



ANEXO V
REQUERIMENTO PARA RELATÓRIO DE
IMPACTO DE TRÂNSITO - RIT
À COMISSÃO DE ANÁLISE DO EIV / RIV

Eu, JOAO BITTAR NETO _____,
(NOME / EMPRESA)
RG nº 11.981.086-4 _____, CPF / CNPJ nº 077.763.788-01 _____, residente e domiciliado em
CAMPINAS _____, na Rua / Av. AFRANIO PEIXOTO 555 _____,
CEP 13087-070 _____, nos termos do Decreto nº 20.633/2019, requer a análise do ESTUDO DE TRÁFEGO E
RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO, referente ao empreendimento / atividade CONSTRUÇÃO DE
HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR HORIZONTAL HMH-B-BG _____,
do tipo CONDOMÍNIO _____, com área construída de 8.464,52 _____ m²,
situado na Rua / Avenida / Gleba / Bairro MANOEL ANTUNES NOVO 1000, QUARTEIRÃO 0083, LOTE A,
JD AFIFE, BARÃO GERALDO _____,
no Município de Campinas.

Nestes termos,

Pede deferimento.

Campinas, 08 de JUNHO de 2023.

JOAO BITTAR Assinado de forma
digital por JOAO BITTAR
NETO:07776 NETO:07776378801
ASSINATURA DO REQUERENTE
378801 Dados: 2023.06.08
22:13:40 -03'00'

JOAO BITTAR ENGENHARIA – JBW EMP EIRELI

TEL 19997716667

EMAIL JBITTARNETO@GMAIL.COM

JBW EMPREENDIMENTOS EIRELI

RUA AFRANIO PEIXOTO 555

CAMPINAS , SP

CEP 13087-070

CNPJ – 00.150.575/0001-90

RESP TÉCNICO – ENG CIVIL JOAO BITTAR NETO

CREA – 0601421180-SP

CAMPINAS , 08 DE JUNHO DE 2023

RIT – RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO

BR MAROC INCORPORAÇÕES SPE LTDA

RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000

JD AFIFE , BARÃO GERALDO

CAMPINAS , SP

CEP 13084-175

CAMPINAS , 08 DE JUNHO DE 2023

ESTUDO DE TRÁFEGO E RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO

EMPREENDIMENTO : BR MAROC INCORPORAÇÕES SPE LTDA

END : RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000

BAIRRO : JD AFIFE

DISTRITO DE BARÃO GERALDO

CAMPINAS , SP

CEP : 13084-175

REPRESENTANTE :

CPF :

CONTRATO SOCIAL :

RESPONSÁVEL TÉCNICO : ENG CIVIL JOAO BITTAR NETO

END : RUA AFRANIO PEIXOTO 555

BAIRRO : TAQUARAL

CIDADE : CAMPINAS , SP

CEP : 13087-070

RG : 11.981.086-4

CPF : 077.763.788-01

CREA : 0601421180-SP

INSC DU : 2817

ART :

CEL : 19 997716667

EMAIL : jbittarneto@gmail.com

ESTE RELATÓRIO ATENDE A :

LEI COMPLEMENTAR 189/2018

DECRETO 20.633/2019

LEI COMPLEMENTAR 207/2018

ORDEM DE SERVIÇO 04/2020

LEI COMPLEMENTAR 208/2018

IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

CONSTRUÇÃO DE HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR HORIZONTAL HMH – B – B.G.

RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000

JD AFIFE

BARÃO GERALDO

CAMPINAS , SP

CEP 13084-175

LOTE A

DE ESQUINA , COM FRENTE PARA A RUA MANOEL ANTUNES NOVO - CONTINUAÇÃO

COM ÁREA DE 14.070,00 M2

CÓDIGO CARTOGRÁFICO : 3234.23.27.0001.01001

QUARTEIRÃO 00083

MATRÍCULA :

MACROZONA DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

ÁREA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO BARÃO GERALDO

UNIDADE TERRITORIAL BÁSICA EU-17

ZONEAMENTO ZM1-A-BG

OCUPAÇÃO PERMITIDA HMH-B-BG

PROPRIETÁRIO :

CNPJ :

OBJETIVO DO RELATÓRIO

DESENVOLVER UM ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO – RIT PARA A FUTURA
CONSTRUÇÃO DE CONDOMÍNIO DE 54 CASAS

ESTUDAR A INFLUÊNCIA DIRETA E INDIRETA NO FLUXO DE VEÍCULOS NAS RUAS E
AVENIDAS DO ENTORNO DO FUTURO CONDOMÍNIO , ESPECIALMENTE NA RUA EM QUE
O TERRENO FAZ FRENTE , E DETERMINAR A GERAÇÃO DE VIAGENS CAUSADA PELA
CONSTRUÇÃO DO CONDOMÍNIO DE CASAS E SUAS INFLUÊNCIAS

CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

A ATIVIDADE PRINCIPAL :

CONSTRUÇÃO DE CONDOMÍNIO HORIZONTAL MULTIFAMILIAR DE 54 CASAS

CADA CASA COM 2 VAGAS DE VEÍCULOS

CONDOMÍNIO COM 6 ÁREAS DE LAZER , LIXEIRA COLETIVA E PISCINAS

ÁREA DE TERRENO – 14.070,00 M2

ÁREA DE CONSTRUÇÃO DE CADA CASA – 150,21 M2

ÁREA DE CONSTRUÇÃO TOTAL – 8.464,52 M2

ÁREA EFETIVAMENTE OCUPADA – 4.586,24 M2

ÁREA LIVRE – 9.483,76 M2

PISCINAS – 37,62 M2

PORTARIA ÚNICA DE ENTRADA E SAÍDA

1 VAGA DE ACUMULAÇÃO NA PORTARIA

1 VAGA ROTATIVA

1 VAGA PARA PCD

UMA OBSERVAÇÃO INTERESSANTE : NA FICHA DE INFORMAÇÃO DA PREFEITURA NÚMERO 208614 DE 25/10/22 , CONSTA O NÚMERO 1000 DA RUA DENOMINADA MANOEL ANTUNES NOVO ONDE FICARÁ A NOVA ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS , ASSIM COMO A DE PEDESTRES DO CONDOMÍNIO ; NA VISTORIA NO PRÓPRIO LOCAL A RUA MANOEL ANTUNES NOVO É A CONTINUAÇÃO DE UMA DAS VIAS QUE COMPOEM A PRAÇA CENTRAL EM FORMA DE ILHA , ONDE ESTÁ LOCALIZADO O FAMOSO QUIOSQUE DA PRAÇA DO COCO ; A RUA QUE PASSA EXATAMENTE NA FRENTE DA FAIXA DE TERRENO ONDE FICARÁ A PORTARIA DO CONDOMÍNIO É A RUA JOSE MARTINS - NO LOCAL NÃO EXISTE A CONTINUAÇÃO DA RUA MANOEL ANTUNES QUE VISUALMENTE PARA NO FIM DA ILHA DA PRAÇA DO COCO , E QUE DEVERÁ SER IMPLANTADA

CARACTERÍSTICAS DA ÁREA ONDE ESTÁ LOCALIZADO O EMPREENDIMENTO :

VOU FAZER UM BREVE RELATO DA HISTÓRIA DO DISTRITO DE BARÃO GERALDO



Biografia do Barão Geraldo de Rezende

Geraldo Ribeiro de Sousa Rezende, filho do senador Estêvão Ribeiro de Rezende, marquês de Valença, e de Ilia Mafalda de Sousa Rezende, Geraldo de Rezende recebeu a fazenda Santa Genebra como herança. Casou-se em 1876, com sua prima Maria Amélia Barbosa de Oliveira, filha do conselheiro Albino José Barbosa de Oliveira, proprietário da fazenda Rio das Pedras, e de Isabel Augusta de Sousa Queirós, filha do brigadeiro Luís António de Sousa Queirós. As duas fazendas, Santa Genebra e Rio das Pedras, deram origem ao distrito de Barão Geraldo, em Campinas, assim chamado em sua homenagem.

O Barão Geraldo de Rezende foi um grande produtor de café do Estado de São Paulo e também ficou conhecido por punir seus escravos pela menor desobediência. Foi amigo íntimo de D. Pedro II, exercendo na Corte o cargo de comendador da Ordem de Cristo. Foi vereador em Campinas entre 1883 e 1886, pelo Partido Conservador, e deputado geral do Parlamento Nacional, pouco antes da Proclamação da República.

Em decreto de 19 de junho de 1889, recebeu de D. Pedro II o título de Barão de Iporanga, que a seu pedido foi modificado para Barão Geraldo de Rezende. Após a Proclamação da República, retirou-se da vida política e passou a se dedicar apenas à cultura de café em sua fazenda, a Santa Genebra. Geraldo de Rezende ficou conhecido como o "Barão do Café". Sua fazenda, na época, era considerada modelo de inovação, com maquinaria avançada e modernas técnicas agrícolas.

Os filhos e noras de Geraldo de Rezende moravam na corte ou em Paris, ele vivia apenas com a esposa Maria Amélia e teria se suicidado na sede da fazenda de sua propriedade em Campinas, em 1 de outubro de 1907. A versão popular da história conta que o Barão teria tomado veneno quando perdeu a fazenda Santa Genebra, em função de dívidas. Já a versão oficial, conta que o Barão faleceu devido a um colapso cardíaco ao ver a fazenda, a qual tinha dedicado parte de sua vida, ser tomada por hipoteca para saldar as dívidas contraídas durante a construção da Estrada de Ferro Funilense, que ligava a atual cidade de Cosmópolis (antes Fazenda Funil) ao bairro Guanabara, em Campinas.

A fazenda Santa Genebra foi hipotecada pelo Governo Estadual, leiloada, adquirida pelo também fazendeiro senador Luiz de Oliveira Lins Vasconcellos e comprada posteriormente pelo seu irmão, o banqueiro Cristiano Osório de Oliveira, pai de José Pedro de Oliveira, casado com Jandyra Pamplona de Oliveira. José Pedro de Oliveira faleceu por tuberculose pulmonar, em 1935, pois passava noites caçando pequenos animais na mata de sua fazenda Santa Genebra.

O distrito

Barão Geraldo é um dos distritos da cidade de Campinas, estado de São Paulo, situado a doze quilômetros da área central, pela Rodovia General Milton Tavares de Souza (Tapetão). O distrito é um centro tecnológico, com importantes instituições públicas e privadas, como a Unicamp, FACAMP, Puccamp, Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (CPqD), Laboratório Nacional de Luz Síncroton (LNLS), e abriga importantes centros hospitalares, como o Hospital de Clínicas da Unicamp, Sobrapar, e o Centro Boldrini, referência mundial no tratamento do câncer infantil. Também abriga grandes indústrias ligadas ao ramo de alta tecnologia, notadamente nos ramos de informática (HP e IBM) e de telecomunicações (Lucent, Motorola e Siemens).

O primeiro vereador eleito pelo bairro Barão Geraldo foi Guido de Camargo Penteado Sobrinho, comerciante local, proprietário do primeiro posto de combustível de Barão Geraldo (Guido Shell). Ele foi um dos principais responsáveis, ao lado de Hélio Leonardi e de outros cidadãos de Barão, pela elevação do bairro a distrito de Campinas, em 30 de dezembro de 1953.

O bairro, antes de ser distrito, pertencia ao distrito de Santa Cruz, que compreendia quase toda a Região Norte de Campinas. Os nascimentos, casamentos e óbitos dos colonos das Fazendas da região de Barão Geraldo eram registrados no Cartório do Distrito de Santa Cruz, que funcionou no final do século XIX e início do século XX na rua Dr. Quirino, centro de Campinas. Atualmente, o Cartório Santa Cruz (2º Cartório de registros civis) funciona na rua Delfino Cintra, próximo a Maternidade de Campinas.

A área central do então povoado de Barão Geraldo era formado pelas propriedades dos senhores: Modesto Fernandes, Luiz Vicentin, Agostinho e Luiz Pattaro, José Martins e pela propriedade dos irmãos Mokarzel. Todas estas propriedades agrícolas foram adquiridas anteriormente do Senhor Plínio Aveniente, imigrante italiano. O Senhor Plínio comprou estas terras do Sr. Albino José Barbosa de Oliveira e depois as dividiu (loteou) em chácaras, dando origem à área central do bairro rural de Barão Geraldo. Mais tarde estas chácaras foram novamente divididas e vendidas pelos seus proprietários, formando os arruamentos e loteamentos do centro do bairro, hoje distrito de Barão Geraldo.

Companhia Agrícola

A Companhia Carril Agrícola Funilense, que como o nome diz, tinha o propósito de transportar produtos agrícolas da região do Funil através de “carris” (trilhos) de ferro, foi fundada em 24 de Agosto de 1890, e teve o Barão Geraldo de Rezende como primeiro presidente. Além do Barão Geraldo de Rezende, havia os sócios Luciano Teixeira Nogueira, José Paulino Nogueira, José Guatemozim Nogueira, Artur Nogueira, dentre outros, e os incorporadores, João Manoel de Almeida Barbosa, Francisco de Paula Camargo e José de Salles Leme.

O objetivo da ferrovia era fortalecer a economia cafeeira e canavieira da região, como da Usina Esther (localizada na atual cidade de Cosmópolis), os núcleos coloniais e as fazendas e lavouras do norte de Campinas, fazendo o escoamento da produção através de ferrovias, pois o transporte era feito por tração animal (carros de boi) e em estradas precárias, comprometendo a produção do açúcar e do café.

Os Nogueira conseguiram o apoio de Albino José Barbosa de Oliveira e do próprio Barão Geraldo de Rezende para a construção desta ferrovia. O contrato da companhia carril Funilense era de risco, e a principal exigência deste contrato, caso os proprietários não conseguissem saldar as dívidas contraídas com o Estado, era perder a posse da linha férrea, que serviria como forma de pagamento (hipoteca).

Os trilhos da Companhia Carril Agrícola Funilense, começavam no bairro Guanabara, em Campinas, passavam na área central e bairros do atual distrito de Barão Geraldo (atrás da churrascaria Trevisan, acesso ao Terminal de ônibus, Praça 30 de dezembro, rua Maria Luiza Buratto Pattaro, canteiro central das ruas José Martins e Manoel Antunes Novo, lateral da rua José Martins, seguia até a Domasa-04 (Sanasa), na Vila Santa Isabel), passava pelo Bairro Betel (Paulínia), pela área central da cidade de Paulínia, seguia pela av. José Paulino, e onde estava a estação rodoviária, era o local exato da estação ferroviária – Estação José Paulino da Companhia Funilense. Os trilhos continuavam até a cidade de Cosmópolis, passando antes pelo bairro João Aranha, em Paulínia. A estação da fazenda Funil, atual cidade de Cosmópolis, era denominada de Barão Geraldo de Rezende.

Os trilhos da Companhia Carril Agrícola Funilense foram inaugurados em 18 de setembro de 1899. As várias estações ao longo do percurso desta ferrovia foram recebendo nomes de diretores e membros da própria Companhia: “Barão Geraldo de Rezende” (em Cosmópolis) , “José Paulino Nogueira” (em Paulínia), “João Aranha”, “José Guatemozim Nogueira” e “Artur Nogueira”, dentre outras que levaram o nome da fazenda onde estavam situadas: “Santa Genebra” (atual distrito de Barão Geraldo), “Deserto” (Bairro Betel, em Paulínia) , “Santa Terezinha” e “ Engenho”. Os bairros onde estavam essas estações foram sendo conhecidos pelos mesmos nomes. A ferrovia nunca deu lucro, somente acumulou prejuízos, levando o Barão Geraldo e os outros sócios à completa falência.

A linha férrea, que atravessava o centro do atual distrito de Barão Geraldo, pertenceu à Cia. Carril Funilense de 1899 até 1921, depois foi vendida à Cia. Estrada de Ferro Sorocabana, que assumiu a ferrovia de 1921 até 1962. Em 1962 a linha férrea foi extinta e os trilhos foram arrancados, sem deixar vestígios por onde passavam. A linha férrea ia de Campinas, até a estação de Pádua Sales nas margens do rio Mogi-Guaçu (estação final). O Ramal ferroviário, denominado de Pádua Salles (entre as duas estações de Campinas a Pádua Sales) contava com 93 quilômetros de extensão. A Estação Santa Genebra passou a se chamar de Estação Barão Geraldo, após a morte do Barão Geraldo de Rezende, em 1 de outubro de 1907.

Quando havia quermesse em Barão Geraldo, festa em louvor a Santa Izabel, os maquinistas da locomotiva apelidada de “Maria Fumaça”, da Estrada de Ferro da Sorocabana (antes Cia Estrada de Ferro Funilense), que passava ao lado da antiga capela de Santa Izabel, já demolida, eram avisados pelos chefes das estações para diminuir a marcha e apitar constantemente, evitando o risco de atropelamentos ou queimaduras nos fiéis, pois a locomotiva emitia fagulhas e muito vapor.

A ÁREA EM ESTUDO É CONSTITUÍDA PELOS BAIROS VILA SÃO JOÃO , JD AFIFE E UMA PARTE DA VILA SANTA IZABEL , DISTRITO DE BARÃO GERALDO , CAMPINAS , SP

A ÁREA EM ESTUDO É CONSIDERADA DE BAIXA DENSIDADE HABITACIONAL E INSERIDA DENTRO DO ZONEAMENTO DENOMINADO ZONA MISTA 1-A BG

A ÁREA EM ESTUDO É MUITO PRÓXIMA , MAS NÃO VIZINHA , DA AV ALBINO JOSÉ BARBORA DE OLIVEIRA , TAMBÉM CONHECIDA COMO ESTRADA DA RHODIA - CAMPINAS – PAULÍNIA , SENDO CONSIDERADA A 3ª VIA MAIS MOVIMENTADA DE CAMPINAS

A ÁREA EM ESTUDO É VIZINHA DE UM POSTO DE COMBUSTÍVEL BASTANTE MOVIMENTADO E PRÓXIMA DE UMA UNIDADE DO COLÉGIO OBJETIVO – QUE PROVOCA UM GRANDE FLUXO NOS HORÁRIOS DE PICO

A ÁREA EM ESTUDO É PRÓXIMA DE UMA ACADEMIA CHAMADA DE ONE BEACH TENNIS , QUE TEM UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO , ESPECIALMENTE AOS FINS DE SEMANA

A ÁREA EM ESTUDO É VIZINHA A UMA LOJA DE MATERIAS DE CONSTRUÇÃO CHAMADA DE PONTO DO ENCANADOR QUE FAZ BASTANTE MOVIMENTO

A ÁREA EM ESTUDO É PRÓXIMA DE UM QUIOSQUE INSTALADO NO MEIO DE UMA PRAÇA EM FORMA DE ILHA CHAMADO DE PRAÇA DO COCO , E DE UM RESTAURANTE CHAMADO DE MUQUECA BARÃO , QUE FAZEM BASTANTE MOVIMENTO

A ÁREA EM ESTUDO É VIZINHA DE UMA GRANDE ÁREA RURAL , TALVEZ A MAIOR ÁREA RURAL EM EXTENSÃO SITUADA EM ZONA URBANA , CHAMADA DE FAZENDA RIO DAS PEDRAS E QUE POSSUI UMA HISTÓRIA MUITO INTERESSANTE E QUE IMPEDE O CRESCIMENTO DO DISTRITO

A ÁREA EM ESTUDO POSSUI UMA CARACTERÍSTICA MUITO IMPORTANTE – É UM QUARTEIRÃO CERCADO POR 5 RUAS EM TODAS AS DIVISAS EM TODOS OS LADOS , SENDO QUE UMA ÚNICA RUA É TOTALMENTE ASFALTADA – A RUA CARLOS MARTINS

A ÁREA EM ESTUDO É VIZINHA DA VILA SÃO JOÃO QUE POSSUI UMA HISTÓRIA MUITO INTERESSANTE , ESPECIALMENTE POR CAUSA DA DONA LU , QUE EU CONHECI PESSOALMENTE , E QUE FALECEU HÁ MAIS DE 10 ANOS , E QUE VOU DETALHAR A SEGUIR

Para quem vai até Barão Geraldo, muitas vezes acha que já estamos em outra cidade, devido às diferenças vistas nas ruas, como tipos diferentes de casas, praças, mais arborização e pessoas andando frequentemente de bicicleta, por exemplo.

Por outro lado, nas últimas décadas, há um fluxo mais intenso de carros em Barão, pois mais empresas e laboratórios estão se concentrando ali e nos seus arredores, como a Ci&T e o laboratório Síncrotron, além dos pólos mais antigos como CPqD, Unicamp e Puccamp

Mesmo assim, há um lugar especial em Barão Geraldo, muito próximo ao centro e à Unicamp, que consegue manter até hoje seu ar bucólico, como se estivéssemos praticamente em uma zona rural: o bairro Vila São João.

Vamos conhecer, a seguir, um pouco mais sobre sua história e como está nos dias atuais.

Um pouco sobre a história da Vila São João

O espaço, onde atualmente se encontra a Vila, era uma grande área caracterizada como zona rural e o local pertencia a Jair Tibiriçá Passos.

A Vila em si foi criada, inicialmente, em 1954. No espaço, foi feito um loteamento e os imóveis que ali se encontravam foram alugados para estudantes. Depois da sua morte, as filhas passaram a tomar conta do lugar, especialmente a famosa Dona Lu.

Maria Luiza Pedreira Passos Guedes, mais conhecida como Dona Lu, foi a filha mais ativa do sr. Jair Passos, em termos de cuidar e planejar ações para que toda aquela área fosse constantemente preservada. Dona Lu era professora e passou a maior parte de sua vida construindo outros espaços e cantos encantadores na Vila.

Em documentário, idealizado por Leandro Souza, Dona Lu conta que sempre teve uma ligação muito forte com o local, pois, ali, crescera com sua família - era o antigo sítio de seu pai. Muito dali lhe remete à infância, aos dias que ia ao circo ou que andava de "trenzinho". Também, recorda que gostava de ver o pôr do sol, considerava um momento mágico.

Com essas inspirações e memórias, após a morte do pai, junto das irmãs, começou a realizar diversas intervenções, no sentido de deixar uma Vila mais acolhedora e, com isso, também, preservar o espaço.

Um pouco sobre a construção da Vila São João

Dona Lu passou a vida construindo a Vila São João. Ela diz que o contato com a terra é algo que sempre a motivou e inspirou, a prática manual em si. Com isso, uma das características principais é a manutenção das ruas de terra. Isto foi algo que causou uma frequente discussão entre órgãos da prefeitura e alguns outros moradores, mas é uma das principais marcas da Vila que Dona Lu insistiu para que fosse preservada.

Além disso, outros cantos e materiais foram idealizados por ela, como a praça, bancos, portais e plantio de árvores.

A praça, em um primeiro momento, foi uma tentativa de revitalizar a área e proteger contra os lixos que frequentemente eram jogados ali. E, com o passar do tempo, foi se desenvolvendo cada vez mais. Foi criado um lugar de lazer, com bancos de madeira, para contemplação. Há uma espécie de portal, com a parte superior feita de vitrais coloridos, localizado na mesma angulação do sol poente.

Uma observação interessante é que, muitos dos bancos, vitrais, esculturas, entre outros mobiliários, foram feitos pela própria Dona Lu, através de materiais que ela própria coletava. A madeira dos bancos, por exemplo, ela recolhia enquanto andava pelos arredores da Vila, madeiras que estavam no chão, forquilhas, etc. A pretensão sempre era utilizar materiais que fossem harmoniosos com a natureza.

Também, ela priorizava pelo caráter estético dos materiais e algumas casas, que ainda têm na Vila, foram construídas por meio de materiais de demolição - que considerava como bens duráveis. As casas dali têm um caráter bastante peculiar, de fato, há bastante mistura de tipos de materiais que costumam ser muito harmônicos com as ruas de terra e as árvores.

Além disso, Dona Lu também começou a plantar muitas árvores, algumas cresceram bastante em pouco tempo, conforme relata.

Durante a construção, ela contou com a ajuda de algumas pessoas, como o seu Coco, por exemplo. Diz que ele mesmo se ofereceu para trabalhar e que ajudou muito no desenvolvimento da Vila.

Enquanto eram realizadas essas construções, muitas pessoas, que passavam por ali, pensavam que era uma idealização de alguma empresa privada, provavelmente devido ao fato de que áreas de lazer, arborização e espaços públicos revitalizados não costumam ser frequentes na cidade, muito menos por iniciativa municipal, por exemplo.

Outra peculiaridade que Dona Lu notou, durante a construção, é que durante a construção, ela colocou um caderno para que as pessoas que passassem por lá escrevessem sugestões, como, por exemplo, o que sentiam falta em Barão Geraldo e poderia ser construído lá. Acabou percebendo um número extenso de depoimentos, com os conteúdos mais diversos, o que a ajudou mais ainda em sua inspiração.

A Vila São João atualmente

A Vila São João permanece, até os dias de hoje, com esse ar bucólico, de cidade pequena, cheia de árvores e de suas casas bonitas, com suas ruas de terra. Muitas vezes, pode remeter à imagem de uma pequena vila praiana de pescadores.

Infelizmente, há cerca de dez anos, Dona Lu nos deixou, mas a sua história inspiradora, construída neste plano, ficou marcada pelas ruas da Vila São João. Após seu falecimento, suas irmãs e outro morador da Vila desde 1998, chamado Luiz Fernando Pereira, passaram a cuidar do bairro.

É um local realmente acolhedor, contando com a praça e outros cantinhos bonitos para contemplação, em meio a muitas árvores e pássaros. O ar também é mais puro do que do restante de Barão, as árvores cumprem seu papel protetor. Para quem quer morar em um ambiente mais tranquilo, mas que ainda esteja próximo ao centro de Barão e à Unicamp, é um lugar ideal!

UMA OBSERVAÇÃO INTERESSANTE : AS RUAS DA VILA SÃO JOÃO NÃO SÃO ASFALTADAS ATÉ HOJE E OS MORADORES NÃO ACEITAM QUE A PREFEITURA FAÇA QUALQUER MODIFICAÇÃO DESTA SITUAÇÃO – ELES QUERM QUE A VILA PERMANECE COM ESTA SENSAÇÃO DE ÁREA RURAL

PARA O ESTUDO DE TRÁFEGO E RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO , VAMOS APRESENTAR 3 ÁREAS DISTINTAS :

- 1) ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETAMENTE AFETADA – ADA**
- 2) ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA – AID**
- 3) ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA – AII**

AQUI EXISTE UMA SITUAÇÃO ESPECIAL – A ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA PRATICAMENTE SE CONFUNDE COM A ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA PELAS CARACTERÍSTICAS DAS RUAS E REGIÃO

DETALHAMENTO

- 1) ADA – ÁREA CORRESPONDENTE AS DIVISAS DO TERRENO ONDE SERÁ CONSTRUÍDO O EMPREENDIMENTO**

A ÁREA É UM QUARTEIRÃO EM FORMA DE QUADRILÁTERO FORMADO PELAS RUAS CECIRA PIZZARDI PÁTTARO , ANTONIO NATAL ZANCHETA , CARLOS MARTINS , CONTINUAÇÃO DA RUA MANOEL ANTUNES NOVO – JOSE MARTINS , RAUL DE SOUZA ;

UMA CARACTERÍSTICA IMPORTANTE DESTA ÁREA É QUE AS RUAS CECIRA PIZZARDI PATTARO , ANTONIO NATAL ZANCHETA , RAUL DE SOUZA , MANOEL ANTUNES NOVO – CONTINUAÇÃO (A SER IMPLANTADA) , SÃO RUAS DE TERRA ; OUTRA CARACTERÍSTICA IMPORTANTE É QUE ESTA ÁREA É VIZINHA DA VILA SÃO JOÃO QUE FOI MELHOR DETALHADA EM TRECHO ACIMA ; O EMPREENDIMENTO SERÁ UM CONDOMÍNIO DE 54 CASAS SOBRADADAS , CADA CASA TERÁ 2 VAGAS COBERTAS , 6 ÁREAS DE LAZER , PORTARIA ÚNICA PARA ENTRADA E SAÍDA DE CARROS E PEDESTRES COM 1 VAGA DE ACUMULAÇÃO , 1 VAGA PARA PCD , 1 VAGA ROTATIVA , 2 VIAS INTERNAS PARA ACESSO ÀS CASAS , 1 PISCINA ADULTO E 1 INFANTIL ; A ÁREA POSSUI 14.070,00 M2 DE TERRENO , COM DECLIVIDADE NÃO ACENTUADA , INCIANDO NA COTA 596 E FINALIZANDO COM A COTA 599,45 EM UMA EXTENSÃO DE 170 METROS APROX ; O FUTURO PROJETO CONTEMPLA 3 CAIXAS DE INFILTRAÇÃO DE ÁGUAS PLUVIAS , SITUADAS NA ÁREA DE LAZER 02 E 05 , E CADA UMA COM VOLUME DE 43,20 M3 ; NA VISTORIA NO LOCAL E TAMBÉM PELA FICHA DE INFORMAÇÃO DA PREFEITURA DE CAMPINAS PODEMOS OBSERVAR UM CONJUNTO DE CONSTRUÇÕES ANTIGAS COM ÁREA DE 3.237,00 M2 QUE SERÃO TOTALMENTE DEMOLIDOS ; ACREDITO QUE UM PONTO IMPORTANTE A SER OBSERVADO É QUANTO A LOCALIZAÇÃO DA PORTARIA DE ENTRADA E SAÍDA DO CONDOMÍNIO , QUE ESTÁ LOCALIZADA EM PROJETO NO NÚMERO 1000 DA RUA MANOEL ANTUNES NOVO , QUE SERÁ UMA CONTINUAÇÃO DA RUA QUE ESTÁ SITUADA AO LADO DA PRAÇA DO COCO , MAS QUE NA VISTORIA NO LOCAL , A BASE PARA O DESENVOLVIMENTO DO RIT SERÁ RUA DENOMINADA JOSÉ MARTINS ; OUTRA OBSERVAÇÃO – EM PROJETO NÃO EXISTE A PREVISÃO DE VAGAS DE VISITANTES

2) AID – ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - ÁREA CORRESPONDENTE A UM RAIOS DE 100 M

3) AII – ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA – ÁREA CORRESPONDENT A UM RAIOS DE 500 M

PELAS CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO , LIMITAÇÕES IMPOSTAS PELA FAZENDA RIO DAS PEDRAS E PELA AV ALBINO JOSÉ BARBORA , AS ÁREAS DE AID e AII SERÃO CONSIDERADAS EQUIVALENTES EM TERMOS DE INFLUÊNCIA , REPRESENTADOS PELO QUADRILÁTERO FORMADO PELA AV ALBINO JOSÉ BARBOSA DE OLIVEIRA , E PELA PRAÇA JOSÉ GERALDI , E PELAS RUAS DIRCE BARBIERI GIANESE , RAUL DE SOUZA , MANOEL ANTUNES NOVO – CONTINUAÇÃO , JOSE MARTINS , JOÃO PEDROSO , JERONIMO PATTARO , AGOSTINHO PATTARO , MARIA FERREIRA ANTUNES

A AVENIDA E RUAS SERÃO DESCRITAS ISOLADAMENTE OU EM CONJUNTO , DEPENDENDO DA SUA IMPORTANCIA NO SISTEMA VIÁRIO DA REGIÃO

AV ALBINO JOSE BARBOSA DE OLIVEIRA

ESTA AVENIDA É CONSIDERADA ARTERIAL II EM TODA A SUA EXTENSÃO

ESTA AVENIDA , TAMBÉM CONHECIDA COMO ESTRADA DA RHODIA , FAZ UMA DAS LIGAÇÕES DE CAMPINAS A PAULÍNIA , E POSSUI DIVERSOS LOTEAMENTOS E

CONDOMÍNIOS AO LONGO DO SEU TRAJETO ; A SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL ESTÁ EM BOAS CONDIÇÕES

ESTA É A AVENIDA PRINCIPAL DA REGIÃO E TALVEZ DE TODO O DISTRITO DE BARÃO GERALDO ; ELA POSSUI UMA VOCAÇÃO TOTALMENTE COMERCIAL , APESAR DA CONSTRUÇÃO DE ALGUNS PRÉDIOS RESIDENCIAIS ; ELA POSSUI 2 PISTAS COM 2 FAIXAS EM CADA SENTIDO , CADA FAIXA TEM 6,00 M DE LARGURA , NÃO POSSUI O ACOSTAMENTO IDENTIFICADO EM VÁRIOS TRECHOS , A SINALIZAÇÃO VERTICAL ESTÁ EM BOM ESTADO , A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL ESTÁ MAIS APAGADA E DETERIORADA ; ELA É CONSIDERADA ENTRE AS 3 VIAS DE MAIOR FLUXO DE VEÍCULOS DE TODA CAMPINAS

ESTA AVENIDA POSSUI UM TRÂNSITO MUITO INTENSO O TEMPO TODO , ELA POSSUI HORÁRIOS IMPORTANTES DE LENTIDÃO NO TRÂNSITO , ESPECIALMENTE NO SENTIDO – PAULINIA – DISTRITO - CIDADE DE CAMPINAS – ENTRE 7:00 E 9:00 , E NO SENTIDO CONTRÁRIO DA CIDADE PARA DISTRITO – PAULINIA ENTRE 17:00 E 19:00

ESTA AVENIDA ESTÁ EM ESTUDOS NA PREFEITURA DE CAMPINAS PARA ALARGAMENTO, MAS NÃO OBTIVE A INFORMAÇÃO SE SERIA NA AVENIDA INTEIRA OU QUANDO ISTO PODE ACONTECER

RUAS DIRCE BARBIERI GIANESE , PRAÇA JOSÉ GERALDI E AS RUAS INTERNAS ANTONIO NATAL ZANCHETA , MARIA MADALENA SELIM ZANCHETA , FELICIO PATTARO , CECIRA PIZARDI PATTARO , SOMENTE VOCAÇÃO RESIDENCIAL :

TODAS ESTAS RUAS INTEGRAM A CHAMADA VILA SÃO JOÃO , COM TODAS AS SUAS HISTÓRIAS ; TODAS ESTAS RUAS POSSUEM A INFRAESTRUTURA BÁSICA MÍNIMA , MAS NÃO POSSUEM ASFALTO , E OS MORADORES NÃO ACEITAM A IMPLANTAÇÃO DE QUALQUER TIPO DE REVESTIMENTO NAS RUAS ; ESTAS RUAS TEM O MOVIMENTO DE VEÍCULOS RESTRITO AOS MORADORES DESTA VILA ; ATÉ PELA PRÓPRIA LIMITAÇÃO DAS RUAS SEM ASFALTO , O FLUXO DE VEÍCULOS É QUASE ZERO DURANTE O PERÍODO DE 12 HS

A SINALIZAÇÃO VERTICAL ESTÁ EM BOAS CONDIÇÕES ; A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL É INEXISTENTE

RUA RAUL DE SOUZA

ESTA RUA FAZ PARTE DA VILA SÃO JOÃO , NÃO POSSUI ASFALTO , CALÇADAS , GUIAS , SARJETAS , E NÃO POSSUI CANALETAS DE DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS ; A CANALETA QUE INICIA NA RUA RAUL DE SOUZA E ENTRA NA RUA JOSE MARTINS , NÃO FOI IMPLANTADA DE FORMA CORRETA E NÃO TEM SINALIZAÇÃO , CAUSANDO ACIDENTES

ESTA RUA É IMPORTANTE PORQUE FAZ DIVISA COM A ÁREA EM ESTUDO E TERMINA NA RUA JOSE MARTINS E PODERÁ FAZER PARTE DO PROJETO VIÁRIO PARA A IMPLANTAÇÃO DA PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO

RUA JOSÉ MARTINS

ESTA RUA É UMA VIA COM 2 FAIXAS EM SENTIDOS CONTRÁRIOS NO TRECHO COM INÍCIO NO FINAL DA RUA CARLOS MARTINS ATÉ A RUA VITÓRIO FERRARI (LIMITE DO ESTUDO) , NESTE TRECHO A SINALIZAÇÃO VERTICAL ESTÁ MUITO PRECÁRIA E A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL É PRATICAMENTE INEXISTENTE ; ELA PASSA A SER UMA VIA DE SENTIDO ÚNICO NO TRECHO COM INÍCIO NO FINAL DA RUA CARLOS MARTINS ATÉ A RUA ALCIDES DE BARROS , PASSANDO AO LADO DA PRAÇA DO COCO ; A SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL EM BOAS CONDIÇÕES NESTE TRECHO

ESTA RUA TAMBÉM É O ACESSO AO COLÉGIO OBJETIVO , SITUADO NA RUA JOAO PEDROSO 265 ; O COLÉGIO POSSUI UM AMPLO ESTACIONAMENTO LOCALIZADO NA RUA JOSÉ MARTINS QUE IMPEDE MAIORES TRANSTORNOS NO FLUXO DE TRÂNSITO

ESTA RUA JOSÉ MARTINS É BASTANTE LONGA E CORRE PRATICAMENTE PARALELA A AV SANTA IZABEL , DIRECIONANDO O FLUXO DE VEÍCULOS DA RUA VITÓRIO FERRARI ATÉ A RUA CARLOS MARTINS , E EM SEGUIDA EM DIREÇÃO A AV MODESTO FERNANDES , ATRAVESSANDO O CENTRO DE BARÃO GERALDO

PONTO IMPORTANTE - **ESTA RUA NÃO APRESENTA A INFRAESTRUTURA BÁSICA NO TRECHO QUE PASSA NA FRENTE DA ENTRADA DO FUTURO CONDOMÍNIO** ; NESTE TRECHO A RUA NÃO POSSUI SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E A SINALIZAÇÃO VERTICAL É PRECÁRIA OU INEXISTENTE ; NESTE TRECHO A RUA NÃO POSSUI CALÇADAS , GUIAS E SARJETAS DEFINIDAS ; NESTE TRECHO A RUA POSSUI UMA LARGURA VARIÁVEL ENTRE 7 A 8 METROS ; NESTE TRECHO A RUA APRESENTA UMA CANALETA PARA DRENAGEM DAS ÁGUAS PLUVIAS EM UM ÚNICO LADO , NA SAÍDA DA RUA RAUL DE SOUZA , QUE TENHO A IMPRESSÃO QUE ESTÁ COM A INCLINAÇÃO ERRADA PARA ESCOAMENTO DA ÁGUA E FOI IMPLANTADA COM A CONCORDÂNCIA COM A RUA RAUL DE SOUZA DE FORMA ERRADA , INCLUSIVE CAUSANDO ACIDENTES NOS CARROS QUE NÃO CONSEGUEM TER UMA VISÃO PERFEITA ; EXISTE UM PROBLEMA RELATADO POR UM MORADOR DO LOCAL QUE ESTE TRECHO ALAGA COM CHUVAS INTENSAS

ESTA RUA É CONSIDERADA COLETORA I , E APRESENTA UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO E POSSUI VOCAÇÃO MAIS RESIDENCIAL

ESTA RUA FAZ UMA IMPORTANTE LIGAÇÃO DA AV ALBINO JOSÉ BARBOSA COM A AV SANTA IZABEL ATRAVÉS DA RUA CARLOS MARTINS ; A AV SANTA IZABEL É CONSIDERADA UMA IMPORTANTE AVENIDA COMERCIAL DO DISTRITO DE BARÃO GERALDO , ONDE ESTÁ LOCALIZADO A MORADIA DA UNICAMP , POSTO DE COMBUSTÍVEL , ACADEMIAS E ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS DE MÉDIO PORTE

MAS O MAIS IMPORTANTE DESTA RUA É QUE ELA PASSA NA FRENTE DA FUTURA CONTINUAÇÃO DA RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000 , NO FINAL DA RUA CARLOS MARTINS , ONDE ESTARÁ LOCALIZADO A PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO ; E É EXATAMENTE NESTE LOCAL QUE VAMOS COLOCAR 2 PONTOS DE PESQUISA DE FLUXO DE

VEÍCULOS – PONTOS A e B ; ESTA RUA FARÁ PARTE DO PROJETO VIÁRIO PARA A IMPLANTAÇÃO DA PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO

RUA MANOEL ANTUNES NOVO – CONTINUAÇÃO

ESTA RUA APRESENTA UM MOVIMENTO MENOS INTENSO , POSSUI TODA A INFRAESTRUTURA , E TEM 8 M DE LARGURA ; SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL EM BOAS CONDIÇÕES ATÉ O FIM DA PRAÇA DO COCO

ESTA RUA É CONSIDERADA COLETORA I

ESTA RUA É UMA VIA COM 1 FAIXA DE SENTIDO ÚNICO , QUE PASSA AO LADO DA PRAÇA DO COCO E ATRAVESSA O CENTRO DE BARÃO GERALDO , DIRECIONANDO O FLUXO DA AV MODESTO FERNANDES ATÉ A RUA CARLOS MARTINS ; ESTA RUA TEM VOCAÇÃO RESIDENCIAL , MAS POSSUI UM COMÉRCIO DE PEQUENO PORTE E RESTURANTES E BARZINHOS

MAS A OBSERVAÇÃO MAIS IMPORTANTE É QUE NA CONTINUAÇÃO DESTA RUA , NO NÚMERO 1000 , SERÁ A PORTARIA DE ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS E PEDESTRES DO FUTURO CONDOMÍNIO

E NO LOCAL ESTA CONTINUAÇÃO NÃO EXISTE NA PRÁTICA ; ESTA CONTINUAÇÃO TERÁ QUE SER IMPLANTADA ENTRE AS 2 RUAS QUE PASSAM NESTE TRECHO - RUA JOSE MARTINS E RUA RAUL DE SOUZA , CRIANDO POSSIVELMENTE UMA PRAÇA , QUE NESTE PONTO JÁ É CONHECIDA COMO ANTIGA PRAÇA DO MOSAICO – A RUA RAUL DE SOUZA FAZ PARTE DA VILA SÃO JOAO E NÃO ESTÁ ASFALTADA

A CONTINUAÇÃO DA RUA MANOEL ANTUNES NOVO FARÁ PARTE DO PROJETO VIÁRIO PARA A IMPLANTAÇÃO DA PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO

RUA CARLOS MARTINS

ESTA RUA APRESENTA UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO EM ALGUNS PERÍODOS DO DIA , POSSUI TODA A INFRAESTRUTURA , É UMA VIA COM 2 FAIXAS EM SENTIDOS CONTRÁRIOS , É CONSIDERADA COLETORA I , POSSUI 8 M DE LARGURA ; SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL EM BOAS CONDIÇÕES

ESTA RUA FAZ A LIGAÇÃO DA AV ALBINO JOSÉ BARBOSA COM A RUA JOSE MARTINS , E DIRECIONA O FLUXO DE VEÍCULOS PARA O CENTRO DE BARÃO OU DIRECIONA O FLUXO PARA A RUA VITÓRIO FERRARI E AV SANTA IZABEL , ESPECIFICAMENTE NO PONTO ONDE ESTÁ LOCALIZADO A MORADIA ESTUDANTIL DA UNICAMP

ESTA RUA PERMITE O ACESSO AO COLÉGIO OBJETIVO – UNIDADE BARÃO GERALDO , A RETIRADA DE MERCADORIAS DA LOJA DE MATERIAIS PONTO DO ENCANADOR , O ESPAÇO DE ESPORTES ONE BEACH TENIS , COM GRANDE MOVIMENTO EM ALGUNS DIAS DA SEMANA E HORAS ESPECÍFICAS

ESTA RUA É A ÚNICA ASFALTADA QUE FAZ PARTE DA DIVISA DO TERRENO ONDE SERÁ CONSTRUÍDO O FUTURO CONDOMÍNIO

PRAÇA DO COCO

A PRAÇA ESTA LOCALIZADA EM UMA ILHA SITUADA ENTRE AS RUA MANOEL ANTUNES NOVO E A CONTINUAÇÃO DA RUA JOSE MARTINS ; A PRAÇA TEM UMA CARACTERÍSTICA ESPECIAL E ÚNICA ; ELA ESTÁ SITUADA MUITO PRÓXIMA DO FUTURO CONDOMÍNIO E APRESENTA UMA FEIRA MUITO INTERESSANTE NOS SÁBADOS E DOMINGOS , E TEM UMA FREQUÊNCIA BASTANTE INTENSA , ESPECIALMENTE AOS SÁBADOS ; A FEIRA POSSUI MUITAS BARRACAS – APROX 80 , PARA VENDA DE ALIMENTOS , BEBIDAS E ARTESANATOS E QUE ATRAI MUITA GENTE ; O PONTO MAIS PRÓXIMO DA PRAÇA EM RELAÇÃO AO TERRENO DO FUTURO CONDOMÍNIO , ESTÁ NA CONFLUÊNCIA DAS RUA CARLOS MARTINS , JOSE MARTINS E FRANCISCO ANDREO ALEDO ; NESTE PONTO AS RUAS POSSUEM UMA ROTATÓRIA DEFINIDA POR TACHÕES PARA MELHOR DIRECIONAMENTO DO FLUXO DE VEÍCULOS ; O FLUXO DE VEÍCULOS É BASTANTE INTENSO ESPECIALMENTE NOS SÁBADOS , E TAMBÉM NOS DOMINGOS , COM AS RUAS TOMADAS POR CARROS ESTACIONADOS NAS MARGENS , INCLUSIVE COM TRECHO DA RUA JOSE MARTINS , AO LADO DA PRAÇA , INTERROMPIDA AO TRANSITO ; OS CARROS ESTACIONAM INCLUSIVE NA FRENTE DA PORTARIA DE ENTRADA DO FUTURO CONDOMÍNIO EM FRENTE AO LOCAL MAIS CONHECIDO NO PASSADO COMO PRAÇA DO MOSAICO ; MAS NÃO PERCEBI NENHUM TIPO DE TRANSTORNO NO TRANSITO NAS VISTORIAS REALIZADAS NOS 2 ULTIMOS FINS DE SEMANA – DIAS 20 E 27 / 05 /23

RUAS FRANCISCO ANDREO ALEDO , JOSE DUARTE

ESTAS RUAS POSSUEM TODAS A INFRAESTRUTURA , TEM 8 M DE LARGURA , SÃO RUAS INTERNAS , QUE NÃO POSSUEM REPRESENTATIVIDADE NO FLUXO DE VEÍCULOS , SÃO VIAS COM 2 FAIXAS EM SENTIDOS CONTRÁRIOS , SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL EM BOAS CONDIÇÕES

RUA JOAO PEDROSO

ESTA RUA É UMA VIA DE SENTIDO ÚNICO , TEM 7 - 8 M DE LARGURA , POSSUI TODA A INFRAESTRUTURA , POSSUI UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO EM ALGUNS HORÁRIOS DO DIA EM VIRTUDE DO MOVIMENTO DE VEÍCULOS DO COLÉGIO OBJETIVO LOCALIZADO NO NÚMERO 265; COMO JÁ FOI DITO ANTERIORMENTE , O COLÉGIO POSSUI UM ESTACIONAMENTO AMPLO NA RUA JOSÉ MARTINS QUE IMPEDE TRANSTORNOS NO FLUXO DE VEÍCULOS , MAS NÃO IMPEDE O FLUXO DE VEÍCULOS INTENSO NOS HORÁRIOS DE PICO

ESTA RUA FAZ A LIGAÇÃO DA RUA JOSÉ MARTINS COM A RUA JERONIOMO PATTARO ; A SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL APRESENTA FALHAS EM ALGUNS PONTOS

RUA JERONIMO PATTARO

ESTA RUA É UMA VIA IMPORTANTE COM 2 FAIXAS EM SENTIDOS CONTRÁRIOS , COM 8 M DE LARGURA , TEM TODA A INFRAESTRUTURA , POSSUI UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO EM TODAS AS HORAS DO DIA

ESTA RUA FAZ A LIGAÇÃO DE PARTE DO CENTRO DE BARÃO COM A AV SANTA IZABEL , DIRECIONANDO O FLUXO DA RUA AGOSTINHO PATTARO ATE A AV SANTA IZABEL OU NO SENTIDO CONTRÁRIO

UMA OBSERVAÇÃO IMPORTANTE : A SINALIZAÇÃO VERTICAL ESTÁ EM BOAS CONDIÇÕES , MAS A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL ESTÁ PRECÁRIA - A VELOCIDADE DOS CARROS É ACIMA DO LIMITE PERMITIDO , ESPECIALMENTE QUANDO OS CARROS ENTRAM NA AV SANTA IZABEL , O QUE TRAZ O RISCO DE ATROPELAMENTOS E ACIDENTES (EU MESMO QUASE FUI ATROPELADO NO MOMENTO DAS FOTOS) – AQUI CABERIA ALGUM REDUTOR DE VELOCIDADE COMO ZEBRADOS OU TACHÕES NO CRUZAMENTO COM A AV SANTA IZABEL

RUA AGOSTINHO PATTARO

ESTA É UMA VIA IMPORTANTE COM 2 FAIXAS EM SENTIDO CONTRÁRIOS , TEM UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO , FAZ A LIGAÇÃO DE PARTE DO CENTRO DE BARÃO COM A RUA JERONIMO PATTARO OU COM A AV SANTA IZABEL DIRETAMENTE , OU DIRECIONA O FLUXO DE VEÍCULOS PARA A RUA MARIA FERREIRA ANTUNES E EM SEGUIDA PARA A AV ALBINO JOSE BARBORA , OU NO SENTIDO CONTRÁRIO ; ESTA RUA CORTA A PRAÇA DO COCO E FAZ A LIGAÇÃO DA AV ALBINO JOSE BARBOSA COM AV SANTA IZABEL ; TEM TODA A INFRAESTRUTURA , TEM 8 M DE LARGURA , SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL EM BOAS CONDIÇÕES ; O CRUZAMENTO COM A PRAÇA DO COCO TEM UMA SINALIZAÇÃO EXISTENTE , MAS PRECÁRIA – AQUI CABERIA UMA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL MAIS VISIVEL

RUA MARIA FERREIRA ANTUNES

ESTA É UMA VIA MUITO IMPORTANTE , POSSUI TODA A INFRAESTRUTURA , SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL EM BOAS CONDIÇÕES , APESAR DE APRESENTAR 2 PLACAS COM NOME DA RUA COMPLETAMENTE AMASSADAS , POSSUI UM CANTEIRO CENTRAL COM 2 PISTAS EM SENTIDOS CONTRÁRIOS , CADA PISTA COM 2 FAIXAS DE 7 M DE LARGURA ; ESTA RUA POSSUI VOCAÇÃO COMERCIAL ; ESTA RUA FAZ A LIGAÇÃO DA AV ALBINO JOSE BARBOSA COM A RUA AGOSTINHO PATTARO , RUA JERONIMO PATTARO E AV SANTA IZABEL , OU LIGAÇÃO COM A RUA MANOEL ANTUNES NOVO , RUA JOSE MARTINS , RUA CARLOS MARTINS E ACESSO AO FUTURO CONDOMÍNIO ; ESTA VIA TEM UM MOVIMENTO BASTANTE INTENSO E É EXTREMAMENTE IMPORTANTE PELO FATO QUE ELA TEM NO CRUZAMENTO COM A AV ALBINO JOSE BARBORA UM CONJUNTO

SEMAFÓRICO , QUE DIRECIONA DE FORMA CONTROLADA , OU MELHOR , QUE PERMITE O ACESSO DO FLUXO DE VEÍCULOS , QUE VEM PELA AV ALBINO JOSE BARBORA SENTIDO RHODIA – PAULÍNIA FAZER A CONVERSÃO A ESQUERDA E ACESSAR O CENTRO DE BARÃO , ACESSAR A AV SANTA IZABEL E ACESSAR O FUTURO CONDOMÍNIO , SEM CAUSAR TRANSTORNOS NO FLUXO DA AV ALBINO ; APÓS A CONVERSÃO A ESQUERDA DO FLUXO QUE VEM DA AV ALBINO SENTIDO RHODIA , OU APÓS A CONVERSÃO A DIREITA DO FLUXO QUE VEM DA AV ALBINO SENTIDO CAMPINAS , OS VEÍCULOS PODEM ENTRAR NA RUA MARIA FERREIRA ANTUNES , ACESSAR AS RUAS VITORINO ANTUNES , RUA CAROLINA PASQUIM ANTONIOLLI OU RUA MANOEL ANTUNES NO SENTIDO RUA CARLOS MARTINS E TRAVESSAS OU O FUTURO CONDOMÍNIO

NÃO EXISTE OUTRO PONTO NESTE TRECHO DA AV ALBINO JOSE BARBOSA QUE POSSUI CONJUNTO SEMAFÓRICO PARA DIRECIONAR DE FORMA CONTROLADA O FLUXO DE VEÍCULOS

RUAS VITORINO ANTUNES , CAROLINA PASQUIM ANTONIOLLI

ESTAS RUAS POSSUEM TODAS A INFRAESTRUTURA , TEM 8 M DE LARGURA , SÃO RUAS INTERNAS , QUE NÃO POSSUEM REPRESENTATIVIDADE NO FLUXO DE VEÍCULOS , SÃO VIAS COM 2 FAIXAS EM SENTIDOS CONTRÁRIOS , SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL EM BOAS CONDIÇÕES , E QUE FAZEM A LIGAÇÃO DA RUA MARIA FERREIRA ANTUNES COM A RUA CARLOS MARTINS ; A RUA VITORINO ANTUNES É A RUA MAIS USADA PARA QUEM VEM DA AV ALBINO JOSE BARBORA SENTIDO RHODIA – PAULÍNIA PARA CHEGAR ATÉ O PONTO DO ENCANADOR , ACADEMIA ONE BEACH TENNIS E AUTO POSTO VÔ JOAO

O RESTAURANTE MUQUECA BARÃO , QUE FICA NA ESQUINA DA RUA VITORINO COM A RUA MARIA FERREIRA FAZ TEM UM MOVIMENTO INTENSO EM TODOS OS DIAS DA SEMANA

TABELAS QUANTITATIVAS

TABELA DE TRÁFEGO CONSOLIDADO – VOLUME TOTAL DE VEÍCULOS EM CADA DIA DE PESQUISA REALIZADA NOS PONTOS A e B INCLUINDO CARROS , MOTOS , CAMINHÕES E VANS

A CONTAGEM DE VEÍCULOS NOS PONTOS A e B FORAM REALIZADOS NOS DIAS 31/05/23 , 01/06/23 , 02/06/23 – INCLUI A SEXTA FEIRA POR ENTENDER MAIOR FLUXO NO FIM DE SEMANA

PONTO A

DIA 31/05 – 1312

DIA 01/06 – 1307

DIA 02/06 – 1441

PONTO B

DIA 31/05 – 670

DIA 01/06 – 722

DIA 02/06 - 701

PARA MAIOR ENTENDIMENTO DO FLUXO DE VEÍCULOS PELA RUA RAUL DE SOUZA ,QUE É UMA DAS RUAS DE TERRA TAMBÉM USADA PARA ENTRAR E SAIR DA VILA SÃO JOÃO E TAMBÉM USADA COMO PASSAGEM PARA UMA ENTRADA DE FUNCIONÁRIOS DA FAZENDA RIO DAS PEDRAS , TOMEI O CUIDADO DE FAZER A CONTAGEM DE VEÍCULOS PARA SIMPLES ILUSTRAÇÃO DA SITUAÇÃO

DIA 31/05 – ENTRADAS = 44 / SAÍDAS = 47

DIA 01/06 – ENTRADAS = 43 / SAÍDAS = 53

DIA 02/06 – ENTRADAS = 65 / SAÍDAS = 63

OBSERVAÇÃO = ESTES VEÍCULOS ESTÃO INCLUSOS NAS CONTAGENS DE FLUXO NAS PLANILHAS DOS PONTOS A e B

GERAÇÃO DE VIAGENS , ACRÉSCIMO NO FLUXO DE VEÍCULOS E RESULTADOS

O FUTURO CONDOMÍNIO TRARÁ UMA QUANTIDADE NOVA DE MORADORES E TAMBÉM DE CARROS , QUE VAMOS QUANTIFICAR A SEGUIR

O CONDOMÍNIO TERÁ 54 CASAS E VAGAS COBERTAS PARA 2 CARROS ; CONSIDERANDO O CONDOMÍNIO TOTALMENTE HABITADO E CONSIDERANDO CADA CASA COM 2 CARROS , TEREMOS UMA QUANTIDADE MÁXIMA DE 108 VEÍCULOS

VAMOS CONSIDERAR A PIOR SITUAÇÃO - NOS HORÁRIOS DE PICO , 80 % DOS MORADORES ESTÃO ENTRANDO OU SAINDO DO CONDOMÍNIO ; A QUANTIFICAÇÃO DESTES EVENTOS É MUITO SIMPLES – $0,80 \times 108 = 86$ CARROS ENTRAM OU SAEM SIMULTANEAMENTE DESTE CONDOMÍNIO ; VAMOS SOMAR MAIS 4 CARROS DE FUNCIONÁRIOS E A QUANTIDADE TOTAL CHEGARÁ EM 90

DESTA FORMA , VAMOS TER UM ACRESCIMO DE 90 VEÍCULOS NOS HORÁRIOS DE PICO DA MANHÃ (DAS 07:00 AS 09:00) , DO MEIO DO DIA (DAS 12:00 AS 14:00) E DO FINAL DE DIA (DAS 17:00 AS 19:00)

VAMOS DETERMINAR ATRAVÉS DAS PLANILHAS DE PESQUISAS OS HORÁRIOS DE PICO MAIS ESPECÍFICOS

BASICAMENTE ESTES 90 VEÍCULOS VÃO USAR A RUA MANOEL ANTUNES NOVO – CONTINUAÇÃO - PARA ENTRAR NO CONDOMÍNIO – DAS 17:00 AS 19:00 , E VÃO USAR A

RUA JOSE MARTINS PARA SAIR DO CONDOMÍNIO – DAS 07:00 AS 09:00 ; MAS VAMOS ESTUDAR TAMBÉM A MAIOR CONCENTRAÇÃO DE VEÍCULOS DAS 12:00 AS 14:00

O PERÍODO ESCOLHIDO DO MEIO DO DIA , DAS 12:00 AS 14:00 , E NÃO DAS 11:00 AS 13:00 , ESTÁ RELACIONADO COM O FLUXO DE VEÍCULOS EM DIREÇÃO AO COLÉGIO OBJETIVO PRÓXIMO A ÁREA EM ESTUDO

EM NOSSOS ESTUDOS , A PIOR SITUAÇÃO SEMPRE ACONTECERÁ PARA A RUA JOSÉ MARTINS , COM O TOTAL DA GERAÇÃO DESTES NOVOS VEÍCULOS (90) DIRECIONADA PARA A PRAÇA DO COCO , OU DIRECIONADA EM SENTIDO CONTRÁRIO , PARA A RUA VITORINO FERRARI

EM NOSSOS ESTUDOS , COM A AJUDA DAS PLANILHAS DE PESQUISA , OS HORÁRIOS DE PICO MAIS COMPLICADOS ESTÃO CONCENTRADOS NA RUA JOSE MARTINS :

NO PERÍODO DAS 7:15 AS 7:45 (30 MINUTOS – DIAS 31/05 , 01/06 e 02/06) , NO SENTIDO DO PONTO DE PESQUISA A , NO SENTIDO DA RUA VITORINO FERRARI , COM UMA MÉDIA DE 191 VEÍCULOS POR PERÍODO E POR DIA

NO PERÍODO DAS 12:15 AS 13:00 HS (45 MINUTOS – DIA 02/06) , NO SENTIDO DO PONTO DE PESQUISA A , NO MESMO SENTIDO DA RUA VITORINO FERRARI , COM UM VOLUME DE 230 VEÍCULOS POR PERÍODO

EM NOSSOS ESTUDOS , NAS PLANILHAS DE PESQUISA , NA RUA JOSE MARTINS , ENCONTRAMOS UM VOLUME DE VEÍCULOS QUE É 2 VEZES MAIOR NO SENTIDO DA RUA VITORINO FERRARI EM COMPARAÇÃO COM O VOLUME NO SENTIDO DA PRAÇA DO COCO

MAS PARA O ESTUDO , VAMOS CONSIDERAR 2 SITUAÇÕES :

1) A PIOR SITUAÇÃO - VAMOS USAR UMA SITUAÇÃO MAIOR DE IMPACTO – VAMOS CONSIDERAR O VOLUME GERADO DE 90 NOVOS VEÍCULOS DA SEGUINTE FORMA : 80 % (70 VEÍCULOS) EM DIREÇÃO A RUA VITORINO FERRARI E 20 % (20 VEÍCULOS) NA DIREÇÃO DA PRAÇA DO COCO

E VAMOS CONSIDERAR A SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VEÍCULOS , NAS PROPORÇÕES DETERMINADAS 80%– 20% , SOMENTE NOS PERÍODOS DE MAIOR FLUXO DE VEÍCULOS

PLANILHA EM ANEXO BASE DIA 02/06

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **REPROVADO**

PERÍODO DAS 12:00 AS 14:00 – SITUAÇÃO = **APROVADO**

2) A MELHOR SITUAÇÃO – VAMOS USAR A SITUAÇÃO DE MENOR IMPACTO – VAMOS CONSIDERAR O VOLUME GERADO DE NOVOS VEÍCULO DA SEGUINTE FORMA : 20 % (20 VEÍCULOS) EM DIREÇÃO A RUA VITORINO FERRARI E 80 % (70 VEÍCULOS) NA DIREÇÃO DA PRAÇA DO COCO

E VAMOS CONSIDERAR A SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VEÍCULOS , NAS PROPORÇÕES DETERMINADAS 20% – 80% , SOMENTE NOS PERÍODOS DE MAIOR FLUXO DE VEÍCULOS

PLANILHA EM ANEXO BASE DIA 01 / 06

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **REPROVADO**

PLANILHA EM ANEXO BASE DIA 02/06

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **REPROVADO**

MAS PARA MELHOR COMPREENSÃO E SEGURANÇA DO ESTUDO , VAMOS FAZER SIMULAÇÕES PARA DEFINIR A SITUAÇÃO REAL DO FLUXO DE VEÍCULOS NA REGIÃO

SIMULAÇÃO 1

COM GERAÇÃO DE 50 % DE VEÍCULOS BASE DIA 02/06 – DIREÇÃO RUA VITORINO FERRARI

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **REPROVADO**

SIMULAÇÃO 2

COM GERAÇÃO DE 50 % DE VEÍCULOS BASE MÉDIA DOS DIAS 31 , 01 e 02 – DIREÇÃO RUA VITORINO FERRARI

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **REPROVADO**

SIMULAÇÃO 3

SEM GERAÇÃO DE NOVOS VEÍCULOS BASE DIA 02/06 – DIREÇÃO RUA VITORINO FERRARI

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = REPROVADO

SIMULAÇÃO 4

SEM GERAÇÃO DE NOVOS VEÍCULOS BASE MÉDIA DOS DIA 31 , 01 e 02 – DIREÇÃO RUA VITORINO FERRARI

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = REPROVADO

COM GERAÇÃO DE 50% DE VEÍCULOS BASE DIA 01/06 – DIREÇÃO PRAÇA DO COCO

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **APROVADO**

COM GERAÇÃO DE 50% DE VEÍCULOS BASE DIA 02/06 – DIREÇÃO PRAÇA DO COCO

PERÍODO DAS 07:00 AS 09:00 – SITUAÇÃO = **APROVADO**

RELATÓRIO DE IMPACTO

O TERRENO ONDE SERÁ CONSTRUÍDO O NOVO CONDOMÍNIO TEM CARACTERÍSTICAS MUITO ESPECIAIS ; O TERRENO ESTÁ LOCALIZADO AO LADO DA VILA SÃO JOÃO , BASTANTE ISOLADA , QUE DÁ IMPRESSÃO QUE PAROU NO TEMPO , COM AS RUAS SEM

ASFALTO E UMA IMAGEM DE CAMPO ; O TERRENO ESTÁ VIZINHO DA FAZENDA RIO DAS PEDRAS , QUE TEM AS PRINCIPAIS CONSTRUÇÕES TOMBADAS PELO CONDEPAAC E MUITAS E MUITAS RESTRIÇÕES DECRETADAS PELA SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DA PREFEITURA DE CAMPINAS ; ESTAS 2 ÁREAS VIZINHAS – VILA SÃO JOÃO E FAZENDA RIO DAS PEDRAS , ATÉ PELA EXTENSÃO DA ÁREA QUE POSSUEM , IMPEDEM O CRESCIMENTO DE GRANDE PARTE DE BARÃO GERALDO E DEVE PERMANECER DESTA FORMA POR MUITO TEMPO ; A ÁREA DO TERRENO TAMBÉM ESTÁ AO LADO DO JD AFIFE E DE UMA PARTE DA VILA SANTA IZABEL , COM TODA A INFRA ESTRUTURA BÁSICA , COMÉRCIO , BARES E RESTAURANTES , IGREJAS , POSTOS DE COMBUSTÍVEIS , COLÉGIOS , ACADEMIAS ; A REGIÃO É ATENDIDA POR LINHAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EM UMA PARTE PEQUENA , MAS ESPECIFICAMENTE PRÓXIMO DA FUTURA PORTARIA DA ÁREA EM ESTUDO , NÃO EXITE CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS ; O TERRENO ESTÁ MUITO PRÓXIMO DA AV ALBINO JOSÉ BARBOSA , TAMBÉM CONHECIDA COMO ESTRADA DA RHODIA , E QUE VAI ATÉ A CIDADE DE PAULÍNIA E POSSUI UM FLUXO DE VEÍCULOS BRUTAL ; O TERRENO ESTÁ LOCALIZADO NO DISTRITO ONDE ESTÁ A UNICAMP , QUE DISPENSA COMENTÁRIOS , DA MORADIA ESTUDANTIL DA UNICAMP , DO HOSPITAL CENTRO MÉDICO , DE VÁRIOS LOTEAMENTOS E CONDOMÍNIOS , E QUE TRAZEM UM GRANDE FLUXO DE VEÍCULOS E PESSOAS ; O RELATÓRIO DE IMPACTO TEM POR OBJETIVO ANALISAR A CONSTRUÇÃO DO CONDOMÍNIO DENTRO DESTA SITUAÇÃO QUE ACABEI DE DESCREVER

UM PONTO IMPORTANTE A SER ANALISADO É QUE A ÚNICA PORTARIA PARA ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS E PEDESTRES SERÁ NA RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000 – CONTINUAÇÃO , ONDE DEVERÁ SER CONSTRUÍDO UM NOVO ACESSO ; MAS O FATO É QUE HOJE NÃO EXISTE ESTE ACESSO DIRETO DA RUA AO TERRENO , ESTE ACESSO NÃO FOI IMPLANTADO AINDA ; DESTA FORMA O NOSSO TRABALHO SERÁ DE IMAGINAR O FLUXO DE VEÍCULOS CHEGANDO OU SAINDO DESTE ACESSO , FAZER A CONTAGEM DE VEÍCULOS ATUAL E DESENVOLVER A GERAÇÃO FUTURA ; MAS ESTE PONTO DE ACESSO , POR ESTAR SITUADO EM UMA POSIÇÃO DO TERRENO MAIS AFASTADO DA AV ALBINO JOSE BARBOSA , DA ACADEMIA ONE BEACH TENNIS E DO POSTO DE COMBUSTÍVEL VÔ JOÃO , TEM UMA INFLUÊNCIA MENOR NO FLUXO DE VEÍCULOS DO ENTORNO E REGIÃO

UMA OBSERVAÇÃO IMPORTANTE – A RUA JOSE MARTINS , QUE DEVERÁ SER O PONTO DE SAÍDA DA PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO , POSSUI ASFALTO COM LARGURA VARIÁVEL DE 7 A 8 METROS , MAS NÃO POSSUI INFRAESTRUTURA BÁSICA – NÃO POSSUI GUIAS , SARJETAS , CALÇADAS , CANALETAS DE DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS

OUTRA OBSERVAÇÃO IMPORTANTE – A RUA RAUL DE SOUZA , QUE FAZ PARTE DA VILA SÃO JOÃO , NÃO POSSUI A INFRAESTRUTURA BÁSICA E NÃO POSSUI ASFALTO

MAIS OUTRA OBSERVAÇÃO IMPORTANTE É QUE O CALCULO DO FATOR PICO HORA , COMO RECOMENDADO PELA EMDEC , E MAIS A SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VIAGENS , FOI REPROVADO NAS VÁRIAS SIMULAÇÕES E MOSTROU A NECESSIDADE DE APROVAR UM PROJETO VIÁRIO ESPECÍFICO PARA O LOCAL DA IMPLANTAÇÃO DA PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO E RUAS ADJACENTES , COMO A CONTINUAÇÃO DA RUA MANOEL ANTUNES NOVO , RUA JOSE MARTINS , RUA RAUL DE SOUZA

MÉTODO PARA OBTENÇÃO DA HORA DE PICO SEGUNDO A EMDEC

FORAM DEFINIDOS 2 PONTOS PARA PESQUISA DE FLUXO DE VEÍCULOS : PONTOS A e B

OS 2 PONTOS ESTÃO SITUADOS NA ATUAL RUA JOSE MARTINS , MAIS EXATAMENTE NO PONTO ONDE SERÁ IMPLANTADO O ACESSO NA CONTINUAÇÃO DA RUA MANOEL ANTUNES NOVO PARA O NÚMERO 1000

AS PESQUISAS REALIZADAS FORAM PARA CONTAGEM DE CADA TIPO DE VEÍCULO EM PERÍODOS DE 2:00 HS , EM INTERVALOS DE 15 MINUTOS

A TABELA DE EQUIVALÊNCIA E NOMENCLATURA SERÁ ASSIM DEFINIDA :

CA – CARROS – 1

MO-MOTOS – 0,5

ON – ÔNIBUS – 2 (NÃO HÁ CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS NESTA RUA , NESTE TRECHO)

CAM – CAMINHÕES – 3

VA – VANS – 1

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE PESQUISA A e B SITUADOS NA RUA JOSE MARTINS

Em arquivo anexo

MAPAS COM A LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETAMENTE AFETADA – ADA , ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA – AID , ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA – AII

Em arquivos anexos

PLANILHAS COM CONTAGEM DE VEÍCULOS

4 planilhas em arquivos em anexo

OBSERVAÇÃO :

TODAS AS RUAS E AVENIDAS FORAM PERCORRIDAS , EM TRECHOS ESPECÍFICOS A PÉ , PARA MELHOR ENTENDIMENTO DA COMPLEXIDADE DO FLUXO DE VEÍCULOS

CONCLUSÃO :

FORAM ENCONTRADAS SOBRECARGAS NO FLUXO DE VEÍCULOS DA RUA JOSE MARTINS , NO PERÍODO DA MANHÃ E MEIO DO DIA , RESULTADO DO FLUXO DE VEÍCULOS EXISTENTE EM DIREÇÃO AO COLÉGIO OBJETIVO , EM DIREÇÃO A AV SANTA IZABEL , OU EM DIREÇÃO A PRAÇA DO COCO , MAIS A SOMA DA GERAÇÃO DE NOVOS VEÍCULOS , E

QUE RESULTOU NA NECESSIDADE DE APROVAÇÃO DE UM PROJETO VIÁRIO PARA IMPLANTAÇÃO DA PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO E DAS RUAS ADJACENTES

UMA OBSERVAÇÃO IMPORTANTE É QUE EM UMA DAS SIMULAÇÕES REALIZADAS , CONSIDEREI SOMENTE O FLUXO EXISTENTE NA RUA JOSE MARTINS , DO PONTO DE ONDE SERÁ A PORTARIA DO FUTURO CONDOMÍNIO , EM DIREÇÃO A RUA VITORINO FERRARI E AV SANTA IZABEL , SEM A SOMA DA GERAÇÃO DE NOVOS VEÍCULOS , E MESMO ASSIM O FPH FICOU MENOR QUE 0,75 , MOSTRANDO QUE A SITUAÇÃO É CRÍTICA E NECESSITA DA APROVAÇÃO DE UM PROJETO VIÁRIO

NATURALMENTE A CONSTRUÇÃO DE UM CONDOMÍNIO EM UMA ÁREA ABANDONADA HÁ MUITOS ANOS , TRARÁ NOVAS MORADIAS , UMA NOVA DINÂMICA PARA A REGIÃO, MAIS COMÉRCIOS E MAIS EMPREGOS E IMPOSTOS

A PRAÇA DO COCO , QUE ESTÁ MUITO PRÓXIMA DA ÁREA EM ESTUDO , ESTÁ ESTABELECIDADA DESDE A DÉCADA DE 90 E TEM UMA CARACTERÍSTICA ÚNICA , QUE É A CONCENTRAÇÃO DE UMA POPULAÇÃO ATIVA E QUE IRÁ SE SOMAR A POPULAÇÃO DO FUTURO CONDOMÍNIO

COMO SUGESTÃO , ALGUMAS MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS :

1) A PORTARIA SERÁ IMPLANTADA NO LOCAL COM BASTANTE ÁREA DISPONÍVEL - ANTIGA PRAÇA DO MOSAICO , QUE PODERÁ SER UTILIZADA PARA A CRIAÇÃO DE UMA PEQUENA ROTATÓRIA ; ESTA ÁREA NÃO APARECE EM PLANTAS DA PREFEITURA E DO GOOGLE – PRECISARÁ SER LEVANTADA

2) NÃO USAR A RUA RAUL DE SOUZA PARA A SAÍDA DO CONDOMÍNIO , PARA EVITAR PROBLEMAS COM A POPULAÇÃO DA VILA SÃO JOÃO , QUE NÃO QUER ASFALTO NAS RUAS

3) IMPLANTAÇÃO DE PONTOS DE ÔNIBUS PRÓXIMO

LINHAS DE TRANSPORTE MUNICIPAIS MAIS PRÓXIMAS

NÃO TEM PONTOS DE ÔNIBUS PRÓXIMOS

CONCLUSÃO FINAL

FORMA DESENVOLVIDAS 4 PLANILHAS COM LEVANTAMENTOS DE FLUXO DE VEÍCULOS , GERAÇÃO DE NOVOS VEÍCULOS E SIMULAÇÕES NA RUA JOSE MARTINS – PONTOS A e B; NOS PERÍODOS MAIS CRÍTICOS , ENCONTREI FPH MENOR QUE 0,75 , DEMONSTRANDO A NECESSIDADE DE APROVAÇÃO DE PROJETO VIÁRIO ESPECÍFICO

ASSINA ESTE ESTUDO

ENG CIVIL JOAO BITTAR NETO

CREA : 0601421180-SP

RG : 11.981.086-4 SSP/SP

CPF : 077.763.788-01

INSC DU : 2817

CEL : 19 997716667

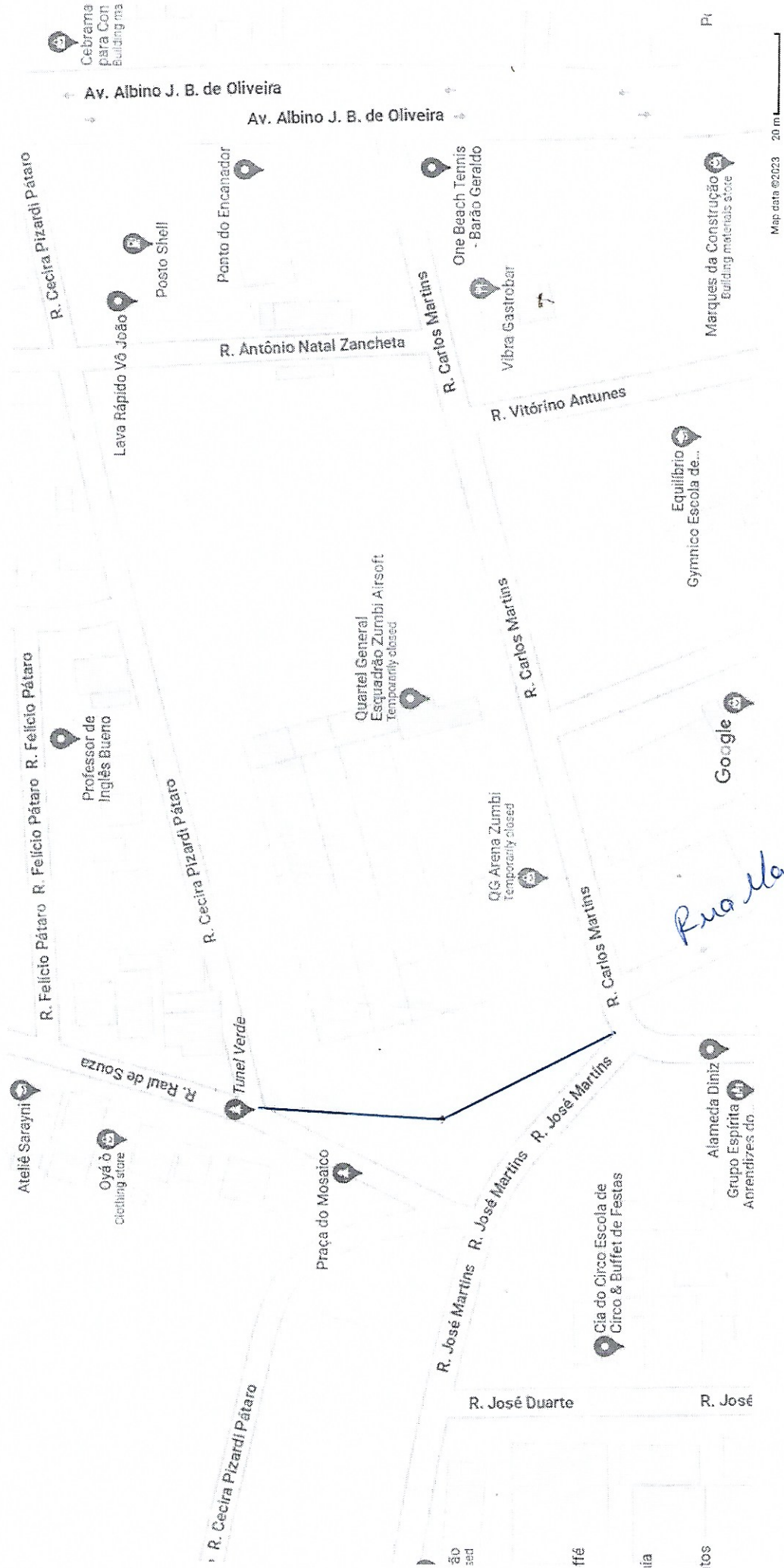
DU : 2817

EMAIL : jbittarneto@gmail.com

ART :

Pontos de Pesquisa A e B






Rua Manoel Antunes Usado

Google Maps

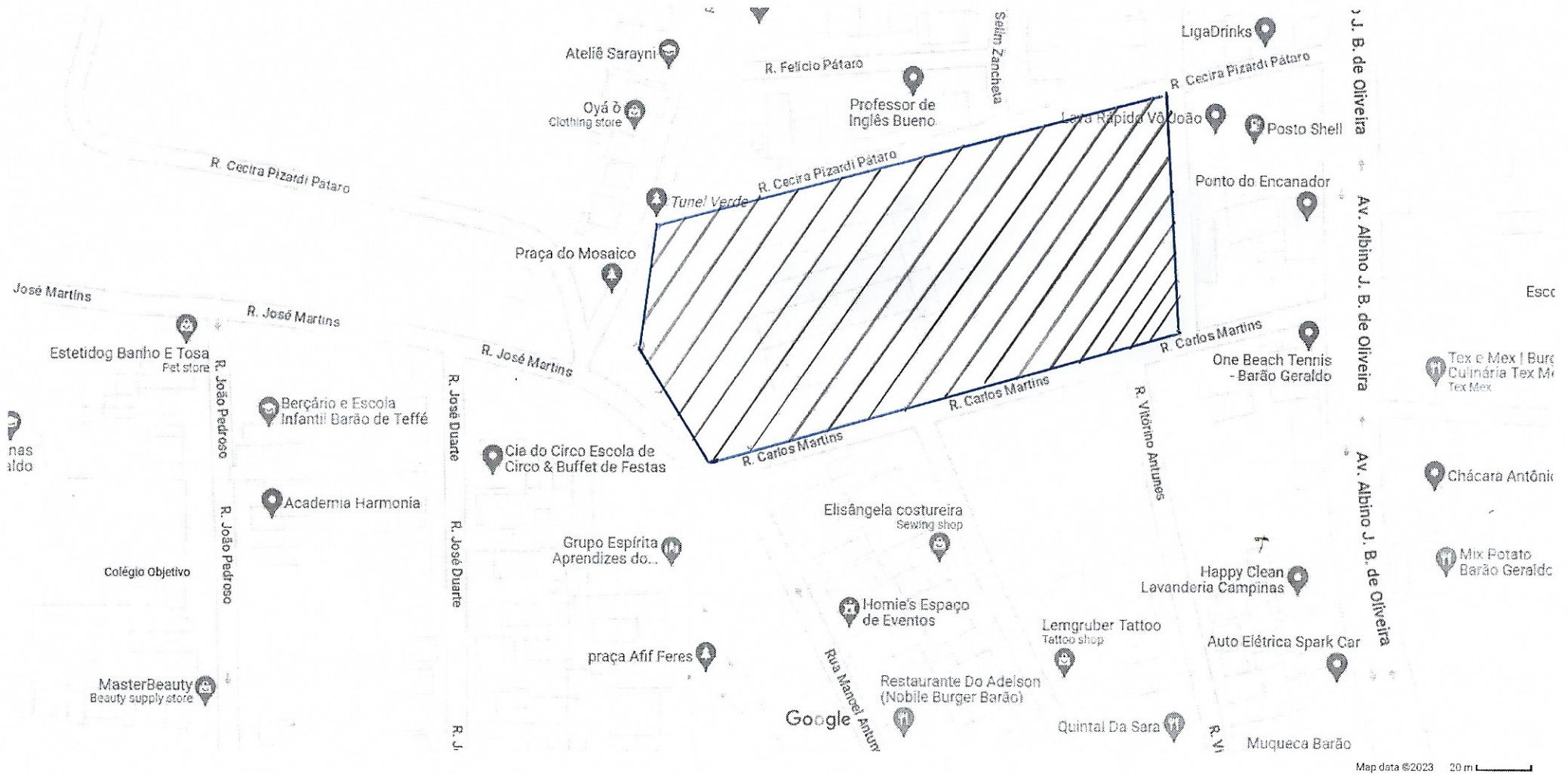


 Praça do Mosaico

levantamento realizado
em 21/05/23
medidas aproximadas

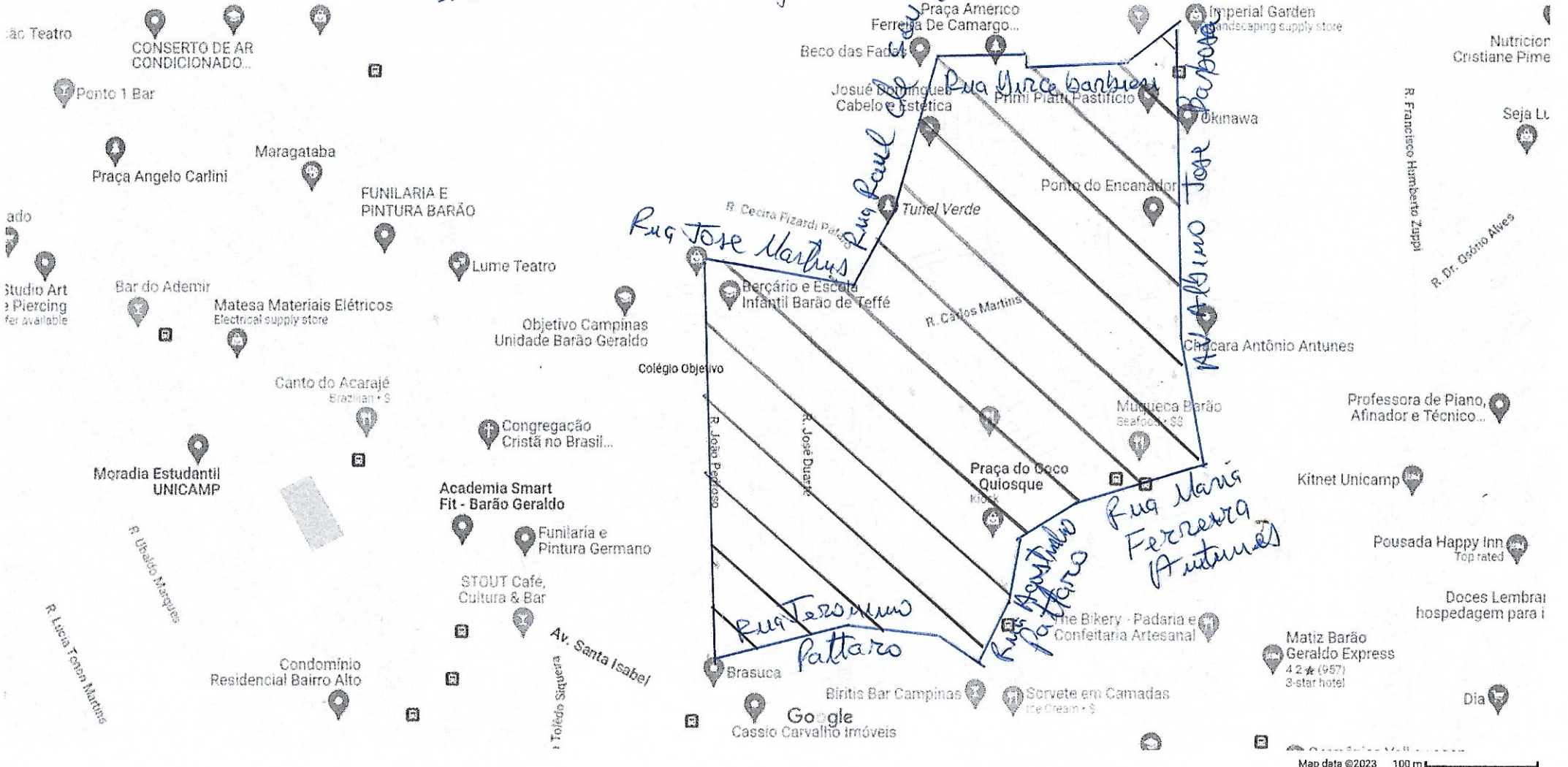
ADA - área de influência, diretamente a feitoria

Google Maps



AIU - área de influência direta
 AII - área de influência indireta

Google Maps



DATA 31/05		PONTO A				DATA 01/06		PONTO A				DATA 02/06		PONTO A			
RUA JOSE MARTINS EM DIREÇÃO A RUA VITORINO FERRARI																	
		CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS			CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS			CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS
700	715	55						56						68			
715	730	97			2			105			2			120	2		2
730	745	78						84						89		2	2
745	800	66			1			70			1			62	1		1
800	815	36	1	1	1			25	2		1			26	1	1	
815	830	17	2		2			20	2		2			25	2	1	1
830	845	33	1					40	1	1				28	2	1	
845	900	41						35		1				28	2	1	
TOTAL		423	4	1	6			435	5	2	6			446	10	6	6
1200	1215	60	2	2	1			70	6		1			65	4	2	
1215	1230	60	2					70	5					78	4		
1230	1245	62	4					47	2					72	5	1	
1245	1300	61	2		1			63	3		1			80	11	3	
1300	1315	58	2	1				60	4	2				60	5	4	
1315	1330	42						45	4	2	3			57	3	2	
1330	1345	33	5		2			31						52	2		
1345	1400	28	2	2	1			23						33	2		
TOTAL		404	19	5	5			409	24	4	5			497	36	12	
1700	1715	47						46	6	1	1			61	5	1	
1715	1730	65	4		1			71	7		1			60	6		
1730	1745	86	5					80	2		1			52	10	3	
1745	1800	62	3		1			45	2		1			66	6		
1800	1815	62	2		1			45	4		1			50	3		
1815	1830	53	6					55	3		1			47	4		
1830	1845	28	2					24	1					33	2		
1845	1900	17						18	1					18	1		
TOTAL		420	22		3			384	26	1	6			387	37	4	
TOTAL	31/mai	1247	45	6	14												
						01/jun		1228	55	7	17						
												02/jun		1330	83	22	6

DATA 31/05		PONTO B				DATA 01/06		PONTO B				DATA 02/06		PONTO B	
		CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS		CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS		CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS
700	715	17					13					23			
715	730	28		1	1		34		1	1		44	1		1
730	745	38	2		1		41	4		1		39	1		1
745	800	40	2	1			42	2	2			37	1		1
800	815	37	2	1	2		40	2		2		29	2		
815	830	33	2		1		33	2		1		33	2	1	1
830	845	21	3				22	4	1			27	3	1	
845	900	31	2	2	3		35	2		3		36	2	1	1
TOTAL		245	13	5	8		260	16	4	8		268	12	3	5
1200	1215	22	2	1	3		28	3		2		19	5	1	2
1215	1230	43	1				42	2		3		34		1	2
1230	1245	22	2	1	2		29	2		1		23	6		1
1245	1300	35	3		1		32	4				35	4		
1300	1315	32	3		1		34	4	1	6		38	10		4
1315	1330	21	5		1		17	6	1	1		26	3	1	1
1330	1345	15	2				18					17		1	
1345	1400	17	2				12					14			
TOTAL		207	20	2	8		212	21	2	13		206	28	4	10
1700	1715	24			1		29			1		35	4		1
1715	1730	26	2		1		29	1	1			20	1		
1730	1745	30	1	1	1		27	1				23			
1745	1800	26	3		1		24	3		1		20	1		2
1800	1815	27					22	2		2		21	1		2
1815	1830	20	2		1		25	3		1		19			1
1830	1845	4					11					11			
1845	1900						3					3			
TOTAL		157	8	1	5		170	10	1	5		152	7		6
TOTAL	31/mai	609	41	8	21										
						01/jun	642	47	7	26					
											02/jun	626	47	7	21

DATA SEM DEFINIÇÃO			SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VIAGENS				TOTAL EQUIV NO PERÍODO				SOMA		SOMA		SIMULAÇÃO SEM A GERAÇÃO			SIMULAÇÃO COM GERAÇÃO DE 50% DE VIAGENS			
			CONSIDERANDO COMO BASE DIA 02/06								TOTAL		ACUM	DE NOVOS VEÍCULOS			45 VEÍCULOS A MAIS				
	CARROS		MOTOS	CAMINH	VANS		CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS		FPH		base 02/06			base 02/06				
700	715	68					68				68	700	800	422		68	68	352		68	397
715	730	120+50	2		2		170	1		2	173	715	815	385		120	123	315		148	360
730	745	89+20		2	2		109		6	2	117	730	830	241		89	97	221		117	241
745	800	62	1		1		62	1		1	64	745	845	156		62	64	156		64	156
800	815	26	1	1			26	1	3	1	31	845	900	124		26	31	124		31	124
815	830	25	2	1	1		25	1	3		29		FPH = 422 / 4 X 173		25	29	FPH = 352 / 4 X 123		29	FPH = 397 / 4 X 148	
830	845	28	2	1			28	1	3		32		FPH = 0,61 reprovado		28	32	FPH = 0,71 reprovado		32	FPH = 0,67 reprovado	
845	900	28	2	1			28	1	3		32		há necessidade de		28	32	há necessidade de		32	há necessidade de	
							516	6	18	6	546		projeto específico				projeto específico			projeto específico	
RUA JOSE MARTINS , EM FRENTE A RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000																					
PONTO A nesta tabela foi aplicada a situação mais crítica - 70 veículos em direção a rua Vitorino Ferrari																					
			SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VIAGENS										SIMULAÇÃO SEM A GERAÇÃO			SIMULAÇÃO COM A GERAÇÃO DE 50 % E NA MÉDIA					
			CONSIDERANDO COMO BASE DIA 02/06										DE NOVOS VEÍCULOS E NA MÉDIA			45 VEÍCULOS A MAIS					
1200	1215	65	4	2			65	2	6		73	1200	1300	396		60	317			60	362
1215	1230	78	4				78	2			80	1215	1315	398		107	286			132	331
1230	1245	72+50	5	1			122	3	3		128	1230	1330	383		84	199			104	219
1245	1300	80+20	11	3			100	6	9		115	1245	1345	308		66	149			66	149
1300	1315	60	5	4			60	3	12		75	1300	1400	227		29	118			29	118
1315	1330	57	3	2			57	2	6		65		FPH = 398 / 4 X 128		20	FPH = 317 / 4 X 107			20	FPH = 362 / 4 X 132	
1330	1345	52	2				52	1			53		FPH = 0,77 aprovado		34	FPH = 0,74 reprovado			34	FPH = 0,68 reprovado	
1345	1400	33	2				33	1			34				35	há necessidade de			35	há necessidade de	
							567	20	36		623						projeto específico			projeto específico	
RUA JOSE MARTINS , EM FRENTE A RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000																					
PONTO A nesta tabela foi aplicada a situação mais crítica - 70 veículos em direção a Rua Vitorino Ferrari																					

DATA SEM DEFINIÇÃO			SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VIAGENS				TOTAL EQUIV O PERÍODO				SOMA		SOMA		SIMULAÇÃO SEM GERAÇÃO		SIMULAÇÃO COM GERAÇÃO		
			CONSIDERANDO COMO BASE DIA 01/06								TOTAL		ACUM		DE NOVOS VEÍCULOS		EM 50 % PARA A PRAÇA DO COCO		
	CARROS		MOTOS	CAMINH	VANS		CARROS	MOTOS	CAMINH	VANS		FPH							
700	715	13					13				13	700	800	214		13	144	13	189
715	730	34		1	1		34		3	1	38	715	815	244		38	174	38	219
730	745	41+35	4		1		76	2		1	79	730	830	244		44	174	69	219
745	800	42+35	2	2			77	1	6		84	745	845	189		49	154	69	174
800	815	40	2		2		40	1		2	43	800	900	144		43	144	43	114
815	830	33	2	1	1		33	1	3	1	38	FPH = 244 / 4 X 84			38	FPH = 174 / 4 X 49		38	FPH = 219 / 4 X 69
830	845	22	4				22	2			24	FPH = 0,72 reprovado			24	FPH = 0,88 aprovado		24	FPH = 0,79 aprovado
845	900	35	2		3		35	1		3	39	há necessidade de projeto específico			39			39	
RUA JOSE MARTINS , EM FRENTE A RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000																			
PONTO B	nesta tabela foi aplicada a situação menos crítica - 70 veículos em direção a Praça do Coco																		
			SOMA DA GERAÇÃO FUTURA DE VIAGENS																
			CONSIDERANDO COMO BASE DIA 02/06									FPH							
700	715	23					23				23	700	800	219		23	219	23	194
715	730	44+35	1		1		79	1		1	81	715	815	226		46	156	71	171
730	745	39+35	1		1		74	1		1	76	730	830	183		41	148	61	168
745	800	37	1		1		37	1		1	39	745	845	139		39	139	39	139
800	815	29	2				29	1			30	800	900	141		30	141	30	141
815	830	33	2	1	1		33	1	3	1	38	FPH = 226 / 4 X 81			38	FPH = 156 / 4 X 46		38	FPH = 194 / 4 X 61
830	845	27	3	1			27	2	3		32	FPH = 0,69 reprovado			32	FPH = 0,84 aprovado		32	FPH = 0,79 aprovado
845	900	36	2	1	1		36	1	3	1	41	há necessidade de projeto específico			41			41	
RUA JOSE MARTINS , EM FRENTE A RUA MANOEL ANTUNES NOVO 1000																			
PONTO B	nesta tabela foi aplicada a situação menos crítica - 70 veículos em direção a Praça do Coco																		



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo

CREA-SP

ART de Obra ou Serviço
28027230230886174

1. Responsável Técnico

JOAO BITTAR NETO

Título Profissional: **Engenheiro Civil**

RNP: **2614257729**

Registro: **0601421180-SP**

Empresa Contratada:

Registro:

2. Dados do Contrato

Contratante: **BR MAROC INCORPORAÇÕES SPE LTDA**

CPF/CNPJ: **49.088.469/0001-13**

Endereço: **Rua MANOEL ANTUNES NOVO**

Nº: **1000**

Complemento: **QUARTEIRÃO 0083 , LOTE A**

Bairro: **BARÃO GERALDO**

Cidade: **Campinas**

UF: **SP**

CEP: **13084-175**

Contrato:

Celebrado em: **08/06/2023**

Vinculada à Art nº:

Valor: R\$ **6.500,00**

Tipo de Contratante: **Pessoa Jurídica de Direito Privado**

Ação Institucional:

3. Dados da Obra Serviço

Endereço: **Rua MANOEL ANTUNES NOVO**

Nº: **1000**

Complemento: **QUARTEIRÃO 0083 , LOTE A**

Bairro: **BARÃO GERALDO**

Cidade: **Campinas**

UF: **SP**

CEP: **13084-175**

Data de Início: **08/06/2023**

Previsão de Término: **08/12/2023**

Coordenadas Geográficas:

Finalidade: **Residencial**

Código:

Proprietário: **BR MAROC INCORPORAÇÕES SPE LTDA**

CPF/CNPJ: **49.088.469/0001-13**

4. Atividade Técnica

				Quantidade	Unidade
Elaboração					
1	Laudo	de edificação	em materiais mistos	8464,52000	metro quadrado

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta ART

5. Observações

TRATA SE DE ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRANSITO PARA CONSTRUÇÃO DE HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR HORIZONTAL HMH - B - BG

6. Declarações

Acessibilidade: Declaro que as regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, não se aplicam às atividades profissionais acima relacionadas.

7. Entidade de Classe

0-NÃO DESTINADA

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

_____ de _____ de _____

Local
JOÃO BITTAR

Assinado de forma
digital por JOAO BITTAR

NETO:07776378801

~~JOAO BITTAR NETO:07776378801~~

Dados: 2023.06.09

8801
BR MARCO INCORPORAÇÕES S/E LTDA CFP/CNPJ: 19.088.469/0001-13

Valor ART R\$ 96,62

Registrada em: 09/06/2023

Valor Pago R\$

96,62

Nosso Numero: 28027230230886174

Versão do sistema

Impresso em: 09/06/2023 16:18:14

9. Informações

- A presente ART encontra-se devidamente quitada conforme dados constantes no rodapé-versão do sistema, certificada pelo *Nosso Número*.

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site www.creasp.org.br ou www.confea.org.br

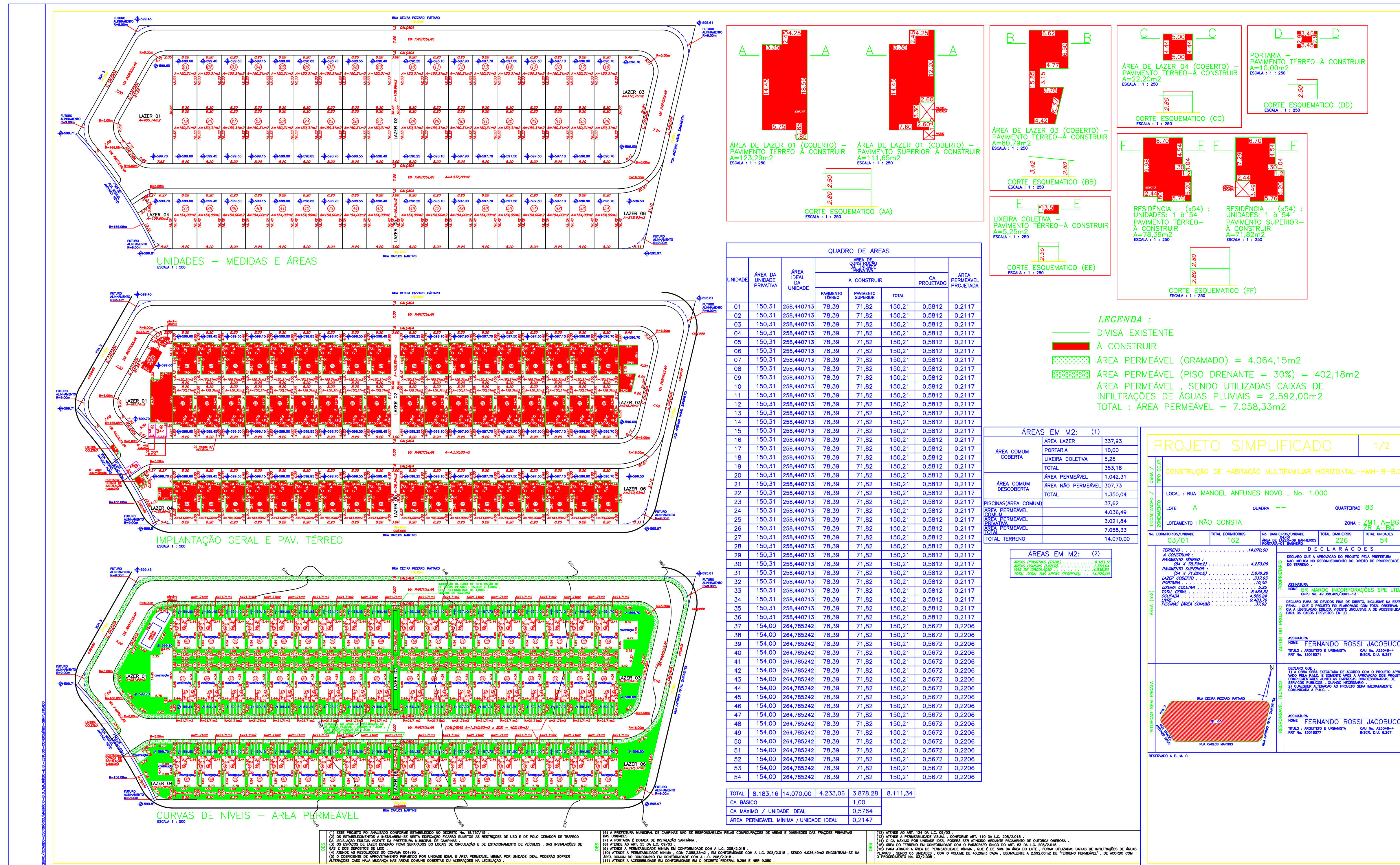
- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

www.creasp.org.br

Tel: 0800 017 18 11

E-mail: acessar link Fale Conosco do site acima





PLOTAGEM NA ESCALA 1 : 500
 COLORIDAS - 03 CÓPIAS

LAYERS	COR	ESPESSURA
BRANCO	07	0,2
VERDE	07	0,4
MAGENTA	07	0,1
AMARELO	07	0,4
CYAN	07	0,2
AZUL	07	0,2
VERMELHO	07	0,15
10	10	0,13
90	90	0,2
DEMAIS	07	0,1

ESCALA DE PLOTAGEM 1:100
 01 CÓPIA

LAYERS	COR	ESPESSURA
MAGENTA	07	0,6
AMARELO	07	0,6
VERDE	07	0,4
CYAN	07	0,2
AZUL	07	0,2
VERMELHO	07	0,1
BRANCO	07	0,2
DEMAIS	07	0,1

