



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP

EXPEDIENTE

Ofício GP.L nº 423/2015 CAMARA M. JUNDIAI (PROTOCO) 26/OUT/2015 17:52:073866
Processo nº 27.493-2/2015

DE-SE VISTA AO AUTOR.
B. J.
Presidente
27/10/2015

Jundiaí, 13 de outubro de 2015.

Excelentíssimo Senhor Presidente:

Em atendimento ao que consta do Requerimento ao Plenário nº 379/2015, da lavra do ilustre Vereador **RAFAEL ANTONUCCI**, sobre área de "parklet" instalada na Rua do Rosário, vimos encaminhar a Vossa Excelência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente, em resposta aos quesitos formulados.

Sendo só o que tínhamos a informar, aproveitamos a oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

Vereador MARCELO ROBERTO GASTALDO

Presidente da Câmara Municipal de Jundiaí

N E S T A



SMPMA/DEPLAN

Em 05/10/2015

Ref.: Requerimento nº 379 – Ver. Rafael Antonucci

À SMPMA/GS

Em resposta aos questionamentos temos a informar que:

1. A instalação do “parklet” é apenas um dos pontos do trabalho realizado pelo “Urbanismo Caminhável”, contrapartida solicitada ao empreendimento “FATO TORRES DE SÃO JOSÉ” da empresa “PLANO PITANGUEIRAS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA.” onde foi solicitado a contratação de estudo, diagnóstico colaborativo, projeto piloto com dois pontos de permanência sob os conceitos de Mobilidade Urbana Sustentável (parklets) apontando pontos de caminhabilidade, transportes alternativos, qualificação de espaços públicos e implantação de áreas de permanência, tendo em vista que o estudo, diagnóstico e projeto tivessem o objetivo de mitigar os impactos gerados pela perda na qualidade de vida em cidades com desenvolvimento acelerado.

A solicitação acima, entre outras estipuladas para o mesmo empreendedor, se deu após a análise do EIV/RIV onde foram identificados os impactos gerados pela instalação do empreendimento.

2. As ações mitigadoras e/ou compensatórias são solicitadas aos empreendedores levando em conta os impactos causados pela instalação do empreendimento nas proporções identificadas.

As ações solicitadas são obrigações e devem ser contratadas e executadas, e entregues como condicionantes da solicitação do habite-se do empreendimento a cargo do empreendedor. Os orçamentos, negociações, prazos e formas de pagamentos das ações são discutidos entre o empreendedor e as empresas responsáveis pela execução das ações solicitadas, não tendo o poder público interferência neste processo.

Assim, não temos o custo total, contudo o detalhamento do trabalho foi parte integrante do Termo de Compromisso firmado junto à municipalidade, entregue pelo empreendedor e validado pelo poder público como atendendo ao solicitado na ação (vide anexo).

3. 4. 5. E 6. Não houve processo licitatório uma vez que não houve contratação por parte do poder público municipal.



7. Dentro do projeto contratado pelo empreendedor ainda será entregue mais um parklet no centro da cidade.

Há interesse da municipalidade em expandir o trabalho realizado aos bairros, podendo ainda ser solicitado como ação compensatória dos impactos gerados por outros empreendimentos analisados no EIV/RIV que contribuem para o crescimento acelerado do município.

Esperamos ter esclarecido as dúvidas encaminhadas.

Viviane de Cássia Olivatto Gallano
Arquiteta / Chefe da divisão de EIV/RIV
SMPMA - DEPLAN

05



ParHU[IT]

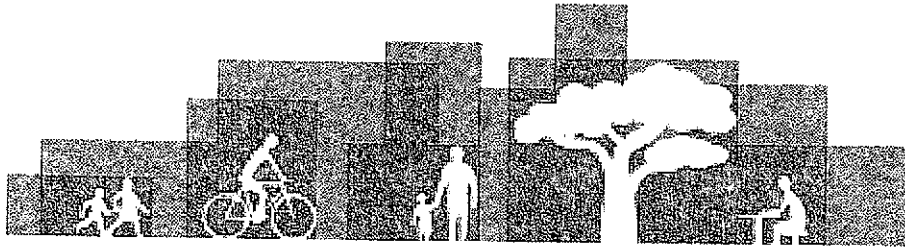
Instituto
Mobilidade Verde

zoom

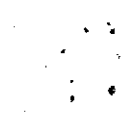
urbanismo
arquitectura
design

THÁISA FRÓES
ARQUITETA

Proposta Urbanismo Caminhável Jundiaí



U R B A N I S M O
C A M I N H Á V E L

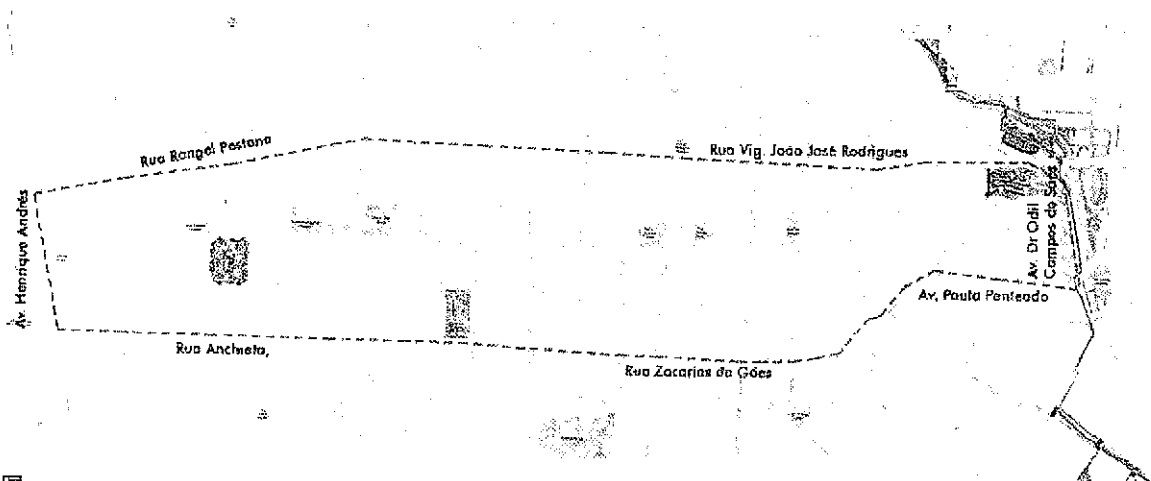


Objetivo

Executar estudo, diagnóstico colaborativo, projeto piloto com dois pontos de permanência sob os conceitos de Mobilidade Urbana Sustentável (parklets) apontando pontos de caminhabilidade, transportes alternativos, qualificação de espaços públicos e implantação de áreas de permanência, tendo em vista que este estudo, diagnóstico e projeto piloto visam mitigar os impactos gerados pela perda na qualidade de vidas em cidades em desenvolvimento acelerado.

Área de estudo

Área central do município de Jundiá – dentro do perímetro formado pelas ruas Av. Henrique Andrés, Rua Rangel Pestana, Rua Vig. João José Rodrigues, Av. Dr. Odil Campos de Sáes, e Rua Zacarias de Góes e Rua Anchieta, conforme ilustração abaixo:



Escopo

O escopo deste trabalho é dividido em cinco etapas:

- 1- Pesquisa
- 2- Elaboração dos projetos Piloto (Placemaking)
- 3- Implementação de projetos piloto (Prototyping)
- 4- Medição
- 5- Elaboração de Manuais

Metodologia

1- Pesquisa

1.a.-Levantamento.

Nesta etapa a equipe fará a observação e análise da cidade com o intuito de gerar material para etapa seguinte. Isto se dará a partir de percursos na área de estudo, medições de ruídos e temperatura (avaliação de conforto ambiental urbano), levantamento de índices e dados, mapas e materiais, levantamento de projetos previstos e em

andamento, e análise das diretrizes urbanísticas previstas em seus planos.

1.b.-Diagnóstico Participativo.

Esta etapa compreende o diálogo aberto com a população.

Para tanto, serão aplicados os seguintes conceitos:

- Avaliação dos pontos caminháveis da área de estudo e aplicação do conceito Walkability.
- Criar um Walk Score para a área de estudo e, através desta pontuação, criar um planejamento para melhorar e ampliar os pontos caminháveis.
- Levantamento das Narrativas locais.
- Levantamento de indicadores sócio econômicos.
- Workshops.
- Mapeamento "Stakeholders" (representantes da comunidade).

1.c.-Análise

Reconhecimento de problemas e potencialidades, definição dos objetivos a curto, médio e longo prazo e definição das áreas de intervenção.

A partir dos resultados das etapas anteriores será elaborado um relatório a ser apresentado para os órgãos públicos e população. Este relatório objetiva a constatação dos problemas e potencialidades para viabilizar o Urbanismo Caminhável na área de estudo, definição da estratégia de transformação urbana e das áreas de intervenção. A estratégia na definição dos objetivos a curto, médio e longo prazo pauta-se na experiência. O foco deste trabalho é a quebra de paradigmas a partir da promoção de novas experiências urbanas que orientarão as medidas a médias e longo prazo.

2- Elaboração dos projetos Piloto (Placemaking)

2.a. - Elaboração dos projetos Piloto (Placemaking).

A partir do debate e resultados apresentados anteriormente serão elaborados projetos conceituais contendo as intervenções para as áreas escolhidas (projetos piloto). Esses projetos conterão as diretrizes para aplicação do conceito de Urbanismo Caminhável. Os projetos piloto poderão ser temporários, sazonais ou permanentes, dependendo do seu objetivo e aceitação. Alguns exemplos de intervenções de Placemaking são:

- zonas 30km/h;
- bairro ciclável;
- fachadas ativas;
- gestão colaborativa de espaços públicos;
- parklets, Pocket Parks e ativação de espaços;
- trabalhar os caminhos e não apenas calçadas;
- conforto térmico, poluição sonora, calçadas, arborização, fachadas verdes, ecoteto.

Não fazem parte desta proposta projetos executivos e a execução dos projetos piloto (exceto os descritos abaixo nos itens 3.a. e 3.b.). Estes poderão ser objeto de contratações complementares conforme a necessidade, sendo possível buscar maneiras mais ágeis e eficientes para viabilizar o projeto.

3- Implementação de projetos piloto (Prototyping)

Os itens 3.a. e 3.b. a seguir discriminam os itens das intervenções que tem sua execução inclusa nesta proposta.

Os projetos piloto contarão com outros elementos que precisarão ser viabilizados, tais como execução de serviços civis, pintura, paisagismo, equipamentos, etc.

3.a. - Execução de dois parklets de dez metros de comprimento.

Serão executados 2 (dois) parklets como parte das intervenções propostas no projeto. Os parklets são "minipraças" de 10m x 2,2m, instalados no local de duas vagas de estacionamento público. Os parklets serão de madeira, produzidos modularmente em fábrica e montados no local no padrão do coletivo Parkl[it].

3.b. - Container - Prototipação das Intervenções

Um container será instalado em um espaço público da cidade de Jundiaí e servirá de base para a equipe no desenvolvimento do projeto. O local a ser implantado deverá ser estratégico para elaboração das propostas e será definido na primeira etapa do projeto. O container deverá ser instalado no início da etapa de Diagnóstico Participativo, de forma a auxiliar nos processos de consulta com a comunidade, pesquisas e processos participativos.

A estrutura será equipada com maquinário de marcenaria para prototipação de mobiliário, objetos e equipamentos para as áreas de intervenção. A construção destes mobiliários será feita junto com a população e universidades, por meio de cursos e oficinas gratuitas a serem realizadas no local. É importante salientar que estas oficinas fornecerão parte dos elementos das intervenções contidas nos projetos piloto.

A permanência do container será de três meses. A implantação do container em espaços públicos deve ser autorizada pela Prefeitura de Jundiaí, assim como deve ser disponibilizado o fornecimento de energia elétrica. Está inclusa nesta proposta o aluguel do Container, das máquinas, e o treinamento e gestão das oficinas. Será também disponibilizado o material básico para operação das oficinas (madeira e parafusos). Materiais extras, alternativos e/ou especiais deverão ser cobrados a parte.

4- Medição

4.a. Medição, gestão e ativação dos projetos Piloto.

A partir da instalação dos projetos piloto deverão ocorrer atividades de pesquisa, monitoramento e ativação desses projetos estratégicos. O intuito é explicar à sociedade o objetivo das propostas, medir o impacto e a opinião da população diante destas, e estimular o uso e apropriação dos espaços públicos através de eventos e dinâmicas.

4.b. Resultado das pesquisas e sua avaliação.

A partir das pesquisas elaboradas nos projetos piloto será apresentado um relatório com as medições dos impactos, mudanças e resultados sentidos e gerados pela população a partir da implementação dos projetos.

5- Elaboração de manuais

5.a. Elaboração de Manual de implementação dos parklets

Esse manual tem como objetivo detalhar os critérios técnicos, legais e boas práticas para implementação dos parklets em Jundiá. Não faz parte do escopo desta proposta a elaboração do projeto de lei para regulamentação dos parklets na cidade, entretanto, nossa equipe poderá fornecer subsídios e informações que colaborem com este processo.

5.b. Elaboração de Manual de Intervenções Urbanas,

A partir das experiências geradas pelas intervenções será elaborado um caderno contendo uma listagem e critérios para reaplicação das mesmas. Esse manual tem como objetivo documentar o processo e lançar um panorama geral das intervenções, como um kit de instrumentos e ferramentas para intervenções na cidade. Não serão detalhados os critérios de cada intervenção. Cada critério poderá ser mais detalhado em manuais específicos. Caso estes sejam necessários deverão ser objeto e escopo de proposta complementar.

Prazos

Projeto, Pesquisa e Medição:

1.a.-Levantamento

Produto: relatório apresentando os dados levantados e apresentação a ser feita para comunidade.

Prazo: três semanas

1.b.-Diagnóstico Participativo

Produto: aplicação de workshops e oficinas.

Prazo: duas semanas

1.c.-Análise

Reconhecimento de problemas e potencialidades, Definição dos objetivos a curto, médio e longo prazo e Definição das áreas de intervenção.

Produto: relatório e apresentação da síntese dos resultados das etapas anteriores (problemas e potenciais), os objetivos a curto médio e longo prazo e as escolhas e justificativas das áreas de intervenção.

Prazo: duas semanas

2.a. - Elaboração dos projetos Piloto (Placemaking)

Produto: caderno contendo as propostas e estratégias em nível conceitual dos projetos piloto para as áreas de intervenção, com ilustrações, descrição e justificativas das ações e intervenções no espaço público.

Prazo: cinco semanas

4.a. - Medição, gestão e ativação dos projetos Piloto

Produto: aplicação das pesquisas, monitoramento e ativação dos espaços.

Prazo: cinco semanas

4.b. - Resultado das pesquisas e avaliação dos resultados.

Produto: relatório contendo a documentação dos projetos piloto e resultados das pesquisas.

Prazo: duas semanas

5.a. Elaboração de Manual de implementação dos parklets

Produto: caderno contendo detalhamento dos critérios técnicos, legais e boas práticas para implementação dos parklets em Jundiaí

Prazo: duas semanas

5.b. Elaboração de Manual de Intervenções Urbanas

Produto: caderno contendo a documentação das intervenções, como listagem de instrumentos, ferramentas e referências para intervenções na cidade. Não serão detalhados os critérios de cada intervenção.

Prazo: três semanas

Honorários

Projeto, Pesquisa e Medição:

Valor: R\$ 200.000,00

Duração Total: 6 (seis) meses

Execução:

3.a. - Execução de dois parklets de 10m

Valor: R\$ 160.000,00

3.b. – Aluguel de Container-Marcenaria para Prototipação das Intervenções e Elaboração dos cursos e oficinas

Valor: R\$ 260.000,00

Duração: três meses

Material básico oficinas

Valor: R\$ 20.000,00

Valor total geral: R\$ 640.000,00

Forma de pagamento:

40% na assinatura contrato

50% divididos em 5 parcelas iguais (10%) a serem pagas mensalmente ao longo dos 5 meses de projeto, contados a partir da assinatura do contrato

10% no encerramento dos serviços descritos no escopo desta proposta.

Itens excluídos:

- Levantamento planialtimétrico cadastral;
- Mapas da cidade e bases de georeferenciamento (deverão ser fornecidas pela Prefeitura de Jundiá para desenvolvimento do trabalho);
- Projetos legais e de aprovação na prefeitura;
- Aprovações, emolumentos e Taxas para a aprovação dos projetos legais nos órgãos competentes;
- Taxas, emolumentos, tributos diversos;
- Plotagem e cópias Xerox;
- Formas especiais de apresentação;
- Contratação e pagamento dos projetos complementares que se façam necessários (instalações elétricas, hidráulicas, de ar condicionado, sistema de CFTV, paisagismo, projeto estrutural, etc.). Estas serão submetidas para aprovação pelo contratante;
- Alterações no projeto após a entrega de sua última revisão;
- As Built*.
- Os custos para locação, materiais de apoio, a comunicação e as convocações necessárias para organização dos eventos, workshops e oficinas não estão inclusos nesta proposta e são atribuições da Prefeitura de Jundiá.
- Os projetos executivos dos projetos piloto são objeto de contratações complementares e não fazem parte desta proposta (exceto dos itens 3.b. e 3.c.).
- A execução dos projetos piloto é objeto de contratações complementares e não fazem parte desta proposta. (exceto os itens 3.a. e 3.b.).
- Não estão inclusas pesquisas especiais como medições e contagens de tráfego. Estas poderão ser contratadas antes e depois das

intervenção em áreas de tráfego a fim de medir os impactos e resultados.

Determinações Legais

Contratada:

Coletivo Urbanismo Caminhável:
Instituto Mobilidade Verde
Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design
Thaísa Fróes
Contain[it]

Contratante:

Construtora Plano e Plano

Obrigações da Contratada:

A Contratada executará os serviços ora contratados, observando as normas técnicas pertinentes, além de:

- a. Fornecer todo o material e mão-de-obra necessária à execução dos serviços, excluindo os de responsabilidade da Contratante e/ou da Prefeitura de Jundiaí;
- b. Apresentar todas as plantas e os detalhes necessários, em conformidade aos padrões normatizados, fornecendo-lhe todos os originais;
- c. Assumir todos os encargos previdenciários, fiscais e trabalhistas decorrentes dos serviços prestados.

Obrigações da Contratante:

Efetuar o pagamento na forma prevista nesta Proposta.

Obrigações da Prefeitura de Jundiaí:

A Prefeitura de Jundiaí na figura de gestora do projeto deve:

- a. Analisar, revisar e aprovar as produtos desta proposta;
- b. Dispor de locais, materiais de apoio, comunicação e as convocações necessárias para organização dos eventos, workshops e oficinas;
- c. Autorizar a instalação dos parklets e do Container nos espaços públicos, bem como fornecer energia elétrica para funcionamento do Oficina.
- d. Fornecer mapas, bases e dados do município e área de intervenção.

Modificações:

Alterações no projeto Executivo após a entrega de sua última revisão aprovada pelo CONTRATANTE terão que ser requisitadas por escrito, e serão cobradas por hora técnica trabalhada de cada profissional.

Rescisão:

Dar-se-á a rescisão deste Contrato, ocorrendo à falência ou concordata de qualquer das partes, ou se quaisquer das partes não atenderem as cláusulas e condições do presente Instrumento.

Caso a Contratante queira, por sua vontade, cancelar o contrato será cobrado uma taxa de 20% sobre o valor restante a ser pago. Esta taxa deverá ser paga no ato do cancelamento do projeto.

Responsabilidade Técnica dos projetos:

Assinalamos que a responsabilidade pelo projeto se limita aos serviços descritos nesta proposta, não constando responsabilidade técnica sobre projetos complementares, e sobre a execução da obra.

Direitos autorais:

Fica estabelecido que os projetos são o resultado do trabalho intelectual dos arquitetos, sendo-lhes reservado direitos autorais/patrimoniais sobre o mesmo ao abrigo do art. 184 do Código Penal, da Lei 5988 do Código Civil e da Resolução CONFEA nº 205/71. Para repetição será seguido o disposto na Tabela de Honorários do IAB / CREA.

Foro:

As Partes elegem o Fórum Central - Comarca da Capital para dirimir eventuais questões decorrentes do presente Instrumento. E, por estarem certos e ajustados, assinam o presente em 02 (duas) vias de idêntico teor.

Esta proposta tem validade de 30 (TRINTA DIAS) a contar da presente data.

São Paulo, 23 de fevereiro de 2015.

Coletivo Urbanismo Caminhável:
Instituto Mobilidade Verde, Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design
Thaísa Fróes, Contain[it]


De Acordo:

Construtora Plano e Plano

Proposta Urbanismo Caminhável Jundiaí


ESCOPO

O ESCOPO DESTE TRABALHO É DIVIDIDO EM 5 ETAPAS:

1 - PESQUISA 

2 - ELABORAÇÃO DOS PROJETOS PILOTO (PLACEMAKING) 

3 - IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS PILOTO (PROTOTYPING) 

4 - MEDIÇÃO 

5 - ELABORAÇÃO DE MANUAIS 

ESCOPO

3 - IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS PILOTO



A IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS PILOTO TEM COMO INTUITO ATENDER AS DEMANDADAS DA POPULAÇÃO, CRIAR NOVAS EXPECTATIVAS E NOVAS PERCEPÇÕES SOBRE A CIDADE PARA SEUS HABITANTES, ESTIMULAR A CONVIVÊNCIA INTERPESSOAL E USO DO ESPAÇO PÚBLICO DE FORMA CIVILIZADA E COLETIVA, INCENTIVAR A POPULAÇÃO A PARTICIPAR DA CONSTRUÇÃO DA CIDADE E PROMOVER O DESENVOLVIMENTO URBANO.

1 - PESQUISA



A EQUIPE FARÁ A OBSERVAÇÕES E ANÁLISES DA CIDADE DE JUNDIAÍ COM O OBJETIVO DE LEVANTAR OS ANSEIOS DA POPULAÇÃO E OS RUMOS DA CIDADE NOS DIAS DE HOJE.

A PESQUISA ENGLOBALARÁ:

- LEVANTAMENTO DA ÁREA DE ESTUDO;
- DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO COM A POPULAÇÃO;
- RECONHECIMENTO DE PROBLEMAS E POTENCIALIDADES, DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO E DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO.

4 - MEDIÇÃO



A MEDIÇÃO E AVALIAÇÃO DO IMPACTO E RESULTADOS DOS PROJETOS PILOTO DURANTE UM PERÍODO FORNECERÁ SUBSÍDIOS, REFERÊNCIAS E PERSPECTIVAS DE NOVOS CAMINHOS E POLÍTICAS PÚBLICAS A SEREM IMPLEMENTADAS NA CIDADE.

2 - ELABORAÇÃO DOS PROJETOS PILOTO



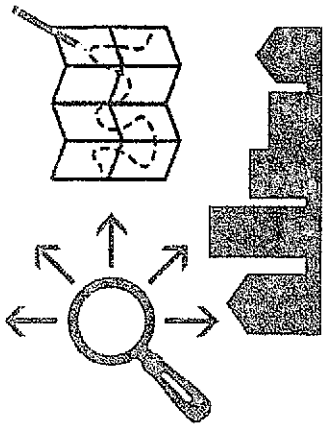
ELABORAÇÃO DE PROJETOS CONCEITUAIS E ANTEPROJETOS, CONTENDO AS INTERVENÇÕES PARA AS ÁREAS ESCOLHIDAS, COM DIRETRIZES PARA A APLICAÇÃO DO CONCEITO DE URBANISMO CAMINHÁVEL.

5 - ELABORAÇÃO DE MANUAIS



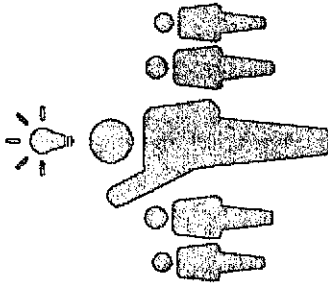
A PARTIR DAS EXPERIÊNCIAS GERADAS PELOS PROJETOS PILOTO SERÃO ELABORADOS MANUAIS QUE DOCUMENTARÃO OS PROCESSOS PERCORRIDOS E ESTABELECEM CRITÉRIOS QUE ORIENTARÃO FUTURAS INTERVENÇÕES NA CIDADE.

METODOLOGIA DE TRABALHO



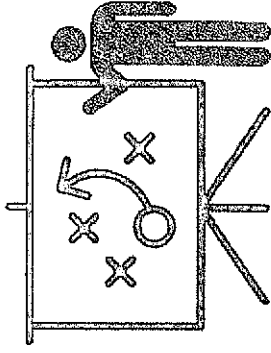
1.A. LEVANTAMENTO

EQUIPE FARÁ A OBSERVAÇÃO E ANÁLISE DA CIDADE COM INTUITO DE GERAR MATERIAL PARA ETAPA SEGUINTE. ISTO SE DARÁ A PARTIR DE PERCURSOS EM DIVERSAS REGIÕES DA CIDADE, AVALIAÇÃO DE CONFORTO AMBIENTAL URBANO, LEVANTAMENTO DE ÍNDICES E DADOS, MAPAS E MATERIAIS. LEVANTAMENTO DE PROJETOS PREVISTOS E EM ANDAMENTO, E ANÁLISE DAS DIRETRIZES URBANÍSTICAS PREVISTAS EM SEUS PLANOS.



1.B. DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

ESTA ETAPA COMPREENDE O DIÁLOGO ABERTO COM A POPULAÇÃO. SERÃO APLICADOS OS SEGUINTE CONCEITOS:
AVALIAÇÃO DE PONTOS CAMINHÁVEIS DE JUNDIAÍ (APLICAÇÃO CONCEITO WALKABILITY);
CRIAR UM PLANEJAMENTO PARA MELHORAR E AMPLIAR OS PONTOS CAMINHÁVEIS;
LEVANTAMENTO DAS NARRATIVAS LOCAIS;
LEVANTAMENTO DE INDICADORES SÓCIO ECONÔMICOS; WORKSHOPS; MAPEAMENTO DOS REPRESENTANTES DA COMUNIDADE; PESQUISA ORIGEM E DESTINO.

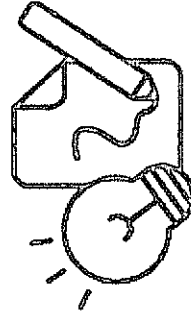


1.C. RECONHECIMENTO DE PROBLEMAS E POTENCIALIDADES, DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS E DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

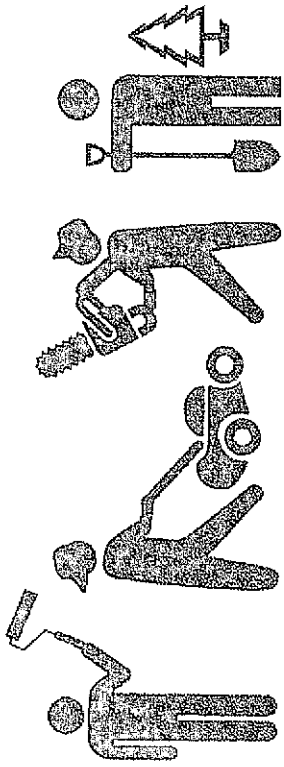
A PARTIR DOS RESULTADOS DAS ETAPAS ANTERIORES SERÁ ELABORADO UM RELATÓRIO A SER APRESENTADO PARA OS ÓRGÃOS PÚBLICOS E POPULAÇÃO. ESTE RELATÓRIO OBJETIVA A CONSTATAÇÃO DOS PROBLEMAS E POTENCIALIDADES PARA TRANSFORMAÇÃO DE JUNDIAÍ EM UMA CIDADE CAMINHÁVEL, DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA DE TRANSFORMAÇÃO URBANA E DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO.

SERÃO ELABORADOS PROJETOS

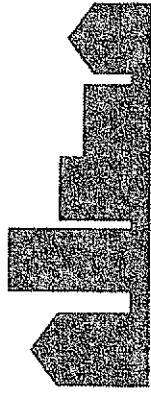
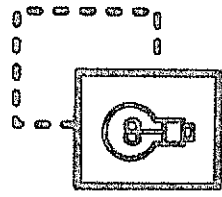
CONCEITUAIS CONTENDO AS INTERVENÇÕES PARA AS ÁREAS ESCOLHIDAS. ESSE PROJETO CONTERÁ AS DIRETRIZES PARA APLICAÇÃO DO CONCEITO DE URBANISMO CAMINHÁVEL. OS PROJETOS PILOTO PODERÃO SER TEMPORÁRIOS, SAZONAIS OU PERMANENTES, DEPENDENDO DO SEU OBJETIVO E ACEITAÇÃO



2.A. ELABORAÇÃO DOS PROJETOS PILOTO (PLACE-MAKING)



OS PROJETOS PILOTO CONTARÃO COM **OUTROS ELEMENTOS QUE PRECISARÃO SER VIABILIZADOS**, TAIS COMO EXECUÇÃO DE SERVIÇOS CIVIS, PINTURA, PAISAGISMO, EQUIPAMENTOS, ETC.



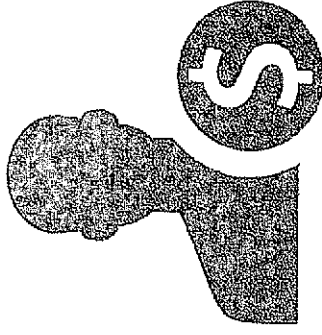
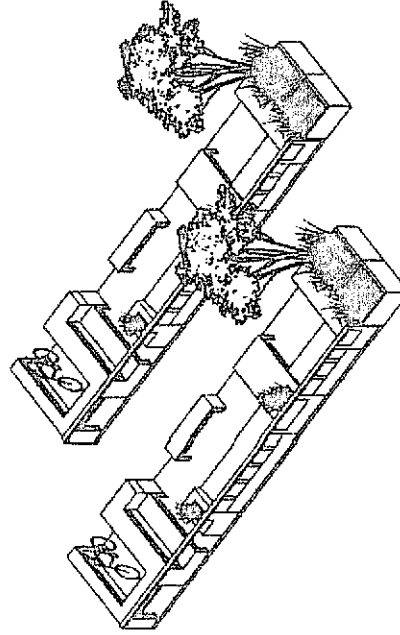
3.A. IMPLEMENTAÇÃO DOS PROJETOS PILOTO



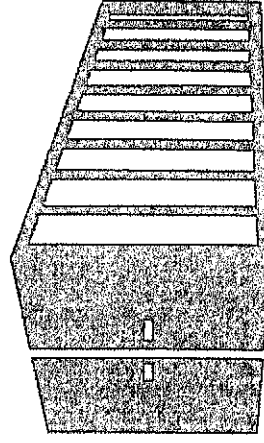
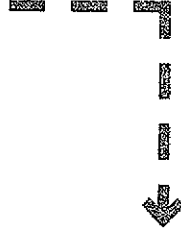
ITENS DAS INTERVENÇÕES QUE TEM SUA EXECUÇÃO **INCLUSOS NESTA PROPOSTA**



3.B. EXECUÇÃO DE DOIS PARKLETS DE 10,0M



OS PROJETOS PODERÃO SER VIABILIZADOS PELA **INICIATIVA PÚBLICA OU INICIATIVA PRIVADA**



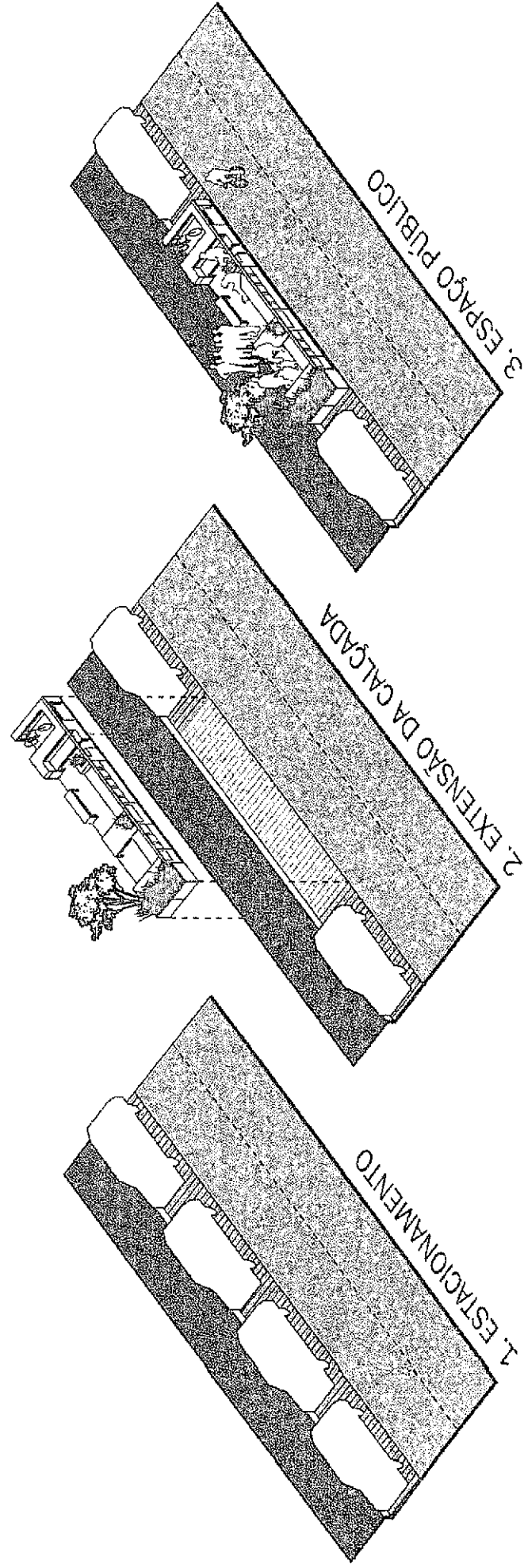
3.C. OFICINAS PÚBLICAS TEMPORÁRIAS: CONTAINER PARA **PROTOTIPAGEM DAS INTERVENÇÕES**

PARKLETS

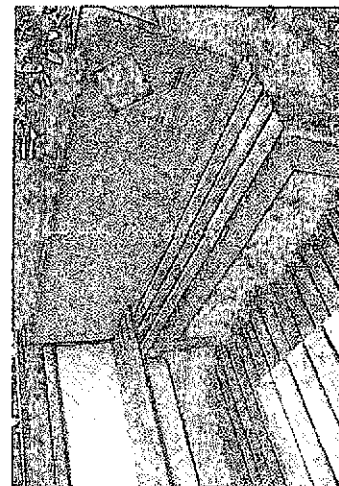
>> O QUE É UM PARKLET?

É A TRANSFORMAÇÃO DE UM ESPAÇO DESTINADO AOS CARROS EM UMA ÁREA DE LAZER E CONVÍVIO.

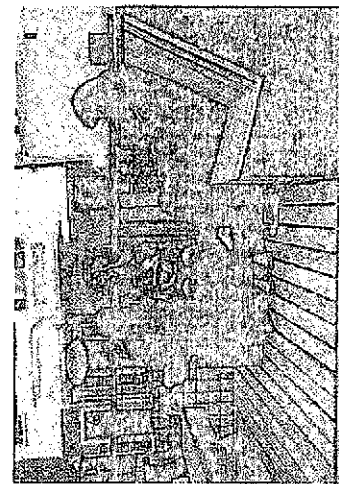
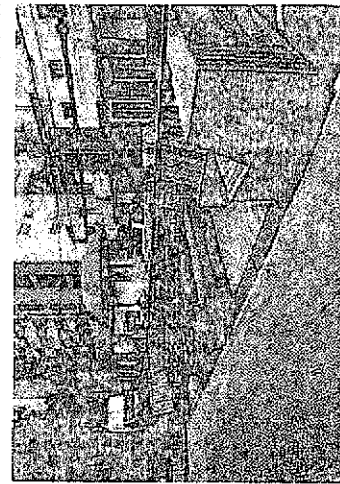
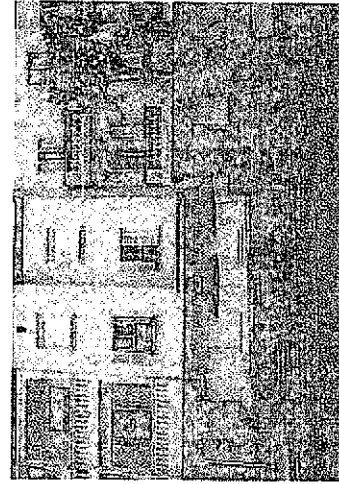
OS PARKLETS SÃO MINIPRAÇAS DE 10,0 X 2,20 METROS, INSTALADOS NO LOCAL DE DUAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICO. OS PARKLETS SERÃO DE MADEIRA, PRODUZIDOS MODULARMENTE EM FÁBRICA E MONTADOS NO LOCAL NO PADRÃO DO COLETIVO **Parh[IT]**.



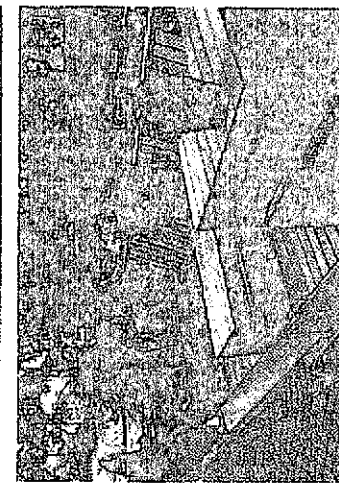
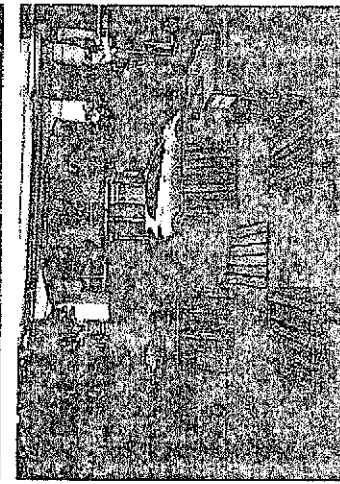
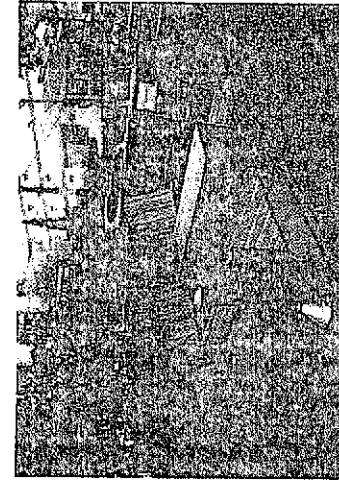
PARKLIT - NOSSO TRABALHO



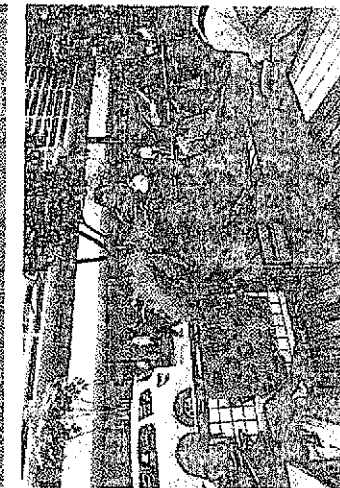
PARKLET PITA KEBAB



PARKLET OSCAR PORTO

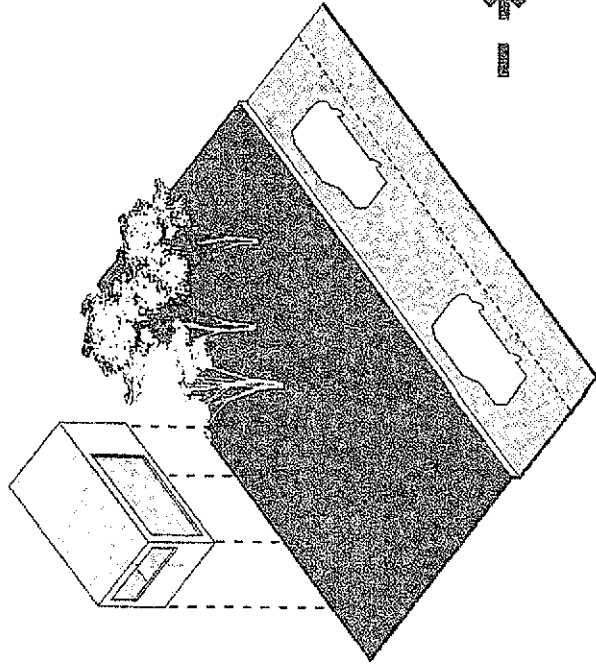


PARKLET JAMESON



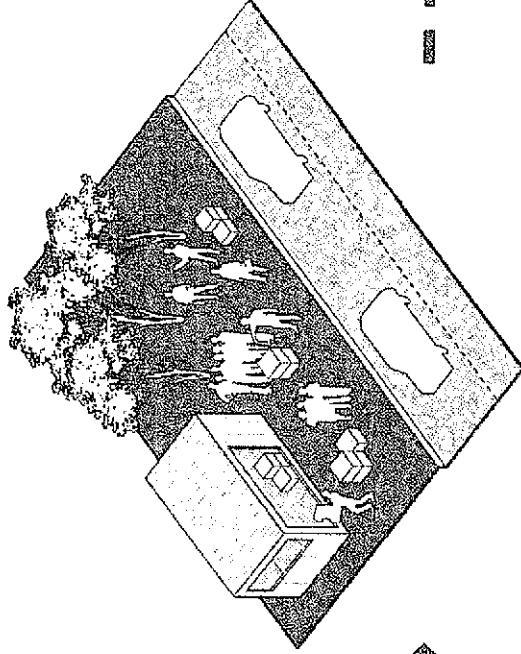
PARKLET CONJUNTO NACIONAL

OFICINA PÚBLICA - PROTOTIPAGEM DAS INTERVENÇÕES



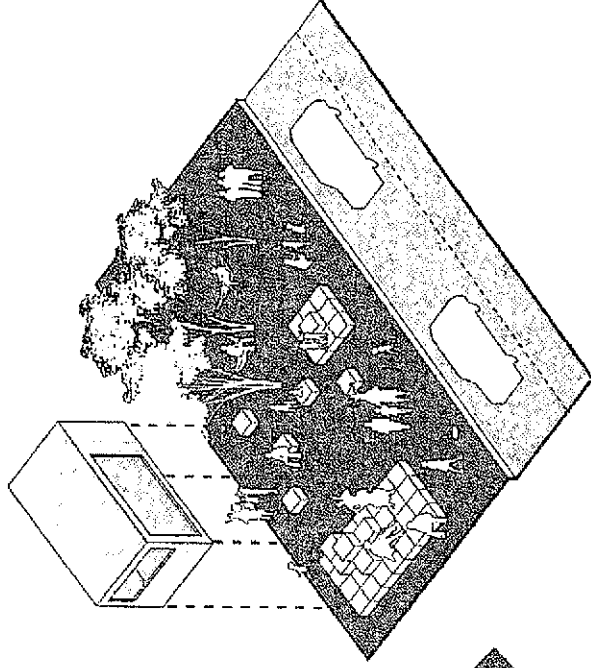
1º | DEFINIÇÃO DE UMA ÁREA PÚBLICA PARA IMPLANTAÇÃO DO CONTAINER

INSTALAÇÃO DE UM CONTAINER EM UM ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE JUNDIAÍ. A ESTRUTURA SERVIRÁ DE BASE PARA A EQUIPE NO DESENVOLVIMENTO DO PROJETO E AUXILIARÁ NOS **PROCESSOS DE CONSULTA COM A COMUNIDADE, PESQUISAS E PROCESSOS PARTICIPATIVOS.**



2º | OFICINAS GRATUITAS COM A POPULAÇÃO E PROTOTIPAGEM DAS INTERVENÇÕES

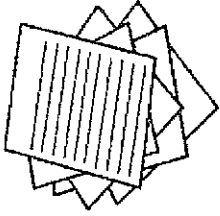
A ESTRUTURA SERÁ EQUIPADA COM **MAQUINÁRIO DE MARCENARIA** PARA PROTOTIPAGEM DE MOBILIÁRIO, OBJETOS E EQUIPAMENTOS PARA AS ÁREAS DE INTERVENÇÃO. A CONSTRUÇÃO DESTES MOBILIÁRIOS SERÁ FEITA JUNTO COM A POPULAÇÃO E UNIVERSIDADES POR MEIO DE CURSOS E OFICINAS GRATUITAS A SEREM REALIZADAS NO LOCAL. **ESTAS OFICINAS FONECERÃO PARTE DOS ELEMENTOS DAS INTERVENÇÕES CONTIDAS NOS PROJETOS PILOTO.**



3º | MEDICÃO, GESTÃO E ATIVAÇÃO DOS PROJETOS PILOTO

A PARTIR DA INSTALAÇÃO DOS PROJETOS PILOTO DEVERÃO OCORRER ATIVIDADES DE PESQUISA, MONITORAMENTO E ATIVAÇÃO DESSES PROJETOS ESTRATÉGICOS. O INTUITO É EXPLICAR À SOCIEDADE O OBJETIVO DAS PROPOSTAS, MEDIR O IMPACTO E OPINIÃO DA POPULAÇÃO DIANTE DESTAS, E **ESTIMULAR O USO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS** ATRAVÉS DE EVENTOS E DINÂMICAS. **A PERMANÊNCIA DO CONTAINER SERÁ DE TRÊS MESES.**

A PARTIR DAS PESQUISAS ELABORADAS NOS PROJETOS PILOTO SERÁ APRESENTADO UM **RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO**, CONTENDO AS MEDIÇÕES DOS IMPACTOS, MUDANÇAS E RESULTADOS SENTIDOS E GERADOS PELA POPULAÇÃO EM DECORRÊNCIA DA IMPLEMENTAÇÃO DOS PROJETOS.



4. RESULTADOS DAS PESQUISAS E AVALIAÇÃO

APÓS A REALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO, SERÃO ELABORADOS DOIS MANUAIS:



5.A. ELABORAÇÃO DE MANUAL DE INTERVENÇÕES URBANAS

SERÁ ELABORADO UM CADERNO CONTENDO UMA LISTAGEM DAS INTERVENÇÕES URBANAS REALIZADAS, ASSIM COMO OS CRITÉRIOS PARA REAPLICAÇÃO DAS MESMAS.

ESSE MANUAL TEM COMO OBJETIVO DOCUMENTAR O PROCESSO EM QUESTÃO E LANÇAR UM PANORAMA GERAL DE INTERVENÇÕES, COMO UM KIT DE INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS PARA ESTE TIPO DE AÇÃO NA CIDADE.

NÃO SERÃO DETALHADOS OS CRITÉRIOS DE CADA UMA DAS INTERVENÇÕES.

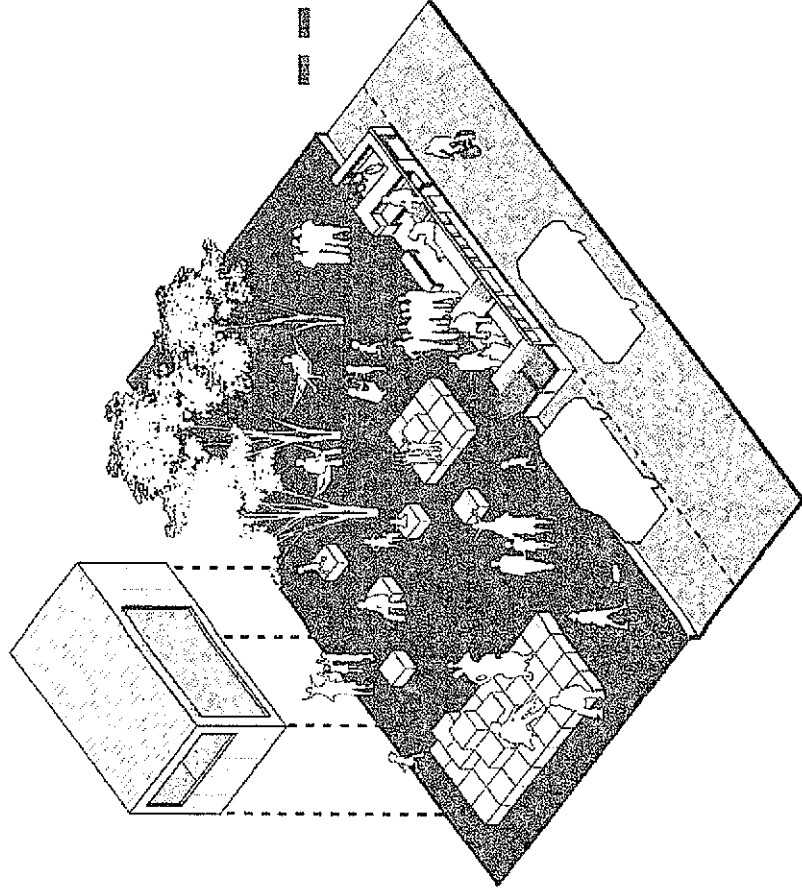
ESTES CRITÉRIOS PODERÃO SER MELHOR DETALHADOS EM MANUAIS ESPECÍFICOS.

CASO ESTES SEJAM NECESSÁRIOS, DEVERÃO SER OBJETO E ESCOPO DE PROPOSTAS COMPLEMENTARES.



5.B. ELABORAÇÃO DE MANUAL DE IMPLEMENTAÇÃO DOS PARKLETS

ESSE MANUAL TEM COMO OBJETIVO DETALHAR OS CRITÉRIOS TÉCNICOS E LEGAIS, ASSIM COMO AS BOAS PRÁTICAS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DOS PARKLETS EM JUNDIAÍ. NÃO FAZ PARTE DO ESCOPO DESTA PROPOSTA A ELABORAÇÃO DO PROJETO DE LEI PARA REGULAMENTAÇÃO DOS PARKLETS NA CIDADE. ENTRETANTO, NOSSA EQUIPE PODERÁ FORNECER SUBSÍDIOS E INFORMAÇÕES QUE COLABOREM COM ESTE PROCESSO.

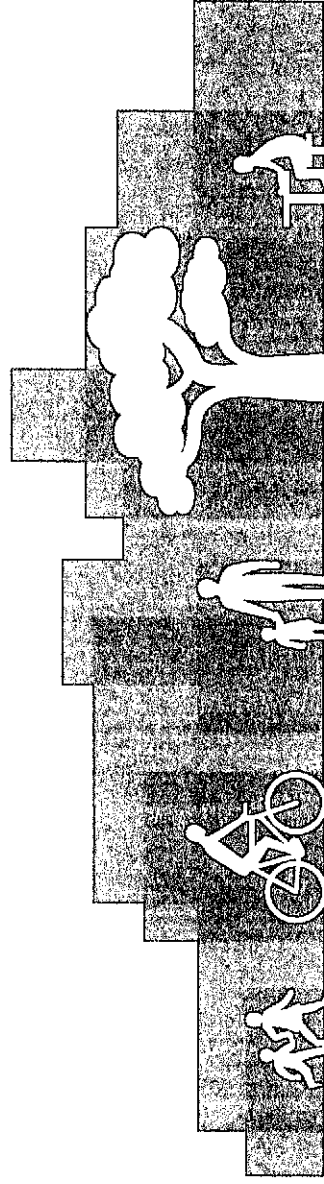


Urbanismo Caminhável Jundiaí

Objetivo: Executar estudo, diagnóstico colaborativo, projeto piloto com dois pontos de permanência sob os conceitos de Mobilidade Urbana Sustentável (parklets) apontando pontos de caminhabilidade, transportes alternativos, qualificação de espaços públicos e implantação de áreas de permanência, tendo em vista que este estudo, diagnóstico e projeto piloto visam mitigar os impactos gerados pela perda na qualidade de vidas em cidades em desenvolvimento acelerado.

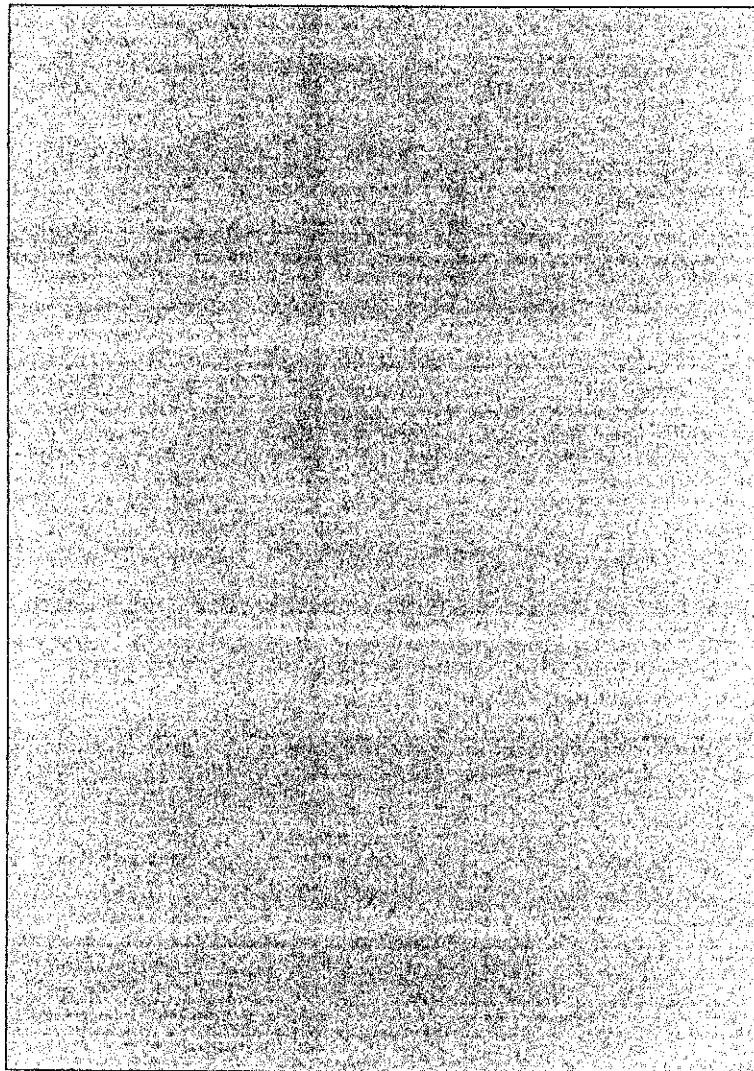
Área de estudo: Área central do município de Jundiaí – dentro do perímetro formado pelas ruas Av. Henrique Andrés, Rua Rangel Pestana, Rua Vieg. João José Rodrigues, Av. Dr. Odil Campos de Sáes, e Rua Zacarias de Góes e Rua Anchieta

Etapas	Entregáveis	Fornecedor/ informação/material	Status	Início	Fim	Receita	Despesa
1.a. Levantamento							
Dados, mapas, planos e projetos da cidade		Prefeitura de Jundiaí	0%	Semana 1	Semana 3	R\$00.000,00	
Realização de percursos		UrbC Jundiaí	0%				
Medição de ruídos e temperatura	Relatório 1	UrbC Jundiaí	0%				
1.b. Diagnóstico Participativo							
Avaliação dos pontos caminháveis		UrbC Jundiaí	0%	Semana 4	Semana 5	R\$00.000,00	
Criação do Walk Score		UrbC Jundiaí	0%				
Levantamento das Narrativas Locais		UrbC Jundiaí	0%				
Levantamento de indicadores socioeconômicos		UrbC Jundiaí	0%				
Mapeamento de Stakeholders		UrbC Jundiaí	0%				
1.c. Análise							
Reconhecimento de problemas e potencialidades		UrbC Jundiaí	0%	Semana 6	Semana 7		
Definição dos objetivos a curto, médio e longo prazo		UrbC Jundiaí	0%				
Definição das áreas de intervenção	Relatório 2 - a ser apresentado aos órgãos públicos e à população.	UrbC Jundiaí	0%				
Definição das áreas de instalação dos 2 (dois) Parklets		UrbC Jundiaí	0%				
Definição da área de instalação do Container		UrbC Jundiaí	0%				
Apresentação à população		Prefeitura/ UrbC	0%				
2.a. Elaboração dos Projetos Piloto (Placemaking)							
Formulação de diretrizes para as áreas de intervenção		UrbC Jundiaí	0%	Semana 8	Semana 12	R\$00.000,00	
Elaboração dos projetos conceituais para as áreas de intervenção	Caderno de propostas e estratégias para implantação das intervenções	UrbC Jundiaí	0%				
3.a. Implementação de 2 (dois) Parklets							
Detalhamento do projeto dos 2 (dois) Parklets		UrbC Jundiaí	0%	Semana 11	Semana 15		
Execução dos 2 (dois) Parklets	2 (dois) Parklets implantados	UrbC Jundiaí/ Park(let)	0%				
Implantação dos 2 (dois) Parklets		UrbC Jundiaí/ Park(let)	0%				
3.c. Container - Prototipação das intervenções							
Instalação de um Container em espaço de uso público da cidade	1 (um) Container implantado para eventos, cursos e oficinas	Prefeitura/ UrbC	0%	Semana 4	Semana 17		
Realização de cursos e oficinas gratuitas para a comunidade		Prefeitura/ UrbC	0%				
4.a. Medição, gestão e ativação dos Projetos Piloto							
Ativação dos Projetos Piloto		UrbC Jundiaí	0%	Semana 13	Semana 17	R\$00.000,00	
Pesquisa com a comunidade		UrbC Jundiaí	0%				
Medição de resultados		UrbC Jundiaí	0%				
4.b. Resultado das Pesquisas e sua avaliação							
Análise dos resultados sentidos e gerados pela população	Relatório 3	UrbC Jundiaí	0%	Semana 18	Semana 19		
5.a. Elaboração de Manual de Intervenções Urbanas							
	Manual de Intervenções Urbanas	UrbC Jundiaí	0%	Semana 20	Semana 21	R\$00.000,00	
5.b. Elaboração de Manual de Implementação dos Parklets							
	Manual de Parklets	UrbC Jundiaí	0%	Semana 22	Semana 24	R\$00.000,00	



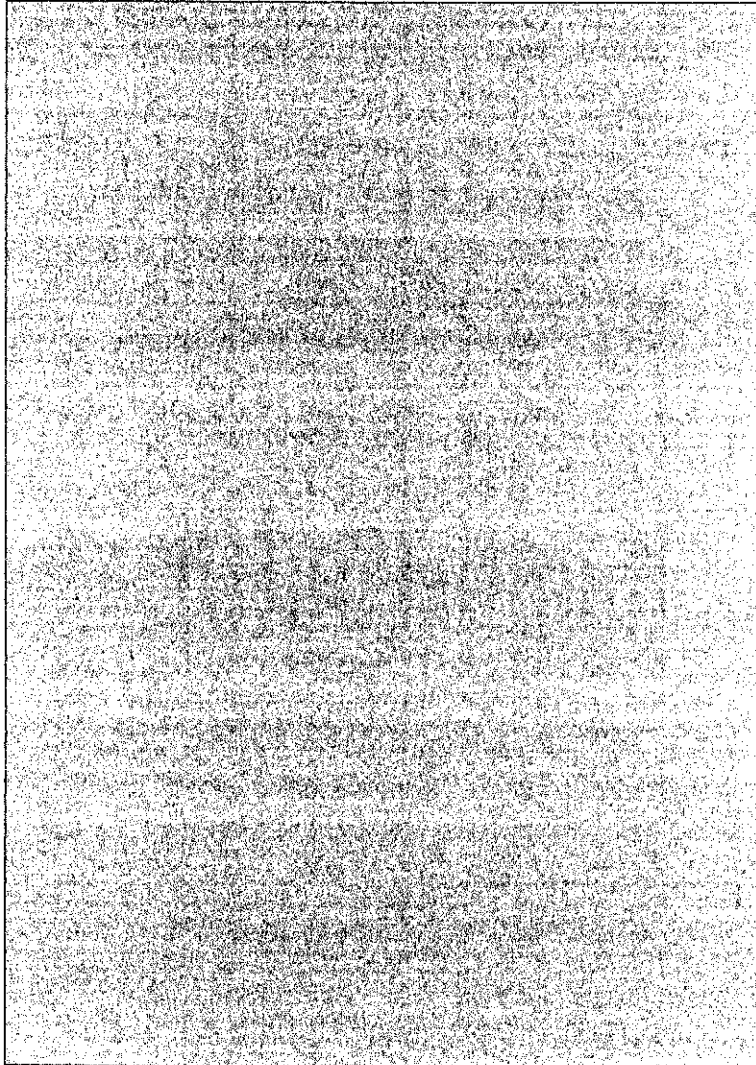
U R B A N I S M O C A M I N H Á V E L

**URBANISMO CAMINHÁVEL NA CIDADE DE JUNDIAÍ
TORNANDO A VIDA URBANA
MAIS HUMANA E SUSTENTÁVEL
RELATÓRIO 01**



SUMÁRIO

- 05 **1 | INTRODUÇÃO**
- 06 URBANISMO CAMINHÁVEL
- 07 WALKABLE URBANISM
- 08 **2 | INSTRUMENTOS**
- 08 WALKABILITY
- 08 WALKSCORE
- 09 PROTOTYPING
- 09 PLACEMAKING
- 10 **3 | METODOLOGIA**
- 12 **4 | ETAPA 1**
- 12 URBANISMO CAMINHÁVEL EM JUNDIAÍ
- 14 DEFINIÇÃO DO PERÍMETRO DE ESTUDO
- 16 VIVÊNCIA DA DINÂMICA URBANA E COLETA DE DADOS
- 17 LEGISLAÇÃO
- 18 MEIO FÍSICO
- 20 MOBILIDADE
- 24 USO DO SOLO
- 28 PROJETOS PREVISTOS E MAPAS
- 48 DEFINIÇÃO DOS PERCURSOS PARA DIAGNÓSTICO E MAPAS



1 | INTRODUÇÃO

URBANISMO CAMINHÁVEL

É uma nova proposta de estudo da cidade que reúne novos conceitos de urbanismo, metodologias de diagnóstico e implantação de projetos. Essa nova maneira de pensar e atuar na cidade baseia-se no conceito de Walkable Urbanism (Urbanismo Caminhável) que, em linhas gerais, defende a cidade pensada para o pedestre e não para o automóvel.

Com base neste conceito serão aplicadas as metodologias de diagnóstico Walkability (Caminhabilidade) e Walkscore (pontuação de caminhabilidade), que utilizam como parâmetro de análise a caminhabilidade do percurso, bairro ou cidade residente. Walkability pressupõe uma abordagem mais subjetiva e ancorada na percepção das pessoas, enquanto o Walkscore trabalha com dados e parâmetros técnicos. Esses dados serão analisados conjuntamente resultando em um Índice de Caminhabilidade, que informará quanto o percurso ou área da cidade é caminhável. Esse índice será utilizado como referência, indicando os percursos que possuem boa pontuação e podem servir como parâmetro e os que apresentam maiores impedimentos para a caminhabilidade.

Para melhorar o índice de caminhabilidade serão propostas intervenções urbanas, com base no método de Prototyping (Prototipação), ou seja, de caráter temporário e experimental, para testar e medir possíveis soluções. Essas intervenções serão implementadas e avaliadas conforme o conceito de Placemaking (Construção de Lugar), que pressupõe a participação relativa, de forma a criar identidade da população com as ações propostas, gerando verdadeiramente um lugar que seja sentido e respondido aos anseios da comunidade.

1 | INTRODUÇÃO

WALKABLE URBANISM "URBANISMO CAMINHÁVEL"

Até a segunda metade do século XX, o urbanismo foi dividido em duas áreas: centrais e subúrbias. Essa abordagem criou bairros distantes de baixa densidade, pressões infraestruturas de transportes públicos e físico desenvolvimento urbano e social. Já nos bairros centrais o mercado imobiliário encontrou um nicho de negócios altamente lucrativo, incentivado pela gestão pública, fato fundamental e estímulo para fixação das empresas, oriundas nos seus centros. Nos dois casos esse modelo de urbanismo estimulou a demanda de automóveis através da construção de estradas, rodovias e leis de pilos geradores de tráfego que estimularam a construção de estacionamentos de automóveis. Com desenvolvimento clara para as áreas subúrbias mais distantes, mais pobres, sem acesso ao automóvel e ao transporte público.

Com a falência deste modelo, surge um novo conceito de desenvolvimento urbano que vem sendo cada vez mais discutido em todo o mundo: o "Walkable Urbanism". Urbanismo Caminhável, em tradução livre, é o urbanismo que valoriza a curta distância entre moradia, trabalho, educação, saúde e lazer e é caracterizado por alta densidade e mix de diversos tipos de imóveis ligados por áreas de lazer que são conectadas a múltiplos sistemas de transportes coletivo e não motorizado. Nesse novo modelo, o desenvolvimento urbano se volta para o desenvolvimento social e para geração de riqueza nos subúrbios da cidade, aproximando o trabalho, educação, saúde e lazer de forma distal.

As melhores cidades do mundo serão aquelas com bairros cada vez menos dependentes de transportes individuais e públicos e, consequentemente, mais

humanos, urbanizados e com fácil acesso a pé ou de bicicletas ao trabalho, educação, saúde e lazer.

A George Washington University divulgou recentemente uma pesquisa onde demonstra que as melhores cidades para viver nos EUA são aquelas com maior índice de WalkUp, que são áreas na cidade onde as pessoas têm acesso a saúde, lazer, educação e trabalho andando a pé. Elas também observaram que bairros centrais estão sendo revitalizados e há uma forte tendência de urbanização nos subúrbios. Para medir o WalkUp foi criada uma metodologia de pontuação que leva em consideração densidade, transporte público, parques e áreas mistas.

Eles identificaram e estudaram 558 "WalkUps" nos EUA, estas áreas geralmente correspondem por 1% da área metropolitana mas geram 48% da riqueza produzida. Nova York possui o maior número de "WalkUps" (66), porém Washington, com menor número (45) segue à frente no ranking das cidades mais caminháveis, pois suas WalkUps estão melhor localizadas, diminuindo a dependência em relação ao transporte, tanto individual quanto público.

Cu seja, as melhores cidades são aquelas onde a população depende menos de transporte individual ou público. Quanto maior a quantidade destes pontos de "caminhabilidade" distribuídos na cidade, melhor é a cidade, mais desenvolvida e maior e a geração de riqueza

¹A Universidade de Washington lançou um ranking com as "30 melhores cidades" de acordo com o número de locais com boa caminhabilidade. Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros. The George Washington University School of Business, 2014.

2 | INSTRUMENTOS

WALKABILITY "CAMINHABILIDADE"

A Caminhabilidade pode ser definida como a capacidade de uma área da cidade ser convidativa aos pedestres, ou seja, o quanto esta área incentiva os trajetos a pé realizados a partir de casa ou do trabalho com destino a outras atividades.

Os atributos que influenciam na caminhabilidade são diversos, eles incluem densidade urbana, uso do solo, zoneamento, conectividade da rua (ou seja, a forma direta de ligá-las e oferta de conexões), volume de tráfego, distância entre destinos, largura de calçada e continuidade, lamento do quarteirão, topografia, a sensação de segurança, e beleza. De todos esses atributos, a presença de destinos desejados a uma curta distância pode ser a mais importante. A condição dos caminhos também é fundamental para incentivar a caminhada e reduzir o uso do carro.

No entanto, a Caminhabilidade é uma medida subjetiva – pois diferentes pessoas e grupos percebem as condições das ruas de forma diferente. Famílias, idosos, jovens e crianças pensam diferente e têm reações diferentes sobre o tráfego, andar sozinho, acessibilidade, segurança, bem estar, interesses, etc. Por isso, a participação da dos usuários do local é imprescindível como forma de aprendizado e de interações.

Estudos sobre o tema foram realizados nos EUA e Canadá em diversas tipologias de bairros: periféricos e centrais através de discussões em grupo, pesquisas e mapeamento de percursos coletivos. Pequenos grupos de pessoas foram encorajados a compartilhar opiniões (destacando as preocupações com segurança, tráfego e problemas de conectividade, como por exemplo o acesso a compras, escola, trabalho, onde costumam de caminhar, entre outros). Os resultados foram compilados e discutidos, gerando um relatório que mostra o grau de "caminhabilidade" destes bairros.

O conceito de Walkability será usado na fase de diagnóstico, representando a análise realizada a partir da percepção das pessoas.

2 | INSTRUMENTOS

PROTOTYPING "PROTOTIPAGEM"

Prototyping, ou em português Prototipagem, define uma forma de análise ou metodologia que faz uso de um protótipo – uma versão ainda preliminar de algo – para testar um conceito ou um processo, ou ainda para servir como fonte de aprendizado ou modelo a ser replicado.

O Urbanismo Caminhável utilizará a Prototipagem para testar intervenções urbanas que tenham como objetivo final melhorar o índice de caminhabilidade dos percursos estudados no diagnóstico.

Os testes através das intervenções urbanas podem ser realizados através do aumento de largura das calçadas, ou do fechamento de ruas, da alteração de sentido de tráfego ou da instalação de mobiliário urbano para melhorar a permeabilidade ou a fruição. Todas as intervenções serão feitas de forma temporária e experimental, e serão monitoradas para que sirvam a entender como geram novas dinâmicas e de que forma influenciam o índice de caminhabilidade.

Os resultados destas intervenções serão transformados em manuais que poderão ser aplicados em outras áreas da cidade.

PLACEMAKING "CONSTRUÇÃO DE LUGAR"

Placemaking é um processo catalizador de melhoria do espaço público para maximizar o seu valor para a comunidade. Não significa apenas promover reformas ou um desenho urbano melhor, mas sim facilitar novos tipos de usos e criar um "lugar", e isso é realizado dando-se especial atenção à identidade física, social e cultural que o definem e alteram sua permanência e evolução.

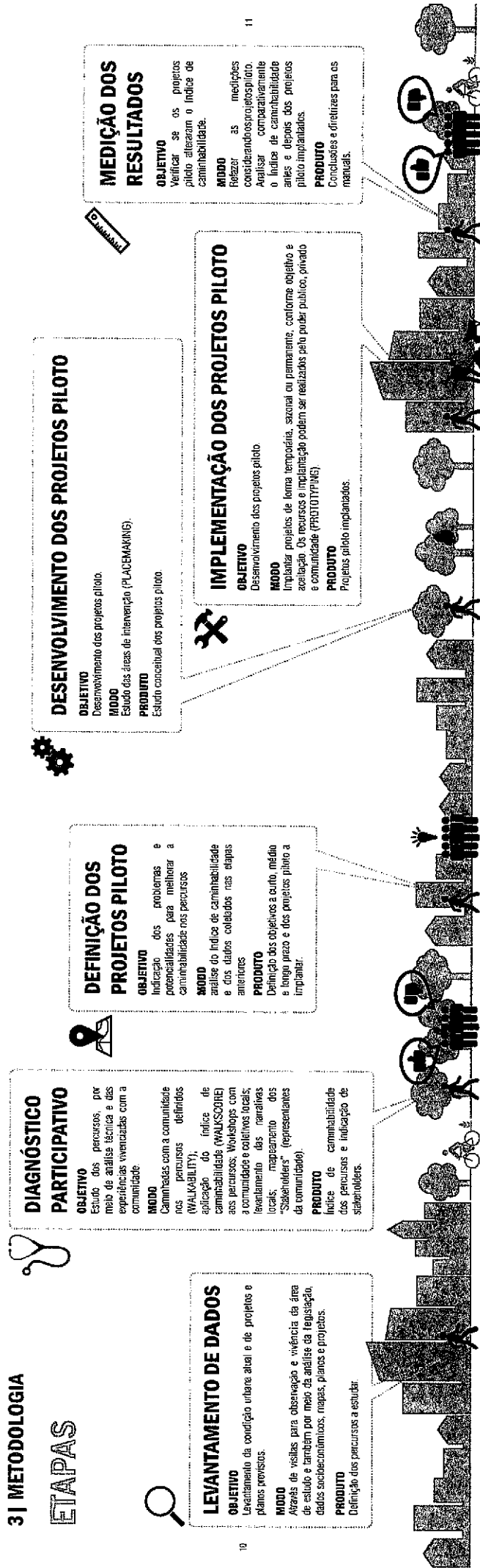
A participação comunitária está no centro deste processo, que busca nas pessoas a visão, a inspiração, os anseios e o potencial para criar espaços públicos com qualidade que contribuam para a saúde, bem estar e felicidade da população.

Placemaking é também uma ferramenta para mostrar às pessoas como suas visões e ações coletivas podem ser efetivas e transformadoras. Ajuda a imaginar os espaços do dia a dia de uma nova maneira, visualizando novas potencialidades para os espaços públicos como praças, parques, áreas residuais, equipamentos públicos, calçadas, ruas locais, ou grandes avenidas.

O conceito de placemaking será utilizado no processo de desenvolvimento e implementação das intervenções urbanas junto com a comunidade e stakeholders.

3 | METODOLOGIA

ETAPAS



4 | ETAPA 1

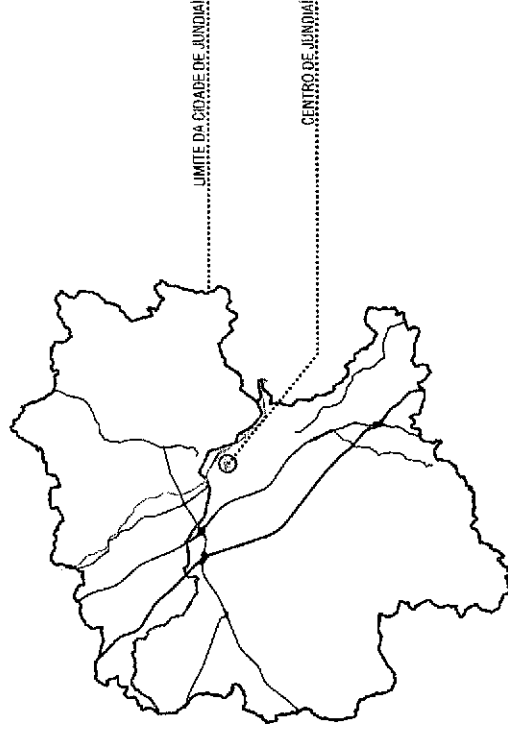
URBANISMO CAMINHÁVEL EM JUNDIAÍ

O objetivo do Urbanismo Caminhável em Jundiaí é melhorar a caminhabilidade do centro, indicando ações e projetos de curto, médio e longo prazo, testados e experimentados através de intervenções temporárias nos espaços públicos, que serão medidas e avaliadas, resultando em diretrizes e manuais de boas práticas.

E ainda, uma forma de estimular a população a experimentar a cidade, suas calçadas e seus espaços públicos. O intuito é criar um novo olhar para a cidade, trazer as pessoas para o convívio social nas ruas e espaços de lazer, e ressaltá-las como agentes principais de construção da cidade.

Uma das características mais importantes da metodologia do Urbanismo Caminhável é a participação da população durante todo o processo de projeto. Os Jundiaieneses poderão contribuir na avaliação das calçadas e dos espaços públicos, na construção de mobiliário urbano e nas oficinas e eventos de implantação dos projetos.

JUNDIAÍ LOCALIZAÇÃO DO PROJETO



ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

DEFINIÇÃO DO PERÍMETRO DE ESTUDO

OBJETIVO E AGENTES ENVOLVIDOS

O perímetro de estudo deve ser definido conforme a escala de projeto que se quer trabalhar. Pode ser desde uma rua em um quarteirão, quanto algumas quadras, um bairro ou um município.

Também deve ser levado em consideração o objetivo do projeto e os agentes envolvidos. No caso de iniciativas civis e comunitárias são mais comuns projetos em menor escala, mais focos de contato e obter resultados positivos, principalmente pelo caráter mais experimental e improvisado que costumam assumir. No caso de projetos promovidos pelo poder público, a escala pode ser maior, uma vez que debem a gestão do espaço público e onde apoio e orçamento para estudos e intervenções podem ser mais amplos.

PERÍMETRO DE ESTUDO EM JUNDIAÍ: CENTRO HISTÓRICO

Em Jundiaí, a definição do centro da cidade como área de projeto partiu-se pelo seu caráter simbólico como espaço democrático e de encontro da população, pertencente a todos. E também como uma área rica em situações urbanas diversas cujas dinâmicas de projeto poderão ser replicadas em uma maior diversidade de locais na cidade.

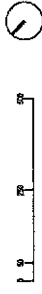
O perímetro de estudo procurou englobar a multiplicidade de usos e atividades do centro: as áreas mais importantes do comércio, os equipamentos comunitários e institucionais, e bens de patrimônio histórico e cultural. Não por acaso a concentração destes usos está diretamente ligada à geografia, pois o núcleo inicial da cidade se fixou no espigão entre os rios Jundiaí e Guapuva.

O perímetro é formado por: Avenida Henrique Andress, Rua Rangel Pestana, Rua Nigélito João José Rodrigues, Avenida Doutor Odili de Campos Saes, Rua Zaccarias de Góes e Rua Anchieta, conforme ilustração ao lado.

PERÍMETRO DE ESTUDO



----- Perímetro de Intervenção



ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

VIVÊNCIA DA DINÂMICA URBANA E COLETA DE DADOS

O levantamento de dados necessita de duas ações a realizar-se em paralelo: observação da dinâmica urbana e coleta de informações. A vivência da área de estudo deve ser feita pela equipe logo no início do projeto. Nestas primeiras visitas devem ser observados os aspectos que serão levantados na pesquisa de dados e informações sobre a área. Também são importantes, além das constatações técnicas, os aspectos subjetivos e as impressões da área. Com essas primeiras observações já é possível traçar um perfil sobre o local que será confirmado ou corrigido pelas informações levantadas. O aspecto mais importante a observar ao circular pela área de estudo é a dinâmica do local, ou seja, o movimento das pessoas: quem são, onde estão e o que fazem; os fluxos importantes de pedestres, as áreas de congestionamento e de conflitos entre pedestres, carros, ônibus. Pois esses aspectos são mais difíceis de apreender através de mapas, dados ou livros, é preciso estar no local e observar com atenção. E também é importante ter em mente que a dinâmica urbana modifica-se ao longo do dia, ou de acordo com o dia da semana, ou época do ano. Essa consideração é essencial quando discutimos por exemplo o esvaziamento de áreas da cidade no período da noite.

A coleta de informações deve fornecer o caráter geral da área de estudo. Neste momento deve prevalecer a visão abrangente dos aspectos da área. Essas informações e dados iniciais poderão ser aprofundados conforme necessário no diagnóstico ou no desenvolvimento do projeto. Neste momento não é necessário aprofundar demasiadamente a coleta de dados, pois não é possível ainda antever os aspectos que serão mais solicitados pelas bases pedagógicas.

O produto que devemos apresentar ao final do levantamento é a definição dos percursos que serão percorridos na fase de diagnóstico. Os percursos serão fundamentais para as próximas fases, pois devem conseguir englobar o maior número de situações urbanas que geram potencialidades de melhoria para a área ou que são as fontes de conflitos do local.

ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

LEGISLAÇÃO

PLANO DIRETOR E ZONEAMENTO

O Plano Diretor Estratégico (Lei nº 7657/12) e a Lei de Zoneamento e Critérios de uso e ocupação do solo (Lei nº 7659/12) vigentes no município do Jundiaí datam de 18 de maio de 2012. Neste momento, a Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente coordenada a revisão das leis citadas através de processo participativo com a população. A previsão da Prefeitura é aprovar a revisão do Plano Diretor e da lei de zoneamento em 2015.

Conforme o zoneamento vigente, a área central está inserida na macrozona urbana, e na Z51 – Zona de Serviço e Comércio Central, na qual se insere o Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico que ocupa grande parte do perímetro definido para o estádio.

PLANO DE MOBILIDADE

O Plano de Mobilidade de Jundiaí, que estabelecerá as diretrizes de transporte e trabalho para os próximos quinze anos, começa a ser elaborado neste início de 2015 sob coordenação da Secretaria de Transportes.

CALÇADAS

As calçadas – sua execução e manutenção – são reguladas pelo Lei nº 6.984/07 e Lei nº 7179/08, e pelos Decretos 21.643 e 21.734 de 2009. As orientações e regras para construção, adaptação e manutenção das calçadas estão reunidas no Guia de Calçadas de Jundiaí, lançado em 2012 como uma ferramenta para auxiliar a conscientização dos proprietários de imóveis e a população.

FIQUE LIGADO!

No processo de levantamento de dados é fundamental pesquisar as seguintes legislações:

- Plano Diretor
- Lei de zoneamento
- Plano de Mobilidade
- Lei e Guias de Calçadas
- Lei de Melhoramentos Viários

MELHORAMENTOS VIÁRIOS

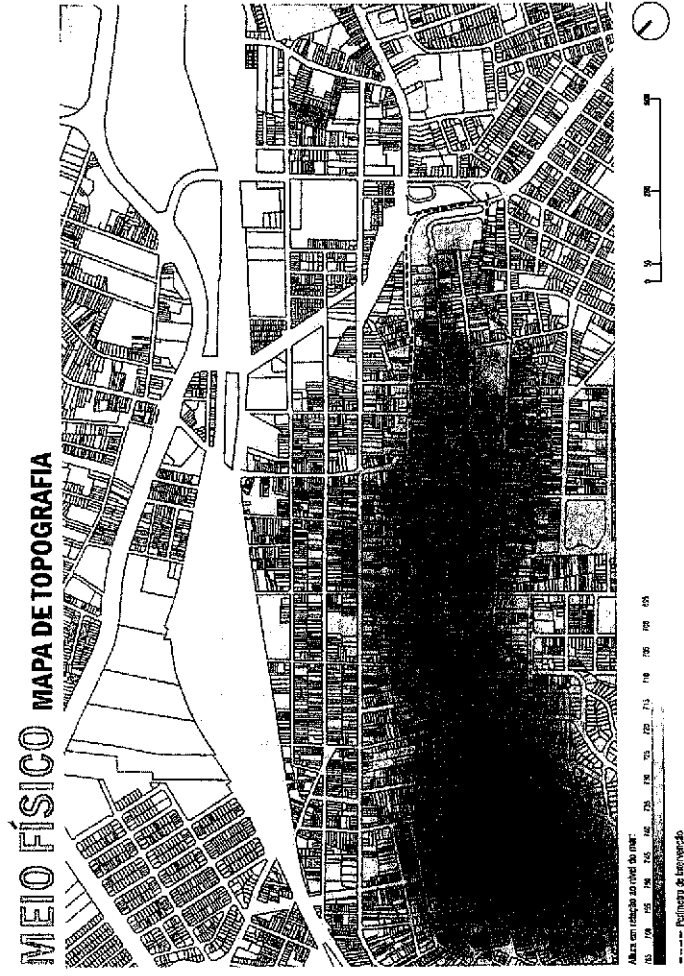
O Decreto 20.480 de 20 de junho de 2006 estabelece novos alinhamentos viários para área que engloba o centro de Jundiaí. Os alinhamentos viários estabelecidos neste decreto que localizam-se na área de estudo são: Rua Engenheiro Montevado; Rua Secretário Fonseca; Rua Zaccarias de Cós e Avenida Petronilha Antunes; Rua Secundino Veiga; Rua São Bento; Rua Coronel Baraventura Mendes Pereira; Rua Siqueira de Moraes entre Rua Parang Hassama e Avenida União dos Ferroviários; Rua da Padroeira entre Rua Marechal Deodoro da Fonseca e Rua Parang Pslara; Rua Coronel Lima da Fonseca; Rua XV de Novembro entre Rua São Bento e Rua Engenheiro Montevado; Avenida Henrique Andráss entre Rua Campos Salles e Rua dos Bandeirantes.

ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

MEIO FÍSICO

A área central do município de Jundiá desenvolveu-se a partir do estuário entre os rios Jundiá e Guapeva e faz parte da Baía do Rio Jundiá. Sua cota máxima em relação ao nível do mar é de 765m até 695m, próxima aos rios mencionados. Estes tiveram seus traçados disciplinados pela urbanização da cidade, ainda encontram-se abertos porém com suas laterais concretadas, restando apenas um trecho do rio Guapeva ainda talhado por vegetação.

A vegetação na área central é quase exclusivamente localizada nas áreas públicas, principalmente nas praças e parques com equipamentos urbanos. A arborização das vias é escassa nas ruas principais de comércio no centro, sendo mais intensa nas ruas do entorno, onde os serviços mesclam-se ao uso residencial.



ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

MOBILIDADE

TRANSPORTE PÚBLICO

SITU – SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO

O sistema de transporte público que serve o município é composto por sete terminais de ônibus urbano, arde e possível lazer, a integração tarifária entre as linhas que organizam-se em linhas troncas, alimentadoras e tronco-alimentadoras. O Terminal Central serve o centro da cidade, criando um intenso fluxo de pedestres em direção às ruas comerciais próximas à Praça da Matriz. Os pontos de ônibus localizados nas ruas Vigarão João José Rodrigues e Marechal Deodoro da Fonseca também são bastante utilizados pela população.

LINHAS INTERMUNICIPAIS

As linhas de ônibus que servem os municípios vizinhos a Jundiá, possuem como ponto de parada a Praça Rui Barbosa. Os ônibus para as cidades vizinhas a Jundiá, como Itupeva, Cabreúva, Ioribábuva, Alibéia, Louveira, pertencem da Avenida Jundiá (Vialúcio segue a Avenida 9 de Julho) e desembarcam os passageiros no Terminal Central. As viagens diretas para outros municípios consistem-se na Rodovialúcia de Jundiá, localizada junto à Rodovia Anhanguera e Avenida 9 de Julho.

CORREDOR DE ÔNIBUS URBANO – BRT

Está prevista a implantação de Corredor de Ônibus urbano – BRT conectando o Terminal da Colônia à Praça Rui Barbosa no Centro. O trajeto percorre a Avenida dos Imigrantes Italianos, O Vialúcio Sperandio Pelliciani (Vialúcio da Duratex) e vialúcio paralela (Américo Bruno - a ser construído) Rua José do Patrocínio, Rua Vigarão João José Rodrigues, Rua Cândido Rodrigues e Praça Rui Barbosa. As estações previstas são: Tamoiá, Pacatambu, Américo Bruno, Vila Aires, Argos e Parque Guapeva.

REDE DOBRE TRILHOS

Jundiá é servida pela linha 07 - Rubi da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) com destino final à Estação da Luz em São Paulo. Ela corresponde à conexão e antiga linha de trem Santos - Jundiá que chegou à cidade em 1967. Esta linha oferece uma conexão direta entre Jundiá e São Paulo, passando pelas cidades de Varzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Francisco Morato, Franco da Rocha e Caberá. Sua extensão total é de 60,5km e a viagem leva cerca de uma hora e meia, com intervalo entre trens variando entre 11 minutos nos horários de pico e 20 minutos aos domingos e feriados. A linha transporta cerca de 468 mil passageiros por dia.

A estação da Linha 07 em Jundiá, apesar de fora do perímetro de estudo, localiza-se próximo ao centro da cidade, com acesso possível atravessando-se o Rio Guapeva e alcançando o centro pela Rua Vigarão João José Rodrigues ou Avenida Paula Peres, que antigamente constituía o trajeto mais utilizado pela população por ter achado mais suave que as outras vias, cujo traçado acompanha as curvas de nível do terreno original para chegar ao esplanada central.

ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

MOBILIDADE

TRANSPORTE PÚBLICO

SISTEMA CICLOVIÁRIO

Plano Municipal Cicloviário que será desenvolvido pelo Grupo de Estudos e Projetos Cicloviários instituído pelo Decreto 25.540/15, formado por técnicos das secretarias de Planejamento e Meio Ambiente, Transportes e Obras. As ciclovias integrarão o projeto chamado "Circula - Jundiá", que já engloba o transporte coletivo e o transporte adaptado.

Jundiá dispõe de um de ciclovias destinadas não apenas ao lazer, mas também ao transporte, como modal não motorizado. Estas localizadas na Avenida Antônio Pinheiro e Avenida Capetano Bonafini. As ciclovias de lazer estão no Jardim Botânico, Parque da Cidade e Tulipas.

Um novo trecho de ciclovia está sendo previsto junto ao corredor de ônibus urbano com traçado iniciando no Terminal Colônia, seguindo pela Avenida dos Imigrantes Italianos, Vialúcio Sperandio Pelliciani (Vialúcio da Duratex), Rua José do Patrocínio até a Alameda da Avenida Doutor Cavalcanti.

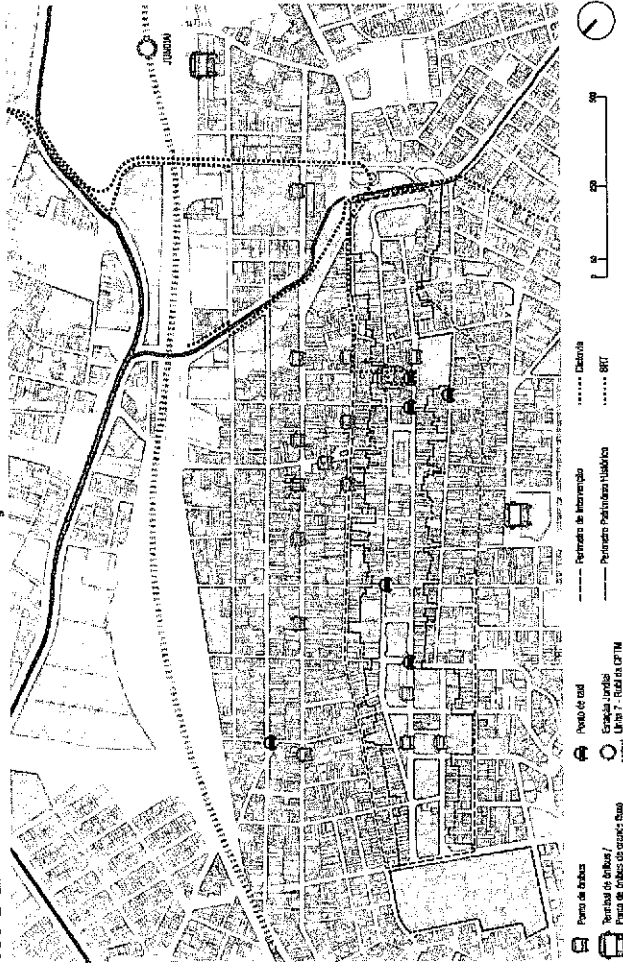
Outro trecho em estudo faz parte do projeto do Parque Linear do Rio Guapeva, com traçado pela Avenida Doutor Octávio Campos Saes, Rua Altivo Vianello até chegar ao futuro parque linear nos terrenos vazios da Linha de alta tensão.

Para permitir a integração modal, a Prefeitura prevê a instalação de bicicletários nos terminais de ônibus, começando pelos terminais da Colônia e Vila Aires, por onde passará a ciclovia que acompanhará o corredor de ônibus urbano – BRT.

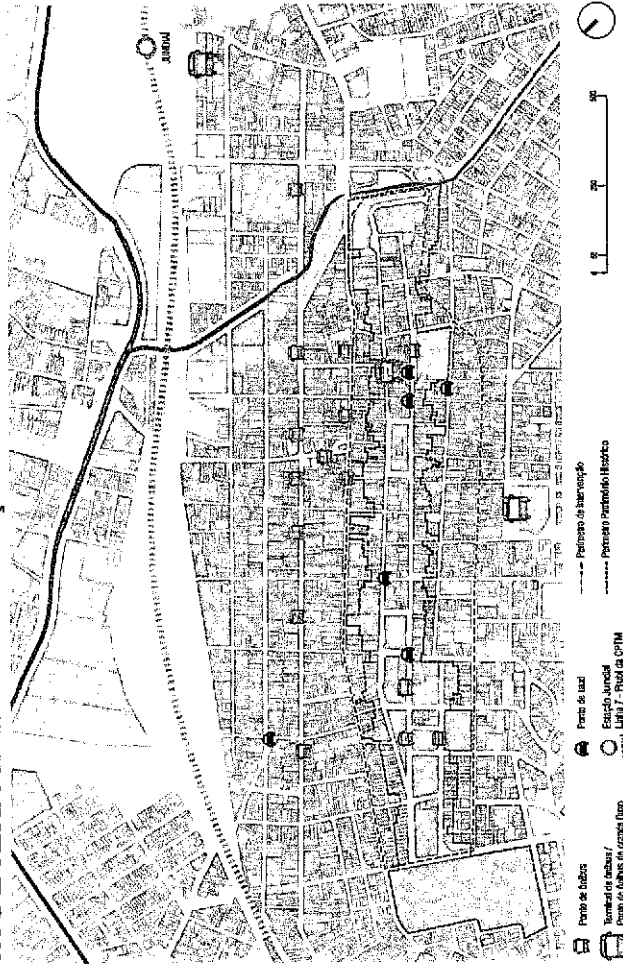
21

Os movimentos de apoio à ciclovia, "Pedala Jundiá" e "Bicicledade", recebem indicações para a aquisição de paraciclos que serão instalados em terminais de ônibus e outros locais de demanda, que serão definidos em estudo.

MOBILIDADE MAPA DA SITUAÇÃO PREVISTA



MOBILIDADE MAPA DA SITUAÇÃO EXISTENTE



ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

USO DO SOLO

Uso comercial e serviços predominam na área central da cidade, sendo que as ruas comerciais mais importantes são a Rua do Jardim e a Rua do Rosário. O comércio atende não apenas ao município como um todo, mas também aos moradores de cidades vizinhas, que são servidos por lojas transmunicipais com pontos de embarque e desembarque na Praça Riv. Barbosa.

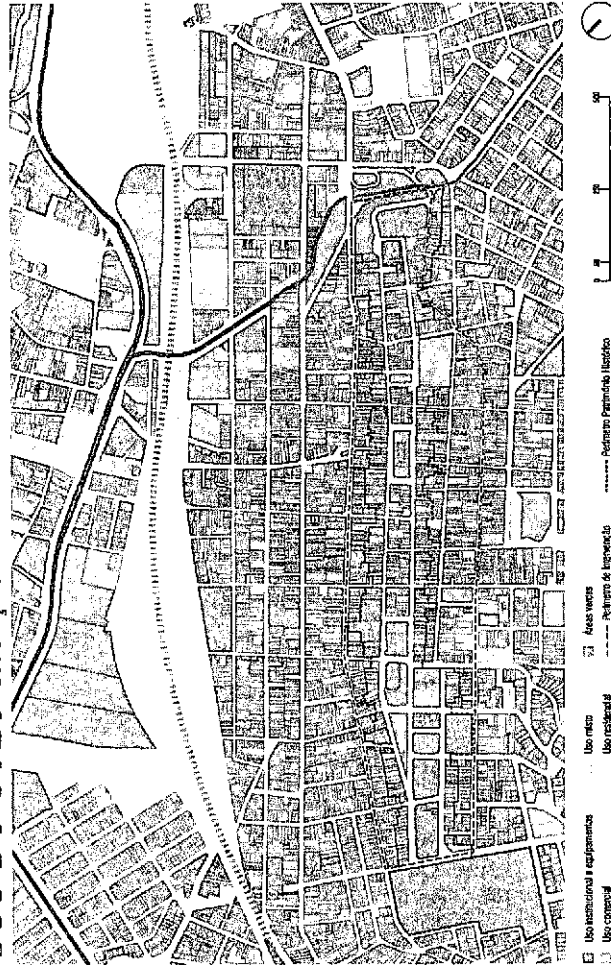
Ainda assim, existe o uso residencial no centro principalmente a leste do cemitério N. Sta. do Desterro e ao sul da rua Zacarias de Góes e da Av. Paula Penabaz. As habitações caracterizam-se por casas térreas ou sobrados unifamiliares ou edifício de apartamentos único no lote.

A área central destaca-se também pela concentração de equipamentos públicos: hospitais, escolas, centros culturais, teatros, museus e bibliotecas, e institucionais: poder executivo com diversas secretarias e órgãos públicos; legislativo com a Câmara dos Vereadores e judiciário, com o Fórum e o Palácio da Justiça. Grande parte destes equipamentos estão inseridos em praças ou possuem uma área verde contígua. As praças e áreas verdes, além de funcionarem como locais de sombra, descanso e encontro, também são importantes elementos de desenho urbano que agregam valor simbólico à área central da cidade.

A maioria dos equipamentos mencionados funcionam em edifícios de valor histórico e cultural, alguns deles já tombados pelos órgãos tanto municipais através do COMPAC - Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Juruti, quanto estadual CONDEPHAAT e federal IPHAN. Outros estão em fase de estudos para tombamento e constam no IPPAC - Inventário de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural de Juruti - conforme Lei Municipal nº 443/2007, aprovada pelo COMPAC.

Nas páginas 26 e 27 apresentamos os bens tombados ou indicados para preservação e os equipamentos comunitários e institucionais que localizam-se na área central.

USO DO SOLO SITUAÇÃO EXISTENTE



PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL					
Ícone	NOME	ENDEREÇO	ANO DE CONSTRUÇÃO	PROPRIEDADE	ÓRGÃO DE TOMBAMENTO
	1 Caminho Municipal N. S. do Desterro	Av. Henrique Araújo	1891	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	2 Casa de Saúde Dr. Domingos Anastácio	R. Campos Sales, 371	1924	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	3 Casa de Criança N. S. do Desterro (creche e escola)	Pç. D. Pedro II	1917	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	4 Hospital Público São Vicente de Paulo	R. Prof. Luis Rosa, 293	1902	Ordem Vicentina	PAC*
	5 Mosteiro de São Bento e Igreja de Sant'Anna	Pç. Tibúrcio Estevam Siqueira	1687	Ordem Beneditina	IPPAC*
	6 Grupo Escolar Cândo do Pernambuco	R. Barão de Jundiá, 1106	1920	Governo do Estado de SP	IPPAC*
	7 Centro das Artes (Centro cultural)	R. Barão de Jundiá, 1093	1930	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	8 Caixa Econômica Estadual	R. Barão de Jundiá, 941	1945	CEF	IPPAC*
	9 Salar do Barão de Jundiá (museu histórico)	R. Barão de Jundiá, 782	Séc. XVIII	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	10 Edifício Cantarelli (uso comercial)	R. Barão de Jundiá com Pç. P. de Toledo	1950	Particular	IPPAC*
	11 Casa da família Prado (Loja Pernambucanas)	R. Barão de Jundiá, 735	Séc. XIX	Particular	IPPAC*
	12 Catedral N. S. do Desterro	Pç. Gov. Pedro de Toledo	1651	Igreja Católica A. Romana	IPPAC*
	13 Casa da família Queiroz, Telles e Casa Paranaíba	R. do Rosário, 173 e 180	Séc. XIX	Circa Metropolitana	IPPAC*
	14 Gabinete de Leitura Ruy Barbosa	R. Cândido Rodrigues, 301	1922	Instituição associativa privada	IPPAC*
	15 Museu de Energia	R. Barão de Jundiá, 202	1905	Fundação Patrimônio Histórico de Energia de São Paulo	IPPAC*
	16 Teatro Politeama	R. Barão de Jundiá, 178	1911	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	17 Galeria de Arte Rememora P. Miral	R. Barão de Jundiá, 178	1911	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	18 Loja Magnífica	R. Barão de Jundiá, 161	1883	Grande Oriente Paulista	IPPAC*
	19 Câmara Municipal de Jundiá	R. Barão de Jundiá, 128	1971	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*
	20 Grupo Escolar Siqueira Moraes	R. Barão de Jundiá, 109	1895	Prefeitura de Jundiá	IPPAC*

*IPPAC: Instituto de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural de Jundiá

EQUIPAMENTOS INSTITUCIONAIS		
Ícone	NOME	ENDEREÇO
	1 Velório municipal	R. Prof. Luis Rosa
	2 Pedróio da Justiça	Largo São Bento
	3 Fórum	Largo São Bento
	4 INGS	Largo São Bento
	5 Escola Prof. Luiz Rosa	Rua Senador Fátima, 1162
	6 Centro de Memória de Jundiá	Pç. dos Andaraes
	7 Secretaria de Cultura	R. Barão de Jundiá, 898
	8 Escola Estadual Amador Soares Bandeira	R. Barão de Jundiá, 53
	9 Clube Jundiaense	Rua Onze de Junho, 46
	10 Clube Grãdio	Rua Ranget Pastora, 334
	11 Primeira Igreja Batista	Rua Doutor Leonardo Cordeiro, 240

COMÉRCIO E SERVIÇOS		
Ícone	NOME	ENDEREÇO
	1 Supermercado Russi	Rua Jorge Zober, 95

ÁREAS VERDES	
Ícone	NOME
	1 Praça Luiz Gonzaga Barbosa
	2 Praça Antônio Frederico Ozanam
	3 Praça Dom Pedro II
	4 Praça Tibúrcio Estevam de Siqueira
	5 Largo de São Bento
	6 Praça Governador Pedro de Toledo
	7 Praça Mãe Floriano Peixoto
	8 Praça Rui Barbosa
	9 Praça Doutor Domingos Anastácio
	10 Praça dos Andaraes
	11 Praça da Bandeira
	12 Praça Luís Vicente Cassirino

ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

PROJETOS PREVISTOS

REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

O projeto de requalificação da Área Central foi desenvolvido pela Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiá em outubro de 2014. As diretrizes de projeto – formuladas pela pesquisa e análise da área hoje – confrontadas com os objetivos e visão de cidade para o futuro – possuem como eixo central a prioridade ao pedestre e o estímulo à diversidade de usos. A partir deste horizonte, foram formuladas as propostas de intervenções que englobam o adensamento habitacional, estímulo ao uso noturno do centro, refensio dos espaços livres e arborização, núcleos multifuncionais que misturam diversos usos e agendas, como alternativa para diminuir a circulação de veículos nas ruas principais do centro.

Este projeto foi utilizado como fonte de informação para o recorte do perímetro de intervenção e para o levantamento de dados iniciais. Também suas propostas de intervenção poderão ser experimentadas pelo Urbanismo Comunitário, servindo esta metodologia como suporte para as decisões de implementação dos projetos no futuro.

ESPLANADA MONTE CASTELO (ESCADÃO), PARQUE GUAPEVA E RESTAURAÇÃO DA PONTE TORTA

Estes projetos fazem parte de uma série de intervenções coordenadas pela Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente que visam requalificar a área do Rio Guapeva, que possui elementos históricos e geográficos de grande importância para a identidade da cidade. Historicamente esta foi a área de transposição entre, na parte de baixo, a primeira área industrial da cidade (relecionada também à linha férrea e sua estação) e o núcleo central da cidade. A "Ponte Torta" foi elemento de articulação entre estes dois momentos [...].

¹ Jundiá (cidade). Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente. Manual descritivo de projeto – escadão e Parque Guapeva – Jundiá, 2014.

ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

PROJETOS PREVISTOS

PARQUE LINEAR DO RIO GUAPEVA

O Projeto do Parque Linear do Rio Guapeva traça o trecho do rio cujas margens ainda não foram concretizadas e onde existe algum espaço entre o rio e as vias urbanizadas da cidade. Este trecho localiza-se entre a Rua Prudente de Moraes e a Rua Vigiário João José Rodrigues.

O projeto contempla o desenho paisagístico das margens, com áreas de estar, playground e academia ao ar livre; e a implantação de ciclovia que seguirá pela Avenida Ovídio de Campos Sâes até Rua Altivo Vilabelo, onde encontra-se com a área livre da Linha de Alta Tensão.

REQUALIFICAÇÃO DA "ESPLANADA MONTE CASTELO" (ESCADÃO)

O chamado "Escadão" é um acesso bastante conhecido dos jundiáenses que querem acessar o centro pela parte baixa. As margens do rio Guapeva ou vice-versa. Esse acesso liga a rua Vigiário João José Rodrigues e Rua Barão de Jundiá, ao lado da Câmara Municipal e seus degraus possuem um desnível de 20 metros. O projeto de requalificação prevê rampas acessíveis e escadarias que se articulam ao escadão existente, aumentando os pontos de acesso e possibilidades de tráfego. Esse novo desenho cria áreas de estar em meio ao túnel que devem servir e dar mais vida a esta área verde que oferece uma vista privilegiada de Rio Guapeva e da cidade.

REQUALIFICAÇÃO DA "ESPLANADA MONTE CASTELO" (ESCADÃO)

O projeto de restauração da Ponte Torta já está em andamento e o processo de projeto foi conduzido com intenso diálogo com a população, que seguiu a Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente, abraçar a questão e se envolveu com o

projeto, nas últimas e eventos promovidos pelos responsáveis pelo projeto e pela Secretária.

Acompanhando o projeto de restauração da Ponte Torta, a Prefeitura de Jundiá, através da Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente, está implantando um passeio para a Ponte Torta, localizado no túnel entre a Rua Barão de Jundiá e a Avenida Ovídio de Campos Sâes. O objetivo do passeio é proporcionar um ponto de vista especial para a Ponte, a partir do qual seja possível compreender sua função original de conectar o caminho vindo da estação de trem ao centro da cidade. É uma forma de exaltar um monumento histórico importante para a identidade da população e para as decisões de desenho urbano da cidade.

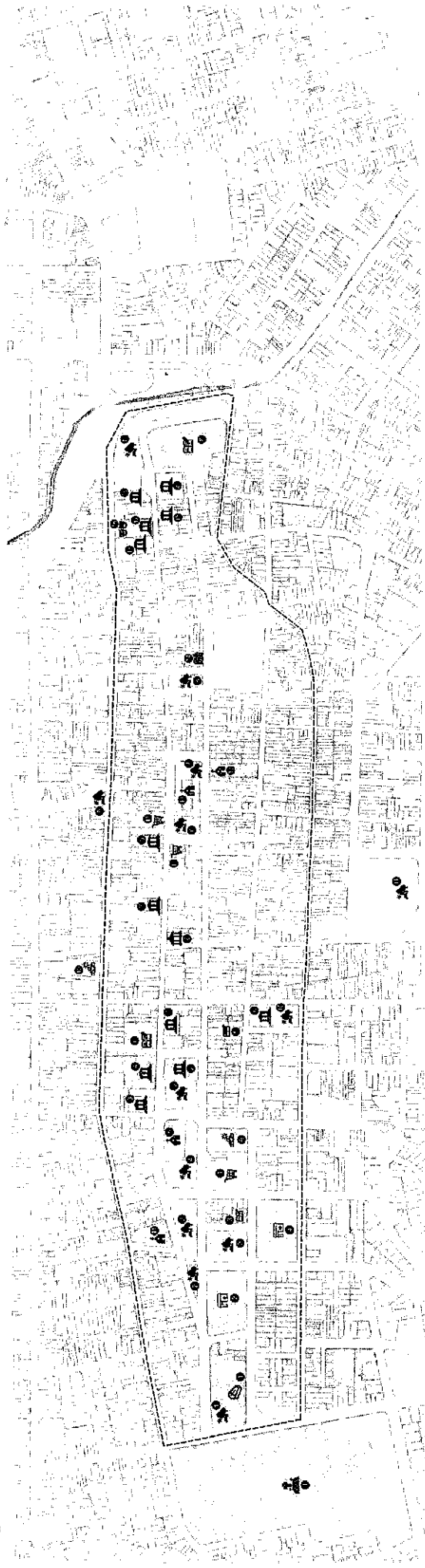
"As fontes históricas, o documento hoje de pessoas que ascenderam à ponte, a tela de jônens que fantasiam seu sonho, contam que a ligação proposta pela Ponte Torta faz-se no âmbito da materialidade. E assim, turbador, conforme registros, por pouco tempo."

Hoje, continua a conectar muito mais do que na matéria e de um ponto a outro. Liga à atribuição de valores, permanece sendo, passagem de um sonho de perpetuação.

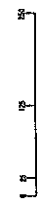
Mirã-g, para alguns, faz rememorar a formação social e econômica do município, os antecedentes históricos, a configuração territorial, relembra as identidades da cidade. Para os que agora a percebem, diante do esboço do projeto que tem o curso do ar, pode estar nascendo verdadeiramente uma ponte."⁴

⁴ Trecho extraído do texto "Uma Ponte à História" disponível em: <<http://portal.monte.jundiá.sp.gov.br/contato/>> Acesso em: 03 maio 2015.

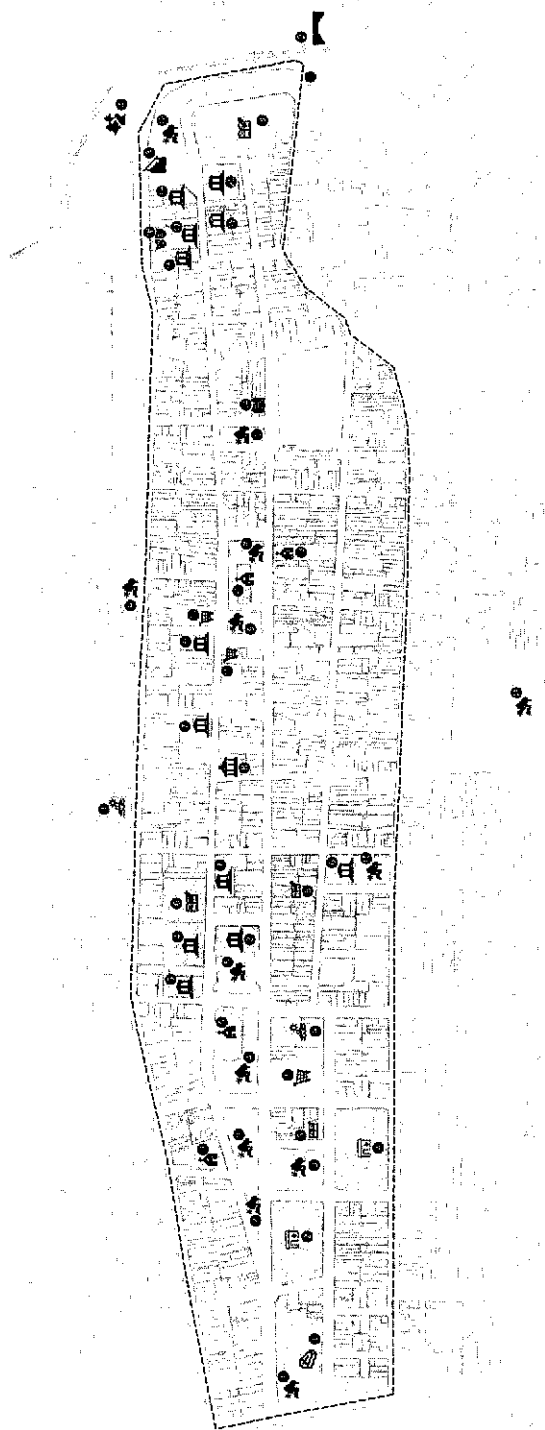
EQUIPAMENTOS MAPA DA SITUAÇÃO EXISTENTE



----- PRIMEIRA DE INTERVENÇÃO
Lote 01 - via de acesso páginas 26 e 27



EQUIPAMENTOS MAPA DA SITUAÇÃO EXISTENTE COM PROJETOS PREVISTOS



- Ponto de elevação
- Ponto zero
- Estação
- Ponto de água

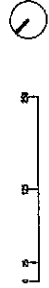
Cad. 1000 - ver tabela de planimetria 6/27



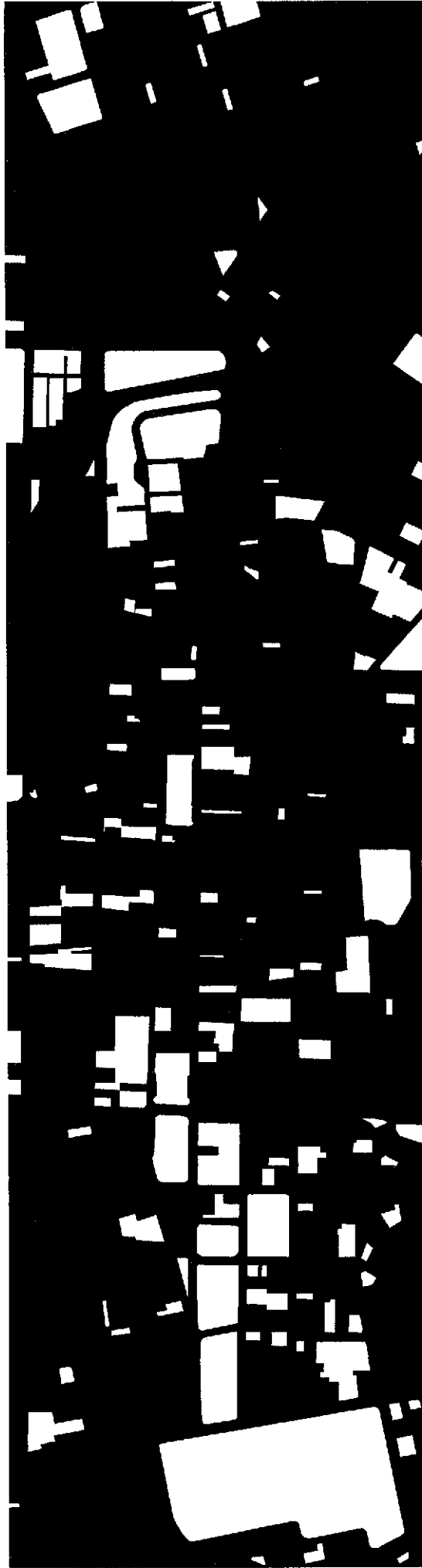
DINÂMICA URBANA FUNCIONAMENTO DURANTE O DIA



As set linhas: estabelecimentos que funcionam no período diurno
Em preto: ruas, áreas não edificadas e estabelecimentos que não funcionam no período diurno



DINÂMICA URBANA FUNCIONAMENTO DURANTE A NOITE



As cores brancas representam os edifícios que funcionam no período noturno. Em preto: ruas, áreas não edificadas e estabelecimentos que não funcionam no período noturno.



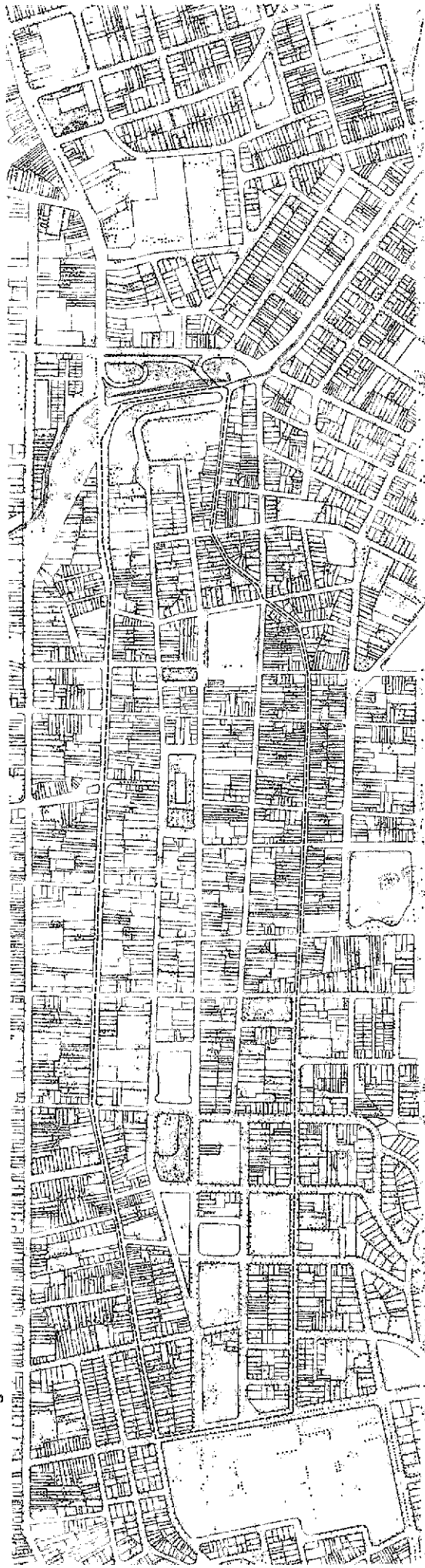
PÚBLICO X PRIVADO



- Estaciones petroleras
- ▣ Estaciones de auto público
- Perimetro de la intervención

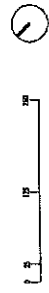


ARBORIZAÇÃO E ÁREAS VERDES

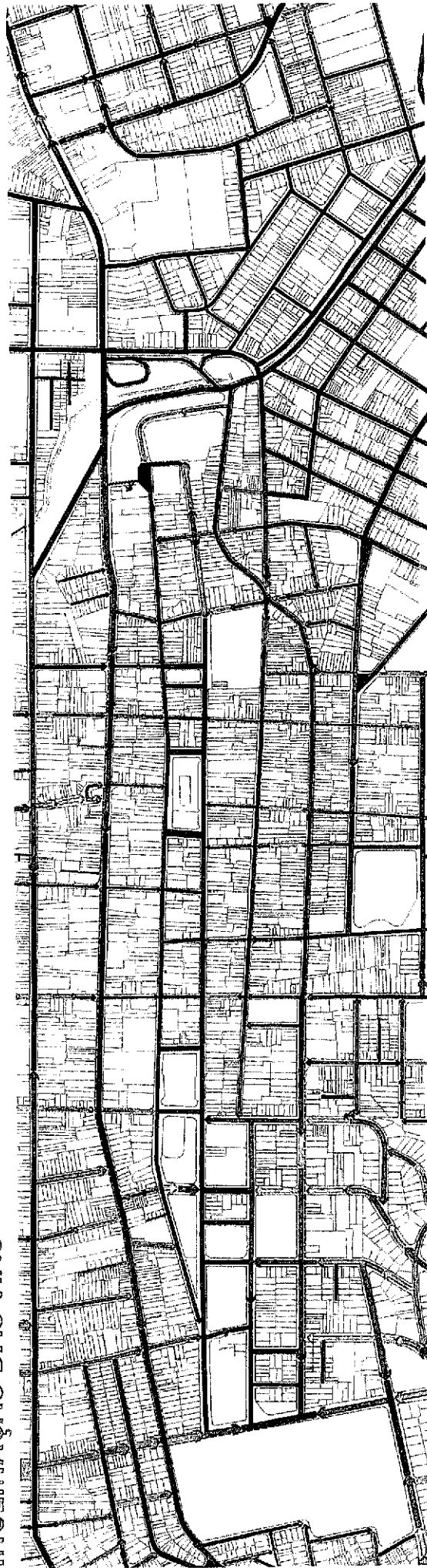


Arvore
Áreas verdes

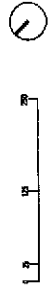
----- Perímetro de intervenção



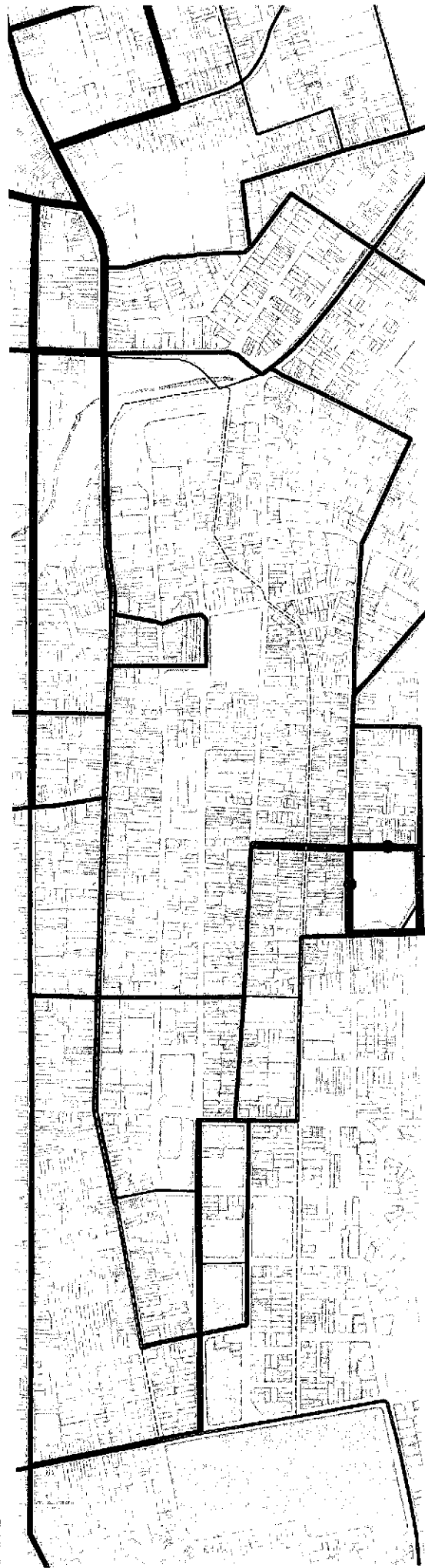
INCLINAÇÃO DAS VIAS



- ➔ Declive > 15% - não ampareira ao pedestre
- ➔ Declive 10% a 15% - pavimentação especial
- ➔ Declive 6,33% a 10% - não pavimentada
- ➔ Declive 3% a 6,33% - pav. com pedregulhos
- ➔ Pav. para pedestres (6% a 8%) - obra com pedregulhos
- Perímetro de preservação



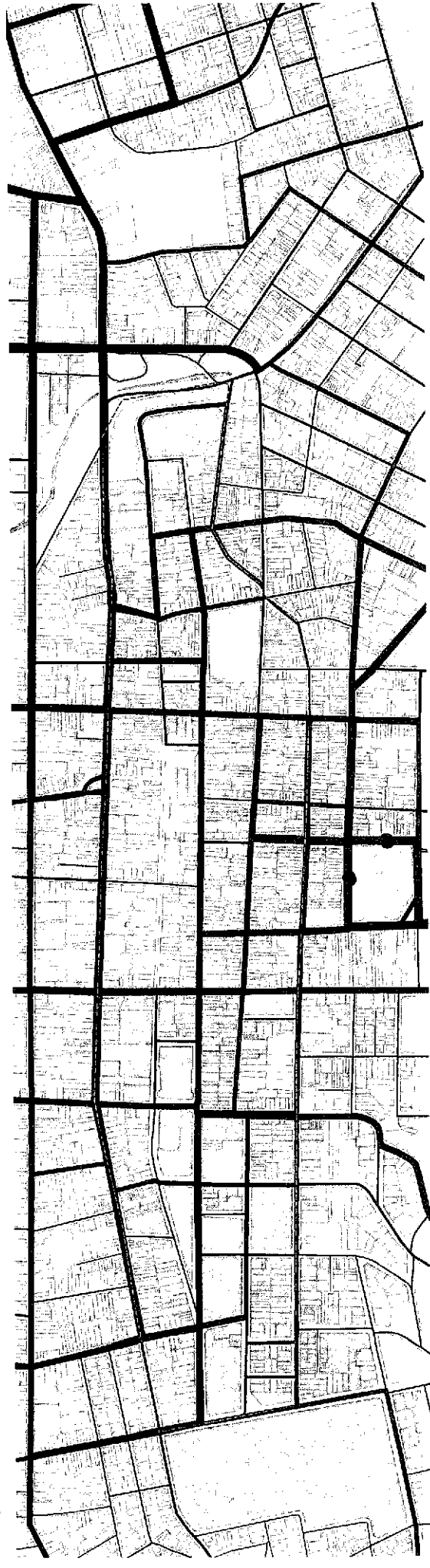
FLUXOS - LINHAS DE ÔNIBUS



↑ ↓ LIMITE FLUXO
↑ ↓ LIMITE FLUXO
- - - - - Área de abrangência
○ /

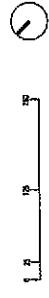


FLUXOS - VEÍCULOS EM GERAL



MAIOR FLUXO
↓
MENOR FLUXO

----- Pontos de Intercepção



ETAPA 1 - LEVANTAMENTO DE DADOS

DEFINIÇÃO DOS PERCURSOS PARA DIAGNÓSTICO

Os percursos devem ser capazes de englobar a maior diversidade possível de situações urbanas que influenciar o índice de caminhabilidade. Ou seja, os percursos devem conter as áreas com maior potencialidade de ação e as áreas mais problemáticas. Essas áreas foram indicadas e observadas durante o processo de levantamento de dados.

CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DOS PERCURSOS

Para avançar toda a área de projeto, foram definidos 3 percursos. Tomou-se o cuidado para que cada percurso englobasse um mínimo de diversidade de situações urbanas. Ou seja, evitamos entrar o percurso por áreas muito semelhantes, pois o objetivo seria muito monitorar base os participantes e com menos variedade de informações para projeto.

Desta forma, cada percurso deveria passar pelas seguintes condições urbanas:

- área comercial;
- área mais residencial;
- calçada;
- equipamentos públicos;
- praças;
- ponto de ônibus;
- fluxo intenso de pedestres.

PERCURSO 01 (LARANJA)

INÍCIO

Praça da Matriz
Rua Barão de Jundiá
Escadão
Rua Vigarito João José Rodrigues
Rua Cândido Rodrigues
Rua do Rosário
Rua Benjamin Constant
Rua Professor Luiz Rosa
Rua Onze de Junho
Rua Senador Fonseca
Rua José Romero Pereira (Praça dos Andaraes)
Rua Anchieta
Rua Coronel Escavamura Mendes Pereira
Rua Siqueira de Moraes
Rua Barão de Jundiá
Praça da Matriz

FIM

PERCURSO 02 (AZUL)

INÍCIO

Praça da Matriz
Rua Barão de Jundiá
Rua São Bento
Rua Rangel Pestana
Rua São José (calçada)
Rua Barão de Jundiá
Avenida Paula Pentecostó
Rua Luiz Betelli
Rua da Saúde
Rua Marçílio Dias
Escadaria
Rua Marçílio Dias
Rua Senador Fonseca
Rua Bernardino de Campos
Praça da Matriz

FIM

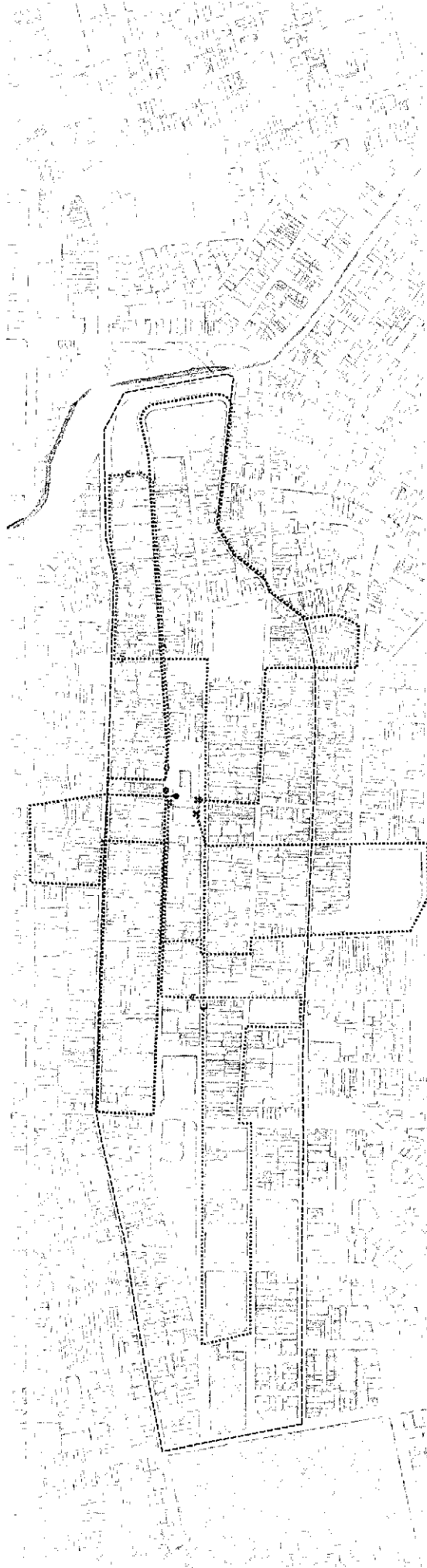
PERCURSO 03 (VERDE)

INÍCIO

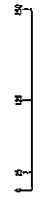
Praça da Matriz
Galeria Bocchino
Rua Doutor Torres Neves
Rua Marçal Deolindo da Fonseca
Rua da Padroeira
Rua Rangel Pestana
Jardim do Sol do Barão
Rua Barão de Jundiá
Rua Coronel Leme da Fonseca
Rua do Rosário
Galeria Póssaro
Rua Senador Fonseca
Rua Coronel Leme da Fonseca
Rua Paulinho Arjunes (Terminal Central)
Rua Barão de Jundiá
Praça da Matriz

FIM

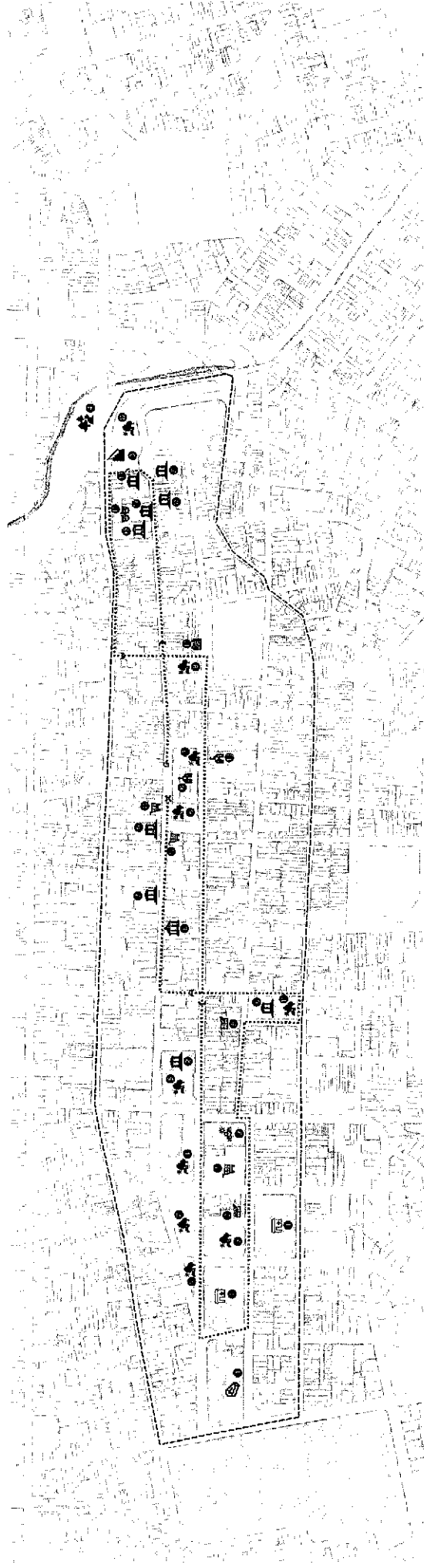
PERCursos PARA DIAGNÓSTICO



- Percurso 01
- Percurso 02
- Percurso 03



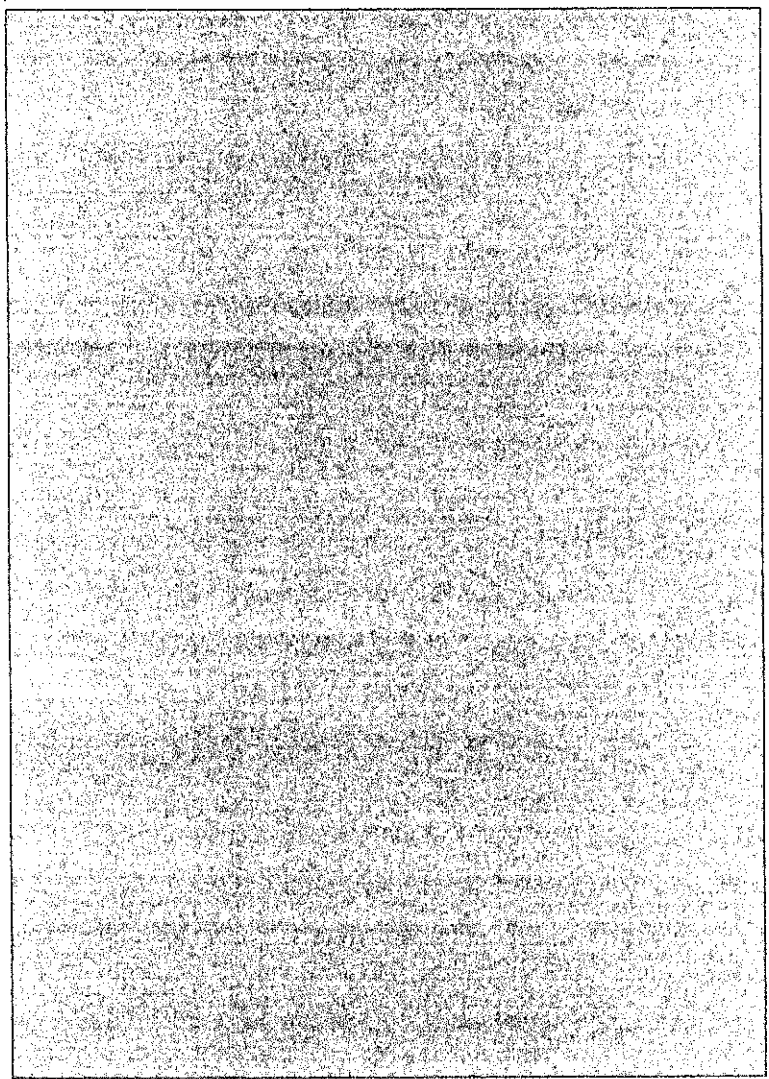
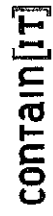
PERCURSO 01

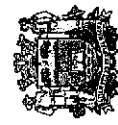


..... Inicio do percurso
 Fim do percurso
 - - - - - Polígono de habitação

RELATÓRIO 01 MAIO/2015

REALIZAÇÃO:





Prefeitura
de **Jundiaí**

Cuidar da
cidade é
cuidar das
pessoas

SUMÁRIO

06	1 INTRODUÇÃO
06	OFICINAS PARTICIPATIVAS NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO
07	2 CARACTERIZAÇÃO DAS OFICINAS PARTICIPATIVAS
08	A) OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO
24	B) OFICINAS DE EXECUÇÃO
	C) OFICINAS DE ATIVAÇÃO

1 | INTRODUÇÃO

OFICINAS PARTICIPATIVAS

INTRODUÇÃO

Oficinas são dinâmicas de grupos, diálogos e atividades que podem ser propostas pela equipe que desenvolve o projeto, pelos responsáveis e técnicos da Prefeitura ou por iniciativas individuais ou de coletivos interessados na participação da população a respeito de algum tema específico. As oficinas têm como suporte o contêiner-oficina instalado na Praça da Matriz – praça principal da cidade e ponto central da área de estudo para este projeto.

As oficinas são uma forma de divulgar o projeto e também de trazer a população para participar de seu processo. Como as oficinas acontecem dentro do próprio perímetro de projeto, elas permitem a interação dos profissionais envolvidos e da população com o lugar que se pretende estudar.

Devido às múltiplas configurações que as oficinas podem assumir, foi estabelecida uma classificação de acordo com objetivos mais específicos. Desta forma as oficinas foram distribuídas em: Oficinas de Sensibilização, Oficinas de Execução e Oficinas de Ativação, apresentadas a seguir, de forma mais detalhada:

A) OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

As oficinas de sensibilização são úteis para divulgar o projeto e estimular a participação da população. O objetivo é despertar um novo olhar para a cidade e sensibilizá-las para o debate sobre o tema da caminhabilidade e da apropriação dos espaços públicos pelas pessoas. Para quem desenvolve o projeto as oficinas também servem à sensibilização no sentido que são meios e diferentes formas de ouvir as pessoas que se relacionam com o lugar que estamos estudando. Através da oficina é possível observar a dinâmica

dos espaços públicos - ou seja observar as pessoas em sua dimensão, interação e papel públicos. A experiência *in loco* é uma maneira de conhecer a vida e a rotina do lugar - que resultam de seus usos e atividades, das pessoas e do clima. A presença e interação com o lugar é uma forma de trabalhar com informações observadas e vivenciadas ao invés de pré-concepções realizadas à distância ou baseadas em teorias e estudos de contexto diferente.

B) OFICINAS DE EXECUÇÃO

Tem como objetivo promover a transformação do espaço público, de forma temporária ou permanente.

C) OFICINAS DE ATIVAÇÃO

A cidade como cultura – ampliar e estimular o uso do espaço público como lazer e aprendizado; testar as intervenções e medir a caminhabilidade; trazer mudanças e melhorias para o dia a dia das pessoas que frequentam o centro.

2 | LISTA DAS OFICINAS REALIZADAS E A REALIZAR

OFICINAS PARTICIPATIVAS

A) OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

OBJETIVO: Estimular a participação da população, despertar um novo olhar para a cidade, iniciar o debate sobre o tema da caminhabilidade e do espaço público.

OFICINAS REALIZADAS:

Caminhada "Seu olhar para o Centro"

Arte Fora do Museu

Mapas Afetivos

Oficina Estudo do Espaço Público - Praça da Matriz

Wikipirça Redes e Territórios

Wikipirça Cidades Emocionais - Centro de Jundiá

Oficina Técnicos das Secretarias da Prefeitura de Jundiá (03/07)

Oficina de Paraciclismo (sábado 04/07)

OFICINAS A REALIZAR:

A PREENCHER

B) OFICINAS DE EXECUÇÃO

OBJETIVO: promover a transformação do espaço público, de forma temporária ou permanente.

OFICINAS REALIZADAS:

Oficina de marcenaria - Praça da Matriz 1

OFICINAS A REALIZAR:

Oficina de marcenaria - Praça da Matriz 2

Oficina de marcenaria - Praça Rui Barbosa

Oficina de marcenaria - Calçadas

C) OFICINAS DE ATIVAÇÃO

OBJETIVO: A cidade como cultura – ampliar e estimular o uso do espaço público como lazer e aprendizado; testar as intervenções e medir a caminhabilidade; trazer mudanças e melhorias para o dia a dia das pessoas que frequentam o centro.

OFICINAS REALIZADAS:

A preencher

OFICINAS A REALIZAR:

A PREENCHER

2 A | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

CAMINHADA “SEU OLHAR PARA O CENTRO”

DATA: 16/maio – Sábado, 09h30 às 13h00

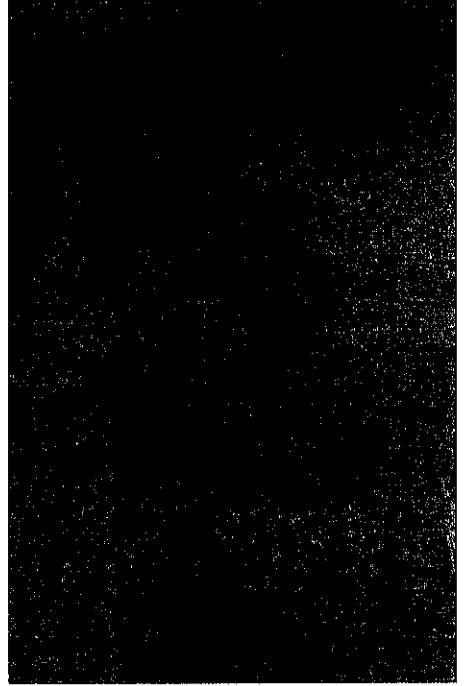
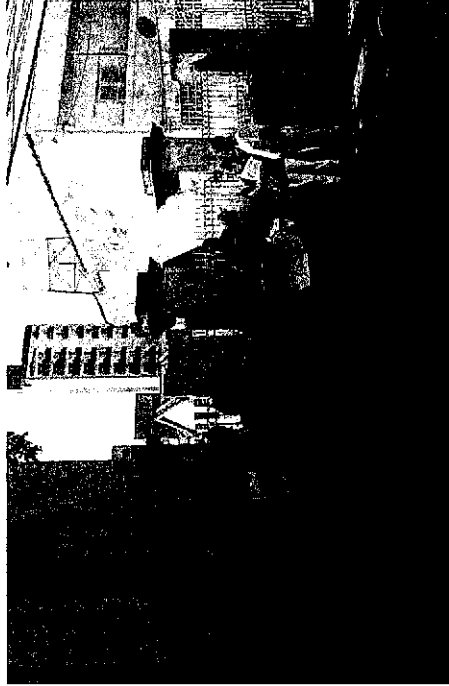
RESPONSÁVEL: Thaísa Froes

DESCRIÇÃO: O objetivo era observar o centro com olhos da população. O percurso foi escolhido conjuntamente de acordo com os lugares sugeridos pelos participantes.

METODOLOGIA: Durante a caminhada, os participantes anotaram no mapa lugares e aspectos das calçadas e dos espaços públicos que consideram agradáveis e outros que necessitam de melhorias. Na volta ao contêiner, essas observações foram transferidas para o mapa coletivo. Em relação aos aspectos negativos, os participantes foram convidados a esboçar o maior número possível de ideias para amenizar os problemas encontrados. Algumas das sugestões apontadas foram: priorizar aos pedestres; plantio de árvores; melhoria dos passeios públicos; a instalação de placas com informações históricas; a preservação da Casa Rosa; além de possibilidade de instalações de infraestrutura elétrica subterrânea.

As observações, ideias e comentários expressados pelos participantes nos ajudam a conhecer melhor as pessoas que habitam e visitam o centro – seus anseios, interesses e prioridades.





Participantes durante o percurso realizado e resultado mapa levantado com os problemas apontados como calçadas estreitas, piso sem manutenção, falta de mobiliário urbano, etc.

2A | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

ARTE FORA DO MUSEU

DATA: 08/junho – Segunda-feira, 14h30 às 16h00

RESPONSÁVEIS: Felipe Lavignatti e André Deak – Liquid Media Laab

DESCRIÇÃO: A oficina colaborativa de Mapeamento Urbano de Arte tem como objetivo concretizar para a comunidade um roteiro para visitação das intervenções de arte urbana presentes no centro da cidade mas que podem ser replicadas pra todos os bairros de Jundiáí.

METODOLOGIA: Para ensinar as maneiras de realizar esse mapeamento foram convidados Felipe Lavignatti e André Deak, idealizadores do projeto Arte Fora do Museu que busca valorizar a arte pública e já alcançou mais de 300 cidades dentro e fora do Brasil.

O mapeamento tem como foco dos pontos principais: catalogar os trabalhos presentes em praças e ruas dessas regiões, reforçando sobre a importância da sua preservação e ocupação de tais espaços a partir de propostas de circuito para visitação dessas “Galerias de Artes Abertas” já existentes na cidade, e na disponibilização dessas informações para o público geral. Num primeiro momento através da disponibilização desse mapeamento coletivo resultado da oficina na plataforma do Arte Fora do Museu.

Para tanto, a oficina tem como conteúdo a apresentação do histórico de mapas desde o princípio da humanidade até o uso digital e também a apresentação do Arte Fora do Museu e do contexto da arte urbana em suas mais variadas formas. Os participantes são envolvidos para captura de fotos pelas ruas e upload automático por meio do uso de #, além da pesquisa sobre cada uma das obras, com detalhes técnicos e históricos. Um passeio pela cidade que resulta num mapeamento de arte que pode ser

utilizado depois a qualquer momento por qualquer pessoa.

MAPEAMENTO REALIZADO: Em um passeio partindo da praça em frente à matriz, as pessoas foram em direção à Ponte Torta e voltaram ao ponto inicial. A ideia era tirar fotos e colocar no mapa obras de arte da cidade que passam despercebidas no cotidiano. No caminho, notamos a riqueza da arquitetura das fachadas do centro. O estilo Arte Deco é notado com mais frequência, como no antigo Cine Marabá. Destaque para dois pontos históricos da cidade que não constavam desta lista de obras de arte que já está presente em mais de 100 cidades em todo o mundo: Ponte Torta e Teatro Polytheama. Agora, o usuário do site poderá ver detalhes como ano de construção, arquiteto e uma sinopse detalhada de cada uma dessas obras. Teatro Polytheama, inclusive, é o último trabalho de restauração da arquiteta Lina Bo Bardi. Adesivos foram colocados em frente às obras mapeadas pelos participantes, convidando para conhecer detalhes daquela obra por meio de QRCode que leva diretamente para a página de Jundiáí no projeto. Mais de 20 pontos foram inseridos nesse processo de duas horas de passeio.

2 A | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

OFICINA MAPAS AFETIVOS

DATA: 15/junho – Segunda-feira, 14h30 às 17h00

RESPONSÁVEIS: André Deak e Felipe Lavignatti – Liquid Media Laab

OBJETIVO: O objetivo da oficina era mapear pontos da cidade com os quais os habitantes tenham algum vínculo afetivo, para construir e manter uma espécie de memória coletiva da cidade.

DESCRIÇÃO: Quais histórias um lugar pode contar sobre você? Cidades não são feitas apenas de concreto, mas sobretudo de pessoas e suas histórias. Pessoas ocupam um território e é nele que suas vidas acontecem. E as histórias nos conectam uns aos outros. Trazem empatia ao dia a dia. Assim, um lugar que não era importante talvez mereça ser preservado, se soubermos que faz parte da narrativa de uma mãe e sua filha, ou de um casal que se apaixonou. Este foi o ponto de partida para construirmos o projeto Mapas Afetivos.

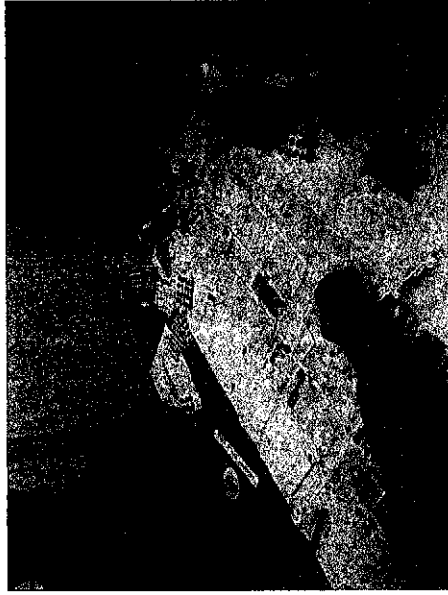
Ao exercício de mapear, que é antigo (mapas estão entre os pictogramas mais antigos do homem), reconhecemos a nós mesmos quando sabemos onde estamos. Talvez por isso, milhares de anos depois de deixarmos as cavernas, ainda gostamos de desenhar mapas. Sobre tudo num século cada vez mais fragmentado, alguns dirão líquido, a cartografia traz alguma segurança, concreta, de que apesar de tudo mudar o tempo todo, pelos menos a latitude e a longitude ainda são dados fixos. Saber onde estamos é o primeiro elemento para começar a descobrir para onde ir, para trilhar um caminho em direção a um norte, um destino. Mesmo que, para muitos, esse norte seja o sul.

E foi num trabalho de alguns vizinhos do sul onde buscamos inspiração para o workshop Mapas Afetivos. Utilizamos a técnica de mapeamento desenvolvida pelos

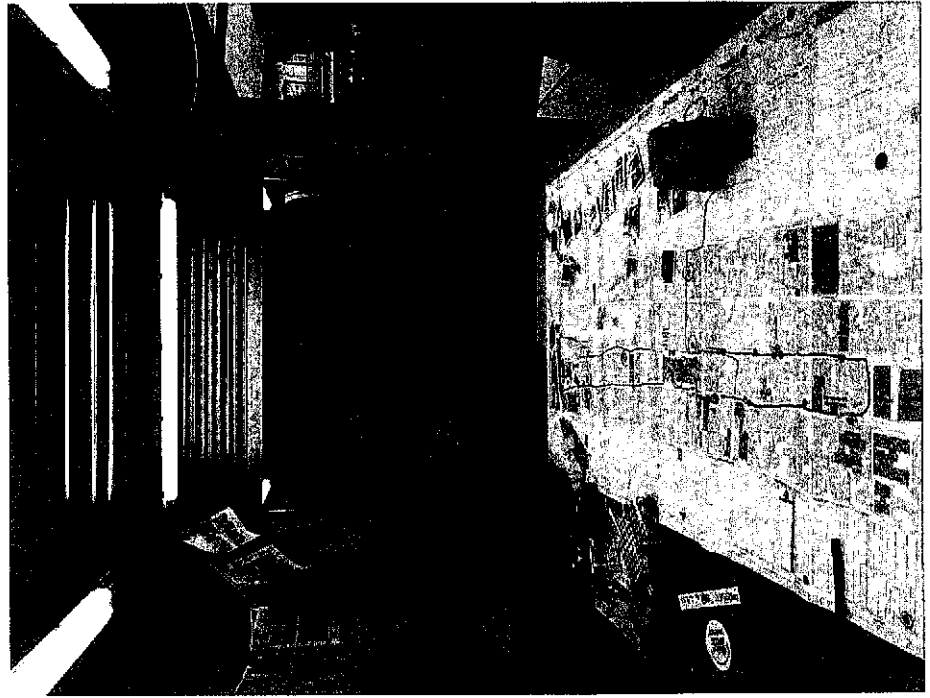
argentinos do coletivo Iconoclastas. Cada um dos oficinairos vai escolher imagens, ícones ou realizar desenhos e colagens sobre mapas da cidade, destacando espaços importantes para suas histórias de vida. Lugares que às vezes são considerados periferia, podem mostrar-se centrais para muitas vidas. Quem é que determina onde é o centro de um mapa, afinal?

O intuito da oficina é estimular os participantes a revelar onde sua memória se conecta com lugares, ruas e bairros.

MAPEAMENTO REALIZADO: O passeio pelo centro da cidade começou em frente à praça da Matriz indo em direção ao largo de São Bento. Neste trajeto, os participantes da oficina foram convidados a contar suas histórias em frente aos pontos onde viveram alguma emoção. Foi tirada uma foto de cada participante segurando uma foto Polaroid do local onde houve a experiência afetiva. Cada um dos depoimentos foi registrado e colocado em nosso mapa colaborativo via a rede social Instagram usando a #mapasafetivos. Além disso, foram espalhados adesivos do projeto convidando as pessoas a contar suas histórias também, além de linkar para a página da cidade. Até então, das quase mil histórias do site, nenhuma era em Jundiá. A partir do mapeamento e da distribuição dos adesivos pela cidade e aos participantes, conseguimos ampliar o alcance.



15. 06. 2015



Participantes e responsáveis pela oficina sobre o mapa com percursos realizados e os pontos assinalados.

2A) OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

OFICINA MAPAS AFETIVOS

MAPAS AFETIVOS COLABORATIVO



#mapasafetivos Pedro Paulino
@pedro6paulino "Eu tinha medo, pois ela é gigante. tipo Deus ia me castigar. Meus pais se casaram pais se casaram aqui. várias pessoas da

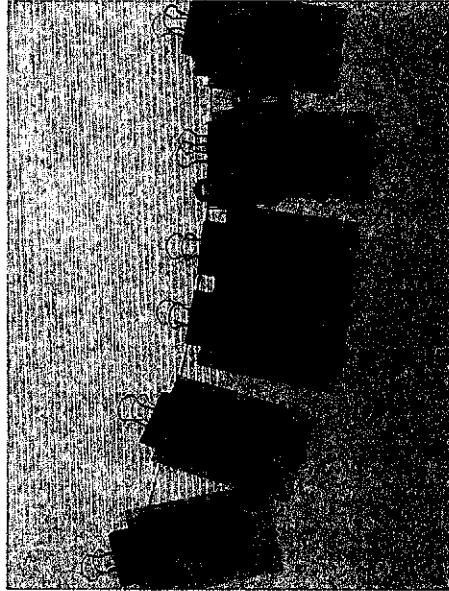


levignati, juremabab, dimasclari, 2 km
pedro6paulino, trento6bson, jeolvaifair7, flaviobm92 e aroptimeltrales curtiram isso

andreadeak #mapasafetivos Pedro Paulino
@pedro6paulino
"Eu tinha medo, pois ela é gigante. tipo Deus ia me castigar. Meus pais se casaram aqui. várias pessoas da minha família, na verdade. Minha mãe é bem religiosa, eu nem tanto, mas a missa que viamos juntos me marcou. E eu me encantava com a decoração. A imponência da igreja sobre uma criança é uma memória muito marcante"



O depoimento da pessoa é inserido no mapa colaborativo, que pode ser visto no site "Mapas Afetivos" e fica vinculado àquele local.



Adesivos colados espalhados pela cidade convidam as pessoas a participarem do mapa colaborativo, contando sua própria história, vivida em algum lugar da cidade.

2A | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

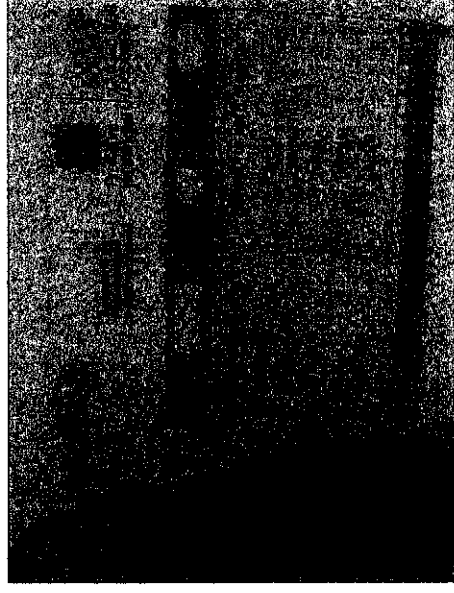
OFICINA ESTUDO DO ESPAÇO PÚBLICO - PRAÇA DA MATRIZ

DATA: 11/junho – Quinta-feira, 14h00 às 17h00

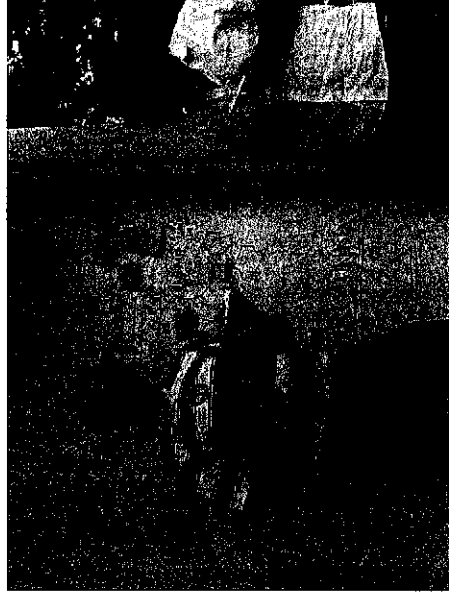
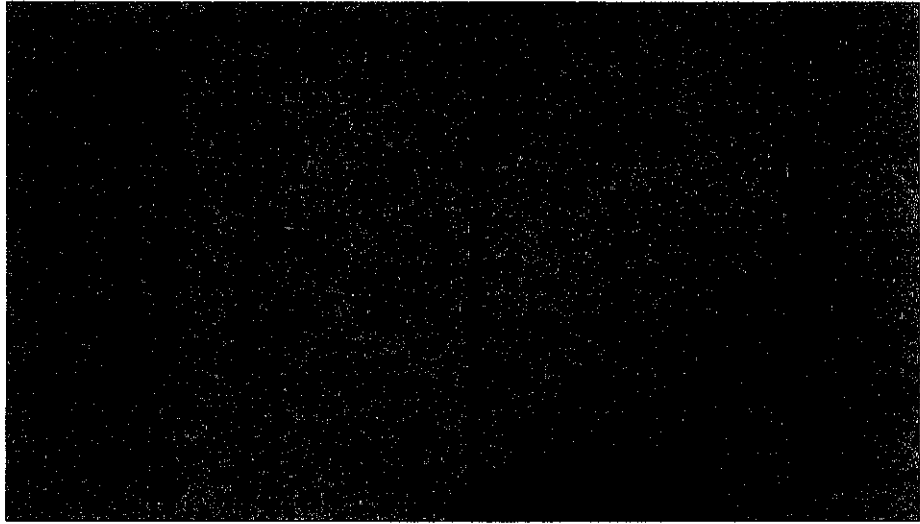
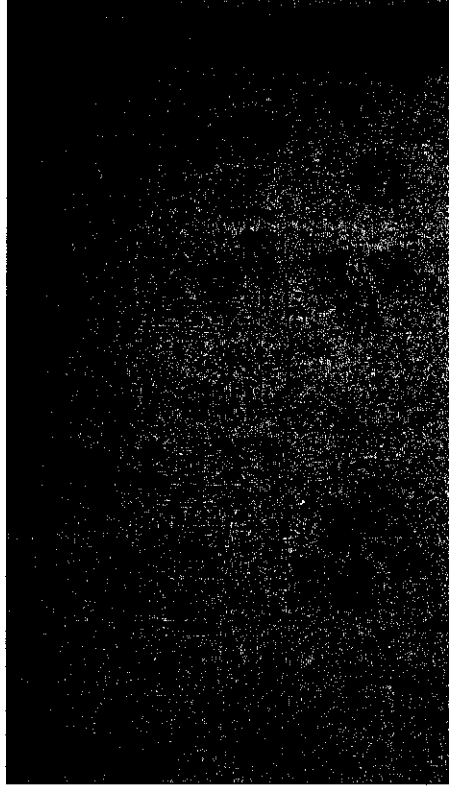
RESPONSÁVEIS: Guilherme Ortenblad e Thaísa Froes

DESCRIÇÃO: A partir de metodologias contemporâneas de urbanismo realizamos exercícios de análise e leitura do espaço público, estudando o comportamento e dinâmicas das pessoas no espaço da Praça da Matriz.

METODOLOGIA: Através de desenhos de observação, os participantes foram convidados a mapear os principais fluxos e comportamentos dos usuários da praça, principalmente quanto ao uso do mobiliário urbano existente. Desenvolveu-se, ainda, entrevistas de origem-destino das pessoas durante um intervalo de tempo, visando detectar novas possibilidades de intervenção e melhorias pontuais de apropriação do espaço público.



Ficha de pesquisa aplicada durante a oficina, a fim de descobrir qual era o uso ou deslocamento das pessoas presentes na Praça da Matriz



Mapa elaborado a partir do processamento das pesquisas aplicadas. A partir dessa pesquisa pode-se de ter algumas leituras, como qual é fluxo de pessoas da praça e quais foram os principais problemas apontados por seus usuários.

2A | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

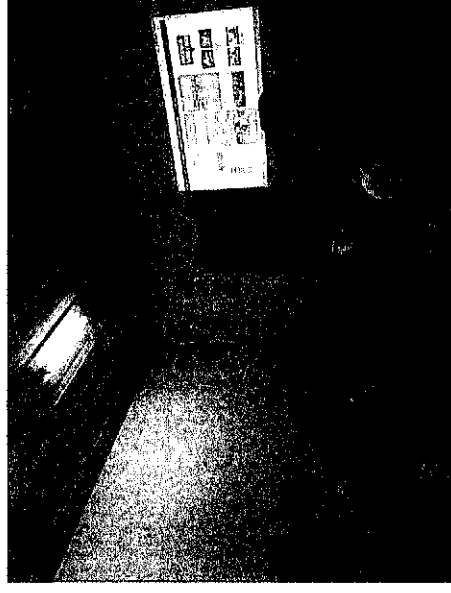
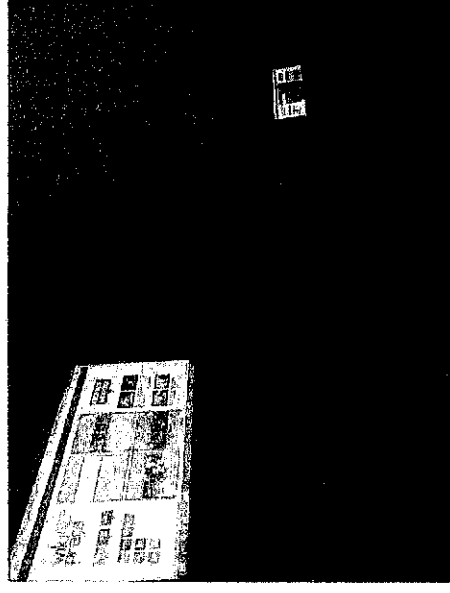
OFICINA WIKIPRAÇA - REDES E TERRITÓRIOS

DATA: 26/junho — Sexta-feira, 15h00 às 17h00 — Solar do Barão

RESPONSÁVEIS: Bernardo Gutiérrez e Gustavo Seraphim — Wikipraça SP

DESCRIÇÃO: O objetivo é apresentar ferramentas digitais — programas, aplicativos e redes sociais — que podem ajudar a mobilizar as pessoas para participação e envolvimento em eventos e atividades coletivas.

METODOLOGIA: Apresentou-se alguns casos e exemplos de mobilização de grupos e coletivos. Foi proposta uma conversa sobre as possibilidades mais apropriadas para o grupo e território de estudo do Urbanismo Caminhável.



Apresentação das ferramentas digitais utilizadas pelos colaboradores do "Wikipraça"

2 | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

OFICINA WIKIPRAÇA - CARTOGRAFIA COLABORATIVA

DATA: 27/junho – Sábado, 10h00 às 13h00

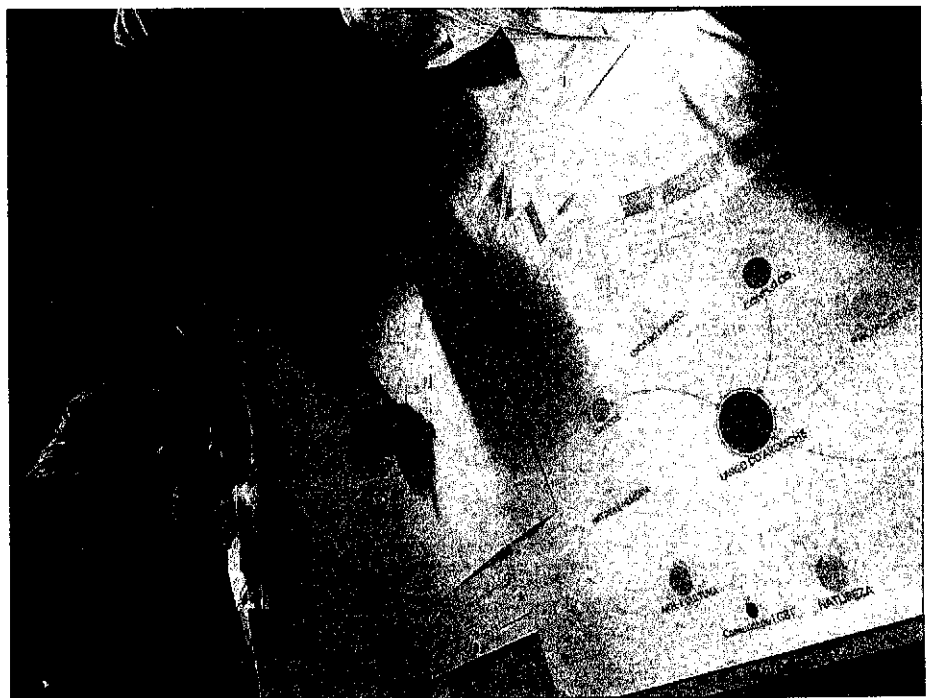
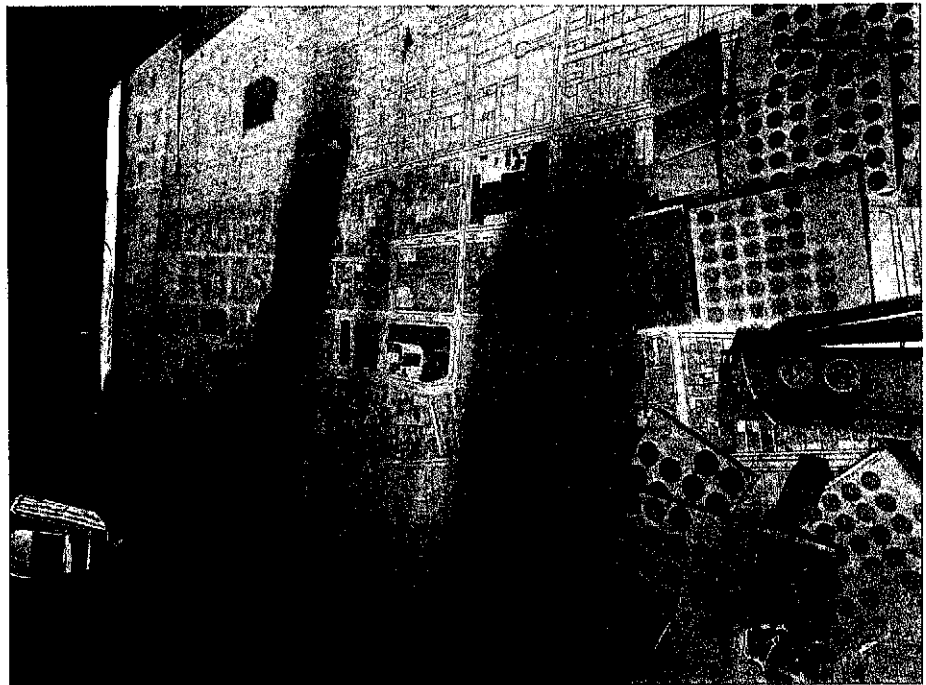
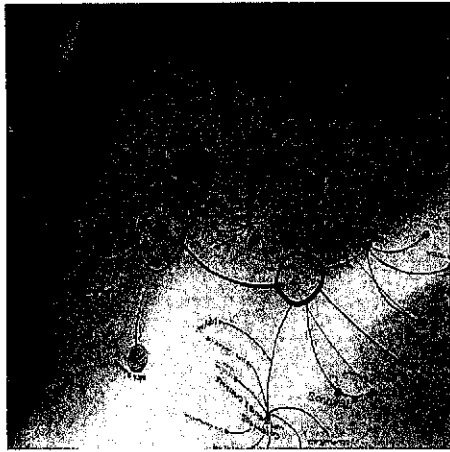
RESPONSÁVEIS: Gustavo Seraphim e Bernardo Gutiérrez – Wikipraça SP

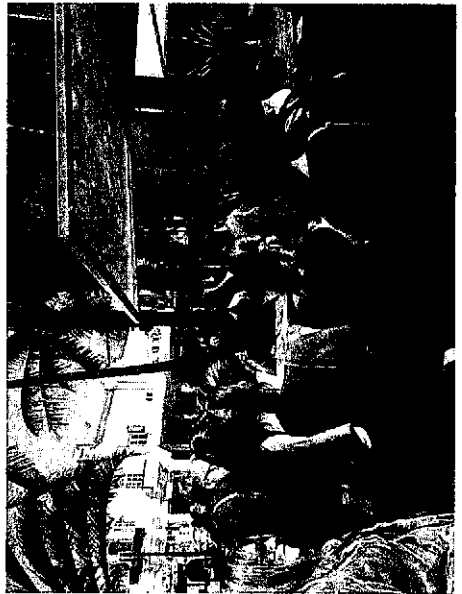
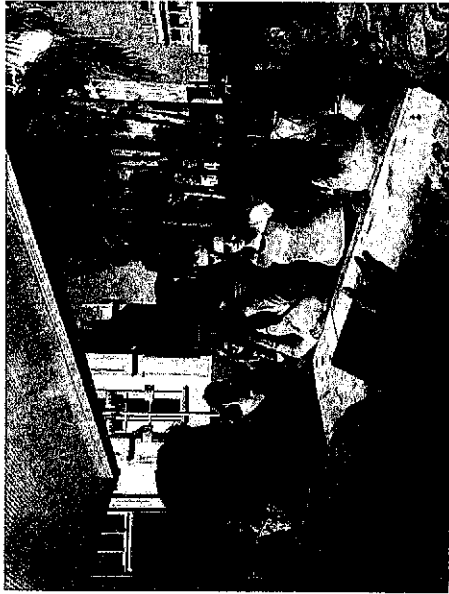
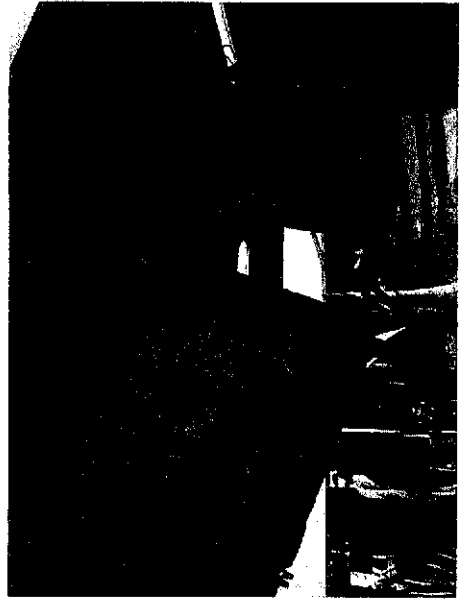
DESCRIÇÃO: O objetivo da oficina é realizar um mapeamento coletivo da região e construção de cartografia colaborativa e criativa do centro de Jundiaí.

METODOLOGIA: Convidamos os participantes a trazer fotos, imagens e recortes que representassem suas relações e histórias com o centro de Jundiaí. A partir desse material e dos relatos das pessoas identificamos e apontamos, no mapa, os ícones, personagens, usos e costumes, problemas e conflitos, sonhos e desejos, entre outros.

Como produto, desenvolveu-se a construção do Mapa Mental do Centro Histórico de Jundiaí. A partir das informações apresentadas por todos durante a atividade, preparou-se a estrutura básica do mapa, em uma plataforma online dinâmica, possibilitando a atualização posterior dos participantes com mais informações (texto, fotos, vídeos e links), bem como a possibilidade de ampliar os dados e qualificar as conexões e visualização, para que se adeque ao melhor uso de todos, estimulando um mapeamento contínuo da cidade.







2A | OFICINAS DE SENSIBILIZAÇÃO

OFICINA DE PARACICLOS - LOCALIZAÇÃO E CRITÉRIOS

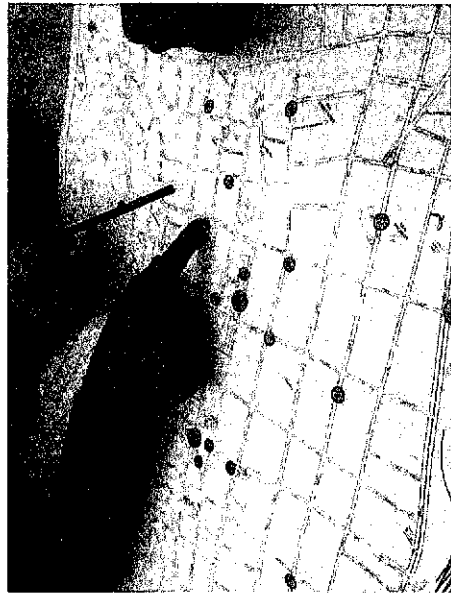
DATA: 04/julho – Sábado, 10h00 às 12h00

RESPONSÁVEL: Ana Maria Boschi e Karen Nitsch Mazzola (SMPMA da Prefeitura de Jundiaí)

DESCRIÇÃO: Oficina para discutir os locais mais adequados para a instalação de paraciclos (suportes para estacionar bicicletas) no centro de Jundiaí e em seu entorno até o limite da Av. dos Ferroviários e Av. 9 de Julho, estendendo até a Vila Arens.

METODOLOGIA: A primeira parte da oficina teve um caráter mais introdutório a respeito da bicicleta como meio de transporte. Foram apresentados os planos e estudos que estão em desenvolvimento em Jundiaí sob responsabilidade do Grupo de Trabalho Cicloviário. Discutiu-se também as necessidades técnicas e cuidados que se deve ter ao instalar os paraciclos. Após os esclarecimentos e diretrizes iniciais, os participantes foram convidados a sugerir e discutir os locais mais propícios para a instalação dos paraciclos que concilium o atendimento aos ciclistas em relação aos seus principais destinos, a segurança para estacionar a bicicleta e também o cuidado para que o paraciclo não obstrua ou dificulte o percurso de pedestres nas calçadas e praças.





Participantes apontam no mapa a classificação das vias (se são fáceis ou difíceis de pedalar) e qual a localização desejada para a instalação de novos paraciclos.

2 B | OFICINAS DE EXECUÇÃO

OFICINA DE MARCENARIA 1 - PRAÇA DA MATRIZ

FICHA TÉCNICA

DATA: 13/junho — Sábado, 10h00 às 16h00

RESPONSÁVEIS: Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design, Contain[iti] e Superlimão

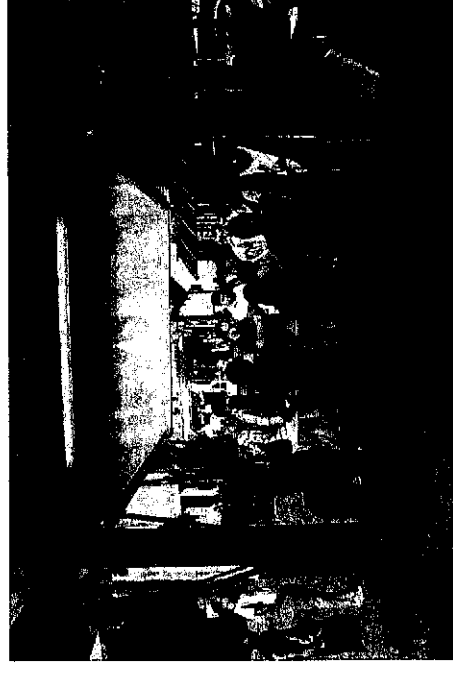
DESCRIÇÃO: Oficina de marcenaria para produção coletiva de bancos, mesas coletivas e mobiliário urbano em geral para a Praça da Matriz.

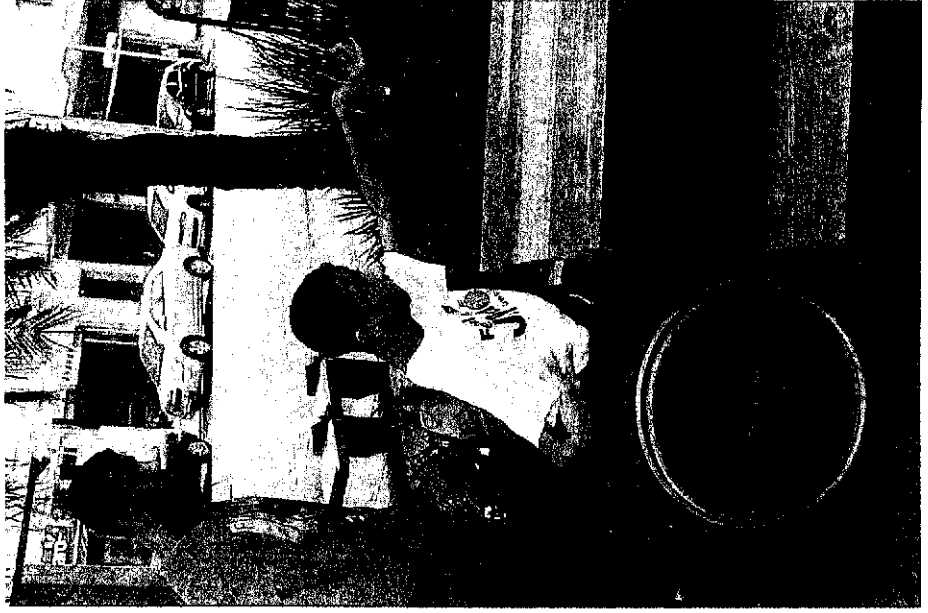
METODOLOGIA: A partir das informações detectadas na Oficina “Como Estudar a Vida Pública” realizada na Praça da Matriz, foi possível direcionar a produção dos novos mobiliários urbanos, focados principalmente na criação de espaços de permanência como um convite para novas experiências e estímulo aos encontros da população no espaço público já consolidado.

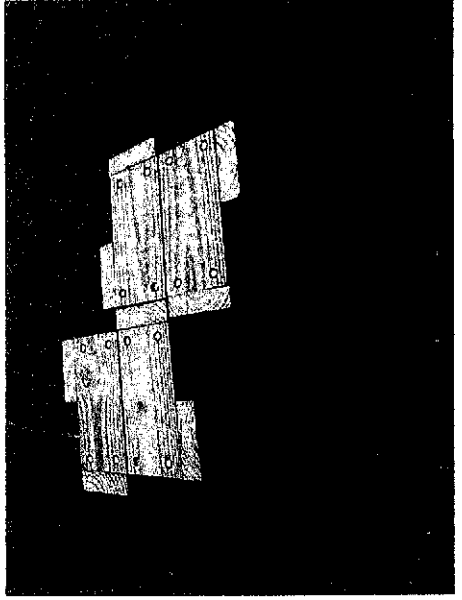
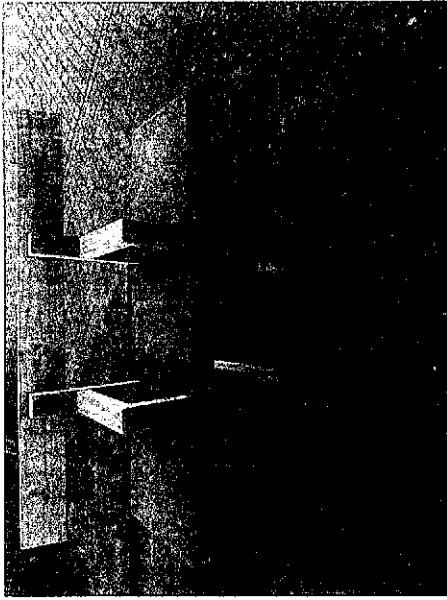
A equipe responsável orientou os participantes no Contêiner-Oficina quanto ao uso dos equipamentos e ferramentas disponíveis para tal atividade, destacando a importância do trabalho colaborativo e também do uso de EPIs.

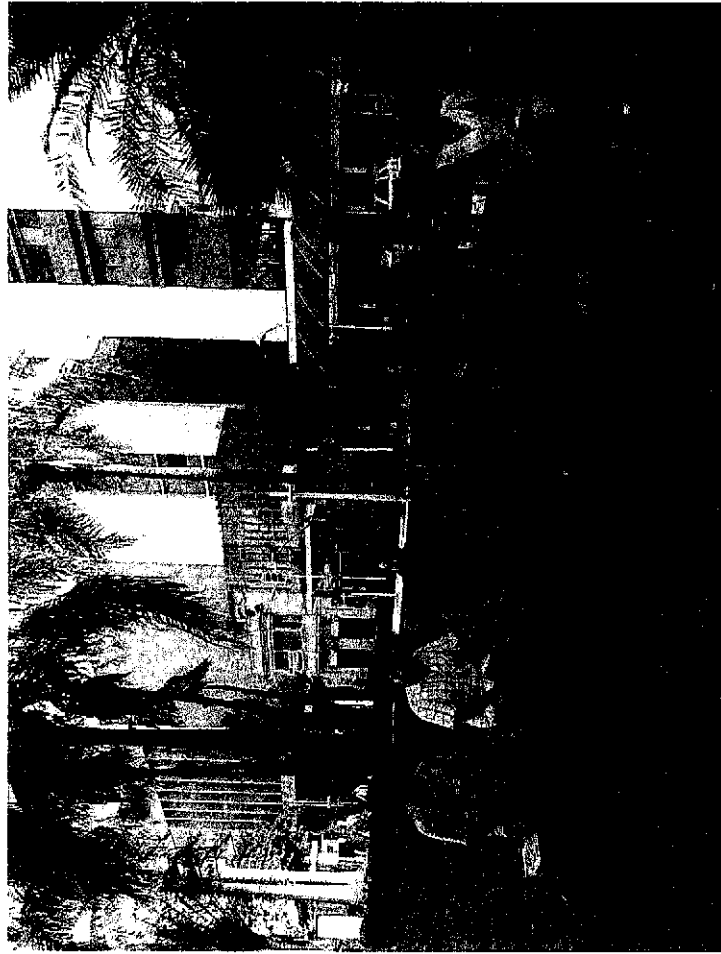
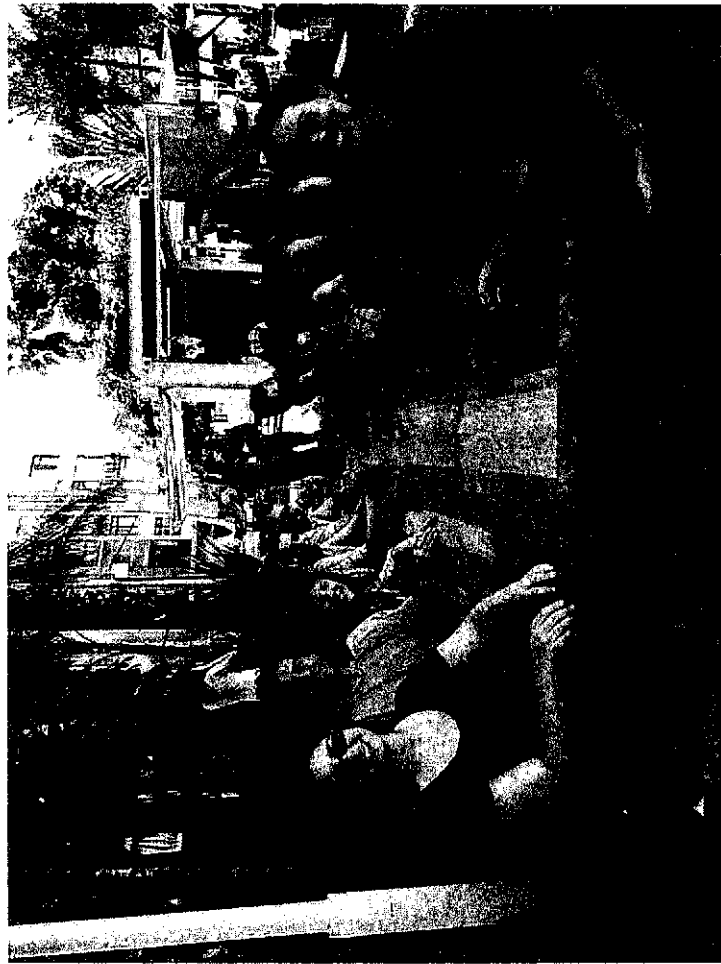
A partir das referências de projeto apresentadas, iniciou-se a produção dos bancos, da poltrona e da mesa de piquenique, utilizando Pinus AutoClavado, que possui maior durabilidade e resistências às intempéries. Testou-se, ainda, um novo encosto para um dos bancos de concreto existente no local.

Os novos mobiliários urbanos foram experimentados em posições distintas na própria Praça da Matriz e despertaram o interesse dos usuários que circulam diariamente pelo espaço público.









Peças produzidas pelos próprios participantes da oficina, com auxílio e supervisão de técnicos (página ao lado). Peças de madeira produzidas durante a oficina (página ao lado) e resultado final do mobiliário produzido e sendo utilizado pelos participantes (fotos acima).

RELATÓRIO 02 - OFICINAS

JULHO/2015

REALIZAÇÃO:

Secretaria de
Planejamento
e Meio Ambiente



Prefeitura
de **Jundiaí**

Cuidar da
cidade é
cuidar das
pessoas

Instituto
MobilidadeVerde

zoom
urbanismo
arquitetura
design

THAÍSA FRÓES
ARQUITETA

contain[IT]

park[IT]

SUMÁRIO

06	1 INTRODUÇÃO	
06	TRAJETOS E ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE	
08	2 TRAJETOS DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE	
08	EXPEDIÇÕES URBANAS - METODOLOGIA	
10	EXPEDIÇÕES URBANAS - TRAJETO 1	
13	EXPEDIÇÕES URBANAS - TRAJETO 2	
16	EXPEDIÇÕES URBANAS - TRAJETO 3	
19	2.1 RESULTADOS E COMENTÁRIOS	
19	RESULTADOS E COMENTÁRIOS - TRAJETO 1	
21	RESULTADOS E COMENTÁRIOS - TRAJETO 2	
23	RESULTADOS E COMENTÁRIOS - TRAJETO 3	
25	COMENTÁRIOS GERAIS	
29	3 TRAJETOS TÉCNICOS	
36	4 WALKSCORE	
38	TRAJETO 1	
40	TRAJETO 2	
42	TRAJETO 3	
44	5 ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE	
50	MAPA POTENCIALIDADE E DESAFIOS	

1 | INTRODUÇÃO

ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

CRIAÇÃO DO ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

Podemos definir o Urbanismo Caminhável como uma técnica de organizar cidades com objetivo de criar condições favoráveis de caminhabilidade para permitir melhor qualidade de vida nos centros urbanos.

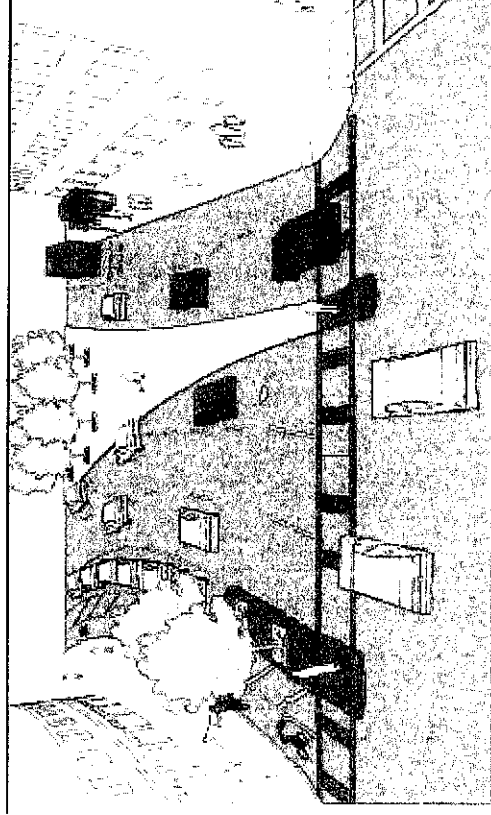
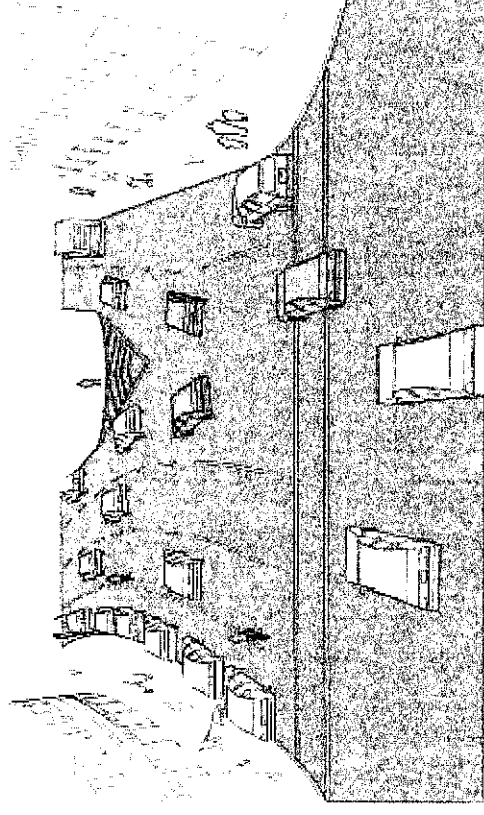
Através desta técnica avaliamos o quão caminhável é uma via, bairro ou cidade, utilizando um conjunto de metodologias de avaliação espacial, participativa e colaborativa que abrange diversas visões de qualidade viária com especialistas e membros da comunidade.

Para estimular a caminhada, entendemos que não basta ter "melhores calçadas" é preponderante que a via atenda um conjunto de requisitos técnicos tais: Conforto (térmico, sonoro, baixa declividade, acessibilidade, boa sinalização, vias adequadas ao nível de serviço, amenidades, qualidade do pavimento) e segurança (tamanho, condições, qualidade, sinalização, travessias, sem obstruções etc), fatores de percepção cidadã e a proximidade da quadra, edificações com os equipamentos públicos.

Para a aplicação do conceito de urbanismo caminhável, propomos a criação de um Índice de Caminhabilidade através de três medidas de avaliação da caminhabilidade:

- 1) Percepção Cidadã (Walkability): realizado pela população;
- 2) Trajetos Técnicos: realizado por urbanistas e técnicos em mobilidade a pé;
- 3) Walkcore: metodologia de classificação de ruas a partir da proximidade com comércio, serviços e equipamentos públicos..

Cada trajeto recebe uma determinada pontuação em cada metodologia, a soma das três pontuações determina o indicador de caminhabilidade do trajeto.



1 | INTRODUÇÃO

ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Os critérios para avaliação dos trajetos estão pautados em diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) que estabelece a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (Artigo 6º, inciso II), e fundamentada em seus princípios, principalmente de acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; segurança nos deslocamentos das pessoas; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (Artigo 5º.).

DEFINIÇÃO DOS TRAJETOS

Foram definidos 3 trajetos entre 1km e 3km de extensão no perímetro de intervenção no entorno da praça da Matriz. O trajeto é composto por um conjunto de vias arteriais, coletoras e locais muitas vezes assumindo as 3 tipologias numa única via. Também foram verificadas as relações entre os níveis de serviços, condições de acessibilidade, travessias, sinalização horizontal e vertical, sobretudo orientadas para os pedestres. Os trajetos passam por áreas residenciais e mistas, conectadas por espaços públicos, galerias e calçadas.

2 | TRAJETO DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE

PERCEÇÃO DO TRAJETO PELO PEDESTRE: EXPEDIÇÕES URBANAS

EXPEDIÇÕES URBANAS - METODOLOGIA

As Expedições Urbanas consistiram em uma etapa crucial do projeto Jundiá Caminhável tendo como objetivo promover a participação popular consciente. As atividades propuseram a colaboração da população em duas frentes do projeto: i) avaliação e diagnóstico das condições atuais do centro da cidade para se deslocar a pé com base no checklist de caminhabilidade (em anexo) ii) elaboração de propostas para melhorar a situação diagnosticada para transformar a área percorrida em um lugar mais caminhável.

A dinâmica de cada expedição teve a duração média de 4 horas, sendo estas distribuídas em pré trajeto, trajeto e pós trajeto:

- Pré: 40 minutos de apresentação e introdução à atividade. Entrega de material para o trajeto. Explica-se o projeto de urbanismo caminhável como um todo, a metodologia do checklist que vai ser aplicado na atividade e o objetivo da atividade. Divide-se em grupos para avaliar cada critério do checklist durante a caminhada e inicia-se o trajeto.
- Trajeto: 2 horas e 20 min de caminhada com diagnóstico pelo trajeto pré-estabelecido. Cada grupo observa as ruas segundo a perspectiva do seu critério de análise e é estimulado a registrar, através de fotos, elementos positivos e negativos em cada rua percorrida, além de atribuir uma nota para o percurso dentro da escala de 1 a 6.
- Pós: 1 hora de encerramento. Cada grupo explica sua experiência e as notas dadas para cada rua. Os participantes são divididos em novos grupos para que criem 3 propostas/soluções para que as ruas percorridas sejam mais caminháveis. A atividade se encerra com uma pequena análise da pontuação final.

As expedições contaram com três trajetos que cobriram quase 100% da área a ser trabalhada pelo projeto. As atividades ocorreram em três dias distintos, por trajetos

distintos e em horários distintos, procurando entender os diferentes usos do centro da cidade dependendo do dia e horário e garantindo assim o conhecimento amplo e complexo do terreno. Porém, também devido a esta variação e a abertura à participação as atividades, atraíram públicos muito diversos, influenciando diretamente nas avaliações e percepções dos trajetos (detalhados a seguir).



2 | TRAJETO DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE

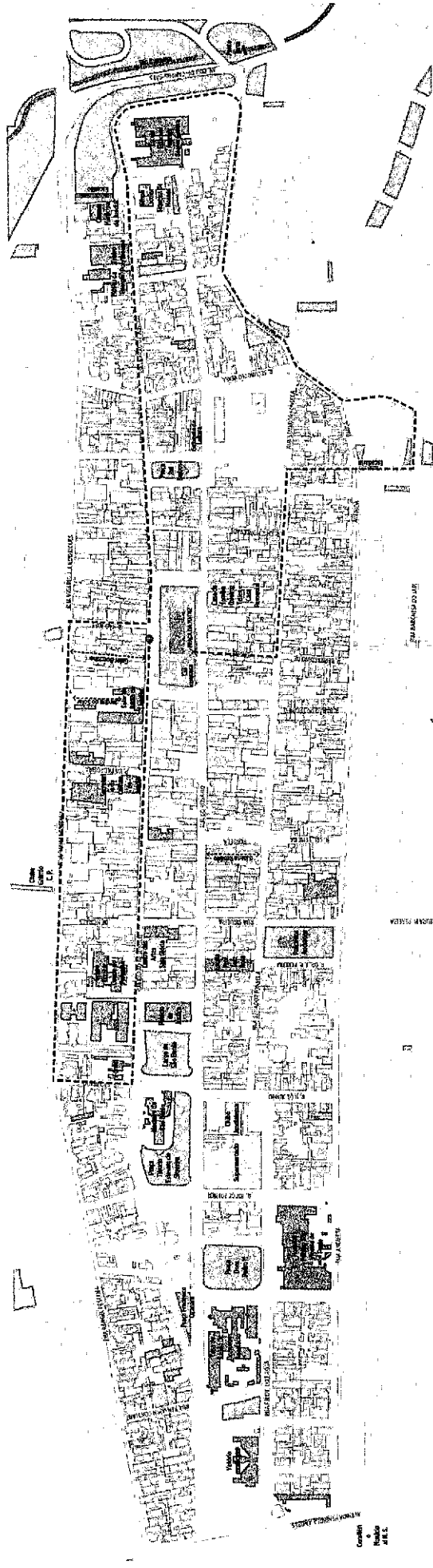
Desta forma, é preciso entender que os dados e experiências apresentados possuem certa subjetividade, devido às opiniões pessoais dos participantes, mas que isso não invalida os resultados, pelo contrário, garante uma riqueza e complexidade inestimável.

Dito isso, este relatório pretende detalhar as experiências das expedições, apresentar os resultados encontrados, analisar o material disponível e finalizar colaborando com proposições para as próximas etapas do projeto.



2| TRAJETO DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE

EXPEDIÇÕES URBANAS - TRAJETO 1



PERCURSO 1 - Praça da Matriz, rua Barão de Jundiá, Rua São Bento, Rua Rangel Pestana, Rua Vigário J. J. Rodrigues, calçada Rua São José, Rua Barão de Jundiá, Av. Paula Pentead, Rua Luiz Betelli, Rua da Saúde, Rua Marçílio Dias e escadaria, Rua Senador Fonseca, Rua Bernardino de Campos, Praça da Matriz.

A primeira expedição aconteceu no 22 de maio, sexta-feira, às 18 horas, e teve como objetivo conhecer o centro pela noite em um dia de lazer, analisando as atividades culturais, o tipo de público circulante e os estabelecimentos abertos neste horário. Neste dia, 10 pessoas participaram da expedição, e acontecia uma particularidade no centro: a Virada Cultural. O caminhar noturno é muito curioso pois chama atenção a elementos como público noturno, ruído, segurança e iluminação.

O trajeto iniciava pela Rua Barão de Jundiá, onde estava o palco da Virada Cultural, passava por uma área mais de serviços, percorria o trecho de equipamentos culturais importantes como o Teatro Polytheama, descia em direção à Ponte Torta, entrava por

uma região mais residencial e alcançava uma rua com mais vida noturna para chegar novamente à Praça da Matriz.

Uma das coisas mais curiosas que aconteceu, que se repete em todas as expedições, é a forma com que o grupo se apropria do trajeto criando apelidos de acordo com características e atividades observadas para se referir às ruas. Neste trajeto:

Rua Barão de Jundiá = todos dividiram por trecho: trecho de calçada e trecho de rua. O trecho de calçada era rua do calçada e rua exemplo. O trecho além do calçada de trecho vazio e sem graça.

2 | TRAJETO DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE

Rua São Bento = rua escura e barulhenta (pelos ônibus)

Rua Rangel Pestana = rua das igrejas e dos bancos

Calçada São José = calçada

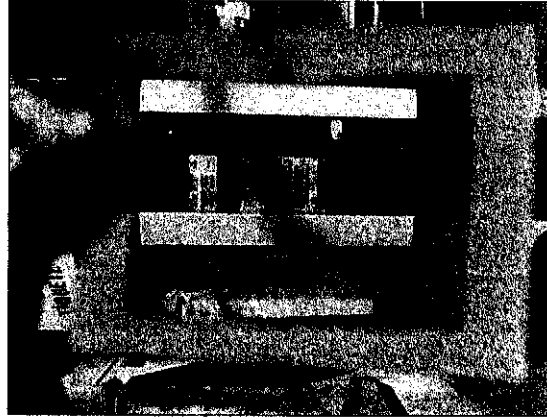
Av. Paula Penteadó = rua do mirante

Rua Marçílio Dias = rua do escadão

Rua Senador Fonseca = rua das prostitutas

Rua Bernardino de Campos = rua dos postes no meio da calçada

Nas expedições um dos materiais mais importantes para conhecer o olhar dos participantes e as sensações nas ruas é o uso das molduras verde e vermelha, para tirar fotos indicando o que está bom no caminho e o que está ruim. A seguir, alguns exemplos e outras fotos tirada pelos participantes de experiências do trajeto:



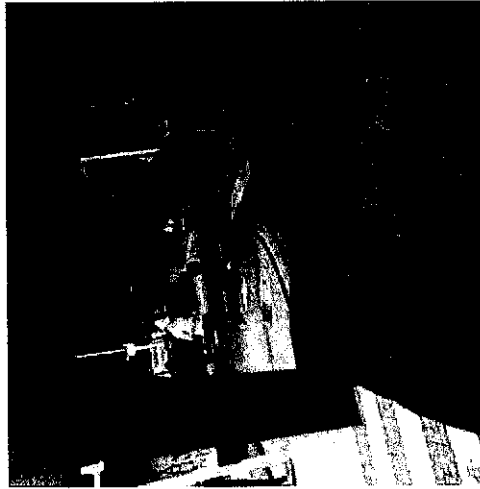
Parquimetro no meio da calçada na Rua Barão de Jundiá



Faixa de pedestres desconfigurada na Barão de Jundiá esquina da Praça Rui Barbosa

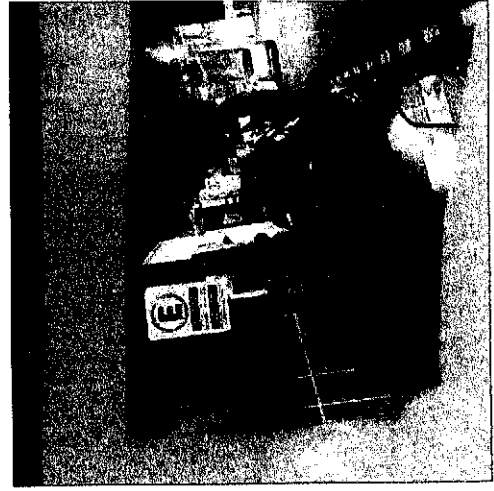


Postes na calçada na Rua Bernardino de Campos

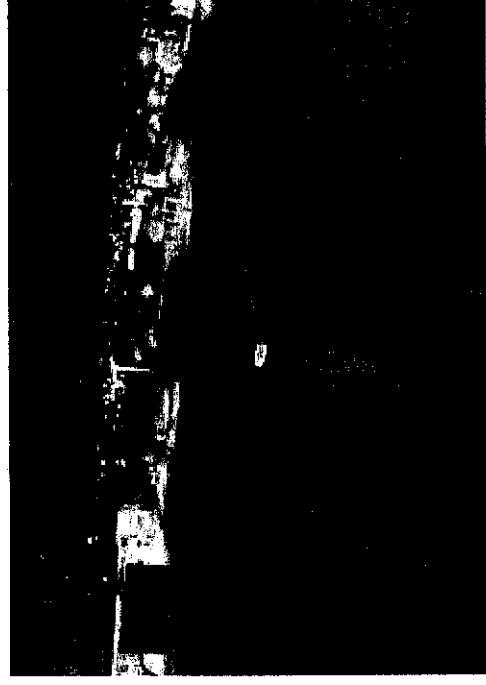


Calçadão da Barão da Jundiá

Semáforos para pedestres e com contagem de tempo na Rua Rangel Pestana



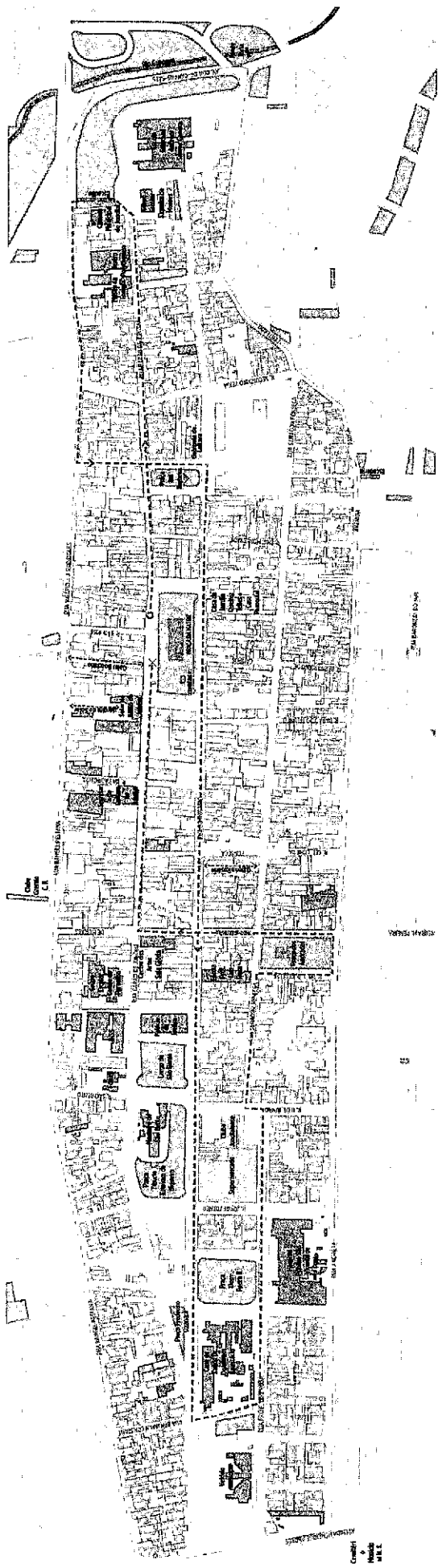
Muitas placas e somente para carros na Rua Rangel Pestana



Mirante da Ponte Torta

2 | TRAJETO DE PERCEPÇÃO DO PEDESTRE

EXPEDIÇÕES URBANAS - TRAJETO 2



PERCURSO 2 - Praça da Matriz, Rua Barão de Jundiá, escadão, Rua Vigário J. J. Rodrigues, Rua Cândido Rodrigues, Rua do Rosário, Rua Benjamin Constant, Rua Luiz Rosa, Rua Dr. J. R. Pereira (Praça dos Andradas), Rua Siqueira de Moraes, Rua Barão de Jundiá, Praça da Matriz

A segunda expedição aconteceu no dia 23 de maio, sábado, às 9 horas, e teve como objetivo o entendimento do centro na manhã de um dia não útil e esta mistura entre movimento do comércio e lazer. Neste dia, 19 pessoas participaram da expedição e o grande diferencial do grupo foi a participação de crianças e adolescentes que puderam colaborar com o seu olhar único, mostrando para o grupo que a cidade precisa ser atraente para todas as idades. Então a junção do trajeto com o dia e os participantes fez o grupo ter um olhar bem atento para as praças e a oferta no centro para quem caminha de se entreter e de ter lugares não apenas bons para passar mas também para estar.

O trajeto iniciava pela Barão de Jundiá, descia pelo escadão de acesso à Vigário J. J. Rodrigues, passava pela Praça Rui Barbosa e percorria quase toda a Rua do Rosário passando por diversas praças e equipamentos, finalizando no calçadão da Barão de Jundiá.

Neste trajeto os apelidos dados foram:

Rua Barão de Jundiá = outra vez dividiu-se em trechos: o trecho do calçadão e o trecho do teatro.

Vigário J. J. Rodrigues = avenida com calçadas horríveis e que era impossível

atravessar para o outro lado.

Rua Cândido Rodrigues = rua quase sem calçadas e muito calor

Rua do Rosário = rua das praças

Rua Benjamin Constant = rua sem nada

Rua Luiz Rosa = rua sem graça

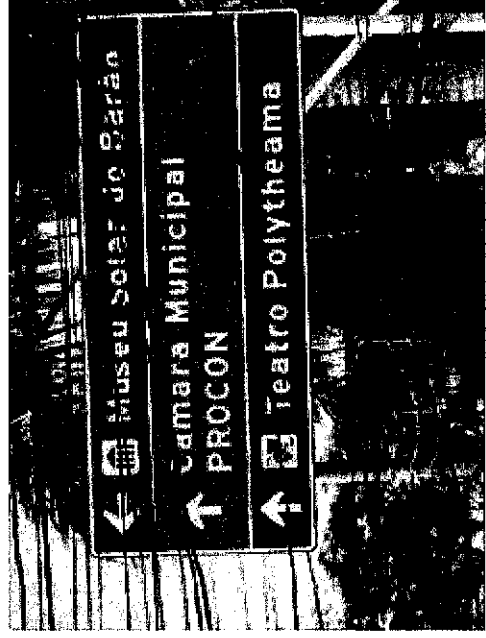
Rua Siqueira de Moraes = rua da obra



Única sinalização para pedestres em todos os trajetos e para indicar que circula carros

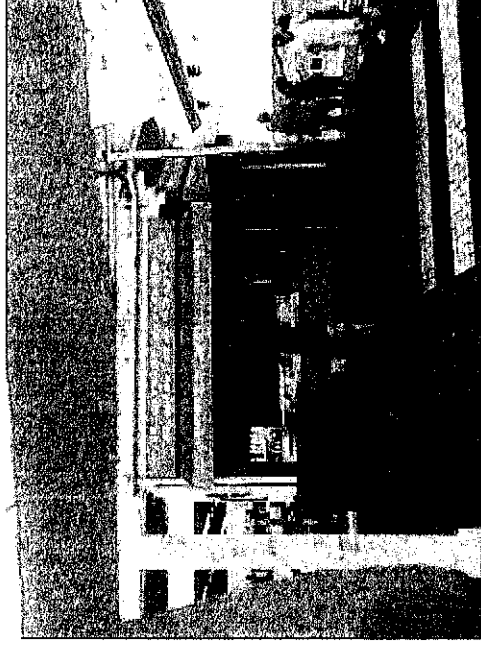


Grupo tendo que atravessar mesmo sem faixa na Rua Barão de Jundiaí



Sinalização na Rua J. J. Rodrigues, apenas para carros

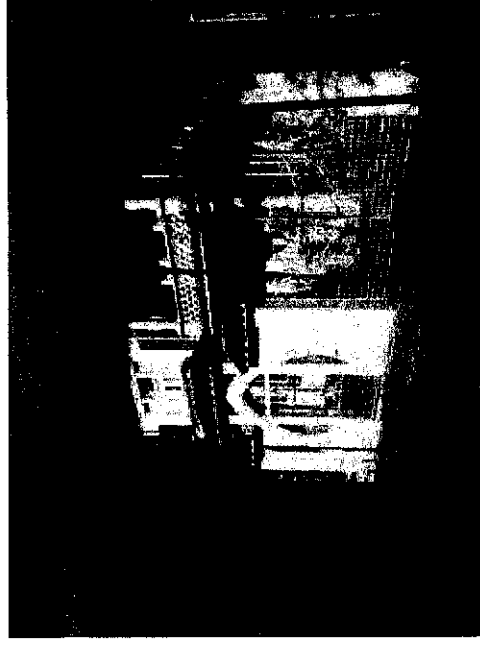
2 | TRAJETO DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE



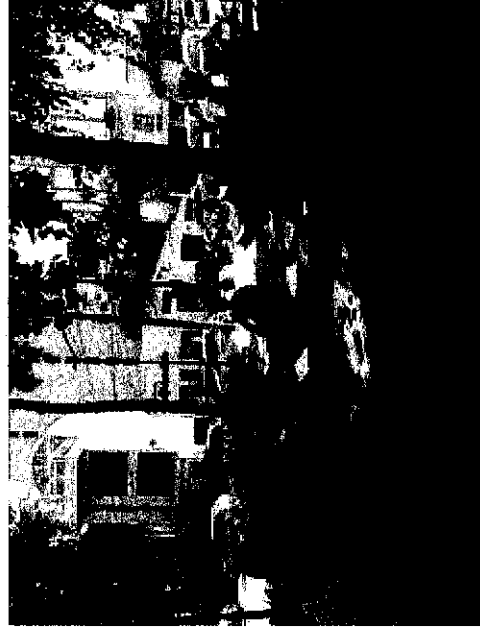
Mobiliários como lixeiras e hidrante no meio da calçada



Abraço Grátis na Praça Rui Barbosa



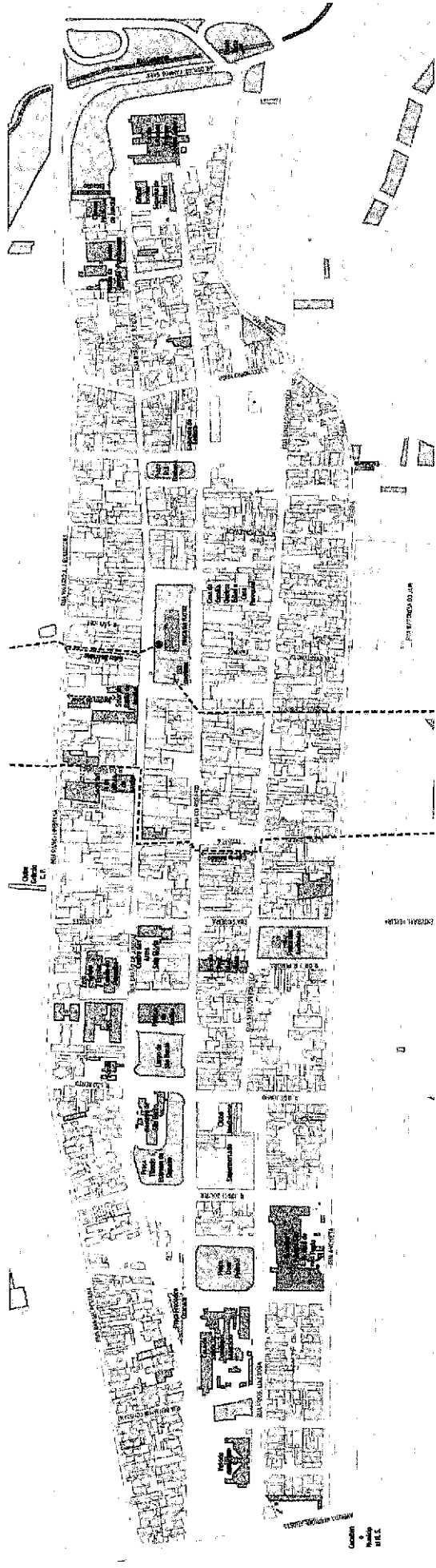
Casarões e fachadas interessantes da Barão de Jundiá



Falta de bancos para sentar na Praça dos Andradas

2 | TRAJETO DE PERCEÇÃO DO PEDESTRE

EXPEDIÇÕES URBANAS - TRAJETO 3



PERCURSO 3 - Praça da Matriz, Galeria Bocchino, Rua Torres Neves, Rua Marechal Deodoro, Rua Padroeira, Rua Barão de Jundiá, rua Cel. Leme da Fonseca, Rua do Rosário, Rua Senador Fonseca, Rua Cel. Leme da Fonseca, Rua Petronilha Antunes (Terminal Central), Rua Barão do Triunfo, Praça da Matriz

A terceira expedição aconteceu no dia 25 de maio, segunda-feira, às 14 horas, e teve como objetivo diagnosticar e entender os fluxos em dias úteis de acesso e conexão aos principais pontos de acesso ao transporte público do centro da cidade. Neste dia, 9 pessoas participaram da expedição e havia no grupo especialistas em árvores, o que inspirou o grupo no tema de arborização.

O trajeto iniciava pela Galeria Bocchino, mostrando e experimentando outras formas de percorrer o centro, descia até a Marechal Deodoro, voltava pela Padroeira e tinha como ruas principais as duas ruas de acesso ao terminal de ônibus: Leme da Fonseca e Barão do Triunfo, finalizando com o calçadão São José, para ter uma avaliação

também durante o dia.

Neste trajeto os apelidos para as ruas foram:

Rua Torres Neves = rua dos pontos de ônibus

Rua Marechal Deodoro = rua dos serviços

Rua da Padroeira = rua horrível

Rua Leme da Fonseca = rua dos toldos e rua muito barulhenta

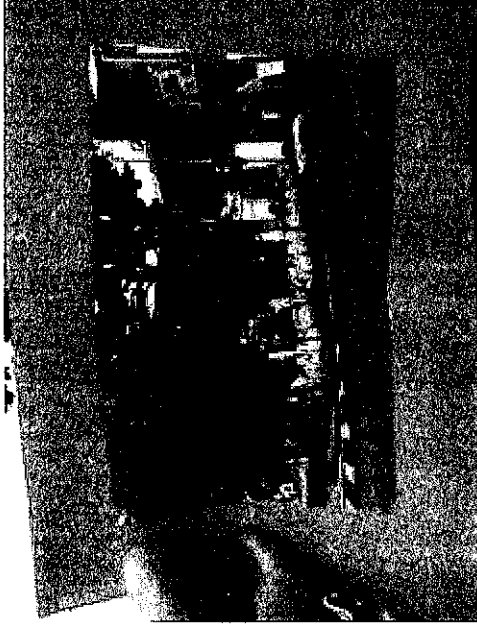
Rua Petronilha Antunes = rua da praça

Rua Barão do Triunfo = rua que as pessoas andam na via

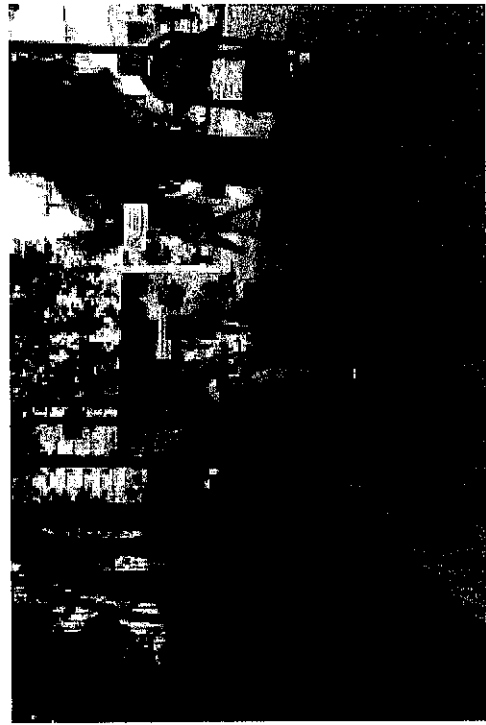
Calçadão São José = rua de pedestres



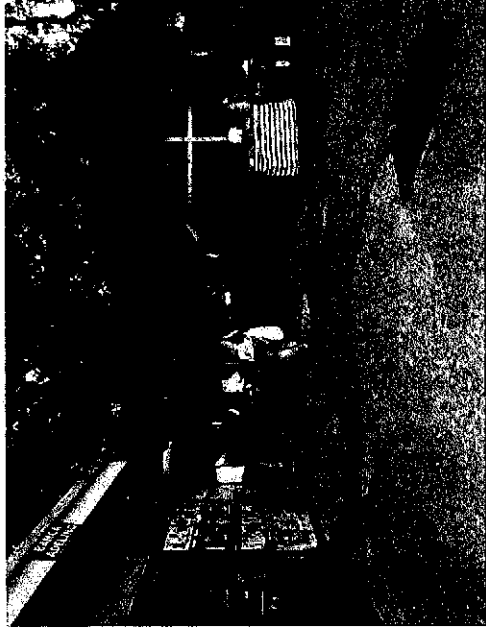
Falta de bancos
para sentar



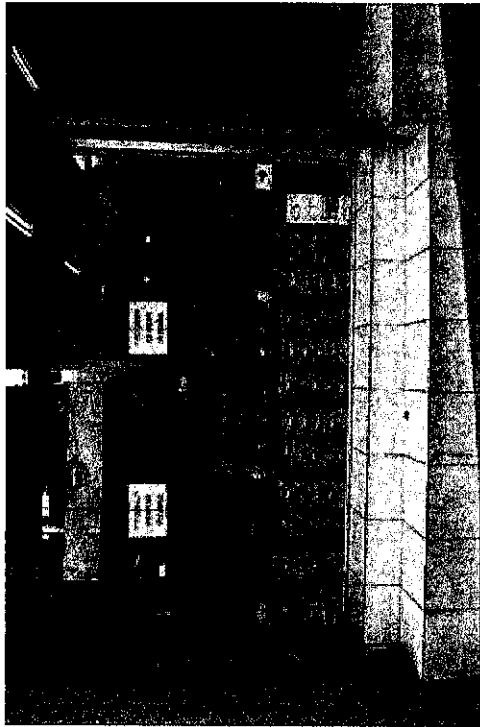
Praça sem acesso,
subutilizada e mal cuidada
na rua Torres Neves



Falta de bancos
para sentar



O excelente projeto
Produtor na Praça, no
Terminal Central



Comércio na Barão do Triunfo proibindo que as pessoas se sentem

Rua Torres Neves



Pessoas andando na rua na Barão do Triunfo



2.1] RESULTADOS E COMENTÁRIOS

RESULTADOS E COMENTÁRIOS - TRAJETO 1

TRAJETO 1 (NOTURNO) - TABELA DE NOTAS							
CRITÉRIOS RUAS	1	2	3	4	5	6	NOTA FINAL /36
	CALÇADAS	MOB.URB	TRAVESSIAS	SINALIZAÇÃO	EDIFICAÇÕES	SENSAÇÕES	
Barão de Jundiá	5	4	4	2	5	5	25
São Bento	3	2	1	1	2	2	11
Rangel Pestana	5	3	1	3	4	1	17
São José	6	4	6	2	3	2	23
Av Paula Penteadó	2	4	1	1	1	3	12
Marçílio Dias	1	3	3	2	2	2	13
Senador Fonseca	3	2	3	2	3	2	15
Bernardino de Campos	2	4	3	1	2	1	13

2.1 | RESULTADOS E COMENTÁRIOS

TRAJETO 1 - RANKING RUAS	
RUAS	NOTA
Barão de Jundiáí	25
São José	23
Rangel Pestana	17
Senador Fonseca	15
Marcílio Dias	13
Bernardino de Campos	13
Av. Paula Penteadó	12
São Bento	11

As únicas ruas neste trajeto que tiveram uma nota de "caminhável" foram a Barão de Jundiáí e a São José, ambas porque têm trecho de calçada dedicado apenas a circulação das pessoas a pé. A rua com pior nota no trajeto foi a São Bento que não tinha atratividade, era muito barulhenta e escura. Em seguida a Paula Penteadó que além de ser uma rua residencial com pouco interesse têm calçadas muito estreitas e travessias difíceis.

O critério que recebeu pior avaliação em todo o trajeto foi a sinalização, tendo sido notado pelos participantes que as únicas sinalizações existentes para os pedestres são de travessia e nome das ruas, não existindo em todo o trajeto nenhuma informação dos edifícios ou indicação para onde estão os equipamentos. O segundo pior critério avaliado foi sensações, explicado pelos participantes pelo fato do pouco movimento, poucos estabelecimentos abertos e pouca atratividade no horário que se realizou o trajeto. Já o melhor critério foram as calçadas, muito disso se dá porque à noite há menos fluxo de pessoas e, portanto, há menor necessidade de calçadas largas.

TRAJETO 1 - RANKING CRITÉRIOS	
CRITÉRIOS	NOTA
Calçada	3,375
Mobiliário urbano	3,25
Travessias	2,75
Edificações	2,75
Sensações	2,25
Sinalização	1,75

RESULTADOS E COMENTÁRIOS - TRAJETO 2

TRAJETO 2 (SÁBADO) - TABELA DE NOTAS							
CRITÉRIOS RUAS	1	2	3	4	5	6	NOTA FINAL /36
	CALÇADAS	MOB URB	TRAVESSIAS	SINALIZAÇÃO	EDIFICAÇÕES	SENSAÇÕES	
Barão de Jundiá	3	3	3	2	5	4	20
Vigário JJ Rodrigues	2	1	2	2	2	3	12
Cândido Rodrigues	2	1	1	1	1	3	9
Rosário	4	4	3	3	5	6	25
Benjamin Constant	1	2	3	4	1	2	13
Luiz Rosa	3	3	3	4	3	3	19
Siqueira de Moraes	2	1	2	4	2	1	12

2.1| RESULTADOS E COMENTÁRIOS

TRAJETO 2 - RANKING RUAS	
RUAS	NOTA
Rosário	25
Barão de Jundiá	20
Luiz Rosa	19
Benjamin Constant	13
Vigário JJ Rodrigues	12
Siqueira de Moraes	12
Cândido Rodrigues	9

Neste trajeto três ruas tiveram notas finais caminháveis: Barão de Jundiá, Rosário e Luiz Rosa. A Barão mais uma vez pelo trecho de calçada e pelos equipamentos culturais, comerciais e fachadas interessantes, a rua do Rosário muito se deu por ser a rua que passa por diversas praças e por ser bastante arborizada e agradável de caminhar em um trecho, e a Luiz Rosa pelas suas travessias com rampa de acesso e largura das calçadas. Já a pior nota foi para a Rua Cândido Rodrigues que dá acesso à Praça Rui Barbosa, uma praça muito importante não só como um lugar para estar, mas também por ser um terminal de ônibus e ainda assim ter calçadas muito estreitas.

O critério que recebeu pior avaliação em todo o trajeto foi mobiliário urbano, muito porque o trajeto passou por lugares onde se esperava encontrar mobiliário, como bancos para sentar nas praças, mas também porque havia nas ruas percorridas postes mal localizados, parquímetros na calçada e outros mobiliários que estavam em excesso e atrapalhavam a caminhada. O segundo pior avaliado foram as travessias pois neste trajeto notou-se que quase todas as praças não tinham sinalização para atravessar a rua e garantir acesso. Por outro lado o melhor critério foi as sensações, também pelo trajeto que garantia passagem a lugares verdes e tranquilos.

TRAJETO 2 - RANKING CRITÉRIOS	
CRITÉRIOS	NOTA
Sensações	3,14
Sinalização	2,86
Edificações	2,71
Calçada	2,43
Travessias	2,43
Mobiliário urbano	2,14

RESULTADOS E COMENTÁRIOS - TRAJETO 3

TRAJETO 3 (SEGUNDA) - TABELA DE NOTAS							
CRITÉRIOS RUAS	1	2	3	4	5	6	NOTA FINAL /36
	CALÇADAS	MOB URB	TRAVESSIAS	SINALIZAÇÃO	EDIFICAÇÕES	SENSAÇÕES	
Torres Neves	2	2	2	2	3	2	13
Marechal Deodoro	4	2	3	3	2	2	16
Padroeira	2	2	4	1	2	3	14
Leme da Fonseca	3	1	4	3	1	3	15
Petronilha Antunes	5	1	3	3	3	3	18
Barão do Triunfo	4	1	3	3	3	4	18
São José	5	2	6	2	2	5	22

2.1 | RESULTADOS E COMENTÁRIOS

TRAJETO 3 - RANKING RUAS	
RUAS	NOTA
São José	22
Petronilha Antunes	18
Barão do Triunfo	18
Marechal Deodoro	16
Leme da Fonseca	15
Padroeira	14
Torres Neves	13

Neste trajeto uma rua teve nota "caminhável": o calçadão São José, e duas ficaram no limite: Petronilha Antunes e Barão do Triunfo. Nas três ruas, o que fez subir a nota foram as calçadas. Na Barão do Triunfo o que chamou a atenção e elevou a nota foram os alargamentos de calçada nas esquinas. Já a pior nota foi para a Torres Neves que era muito apertada para quantidade de pessoas e com a travessia muito dificultada, exigindo que o pedestre fizesse três travessias para alcançar o outro lado da rua.

Com relação aos critérios, o pior avaliado foi o mobiliário urbano, pois sentiu-se falta de conforto andando a pé, e as edificações por tratar-se de um trajeto com fachadas pouco cuidadas e trechos com locais abandonados e sem interesse. Enquanto isso, as calçadas e travessias receberam boas notas, porém frisado pelos participantes que esta nota foi dada em relação ao que já haviam visto em outras andanças e por um "conformismo" de achar que andar em cidade brasileiras é assim mesmo: difícil e com falta de espaço e segurança.

TRAJETO 3 - RANKING CRITÉRIOS	
CRITÉRIOS	NOTA
Calçada	3,57
Travessias	3,57
Sensações	3,14
Sinalização	2,43
Edificações	2,29
Mob Urbano	1,57

COMENTÁRIOS GERAIS

TABELA GERAL DAS RUAS			
RUAS	NOTA	NOTA/6	%
Rosário	25	4,17	69%
Barão de Jundiáí	22,5	3,75	63%
São José	22,5	3,75	63%
Luiz Rosa	19	3,17	53%
Petronilha Antunes	18	3,00	50%
Barão do Triunfo	18	3,00	50%
Rangel Pestana	17	2,83	47%
Marechal Deodoro	16	2,67	44%
Leme da Fonseca	15	2,50	42%
Senador Fonseca	15	2,50	42%
Padroeira	14	2,33	39%
Torres Neves	13	2,17	36%
Marcílio Dias	13	2,17	36%
Bernardino de Campos	13	2,17	36%
Benjamin Constant	13	2,17	36%
Av Paula Penteado	12	2,00	33%
Vigário JJ Rodrigues	12	2,00	33%
Siqueira de Moraes	12	2,00	33%
São Bento	11	1,83	31%
Cândido Rodrigues	9	1,50	25%

COMENTÁRIOS GERAIS

Em todos os trajetos um dos critérios que as pessoas tiveram maior dificuldade de avaliar foi a sinalização pois diziam que como não existia sinalização para pedestres não sabiam como dar as notas ao critério. Desta forma há uma variação neste critério que deve ser balizada pela nota técnica.

O mesmo também passou com as notas de calçadas e mobiliário urbano pelas pessoas não saberem que pode ser melhor e terem um certo sentimento de conformismo. Isso se notou no final das atividades com alguns comentários como “era necessário tal coisa porém isso só dá certo lá fora” usados quando conversávamos sobre as ideias para criar ruas mais caminháveis. Nota-se então que há um sentimento de descrença neste tipo de mudanças por um questão histórica de desvalorização do deslocamento a pé e que precisa ser mudado, se tornando assim mais uma função e objetivo do projeto Jundiáí Caminhável.

De maneira geral é curioso notar que as ruas com melhores notas são calçadas: São José e Barão de Jundiáí. Essas ruas tem muita atratividade, seja pela presença de comércio e equipamentos culturais, ou pela presença de praças públicas, como é o caso da Rua do Rosário. Isso evidencia os elementos que deixam uma rua mais caminhável e as ruas que são interessantes de atuar, pois já têm bastante fluxo. É preciso melhorar a qualidade e experiência destes fluxos, o que pode ser feito de forma relativamente simples, por exemplo, através de sinalização para pedestres.

PROPOSTAS E ANÁLISE

Ao final da atividade os participantes eram redivididos em grupos diferentes dos grupos que haviam avaliado as ruas. Os novos grupos deveriam propor três soluções

2.1 | RESULTADOS E COMENTÁRIOS

que deixassem o trajeto percorrido mais caminhável. As propostas em cada trajeto foram:

TRAJETO 1:

- Padronização das calçadas do centro
- Extensão do Calçadão da Barão de Jundiá (padrão de calçadas + iluminação)
- Iluminação de monumentos e fachadas históricas
- Criação de programação noturna nas ruas do centro da cidade, como feiras de comida e de artesanato.
- Implementação de café/lanchonete no mirante da ponte torta para garantir segurança a noite

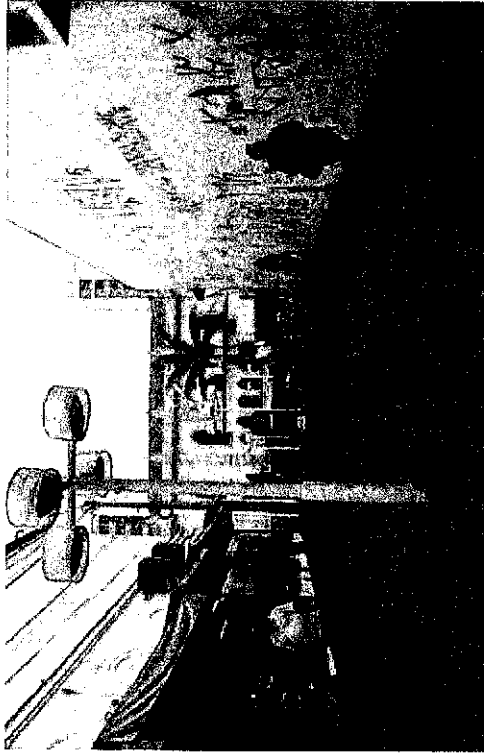
TRAJETO 2:

- Criar/distribuir mais a programação dos eventos e usos nas outras praças da cidade (estava tudo concentrado na praça da matriz: virada cultural, Jundiá Caminhável e feirinha de comida)
- Criação de café/centro cultural nos edifícios no centro da Praça dos Andradas
- Controle sonoro das ruas do centro (muitas músicas e anúncios em microfone vindo das lojas)
- Extensão do calçadão da Barão de Jundiá e padronização (principalmente de mobiliário urbano, tipos e local que não prejudique o deslocamento a pé)
- Sinalização histórica dos prédios

- Valorização histórica do centro através de circuito turístico a pé e sinalização
- Incentivo à manutenção das fachadas (possível programa de conscientização histórica dos comerciantes e efeitos na venda pela conservação)
- Graffiti em ruas que não têm atratividade e apenas muros
- Extensão das esquinas, pois o tamanho não é suficiente para área de espera dos pedestres
- Pintura de faixas de pedestres em todas as esquinas e acesso às praças
- Pintura nos escadões e implementação de corrimão

TRAJETO 3:

- Projeto de arborização em todas as ruas (é preciso extensão das calçadas)
- Implementação de mais “lugares de estar”, com bancos e sombra
- Alargamento de todas as calçadas
- Implementação de paredes verdes em muros subutilizados
- Faixas de pedestres em X;
- Sinalização de equipamentos para pedestres;
- Fiação aterrada, retirada dos postes e substituição por árvores;
- Calçadão na Rua Barão do Triunfo.



Muro do calçadão e da Loja Marisa



PONTUANDO ÁREAS DE ATUAÇÃO:

- Muro no Calçadão São José e da Loja Marisa podem receber graffiti, muro verde, muro interativo, bancos para sentar ou se tornar um local de projeção à noite.
- Cafés no Mirante da Ponte Torta e na Praça dos Andradadas
- Implementação de bancos para sentar nas praças
- Ruas de lazer no centro sextas à noite
- Feirinhas gastronômicas e de artesanato noturna na Barão de Jundiá
- Placas com informação histórica em edifícios tombados
- Brinquedos para as crianças nas praças
- Escadões

CONCLUSÃO

A forma mais genuína de criar conexão entre as pessoas e das pessoas com a cidade é através do deslocamento a pé, uma cidade que se preocupa em promover melhores condições para caminhar é uma cidade que se preocupa com o bem estar de todos que vivem nela.

A grande importância desta etapa do projeto é de criar envolvimento da população com o centro da cidade, mostrando que é possível participar da construção da própria cidade. Para isso é preciso que essa etapa seja muito considerada na fase de criação dos projetos pilotos e que este canal criado com a população mantenha-se aberto para projetos futuros.

As percepções da população tem que ser consideradas sempre por qualquer planejador urbano e urbanista que queira que seus projetos sejam feitos para as pessoas e tenham uso, pois é preciso entender as necessidades e desejo das pessoas para garantir uma cidade inclusiva. Aqui as pessoas entregam os seus desejos para que os planejadores saibam utilizar e envolvê-los de forma a ressignificar a cidade em conjunto.



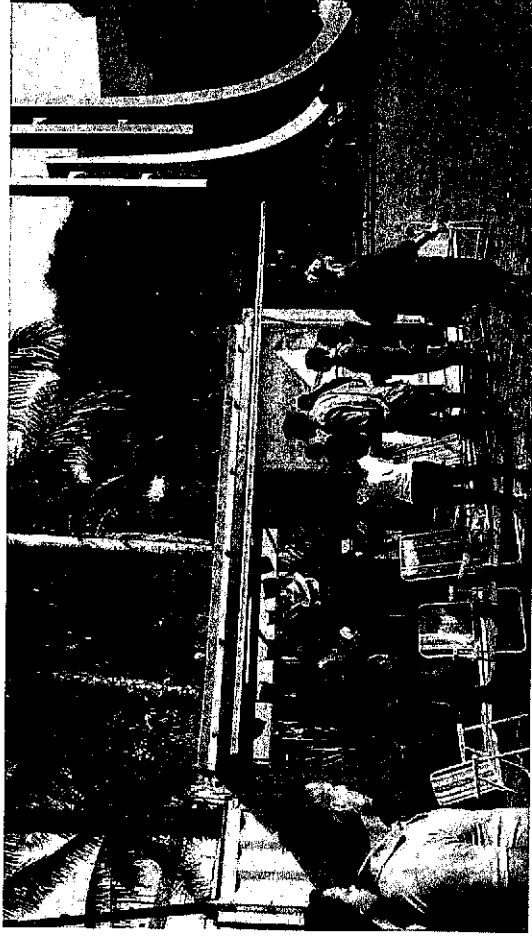
3 | TRAJETOS TÉCNICOS

TRAJETOS TÉCNICOS

Os trajetos técnicos ou caminhadas técnicas foram incorporados pelo Coletivo “Urbanismo Caminhável” com o objetivo de equilibrar a percepção cidadã sobre uma determinada via. Verificamos que a percepção cidadã muitas vezes é influenciada pelo seu próprio repertório sobre o que ela está acostumada, com boas ou más condições de calçadas... Via de regra as pessoas tendem a comparar a qualidade da via que ela está examinando com ruas piores, isso faz com que a nota seja muito maior do que a nota técnica.

Para a realização da “caminhada técnica” convidamos membros do corpo técnico da prefeitura, assim como especialistas em Mobilidade Ativa e associações de pedestres. Elaboramos os manuais para avaliação baseados em requisitos técnicos governamentais, código de obras e melhores práticas de ruas de classe mundial. Um

Os mesmos trajetos percorridos pelos cidadãos foram avaliados de forma mais detalhada pelo grupo de técnicos.



3 | TRAJETOS TÉCNICOS

TRAJETOS TÉCNICOS

DIAGNÓSTICO GERAL

A análise técnica dos trajetos será apresentada conforme as categorias de avaliação utilizadas nas carminhadas:

VIAS

Categoria da via - quanto maior a escala de abrangência das vias, tende a ser menos amigável com o pedestre. Exemplo: Vias expressas que fazem a ligação entre regiões da cidade, ou mesmo entre rodovias, muitas vezes não permitem a circulação de pedestres ou as calçadas são muito estreitas, sem qualquer amenidade para o conforto e segurança do pedestre. Essa característica também pode ser analisada considerando a maior ou menor facilidade com a qual é possível interagir com o outro lado da rua. Em ruas estreitas e baixo fluxo de veículos é possível atravessar com mais facilidade, observar e se relacionar com os usos e pessoas que estão na outra calçada. Ao passo que em vias expressas essa interação é praticamente impossível.

Desta forma, os usos e circulação das pessoas nas calçadas resulta das características da via. Por exemplo: vias expressas e arteriais comportam os usos de comércio e serviços que as pessoas fazem de carro, ao passo que vias coletoras concentram comércios, serviços e lazer diversificados, enquanto que as locais abrigam principalmente o comércio e serviço de atendimento aos moradores do bairro e de necessidades diárias. Os usos se adaptam às características das vias.

QUALIDADE DAS CALÇADAS

Largura da calçada - deve no mínimo permitir a circulação de cadeira de rodas, carrinho de bebê ou de compras e ainda possibilitar a instalação de mobiliário e infraestrutura, como postes de iluminação, lixeiras, arborização, bancos etc. A largura

deve estar adaptada ao uso lindeiro da rua. Ruas comerciais ou ligações importantes de transporte público, que possuem maior fluxo de pedestres necessitam calçadas mais largas, que possam abrigar os pedestres de forma confortável e segura. Chamamos essa condição de Nível de Serviço da rua.

Inclinação da calçada - Existem dois tipos de inclinação a analisar: longitudinal, onde se verifica se a inclinação da calçada acompanha a do leito carroçável e se possui degraus que impedem a circulação de cadeira de rodas ou carrinho de bebê. As vias que possuem inclinação de até 8% são acessíveis à circulação de cadeirantes, a partir desse valor e até 15%, apesar de bastante íngremes ainda permitem a circulação sem degraus. E a partir de 15% a calçada transforma-se em uma escada, pois necessita de degraus para vencer a inclinação. A outra inclinação a analisar é a transversal, que deve ter no mínimo 0,5% e máximo 2% de calçamento em direção à guia. Muitas vezes, essa inclinação não é respeitada, pois a calçada é usada como rampa para a entrada de veículos no lote privado. E se cada morador faz essa adaptação para sua propriedade, a calçada acaba ganhando vários degraus, transformando-se em uma escada.

Pavimento - A regularidade do pavimento é importante para garantir a segurança dos pedestres ao caminhar, principalmente de idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida.

Obstáculos - a obstrução ou interferências na faixa livre de passeio - com postes, lixeiras ou outro mobiliário - prejudicam a caminhada, obrigando o pedestre a mudar de direção a todo momento e muitas vezes impedem a circulação de cadeira de rodas, carrinhos de bebê ou pessoas com guarda-chuva, quando muito próximos das divisas dos lotes.

MOBILIÁRIO URBANO

Bancos e mesas – Oferecem conforto ao pedestre como opção para descansar, ou ainda para estudar e trabalhar ou como lazer. Estimulam a presença de mais pessoas nas calçadas e espaços públicos que contribui para tornar o caminho mais seguro e agradável.

Arborização – contribuem tanto para o embelezamento do local, quanto para a melhoria do conforto térmico criando sombras e diminuindo a temperatura em dias de muito calor. Por isso também contribuem para atrair as pessoas para um espaço de descanso e contemplação.

Lixeiras – são importantes para ajudar na limpeza e cuidado das pessoas com as calçadas e espaços públicos.

Iluminação para pedestres – importante para aumentar a sensação de segurança que o pedestre tem ao caminhar à noite. Também contribui para a socialização das pessoas nas calçadas e espaços públicos. Muitas vezes as vitrines de lojas fazem o papel da iluminação para o pedestre.

Bancas e quiosques – mesmo que temporários esses usos contribuem para tornar as calçadas mais seguras e interessantes.

Espaço público – quando bem cuidado e principalmente com usos e atividades estimula a caminhada ao oferecer um local agradável a ser visitado ou apenas observado. Se por outro lado, está abandonado e mal cuidado pode afastar as pessoas do local, forçando-as a fazer outro trajeto.

TRAVESSIAS

Faixa de pedestre – indica ao pedestre o local mais seguro para atravessar e ao motorista serve como alerta e indicação da prioridade ao pedestre. Esta prioridade torna-se mais evidente quando a faixa de pedestres está no mesmo nível que a calçada, obrigando o veículo a mudar de nível e não o pedestre. Nos casos em que essa solução não é possível, deve-se obrigatoriamente haver rampas nas esquinas, em continuidade às faixas de pedestres para permitir que cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida possam atravessar a rua de forma independente e confortável.

Ciclo semafórico – determina o tempo e o local para a travessia dos pedestres. Muitas vezes a prioridade é dada ao fluxo de veículos e o pedestre necessita esperar vários tempos semafóricos até poder atravessar ou então é obrigado a prolongar seu percurso ou dar uma volta no cruzamento pois as faixas de travessia estão posicionadas para permitir mais tempos semafóricos abertos para o carro. A longa espera para atravessar estimula o pedestre a se arriscar colocando em perigo a própria vida.

Alargamento de calçada nas travessias – pode ocorrer tantos nas esquinas ou ao longo da quadra. Ao alargar a calçada, a largura do leito carroçável torna-se menor, diminuindo o tempo necessário ao pedestre para atravessar de um lado ao outro da via.

SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES

Em semáforos – a sinalização direcionada ao pedestre nos semáforos torna mais segura a travessia, ajudando o pedestre a estimar o momento e o tempo para cruzar a via.

3 | TRAJETOS TÉCNICOS

TRAJETOS TÉCNICOS

Alertas e informações - a maioria das placas, tanto de indicação de percursos, quanto de informações turísticas são feitas para os motoristas: tipo de informação, tamanho e altura que estão instaladas. É praticamente inexistente alguma placa que indique o caminho mais interessante, curto, confortável ou seguro para o pedestre acessar algum equipamento urbano ou transporte público.

EDIFICAÇÕES

Atratividade - os usos ou a arquitetura dos edifícios são os responsáveis por atrair a atenção das pessoas que circulam pelo local, tornando o percurso mais interessante e inclusive propondo novas rotas e desvios aos trajetos habituais das pessoas.

Diversidade - o maior número de diferentes usos e a variedade de comércios e serviços também são condições urbanas que contribuem para que as pessoas circulem a pé, podendo ao longo de uma pequena caminhada resolver diversas necessidades do dia a dia.

Interação - a possibilidade de interagir e se relacionar com as atividades que acontecem no domínio do espaço privado tornam o percurso mais agradável e contribui para diminuir a sensação de medo e insegurança ao caminhar no espaço público, principalmente à noite. Também é bastante interessante ao pedestre as situações em que as atividades do espaço privado se estendem para o espaço público - desde que estas não impeçam a circulação confortável dos pedestres.

Condições - é importante a boa conservação e manutenção dos espaços privados para que criem um cenário agradável para os pedestres que circulam nas calçadas.

SENSAÇÕES, RUÍDO E CONFORTO TÉRMICO

Alguns fatores podem tornar a caminhada mais prazerosa ou por outro lado, extremamente desagradável. Até o momento havíamos analisado as características ligadas à visão e ao caminhar como movimento. Porém, os demais sentidos também são estimulados e usados durante o trajeto a pé. Por isso, uma rua com muito ruído, normalmente o barulho produzido pelos veículos, principalmente ônibus, caminhões e motos - torna-se bastante inóspita aos pedestres. Ou então de acordo com a variação do clima, principalmente as altas temperaturas de verão, também desestimulam a circulação a pé. Ou ainda, o cheiro dos lugares - se agradável, pode estimular a passagem de pessoas pelo local, ou se praticamente insuportável, obriga as pessoas a fazer outro caminho e o trecho acaba ficando vazio ou mesmo abandonado.

INFRAESTRUTURA

É importante verificar se a infraestrutura que a cidade oferece permite a circulação a pé para realizar todas as atividades do dia a dia. Por exemplo, os equipamentos públicos estão servidos pelo sistema de transporte e estes são acessíveis aos pedestres? Os pontos de ônibus e estações estão dimensionados e posicionados corretamente, oferecendo proteção e segurança ao usuário? Os percursos no geral privilegiam o pedestre, através por exemplo de faixas de travessia no mesmo nível que a calçada?

CONCLUSÃO GERAL

De forma geral, como a maioria das cidades brasileiras, Jundiá ainda privilegia o automóvel nas soluções de infraestrutura e desenho urbanos, mesmo os voltados à mobilidade a pé.

A maior porção da via é destinada ao automóvel. Observamos leitos carroçáveis bastante largos, com duas faixas de rolamento e mais duas faixas para estacionamento, mesmo onde o fluxo de veículos é baixo. Enquanto as calçadas são extremamente estreitas, algumas com menos de um metro de largura ou, na maioria com 1,20m ou 1,50m, porém com passeio livre menor que o exigido por lei, por conta de obstáculos como postes e lixeiras, mesmo em trajetos com intenso fluxo de pedestres. Essa condição das vias demonstra a supremacia do automóvel e reforça a vulnerabilidade dos pedestres.

Apesar de ter suporte de dispositivos de sinalização com soluções tecnológicas avançadas, como semáforos temporizados para pedestres na maioria dos cruzamentos, em alguns, faltam faixas de travessia, deixando o pedestre sem uma opção segura para atravessar a via. Ou em outros casos, os pedestres são obrigados a dar a volta em três outras travessias, fazendo um U, para conseguir atravessar para o outro lado da rua.

Em muitas travessias faltam rampas de acesso ou quando existentes, em muitos casos, não atendem às normas de acessibilidade. Nas travessias sem rampas, as pessoas em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida são obrigadas a aguardar o semáforo na rua.

Mesmo havendo um desenho de piso especial, mais agradável ao pedestre, no entorno da Praça da Matriz (ruas Barão de Jundiá e R. do Rosário) persiste a prioridade ao carro, como por exemplo, a demarcação do leito carroçável através de desnível, mesmo em área de calçada.

Jundiá possui leis que regulamentam a execução e manutenção de calçadas (Lei 6.984/2007, Lei 7.179/2008, Decretos 21643 e 21.734 de 2009) e um manual – Guia de Calçadas de Jundiá, lançado em 2012 - com orientações e regras para construção, recuperação e manutenção das calçadas. Ou seja, o suporte legal e ferramentas para

a melhoria das calçadas da cidade já existem.

Desta forma, o próximo passo necessário é que o poder público dê o exemplo, demonstrando através de seus projetos e ações que é importante oferecer, ao pedestre e aos cidadãos, calçadas e espaços públicos com boa qualidade. Esta é uma forma de estimular a população e os proprietários para que adequem suas calçadas e cuidem dos espaços da cidade. O centro de Jundiá, como localização democrática de todos e como símbolo é o local ideal para liderar a mudança do modelo de cidade que viemos construindo - pensado para o automóvel - para a cidade pensada para as pessoas.

3 | TRAJETOS TÉCNICOS

TRAJETOS TÉCNICOS

Trajetos Técnico 1

Nota de 1 a 6 para o percurso

	Trajetos1_Barão de Jundiá	Trajetos1_São Bento	Trajetos1_Range Pestana	Trajetos1_São José	Trajetos1_Av Paula Pentead	Trajetos1_Marcílio O Dias	Trajetos1_Senad or Fonseca	Trajetos1_Bernardino de Campos	Total 1
Técnicos									
Vias	3	2	3	6	4	3	1	1	23
Qualidade calçadas	2	1	2	4	1	1	1	1	13
Mobiliário	2	1	1	2	1	2	1	1	11
Travessia	2	1	1	2	2	1	1	1	11
Sinalização	2	1	1	1	1	1	1	1	9
Edificações	5	1	3	4	2	3	3	2	23
Sensações	4	1	1	3	2	2	2	1	16
Infraestrutura	3	2	3	3	1	2	2	2	18

Trajetos Técnico 2

Nota de 1 a 6 para o percurso

	Trajetos2_Barão de Jundiá	Trajetos2_Vigário JJ Rodrigues	Trajetos2_Cândido Rodrigues	Trajetos2_Rosário	Trajetos2_Benjamin Constant	Trajetos2_Luiz Rosa	Trajetos2_Siqueira de Moraes	Total 2
Técnicos								
Vias	3	4	3	4	4	3	3	24
Qualidade calçadas	4	3	2	4	2	3	1	19
Mobiliário	3	2	2	2	1	1	1	12
Travessia	2	2	2	3	2	3	1	15
Sinalização	2	1	1	1	1	1	1	8
Edificações	6	3	4	5	4	4	2	28
Sensações	3	2	1	2	1	2	1	12
Infraestrutura	4	3	2	4	2	4	2	21

Trajeto Técnico 3

Nota de 1 a 6 para o percurso

	Trajeto3_Torres Naves	Trajeto3_Marechal Deodoro	Trajeto3_Padroeira	Trajeto3_Leme da Fonseca	Trajeto3_Petron Ilha Antunes	Trajeto3_Barão do Triunfo	Total 3
Técnicos							
Vias	2	1	3	4	5	3	18
Qualidade calçadas	1	1	1	2	4	2	11
Mobiliário	2	2	1	2	3	2	12
Travessia	2	2	1	2	2	3	12
Sinalização	1	2	1	2	2	2	10
Edificações	3	4	4	4	4	5	24
Sensações	1	2	2	2	3	1	11
Infraestrutura	1	2	2	2	3	1	11

4 | WALKSCORE

WALKSCORE

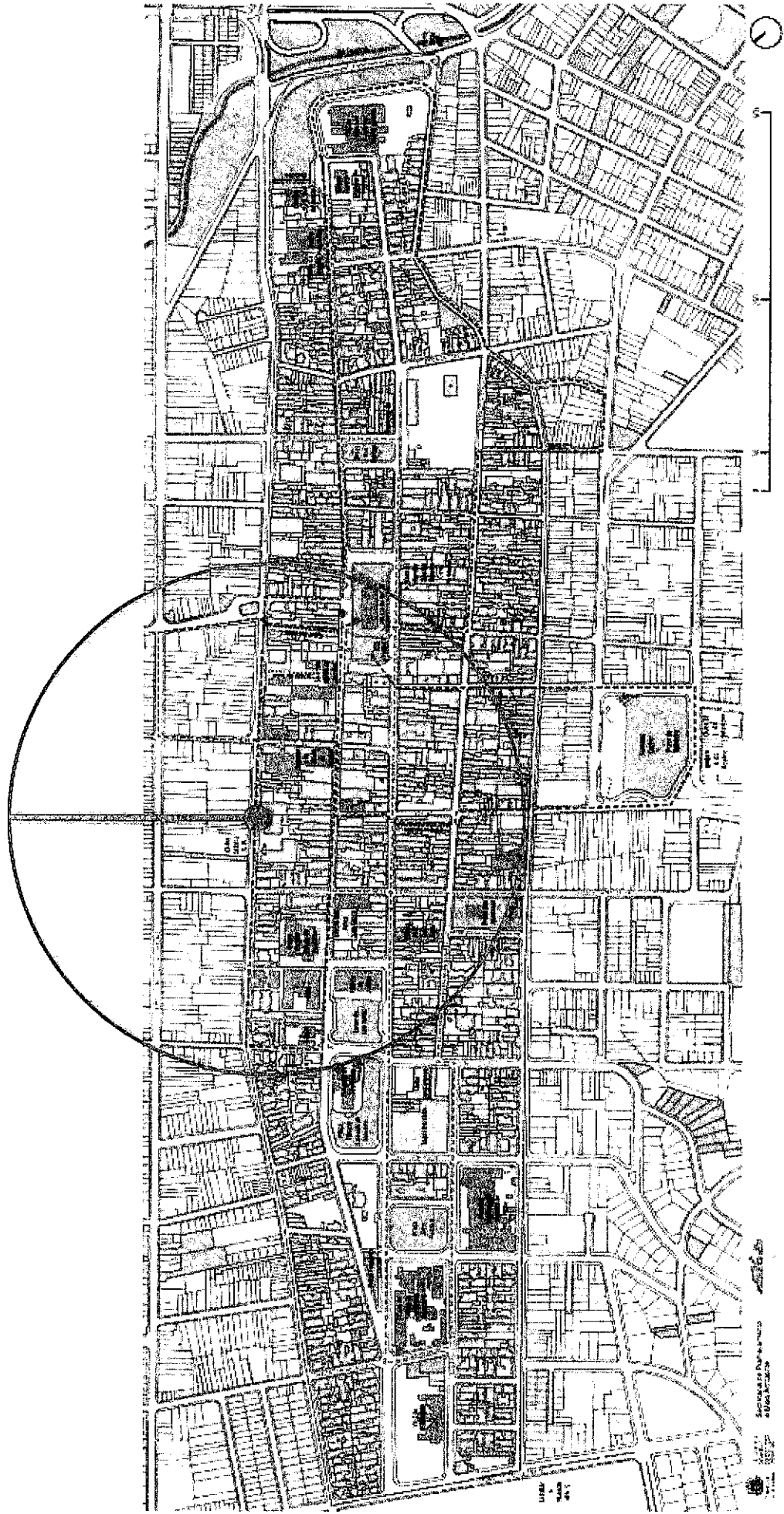
O Walkscore pode ser definido como o grau em que uma área incentiva passeios de pedestres a partir da sua residência ou trabalho para outros destinos. Ela interage com as preferências de passeio dos moradores e capacidades para produzir o momento, a quantidade e a distância que os passeios de pedestres ocorrem. Vários atributos físicos e sociais diferentes da área em torno de uma propriedade pode afetar a caminhabilidade.

O Walkscore mede a Caminhabilidade dos percursos sob a perspectiva de estilo de vida e do conceito de "Comunidades completas." Ele avalia se as necessidades diárias dos moradores e trabalhadores podem ser atendidas dentro de uma distância razoável ou, alternativamente, se usos do solo são espacialmente segregados, necessitando de um carro para se locomover.

Atributos que contribuem com a caminhabilidade incluem a densidade urbana, uso do solo, zoneamento, conectividade da rua (ou seja, a forma direta de ligações e a densidade de conexões), volume de tráfego, distância para destinos, largura de calçada e continuidade, tamanho do quarteirão, inclinação topográfica, a segurança percebida, e estética. De todos esses atributos, a presença de destinos desejados a uma curta distância do local de origem pode ser a mais importante. A distância para destinos de rotina, tais como supermercados, locais para comer e bancos, é particularmente útil para prever a atividade de pedestres.

A metodologia do walkscore consiste em mapear se em um raio de 500m do ponto considerado, há equipamentos, comércio, serviços e lazer. Para aplicação da metodologia no centro de Jundiá, os raios de abrangência foram traçados nos pontos centrais das ruas percorridas nos trajetos de estudo. A pontuação para os itens do Walkscore varia de 0 a 1, sendo 0 para a ausência e 1 para a presença de determinado equipamento ou uso. O walkscore também faz uma ponderação em sua pontuação considerando o conforto do caminho, como por exemplo, declividade da via, estreitamento de calçada, rua exclusiva para pedestres, etc. Essa ponderação agrega ou diminui 0,25 ponto, no valor do walkscore, dependendo se a característica ajuda ou prejudica a caminhabilidade.





PERCURSO 1 – Praça da Matriz, rua Barão de Jundiaí, rua São Bento, rua Rangel Pestana, rua Vigarão J. J. Rodrigues, calçada rua São José, rua Barão de Jundiaí, Av. Paula Pentecado, rua Luiz Betelli, rua da Saúde, rua Marçílio Dias e escadaria, rua Senador Fonseca, rua Bernardino de Campos, Praça da Matriz.

PERCURSO 2 – Praça da Matriz, rua Barão de Jundiaí, escadão, rua Vigarão J. J. Rodrigues, rua Cândido Rodrigues, rua do Rosário, rua Benjamin Constant, rua Luiz Rosa, rua Dr. J. R. Pereira (Praça dos Andaraíes), rua Siqueira de Moraes, rua Barão de Jundiaí, Praça da Matriz.

PERCURSO 3 – Praça da Matriz, Galeria Bocchino, rua Torres Neves, rua Marachal Deodoro, rua Padroeira, rua Barão de Jundiaí, rua Cel. Leme da Fonseca, rua do Rosário, Galeria Rosário, rua Senador Fonseca, rua Cal. Leme da Fonseca, rua Patronilha Antunes (Terminal Central), rua Barão do Triunfo, Praça da Matriz.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO
40000-000

4 | WALKSCORE

TRAJETO 1

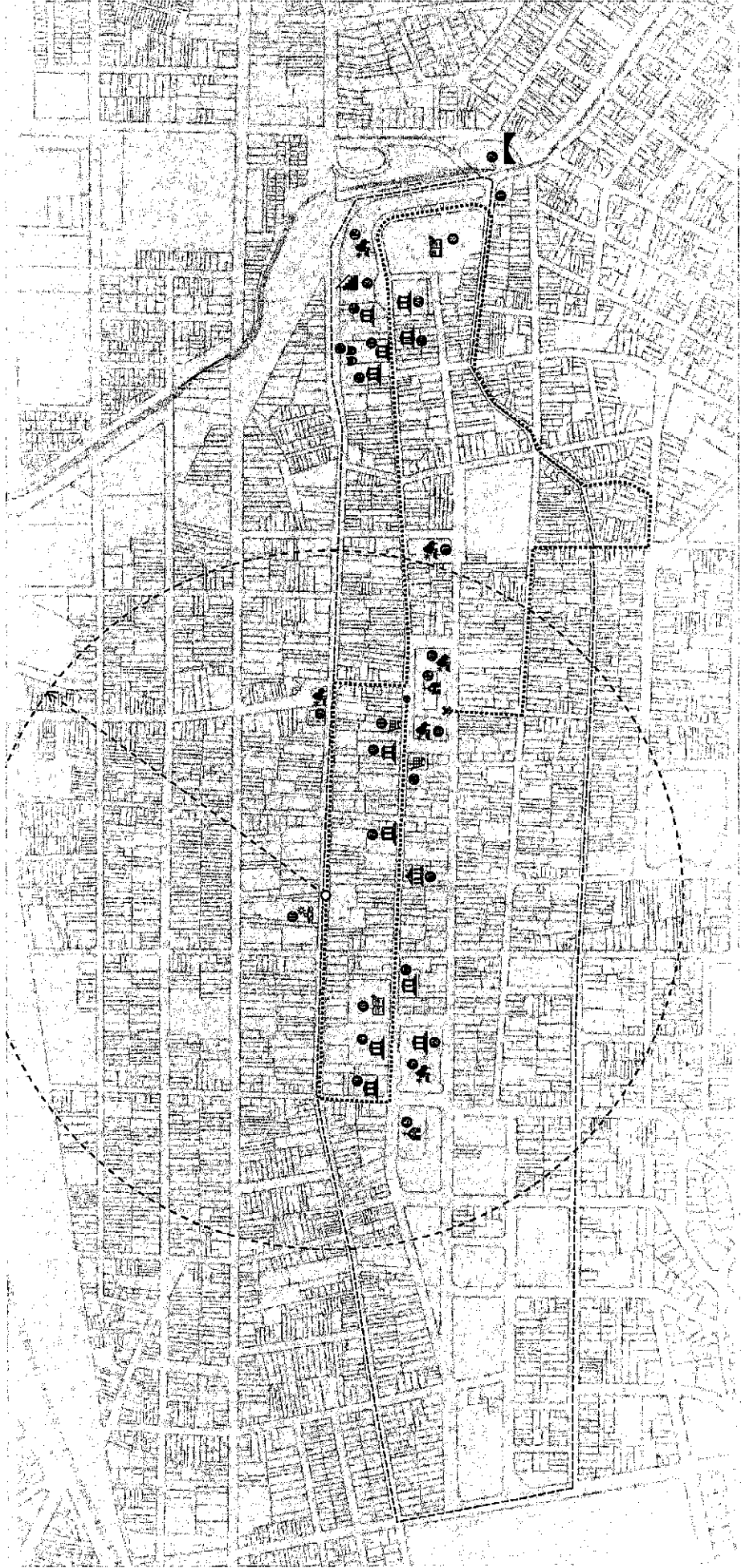


TABELA WALKSCORE - TRAJETO 1

	RAIO 500M	Barão de Jundiá	São Bento	Rangel Pestana	São José	Av Paula Penteadó	Marçílio Dias	Senador Fonseca	Bernardino de Campos	TOTAL
	Lazer/Praça	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Escolas	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Saúde	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Escritórios Comerciais	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Comércio	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Transportes Públicos	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Ciclovias									
	Serviços	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Equipamentos Culturais	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Equipamentos Sociais	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	Equipamentos Esportivos	1	1	1	1	1	1	1	1	8
	TOTAL	10	10	10	10	10	10	10	10	80

Ponderação (+) (-)

Calçada pedestres (+)	0,25									
Sinalização Pedestres (-)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
Decilidade (-)			0,25		0,25	0,25	0,25			
Congestionamento (-)					0,25				0,25	
Iluminação (-)										
Estreitamento Calçada (-)										
Ruído										
Boas Calçadas										
Velocidade Carros										
TOTAL		10	9,5		9,25		9,5	9,75	9,5	

4 | WALKSCORE

TRAJETO 2

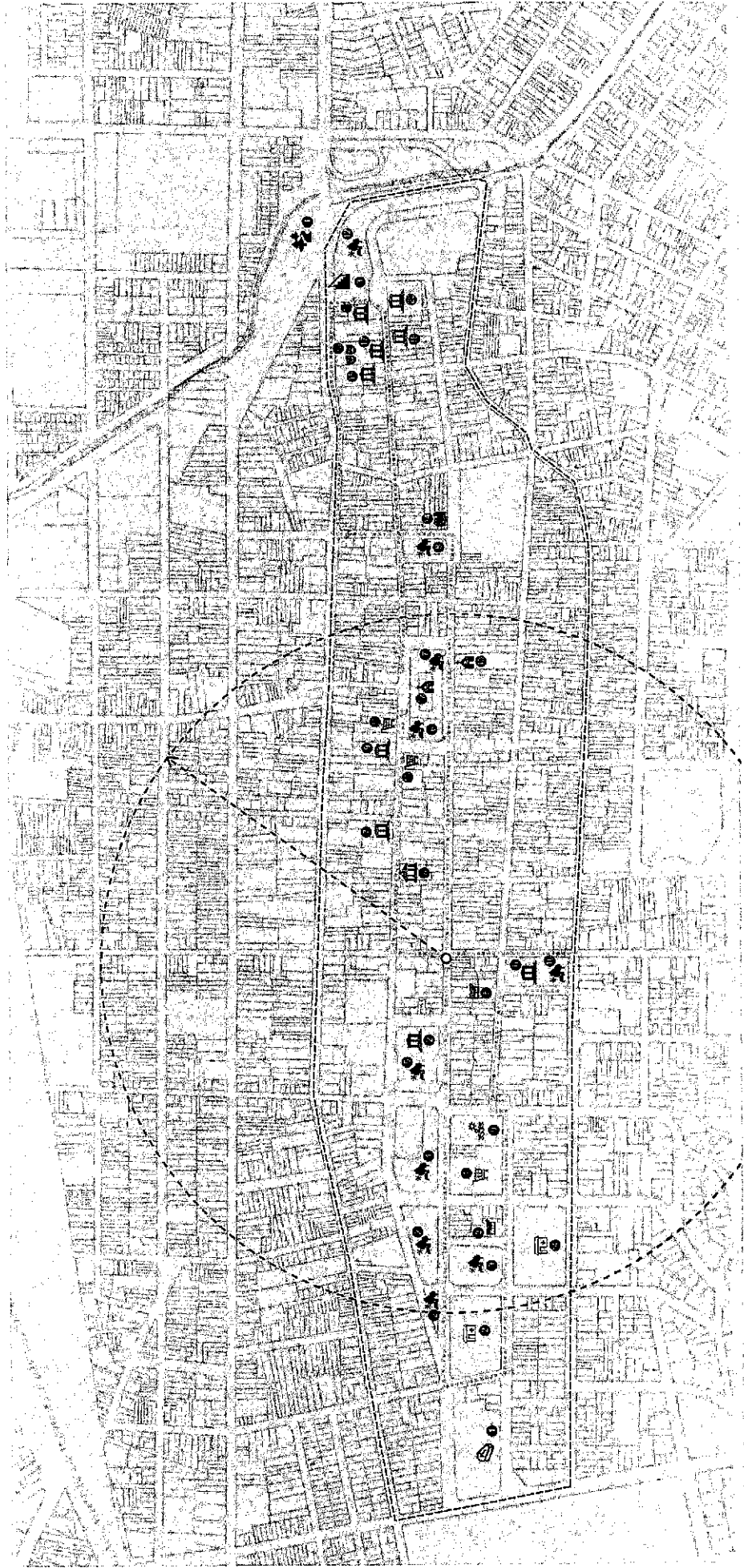


TABELA WALKSCORE - TRAJETO 2

	RAIO 500M	Barão de Jundiá	Vigário JJ Rodrigues	Cândido Rodrigues	Rosário	Benjamin Constant	Luiz Rosa	Siqueira de Moraes	TOTAL
	Lazer/Praça	1	1	1	1	1	1	1	7
	Escolas	1	1	1	1	1	1	1	7
	Saúde	1	1	1	1	1	1	1	7
	Escritórios Comerciais	1	1	1	1	1	1	1	7
	Comércio	1	1	1	1	1	1	1	7
	Transportes Públicos	1	1	1	1	1	1	1	7
	Ciclovias								
	Serviços	1	1	1	1	1	1	1	7
	Equipamentos Culturais	1	1	1	1	1	1	1	7
	Equipamentos Sociais	1	1	1	1	1	1	1	7
	Equipamentos Esportivos	1	1	1	1	1	1	1	7
	TOTAL	10	10	10	10	10	10	10	70
Ponderação (+) (-)									
Calçada pedestres (+)									
Sinalização Pedestres (-)		0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
Declividade (-)								0,25	
Congestionamento (-)		0,25				0,25			
Iluminação (-)									
Estreitamento Calçada (-)									
Ruído			0,25	0,25					
Boas Calçadas					0,25				
Velocidade Carros									
TOTAL		9,5	9,5	9,5	10	9,5	9,75	9,5	

4 | WALKSCORE

TRAJETO 3

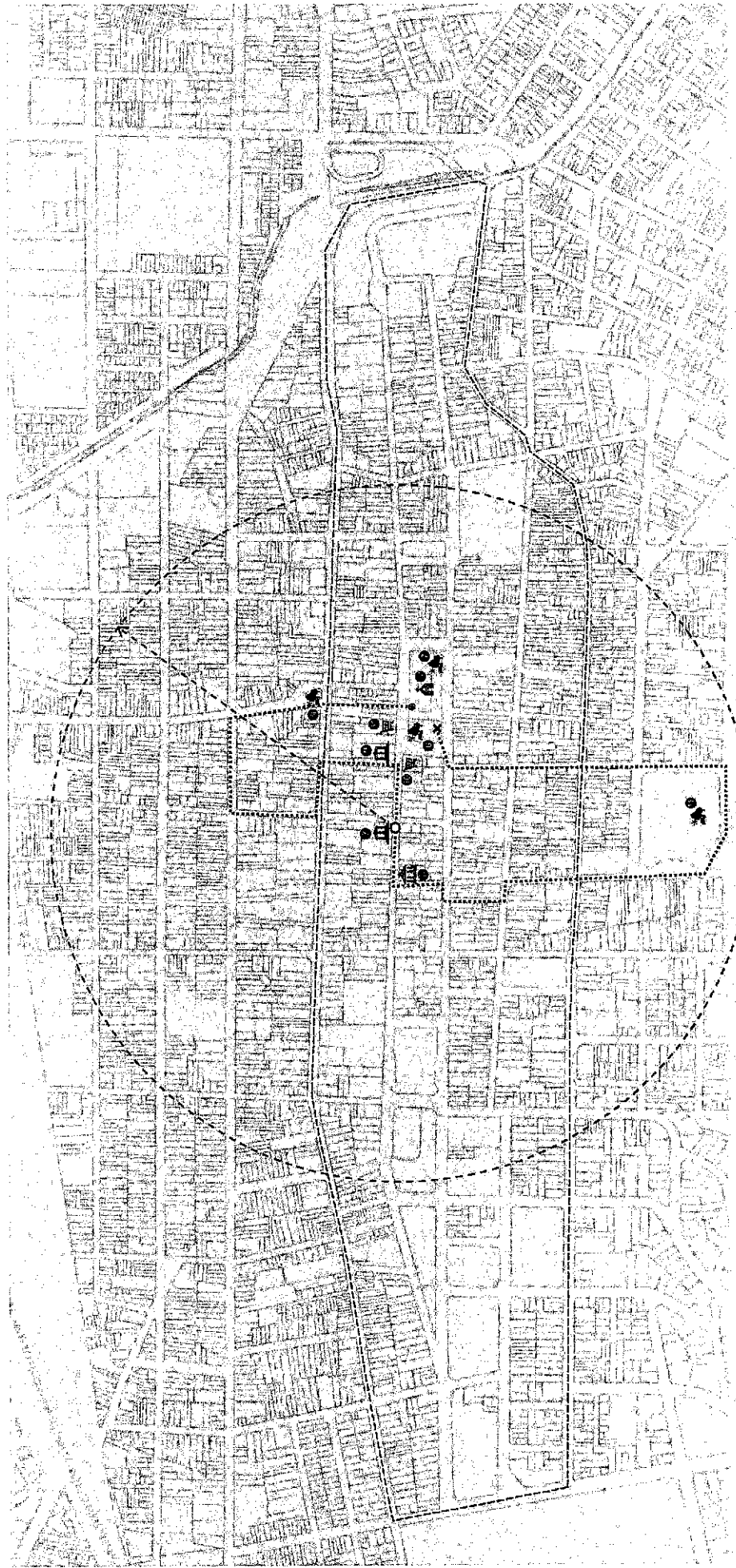
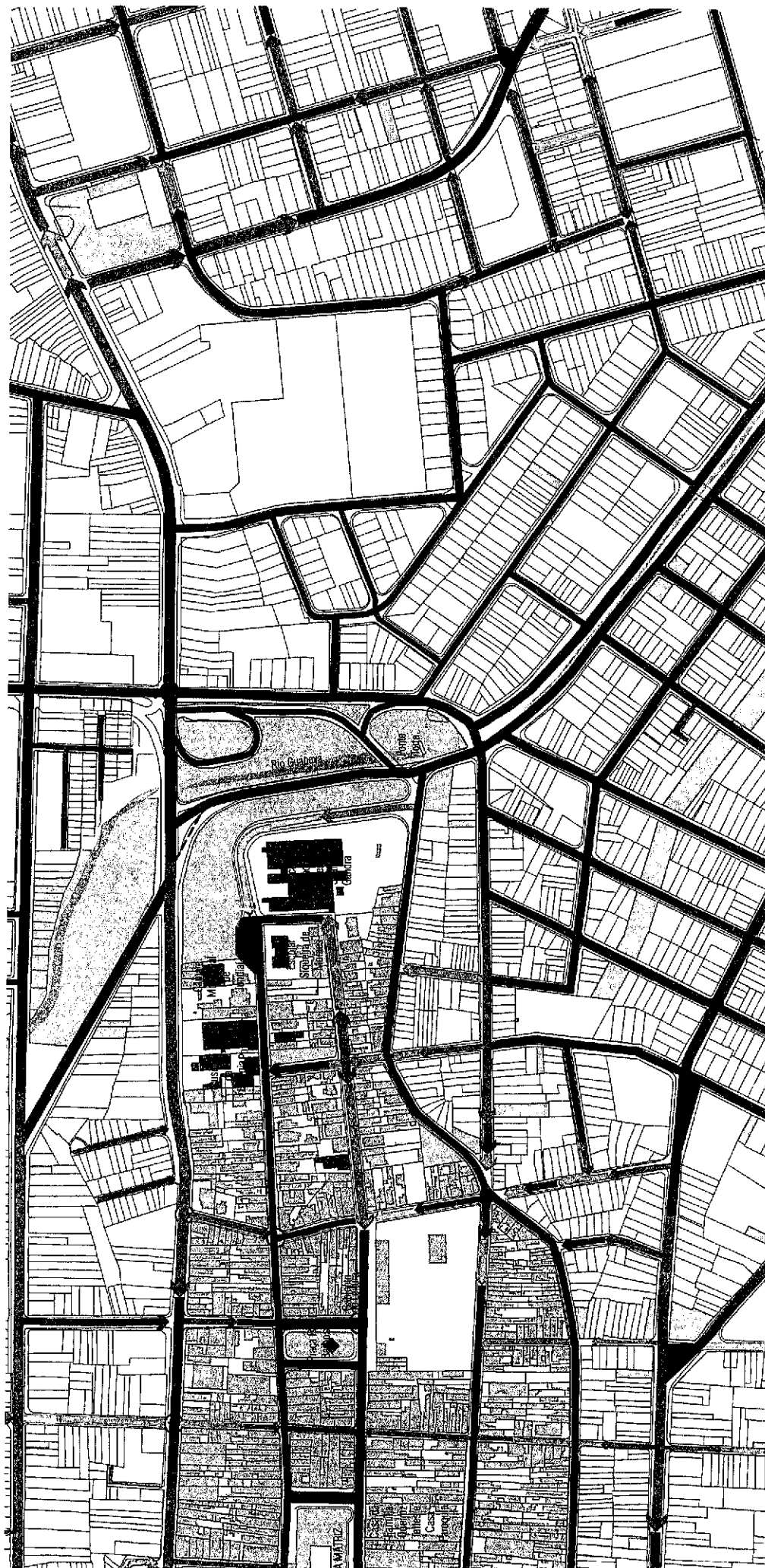








TABELA WALKSCORE - TRAJETO 3

RAIO 500M		Torres Neves	Marechal Deodoro	Padroeira	Leme da Fonseca	Petronilha Antunes	Barão do Triunfo	TOTAL
	Lazer/Praça	1	1	1	1	1	1	6
	Escolas	1	1	1	1	1	1	6
	Saúde	1	1	1	1	1	1	6
	Escritórios Comerciais	1	1	1	1	1	1	6
	Comércio	1	1	1	1	1	1	6
	Transportes Públicos	1	1	1	1	1	1	6
	Ciclovias							
	Serviços	1	1	1	1	1	1	6
	Equipamentos Culturais	1	1	1	1	1	1	6
	Equipamentos Sociais	1	1	1	1	1	1	6
	Equipamentos Esportivos	1	1	1	1	1	1	6
	TOTAL	10	10	10	10	10	10	60
Ponderação (+) (-)								
	Calçada pedestres (+)							
	Sinalização Pedestres (-)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
	Declividade (-)	0,25	0,25					
	Congestionamento (-)							
	Iluminação (-)							
	Estreitamento Calçada (-)			0,25				
	Ruído							
	Boas Calçadas							
	Velocidade Carros		0,25					
	TOTAL	9,5	9,25	9,5	9,75	9,75	9,75	



- Decive > 15% - não adequado ao pedestre 
- Decive 10% a 15% - caminhabilidade satisfatória 
- Decive 8,33% a 10% - boa caminhabilidade 
- Decive 3% a 8,33% - boa caminhabilidade 
- Piano (decive 0% a 3%) - ótima caminhabilidade 
- Decive 3% a 8,33% - boa caminhabilidade 

4 | WALKSCORE

ATROPELAMENTOS - REGISTRADOS NOS CRUZAMENTOS (2012 A 2014)		
LOGRADOURO 1	LOGRADOURO 2	TOTAL
Barão de Jundiá	Av. Dr. Cavalcanti	1
Barão do Triunfo	Baroneza do Japi	3
Benjamin Constant	Dr. Leonardo Cavalcanti	1
Campos Sales	Onze de Junho	1
Conde de Parnaíba	Marechal Deodoro da Fonseca	1
Conde de Parnaíba	Rangel Pestana	1
Marechal Deodoro	Rua da Padroeira	1
Senador Fonseca	Cel. Boaventura M. Pereira	1
Henrique Andres	Rangel Pestana	2
Jorge Zolner	Anchieta	1
Jorge Zolner	São Vicente de Paulo	1
Jose do Patrocínio	Vigário J. J. Rodrigues	3
Engenheiro Monlevade	Vigário J. J. Rodrigues	1
Onze de Junho	Anchieta	1
Petronilha Antunes	Abílio Figueiredo	1
Petronilha Antunes	Barão do Triunfo	1
Rangel Pestana	Rua da Padroeira	1
Rangel Pestana	São Bento	2
Rangel Pestana	Siqueira de Moraes	1
Rua do Rosário	Bernardino de Campos	1

ATROPELAMENTOS - REGISTRADOS NOS CRUZAMENTOS (2012 A 2014)		
LOGRADOURO 1	LOGRADOURO 2	TOTAL
Rua do Rosário	Candido Rodrigues	1
Secundino Veiga	Barão de Jundiá	1
Secundino Veiga	Vigário J. J. Rodrigues	1
Siqueira de Moraes	Barão de Jundiá	3
Siqueira de Moraes	Rua do Rosário	1
Dr. Torres Neves	Dr. Cavalcanti	2
Dr. Torres Neves	Prudente de Moraes	1
Dr. Torres Neves	Rangel Pestana	1
TOTAL		37

Número de atropelamentos em cruzamentos, no período entre 2012 e Junho/2014 (fonte: SMP - Prefeitura de Jundiá)

5 | ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

O Índice de Caminhabilidade baseia-se em trajetos de percepção cidadã, trajetos técnicos e no walkscore. Trata-se de um estudo que visa criar novos modelos de comparação para um determinado trajeto e vias através da qualidade de sua caminhabilidade.

PROCEDIMENTO PARA DEFINIÇÃO DO ÍNDICE CAMINHABILIDADE

O Índice de caminhabilidade corresponde a um valor final que permite a comparação de diferentes condições urbanas das vias. Ele resulta de um método de agregação de sub-índices, no caso: as notas obtidas com a percepção cidadã e trajetos técnicos e os valores do walkscore. O índice mescla algoritmos aritméticos - dados facilmente quantificáveis - com algoritmos heurísticos - para aplicações de caráter mais subjetivo, de difícil quantificação e estipulados através de regras de decisão.

Para definição do índice de caminhabilidade propõe-se a formulação de um modelo com base num procedimento de análise multicritério, que facilita na avaliação de cenários e na tomada de decisão quando se utilizam vários critérios ou indicadores, qualitativos e/ou quantitativos, combinados de forma a fornecer uma idéia mais aproximada da situação sobre a qual se pretende decidir. Assim, o índice de caminhabilidade será um valor resultante de um modelo desenvolvido com base na seguinte seqüência:

- i. Estabelecimento de uma estrutura hierárquica dos Indicadores por tipo de trajetos (cidadã, técnica e walkscore);
- ii. Formulação do modelo a partir da obtenção dos pesos de 1 a 6 para cada indicador, através de uma pesquisa com cidadãos e especialistas;
- iii. Normalização dos valores obtidos para os Indicadores para a região de estudo;

iv. Quantificação do índice a partir da atribuição dos valores normalizados dos indicadores na expressão resultante do modelo formulado;

Ou seja, os valores obtidos com a percepção cidadã, os trajetos técnicos e o walkscore foram somados, porém, com atribuição de pesos e correção para que ficassem todos com a mesma unidade de medida. Desta forma, o índice de caminhabilidade varia de 0 a 100 pontos. Sendo 0 a pior situação de caminhabilidade e 100 a condição ideal. Considera-se que uma via com cerca de 70 pontos já é adequada para caminhar. As vias com melhor pontuação no centro de Jundiá chegaram a valores próximos a esse, entre 66 e 71 pontos e as vias com pior avaliação possuem valores entre 46 e 54 pontos, como é possível observar na Tabela Índice de Caminhabilidade, apresentada na próxima página.

Considerando esses resultados, o objetivo da próxima fase do projeto é tentar elevar os valores do Índice de Caminhabilidade, tanto das vias com melhor pontuação, para servirem como referência de projeto, pois tem potencialidade para melhorarias; quanto das vias com pontuação mais baixa, para que ao menos ofereçam uma condição melhor de caminhabilidade nos aspectos mais importantes ligados à segurança e conforto para o pedestre.

Assim, foram escolhidas, em cada trajeto, as duas vias com pontuação mais alta e as duas vias com a pontuação mais baixa para indicação de intervenções temporárias que possam elevar o índice de caminhabilidade e simular uma nova condição urbana das calçadas e espaços públicos.

As vias escolhidas, suas potencialidades e desafios, são apresentados na seqüência, no mapa Potencialidades e Desafios.

TABELA ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE				
	TÉCNICO	PERCEPÇÃO	WALKSCORE	ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE
PESOS	0,45	0,25	0,30	57
GERAL	0,48	0,46	0,96	
TRAJETO 1				
Av Paula Penteadado	0,29	0,33	0,950	50
Barão de Jundiá	0,48	0,69	0,950	67
Bernardino de Campos	0,21	0,36	0,950	47
Marcílio Dias	0,31	0,36	0,950	52
Rangel Pestana	0,31	0,47	0,975	55
São Bento	0,21	0,31	0,950	46
São José	0,52	0,64	0,925	67
Senador Fonseca	0,25	0,42	0,975	51
TRAJETO 2				
Barão de Jundiá	0,56	0,56	0,950	68
Benjamin Constant	0,35	0,36	0,950	53
Cândido Rodrigues	0,35	0,25	0,950	51
Luiz Rosa	0,44	0,53	0,975	62
Rosário	0,52	0,69	1,000	71
Siqueira de Moraes	0,25	0,33	0,950	48
Vigário J.J Rodrigues	0,42	0,33	0,950	56
TRAJETO 3				
Barão do Triunfo	0,40	0,56	0,975	61
Leme da Fonseca	0,42	0,47	0,975	60
Marechal Deodoro	0,33	0,50	0,925	55
Padroeira	0,31	0,44	0,950	54
Petronilha Antunes	0,54	0,56	0,975	68
São José	0,52	0,61	0,925	66
Torres Neves	0,27	0,42	0,950	51



RUA COM MELHOR ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE



RUA COM PIOR ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

RUA TORRES NEVES IC 51

Ⓛ DESAFIO

- Leito carroçável bastante largo em contraponto a calçadas muito estreitas com muitos obstáculos e que servem ao desembarque de passageiros de ônibus - próximo à esquina com a Rua Vigarário J. J. Rodrigues.
- conflito entre pedestres e Fluxo intenso de veículos e ônibus na via produzem muito ruído e que atravessam tanto na faixa, quanto em outros pontos não sinalizados.

RUA SÃO JOSÉ IC 66

Ⓛ POTENCIALIDADE

- Eixo de ligação entre o Largo da Matriz e o Largo São José, exclusivo para pedestres.
- Possui lojas de comércio e serviços bastante ativos e também um quiosque de venda de frutas de produtores locais.
- Apesar do amplo espaço disponível, o único mobiliário existente são as lixeiras.
- Possui iluminação para pedestres.
- Paredes cegas na esquina com a Rua Barão de Jundiá; pode receber algum tratamento.

RUA CÂNDIDO RODRIGUES IC 51

Ⓛ DESAFIO

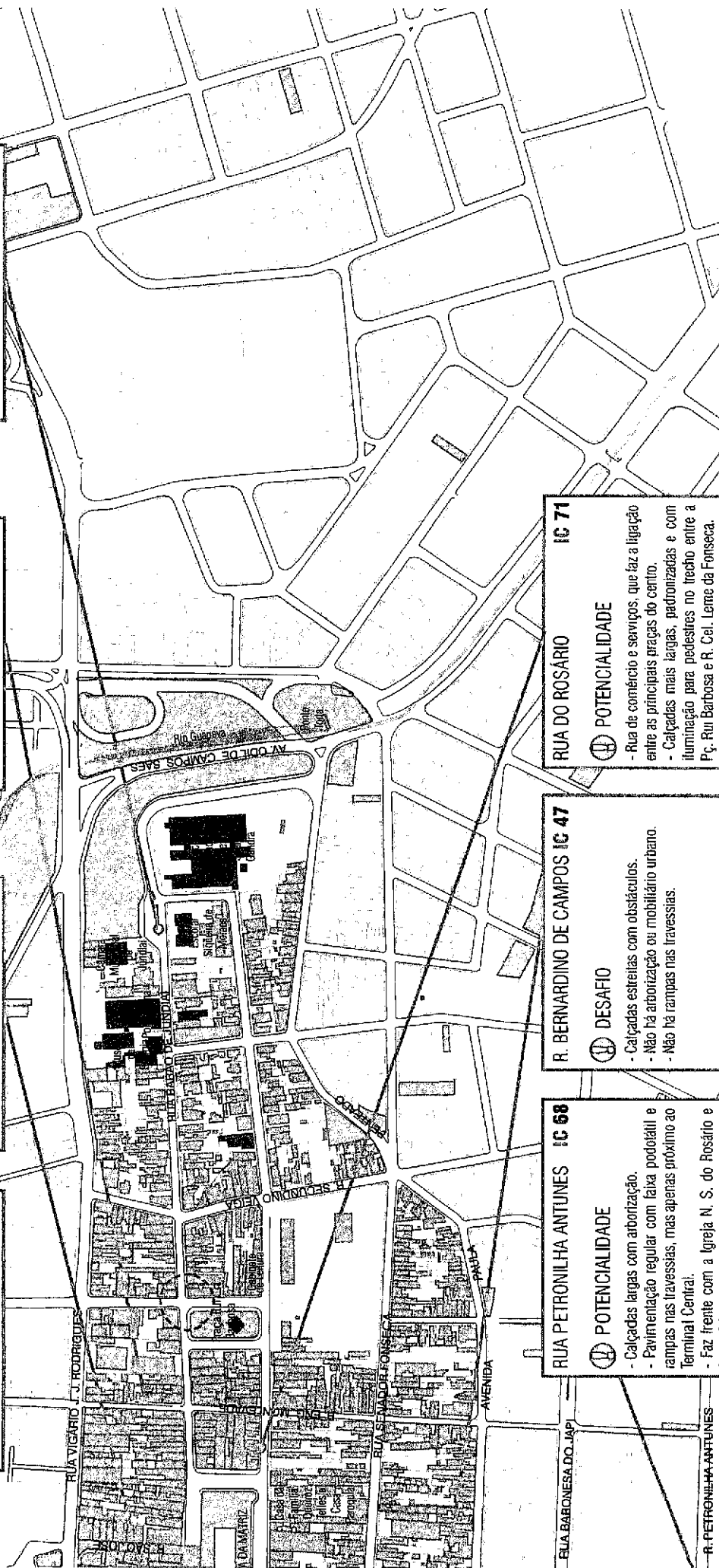
- Calçadas com pavimento irregular, muito estreitas e com obstáculos.
- Esquina com a R. Barão de Jundiá funciona como ponto de ônibus intermunicipal, porém não há sinalização ou mobiliário adequado aos passageiros que aguardam em extensas filas.

RUA BARÃO DE JUNDIAÍ, IC 68

TEATRO POLYTHEAMA, ESCADÃO E ESPLANADA MONTE CASTELO

Ⓛ POTENCIALIDADE

- Área com usos institucionais, valor histórico e paisagístico que pode ser potencializada com a instalação de novos usos e mobiliário urbano.



RUA PETRONILHA ANTUNES IC 68

Ⓛ POTENCIALIDADE

- Calçadas largas com arborização.
- Pavimentação regular com faixa podotátil e rampas nas travessias, mas apenas próximo ao Terminal Central.
- Faz frente com a Igreja N. S. do Rosário e Clube 28.

R. BERNARDINO DE CAMPOS IC 47

Ⓛ DESAFIO

- Calçadas estreitas com obstáculos.
- Não há arborização ou mobiliário urbano.
- Não há rampas nas travessias.

RUA DO ROSÁRIO IC 71

Ⓛ POTENCIALIDADE

- Rua de comércio e serviços, que faz a ligação entre as principais praças do centro.
- Calçadas mais largas, padronizadas e com iluminação para pedestres no trecho entre a Pç. Rui Barbosa e R. Cel. Leme da Fonseca.
- Arborização apenas nas praças.

R. PETRONILHA ANTUNES

RUA BARONESA DO JAPI

AVENIDA PAULA

RUA BERNARDINO DE CAMPOS

RUA VIGARÁRIO J. J. RODRIGUES

RUA SÃO JOSÉ

RUA BARÃO DE JUNDIAÍ

RIO CAMPOS SALES