

Produto 2: O Sistema Viário Estrutural: Análise e Diagnóstico decorrentes das Visitas de Campo



DA CARACTERIZAÇÃO INICIAL

A cidade de Socorro foi colonizada no início de 1738, fundada em 09 de agosto de 1829, cujo nome é dado em homenagem à padroeira da cidade Nossa Senhora do Perpétuo Socorro.

O relevo é montanhoso (Serra da Mantiqueira) e a cidade estende-se às margens do Rio do Peixe- afluente do Rio Mogi-Guaçu.

O turismo é uma das principais atividades econômicas do município, e se diversifica em 8 segmentos: Turismo de Saúde, Turismo Cultural, Turismo Rural, Ecoturismo, Turismo de Negócios e Eventos, Turismo de Estudos e Intercâmbio, Turismo de Aventura e Turismo Social.

O turista dispõe de grandes hotéis, hotéis resort, hotéis fazenda e pousadas aconchegantes, com variada infraestrutura e preços.

No centro da cidade depara-se com traços da história materializado na arquitetura, apresentam-se casarões do início do século passado com suas portas altas, janelas de guilhotinas, no geral, em excelente estado de conservação.

Além do Turismo, a produção e venda das malharias são atradoras de viagem, visto que são cerca de 400 as malharias no município.

O Município de Socorro oferece ainda grande variedade para a prática dos esportes de Aventura: Bóia-Cross, Arvorismo, Aqua-Ride, Trekking, Cannoing, Rafting entre outros.

Municípios Vizinhos:

Águas de Lindóia	SP	Pedra Bela	SP
Lindóia	SP	Toledo	MG
Serra Negra	SP	Munhoz	MG
Monte Alegre do Sul	SP	Bueno Brandão	MG
Pinhalzinho	SP	Monte Sião	MG

Região Administrativa: Bragança Paulista – a 45 km;

Região de Governo: Campinas – à 110 Km;

Distância em relação à São Paulo - 135 Km.

DO OBJETIVO

O objetivo é destacar as relações críticas do sub-sistema viário estrutural urbano de Socorro com a estrutura urbana de usos e ocupação, evidenciando os desequilíbrios funcionais de articulação e da mobilidade. Implicou no reconhecimento de três aspectos:

- a) a qualidade da hierarquia do sistema e sua capilaridade;
- b) o sistema de circulação de pedestres em seus aspectos funcionais: de acessibilidade, segurança e conforto e;
- c) os conflitos de articulação e conexão com o viário regional.

Este relatório apresenta informações preliminares obtidas durante visitas e obtenção de dados, no meses de abril e maio de 2013, com o objetivo de levantar dados sobre a infraestrutura e mobilidade urbanas no município.

As observações referem-se aos levantamentos de dados relativos: ao sistema viário (hierarquização viária, tráfego, pavimentação, ciclovias e ciclofaixas, passeios públicos, dispositivos de circulação aos portadores de necessidades especiais, conservação de estradas municipais); à drenagem urbana (sistemas de escoamento, rede hídrica estrutural e sub-bacias, canais e rede de águas pluviais); às obras públicas (pontes, passarelas, obras de contenção, conservação de prédios públicos, entre outros) e, aos projetos urbanos estratégicos (sistema viário estrutural, espaços públicos e urbanização). Serão apresentados os registros fotográficos, juntamente às informações, a fim de facilitar o entendimento das situações apontadas no relatório.

DAS VISITAS DE CAMPO

Em março, foi realizada reunião para apresentação da equipe técnica, responsável pela execução dos trabalhos que subsidiarão a elaboração do Plano de Mobilidade, ao Prefeito, aos Diretores e aos Secretários da administração municipal. Nessa oportunidade, realizou-se a vistoria, com a finalidade de coletar dados e informações relativas aos aspectos infraestruturais das ciclovias pretendidas com obtenção de mapeamento da cidade.

Ainda no período da tarde foi percorrida toda a cidade com, tendo sido visitado os principais pontos de conflito no trânsito da cidade. Destacando a necessidade de diversos pontos substituir a sinalização, bem como a adequação de circulação, com criação de sistema binário de circulação, e ainda a necessidade de rever estacionamentos.

No início de maio a equipe concentrou-se aspectos da expansão urbana, dos vetores de crescimento e ainda na análise do Plano Diretor vigente.

Ainda nesta data foi constatado como é necessário rever a sinalização de algumas ruas, tendo sido incluídas nas análises do plano de mobilidade.

No dia 18 de maio, foi finalizada a etapa de visita de campo, estabelecendo levantamentos mínimos de tráfego e sistema viário, com registro fotográfico a seguir.

Como retorno, de maneira geral, os secretários, diretores e o prefeito destacaram a importância do Plano, mas também da necessidade de implantação de novas travessias do Rio do Peixe, da implantação de ciclovias e da circulação de algumas ruas do centro.

DOS REGISTROS FOTOGRÁFICOS



Exemplo calçada irregular, com vários desníveis e impossibilidade de circulação de cadeirantes e carrinhos de bebê



Nesta calçada fica nítida a falta de condição para circulação de cadeirantes, carrinhos de bebe, risco para idosos



SP-147 função arterial estará em duplicação



Placas fora de norma



Placa com formato fora de norma



Placas fora de posicionamento



Seta fora de norma



Seta fora de norma, sinalização insuficiente



Placa fora de norma



Sem sinalização



Infraestrutura viária deficiente



Rodovia sem acostamento



Estrada municipal sem acostamento



Rodoviária nova afastada



Placas fora de norma



Sem recuos



Placa fora de norma



Placa em péssimo estado de conservação



Ponto inusitado



Ponto e banco no Bairro Oratório



Falta fiscalização, pois o estacionamento em contramão é recorrente



Infraestrutura viária deficiente



Lombada fora de posicionamento com placa fixada na cerca



Ponto com riscos de queda telhado em temporal



Placa fora de norma



Passagem para apenas 1 veículo não sinalizada



Falta fiscalização de trânsito



Pavimento necessitando recapeamento



Placa fora de norma



Placa Orientação dentro da norma



Pista sem acostamento



Padrão disperso de ocupação



Novos loteamentos dentro dos padrões de urbanidade



Calçadas com entulho e falta de recuo em nova construção



Declividade muito acentuada



Sinalização frequentemente desrespeitada



Parcelamento com jeito de irregular



Lombada fora do posicionamento previsto CTB



Gabarito viário insuficiente



Gabarito viário insuficiente



Ponto inusitado Bairro Oratório



Infraestrutura viária deficiente



Infraestrutura viária deficiente



Bom padrão de iluminação



Infraestrutura viária deficiente



Vista geral área central bem ocupada, poucos vazios urbanos



Vista geral área central bem ocupada, poucos vazios urbanos



Placa com posicionamento fora de norma



Placa R-3 ausente



Calçada insuficiente acesso ao centro



Acesso ao centro com gabarito viário limitador



Placa fora de norma



Problemas de drenagem



Placa fora de posicionamento, problemas de drenagem



Declividade acentuada, impossível utilizar a calçada



Declividade acentuada com degraus no passeio



Declividade acentuada



Placa necessitando troca



Condomínios em consolidação



Ciclovia? Sinalização ausente



Ciclovia? Sinalização frequentemente desrespeitada



Ciclistas no centro



Ciclistas no centro



Cavalgadas são frequentes



Sem acostamento ou calçada



Placa fora de norma



Cobertura avança além do lote



Pavimentação nova mas sem condição para pedestres



Placa encoberta



Drenagem insuficiente, alagamento do ponto



Aeroporto em implantação



Infraestrutura viária deficiente



Acesso ao aeroporto precário



Placa de estacionamento fora de norma



Semáforo com apenas 1 foco: fora de norma



Lombada sem sinalização e fora de norma construtiva

DAS OBSERVAÇÕES DO CÓDIGO DE OBRAS

PASSEIOS:

Art. 82 – Os proprietários dos imóveis que tenham frente para logradouros públicos pavimentados ou dotados de meio-fio são obrigados a pavimentar 80% (oitenta por cento) da largura do passeio, e a mantê-los em bom estado em frente de seus lotes.

Parágrafo único – Em determinados logradouros públicos, a Prefeitura poderá determinar a padronização da pavimentação dos passeios públicos, por razões de ordem técnica e estética.

Art. 83 – Enquanto não houver a construção do passeio, o proprietário se obriga a mantê-lo nivelado e livre para o trânsito de pedestres.

Art. 84 – Será permitida a construção de passeios de concreto, que obedecerá as seguintes normas:

I – a espessura mínima será de 0,06m (seis centímetros); tratando-se de entrada para veículo, a espessura mínima será de 0,15m (quinze centímetros);

II – o traço do concreto será 1:2:3: em volume;

III – a superfície será desempenada e com declividade máxima de 4% (quatro por cento);

IV – os passeios, no sentido longitudinal, deverão ser contínuos, sem mudança de declividade que dificulte o trânsito seguro de pedestres;

V – no caso de ruas com declividade longitudinal de até 10% (dez por cento), a acomodação do passeio junto aos acessos de veículos deverá ser feita de modo a preservar faixa de pelo menos 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de passeio com no máximo 4% (quatro por cento) de declividade transversal, livres de postes, árvores ou outros elementos que possam impedir o livre trânsito de portadores de necessidades especiais de qualquer natureza;

VI – no caso de ruas com declividade longitudinal superior a 10% (dez por cento) será permitido o uso de patamares no lado interno das curvas. Deverá ser prevista uma faixa de trânsito contínua, do lado externo, de no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de largura, totalmente desobstruída;

VII – nos demais casos, o desnível entre o passeio e o terreno limdeiro deverá ser feito no interior do imóvel;

VIII – nos locais antigos, com passeios de largura inferior a 1,50m, (um metro e cinquenta centímetros) somente serão permitidas as implantações de postes e equipamentos de sinalização estritamente necessários, e colocados por órgão da Prefeitura, ou por esta autorizados.

§ 1º – Outros materiais, que não o concreto, poderão ser autorizados pela Prefeitura, em função da evolução da técnica e dos costumes.

§ 2º – A Prefeitura poderá determinar as modificações nos jardins dos passeios sempre que julgar que está havendo prejuízo para o trânsito de pedestres.