETOS

QUATRO
RECONHECIMENTO URBANO E
DIAGNÓSTICO TÉCNICO

4

RECONHECIMENTO URBANO E
DIAGNÓSTICO TÉCNICO

O reconhecimento urbano consistiu no levantamento técnico da área e em visitas de campo. O levantamento técnico fez uso de análises documentais e informações coletadas por terceiros. Do portal online da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente foram utilizados mapas da cidade e dos bairros em formato ".dwg", dos mesmos foram extraídas informações acerca dos loteamentos (as áreas institucionais, as áreas verdes, as divisões dos lotes e das ruas e as curvas de nível). Junto a isso foram também utilizados mapas e informações cedidas pela Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação. Apesar de conter dados essenciais, os mapas dos bairros estavam incompletos, faltavam ruas e praças. Os mapas foram alterados pela autora visando maior semelhança possível com a realidade.

As visitas de campo foram fundamentais para os levantamentos de dados técnicos, como a rede viária existente (sua condição de conservação, fluxo de carros e dimensionamento), a infraestrutura de mobilidade urbana e como ela funciona, entre outros. Foram levantados dados que permitiram um inventário e categorização das tipologias edilícias, além do gabarito das edificações. Foi verificada também a localização das áreas públicas e dos equipamentos públicos, tal como arborização, passeios, as condições dos mesmos e a acessibilidade universal. Quando necessário, devido à falta de informações dos órgãos competentes, alguns dados foram coletados em conversas informais com os moradores e frequentadores do bairro.

O diagnóstico técnico foi realizado considerando os usos das áreas públicas em dias úteis e aos finais de semana e dos usos dos espaços de convivência. As referências bibliográficas foram utilizadas para verificar a existência de estruturas facilitadoras de urbanidade.

As informações a respeito da cidade e população foram extraídas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Foi feita uma breve apresentação que buscou retratar a comunidade.

A CIDADE HOJE

Presidente Prudente localiza-se no oeste do estado de São Paulo (figura 19), na região da Alta Sorocabana, e dista 558 quilômetros da capital estatal. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população estimada no ano de 2016 era de 223.749 habitantes.

O recorte espacial adotado corresponde aos bairros Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo. Apesar de diferentes, eles funcionam como um só, pois são continuados e circundados por áreas desocupadas (figura 20).



FIGURA 19 - LOCALIZAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE NO MAPA DO ESTADO DE SÃO PAULO. FONTE: IBGE, 2010.

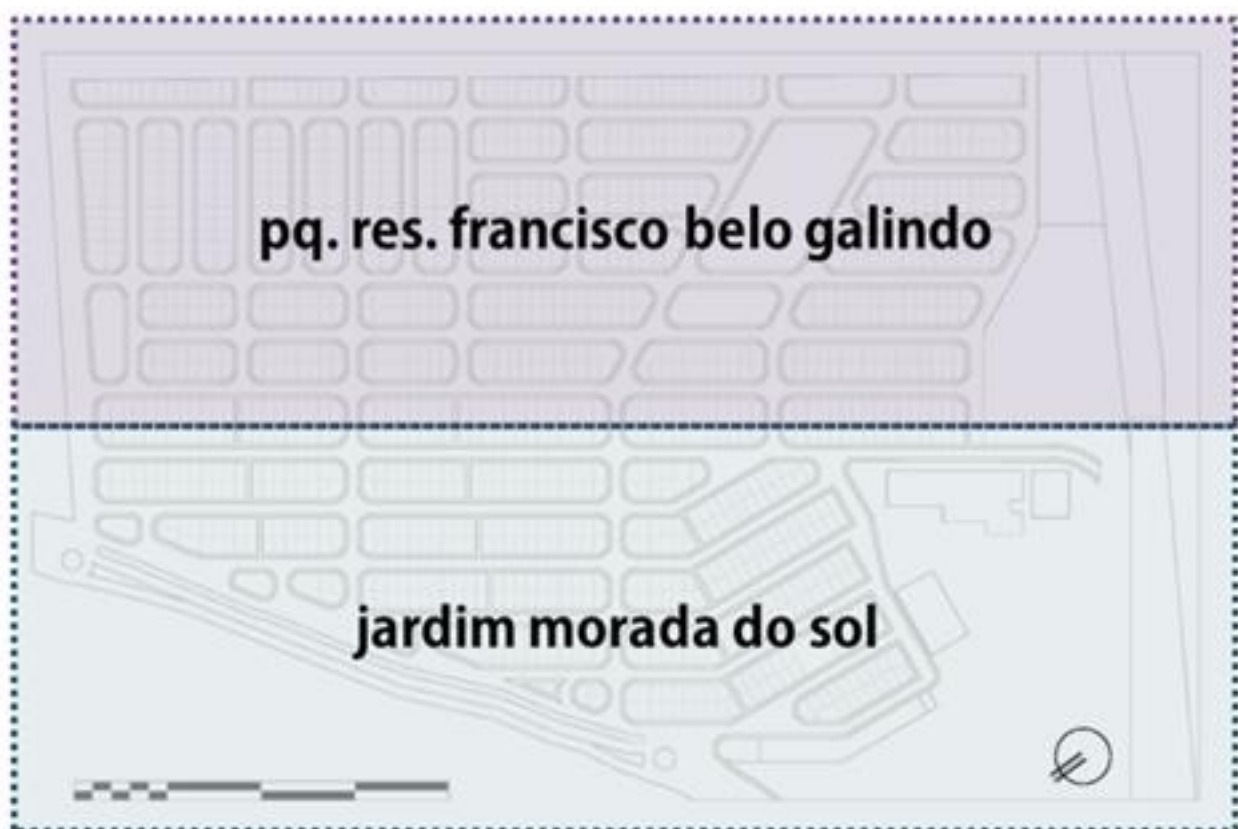


FIGURA 20 - MAPA DOS BAIROS JARDIM MORADA DO SOL E PARQUE RESIDENCIAL FRANCISCO BELO GALINDO, COM A DELIMITAÇÃO DE CADA UM. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

A área de análise é bastante deslocada da malha urbana consolidada e bem abastecida de equipamentos e serviços. No percurso até o bairro, é possível ver que comércios e serviços estão se consolidando lentamente, principalmente nas vias arteriais.

A extensão territorial da área analisada totaliza aproximadamente 438.162,51 m² e o perímetro 2.712,38 m. Esses valores foram calculados por meio dos mapas disponibilizados no portal online da Prefeitura de Presidente Prudente.

A maior parte das quadras tem traçado ortogonal, enquanto poucas estão na diagonal. Elas possuem dimensões muito variáveis (de aproximadamente 25 metros até 200 metros), sendo que as maiores possuem vielas para a passagem de pedestres.

Para melhor entender a relação do bairro com as outras porções da cidade, a [figura 21](#) apresenta a localização da área de estudo com indicações dos polos geradores de viagem mais recorrentes nas conversas, dinâmicas e no questionário. As vias em destaque são as vias de maior importância dentro da cidade.

Quanto à população, segundo o Censo 2010 realizado pelo IBGE, moravam na área analisada 2.399 pessoas, em sua maioria crianças e adolescentes ([figura 22](#)). Os dados do Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas (CEMESPP), também de 2010, situam os bairros em setores de alta e média exclusão social ([figura 23](#)). E também que, no contexto da cidade, tinha grandes quantidades de chefes de família com rendimento de até dois salários mínimos.

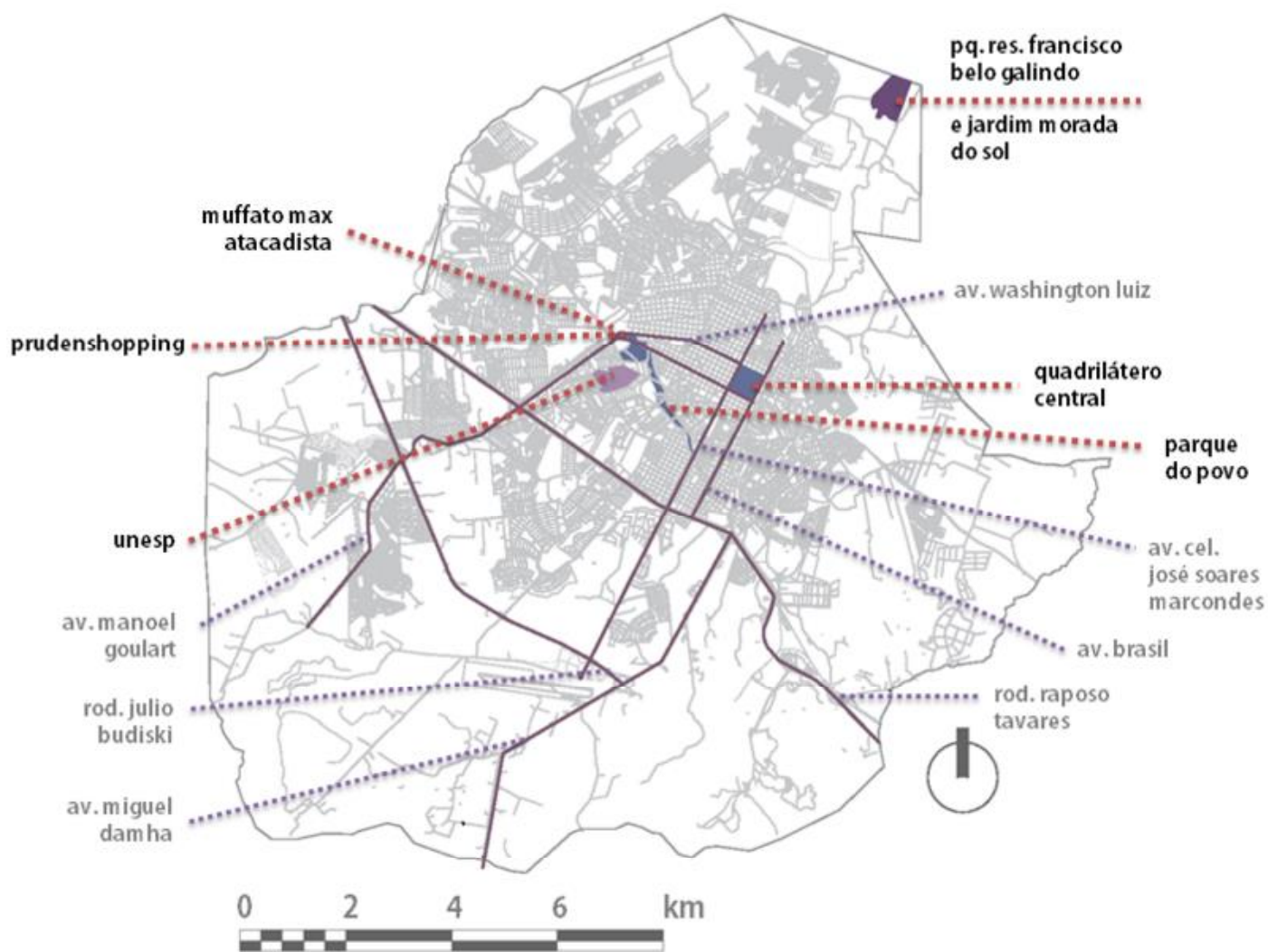


FIGURA 21 - LOCALIZAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE NO MAPA DO ESTADO DE SÃO PAULO. FONTE: IBGE, 2010.

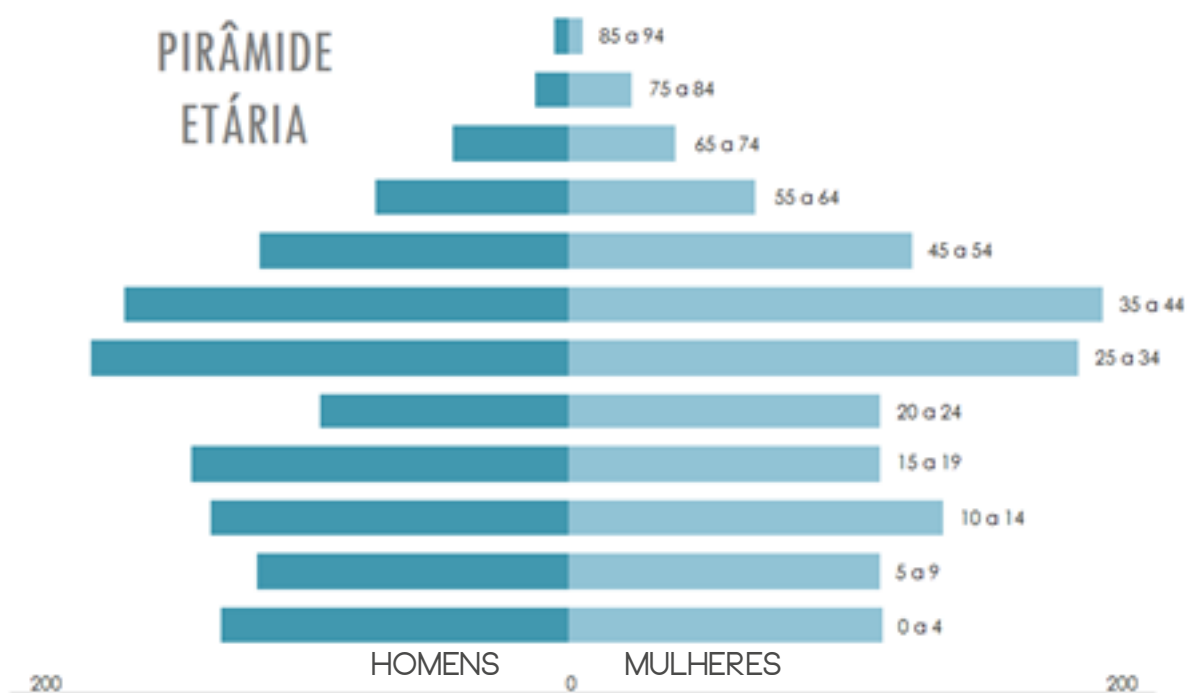


FIGURA 22 - PIRÂMIDE ETÁRIA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

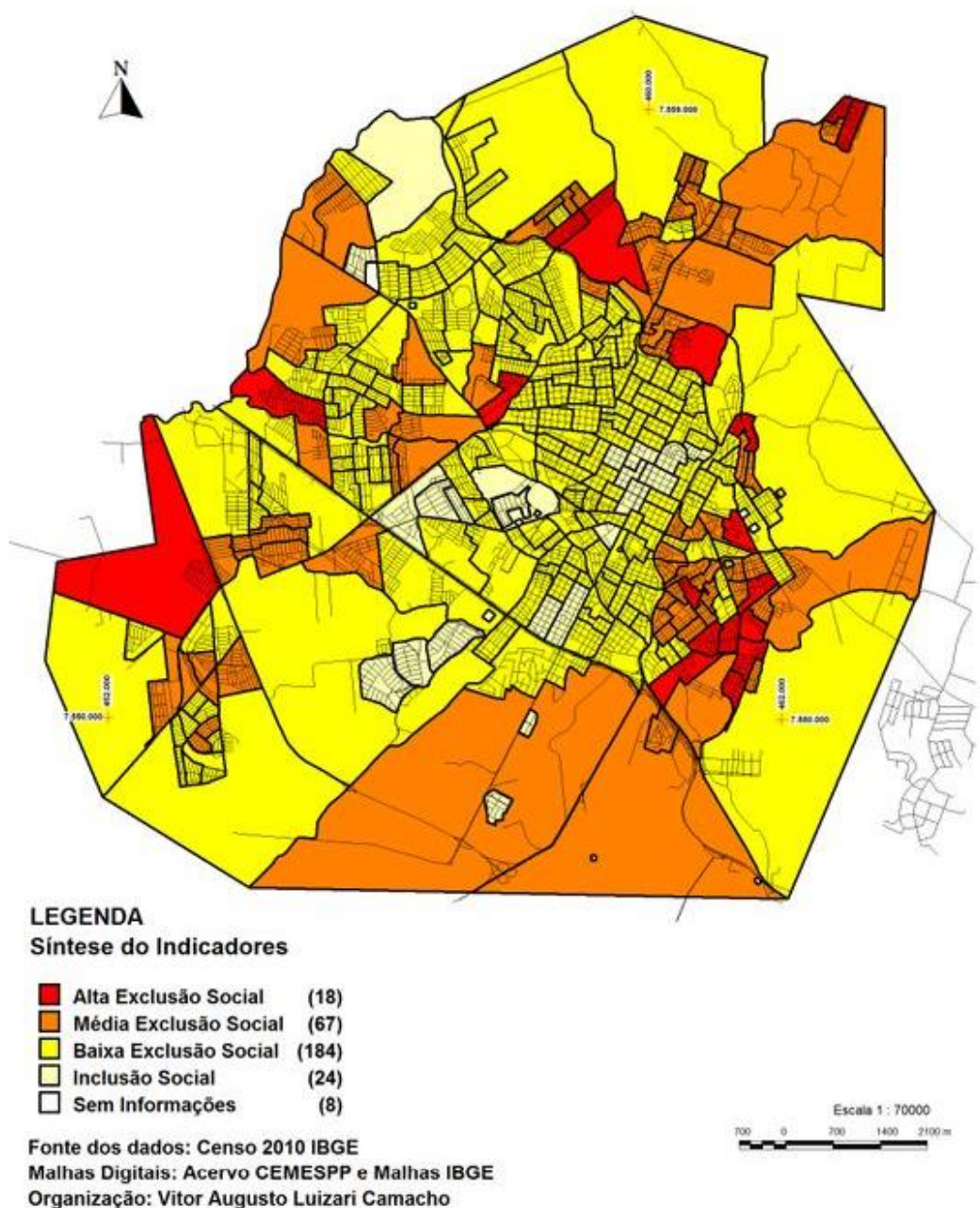


FIGURA 23 - MAPA DE EXCLUSÃO SOCIAL. FONTE: CEMESPP

Para chegar ao bairro, o mais indicado é acessá-lo pela Estrada Pioneiro Raimundo Maiolini. A via, segundo informações dos moradores, foi recentemente reformada, e apresenta boas condições para os veículos automotores. Na Estrada há uma ciclovia recém terminada (figura 24), que liga o bairro a outras partes da cidade. Apesar de nova e bem conservada, não possui sombreamento suficiente para proteger os usuários. Porém, durante as visitas, foi possível verificar um intenso uso da mesma, tanto para locomoção, quanto para lazer. A ciclovia se encontra o mais próximo possível dos lotes, depois do passeio. Sendo, desta forma, aparentemente segura. Existem outros dois acessos possíveis ao bairro, pela Rua Geraldo A. Gomes e pela Estrada do Bairro Cascata. São caminhos alternativos e pouco utilizados (figura 25).

Analisando as vias existentes na área, é possível considerar como via arterial somente a Estrada Pioneiro Raimundo Maiolini. As demais possuem fluxo baixíssimo de automóveis, portanto foram consideradas vias locais (figura 26).

Para acessar o bairro por meio do transporte público, é possível utilizar uma das três linhas de transporte coletivo que atendem a região. As linhas 23



FIGURA 24 - CICLOVIA. FONTE: ACERVO PESSOAL.



FIGURA 25 - MAPA COM ACESSOS DO BAIRRO. FONTE: GOOGLE MAPS, ADAPTADO PELA AUTORA.



FIGURA 26 - MAPA COM HIERARQUIA DE VIAS. FONTE: GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA AUTORA.

(Ameliópolis x Rodoviária), 24 (Montalvão x Rodoviária) e 27 (Morumbi x Morada do Sol - Residencial Dayane) de ônibus da empresa Transporte Coletivo Presidente Prudente (TCPP). Existem, ao todo, seis pontos de ônibus em toda a área, sendo que um se encontra desativado (figura 27). Constam os horários de saída dos ônibus em direção aos bairros durante os variados dias da semana. O número de ônibus no sábado após o almoço e domingo são bastante reduzidos se comparados à quantidade de segunda a sexta. Dentre as reclamações dos moradores, constavam a lotação excessiva em determinados horários, a má conservação dos veículos, o alto preço da passagem (R\$3,60) e os longos intervalos (figura 28).



FIGURA 27 - MAPA DE PONTOS DE ÔNIBUS. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

DOMINGO		SEGUNDA A SEXTA				SABADO			
05h20	05h50	05h00	05h50	12h50	12h50	05h00	05h50	13h40	14h00
05h50	07h00	05h50	05h50	13h15	13h40	05h50	06h20	14h30	15h10
07h10	08h00	06h00	06h30	14h00	14h30	06h30	07h00	16h00	16h10
08h40	09h20	07h00	07h00	15h10	15h10	07h00	07h10	16h20	17h00
10h20	11h40	07h10	07h50	16h00	16h10	07h50	08h00	17h20	17h50
12h00	13h40	08h00	8h10	16h20	17h00	8h10	08h40	18h30	18h40
14h00	15h20	08h40	09h20	17h20	17h30	09h20	09h30	18h40	20h20
16h20	17h00	09h30	10h20	17h50	18h30	10h20	10h30	21h50	23h00
17h00	18h40	10h30	10h45	18h40	18h40	11h10	11h40		
18h40	20h20	11h10	11h40	20h10	21h30	12h00	12h20		
21h50	23h00	12h00	12h20	22h40	23h00	12h50	13h15		

23 24 27

FIGURA 28 - HORÁRIOS DAS LINHAS 23, 24 E 27 DE ÔNIBUS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

A área é predominantemente residencial, mas conta também com outros usos. O comercial e o misto são bastante significativos, pois mesmo não sendo numerosos, atendem demandas existentes e cotidianas da área. São pequenos negócios, principalmente de venda de bebidas e alimentos, que se concentram na porção noroeste, oeste e nordeste do mapa. Grande parte dos negócios existentes são informais, aparentemente para complementar renda, como venda de doces e salgados e salão de beleza no quintal da residência.



FIGURA 29 - MERCADO AVANÇO. FONTE: ARQUIVO PESSOAL.

O bairro conta com dois projetos sociais. O primeiro, o Projeto de Iniciação Artística (PIÁ), leva música, dança, artes visuais e teatro as crianças dos bairros. E o segundo, a Casa da Sopa Francisco de Assis, já foi apresentado anteriormente.

Outro uso marcante e de forte presença, é o religioso. Existem dez igrejas (evangélicas e católicas) nos dois bairros – número superior ao comumente visto em outras regiões da cidade.



FIGURA 30 - IGREJA ADVENTISTA DO SÉTIMO DIA. FONTE: ARQUIVO PESSOAL.

As áreas institucionais ocupadas estão na porção oeste, onde existem a Escola Municipal Odette Duarte da Costa, implantada em 2006, a Creche Escola Odette Duarte da Costa, implantada posteriormente no mesmo espaço, o

Centro de Referência da Assistência Social (CRAS) e o Estratégia de Saúde da Família (ESF). A concentração ocorreu em uma área alta e periférica do bairro. Não foi possível estabelecer uma relação lógica com a ocupação destas áreas, sendo que existem áreas institucionais melhor localizadas, no sentido topográfico e de maior facilidade de acesso aos usuários e que não estão ocupadas (figura 31).

As demais áreas, na porção sul e sudoeste, estão subequipadas ou sem manutenção. Existe um parque infantil, dois campos esportivos e três academias da terceira idade. Fora as “praças” – assim chamadas pelos moradores, que são as áreas com espaços para permanência, incluindo os retalhos do desenho. Quanto às áreas de lazer existentes no bairro, não é possível considerá-las insuficientes, pois existem espaços de grande potencial e bem localizados. Mas são precárias quanto às condições de urbanidade (figura 32).

Apesar de a vitalidade urbana ser o maior agente causador de segurança, não se pode deixar de lado itens básicos, como boa iluminação. Mesmo que as ruas tenham uma iluminação bastante adequada, considerando que se trata de um bairro residencial, nos espaços públicos de permanência ela deixa a desejar, em quantidade e manutenção. Muitas das lâmpadas estavam quebradas, e em algumas áreas eram insuficientes. Nas áreas públicas no geral, o ideal é que sejam acessíveis a todos. Apesar de ter potencial para isso, o bairro está preparado para esses usos.

O mobiliário não apresentava boas condições (figura 33) e nem parecia receber manutenção adequada. Grande parte não estava em locais sombreados, o que dificulta a utilização. O mesmo aconteceu com os brinquedos e aparelhos das academias da terceira idade. Os campos esportivos são bastante simples e precários, porém muito utilizados.

Nas áreas públicas no geral, o ideal é que sejam acessíveis a todos. Apesar de ter potencial para isso, o bairro está preparado para esses usos.

Algo muito negativo e que chamou atenção, principalmente nas áreas de lazer (figura 34), foi a quantidade de lixo descartado irregularmente e sem quaisquer preocupações ambientais. As crianças e adolescentes são obrigados a brincar em meio ao lixo.

Talvez esse seja o maior problema ambiental constatado. Pode-se dizer que o problema decorre principalmente da falta de conscientização dos moradores e também devido à ausência de uma infraestrutura que comporte esse uso, como por exemplos ecopontos. Em uma das áreas institucionais, existe a presença massiva de lixo em uma parte específica, a qual os moradores denominam “lixão”.

Outro problema é a invasão de áreas pertencentes ao poder público por terceiros. Foram encontradas duas habitações irregulares (em destaque na figura 32).

Os outros espaços públicos, as ruas e calçadas, também não estão bem conservadas. Estão em condições ruins e são utilizadas inadequadamente – por exemplo, foram vistos casos do uso do passeio como canteiro de obra e local de descarte de móveis antigos. Os pedestres muitas vezes se veem obrigados a utilizar a via como passeio devido a impossibilidade de caminhar adequadamente. Apesar de o bairro não ter arborização escassa (figura 35)



FIGURA 31 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



FIGURA 32 - MAPA ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



FIGURA 33. LIXO NO ESPAÇO PÚBLICO. FONTE: ACERVO PESSOAL.



FIGURA 34. MÁ CONSERVAÇÃO DAS ÁREAS DE LAZER. FONTE: ACERVO PESSOAL.



FIGURA 35 - MAPA DE VEGETAÇÃO. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

em alguns pontos ela é insuficiente. Principalmente nos passeios, pois nos horários de sol intenso, os pedestres encontram grande dificuldade em circular, e também nos espaços de lazer, que muitas vezes tinham pouquíssimas árvores.

Quanto às edificações, pode-se considerar que o bairro seja bastante horizontal. A maior parte das construções possui apenas um pavimento. Sendo que o maior gabarito encontrado foi de dois pavimentos, em algumas casas. E estas edificações estão espalhadas de modo quase uniforme (figura 36).



FIGURA 36 - MAPA DE GABARITOS. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

Os bairros apresentam um número considerável de vazios (figura 37). Foi considerado “vazio urbano” tudo aquilo que estava em início de construção (ou seja, tinha somente as fundações ou demarcações), os vazios murados e os vazios sem quaisquer sinais de propriedade. Os vazios murados estão concentrados na área esquerda superior, enquanto os em construção na direita superior, e os demais na porção superior e direita inferior. Visto isso e analisando os níveis de acabamento das residências, pode-se entender que a área inferior é mais consolidada, com casas melhor acabadas.

A maioria das habitações possui padrão construtivo baixo. Muitas residências são desprovidas de acabamento externo, e algumas ainda são construídas precariamente (figuras 38 e 39). Outras já se destoam do restante do bairro, por terem padrão construtivo mais elevado (figura 40).

Na Lei de Zoneamento Urbano (Lei Complementar nº 153/2008), os bairros estudados pertencem à ZR4, uma zona residencial de média densidade populacional de interesse social, e ocupação horizontal e vertical de até dois pavimentos. De todas as zonas, é a com menor tamanho mínimo de lote (160 m²), sendo seguida das ZR2 e ZR3, com 250 m². A área permite usos residencial, comercial e de serviço vicinal e de bairro, tolera comércio e serviços gerais e específicos, além de indústria não poluitiva.



FIGURA 37 - MAPA DE VAZIOS. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



FIGURA 38 - HABITAÇÃO. FONTE: ARQUIVO PESSOAL.



FIGURA 39 - HABITAÇÃO. FONTE: ARQUIVO PESSOAL.



FIGURA 40 - HABITAÇÃO. FONTE: ARQUIVO PESSOAL.

CINCO
METODOLOGIA PARTICIPATIVA

5

METODOLOGIA PARTICIPATIVA

O trabalho tem grande foco na participação popular, por isso a necessidade de um capítulo inteiro voltado ao entendimento do assunto e às práticas adotadas. A metodologia participativa é aquela que busca promover a articulação entre instituições e pessoas diretamente interessadas no assunto abordado, de modo horizontal. O diálogo é a chave para o empoderamento dos indivíduos na busca de cidadania e transformação de sua realidade social. É a promoção da emancipação do sujeito e do grupo (QUEIROZ e COUTO, 2015).

Como referência para elaboração da metodologia adotada, foi utilizada a Cartilha “Plano de desenvolvimento do bairro: uma metodologia participativa”, da FECOMERCIO SP (2012). O objetivo foi ter dimensão da situação local, do ponto de vista dos moradores. Tal como entender o bairro que se deseja, e quais os potenciais e as capacidades que podem ser trabalhadas.

Como visto nos estudos de caso, a participação popular demanda bastante tempo e diversas esferas envolvidas, o que não é viável a um Trabalho Final de Graduação. A metodologia foi, portanto, completamente adaptado à realidade da situação e ao tempo disponível.

Inicialmente será apresentado um breve histórico da participação popular no campo do urbanismo, e, em seguida, os meios utilizados para trazer o morador para a discussão.

5.1

PARTICIPAÇÃO POPULAR

A participação popular começa a ser implementada na década de 1970. Os movimentos populares pós ditatoriais, além de surgirem do caráter reivindicativo, se organizam sob forma de movimentos setoriais, que por vezes se estruturam por grandes regiões da cidade, mas não como associações de bairro. Sua ausência (da participação popular) nos planos urbanísticos até então foi considerada a razão para o fracasso dos mesmos. Em 1988, uma nova Constituição foi elaborada.

Fruto de um processo de negociação, passou longe das propostas existentes à época de ruptura da ordem urbana existente – espaço urbano injusto e ambientalmente degradado. O único ponto sobre política urbana abordado foi a obrigatoriedade da elaboração de planos diretores para municípios com população superior a 20 mil habitantes. Isso fez com que os urbanistas tivessem um espaço bastante amplo na elaboração dos planos, deixando de lado os movimentos populares (VILLAÇA, 1996).

O modelo de plano diretor estabelecido pelos urbanistas entre as décadas de 1970 e 1980 era o de um documento com princípios, objetivos e diretrizes gerais que, para serem aplicados, dependiam de ampla burocracia, pois precisavam estar ligados a leis complementares. Isso criou uma série de dificuldades para as reivindicações dos movimentos sociais, que para serem atendidas pelo poder público, precisavam contemplar a questão na lei orgânica e depois no plano diretor (VILLAÇA, 1996).

A participação popular era parte do roteiro de elaboração técnica de um plano. A população deveria expor os problemas e prioridades diretamente às autoridades governamentais, e isso possuía caráter complementar aos diagnósticos técnicos que integravam o plano. A finalidade, que deveria ser democratizar e politizar o planejamento, não era cumprida, pois a população não sabia mais do que o outrora constatado. Logo, os movimentos populares não tiveram espaço na elaboração dos planos, a participação popular aparecia apenas de maneira tecnicizada (VILLAÇA, 1996).

A função social da propriedade e as soluções para a cidade real não eram parte desse modelo, e por isso foi preciso reformular e adequar o modelo acadêmico dos anos 1980 à realidade dos anos 1990 (VILLAÇA, 1996).

Um dos exemplos na mudança de abordagem foi o Plano Diretor da cidade de São Paulo. Nele, o diagnóstico técnico foi realizado a partir dos posicionamentos políticos, das reflexões dos moradores, da reflexão crítica ao planejamento anterior, das militâncias político partidárias e dos debates políticos. Isto é, foi um diagnóstico politizado. Para tal, divulgação e debate foram pontos iniciais cruciais, pois trouxeram mais pessoas de segmentos diferentes à conversa. Foi debatido o perfil do plano junto a informações gerais da cidade, depois foi realizada uma pré-proposta e, por fim, uma proposta. O processo durou aproximadamente dois anos (VILLAÇA, 1996).

5.2

FORÇAS, OPORTUNIDADES, FRAQUEZAS E AMEAÇAS (F.O.F.A.)

A matriz Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças (F.O.F.A.) foi utilizada em uma das simulações de participação popular. Será apresentada anteriormente à dinâmica, pois desta forma permite melhor entendimento.

Trata-se de uma metodologia de planejamento, normalmente estratégica situacional, derivada da análise Strengths, Weakness, Opportunities and Threats (S.W.O.T.). Ela diagnostica uma situação e prepara propostas de ações. Normalmente é conduzida por um moderador em grupos dos mais variados tamanhos. Sua maior vantagem está no fácil entendimento, pois é bastante simplificada. Consiste em catalogar informações em uma matriz 4 por 4, facilitando a tomada de decisões de planejamento. Os fatores são divididos em internos e externos, onde os internos são as fortalezas e as fraquezas, que são controláveis pelos atores que planejam, enquanto os externos são as oportunidades e as ameaças, que decorrem do ambiente e outros atores sociais. Os fatores internos devem ser fortalecidos ou eliminados, enquanto os externos aproveitados ou evitados. Disto é possível ter uma melhor dimensão sobre a área de análise, e gerar propostas de

de intervenções.

Ela foi utilizada com os seguintes objetivos:

- I) criar um retrato da situação local por meio das informações levantadas com a ajuda da comunidade;
- II) entender como os moradores gostariam de ver os bairros objetos de estudo nos próximos anos;
- III) quais as capacidades de desenvolvimento de oportunidades que eles acreditam que a área possui;
- IV) qual o potencial de empreendimentos na localidade;
- V) a elaboração de uma lista de ações possíveis para que o plano se torne efetivo;
- VI) determinação das prioridades e urgências e o tempo de concretização de cada ação.

5.3 SIMULAÇÕES

Um plano de bairro busca um planejamento fortalecido, melhores condições aos moradores e o fortalecimento da comunidade como entidade. A participação popular é fundamental para sua elaboração, pois os moradores são as pessoas que melhor entendem as problemáticas, necessidades e potencialidades do bairro em que vivem.

Para que o planejamento seja o mais justo possível, no sentido de atender ao máximo as demandas existentes e apresentar melhorias que abarquem a maior gama possível de pessoas, o ideal é alcançar uma grande variedade de indivíduos que possam somar ao debate, de realidades e perfis variados.

Para que isso fosse possível, foram criadas algumas situações que simularam participações efetivas, de modo a compreender o diagnóstico do ponto de vista do usuário real e diário do espaço.

a) simulação de metodologia participativa com crianças e adolescentes

Inicialmente, foi preciso contatar entidades como o Centro de Referência da Assistência Social (CRAS) e a Casa da Sopa Francisco de Assis, para averiguar a existência de lideranças de bairro e reuniões da comunidade.

Em visita ao CRAS, por meio de informações cedidas por um dos profissionais ali presentes, Kennedy, foi verificada a existência do projeto Criança Cidadã com crianças e adolescentes em situação de risco dos bairros do Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos (SCFV).

Em conversa posterior com as educadoras do CRAS, Giovana e Isabela, foi pedido para realizar a dinâmica com as crianças e adolescentes do projeto. A aceitação foi boa, visto que já haviam sido feitos exercícios nesse sentido

de fortalecimento do sentimento de pertencimento aos bairros e de cidadania.

A simulação ocorreu no dia 25 de julho de 2017, das 14h às 16h, com a colaboração da Profa. Dra. Arlete Maria Francisco, orientadora do trabalho, e Rodrigo Augusto Guerra, graduando em Arquitetura e Urbanismo pela FCT UNESP. Anteriormente, já havia sido elaborada uma metodologia a ser seguida, porém ela precisou ser adaptada à medida que a oficina acontecia. Ou seja, ela foi adaptada quando necessário, visando obter o melhor resultado possível. Estiveram presentes 12 crianças e adolescentes, de idades entre 11 e 15 anos.

Inicialmente, em roda, foi pedido para que os jovens se apresentassem brevemente, tal como os moderadores. Foi explicada a proposta do Trabalho Final de Graduação, a importância da participação popular para o resultado final e o que é metodologia participativa, e qual o papel do cidadão no planejamento urbano nas mais diferentes escalas.

Em seguida, foi exposto que embora a oficina fosse uma simulação, foi importante para despertar possíveis discussões acerca do bairro que um dia poderiam vir a se tornar participações efetivas no cenário do planejamento urbano.

Após apresentação da base conceitual, foi pedido para que os participantes, separados em três grupos (com três, cinco e quatro – escolhidos por eles mesmos) e dispostos em mesas e cadeiras, desenhassem mapas mentais do bairro.

Os mapas mentais possibilitaram entender a percepção do espaço vivido aos olhos dos jovens. São representações cheias de memórias e significados.

Foi possível perceber que as crianças e adolescentes têm um grande entendimento do espaço, e do que é público e privado.

O mais recorrente nos mapas foram os espaços públicos, principalmente os campos esportivos e o ponto de wi fi. Mas também apareceram as academias de terceira idade e outras áreas de lazer. Apesar de apresentarem uma série de problemas, que serão expostos posteriormente, esses locais têm um uso muito grande por parte dos moradores. Isso mostra a carência de que existe em relação a espaços de uso coletivo. É possível constatar ainda que as calçadas foram poucas vezes representadas, talvez por serem inúteis muitas vezes. Os moradores caminham mais pelas vias do que pelas calçadas, que não apresentam condições mínimas de caminhabilidade.

As vias são vistas, por vezes, como o elo de ligação entre os pontos – públicos e privados. Os elementos privados são principalmente elementos humanos, como a própria casa, a casa dos amigos e familiares, mas a padaria também foi destacada.

A recorrência de igrejas mostra a religiosidade do espaço, são 10 em apenas dois bairros. Foi possível constatar que as igrejas representadas foram, na maior parte das vezes, aquelas próximas à residência de cada criança. Elementos naturais apareceram, embora a arborização seja insuficiente em grande parte dos bairros. A escola e o CRAS tiveram uma frequência grande, talvez pela relação existente entre eles.

Os pontos de ônibus também foram recorrentes. Essas representações de

elementos móveis expressa a forma mais cotidiana de acessar os outros pontos da cidade, a permeabilidade que existe. Devido à distância do centro e outros pontos frequentados, esses percursos são realizados normalmente via transporte coletivo. Tal como a ida à escola, que fica em um distrito (Montalvão) da cidade de Presidente Prudente.

Terminada a primeira etapa, foi explicado brevemente o que é a matriz F.O.F.A., e cada mediador orientou um grupo em seu preenchimento. Todos os materiais coletados estão em anexo ao final do Trabalho. Para melhor entendimento, foi criada uma matriz única, com as informações coletadas dos três grupos, que está exposta a seguir. Terminado o preenchimento das matrizes, foi realizado uma pausa de alguns minutos.

Após o intervalo, com todos os participantes em sala, foram entregues mapas geopolíticos em tamanho A2 para cada grupo, de modo que, com as informações levantadas nos debates anteriores, fosse possível materializar as discussões. Com o auxílio de lápis de cor, giz de cera e canetinhas, as crianças e adolescentes mostraram as mudanças desejadas.



FIGURA 42 – MAPA MENTAL. FONTE: DESENVOLVIDO EM ATIVIDADE

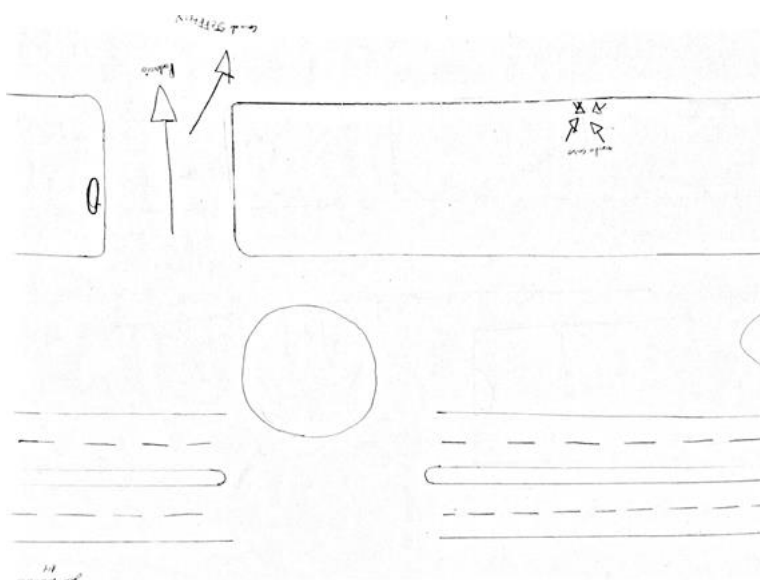


FIGURA 43 – MAPA MENTAL. FONTE: DESENVOLVIDO EM ATIVIDADE

FORÇAS

Projeto Criação Cidadã do CRAS

Campos esportivos

Academias da terceira idade

Parque infantil

ESF

Atividades esportivas

FRAQUEZAS

O wi-fi não funciona na área destinada a isso

Má conservação das áreas de lazer

Má Conservação das vias e passeios

ESF insuficiente para a demanda

Não há escolas de EF II e EM

Não há farmácias

Má iluminação das vias, passeios e áreas de lazer

Faltam eventos e atividades culturais

Quantidade de lixo nos espaços públicos e o lixo

Falta de conscientização da população para questões ambientais

OPORTUNIDADES

Melhoria das áreas de lazer existentes e criação de outras nos espaços existentes e destinados a isso

Atendimento à demanda do ESF

Construção de escolas do EF II e EM

Melhoria e ampliação da rede wi-fi

Arborizar as áreas de lazer e passeios

Melhor aproveitamento das áreas arborizadas

Incentivo a eventos e atividades culturais

Membros externos ao bairro que o ajudam

Rede ciclável para usos diários e de lazer

AMEAÇAS

Usos indevidos dos espaços públicos (abuso de drogas lícitas e ilícitas)

Violência

Descarte irregular de lixo nas áreas públicas e terrenos baldios

Destruição do patrimônio público
Mobilidade urbana ruim

Distância dos bairros até alguns polos geradores de viagem da cidade (ex: centro e Parque do Povo)

Isolamento do bairro devido à vegetação no entorno

Insetos e animais peçonhentos
"Fuse Funk"



FIGURA 44 - MAPA GEOPOLÍTICO. FONTE: DESENVOLVIDO EM ATIVIDADE

MELHORAR

Wi fi, Iluminação pública e vielas.

CONSTRUIR

Ocupar terrenos vazios, salão de festas, escola de ensino fundamental II e ensino médio, pista de skate.

REMOVER

Lixão.

OUTROS

Algumas crianças moram em áreas irregulares, em terrenos públicos. Existem hortas no bairro, em terrenos desocupados.

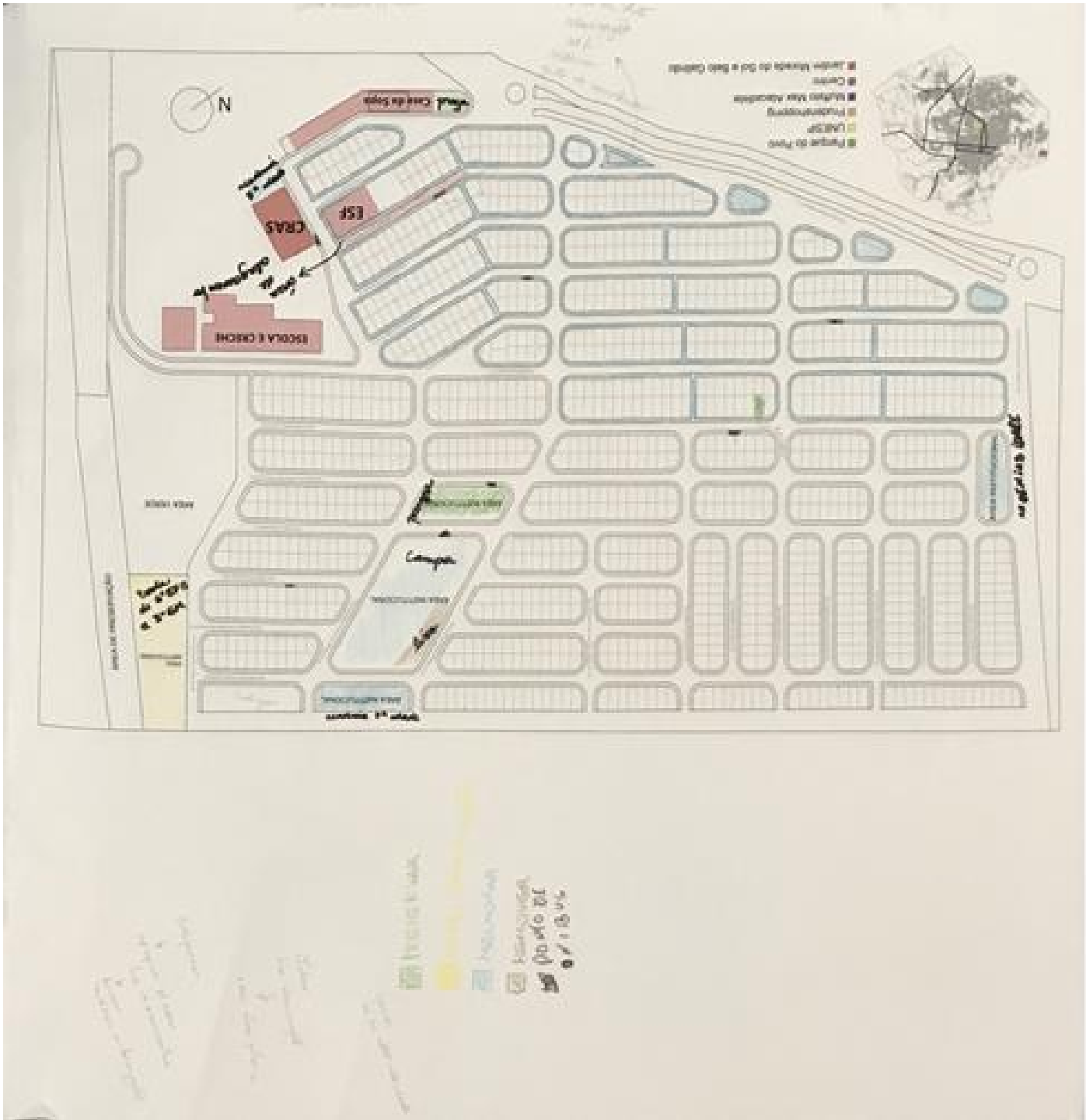


FIGURA 45 – MAPA GEOPOLÍTICO. FONTE: DESENVOLVIDO EM ATIVIDADE

MELHORAR

Wi fi, espaços públicos (de lazer, permanência e passagem)

CONSTRUIR

Pista de skate, arborizar o bairro, rede ciclável, pista de caminhada, escola de ensino fundamental II e ensino médio, pontos de ônibus (próximos a locais geradores de fluxo, como as áreas de lazer), centro cultural.

REMOVER

Lixão e poluição das áreas coletivas

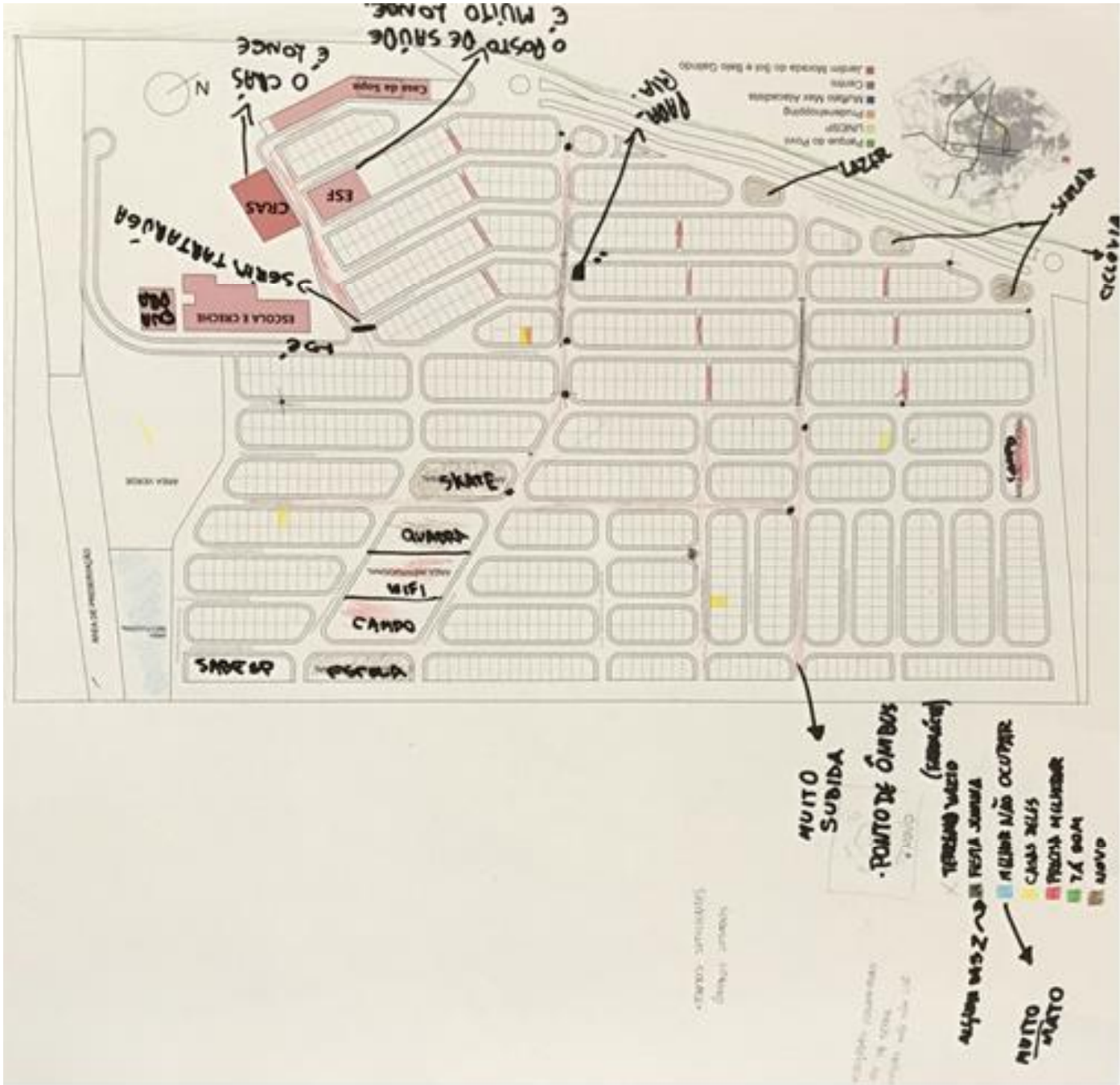


FIGURA 46 – MAPA GEOPOLÍTICO. FONTE: DESENVOLVIDO EM ATIVIDADE

MELHORAR

Wi fi, campos esportivos, vielas e as pequenas praças de lazer nas extremidades do bairro.

CONSTRUIR

Pontos de ônibus (próximos às casas dos alunos e em uma via central do bairro), quadra, pista de skate e escola de ensino fundamental II e ensino médio.

REMOVER

Foi proposta a não ocupação da área institucional próxima à área verde devido a vegetação existente. Foi destacada a área que recebeu a festa julhina (2017) do bairro, que ocorreu em uma das ruas e a distância do CRAS e do ESF, que ficam em uma área na extremidade dos bairros.

b) questionário online

Para reforçar os dados obtidos com a dinâmica e a conversa, foi criado um questionário online através da plataforma Google Forms aberto à comunidade e divulgado via Facebook. Deste modo também, foi possível alcançar pessoas com perfis bastante diversos.

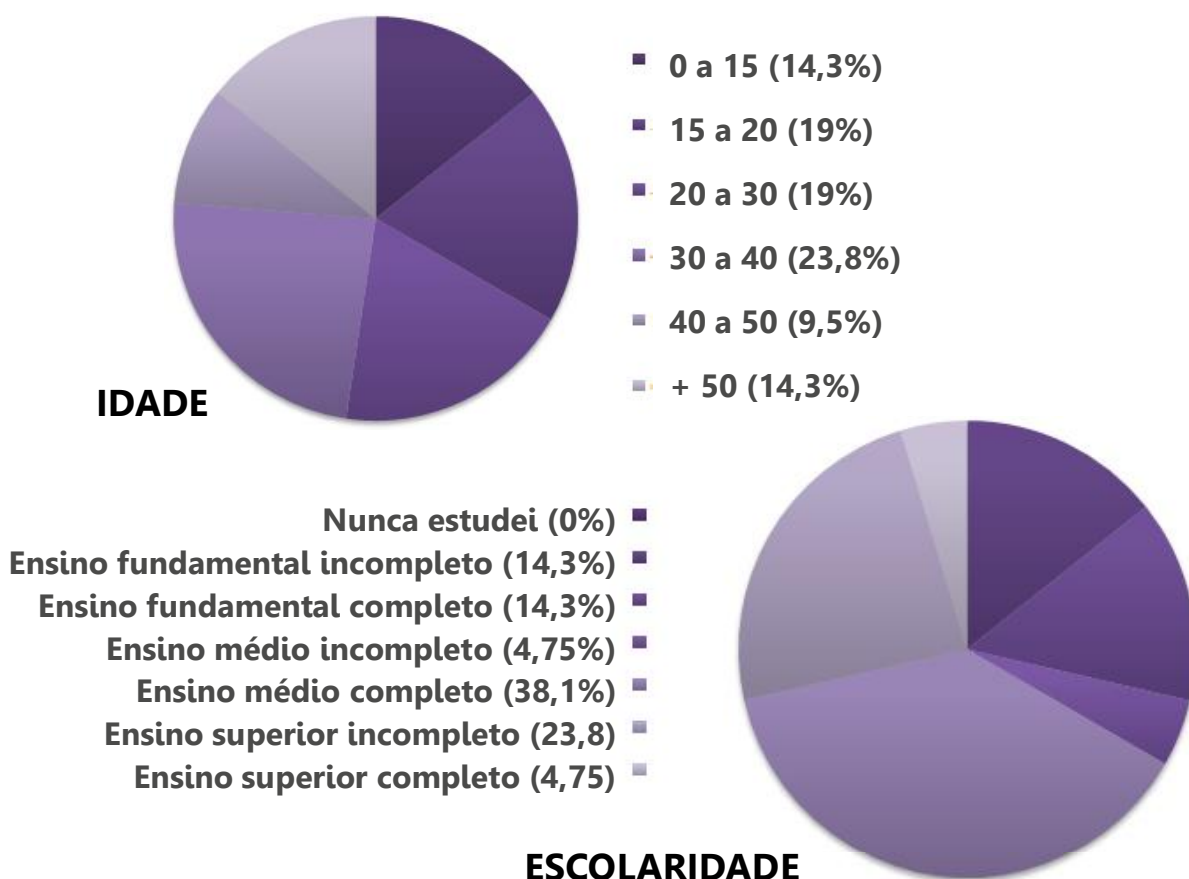
Acerca dos perfis, foi perguntado o nível de escolaridade, idade e envolvimento com as questões do bairro. Em seguida, as perguntas se voltaram à mobilidade urbana, segurança, infraestrutura e espaços públicos.

Quanto à mobilidade foi perguntado os meios de locomoção utilizados dentro e fora do bairro, quais as dificuldades na utilização dos modais, origem e destino (quais os trajetos realizados comumente pelo indivíduo, isso possibilita analisar os fluxos de viagem acontecem intra bairro e inter bairro) e os polos geradores de viagem (quais os pontos de interesse dentro e fora do bairro que geram fluxo considerável de pessoas).

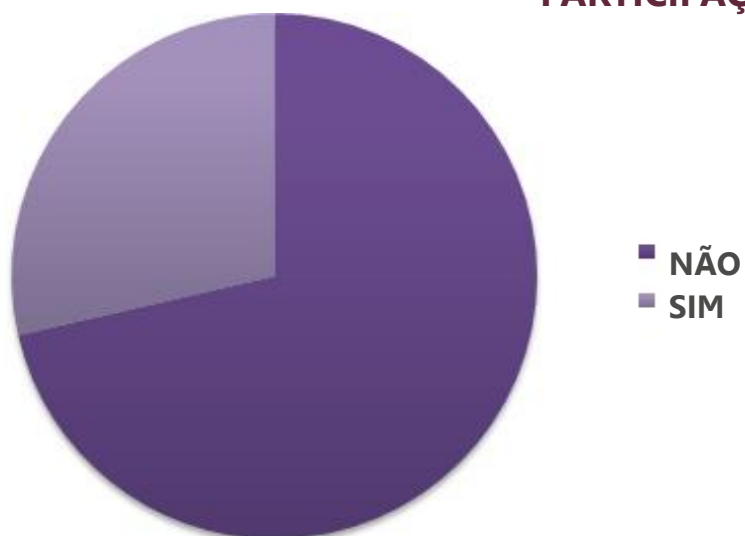
No quesito infraestrutura, foram perguntadas questões relacionadas ao atendimento da demanda em educação, saúde, lazer e cultura. Já em segurança, foi perguntado se a pessoa se sente segura dentro do bairro, e se o considera violento.

Em relação aos espaços públicos, foram questionadas as condições das vias e passeios, a frequência de uso das áreas de lazer e áreas verdes do bairro e a conservação desses espaços.

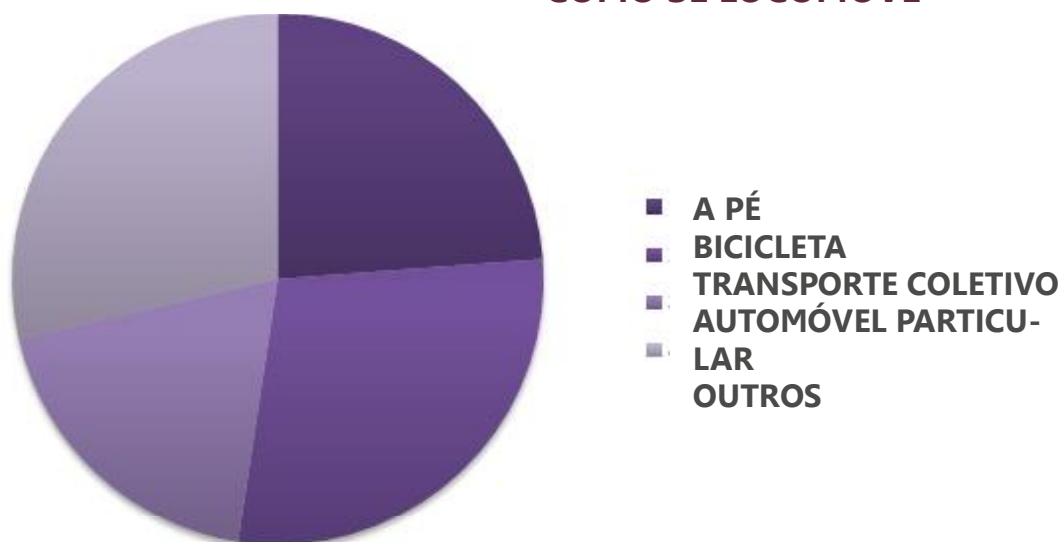
Ao final, foram obtidas 21 respostas coletadas entre os dias 23 e 30 de julho de 2017, de pessoas com idades e perfis variados, como será mostrado a seguir.



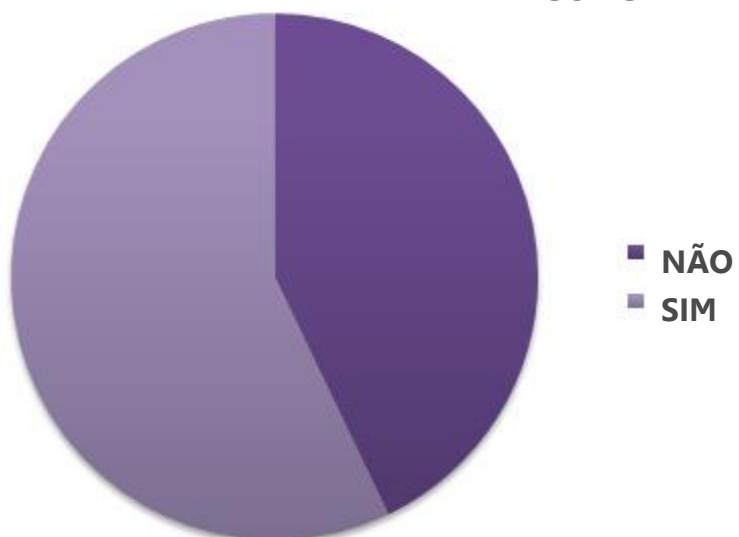
PARTICIPAÇÃO EM REUNIÕES DE BAIRRO



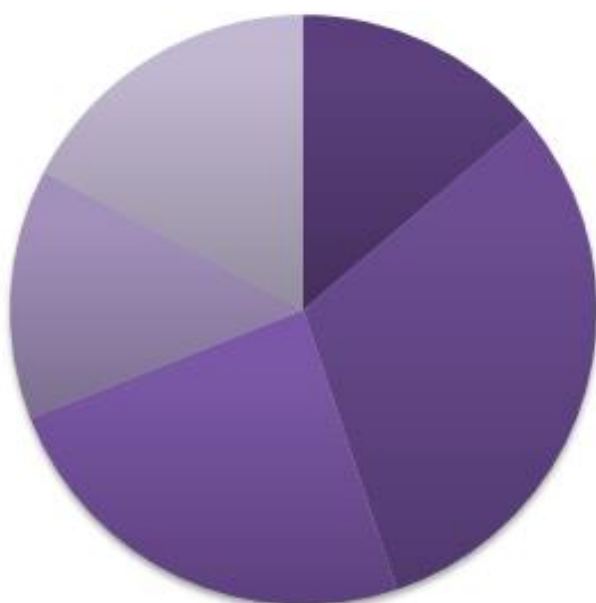
COMO SE LOCOMOVE



CONSIDERA O BAIRRO SEGURO

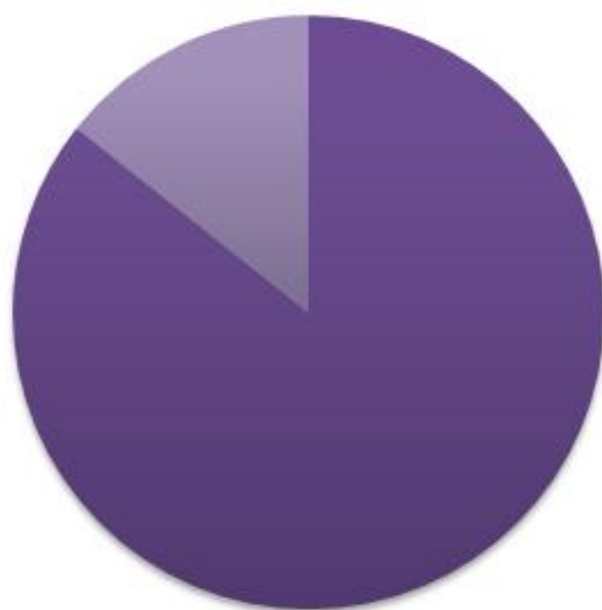


SE UTILIZA AS ÁREAS PÚBLICAS



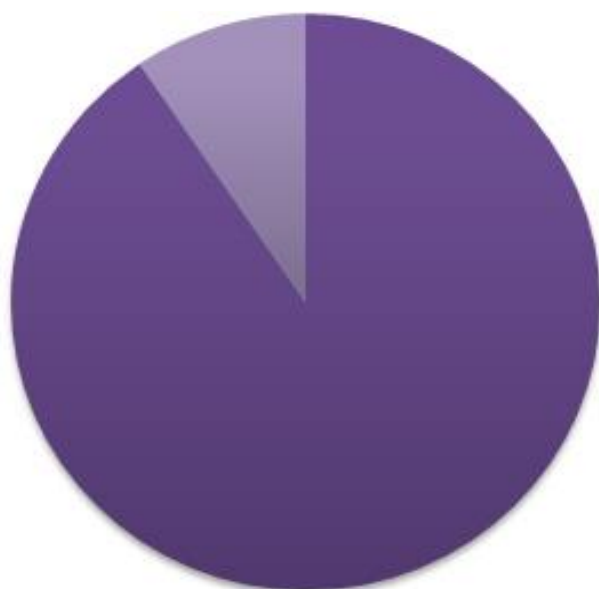
- NÃO
- SIM, TODOS OS DIAS
- SIM, ALGUMAS VEZES NA SEMANA
- SIM, OCASIONALMENTE
- SIM, RARAMENTE

CONSIDERA AS CALÇADAS ADEQUADAS



- SIM
- NÃO

SE AS ÁREAS PÚBLICAS SÃO CONSERVADAS



- SIM
- NÃO

EQUIPAMENTOS DESEJADOS

QUADRA (3)
LOCAL PARA EVENTOS (2)
PRAÇA COM ÁREA VERDE (1)
PISTA DE CAMINHADA (2)
PISTA DE SKATE (2)
WI FI (2)
LOCAL PARA CORRER (1)
LOCAL PARA PIQUENIQUE (1)
ESPAÇO PARA LEITURA (1)
LUGAR PARA JOGOS DE TABULEIRO (1)
CINEMA (1)
JARDIM (1)

POLOS GERADORES DE VIAGEM

PARQUE DO POVO (5)
CASA DE AMIGOS (1)
CENTRO (6)
SHOPPINGS (3)
MUFFATO MAX ATACADISTA (1)
VILA GENI (1)
BALNEÁRIO DA AMIZADE (1)
RODOVIÁRIA (1)
UNOESTE (1)
RODOVIA RAPOSO TAVARES (1)
PARQUE CEDRAL (1)
MONTALVÃO (3)
MONTE VERDE (1)
AVENIDA PAULO MARCONDES (1)
VILA SANTA HELENA (1)
AVENIDA WASHINGTON LUIZ (1)
AVENIDA MANOEL GOULART (1)
HUMBERTO SALVADOR (1)

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS FALTANTES

EVENTOS (3)
EQUIPAMENTOS E ÁREAS DE LAZER (3)
POSTO DE SAÚDE (5)
ESCOLA DE ENSINO FUNDAMENTAL II E ENSINO MÉDIO (11)
ESPAÇO PARA ESPORTES E ATIVIDADES (2)
FARMÁCIA POPULAR (1)
UNIVERSIDADE (1)
CENTRO DE ESPORTES (1)
CENTRO CULTURAL (1)
LOCAL PARA IDOSOS (1)

MAIORES DIFICULDADES ENCONTRADAS NO USO DO TRANSPORTE COLETIVO

HORÁRIOS DISPONÍVEIS (5)
DEMORA NO TRAJETO (5)
FALTA DE CONFORTO NOS PONTOS DE ÔNIBUS (1)
TEMPO DE ESPERA (2)
LOTAÇÃO (4)
PREÇO (5)
NÃO TEM ROTAS DIRETAS PARA DETERMINADOS LOCAIS (2)
CONSERVAÇÃO FÍSICA DOS ÔNIBUS (1)
QUANTIDADE INSUFICIENTE DE PONTOS DE ÔNIBUS (1)

OBSERVAÇÃO: RESPOSTAS DISCURSIVAS.

OBSERVAÇÃO²: QUANTIDADE DE RESPOSTAS ENTRE PARÊNTESES.

c) conversa com as lideranças de bairro

Em conversa com o presidente de bairro, Amaral, a tesoureira do bairro, Luciana, e um membro da gestão, Marcos, foi possível verificar algumas problemáticas existentes no bairro, os planos e os projetos em andamento. Algumas questões também foram apontadas, em conversa anterior, por outro membro da gestão, Isabela. O processo ocorreu no dia 29 de julho de 2017, tendo início após o almoço e término ao fim da tarde, na casa dos envolvidos.

Os problemas apontados foram praticamente os mesmos vistos anteriormente na dinâmica com as crianças e adolescentes do CRAS, no entanto, alguns deles já estão sendo resolvidos, e novas propostas de melhoria estão sendo discutidas.

A próxima benfeitoria a ser realizada no bairro será possivelmente a implantação de uma quadra coberta, cuja verba já está liberada e os processos burocráticos em andamento. Ela servirá de espaço para receber os eventos que hoje ocorrem nas ruas ou, quando possível, na quadra da escola, mediante pedido e aprovação prévios. Deverá ser usada também para lazer dos moradores, que hoje utilizam os campos de terra descobertos ou então invadem a quadra da escola ou da Casa da Sopa, que são cobertas, pelas aberturas irregulares.

Há intenções das lideranças em implantar um centro de reciclagem na área. O local já está sendo estudado, e reuniões referentes a isso estão sendo realizadas. A estrutura deve ser vista como uma potencialidade do bairro, pois permitiria a geração de trabalhos, visto que há grande índice de desemprego na região, devido à crise econômica e ao estigma enfrentado pelos moradores, que dizem ter dificuldades de conseguir trabalho quando passam o endereço de residência. Uma das medidas encontradas para ajudar a vencer o estigma social existente, é o desfile do dia 14 de setembro, aniversário da cidade, que pelo quarto ano levará membros da associação de bairro para a avenida. Membros do futebol infantil, futebol feminino e demais moradores participam da celebração.

Como já foi visto no diagnóstico técnico, existe uma grande quantidade de terrenos vazios nos bairros. Alguns estão sendo atualmente tomados pelo poder público, aqueles considerados abandonados, e redistribuídos para outras famílias que estão na fila de espera por habitação. A partir da doação dos terrenos pelo poder público, as famílias têm seis meses para construir a residência.

Uma preocupação existente é em relação à crescente quantidade de idosos nos bairros e a falta de recursos e atenção a essa demanda. As propostas existentes são direcionadas principalmente ao lazer e à cultura, além da proposição de atividades físicas e ocupacionais. Além dos idosos, o bairro também conta a presença de muitos deficientes físicos. O que faz necessária a acessibilidade universal.

O transporte público é um grande problema, pois além de ser ineficiente (demorado e lotado), é caro e a rota é limitada a algumas porções dos bairros. Para que os ônibus Morada do Sol e Montalvão entrassem na área, foi preciso um abaixo assinado junto aos moradores. São necessários novos pontos de ônibus, com rotas mais adequadas. E, se possível, mais ônibus diretos para pontos de interesse como universidades e escolas. Durante a noite, principalmente, as pessoas são obrigadas a fazer longos percursos a pé até em casa, em locais mal

iluminados. As mulheres se queixam também dos assédios sofridos nesse percurso. O que faz necessário, além do melhor atendimento da rota, o policiamento.

As calçadas e vias apresentam condições ruins e devem ser melhoradas. A limpeza do bairro deixa a desejar, pois há apenas um funcionário encarregado, que é idoso, para os dois bairros. Além disso, existe o descarte irregular de lixo nas áreas públicas. Anteriormente existiam algumas caçambas espalhadas pelo bairro, e o caminhão de lixo passava apenas uma vez na semana, fazendo com que houvesse queimada de resíduos, um uso bastante incômodo. Devido ao mau uso dessa estrutura, as caçambas foram retiradas. No entanto, agora há coleta do lixo três vezes na semana, como ocorre em grande parte dos bairros prudentinos.

O não funcionamento do wi fi foi um problema recorrente na fala de todos. Para isso, a associação de bairro está lutando pela implantação de outro ponto de internet nos bairros, na praça onde já existem um campo de futebol e uma academia de terceira idade.

Os eventos que o bairro recebe normalmente são do CRAS e da escola. A associação promove ocasionalmente eventos, como a festa julhina e um projeto para crianças que ocorre aos finais de semana e atende aproximadamente 50 indivíduos. Anteriormente o bairro contava com uma feira semanal, que parou de acontecer. Outro evento que não ocorre mais é o “Fuse Funk”, que era organizado pela associação de moradores, e destinados aos jovens. Após problemas de violência entre alguns participantes e a polícia, foi encerrado.

A poluição sonora é bastante incômoda no bairro. Os sons altos veem das casas e dos carros individuais e de propaganda. Outro problema recorrente entre jovens e adultos é o abuso de substâncias lícitas e ilícitas. A preocupação é ainda maior em relação aos jovens, que às vezes se veem envolvidos com o tráfico de drogas. Ofertar espaços públicos de qualidade, que possam vir a receber atividades esportivas, culturais e de capacitação são ótimas ferramentas para lutar contra essa tendência.

A falta de escolas de ensino fundamental II e ensino médio colaboram para o alto índice de evasão escolar. Para estudar, os jovens precisam se deslocar até Montalvão. O posto de saúde não tem profissionais suficientes, e há grande demora no atendimento da população, inclusive em situações emergenciais.

SEIS PROPOSIÇÕES

6

PROPOSIÇÕES

A partir do que foi até então desenvolvido, foi possível realizar proposições e direcionamentos para o plano de desenvolvimento de bairro.

6.1

O PROBLEMA DOS VAZIOS

Ao longo dos anos, a expansão da malha urbana prudentina foi marcada pela “história econômica, política, e social da região, sem foco em planejamento urbano, ainda menor preocupação ambiental, ou inclusão social” (HONDA et al., 2015). Sendo que por “planejamento urbano” se pode entender aquele ideal – sustentável, inclusivo, humanista – anteriormente discutido.

Os projetos urbanos em Presidente Prudente têm início nos anos 1966-1968, com a proposta de projeto para distritos industriais. O projeto apresentava diretrizes de organização urbana, considerando principalmente o zoneamento e o sistema viário principal, que direcionavam para o estudo da densidade demográfica e do uso do solo urbano. Objetivava distribuir a população pelo território de maneira equilibrada e propor usos do solo funcionais racionais, sem grandes preocupações com a inclusão social ou meio ambiente. O segundo documento de mesmo cunho foi a primeira proposta de plano diretor, que data de 1969. Intencionava levantar, analisar e estudar dados relacionados à população e espaço geográfico para propor recomendações urbanísticas. Foi o primeiro instrumento de ordenação territorial prudentino (BARON, 2017).

Em 1996, é instituído um novo plano diretor, em decorrência do processo crescente de migração da área rural para a urbana, que se acentuou a partir da década de 1970 – no ano 2000, segundos dados do IBGE, 98% da população do município residia em área urbana. Criado para suprir a necessidade de políticas de planejamento, o Plano determinava o perímetro urbano da cidade, responsável por direcionar a expansão e o crescimento. Foram realizadas cinco alterações desses limites desde a instituição do documento (figura x), número acima do “convencional” para cidades do porte de Presidente Prudente (NASCIMENTO, 2014).

As novas áreas urbanas se distanciavam cada vez mais da cidade consolidada e equipada. E, ao contrário do lógico, o perímetro anterior não estava totalmente ocupado (figura x), o que reforça a “teoria” de que os agentes espaciais imobiliários foram responsáveis pelo crescimento desordenado e irregular de Presidente Prudente e pelo “planejamento” da cidade, como visto na Introdução do presente trabalho. Com isso, os processos de segregação socioespacial e manutenção dos vazios urbanos, em vista da especulação imobiliária, foram fortalecidos. Nascimento (2014) apresenta dados do número de vazios na cidade que, entre os anos de 1988 e 1998, cresceu 250%. E, em 2011, a área total dos vazios representava 46,53% da área urbana.

Segundo Dittmar (2006), pode-se entender vazios urbanos como áreas que abarcam o remanescente, “a área ociosa e o residual urbano”. Podendo ser áreas construídas, desocupadas, subutilizadas ou não utilizadas.

Como já foi apresentado, os bairros Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo foram implantados em uma área distante das ocupações existentes, criando enormes vazios urbanos e intensificando a condição de segregação dos bairros (vide figura 3).

Os vazios serão aqui tratados como instrumentos favoráveis ao combate do processo de especulação imobiliária. As diretrizes apresentadas terão como objetivo fundamental a ocupação socialmente responsável e sustentável dos vazios existentes no percurso entre o Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo e a malha urbana consolidada da cidade de Presidente Prudente, de modo a promover maior integração e reduzir a condição de segregação existente, além de proporcionar a existência de usos principais combinados, visando maior urbanidade e dinamicidade para a região e, se possível, a criação de empregos, que é um dos itens necessários ao Plano de Desenvolvimento de Bairro.

DIRETRIZES:

Considerando que a maior parte dos instrumentos do Estatuto da Cidade (EC) precisa, para poder ser aplicado, constar no Plano Urbanístico Diretor (PUD), foram feitas algumas propostas de alterações e complementações.

1. O lote urbano que não atender às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no PUD de Presidente Prudente, nos artigos 3º e 4º, e nas leis complementares a ele, estará descumprindo a função social da propriedade, conforme o artigo 182, §2º do EC.
2. Deve constar no PUD que o proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que não promova seu adequado aproveitamento estará sujeito a penas sucessivas de parcelamento ou edificação compulsórios, imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública, conforme artigo 182, §4º do EC.

Sendo que:

- a) Será considerada propriedade subutilizada aquela com área igual ou superior a 1000 m² cujo coeficiente de aproveitamento mínimo definido pelo zoneamento não for alcançado, conforme artigo 5º, §1º.
- b) Será considerada propriedade não edificada aquela com área igual ou superior a 1000 m² cujo coeficiente de aproveitamento for igual a zero (adaptado do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, artigo 92)
- c) Será considerada propriedade não utilizada aquela com área igual ou superior a 1000 m² que tenha, no mínimo, 80% de sua área construída desocupada há mais de cinco anos, ressalvado

os casos em que a desocupação decorre de impossibilidade jurídica ou resulte de pendência judicial incidente sobre o imóvel (adaptado do Decreto nº 51.920, de 11 de novembro de 2010, do Município de São Paulo).

3. O município poderá conceder o direito à superfície das propriedades públicas, previsto no artigo 21º do EC, para outrem, inclusive particulares, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada em cartório de imóveis. A concessão poderá ser gratuita ou onerosa, sendo que a primeira só poderá ser concedida a instituições assistenciais e educacionais sem fins lucrativos.

Essa medida é prevista para que o município cumpra o artigo 8º, § 4º do EC, que prevê que após incorporado ao patrimônio público, o município tem o prazo máximo de cinco anos para fazer cumprir a função social da propriedade da área desapropriada. É necessário levar em consideração as dificuldades financeiras e logísticas da cidade, e ainda o desinteresse momentâneo do poder público por aquela determinada região. Trata-se também de uma forma de proporcionar maior receita para os municípios.

4. 50% dos bens conseguidos por desapropriação em Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) deverão ser destinados a habitações de interesse social.

O Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, de 2014, estabelece que as ZEIS tenham de 40% a 60% da área construída destinada a habitações de interesse social. O valor (50%) é a média dos valores apresentados pelo plano.

6.2 A ESTAÇÃO NORTE

A última versão do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente foi lançado em 2014. Nele existe a proposta de construção de quatro estações de ônibus na cidade, em bairros “extremos” da malha urbana consolidada. A mais próxima ao Jardim Morada do Sol e ao Parque Residencial Francisco Belo Galindo é a Estação Norte, que será implantada no bairro Parque Primavera, a quatro quilômetros e meio do bairro. O Parque está no “caminho” dos bairros estudados até o centro, e é cercado por vazios (imagem 47).

DIRETRIZES

1. Dobrar o valor do potencial construtivo em um raio de 500 metros da Estação Norte, objetivando adensar as áreas com infraestrutura disponível (adaptado do Plano Diretor Estratégico, de 2014, do município de São Paulo)

2. O poder público municipal deverá deixar área de igual tamanho da estação para caso haja necessidade futura de expansão. A área poderá ter o direito à superfície concedido provisoriamente para particulares. Tal medida busca deixar espaços livres para o crescimento da cidade e proporcionar, deste modo, uma ocupação socialmente responsável. Já que, na ausência de áreas livres nos locais ideais para este tipo de expansão, são gastas grandes quantidades de recursos financeiros com desapropriação e compra de terrenos.



FIGURA 47 - MAPA DE NOVAS ESTAÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PRESIDENTE PRUDENTE. FONTE: EDSON MARCHIORO, ARQUITETURA, URBANISMO E ENGENHARIA S/S.

6.3 UMA NOVA CENTRALIDADE

Os bairros afastados da malha urbana consolidada se conectam à cidade por rodovias e vias de tráfego rápido, como é o caso do Jardim Morada do Sol e o Parque Residencial Francisco Belo Galindo. Por vezes essas vias são circundadas por grandes vazios. Sabe-se também que os bairros mais afastados do centro têm poucas ofertas de serviços e poucos empregos, como visto no reconhecimento urbano da área de estudo.

Buscando criar novas centralidades no bairro, foram apresentadas diretrizes que facilitem o processo. As centralidades são, como já visto, determinadas pela presença de comércio e serviços, e se associam ao sistema de circulação. Os quatro níveis a ele possíveis são determinados pelo alcance da mesma, isto é, o grau de atendimento que ela possui. Uma centralidade de nível 1 atende seu entorno muito próximo, enquanto uma centralidade de nível 4 atende toda a cidade (corresponde normalmente à área central). O nível 3, que é o que aqui se pretende, é capaz de atender os bairros próximos (CAMPOS, 2003).

DIRETRIZES

1. Isenção ou desconto na cobrança de impostos municipais nas propriedades a até 200 metros de distância das vias de fluxo rápido que forem destinadas a atividades do setor terciário, isto é, atividades de comércio de bens e prestação de serviços, até que o entorno esteja consolidado. Tal medida visa levar empregos

e serviços para a área, tentando também desafogar as áreas centrais da cidade, além de expandir a malha urbana consolidada até os bairros estudados.

2. As vias de fluxo rápido aqui consideradas são: a Rua Itaro Koyanague, a Rua Alvino Gomes Teixeira, a Avenida Doutor Ibraim Nobre e a Estrada Raimundo Maiolini (imagem 48).

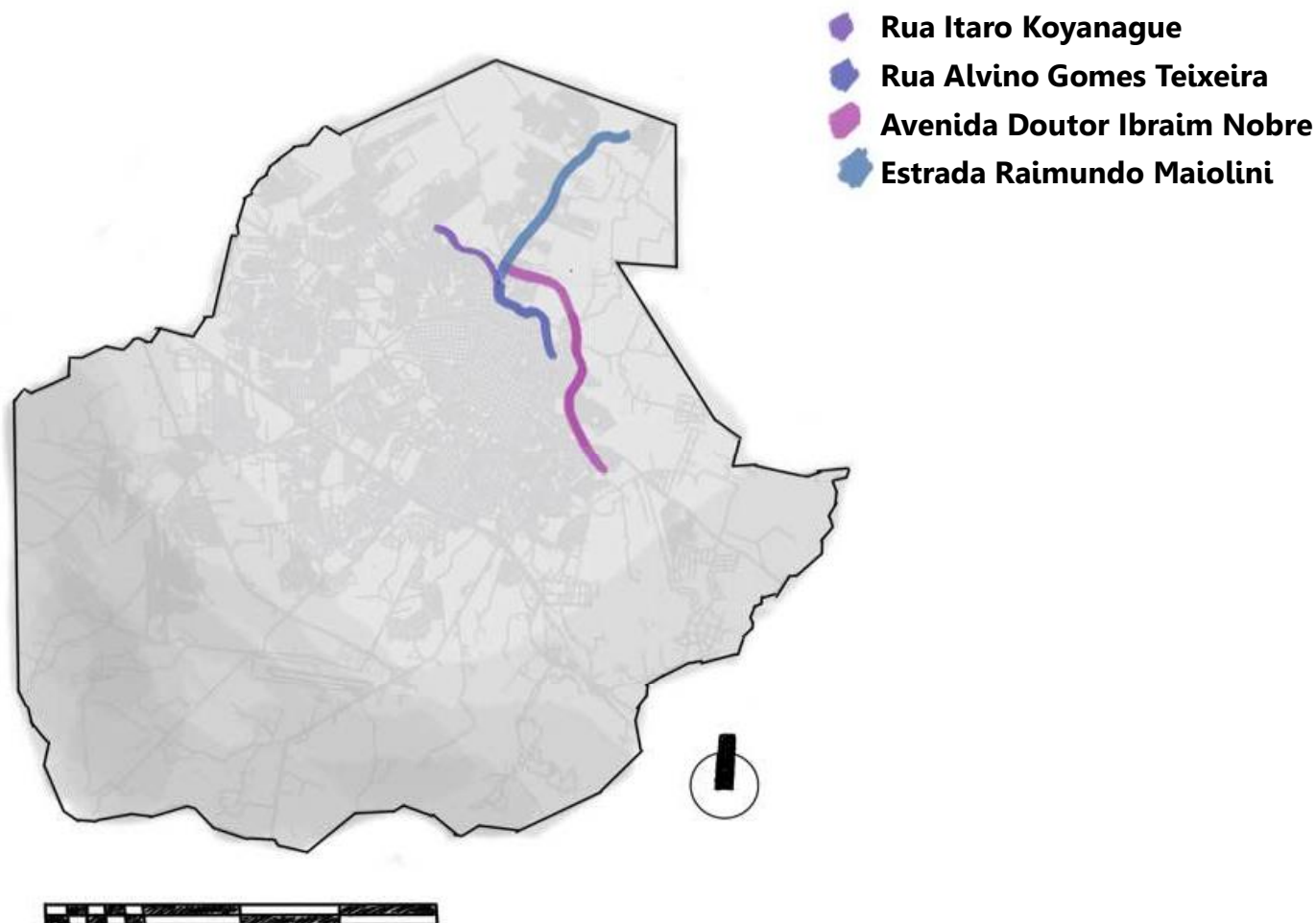


FIGURA 48 – MAPA COM VIAS DESTACADAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

6.4 O PROBLEMA DA ILUMINAÇÃO

A má iluminação das vias públicas foi um dos problemas relatados pelos moradores. Para melhorar isso, foi preciso realizar levantamentos na área, de modo a verificar se a iluminação estava de acordo com os parâmetros ideais de iluminação. O Manual de Iluminação Pública da Companhia Paranaense de Energia (MANUAL, 2012), que está de acordo com o que é estabelecido pelas normas brasileiras, foi utilizado para isso.

No geral, a iluminação é bastante adequada. Nas vias dos bairros, o maior problema visto foi a falta de manutenção, isto é, algumas lâmpadas quebradas que demoram a ser trocadas, e também a altura de algumas poucas árvores, por vezes baixas, que impedem uma boa iluminação dos passeios. Por se tratarem de vias com pouco movimento e tráfego lento, não foi constatada a necessidade

de alteração, somente a proposição de algumas diretrizes visando melhorar a manutenção e a melhor distribuição e escolha de futuras árvores.

Houveram erros de projeto, pois o correto seria que a escolha do lado da rua que recebeu a iluminação pública fosse feita de acordo com a posição do sol poente, e que as árvores ficassem do passeio oposto, ou no mínimo a cinco metros de distância dos postes. Porém não ocasionou grandes prejuízos a ponto de ser necessária a refeitura do projeto e implantação, o que seria muito oneroso e pouquíssimo viável (NTD 001/2008).

Os pontos críticos de iluminação aqui considerados foram as vielas e a via arterial, que possuem pouca ou nenhuma iluminação. Ressaltando que as vias de tráfego intenso e fluxo rápido, como é o caso da Rodovia Raimundo Maiolini, precisam de bastante iluminação. E que as vielas são, segundo os moradores, evitadas durante a noite por conta da má ou ausência de iluminação.

Outros pontos críticos de iluminação são as áreas de lazer e as áreas verdes, porém os projetos serão apresentados posteriormente.



FIGURA 49 - MAPA DE ILUMINAÇÃO ATUAL, ARBORIZAÇÃO E PONTOS CRÍTICOS EM PONTILHADO. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

DIRETRIZES

ILUMINAÇÃO DAS ÁREAS DE LAZER E ÁREAS VERDES

1. Substituição, quando necessário, das lâmpadas atuais (aparentemente de vapor de sódio) por lâmpadas multivapores metálicos, pois estas possuem alta

eficiência luminosa e alto índice de reprodução de cor, sendo muito utilizadas quando o objetivo é o embelezamento urbano e o conforto luminoso. O objetivo é estimular os usos noturnos, criar um ambiente esteticamente e luminosamente agradável e iluminar o caminho dos transeuntes.

ILUMINAÇÃO DAS VIAS LOCAIS

São normalmente vias de pouco tráfego, com interseções em nível não semaforizadas, que são destinadas ao acesso local e cuja velocidade máxima é de 30 km/h.

1. Para sua iluminação foram escolhidas as lâmpadas de vapor de sódio, a mais comumente utilizada para iluminação pública e já utilizada. Seu índice de reprodução de cor é baixo e ela possui coloração amarelada, o que traz maior sensação de conforto e relaxamento

ILUMINAÇÃO DAS VIAS ARTERIAIS

São aquelas cuja velocidade máxima é 60km/h, que liga os bairros da cidade e possibilita acesso aos lotes lindeiros e vias secundárias, ainda conta com grande fluxo de veículos e pouco acesso de tráfego.

1. Para a via arterial existente, as lâmpada escolhidas foram as “diodo emissor de luz”, conhecidas por LED (sigla de Light Emitter Diode). Ela possui alta vida média e eficiência, é resistente a vibrações, possui alto índice de reprodução de cor e é flexível na escolha da temperatura da cor. Apesar das muitas qualidades, é inviável do ponto de vista financeiro devido ao alto custo, além da inexistência de normas específicas, por ser uma tecnologia relativamente nova. Isso torna a aplicação em larga escala inviável, por isso estará restrita à via arterial. Ela deverá ter coloração branca, normalmente usada para ambientes de trabalho por deixar os seres humanos “alerta”.

DIRETRIZ GERAL PARA AS VIAS

1. Quando for possível do ponto de vista normativo e financeiro, as lâmpadas de LED deverão ser usadas em todo o bairro, visando maior economia e menor necessidade de manutenção.

A PROPOSTA

O vão médio ideal normalmente é de 35 a 40 metros, para vias de baixo fluxo. Porém para as vielas foram propostos postes a cada 20 metros, pois apesar de algumas seguirem as normas, a iluminação é insuficiente, visto que se trata de um local murado dos dois lados e estreito, o que gera bastante insegurança nos moradores.

A via imediatamente paralela à Rodovia Raimundo Maiolini, a Rua William Edi Tedros, conta com a iluminação apenas da via, devido à proximidade. Foi proposta iluminação no canteiro central, com postes bilaterais, de modo a auxiliar na iluminação da Rodovia e fornecer iluminação à Rua.

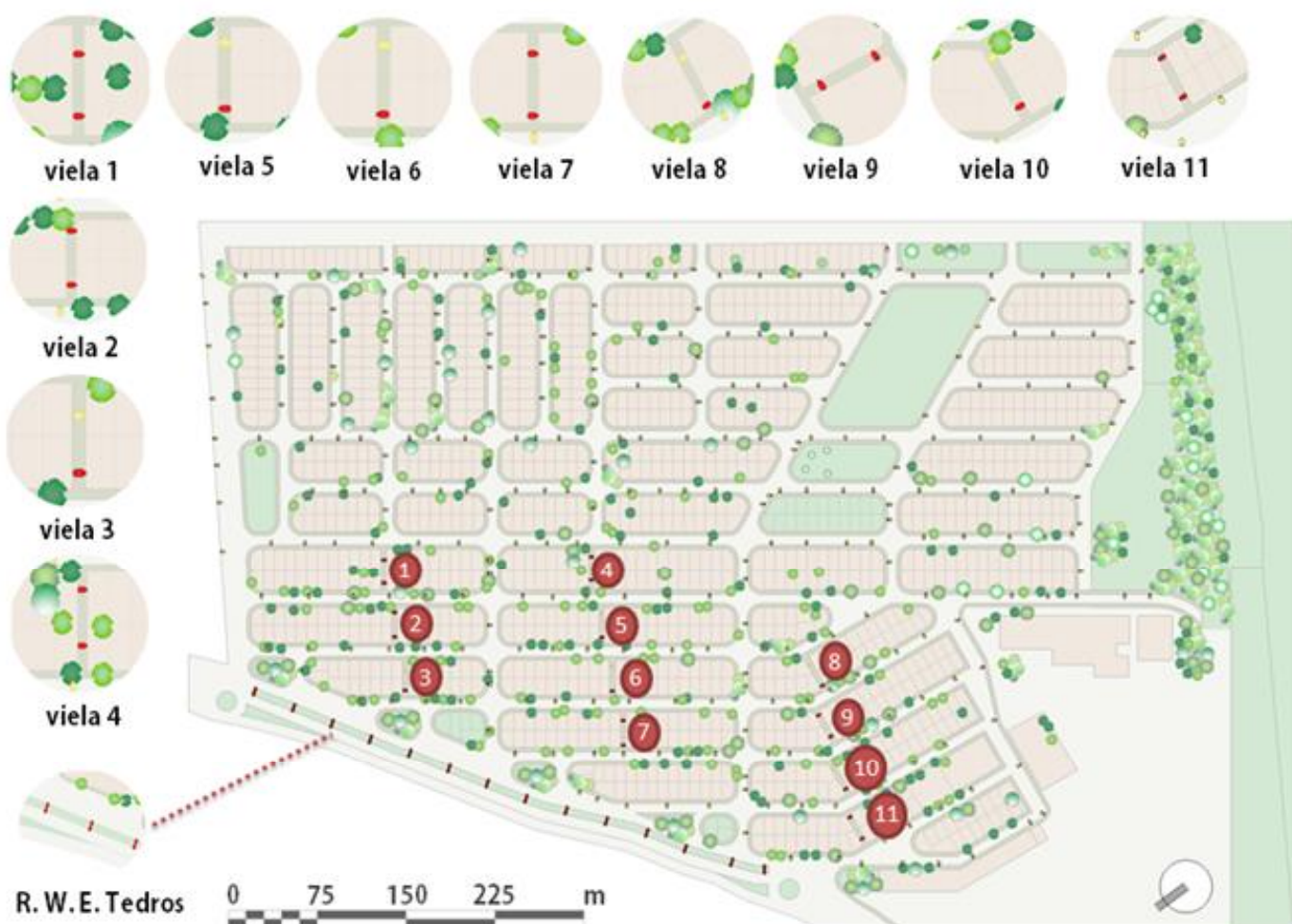


FIGURA 50 - PROPOSTA PROJETOAL. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

6.5 O PROBLEMA DA VEGETAÇÃO

Com o crescimento das cidades, a concentração de asfalto e concreto e a artificialidade do meio urbano também aumentaram. Esses fatores acarretaram uma série de alterações no meio ambiente, como o clima, a temperatura, a umidade relativa do ar, entre outros. As perdas e prejuízos são inúmeros, tanto do ponto de vista ambiental, quanto do humano (MANUAL, 2011)

Para amenizar tais problemas, é preciso que haja um maior equilíbrio entre meio ambiente e desenvolvimento socioeconômico. E um dos meios de alcançá-lo é através da arborização urbana, que tem grande potencial em mitigar os efeitos negativos da urbanidade (MANUAL, 2011).

Arborizar permite a elevação na permeabilidade do solo e, consequentemente, o fim das ilhas de calor, que são causadas pela concentração de asfalto e concreto, e agravadas pela poluição atmosférica. As ilhas concentram calor, aumentam a temperatura e diminuem a umidade relativa. As copas das árvores servem como fracionadores de água das chuvas, fazendo com que o problema da erosão seja diminuído, pois o choque inicial se dá com as árvores, que também retêm parte da chuva (FARIA; MONTEIRO; FISCH, 2007).

As árvores ainda agem como barreira contra os ruídos, reduzem a poluição do ar – à medida que retêm particulados em suspensão no ar – e sequestram e armazenam carbono por meio da fotossíntese. Quando possuem flores e frutos, são atrativas para a avifauna urbana, pois servem de alimento e abrigo. E ainda proporcionam bem estar psicológico às pessoas, devido à beleza cênica, melhoria estética e aumento da qualidade de vida (FARIA; MONTEIRO; FISCH, 2007).

A implantação de árvores nas cidades exige planejamento. Inicialmente será tratada a arborização em vias públicas, e posteriormente nos espaços coletivos e de permanência.

A escolha das espécies deve ser feita de modo a evitar prejuízos, como interferência e danos aos equipamentos públicos, às construções e ao calçamento, e ainda deve permitir que a árvore tenha pleno desenvolvimento (SÃO PAULO, 2006).

Para a escolha das espécies mais adequadas a cada passeio, foram utilizados alguns conceitos da ferramenta conhecida por Chave Arborizar, que determina a viabilidade e adequação do plantio. Para tal, os aspectos físicos referentes ao local são levantados, e as características são numeradas e identificadas e, após verificação de todos os itens, a espécie apropriada e com aspectos biológicos compatíveis é indicada. A ferramenta está parcialmente disponível no portal da Prefeitura Municipal de São Paulo, portanto não foi utilizada em sua totalidade (SÃO PAULO, 2006).

A Chave Arborizar propõe que somente calçadas com mais de 1,90 metros possam receber árvores, já que é exigido faixa livre mínima de 1,20 metros (decreto nº 52.903/12, art. 14, §1º), destinada à livre circulação de pessoas, e faixa de serviço mínima de 70 centímetros (decreto nº 45.904/05, art. 7º), para a instalação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação (SÃO PAULO, 2006).

As calçadas dos bairros Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo possuem aproximadamente 3 metros, portanto se enquadram nas larguras “acima de 2,80 metros”. Disto, temos que a largura mínima do canteiro é de 1,40 metros, a área mínima do canteiro é de 2,00 metros quadrados e o diâmetro à altura do peito (1,30 metros) é de 1,20 metros (figura 51), todos os dados considerando a árvore quando adulta (SÃO PAULO, 2006).

Os portes das árvores são determinados de acordo com a rede elétrica, que pode ser considerada “convencional ou compacta não isolada” ou “ausente ou compacta isolada”. A rede elétrica dos bairros se enquadra na primeira opção, sendo assim, os portes das árvores devem ser “grandes” ou “pequenas”. E as árvores de grande porte devem ser “moldadas” durante o seu crescimento através de podas, de modo a não interferir na rede elétrica. (SÃO PAULO, 2006). Destacando que os postes possuem normalmente de 9 a 12 metros, a fiação de baixa tensão está a 7,20 metros, a fiação de alta tensão de 8,20 a 9,40 metros e os fios de telefone a 5,40 metros (MANUAL, 2011).

É preciso considerar o recuo existente entre a edificação e o passeio, pois deste modo pode-se escolher a copa mais adequada, para que não haja colisão entre a vegetação e a construção (SÃO PAULO, 2006).

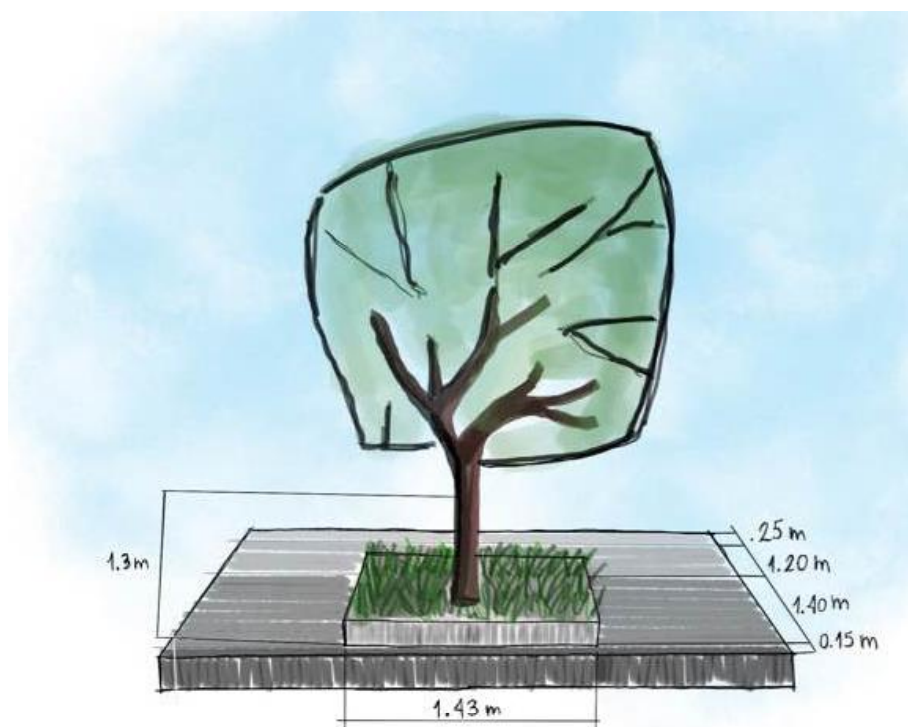


FIGURA 51 – MODELO DE ARBORIZAÇÃO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

Distância mínima em relação à	Porte (m)	
	Pequeno	Grande
Esquina (referenciada ao ponto de encontro dos alinhamentos dos lotes da quadra em que se situa)	5	5
Postes	2	3
Equipamentos de segurança (hidrantes)	1	3
Instalações subterrâneas (gás, água, energia, telecomunicações, esgoto, tubulação de águas pluviais)	1	2
Mobiliário urbano (bancas, cabines, guaritas, telefones)	2	3
Galerias	1	1
Caixas de inspeção (boca de lobo, boca de leão, poço de visita, bueiros, caixas de passagem)	2	2
Guia rebaixada, gárgula, borda de faixa de pedestre, acesso de pedestre à edificação	1	2
Transformadores	3	5
Espécies arbóreas	5	12

FIGURA 52 – QUADRO DE DISTÂNCIAS ENTRE ÁRVORES E ELEMENTOS URBANOS.. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

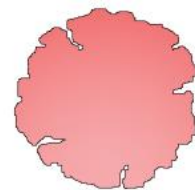
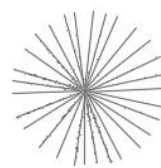
A PROPOSTA

Não foram retiradas árvores pré-existent das calçadas. As espécies que já existem são variadas, não havendo consideráveis repetições. Na [figura 63](#), que apresenta o projeto de arborização proposto para as vias, as árvores estão “super dimensionadas”, para que fosse possível visualizá-las de forma mais clara. Foram seguidas as regras anteriormente citadas e não foram adicionadas novas árvores às calçadas com postes, de modo a evitar quaisquer conflitos.

As espécies escolhidas para o bairro foram utilizadas nas vias e nas áreas públicas de lazer, como será visto posteriormente, também estão presentes no Catálogo Técnico de Espécies Vegetais da Fundação para o Desenvolvimento da Educação.



Símbolos



Nome científico Bauhinia cupulata

Nome popular Unha de vaca

Porte Pequeno

Crescimento Rápido

Flor Branca ou amarela

Floração Junho a setembro

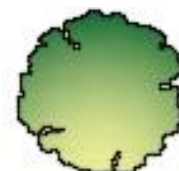
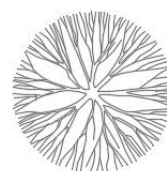
Altura 5 metros

Diâmetro 5 metros

FIGURA 53 - UNHA DE VACA. FONTE: [HT-TPS://WWW.SEMENTESCACARA.BBSHOP.COM.BR/UNHA-DE-VACA-1](https://www.sementescacara.bbshop.com.br/unha-de-vaca-1)



Símbolos



Nome científico Schinus molle

Nome popular Aroeira salso

Porte Pequeno

Crescimento Rápido

Flor Branca ou amarela

Floração Agosto a novembro

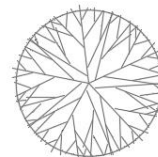
Altura 7 metros

Diâmetro 4 metros

FIGURA 54 - AROEIRA SALSO.. FONTE: [HTTPS://WWW.IBFLORESTAS.ORG.BR/BLOG/ARVORE-AROEIRA-SALSA](https://www.ibflorestas.org.br/blog/arvore-aroeira-salsa)



Símbolos



Nome científico Tabebuia chrysotricha

Nome popular Ipê-amarelo

Porte Pequeno

Crescimento Rápido

Flor Amarela

Floração Agosto a setembro

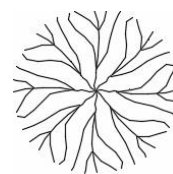
Altura 6 metros

Diâmetro 6 metros

FIGURA 55 - IPÊ AMARELO. FONTE: [HT-TPS://WWW.SITIODAMATA.COM.BR/ESPECIES-DE-PLANTAS/FLORES/IPE-AMARELO-TABEBUIA-CHRYSTOTRICH](https://www.sitiodamata.com.br/especies-de-plantas/flores/ipe-amarelo-tabebuia-chrysotricha)



Símbolos



Nome científico Tabebuia impetiginosa

Nome popular Ipê-roxo-de-bola

Porte Grande

Crescimento Rápido

Flor Rosa

Floração Maio a agosto

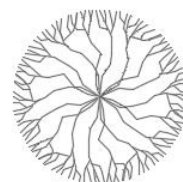
Altura 12 metros

Diâmetro 10 metros

FIGURA 56 - IPÊ ROXO DE BOLA..
FONTE: [HTTP://WWW.TOKOWOW.COM/
WP-CONTENT/UPLOADS/2015/06/JUAL-
-BIT-TABEBUIA-IMPETIGINOSA-1.JPG](http://www.tokowow.com/wp-content/uploads/2015/06/jual-bit-tabebuia-impetiginosa-1.jpg)



Símbolos



Nome científico Lafoensia glyptocarpa

Nome popular Mirindiba

Porte Grande

Crescimento Moderado a rápido

Flor Amarela

Floração Junho a agosto

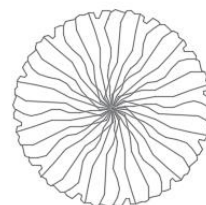
Altura 15 metros

Diâmetro 12 metros

FIGURA 57 - MIRINDIBA ROSA. FONTE:
[HTTP://WWW.ALTERNATIVARURAL.COM.
BR/MIRINDIBA-ROSA/PROD-702521/](http://www.alternativarural.com.br/mirindiba-rosa/prod-702521/)



Símbolos



Nome científico Caesalpinia peltophoroides

Nome popular Sibipiruna

Porte Grande

Crescimento Moderado

Flor Amarela

Floração Setembro a novembro

Altura 12 metros

Diâmetro 10 metros

FIGURA 58 - SIBIPIRUNA. FONTE:
[HTTP://WWW.ARVORES.BRASIL.NOM.BR/
FLORIN/SIBIPIR.HTM](http://www.arvores.brasil.nom.br/florin/sibipir.htm)



Símbolos



Nome científico Myrciaria trunciflora

Nome popular Jabuticabeira

Porte Grande

Crescimento Lento

Flor Branca

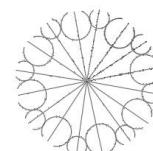
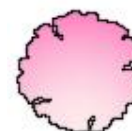
Floração Julho a agosto / novembro a dezembro

Altura 12 metros

Diâmetro 8 metros

FIGURA 59 - JABUTICABEIRA. FONTE: [HTTPS://WWW.MFRURAL.COM.BR/MOBILE/CLASSIFICADOSANUNCIO.ASPX?ID=146898&TITULO=JABUTICABEIRAS-5-A-20-ANOS](https://www.mfrural.com.br/mobile/classificadosanuncio.aspx?ID=146898&TITULO=JABUTICABEIRAS-5-A-20-ANOS)

Símbolos



Nome científico Lagerstroemia indica

Nome popular Resedá

Porte Pequeno

Crescimento Rápido

Flor Rosa, branca, roxa ou vermelha

Floração Dezembro a fevereiro

Altura 6 metros

Diâmetro 4 metros

FIGURA 60 - RESEDA. FONTE: [HTTPS://HOROMIDIS.GR/PRODUCT/LAGERSTROEMIA-INDICA](https://horomidis.gr/product/lagerstroemia-indica)

Símbolos



Nome científico Senna macranthera

Nome popular Pau-fava, aleluia, fedegoso

Porte Pequeno

Clima Tropical

Flor Amarela

Floração Dezembro a março e junho

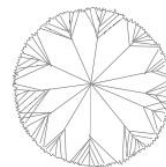
Altura 8 metros

Diâmetro 6 metros

FIGURA 61 - PAU FAVA. FONTE: [HTTPS://WWW.SITIODAMATA.COM.BR/FEDEGO-SO-SENNA-MACRANTHERA](https://www.sitiodamata.com.br/fedego-so-senna-macranthera)



Símbolos



Nome científico Cassia spectabilis

Nome popular Cassia

Porte Pequeno

Crescimento Rápido

Flor Amarela

Floração Dezembro a abril

Altura 6 metros

Diâmetro 4 metros

FIGURA 62 - CASSIA. FONTE: [HTTP://PLANTINFO.CO.ZA/PLANT/CASSIA-SPECTABILIS/](http://plantinfo.co.za/plant/cassia-spectabilis/)



FIGURA 63 - PROPOSTA DE ARBORIZAÇÃO. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

6.6

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Visando propor melhorias economicamente viáveis e sustentáveis, as redes cicláveis surgem como opção para os problemas de mobilidade urbana presentes no bairro. É viável economicamente por ter uma fácil, rápida e pouco onerosa implantação, e igualmente manutenção – pois os custos resultam da pintura da sinalização horizontal, das placas de indicação e sinalização e às vezes das estruturas que separam as vias da rede ciclável, além dos materiais e mão de obra para tais.

A Organização das Nações Unidas considera o modal como o “transporte ecologicamente mais sustentável do planeta”, pois não gera poluentes e proporciona benefícios à saúde física e mental dos indivíduos, além de estimular a ocupação dos espaços públicos e democratizar o trânsito – pelo baixo custo torna-se acessível a grande parte da população.

As redes cicláveis podem incluir ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas. As ciclovias são, dentre as três, a mais onerosa, pois exigem isolamento físico do contato com outros veículos. Elas são normalmente implantadas em vias de intenso e rápido fluxo, como avenidas e vias expressas.

Já as ciclofaixas utilizam a própria estrutura da via, não possuindo separação física dos demais veículos. São faixas exclusivas demarcadas com tinta ou, quando muito, com “olhos de gato ou “tartarugas”. São utilizadas em vias de tráfego médio e velocidade média.

As ciclorrotas pensam no uso da bicicleta como meio de transporte compartilhado, isto é, dividem espaço com os automóveis. Não possuem barreiras físicas, oferecem sinalização de vias e apresentam os caminhos mais indicados para trafegar. Normalmente apresentam as melhores rotas de acesso a um destino. São implantadas em vias de baixos fluxo e velocidade.

A metodologia utilizada para elaboração do projeto de rede ciclável tomou como base a aplicada no Plano Diretor Ciclovitário do Município de Canoas (2014). Inicialmente foi realizada uma pesquisa de “origem e destino”, para dentro e fora dos bairros, durante as ações de participação popular, já apresentadas anteriormente. Com isso foi possível definir os polos geradores de viagem, que são os pontos de interesse dentro da cidade e dos bairros que geram fluxo considerável de pessoas.

Essas pesquisas possibilitam ainda verificar as distâncias percorridas. Considerando os bairros como ponto de partida para os polos de viagem externos a eles, os percursos ultrapassam cinco quilômetros. Para esta medida, a bicicleta seria considerada o meio de transporte mais rápido para áreas urbanas (ARAÚJO e ARAÚJO, 2014). Por não ser tão eficiente neste caso, e considerando ainda que a cidade não conta com grande e contínua rede ciclável, não possui arborização adequada ou medidas para ajudar a amenizar as altas temperaturas por vezes apresentadas, foi pensada a integração entre os modais.

Foi visto o movimento das vias dos bairros quanto ao fluxo de veículos automotores e de bicicletas nos horários de saída para o trabalho e de almoço, que normalmente possuem maior movimento.

Foi possível, com isso, ver a existência de demanda, as vias em que o uso de bicicletas é constante e os pontos de conflito entre automóveis e bicicletas, além dos locais de difícil transposição do ciclista.

um mapa de declividade confeccionado manualmente, e posteriormente digitalizado. Para definir as classes de declividade, foram utilizadas as recomendações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. As redes cicláveis em vias expressas devem ter no máximo 5% de inclinação, enquanto aquelas de menor movimento 9%. Foi feito um ábaco auxiliar, que é um instrumento que associa as distâncias horizontais entre duas curvas de nível consecutivas às classes de declividade representadas.

Foram escolhidas definidas quatro classes, cujas inclinações variavam de 0 a 9%. As quatro classes foram marcadas no ábaco auxiliar, que é um instrumento que associa as distâncias horizontais entre duas curvas de nível consecutivas às classes de declividade que se deseja representar. As projeções horizontais foram calculadas utilizando a fórmula: $\text{declividade (\%)} = \text{distância vertical} / \text{distância horizontal} \times 100$. E os resultados estão expostos a seguir.

O ábaco então foi posicionado entre duas curvas consecutivas, com o vértice perpendicular a uma delas. Disto foram marcadas as inclinações de cada parte.

Classe	Declividade (%)	Distância vertical (m)	Distância horizontal (m)	Cor
1	0 a 3	1	0 a 33,3	cinza
2	3 a 6	1	33,3 a 16,6	azul claro
3	6 a 9	1	16,6 a 11,1	azul médio
4	maior que 9	1	maior que 11,1	rosa

FIGURA 64 - ÁBACO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

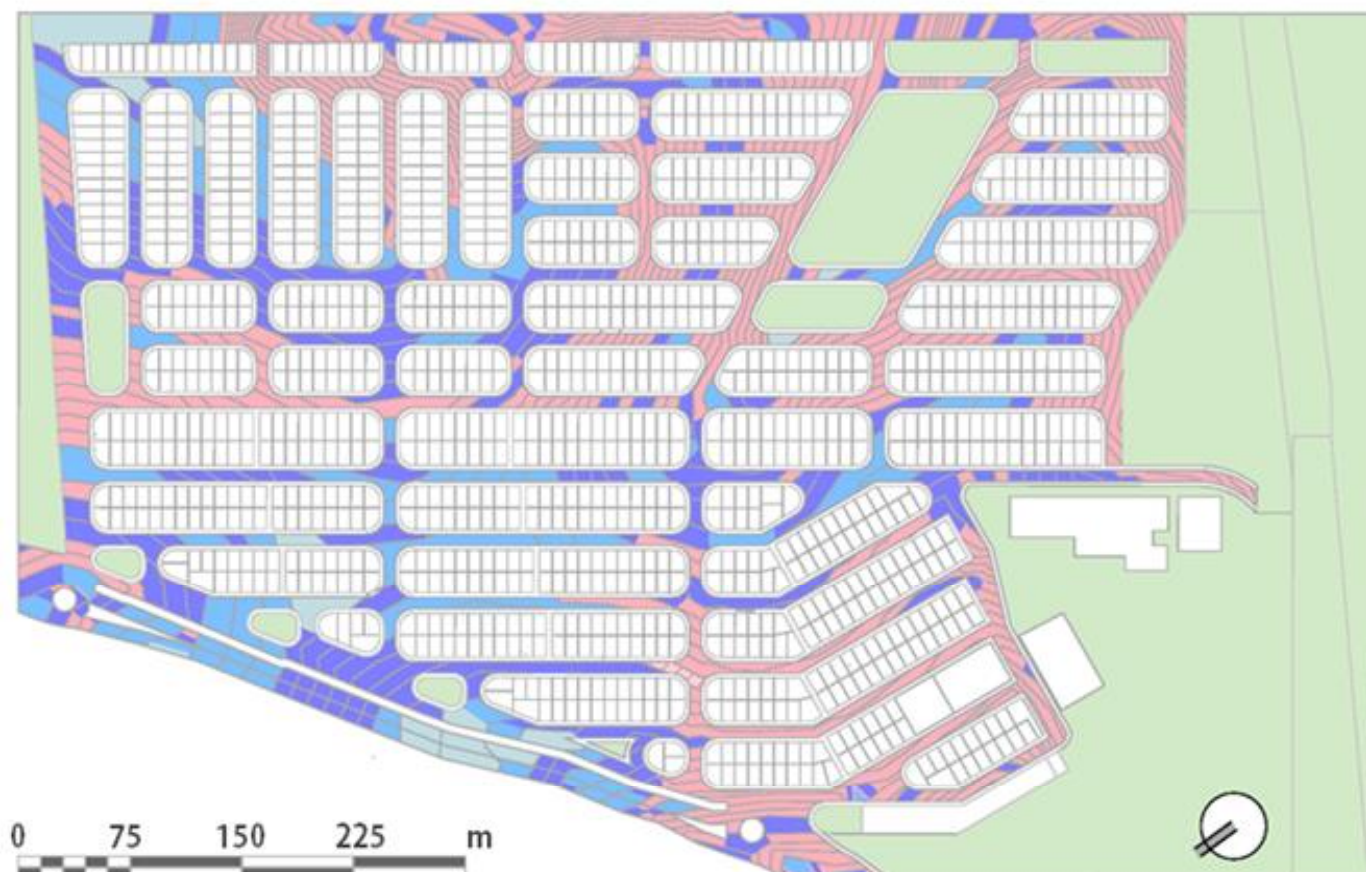


FIGURA 65 - MAPA DE DECLIVIDADE FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

A PROPOSTA

O traçado e a escolha da tipologia (ciclovía, ciclofaixa ou ciclorrota) foram realizados considerando:

- a. o movimento das vias: As vias de bairro, cujo fluxo é baixo e a velocidade também, devem receber ciclorrotas. Aquelas vias que possuem inclinação favorável e conectam as áreas verdes devem receber ciclofaixas, pois seria um incentivo ao uso casual, esportivo e de lazer daqueles que não utilizam a bicicleta para as funções essenciais do dia a dia.
- b. a demanda e a delicidade: as vias com maior fluxo de bicicletas foram preferidas àquelas com baixo fluxo, mas antes foi levada em consideração a declividade das vias, já que uma das propostas da ciclorrota é apresentar “alternativas” favoráveis à bicicleta, ou seja, melhores opções de trajeto até os locais de interesse. Portanto as declividades mais amenas são preferíveis.
- c. os pontos de interesse dentro do bairro: os pólos geradores de viagem e as áreas públicas de lazer e verdes foram fundamentais para o traçado. Foi criada uma malha que levasse a todos esses pontos, conectando-os.
- d. barreiras e pontos de conflito: alguns pontos receberam tratamento diferenciado, como será apresentado, visando maior segurança no trânsito.

Quanto à infraestrutura de estacionamento, foram escolhidos como melhor opção os paraciclos. Normalmente as cidades trabalham com dois modelos: os paraciclos e os bicicletários. Os primeiros são estacionamentos de bicicleta para curtos e médios períodos, podendo ser privados ou públicos. São normalmente colocados em locais de fácil acesso ao pedestre, como parques e praças, e não devem comprometer a circulação do local. Já os segundos são estacionamentos de bicicleta utilizados por longos períodos de tempo, são necessariamente cobertos, e muitas vezes seu uso é cobrado. Ele precisa contar com controle de sistema, que pode incluir funcionários ou ter um sistema tecnológico avançado. Pelo mais alto custo de implantação e manutenção, os paraciclos foram preferíveis.

Os pontos escolhidos para receber a infraestrutura de estacionamento foram as áreas públicas de maior proximidade com os pontos de ônibus, visando a integração do ciclista ao transporte coletivo, o que também incentivaria o uso do modal para as tarefas diárias, como trabalho e estudo. Outra possibilidade, utilizada em alguns países, é que o usuário leve no transporte público a bicicleta, mas foi desconsiderado por conta da infraestrutura necessária nos transportes e pela quantidade de pessoas nos horários de pico.

DIRETRIZES

1. Implantar sinalização de advertência indicando a presença de ciclistas.
2. Implantar sinalização para alertar sobre cruzamentos perigosos.
3. Implantar sinalização horizontal indicando pertencimento das vias a uma ciclorrota.
4. Implementar políticas públicas de incentivo ao uso da bicicleta, visando promover a educação no trânsito.
5. A gestão deve sempre garantir a segurança dos ciclistas e pedestres

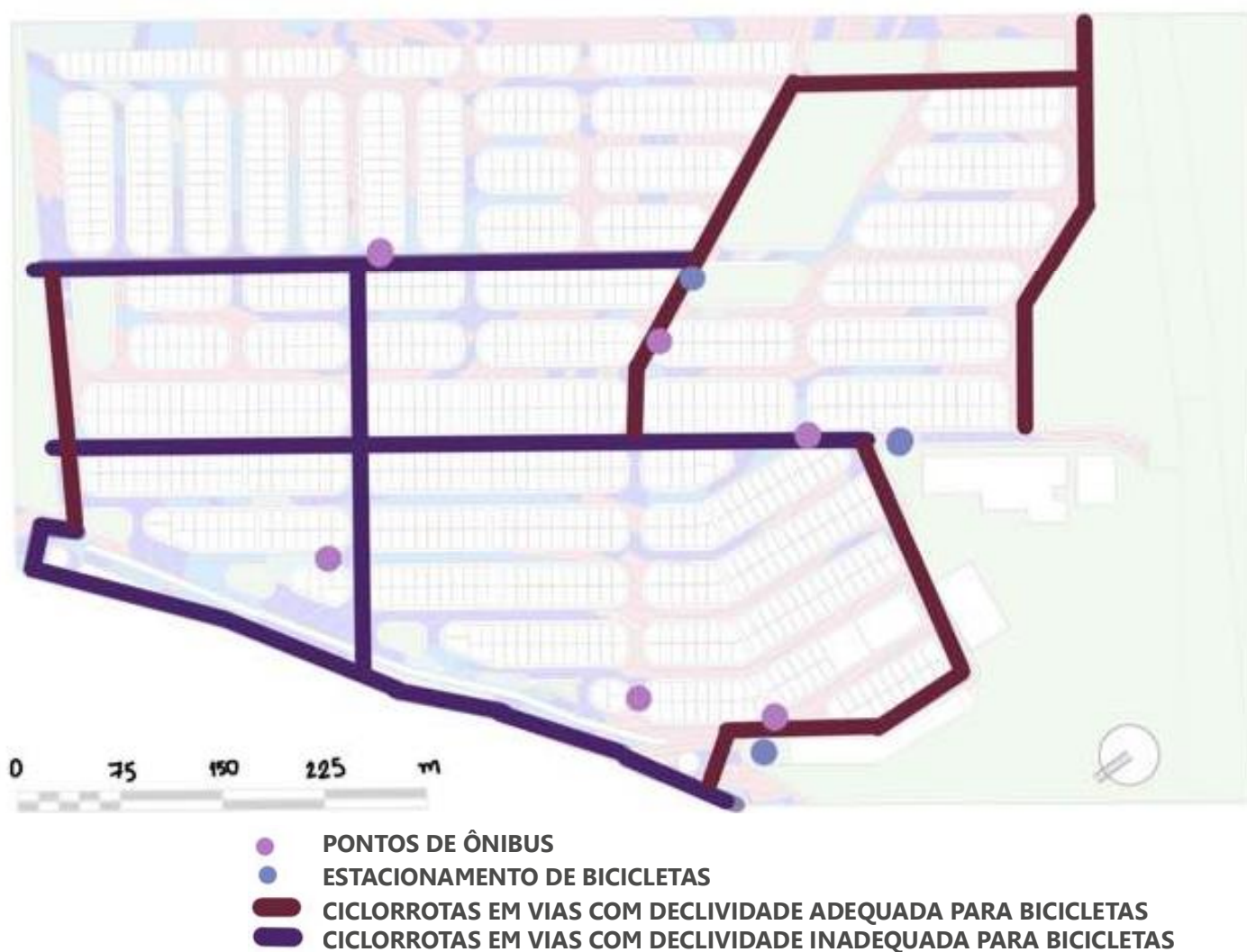


FIGURA 66 – PROPOSTA PROJETUAL. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

6.7

OS ESPAÇOS DE USO COMUM

VIELAS

As vielas são bastante utilizadas durante o dia, mas somente para passagem. Durante a noite são evitadas por conta da má iluminação e sensação de insegurança. Visando enriquecer estes espaços, sugere-se a feitura de intervenções por meio do “placemaking”, expressão que em português pode ser traduzida como “fazer lugares”. O “placemaking” exige a participação comunitária para criar uma visão do espaço e então propor uma intervenção, de modo que a mesma promova a interação entre as pessoas e das pessoas com a cidade (HEEMAN e SANTIAGO, 2015). São normalmente ações viáveis economicamente e que promovem a urbanidade dos lugares. Para as vielas (devido ao tamanho e usos) podem ser realizadas hortas comunitárias, muros verdes, arte urbana, pintura do chão e paredes com cores vivas, por exemplo (figuras 67 e 68).

ÁREAS INSTITUCIONAIS

Para melhor entendimento, as áreas institucionais foram divididas (figura 69). Os projetos foram pensados de forma coletiva, considerando o todo, isto é, os bairros.



FIGURA 67 - PROPOSTA DE MURO VERDE PARA AS VIELAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.



FIGURA 68 - PROPOSTA DE HORTA COMUNITÁRIA E PINTURA PARA AS VIELAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

A área 1 foi determinada para receber as escolas de ensino fundamental II e ensino médio. A escolha se deu visando descentralizar os equipamentos públicos existentes no bairro. Apesar das diversas reclamações a respeito do posto de saúde existente, não há falta de espaço, mas falta de funcionários, portanto essa demanda não foi considerada para a divisão dos espaços institucionais.

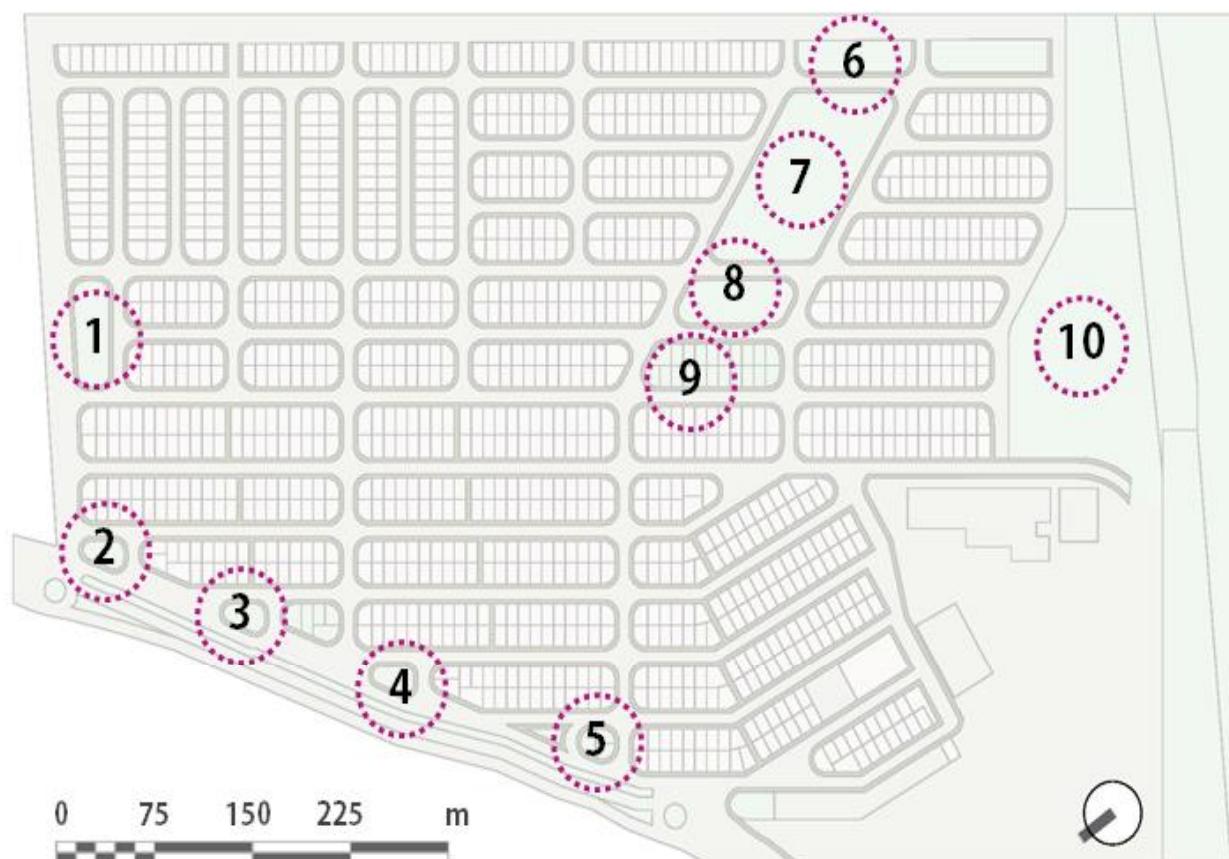


FIGURA 69 – MAPA COM MARCAÇÕES DOS ESPAÇOS PÚBLICOS. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

As áreas 2, 3, 4 e 5 não foram modificadas. Elas possuem mobiliário público adequado, como bancos e lixeiras e vegetação satisfatória. Por serem muito próximas a Estrada Raimundo Maiolini, de fluxo rápido, não devem receber determinados usos, como parque infantil. Foram destinadas ao uso contemplativo, como já de fato é.

A área 6, próxima ao atual lixão (que deve ser removido), deve receber um ecoponto, que trabalhará junto ao centro de reciclagem que está sendo discutido pelos moradores. Além de receber o lixo do bairro (recicláveis e pequenos volumes de entulho), o ecoponto deve realizar atividades de educação ambiental para conscientizar a população dos perigos e prejuízos causados com o descarte irregular de materiais em áreas de uso coletivo.

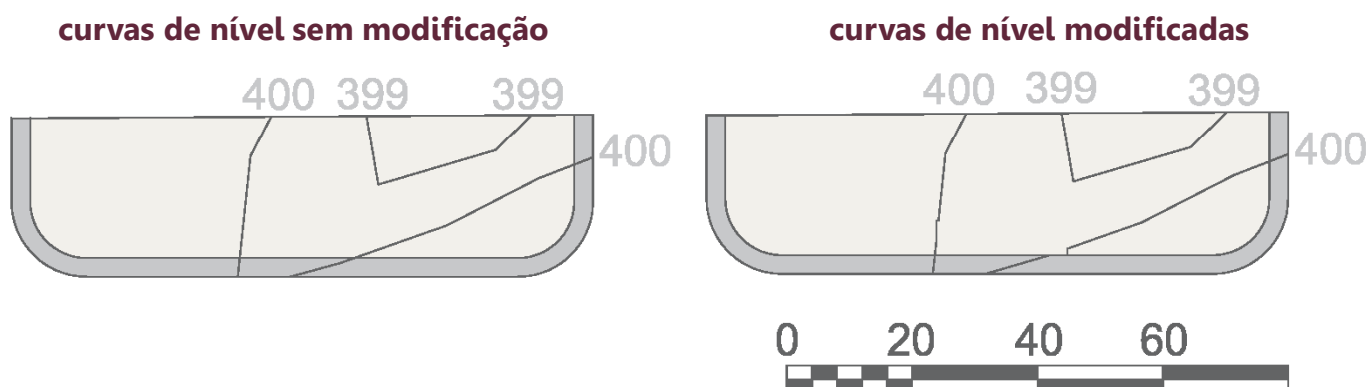


FIGURA 70 – CURVAS DE NÍVEL. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

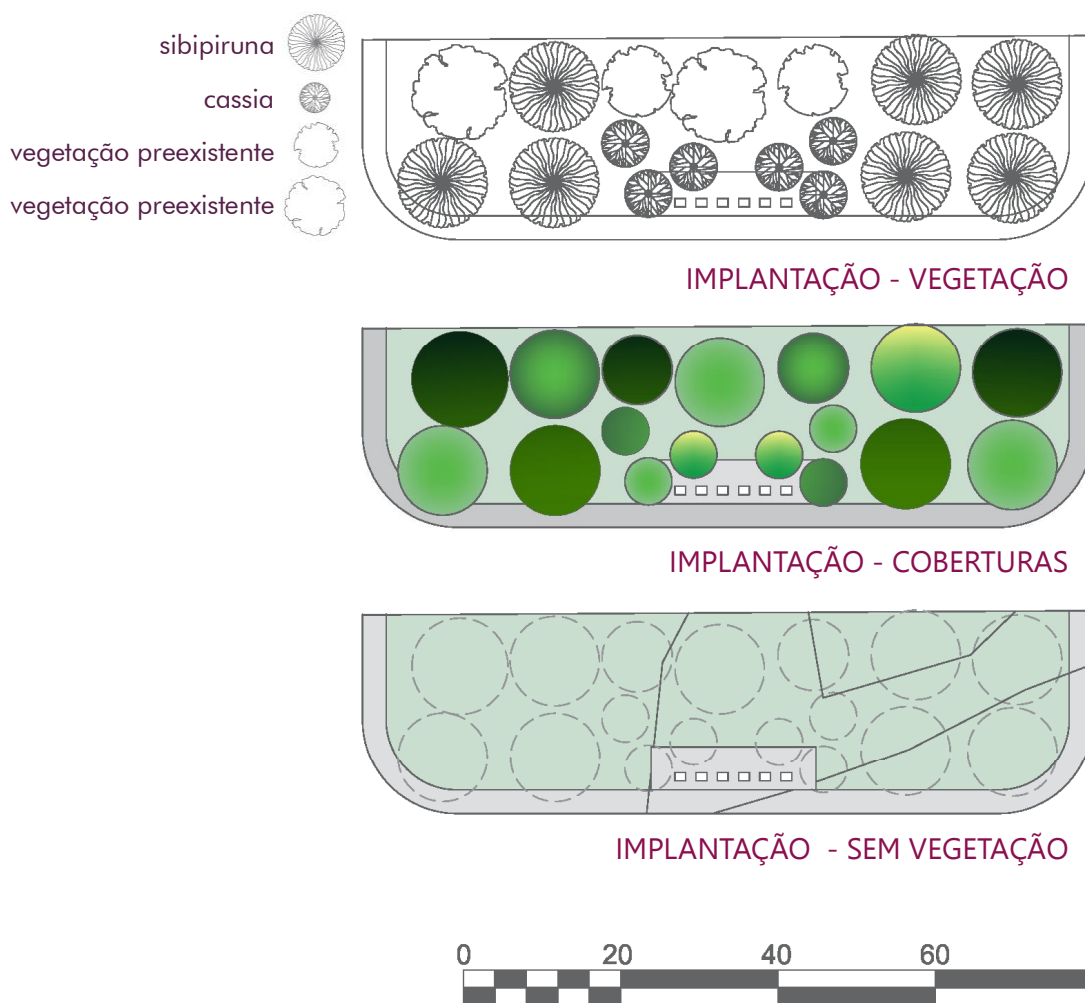


FIGURA 71 - PROPOSTA PARA A ÁREA 6. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

A área 7, a maior entre as áreas comuns, deve receber uma nova quadra poliesportiva descoberta orientada no sentido norte-sul com arquibancadas. Foi também proposta a construção de um bloco com salas multifuncionais, cujas medidas foram baseadas nas recomendadas pelo Fundação para o Desenvolvimento da Educação, conjuntos de sanitários feminino e masculino, banheiro acessível, depósito de material de limpeza e outro de materiais a serem utilizados nas atividades. Há brises articulados nas elevações norte e sul, visando o melhor aproveitamento da iluminação e ventilação naturais. A elevação leste possui vedações em vidro, reforçando a iluminação natural. A vedação proposta são tijolos maciços, que proporcionam grande conforto térmico e acústico, a estrutura em concreto armado e cobertura em concreto pré-moldado.

A vegetação como um todo visou trazer o maior número de cores para os espaços públicos, tanto de lazer quanto de passagem. As árvores maiores foram colocadas nos espaços de lazer por proporcionarem grande sombra e não serem adequadas para as ruas de bairro. Objetivou-se utilizar diferentes volumes vegetais e construídos, de modo a proporcionar maior riqueza visual. A vegetação por vezes foi usada como ponto focal e as áreas sombreadas e ensolaradas foram definidas de acordo com a orientação geográfica. A forração deve ser a grama esmeralda, que é “fina e macia”, ideal para áreas públicas.

FIGURA 72 - CURVAS DE NÍVEL. MUNICÍPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

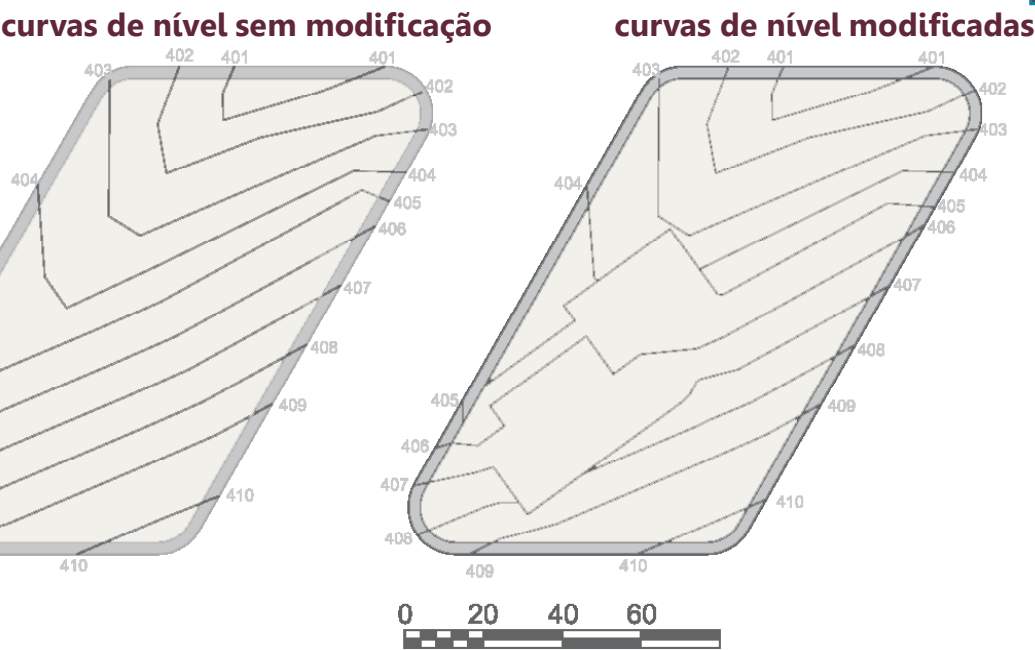


FIGURA 73 - PROPOSTA PARA A ÁREA 7. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

IMPLANTAÇÃO - COBERTURAS

IMPLANTAÇÃO - VEGETAÇÃO

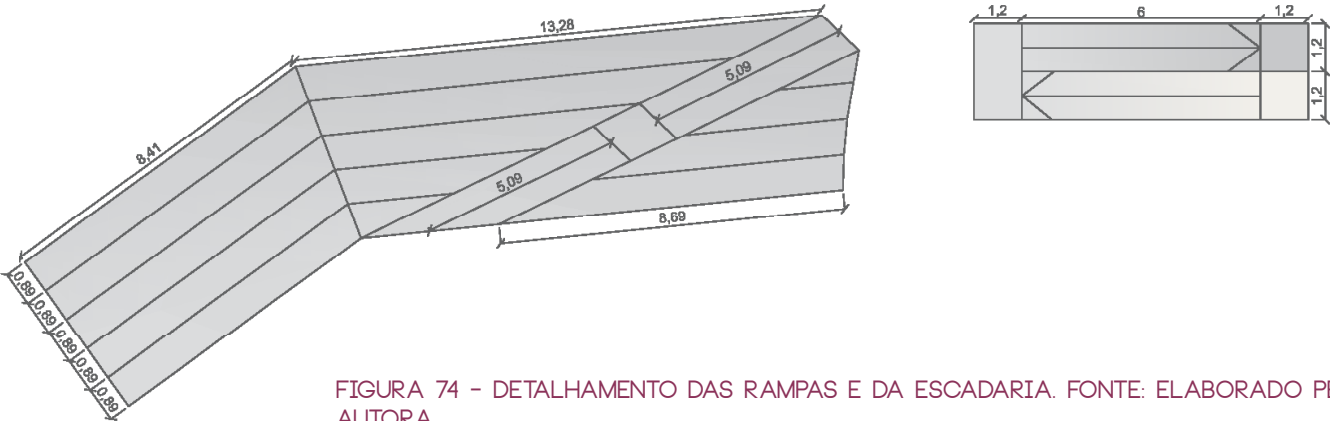
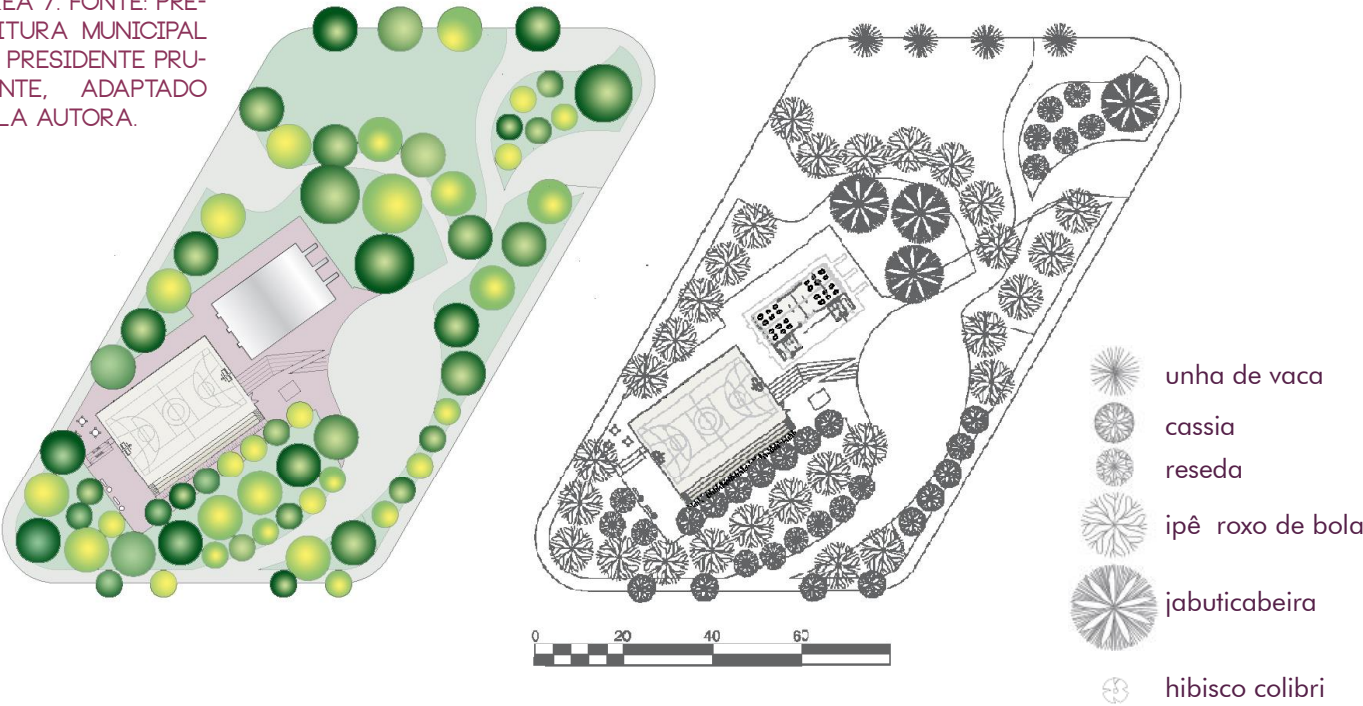


FIGURA 74 - DETALHAMENTO DAS RAMPAS E DA ESCADARIA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

IMPLANTAÇÃO - SEM VEGETAÇÃO

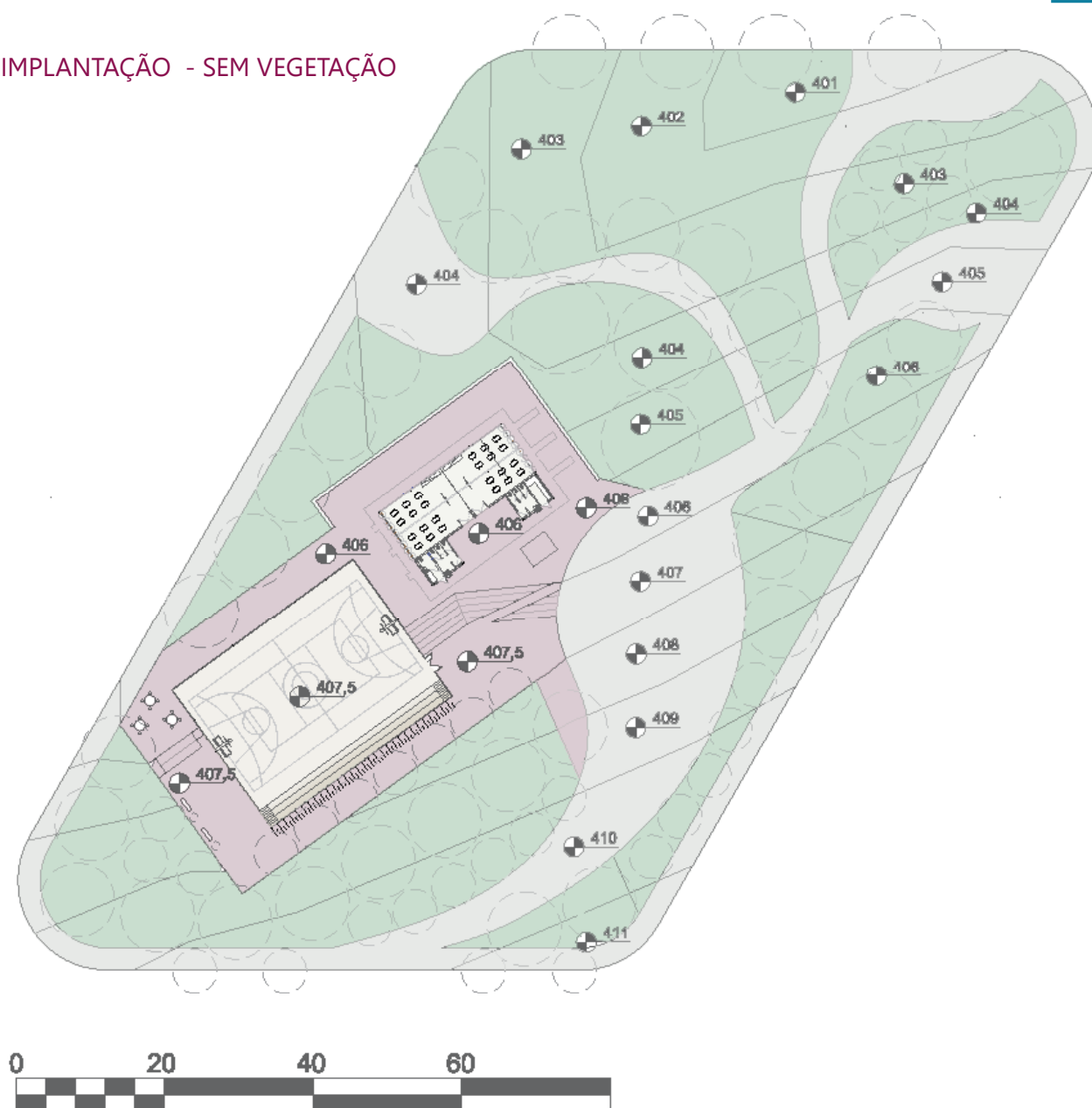


FIGURA 75 - PROPOSTA PARA A ÁREA 7. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



FIGURA 76 - CROQUI. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

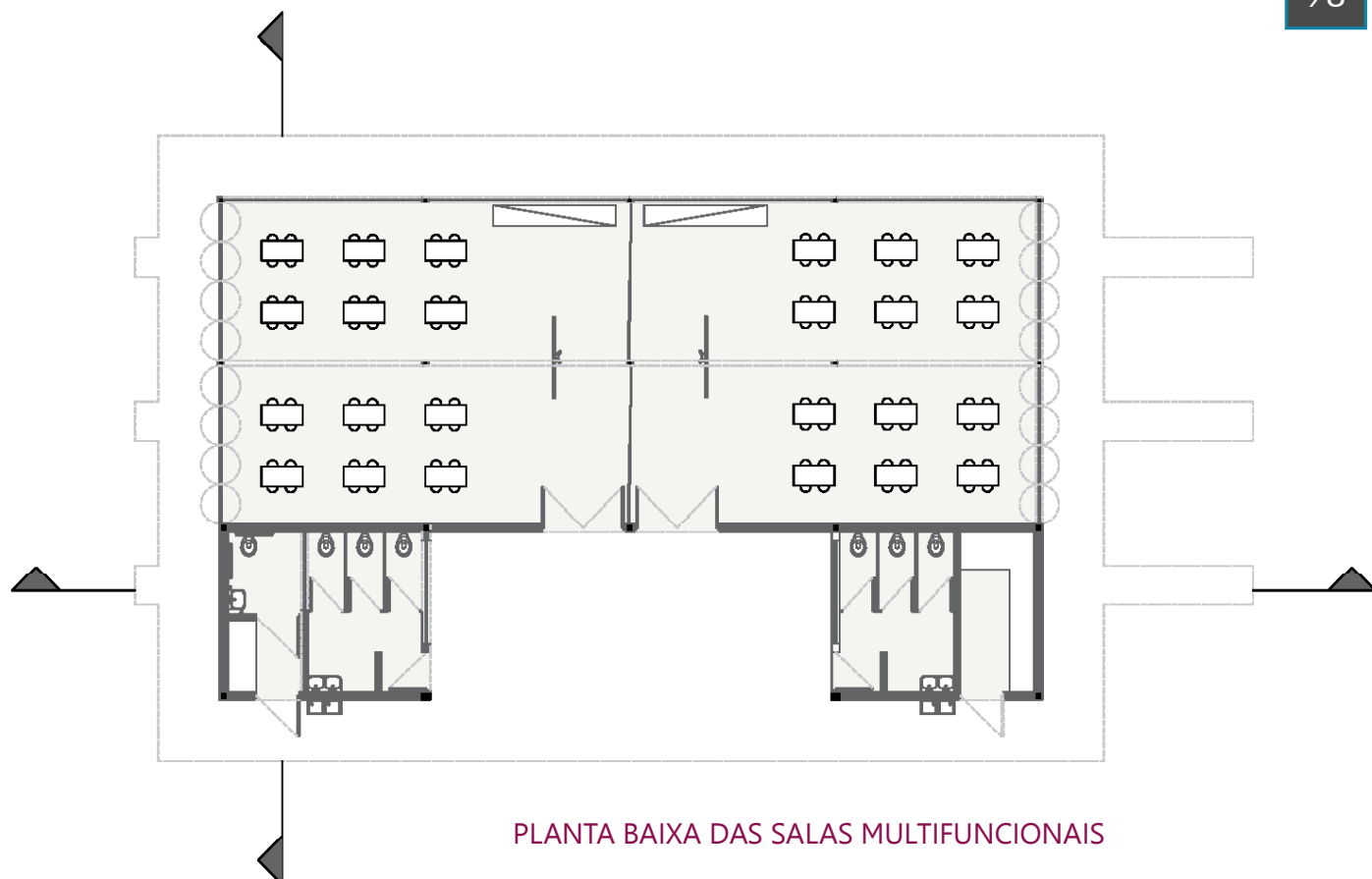


FIGURA 77 - PLANTA BAIXA DAS SALAS MULTIFUNCIONAIS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.



FIGURA 78 - CORTE TRANSVERSAL. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

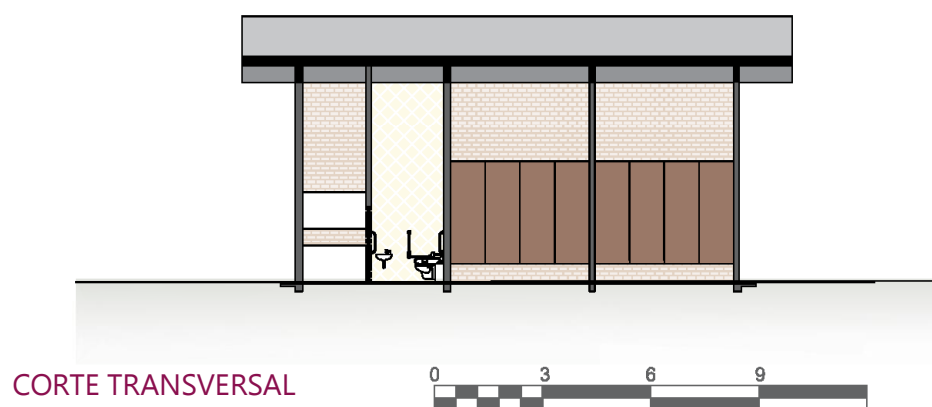


FIGURA 79 - CORTE LONGITUDINAL. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

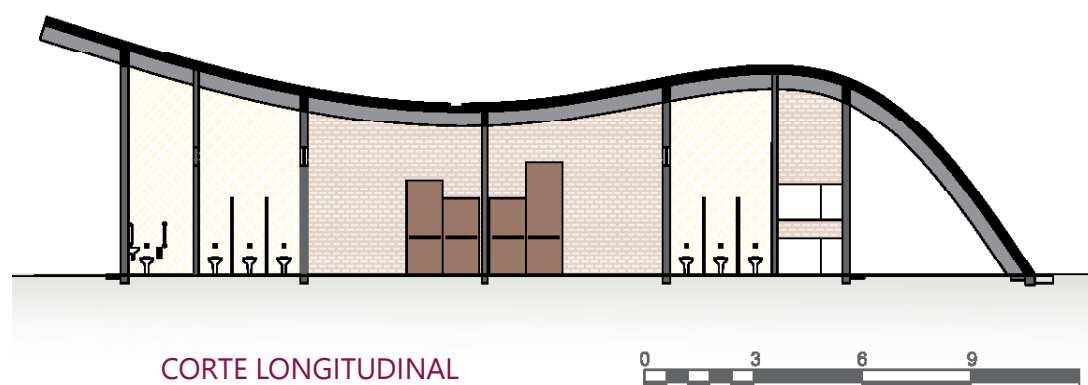


FIGURA 80 - ELEVAÇÕES DAS SALAS MULTIFUNCIONAIS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

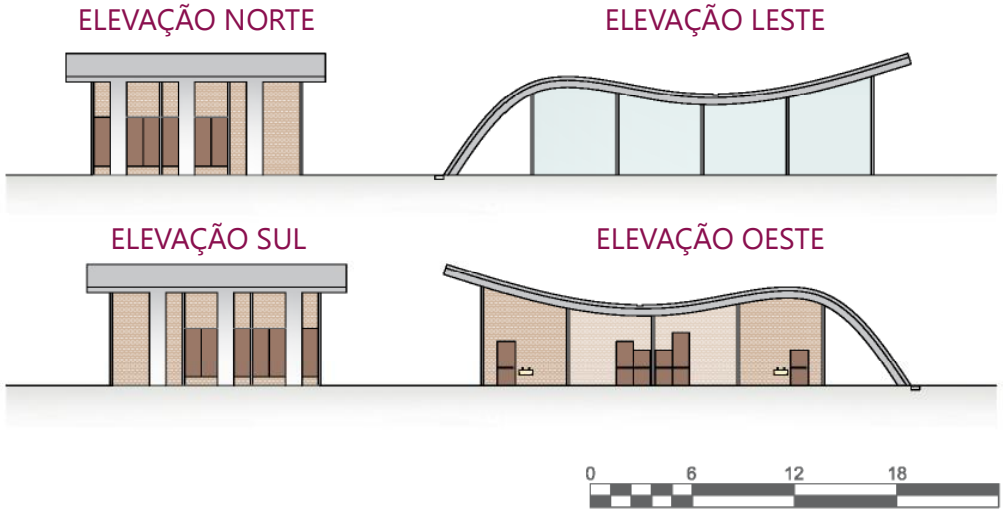
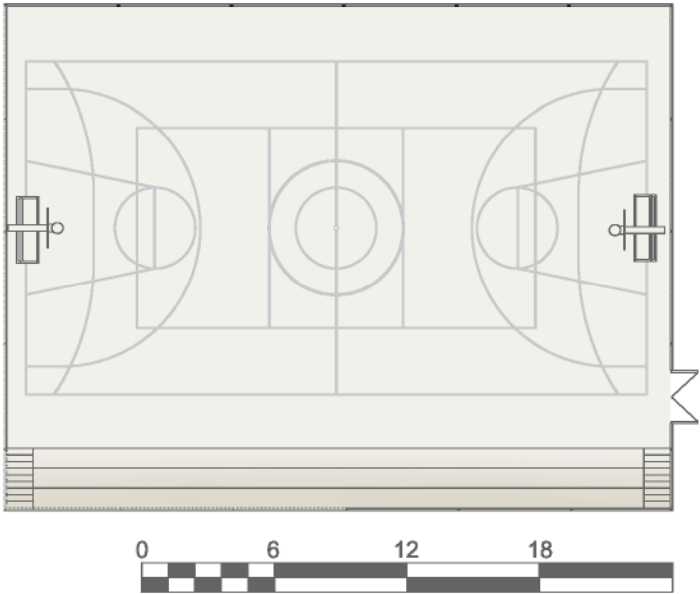


FIGURA 81 - PLANTA BAIXA DA QUADRA POLIESPORTIVA DESCOBERTA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

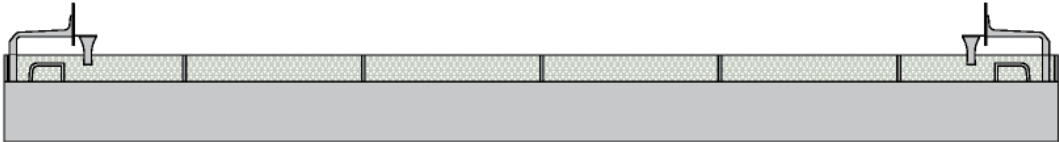
PLANTA BAIXA DA QUADRA POLIESPORTIVA DESCOBERTA



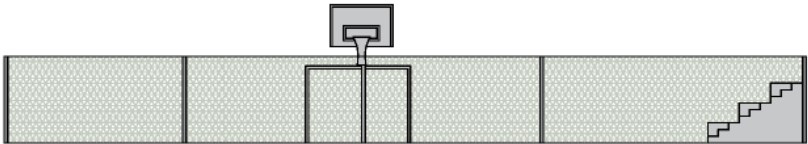
ELEVAÇÃO OESTE



ELEVAÇÃO LESTE



ELEVAÇÃO NORTE



ELEVAÇÃO SUL

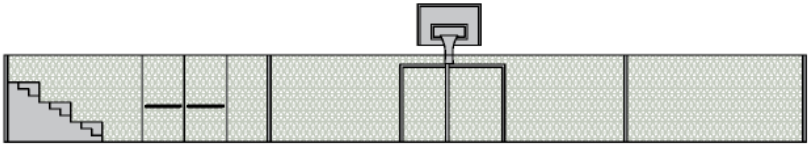
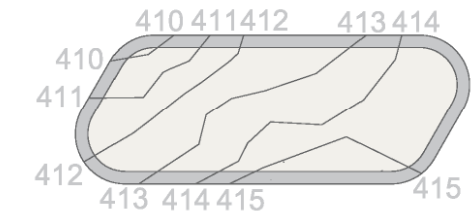


FIGURA 82 - ELEVAÇÕES DA QUADRA POLIESPORTIVA DESCOBERTA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.



Para a área 8 foram considerados os usos pré-existent. Foi proposto um parque infantil e uma academia da terceira idade, espaço para jogos de tabuleiro e wi-fi. Há também uma fonte interativa.

curvas de nível sem modificação



curvas de nível modificadas

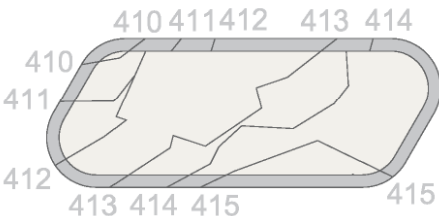
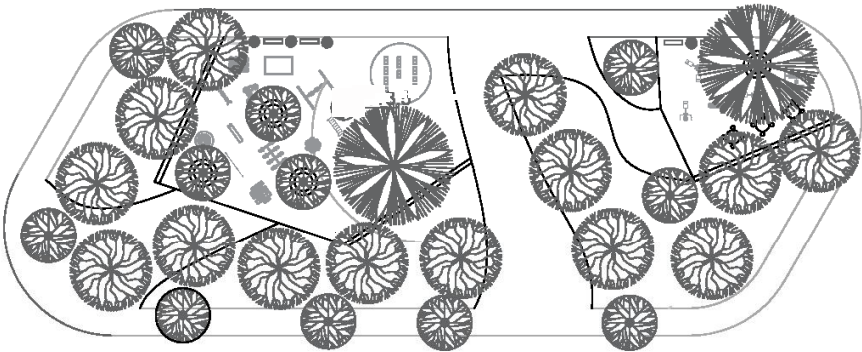


FIGURA 83 - CURVAS DE NÍVEL. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

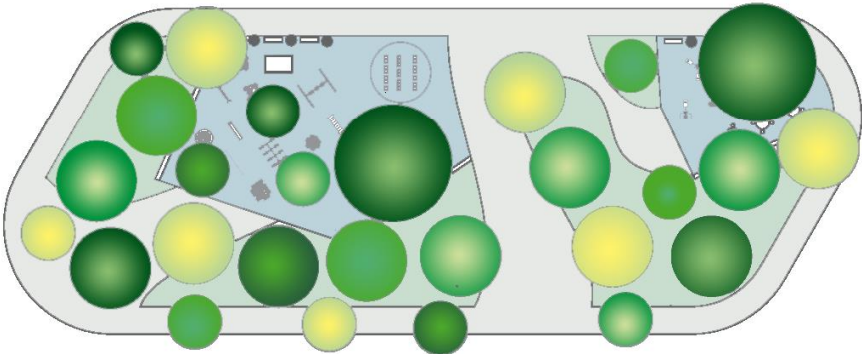


IMPLANTAÇÃO - VEGETAÇÃO

- cassia
- jabuticabeira
- mirindiba



IMPLANTAÇÃO - COBERTURAS



IMPLANTAÇÃO - SEM VEGETAÇÃO

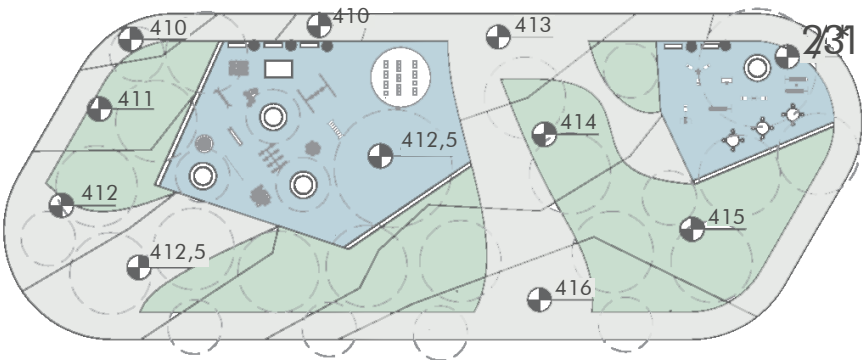


FIGURA 84 - PROPOSTA PROJETUAL PARA A ÁREA 8. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



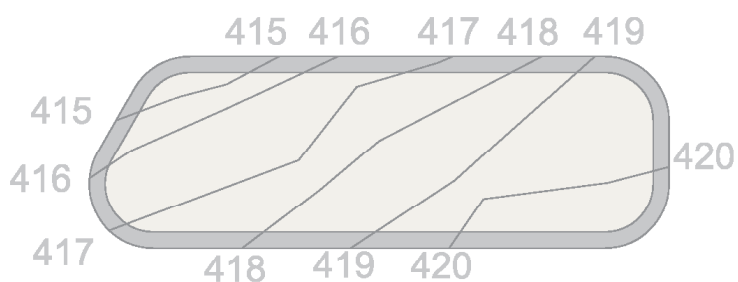
Os pisos propostos para os “caminhos” e para as áreas de permanência dentro dos espaços de lazer são os intertravados, mas com modelagens diferentes, de modo a diferenciar os usos. Para o parque infantil o piso recomendado é o emborrachado, para evitar acidentes.



FIGURA 85 – CROQUI. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

A área 9 recebeu recentemente uma quadra poliesportiva descoberta. Por estar em ótimas condições, foi proposta uma cobertura para a mesma, já que seria inviável financeiramente reconstruí-la com a orientação adequada (norte-sul) e impossível para o terreno, pois ele é estreito e não teria espaço suficiente. As curvas de nível da construção foram mantidas. A estrutura da cobertura deve ser metálica e as demais em concreto armado. As coberturas curvas, da quadra e do bloco de salas, se deram pois do bairro é possível ver ao fundo formações montanhosas, a intenção é interferir na paisagem menos bruscamente. Além disso, a área 9 ainda deve receber um circuito de skate, com pistas e equipamentos próprios. Há áreas de descanso e permanência por todas as áreas.

curvas de nível sem modificação



curvas de nível modificadas

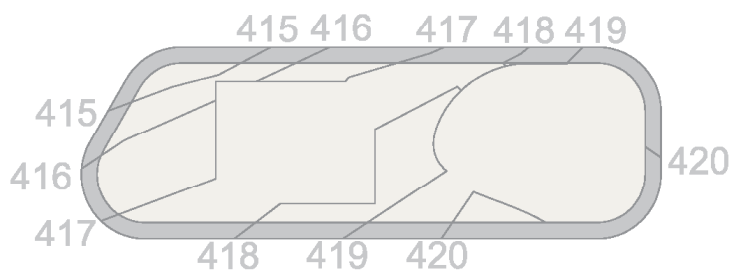
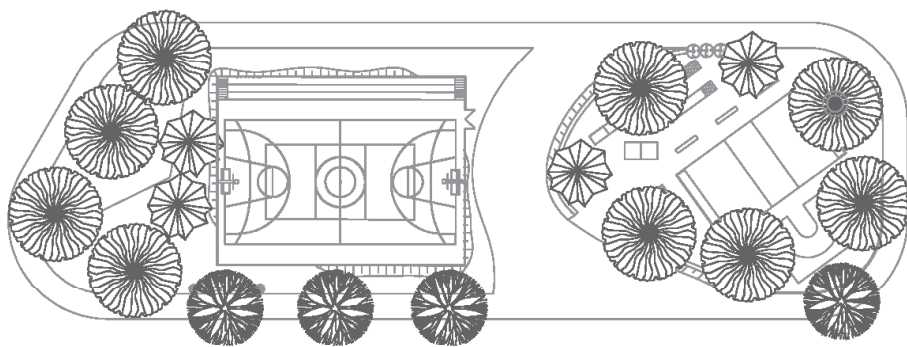
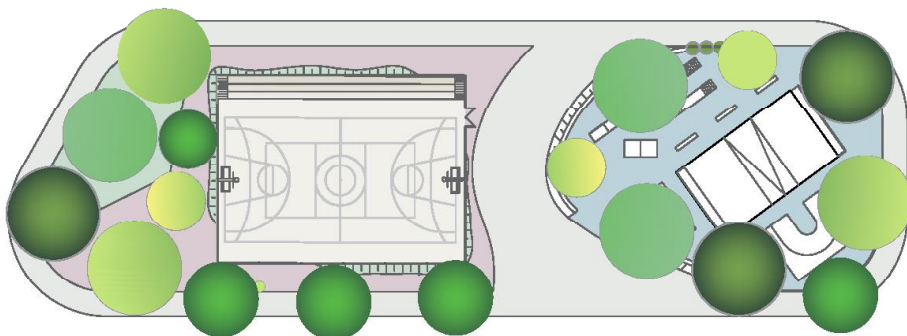


FIGURA 86 – CURVAS DE NÍVEL. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

IMPLANTAÇÃO - VEGETAÇÃO



IMPLANTAÇÃO - COBERTURAS



IMPLANTAÇÃO - SEM VEGETAÇÃO

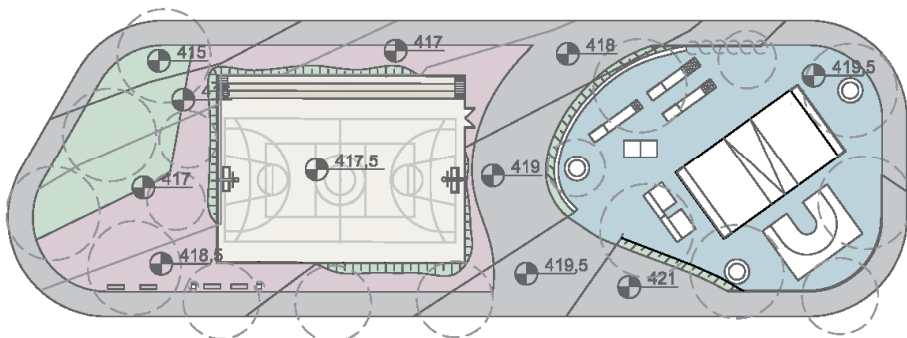


FIGURA 87 - PROPOSTA PARA A ÁREA 9. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



PLANTA BAIXA DA QUADRA POLIESPORTIVA COBERTA

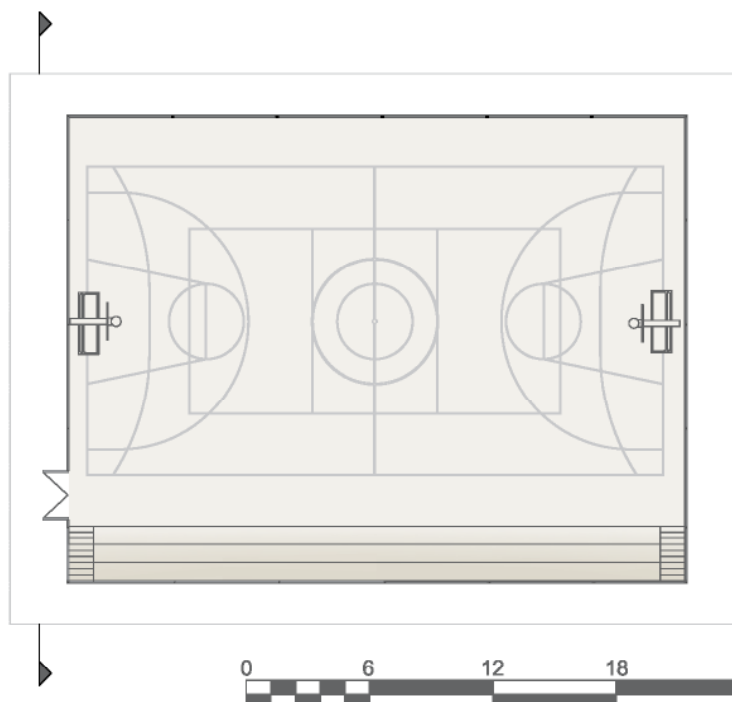
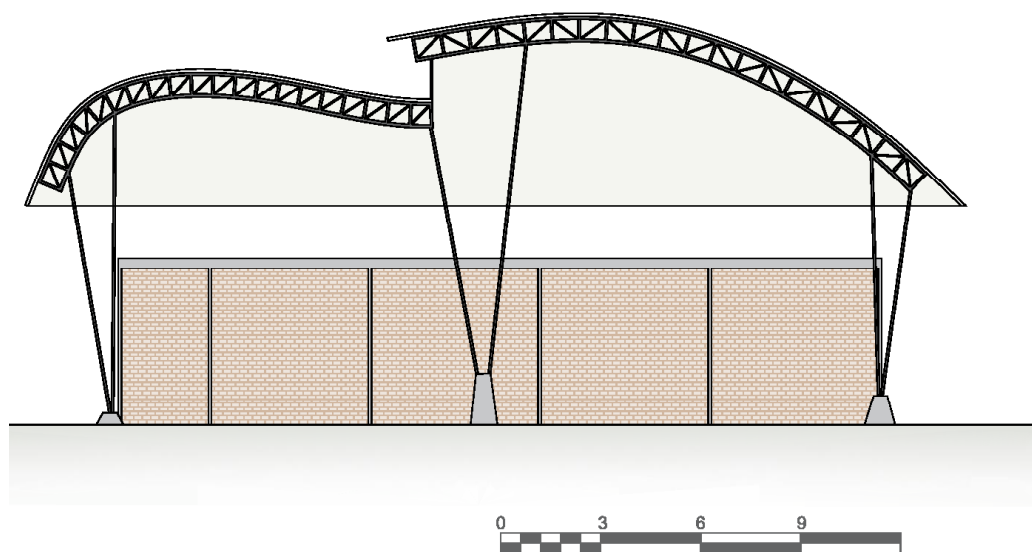


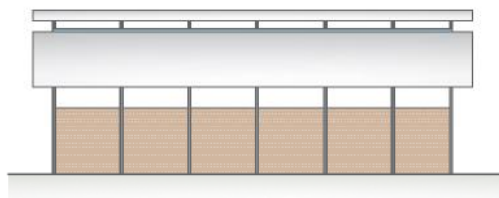
FIGURA 88 - PLANTA BAIXA DA QUADRA COBERTA. ELABORADO PELA AUTORA.

CORTE TRANSVERSAL

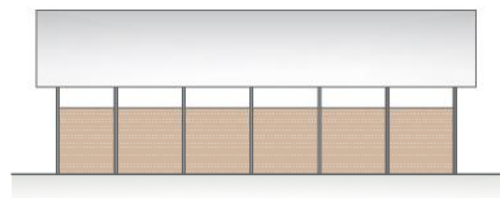
FIGURA 89 - CORTE TRANSVERSAL DA QUADRA COBERTA. ELABORADO PELA AUTORA.



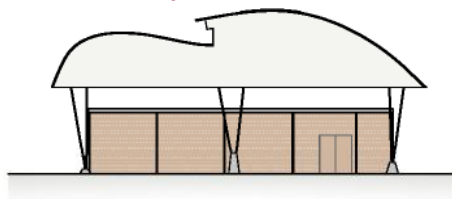
ELEVAÇÃO SUDESTE



ELEVAÇÃO NOROESTE



ELEVAÇÃO SUDOESTE



ELEVAÇÃO NORDESTE

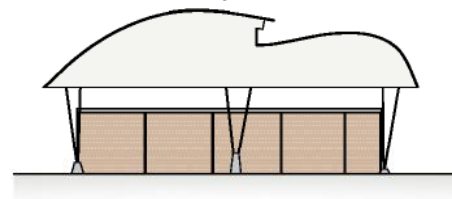


FIGURA 90 -ELEVAÇÕES DA QUADRA COBERTA. ELABORADO PELA AUTORA.

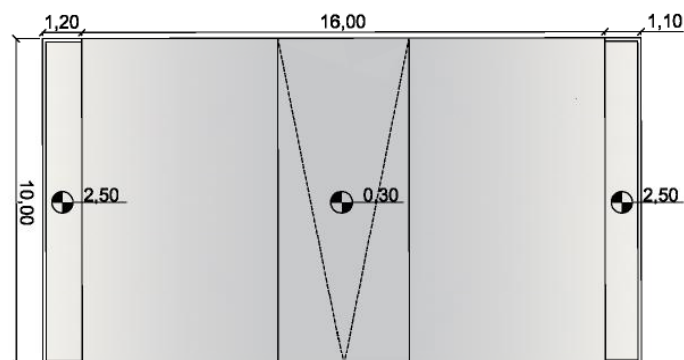
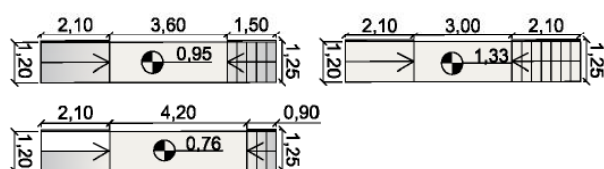
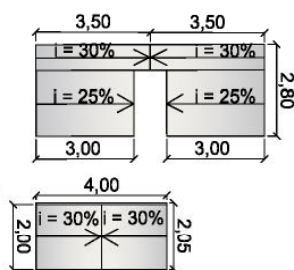
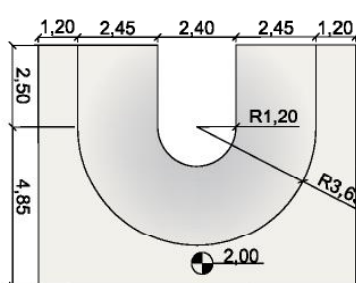


FIGURA 91 - DETALHAMENTO DOS EQUIPAMENTOS DA PISTA DE SKATE. ELABORADO PELA AUTORA.



FIGURA 92 -CROQUI. ELABORADO PELA AUTORA.

A área 10 deve receber uma ciclovia e uma pista de caminhada. Por se tratar de uma área densamente arborizada, foi necessário inserir apenas poucas árvores, usadas principalmente para sombrear o percurso do ciclista e pedestre. A área foi preservada sem a inserção de equipamentos. Deve ser utilizada como espaço de contemplação.

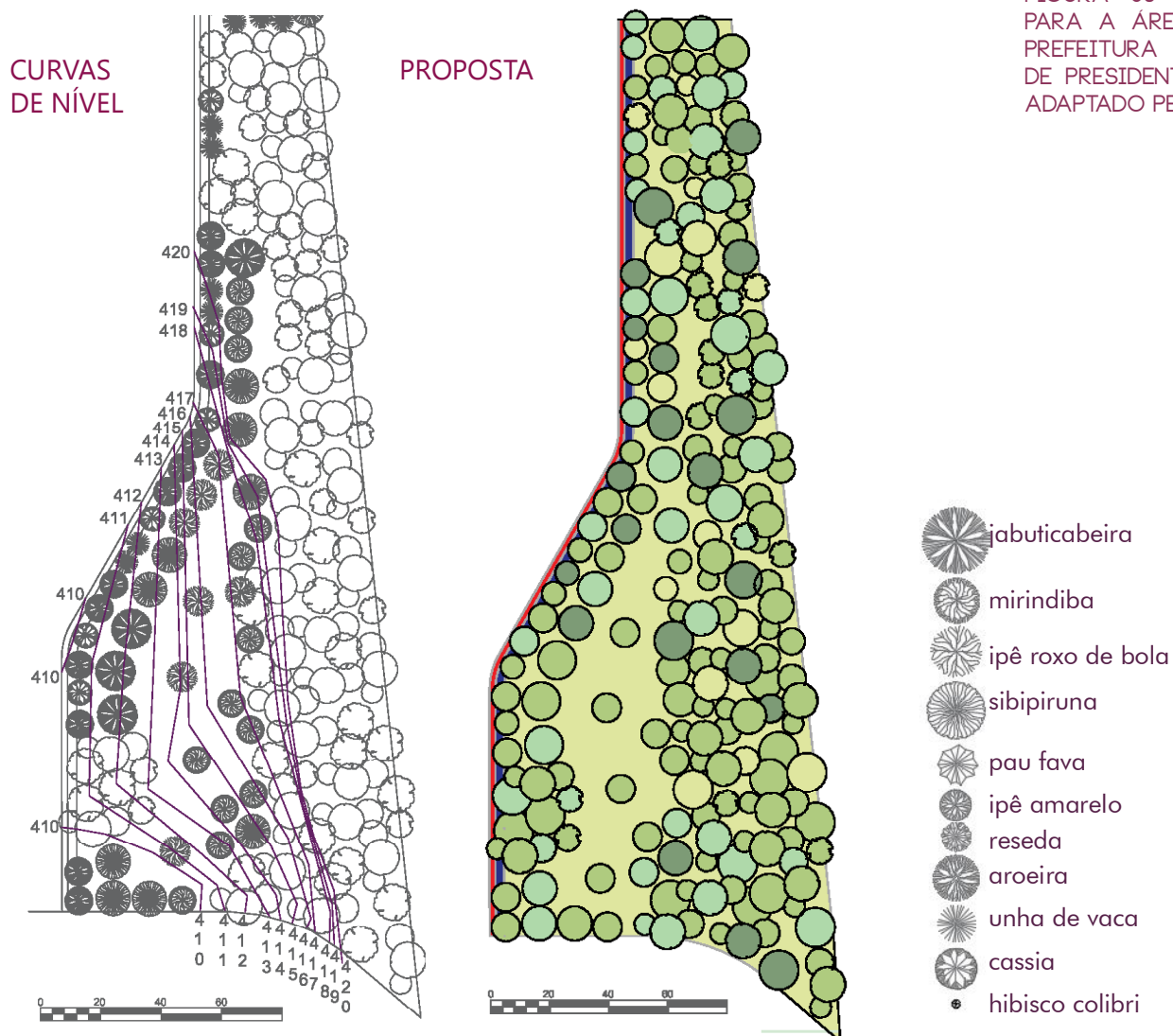
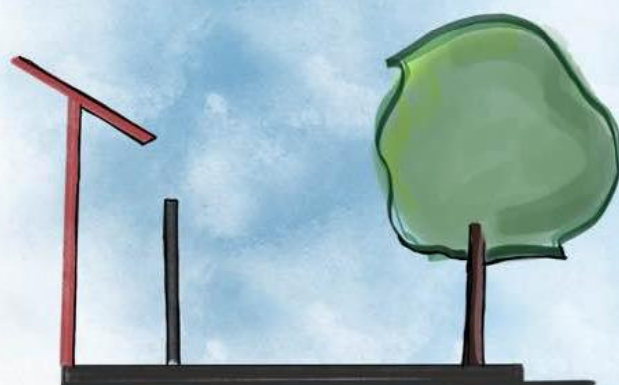


FIGURA 93 - PROPOSTA PARA A ÁREA 10. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



E@W@ E@W@ E@W@
 OD KHUCD. 1/-L HVRSHSTBIN'
 @DRRN M@
 -11-L .11-L

FIGURA 94 - MODELO DE CALÇADAS PROPOSTAS. PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.

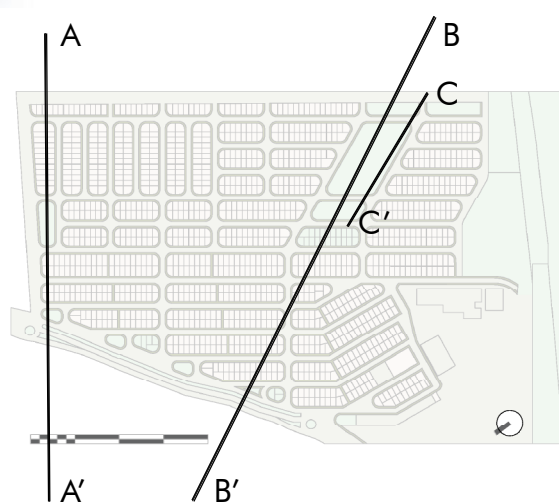


FIGURA 95 - MARCAÇÃO DE CORTES. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, ADAPTADO PELA AUTORA.



FIGURA 96 - CORTE CC'. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.



FIGURA 97 - CORTE BB. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

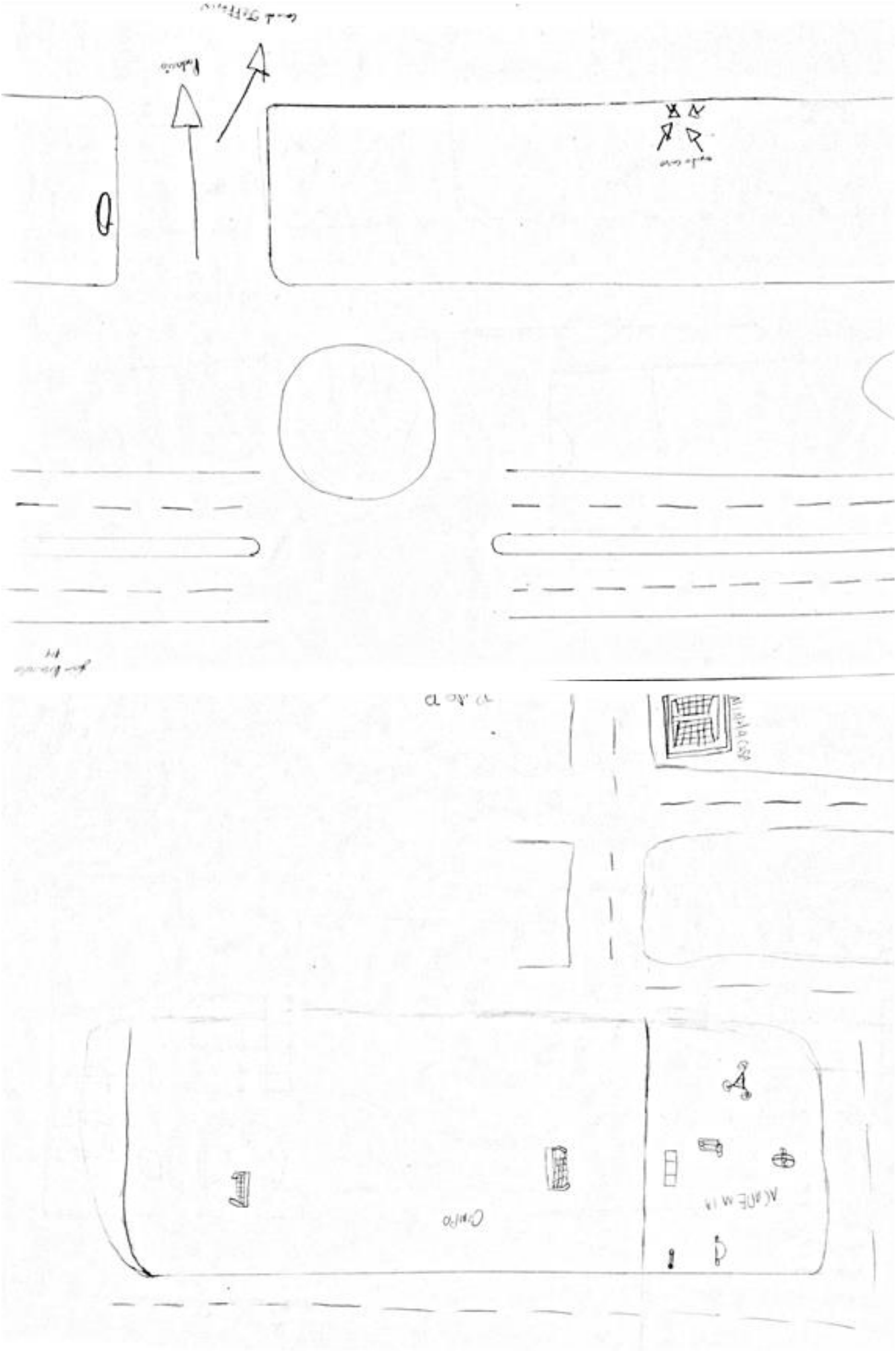


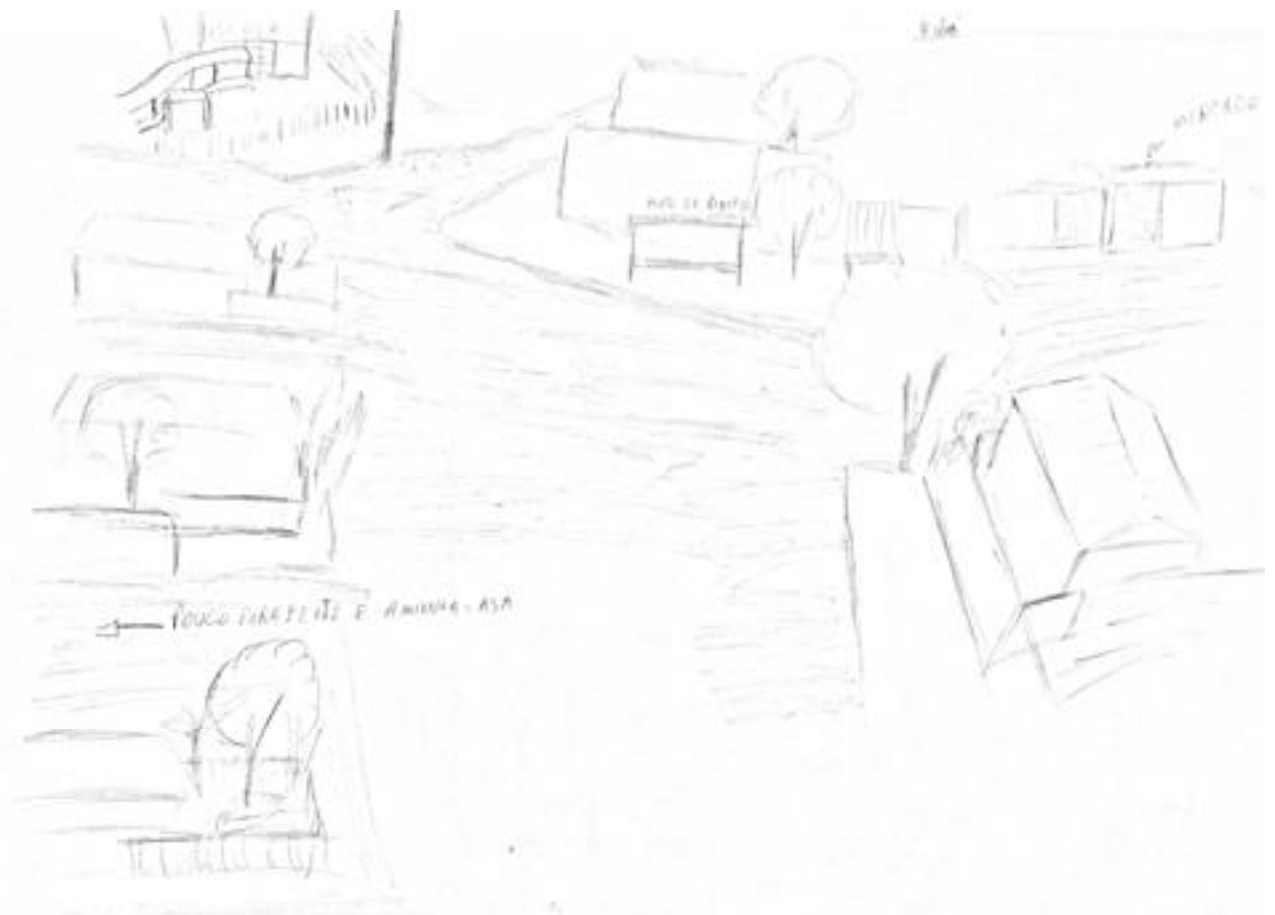
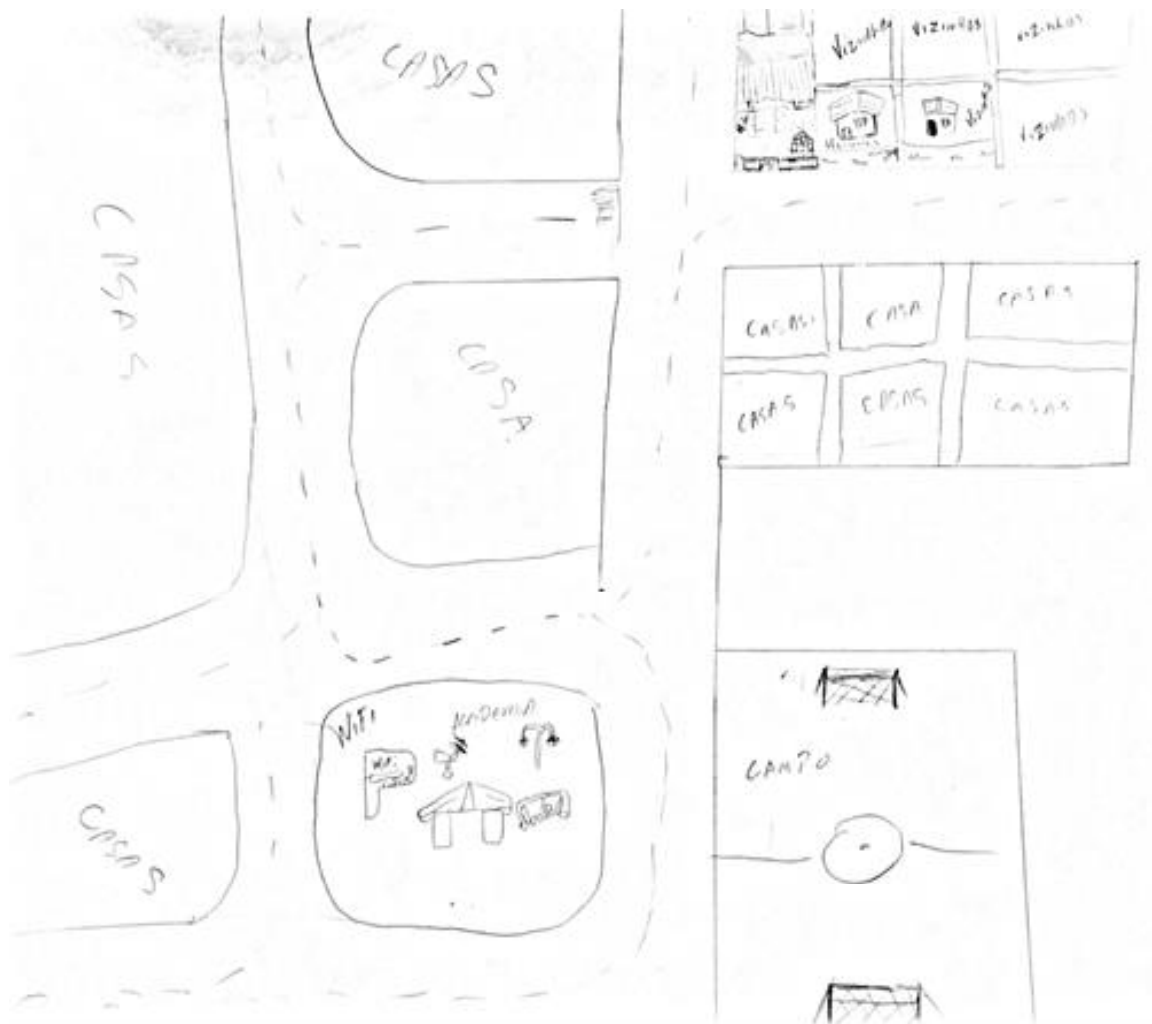
FIGURA 98 - CORTE AA'. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

ANEXOS

O material elaborado na dinâmica com as crianças e o conteúdo das entrevistas estão anexadas ao final do trabalho, de modo a facilitar o entendimento do que foi realizado. Inicialmente estão os mapas mentais, seguidos das matrizes F.O.F.A..

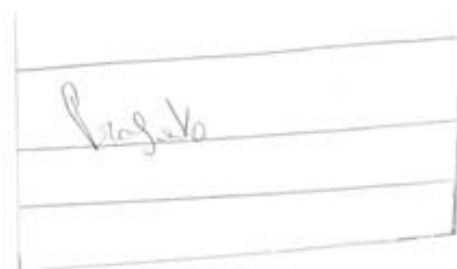
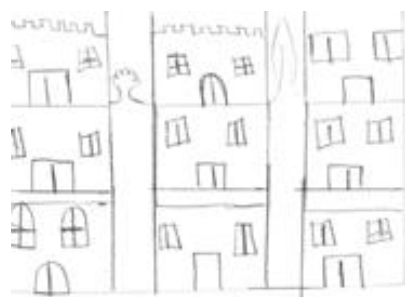








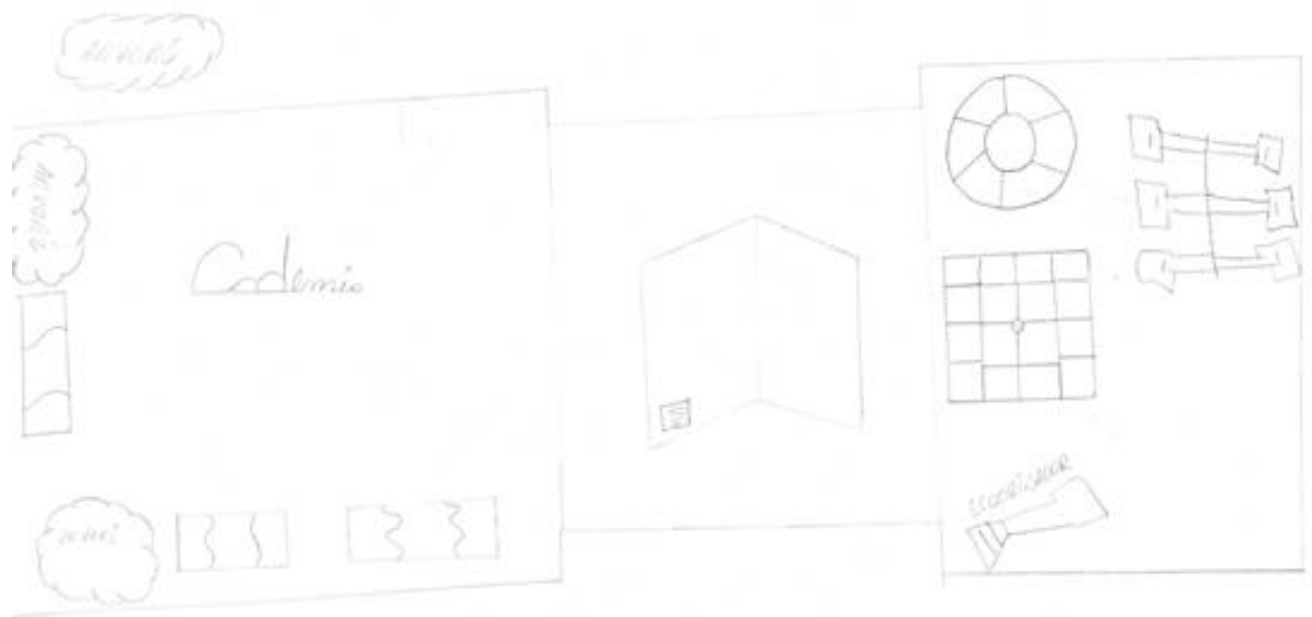
1. 1940

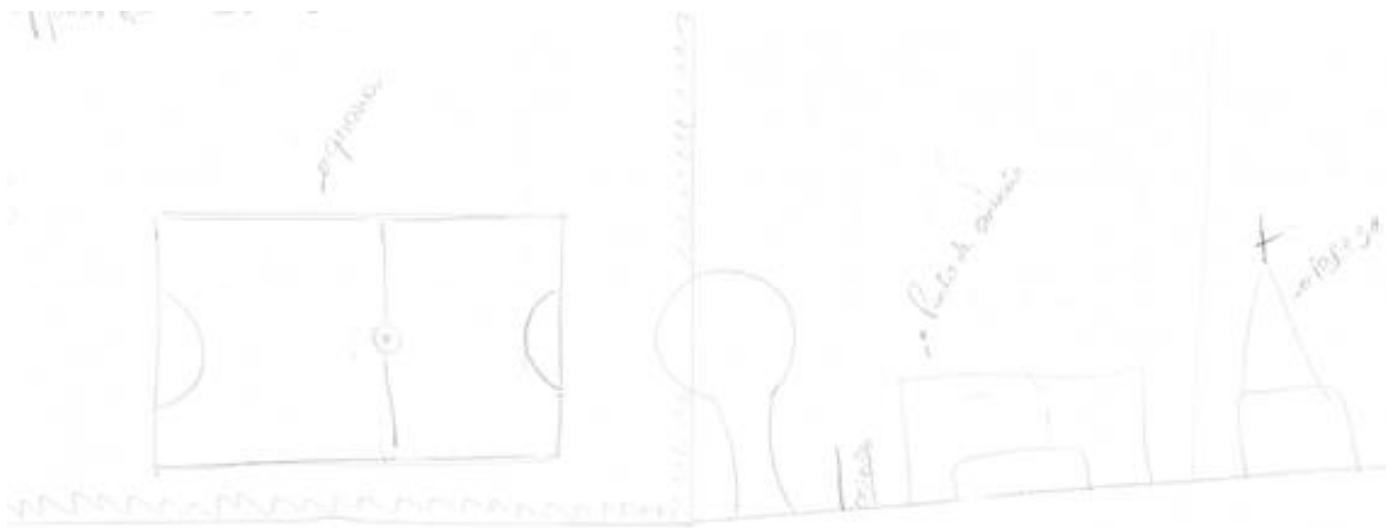


Lucas



Vista da casa





Ameaças

FORÇA

- Impulso
- Genética
- Raciunho
- Instinto
- Escala
- Fato
- Quase
- o

OPORTUNIDADE

- pessoa de fora ajudando Brucos
- a sedução e as caçadas e
- festa de Bruleto
-
-
-

FRAQUEZA

- Wi Fi não pega
- pessoas que destrói a ruja e Brucos
- Sincão
- Vapores das pessoas
- falta de sala de ao Biológico

AMEAÇA

- distancia ao centro da cidade
- e isolando de muita conexão
- Perigo de animais Brucos per-
nente
-
-

Força

- CPAs
- Juntas
- Costeiras
- Festas Juninas da Fubinha

Fraqueza

- Wi-Fi
- campo (cheiro de buracos)
- Ruas
- Posição da sala
- escolas que não vão até o 3º ano somente até o 2º
- Ter formação
- Ter um campo de gramíneas sintéticas
- Local de lazer para fazer coisas como jogos tradicionais como Dots, Ah, etc.
- falta de iluminação nos Ruas

Oportunidade

- Comida melhor
- local de saúde melhor
- Escola melhor
- Wi-Fi melhor
- Wi-Fi nos Ruas

Ameaça

- Yuzul funk
- Vilões
- Zebuzas
- Brinquedos
- Livros
- Terrenos baldios
- Degradação do patrimônio Público
-

ameaçar
fixo

mobilidade urbana → faltam ônibus
poucos pontos de ônibus
distância dos pontos de ônibus geradores de viagem

Projeto Biquinho no Parque,
lata de leite

passam

falta escola, falta saúde, falta
falta saneamento, falta água, falta energia, falta conservação
faltam áreas verdes, faltam áreas de lazer, faltam áreas de convivência
faltam áreas de convivência, faltam áreas de lazer, faltam áreas de convivência

Oportunidade é criar uma área verde no local onde foi o antigo

trabalho, colocar também uma área de lazer, equipamentos, etc. Aproveitar também o local e o entorno.

Ver
Voto
Governo

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Dióres Santos. **Formação de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Presidente Prudente: FFCLPP, 1972.

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n. 141.08, Vitruvius, mar. 2012 Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>. Acesso: 05. jul. 2017.

ARAÚJO, Ana Paula dos Santos Cunha. ARAÚJO, Eudes Santana. **A dimensão social e tecnológica da Mobilidade Urbana – O sistema de transporte urbano, os modos não motorizados: o modo ciclovitário**. In: EVENTO NA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA, 2014. Bahia. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/.../a-dimensa-social-e-tecnologic...>>. Acesso em 18 de setembro de 2017.

ARRUDA, Ângelo Marcos. **Entendendo os vazios urbanos de Campo Grande MS**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 199.03, Vitruvius, dez. 2016. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.199/6347>>. Acesso em julho de 2017.

BARON, Cristina Maria Perissinotto ; FIORIN, Evandro (Org.). **100 anos Presidente Prudente: Arquitetura e Urbanismo**. 1. ed. Presidente Prudente: Canal 6, 2017. v. 1.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana**. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001, 1a Edição.

BRASIL. IBGE. **Censo Demográfico, 2010**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 23 de março de 2017.

CAMPOS, Pedro Abramo. **A dinâmica imobiliária. Elementos para o entendimento da espacialidade urbana**. In: Cadernos IPPUR/UFRJ, ano III. especial, dez 1989. Rio de Janeiro: UFRJ, 1989.

DITTMAR, A. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – PR**. 2006. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica, Curitiba.

DUBIELA, Felipe Paulino. **A redefinição da linha férrea para a mobilidade urbana em Presidente Prudente - SP**. 2014. 121 f. Trabalho Final de de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

FARIA, José Luiz Guisard ; MONTEIRO, Evoni Antunes ; FISCH, Simey Thury Vieira . **Arborização de vias públicas do município de Jacaréi - SP**. SBAU , Piracicaba, v. 2, n. 4, p. 20-33, nov. 2007. Disponível em: <http://www.revsbau.esalq.usp.br/artigos_cientificos/artigo29.pdf>. Acesso em: 26 out. 2017.

FECOMERCIO SP, Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo. **Cartilha Plano de desenvolvimento de bairro: uma metodologia participativa.** Disponível em: <www.fecomercio.com.br/upload/pdf/2015/13/cartilha-plano-bairro-plano-de-desenvolvimento.pdf>. Acesso em: 20 de março de 2017.

FREGOLENTE, Rosana. **Caracterização da acessibilidade em espaços públicos: a ergonomia e o desenho universal contribuindo para a mobilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais.** 2008. 161 f. Monografia (mestrado em Desenho Industrial) - Departamento de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru.

FUNDAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO. **Catálogo de espécies vegetais – especificações da edificação escolar.** 2015. Disponível em: <https://produtostecnicos.fde.sp.gov.br/Pages/CatalogosTecnicos/AP%20Download/Catalogo_Especies_Vegetais_Out_15.pdf>. Acesso em 26 de out. 2017.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** SP: Perspectiva, 2013.

HARVEY, D. **O direito à cidade.** Traduzido do original em inglês “The right to the city”, por Jair Pinheiro, professor da FFC/UNESP/Marília. New Left Review, n.53, 2008.

HEEMANN, Jeniffer ; SANTIAGO, Paola Caiuby. **Guia do espaço público : para inspirar e transformar.** 1 . Disponível em: <<http://www.placemaking.org.br/home/wp-content/uploads/2015/03/Guia-do-Espa%C3%A7o-P%C3%ABlico1.pdf>>. Acesso em: 30 nov. 2017.

HONDA, Sibila Corral de Arêa Leão et al. **Planejamento ambiental e ocupação do solo urbano em Presidente Prudente (SP).** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, [S.l.], v. 7, n. 1, p. 62-73, jan. 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/v7n1/2175-3369-urbe-7-1-0062.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2010.

LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana.** 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

MANUAL de arborização. Belo Horizonte: CENTRAIS ELÉTRICAS DE MINAS GERAIS – CEMIG, 2011. 112p. Disponível em: <http://www.cemig.com.br/sites/imprensa/pt-br/Documents/Manual_Arborizacao_Cemig_Biodiversitas.pdf>. Acesso em: 26. out. 2017.

MARCHIORO, Edson. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente de 2014.** Disponível em: <<http://edsonmarchioro.com.br/projeto?no->

me=presidente-prudente-sp&id=2>. Acesso em: 13 nov. 2017.

MELAZZO, Everaldo Santos. **Expansão territorial e mercado imobiliário em Presidente Prudente**. In: Sposito, M. E. B. (org.). Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: [s.n.], 2001.

NASCIMENTO, Agnaldo da Silva. **No vazio, caberiam casas, parques, fábricas... caberia muita cidade**. 2014. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2014.

OLIVEIRA, Viviane Fernanda de. **Mobilidade e acessibilidade urbana: uma análise socioespacial a partir dos bairros Jardim Morada do Sol e Conjunto Habitacional Ana Jacinta, em Presidente Prudente**. 2011. 62 f. Monografia (bacharel em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PIVETTA, Kathia Fernandes Lopes; FILHO, Demóstenes Ferreira da Silva. **Arborização urbana: Boletim acadêmico, série de urbanização urbana**. Disponível em: <http://www.uesb.br/flower/alunos/pdfs/arborizacao_urbana%20Khatia.pdf>. Acesso em: 26 out. 2017.

Portal Peabiru Trabalhos Comunitários e Ambientais. Disponível em: <<http://www.peabirutca.org.br>>. Acesso em: 3 jun. 2017.

Portal SIAA Arquitetos. Disponível em: <www.siaa.arq.br>. Acesso em: 6 jun. 2017.

PREFEITURA DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Central de Mapas**. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/central_mapas.xhtml>. Acesso em: 20 de abr. de 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria de Estado de Segurança Pública. São Paulo, 2017.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. **Manual técnico de arborização urbana**. 2ª edição, 2005.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. **Manual técnico de poda de árvores**. 1ª edição, 2012. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/manualtecnico_poda_v11_150_1354216796.pdf>. Acesso em 05 de julho de 2017.

Prefeitura Municipal de Canoas. **Plano Diretor Cicloviário Canoas, 2014**. Disponível em: https://issuu.com/3c.../docs/plano_cicloviario-_canoas_caderno.... Acesso em 20 de dezembro de 2017.

Prefeitura Municipal de Presidente Prudente. **Lei Municipal nº 153, de 2008.** Dispõe sobre a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo, da Área Urbana do Município de Presidente Prudente e dá outras providências [internet]. [acesso em 06 out 2017]. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/Documento.do?cod=612>

Prefeitura Municipal de São Paulo. **Decreto Municipal nº 51.920, de 11 de novembro de 2010.** Regulamenta a aplicação dos instrumentos indutores da função social da propriedade urbana no Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 15.234, de 1º de julho de 2010.

Prefeitura Municipal de São Paulo. **Decreto Municipal nº 55.638, de 30 de outubro de 2014.** Confere nova regulamentação à aplicação dos instrumentos indutores da função social propriedade urbana no Município de São Paulo, em especial à notificação para o parcelamento, edificação e utilização compulsórios; revoga o Decreto nº 51.920, de 11 de novembro de 2010. [acesso em 30 out 2017]. Disponível em: < <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/arquivos/secretarias/financas/legislacao/DECRETO-55638-2014.pdf> >

Prefeitura Municipal de São Paulo. **Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014.** Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. [acesso em 20 out 2017]. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE_lei_final_aprovada/TEXTO/20142014-07-31%20-%20LEI%2016050%20-%20PLANO%20DIRETOR%20ESTRAT%20C3%89GICO.pdf

Prefeitura Regional de Perus. **Dados demográficos dos distritos pertencentes às Prefeituras Regionais.** São Paulo, 2010.

QUEIROZ, Adriana Gonçalves; COUTO, Ana Cláudia Porfírio. **Metodologia participativa, subjetividade individual e social: facilitação de reuniões de moradores em Residências Terapêuticas.** Pesquisas e Práticas Psicossociais, São João Del Rei, v. 10, n. 1, p. 1-7, jan. 2015. Disponível em: < www.seer.ufsj.edu.br/index.php/revista_ppp/article/view/Queiroz%2C%20Couto/985 >. Acesso em: 07 abr. 2017.

SALGADO, Elisabeth Carvalho de Oliveira; SALGADO, Francisco Guilherme de Almeida. **Plano de bairro: no limite do seu bairro uma experiência sem limites.** 1. Disponível em: <[http://ecourbe.com.br/website/projects/#prettyPhoto\[gallery1\]/1/](http://ecourbe.com.br/website/projects/#prettyPhoto[gallery1]/1/)>. Acesso em: 08 mar. 2017.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Projeto de Lei de Revisão do Plano Diretor Estratégico** (PL 688/2013) de São Paulo, 2013.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea.** SP: Contexto, 2007.

SILVA, Ronés Borges. **Segregação e/ou Integração: O “Programa de Desfavelamento e Loteamentos Urbanizados”** em Presidente Prudente: [s.n.], 2005.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão & GOÉS, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação social**. 1. ed. São Paulo: Unesp, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana**. Rio Claro: UNESP, 1983. (dissertação de mestrado)

TORREZAN, Rosiane Moraes. **Lugar e comunidade no Jardim Morada do Sol e Parque Residencial Francisco Belo Galindo: análise a partir de uma estratégia de educação de jovens e adultos**. 2014. 403 f. Tese (pós-graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

TRINDADE, Thiago Aparecido. **Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade**. In: Fórum Urbano Mundial, 5., 2001. Disponível em: <www.redalyc.org/html/673/67325208007/>. Acesso em: 01 jul. 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Os limites da participação popular**. In: Seminário da Rede de Dinâmica Imobiliária e Estruturação Intraurbana, 2., 1996, Pirenópolis. (procurar como referenciar! É em livro). Os limites da participação popular. II seminário da Rede de Dinâmica Imobiliária e Estruturação Intraurbana, promovido pela ANPUR e NEUR/ UnB, Pirenópolis, Goiás, 18ª 19 de outubro de 1996.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Nobel, 1998.