

Requalificação Urbana da Avenida Trifon Hanicz: Na escala do pedestre

Janaina Minichik

RESUMO

O planejamento das cidades interfere no comportamento das pessoas bem como em seu funcionamento, e um dos pontos importantes nesse contexto é a mobilidade, tanto através dos veículos, quanto e principalmente a pé. Hoje percebemos que muitas cidades possuem uma grande carência de infraestrutura voltadas para o pedestre, como é o caso da cidade de Pinhão – PR, principalmente em seu centro, na Avenida Trifon Hanicz, importante via do município. Cabe aos urbanistas e responsáveis pelo planejamento urbano fazerem intervenções, como por exemplo, a requalificação para restabelecer ou implantar medidas que colaborem com um espaço bem estruturado em todos os aspectos, com ênfase na escala humana, planejamento urbano, trazendo uma melhor qualidade de vida a quem a frequenta.

Palavras-chave: Planejamento Urbano. Requalificação. Pedestre. Mobilidade.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo busca apresentar um estudo com a finalidade de entender os conceitos ligados às intervenções em espaços urbanos, focando na requalificação em cidades que já estão consolidadas, buscando entender como funciona a aplicabilidade dessa estratégia nos processos de planejamento urbano, como valorizar os espaços, tornando-os mais estruturados, colaborando para a qualidade de vida das pessoas e da cidade.

Com isso, foram analisados alguns pontos a serem desenvolvidos em uma requalificação, como o urbanismo sustentável, a mobilidade e a acessibilidade, bem como o conceito de ruas compartilhadas que integra esses três itens ao compartilhamento de atividades e a diversidade de usos.

Juntamente a isso, é feito um breve histórico da cidade de Pinhão - PR, definindo as suas características urbanas com o objetivo de entender sua atual configuração, sua dinâmica urbana em relação à mobilidade, o espaço destinado ao pedestre, ao lazer e aspectos que promovem a qualidade do espaço como um todo. Dessa forma, foi possível fazer uma análise referente à aplicabilidade de uma requalificação urbana e seus benefícios para a cidade.

2 JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

A cidade de Pinhão- PR, assim como tantas outras, se desenvolveu sem ter um planejamento urbano que colaborasse para um bom funcionamento da mobilidade urbana, tanto de veículos quanto, e, principalmente, para o pedestre. Um exemplo disso é a Avenida Trifon Hanicz, onde iniciou o desenvolvimento da cidade. A mesma é composta por duas vias separadas por um canteiro central, totalmente esquecido e sem um trabalho paisagístico adequado, a qual, ao longo da sua extensão, possui muitas rotatórias que colaboram para um trânsito inseguro para o pedestre, pois o mesmo não tem um controle sobre preferência de passagem, como ocorre em um semáforo, por exemplo.

Outro ponto importante a ser destacado nessa via, é a falta de acessibilidade, calçadas adequadas, ciclovias e mobiliário urbano, tendo em vista que atualmente concentra grande parte do comércio. Seu foco ainda está no automóvel e não no pedestre, onde os mesmos acabam se amontoando em calçadas cada vez mais estreitas, colaborando para um mau funcionamento do espaço, afetando a qualidade de vida de quem o frequenta.

Assim, o objetivo desse artigo é analisar a implantação de uma requalificação urbana na Avenida Trifon Hanicz, centro da cidade de Pinhão-PR, focando em ações reestruturantes, que unam o meio urbano, o meio ambiente e a mobilidade.

3 ESTADO DA ARTE – REFERENCIAL TEÓRICO

Ao longo da história da composição das cidades, podemos observar que as estruturas e o planejamento urbano intervêm no funcionamento da cidade e no comportamento das pessoas, juntamente a isso, as cidades, independente do seu desenvolvimento, economia ou localização, apresentam espaços que são cada vez mais maltratados, desordenados, cheios de obstáculos, ruídos, espaços esses que são de uso comum entre os habitantes. (GEHL, 2013)

Nesse contexto, muitas cidades vem perdendo a capacidade de propiciar que as pessoas se movam com qualidade, esquecendo de um conceito básico no planejamento urbano - a mobilidade, peça chave para o bom funcionamento da cidade, principalmente em relação ao pedestre, para que ele seja o ator principal e não o automóvel.

Atualmente, tem se utilizado o termo “cidade para pessoas”, o qual se refere a um estudo cujo objetivo é voltado à organização e à relação do homem com a própria cidade, na busca de instrumentos para vencer desafios encontrados na mesma, e isso só se torna visível por meio da elaboração e implantação de medidas de intervenção, atingindo um patamar com qualidade de vida nas cidades, principalmente nos centros urbanos, onde existe uma concentração maior de pessoas, comércios, equipamentos urbanos e, muitas vezes, apresentam espaços degradados que interferem na vitalidade, sustentabilidade e segurança. Conforme Gehl (2013), as cidades deverão trabalhar na escala do pedestre:

As cidades devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem, parem, sentem-se, olhem, ouçam e falem. Se tais atividades básicas, ligadas aos sentidos e ao aparelho motor humano, puderem ocorrer em boas condições, essa e outras atividades relacionadas deverão ser capazes de se desdobrar em todas as combinações possíveis na paisagem humana. De todas as ferramentas de planejamento urbano disponíveis, a mais importante é a escala menor. (GEHL, 2013, p. 118).

Lembrando que, “com o declínio da vitalidade urbana, surgem o medo, a desconfiança, a raiva e o estresse de tudo e de todos que estão na cidade.” (SATO, 2016, p.29). Dessa forma, para suprir essas carências de mobilidade e infraestrutura, é necessário fazer intervenções nos espaços, com a finalidade de trabalhar implantando medidas na dimensão humana, que priorizem atividades pedonais, com o intuito de trazer impactos positivos às pessoas e conseqüentemente para a cidade, pois essa qualidade do espaço está totalmente vinculada com elementos incentivadores, facilitadores e indutores do movimento pedonal (GIL, 2009), uma vez que o papel da cidade também é satisfazer as necessidades humanas e sociais da população.

3.1 INTERVENÇÃO ATRAVÉS DA REQUALIFICAÇÃO

Uma das estratégias adotadas em uma intervenção urbana para a implantação de melhorias na cidade, colaborando para a vitalidade urbana, como calçadas adequadas, iluminação e o mobiliário urbano, itens atrativos ao pedestre, para que ele usufrua da melhor forma o espaço, é a requalificação urbana.

[...] requalificação urbana é encarada como um conjunto de ações realizadas para melhorar a qualidade de vida das pessoas, quer seja pela sua ligação, pela melhoria das condições do espaço público, do parque habitacional ou da qualidade ambiental. O conceito de requalificação urbana tem evoluído ao longo dos tempos à medida das necessidades das populações e dos problemas diagnosticados no tecido urbano. (BATALHA, 2017, p. 19).

Nesse contexto, a requalificação engloba alguns componentes de uma determinada área urbana, sendo eles aspectos econômicos, sociais, ambientais e físicos, seu conceito integra todo o processo da cidade para atender as necessidades de todas as classes da população, para que a utilização do espaço seja constante e agradável. (MOREIRA, 2007).

Ou seja, um reordenamento, dinamização do espaço, tanto economicamente quanto socialmente, impulsionando a reintrodução das atividades urbanas de uma forma mais adequada, trabalhando a mobilidade, a infraestrutura, a acessibilidade e a arborização, itens importantes para que a requalificação atenda os seus objetivos, principalmente em se tratando do pedestre e o ato de caminhar pela cidade, o qual, para Ricardo Nuno Figueiras Batalha (2017), é a forma mais limpa de mobilidade.

Caminhar é a forma mais básica de mobilidade e faz parte de quase todas as viagens. Caminhar não tem custos, não requer qualquer tipo de equipamento especial nem produz emissões nocivas ao ambiente. Construir uma cidade sustentável significa conceber uma cidade onde as pessoas prefiram as caminhadas, as ciclovias, bem como outros meios de transporte não-motorizados para realizar as suas deslocações. Implicam que espaços urbanos onde as ruas, parques, bairros ou outros espaços, sejam acessíveis, seguros e agradáveis, onde a população utiliza meios de transporte sustentáveis. (BATALHA, 2017, p. 32).

As requalificações urbanas, através das suas diferentes ações, garantem a construção de espaço urbano mais adequado à população, principalmente ao pedestre e, conseqüentemente, amplia a qualidade e a vitalidade, seja ela de uma rua, de um bairro ou da cidade como um todo.

3.1.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA E O URBANISMO SUSTENTÁVEL

Dentro da requalificação urbana pode ser implantado o conceito de urbanismo sustentável, que surgiu nos Estados Unidos e “prima pela diversidade de usos e funções sobrepostos em um tecido denso e compacto, porém, que respeite as condicionantes geográficas e ambientais locais e regionais, bem como as escalas de

apropriação do espaço” (SILVA; ROMERO, 2010). Ou seja, esse tipo de solução urbanística, enfatiza ainda mais a qualidade do espaço e a qualidade de vida das pessoas que frequentam determinada área urbana.

Os projetos urbanos sustentáveis obedecem à percepção das escalas, sustentando as funções vitais, restabelecendo o sentido e orientação no tempo-espaço, face à necessária adequação aos habitantes, seus usos e equipamentos. A acessibilidade, o controle (grau de acesso às atividades dos habitantes), a eficácia (otimização do custo-benefício e manutenção do projeto pela sociedade), e a justiça socioespacial (distribuição de custos e benefícios), são elementos de equidade e integração social nesse novo modelo de cidade. Enfim, a cidade sustentável propõe uma nova forma de coesão social, na qual é privilegiado o acesso irrestrito do cidadão ao seu lugar, de forma igualitária e imparcial. (SILVA e ROMERO, 2010 p. 09-10).

Atualmente, temos a oportunidade de repensarmos o ambiente que vivemos, trabalhamos, compramos e nos divertimos, ao adotarmos nos projetos urbanos medidas que buscam um estilo de vida mais sustentável, garantindo um crescimento urbano mais inteligente, reduzindo danos ambientais e colaborando para que as pessoas optem em satisfazer suas necessidades diárias a pé ou utilizando o transporte Alternativo como, por exemplo, as bicicletas. (FARR, 2013).

3.1.2 REQUALIFICAÇÃO URBANA EM RELAÇÃO À MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Com o crescimento das cidades, é possível notar que muito dos seus espaços são voltados para os veículos, fato que ocorre desde o início do século XX. Esse, para a época, trouxe alguns benefícios como a facilidade de acesso aos bens e serviços, melhoria da mobilidade e da qualidade de vida, porém, nos anos que se sucederam, houve um aumento significativo nesse deslocamento, acarretando na implantação de largas avenidas, desencadeando um auto índice de tráfego de automóveis, deixando de lado o principal elemento da cidade, as pessoas (BATALHA, 2017).

Os espaços públicos se voltaram para o trânsito, acarretando uma cidade precária em relações interculturais, atividades diversificadas e áreas de permanência. Por isso, com o passar dos anos, se viu a necessidade de reverter a situação dos fluxos viários e a prioridade dada aos veículos, e isso só seria capaz através da mobilidade com ênfase na reorganização de espaços existentes, buscando um equilíbrio entre o automóvel e o pedestre.

Deve existir um ponto de equilíbrio entre veículos e peões, de tal modo que não deixe de haver o sentimento de segurança que estes últimos têm nas suas deslocações. Os peões, e os grupos mais vulneráveis (crianças, idosos e pessoas com dificuldades de mobilidade, incluindo nestes grupos as pessoas com deficiências de visão e audição) devem ser adequadamente considerados. (BATALHA, 2017, p. 30).

Desta forma, tratando de mobilidade, devemos analisar além das ações de deslocamento ou movimentação, para compreender da melhor maneira as relações com o território, as novas condicionantes e as estruturas sociais, tentando abranger o máximo de pessoas.

Outro item importante nesse processo é a acessibilidade, que facilita a aproximação das pessoas com as atividades oferecidas na cidade. De acordo com Batalha (2017), ao se implantar a acessibilidade, os novos espaços projetados devem suprir as necessidades de qualquer indivíduo através da eliminação de barreiras, da complementação com políticas de gestão e da implantação de medidas, qualificando e facilitando a correlação entre os bens, as pessoas e as atividades.

A acessibilidade foi durante muito tempo encarada unicamente como uma necessidade das pessoas portadoras de deficiência. Este conceito era redutor e de certa forma uma manifestação de exclusão a que estão sujeitas as pessoas com deficiência. Considerou-se, então, que eram as cidades, os edifícios e os objectos de uso quotidiano existentes, a origem da exclusão não só de elevada percentagem de pessoas com deficiência, mas também de parte de idosos e crianças. Surge assim, na perspectiva de igualdade social, o conceito de Design para Todos. (GIL, 2009, p. 25).

Assim, tanto a acessibilidade quanto a mobilidade, devem andar juntas em se tratando de planejamento urbano, e na requalificação de espaços que visem a qualidade de vida, pois a acessibilidade influencia no desenvolvimento e na qualidade da mobilidade.

3.1.3 RUAS COMPARTILHADAS COMO CONCEITO DE REQUALIFICAÇÃO

Em se tratando de mobilidade e requalificação urbana, o primeiro item que vem à mente é a reestruturação das ruas e calçadas, porém, para que ela desempenhe adequadamente sua função, segundo Jane Jacobs (2009), outros elementos devem ser trabalhados juntos para a maior vitalidade urbana.

A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem a outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito. As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais.[..] Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante, se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona. (JACOBES, 2009, p. 29).

Sendo assim, para tornar as ruas e calçadas atrativas, devem ser trabalhadas intervenções que propiciem isso como, por exemplo, a implantação do conceito de ruas compartilhadas, também conhecidas como woonerf, um conceito recente que vem sendo aplicado em muitas cidades européias, definidas de acordo com Evy Hannes (2016), como ruas que permitem uma harmonia entre os meios de transporte e pedestres.

Woonerf é um conceito holandês surgido na década de 1970 e significa rua viva ou quintal vivo. Muito popular na Europa e nos Estados Unidos, vem sendo utilizado com o nome de ruas completas, e, no Brasil, tem sido abordado com o nome de ruas compartilhadas. Trata-se de uma rua, ou quadra, onde pedestres, ciclistas e automóveis convivem em harmonia sem a necessidade do desenho normal que separa leito carroçável e passeio por meio de guias em desnível. É aplicado em ruas locais, sem semáforos e sem sinalização de trânsito, uma vez que sua ideia imprime cautela e cooperação por parte dos usuários. (HANNES, p. 130).

Uma vez que os motoristas revejam sua percepção em relação à rua, esse conceito colabora com o capital social, com a segurança, e permite uma liberdade de movimento, convidando as pessoas, que passam pelo espaço, a desfrutá-lo da melhor forma possível, através do compartilhamento de atividade e alternativas de usos, ao contrário do deslocamento mais rápido possível, visto atualmente nas cidades.

3.2 UM OLHAR SOBRE A CIDADE DE PINHÃO - PR

Conforme Silva (2011), o município de Pinhão, localizado no Centro-Sul do estado do Paraná, surgiu do desmembramento da cidade de Guarapuava, e foi intitulado município pela Lei Estadual nº 4.823, de 18 de fevereiro de 1964. Seu desenvolvimento se deu, como muitas outras cidades brasileiras, com o surgimento de pequenas vilas que, a partir do fenômeno de êxodo rural, foram, ao longo dos anos, recebendo mais pessoas, aumentando seu perímetro urbano. Atualmente,

segundo Censo do IBGE (2010), o município possui 30.208 habitantes, com densidade demográfica de 15,09 hab/Km², e cerca de 51% da população reside no perímetro urbano da cidade.

O município não possui planejamento urbano adequado, que coopere para o bom funcionamento da mobilidade urbana, tanto para veículos, quanto para o pedestre, prejudicando quem reside na cidade ou passa esporadicamente por ela. Um exemplo disso é a Avenida Trifon Hanicz, porta de entrada e marco inicial do desenvolvimento da cidade. Concentrando boa parte do comércio, serviços e instituições, é composta por duas vias separadas por um canteiro central e, ao longo de sua extensão, apresenta muitas rotatórias. Outro ponto negativo é a falta de acessibilidade, de calçadas adequadas, ciclovias e de mobiliário urbano, tendo em vista que seu foco ainda está no automóvel e não no pedestre, que acabam se amontoando em calçadas cada vez mais estreitas.

Ao longo dos anos, a avenida recebeu algumas intervenções, nas quais foram implantadas novas rotatórias e novos canteiros centrais, com a finalidade de melhorar o fluxo de automóveis, porém a solução não resolveu o problema de desordem no tráfego de veículos e pedestres. Também contou com esforços de moradores locais para a criação de um projeto de intervenção, porém esse não foi implantado.

Como citado anteriormente, a mobilidade e acessibilidade devem andar juntas para não colaborar com um mau funcionamento do espaço. Baseado nisso, uma forma de suprir tais carências da Avenida Trifon Hanicz e contribuir com uma maior qualidade de vida do centro da cidade de Pinhão, é a implantação de uma requalificação urbana, buscando desenvolver um projeto que atenda as necessidades da cidade, principalmente do pedestre, para que ele se sinta atraído a ponto de permanecer mais no espaço e usufrua da melhor forma possível do mesmo.

4 MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia escolhida para o presente trabalho é a abordagem qualitativa através de pesquisa bibliográfica a partir de livros, artigos, dissertações e teses digitais, com a finalidade de conhecer os processos de desenvolvimento das cidades, bem como os conceitos referentes à intervenção voltada para a

requalificação dos centros urbanos, o conceito de rua compartilhada e sobre o contexto histórico da cidade de Pinhão – PR, para compreensão da situação atual da área a ser aplicado o projeto.

E quanto aos objetivos, promover a requalificação da Avenida Trifon Hanicz, foi adotado a abordagem de pesquisa exploratória, a qual foi feita uma observação direta para coleta dos dados referente à área de intervenção, levantando as principais problemáticas encontradas na avenida que fundamentam a requalificação da mesma.

Também foi desenvolvida a análise de três referências projetuais com o tema de requalificação Urbana, que serviram para uma melhor compreensão da aplicabilidade do tema, e de como a requalificação pode transformar um espaço urbano.

CONCLUSÃO

O tema referente à requalificações urbanas é relativamente recente, porém muito necessário, principalmente nos centros urbanos, onde há uma concentração maior de pessoas, veículos, comércios e serviços, que, muitas vezes apresenta uma precariedade de infraestrutura e mobilidade, principalmente do pedestre.

A requalificação promove inúmeras vantagens à cidade, principalmente referente à qualidade de vida, porém, essa intervenção só resulta benefícios quando o projeto de requalificação é feito de forma adequada, trabalhando com elementos que promovam a mobilidade, a dinamização e a diversidade de usos nos espaços, o desenvolvimento econômico, entre outros.

Uma forma de trabalhar todos esses itens na requalificação são as ruas compartilhadas, um conceito recente e que vem sendo aplicado principalmente nas cidades européias. No caso de Pinhão, uma das formas de promover a qualidade de vida do seu centro, é através da requalificação da Avenida Trifon Hanicz, via de extrema importância econômica, concentrando boa parte do comércio, equipamentos e serviços da cidade.

5 BIBLIOGRAFIA

BATALHA, Ricardo Nuno Figueiras. **Requalificação Urbana no âmbito da melhoria da Acessibilidade e da Mobilidade Caso de Estudo: Largo da Igreja de Benfica.** Relatório de Estágio Curricular para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil, Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, Portugal, 2017. Disponível em: <<https://repositorio.ipl.pt/bitstream/10400.21/7243/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf>> Acesso em: 20 mar. 2019.

FARR, Douglas. **Urbanismo sustentável** : desenho urbano com a natureza. Tradução de Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas.** Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: perspectiva, 2013.

GIL, B. (2009). **Mobilidade Pedonal no Espaço Público.** Dissertação de Mestrado apresentada no Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, 2009. Disponível em: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138351059/dissertacao_brigite_gil.pdf> Acesso em 20 mar. 2019.

HANNES, Evy. **Espaços abertos e espaços livres:** um estudo de tipologias. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/paam/article/download/100413/115688/>> Acesso em: 16 mar. 2019.

JACOBES, Jane. **Morte e vida das grandes cidades.** São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

MOREIRA, Maria da Graça Santos Antunes. **Requalificação urbana:** alguns conceitos básicos. Artitextos. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº 5, Dez. 2007. Disponível em: <<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802>> Acesso em: 20 mar. 2003.

SATO, André Eiji. **Dos pés à cabeça e da cabeça aos pés:** por uma Liberdade a pé!. Trabalho Final de Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Disponível em: <https://issuu.com/andresato/docs/caderno_andre_eiji_sato.> Acesso em: 16 mar. 2019.

SILVA, A. M. **história da cidade de Pinhão.** Disponível em: <<http://quedasdoiguacunossahistorianossagente.blogspot.com/2011/06/historia-da-cidade-de-pinhao-parana.html>> Acesso em 30 mar. 2019.

SILVA, G e ROMERO, M. **Urbanismo sustentável no Brasil e a construção de cidades para o novo milênio.** Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.usp.br/nutau/sem_nutau_2010/perspectivas/romero_marta.pdf> Acesso em: 10 mai. 2019