

## **PAISAGEM URBANA: COMO TRAZER A ESCALA HUMANA PARA DENTRO DOS CANTEIROS CENTRAIS DA CIDADE**

Laura Pasa Cambrussi<sup>1</sup>; Alcindo Neckel<sup>2</sup>

1 Graduanda em Arquitetura e Urbanismo - IMED, Brasil. Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Mobilidade Urbana (NEPMOUR-IMED), bolsista de iniciação científica FAPERGS. E-mail: lauracambrussi@hotmail.com

2 Professor da Escola de Arquitetura e Urbanismo da IMED. E-mail: alcindo.neckel@imed.edu.br

### **1 INTRODUÇÃO**

As paisagens são feitas pelas ideias e pela construção. A paisagem urbana é uma mistura de arte, ciência e acaso, é compreensível que, na sua construção, ocorra a renovação das formas antigas e a criação de novas formas que venham a atender aos novos estilos de vida que lhe são atribuídos em cada momento histórico (LEITE, 1994).

Historicamente, a paisagem urbana tem os processos de intervenções voltados a expressar o ideal e a necessidade da sociedade de cada época. Passo Fundo, segundo Ferretto (2012), é entendida como cidade de porte médio justificada pelas relações verticais (indústria alimentícia e agronegócio) e horizontais (educação, saúde e comércio) que apresenta. Assim, a transição pendular de pessoas vindas das diferentes partes da região, transformam Passo Fundo em um importante polo regional, com uma população estimada 201.767 habitantes (IBGE, 2018). Conseqüentemente, a inexistência de uma pesquisa atual voltada para a leitura e entendimento da estrutura urbana revela um vazio que esta pesquisa pretende explorar.

Segundo Gehl (2015), as cidades que conseguiram modernizar o seu urbanismo com soluções de mobilidade, sustentabilidade, segurança, valorização dos espaços públicos, possibilidades de expressão individual e coletiva, acessibilidade e inclusão, desenvolvem com sucesso formas de melhorar a qualidade de vida da população. Vale constar que, em sua cidade natal, Copenhague, Gehl ajudou a mudar a concepção urbana composta atualmente por bicicletas, espaços verdes e com ótimo transporte público, sendo considerada a cidade mais habitável do mundo.

No cenário atual das cidades brasileiras, observa-se que em sua maioria, não estão existe um preparo padrão que vise possibilitar às pessoas o acesso total, a permanência e a utilização dos múltiplos espaços públicos. Os espaços centrais e os equipamentos públicos urbanos não oferecem condições de mobilidade segura, autonomia e comodidade.

Segundo Neef (1993) o desenvolvimento à escala humana busca compreender a estrutura e a dinâmica do sistema econômico, voltado a compreensão as necessidades humanas básicas e assim, aplicar nas políticas urbanas. Neef então cria uma proposta de desenvolvimento a qual visa facilitar a criação e implementação das mesmas políticas para que possam promover a satisfação à população.

O estudo é assim, uma análise e proposta de intervenção na paisagem urbana, oriunda do estudo da escala humana e de Passo Fundo; do urbanismo e do planejamento juntamente com seus benefícios, a fim de oferecer uma forma de colmatar precariedades urbanas. Acerca da forma da cidade atual e da relação da mesma com seus cidadãos, o estudo objetiva de maneira geral melhorar as qualidades perceptivas do local, diretamente ligadas com a natureza humana e,

assim, proporcionar a reativação dos centros das vias (canteiros) para o que os mesmos cumpram seu papel social dentro da cidade e, acima disto, sejam espaços seguros e garantidos de acessibilidade para os diferentes modais de transporte.

## 2 METODOLOGIA

Para realização do estudo buscou-se entender, de forma primordial, como o sistema viário funciona e também como o estado dos ambientes interfere na percepção da segurança e na usabilidade do trecho em questão, escolhendo trabalhar uma porção do canteiro central da Av. Presidente Vargas em Passo Fundo, localizado próximo a IMED, em frente Hotel City. O local escolhido é composto por grande travessia, já visualmente problemática, e não comporta a acessibilidade necessária e a segurança aos usuários (Figura 1). As árvores de grande porte têm pouco espaço verde para o seu desenvolvimento, modificando também os espaços ao seu redor que estariam concretados ou asfaltados. A necessidade de estudo e de um projeto de revitalização da paisagem, provem da importância como local de espera para travessia e também, visando a segurança dos ciclistas e dos pedestres, usuários deste espaço urbano.

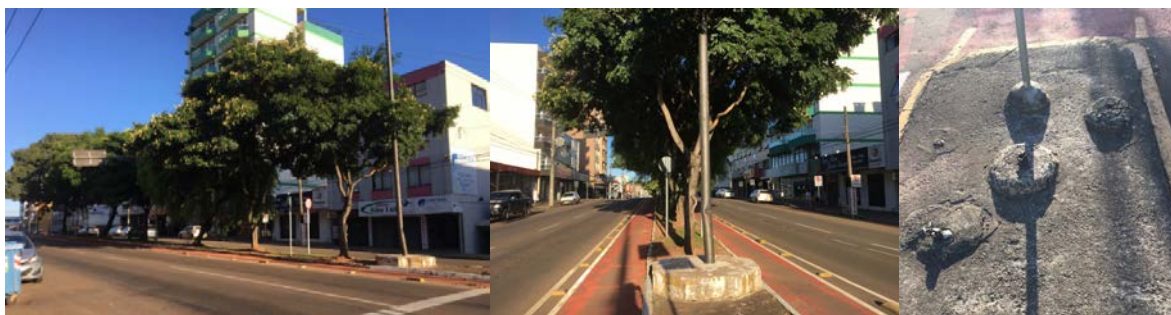


Figura 1 – Canteiro central estudado.  
Fonte: Autores (2019).

O espaço também não prevê o acesso a travessia aos portadores de necessidades especiais, se tornando restrita e obsoleta (Figura 2).

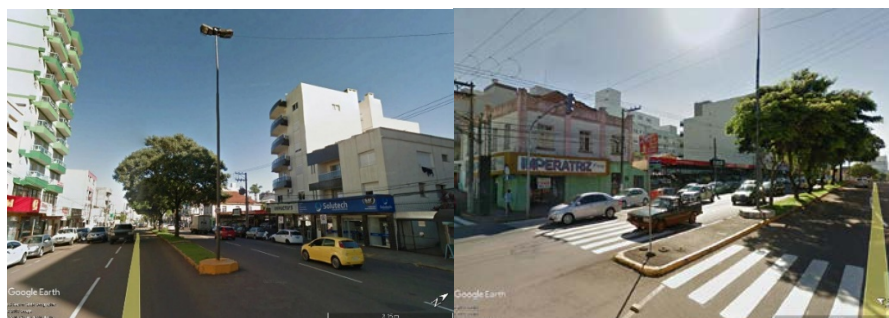


Figura 2 – Canteiro central estudado antes da implementação da ciclovia.  
Fonte: Google Earth.

O projeto de revitalização propõe, além da garantia da acessibilidade, a ideia de espaço à população, justificado pela urgência em diminuir a ociosidade do local, contemplando a renovação das calçadas e a realocação cicloviária para o centro do canteiro. Assim, com duas faixas de passeio e de espera nos seus respectivos lados (Figura 3), a intervenção trás para os modais não motorizados de mobilidade, seguridade, bem-estar e caminhabilidade.



Figura 3 – Implantação da Proposta de Intervenção.  
Fonte: Autores (2019).

Bancos e bebedouros completam o mobiliário urbano (Figura 4) a fim de promover o uso e apoio aos usuários, ofertando também espaços de permanência e apreciação. Em 2016, a Street Furniture Australia, empresa fabricante de mobiliários urbanos, lançou e comprovou a teoria de que a maneira mais rápida e econômica de atrair pessoas é fornecer mais lugares para sentar no espaço a ser reativado.



Figura 4 – Intervenção central e mobiliário.  
Fonte: Autores (2019).

A vegetação existente aparada e reestruturada oferece sombreamento, sustentabilidade e arborização necessária (Figura 5), com apoio da iluminação adequada, completa a proposta e atende ao fluxo central. Segundo Angeoletto (2012), a ausência de elementos naturais, juntamente com as consequências negativas da urbanização, compromete a qualidade ambiental no meio urbano. Com a tendência de crescimento urbano, a preocupação recai sobre a qualidade ambiental proporcionada nestes espaços. Para Alves (2012), a presença de cobertura vegetal urbana está diretamente relacionada a uma série de funcionalidades ambientais e que sua presença é essencial na paisagem urbana, podendo amenizar ou resolver diversos problemas ambientais.



Figura 5 – Intervenção central e mobiliário.  
Fonte: Autores (2019).

### **3 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

A percepção da paisagem urbana rebuscada por arquitetos e urbanistas permitiu a criação de espaços desconexos e distantes que estimulam o uso do motorizado para percorrê-las e, muitas vezes, torna inviável os demais modais de transporte. Segundo previsão oficial do Ministério de Minas e Energia, estima-se que a frota de automóveis até 2050 deve atingir a marca de 2,5 bilhões, e a mobilidade uma vez garantida torna-se progressivamente mais imóvel, fazendo parte da consolidação do desenho urbano.

Logo, como consequência da reestruturação dos canteiros centrais, contemplando passeios, áreas de caminhabilidade, conforto e lazer, além da segurança das ciclovias, diminuí-se os índices de ociosidade e tornam o espaço mais atrativo, acessível e estruturado à escala humana.

### **4 CONCLUSÕES**

Entende-se que, em relação às cidades, é indispensável que seja promovida a interação populacional para com os espaços públicos, pois os mesmos foram construídos para assegurarem os usuários.

Nesse sentido, torna-se importante pensar o aspecto projetual, adaptando os elementos e construções urbanas a fim de facilitar o uso e qualificar os mesmos.

#### **Agradecimentos**

Agradecimento especial ao Núcleo de Estudos e Pesquisas em Mobilidade Urbana e ao líder do grupo Prof. Dr. Alcindo Neckel.

Agradeço também a IMED e a bolsa de iniciação científica oportunizada pela FAPERGS.

### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. Destruição ou desconstrução? Ed. Hucitec: São Paulo, 1994. Acesso em: abril, 2019.

FERRETTO, Diogo. Passo Fundo: Estruturação Urbana de uma Cidade Média Gaúcha. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, Planejamento Urbano e Regional. São Paulo, 2012. Acesso em: abril, 2019.

IBGE. Panorama de Passo Fundo/RS: população estimada em 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/passo-fundo/panorama>. Acesso em: abril, 2019.

BONAMETTI, J. H. Paisagem Urbana Bases Conceituais e Históricas. São Paulo, Terra e Cultura, Ano XX, Nº 38. Disponível em: [http://web.unifil.br/docs/revista\\_eletronica/terra\\_cultura/38/Terra%20e%20Cultura\\_38-10.pdf](http://web.unifil.br/docs/revista_eletronica/terra_cultura/38/Terra%20e%20Cultura_38-10.pdf). Acesso em: abril, 2019.

CULLEN, G. Paisagem urbana. São Paulo, M. Fontes, 1983. Disponível em: <https://estudanteuma.files.wordpress.com/2015/05/cullen-gordon-paisagem-urbana.pdf>. Acesso em: abril, 2019

ZILLIACUS, Ariana. "Seis estratégias acessíveis para ativar o espaço urbano " 09 Mar 2017. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/806518/seis-estrategias-acessiveis-para-ativar-o-espaco-urbano>. Acesso em: abril, 2019.

ANGEOLETTO, F. H. S. Pirajá, um bairro e um parque: A Vegetação como Fator de Aumento da biodiversidade e da qualidade de vida nos biomas urbanos. 2000. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000. Acesso em: abril, 2019.

ALVES, D. B. Cobertura vegetal e qualidade ambiental na área urbana de Santa Maria RS. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFSM, 2012. Acesso em: abril, 2019.

MME (Brasil); Frota de Automóveis até 2050. Ministério das Minas e Energia – MME. Acesso em: abril, 2019.