

PROJETO DE EXTENSÃO

Concepção de um Plano de Mobilidade Sustentável para o Campus I da UFPB: Parte 1

1 - Resumo da Proposta

O Campus I da UFPB vem sendo constituído desde a década de 1960 em uma área de cerca de 120 hectares. A concepção original deste espaço contemplava a interdição do fluxo de veículos cruzando o campus, a preservação de áreas naturais do bioma Mata Atlântica e o fluxo de pedestre como uma consideração relevante nos deslocamentos.

Sua ocupação espacial se deu alheia a um Plano Diretor que estabelecesse uma diretriz de urbanidade, atingindo um nível de saturação que vem repercutindo negativamente em sua mobilidade intra-espacial. É fato que esta situação decorre da adoção do paradigma rodoviário, uma postura como de resto se vê no urbanismo praticado Brasil afora.

Na busca daquelas premissas originais, e tomando como partido a não expansão no espaço do campus das atividades universitárias, o estudo contemplará a aplicação de atritos voltados ao deslocamento interno de automóveis com o intuito de preservação das áreas naturais existentes e de dar protagonismo ao pedestre. Inicialmente, um diagnóstico será desenvolvido compreendendo o volume de tráfego, a origem e destino deste, mobilidade de pedestres e ciclistas, estacionamentos e cadastramento do sistema viário. Em seguida, o estudo visa essencialmente estabelecer, face às essas premissas, ideias e propostas de facilidades que impliquem em novos paradigmas, devolvendo o chão ao pedestre.

Segue-se um terceiro momento quando será apresentado o estudo em sua integralidade aos diversos setores universitários com o claro propósito de esclarecer o estudo em suas bases e propostas e de medir a aceitabilidade dos novos paradigmas em que ele se assenta.

2 - Justificativa

A Cidade Universitária de João Pessoa tem se comportado, de certa maneira, como muitas cidades brasileiras quando o assunto é trânsito.

Assim como a maioria das cidades de médio e grande portes, o Campus tem passado por um processo de crescimento elevado da frota de veículos motorizados que circula no seu interior sem a devida preparação da sua estrutura para conviver com tal crescimento.

Trata-se, indiscutivelmente, do estabelecimento que mais atrai pessoas no estado da Paraíba e, como consequência, os congestionamentos no seu entorno têm crescido na mesma proporção.

A criação de vários cursos de graduação, pós-graduação, laboratórios e a transferência do Centro de Ciências Jurídicas da área central para a Cidade Universitária, demandaram a construção de várias edificações que consumiram muito do espaço disponível no Campus, e espaços remanescentes têm sido tomados pela necessidade cada vez maior de estacionamentos para automóveis e motos.

A incapacidade de atender a essa demanda por espaço tem se tornado evidente pelos estacionamentos irregulares, ocupação indevida de vagas de idosos e deficientes, e obstrução da circulação em todos os Centros.

Não houve, por parte da administração do Campus, uma ação concreta que pudesse dar uma resposta eficaz para lidar com a questão.

Por possuir uma dimensão relativamente pequena, a Cidade Universitária representa também uma oportunidade de rever alguns conceitos e definir diretrizes que possam mudar o rumo que vem sendo seguido, procurando um caminho focado na mobilidade sustentável, onde o espaço interno possa ser destinado a assegurar qualidade de vida para quem faz uso do local e não à priorização da circulação e estacionamento de veículos motorizados.

3 - Fundamentação Teórica

O aumento populacional observado nas últimas décadas agregado à expansão urbana tem gerado problemas sociais e econômicos, tais como falta de planejamento urbano, escassez de serviços públicos essenciais a vida, falta de acesso a terra e à moradia adequada, elevados tempos de viagens no simples direito de ir e vir, o que torna o acesso e a mobilidade deficientes principalmente nos grandes centros urbanos.

A mobilidade urbana é um componente vital de qualquer cidade, muitas vezes influenciando a sua forma física, bem como seu nível de desenvolvimento econômico e social (CASCETTA *et al.*, 2007). De acordo com o Ministério das Cidades (BRASIL, 2006), a mobilidade pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras.

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura (CAMPOS, 2006).

A mobilidade urbana sustentável deve estar integrada às demais políticas urbanas, com o objetivo maior de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade.

Portanto, a idéia de mobilidade centrada nas pessoas é o ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidades justas, de cidades para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e

vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados, as necessidades e os prazeres cotidianos (BRASIL, 2006).

Para Banister (2007), uma abordagem voltada à mobilidade sustentável exige ações para redução da necessidade de viagens, diminuindo as distâncias e incentivando uma maior eficiência do sistema de transportes. Um planejamento de transporte mais sustentável apóia a redução da dependência do automóvel (definida pela utilização do automóvel em níveis muito elevados, orientação do uso do solo, e falta de alternativas nas viagens), já que a dependência do automóvel impõe vários custos econômicos, sociais e ambientais.

De acordo com o Ministério das Cidades (BRASIL, 2006), o que vem sendo observado no Brasil é a falta de uma gestão integrada e, nos casos em que os Estados investiram nessa forma de gestão, via de regra, suas ações se restringiram a serviços específicos, não ocorrendo um planejamento urbano metropolitano relacionando uso do solo com transportes.

Macário (2004) enfatiza que a gestão da mobilidade urbana deve ser realizada de forma integrada, de modo que o sistema de mobilidade urbana deve ser concebido sob a ótica da satisfação das necessidades de mobilidade dos cidadãos.

A Lei 12.587/2012 a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana contribui para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), de modo a priorizar o transporte não motorizado e o transporte de massa como também a integração eficiente entre os modais.

Os grandes empreendimentos, ou seja, os polos geradores de viagens (PGVs) devem ser identificados e analisados dentro do sistema de mobilidade urbana, devido ao grande impacto que podem causar em seu entorno quando não planejados e estudados adequadamente, contribuindo para a formação de novas centralidades e possíveis concentrações de fluxo de veículos motorizados.

Segundo Holmes & Hemert (2008 *apud* Stein, 2013) polos geradores de viagens sustentáveis são empreendimentos localizados em áreas cujas condições permitam estimular a mobilidade sustentável, baseados nos deslocamentos não motorizados e por transporte público. Santos (2011 *apud* Stein, 2013) complementa ainda que são empreendimentos preocupados com a sustentabilidade e com a qualidade de vida, não somente dentro de seus espaços privados, mas também nos espaços urbanos que os integram, buscando minimizar os impactos negativos sobre a cidade e sobre o meio ambiente.

Nesse contexto, pretende-se fazer um estudo do gerenciamento da mobilidade urbana na Universidade Federal da Paraíba (UFPB), Campus João Pessoa, com o intuito de identificar os problemas de mobilidade urbana no campus atrelado ao aumento do transporte motorizado nos últimos anos; e propor estratégias que contribuirão para melhoria das condições de circulação e mobilidade urbana dentro do campus incentivando o transporte não motorizado.

4 - Objetivos

A presente proposta tem como objetivo geral a proposição de conceitos, princípios e alternativas que possam melhorar as condições de mobilidade no Campus I da UFPB.

Como objetivos específicos podem ser citados:

- Diagnóstico das condições de circulação no Campus, identificando suas áreas críticas e os principais problemas que afetam a qualidade de vida da população usuária;
- Definição dos princípios e conceitos que norteiem a busca por uma circulação humanizada, uma mobilidade urbana focada no deslocamento de pessoas e não de veículos, tendo sempre como meta a melhoria da qualidade de vida daqueles que fazem uso do Campus; e
- Concepção de soluções e projetos que possam contribuir para a mitigação dos principais problemas identificados.

5 - Metodologia

O trabalho a ser desenvolvido seguirá as etapas descritas a seguir.

Etapa 01 - Revisão bibliográfica sobre o tema “Mobilidade Urbana Sustentável”, com o objetivo de conhecer em maior profundidade seus princípios e conceitos;

Etapa 02 - Identificação de estratégias adotadas na Mobilidade Urbana Sustentável e os resultados esperados;

Etapa 03 - Seleção das estratégias com potencial de aplicação no Campus I;

Etapa 04 - Diagnóstico das condições de acessibilidade ao Campus I por todos os modos de transportes, motorizado ou não;

Etapa 05 – Elaboração do Relatório Parcial

6 - Relação Ensino, Pesquisa e Extensão

A qualidade do ensino e a consequentemente formação acadêmica dos futuros profissionais depende fortemente do nível de conhecimento e da experiência do professor na lida com problemas reais. O nível de conhecimento se adquire com leituras, estudos, pesquisas acadêmicas, mas a experiência prática só se adquire quando se desenvolve trabalhos buscando soluções para problemas reais.

A área de mobilidade urbana possui uma grande complexidade para acadêmicos de Engenharia Civil, pois envolve decisões com base em assuntos muito pouco

explorados na grade curricular, como urbanismo e aspectos sociais, econômicos, políticos e ambientais.

O engajamento do professor em trabalhos de extensão como o proposto gera uma gama enorme de conhecimento prático que será compartilhada pelos alunos, além de um banco de dados e informações que passarão a ser utilizados pelas turmas do curso, que não teriam acesso se não fosse o envolvimento do docente, contribuindo também para o ensino e pesquisas acadêmicas.

Além de representar uma oportunidade de transferência de conhecimento técnico especializado do meio universitário a um problema real e capacitar equipes locais para lidar com o tema objeto do trabalho, a proposta gera uma contribuição da comunidade acadêmica à administração da UFPB e, principalmente, para os usuários do seu maior Campus.

7 - Cronograma de Atividades

	Parte 1						
	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
ETAPA	1	2	3	4	5	6	7
1							
2							
3							
4							
5							

Referências

BANISTER, D. (2007). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, v. 15, n. 2, p. 73-80.

BRASIL. Ministério das Cidades (2006). Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html>

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 22/05/2017

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. *Revista dos Transportes Públicos*, v. 2, p. 99-106, 2006.

CASCETTA, E., PAGLIARA, F., & PAPOLA, A. (2007). Governance of urban mobility: complex, systems and integrated policies. *Advances in Complex Systems*, Vol. 10, Suppl. No. 2 (2007) 339–354. World Scientific Publishing Company.

MACÁRIO, R. 2004. Integration as a Tool for Sustainability. Lisboa: CESUR, Instituto Superior Técnico.

MACÁRIO, R. (2005) Quality management in urban mobility systems: an integrated approach. Tese (doutorado). IST-UTL, Lisboa, Portugal.

STEIN, Peolla Paula. Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP. 2013. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

Equipe

Prof. Nilton Pereira de Andrade - Coordenador

Prof. Clovis Dias

Profa. Isabelle Yruska de Lucena Gomes Braga