

# SISTEMA CICLOVIÁRIO E SUA RELAÇÃO COM AS ÁREAS VERDES NA CIDADE DE PELOTAS

DEL FIOL, PAULA<sup>1</sup>; CASTRO, NADIANE<sup>2</sup>; ZECHLINSKI, ANA PAULA<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>UFPel – paaula-pedreira@hotmail.com

<sup>2</sup> UFPel – castronadiane@gmail.com

<sup>3</sup> UFPel – anapaulapz@yahoo.com.br

## 1. INTRODUÇÃO

Este trabalho estuda a relação entre as áreas verdes e o sistema cicloviário da cidade de Pelotas-RS. O objetivo principal consiste em entender se a escolha das vias que fazem parte do sistema cicloviário está associada à presença de áreas verdes na cidade. Considera-se que as áreas verdes influenciam a vida dos usuários do sistema cicloviário, proporcionando bem-estar e maior conforto em relação aos aspectos climáticos. Segundo SPIRN (1995) “Na cidade, concreto, pedra, tijolo e asfalto substituem a cobertura vegetal natural do campo. Esses materiais absorvem o calor mais rapidamente e o mantém em maiores quantidades do que as plantas, o solo e a água.” Por isso, a presença de áreas verdes na cidade é fundamental para amenizar os efeitos negativos decorrentes da urbanização.

Este estudo se baseia em um mapeamento das áreas verdes e do sistema cicloviário para analisar em que proporções as ciclofaixas e ciclovias estão alocadas junto às áreas verdes na cidade.

Ao longo do processo de desenvolvimento de grande parte das cidades brasileiras, o adensamento urbano reservou poucos vazios que representassem oportunidades de lazer e preservação de recursos naturais. Os sítios disponíveis encontram-se isolados, cercados por ruas e avenidas que, por sua vez, possuem pouco espaço para pedestres, menos ainda para ciclistas e pequena possibilidade de arborização. (PENTEADO, 2007)

Então, por que não integrar esses espaços, gerando melhores experiências para todos que os usam? A importância da integração entre essas duas áreas pode ser observada a partir dos benefícios proporcionados para as pessoas que utilizam esses espaços. As visuais ficam mais interessantes para quem usa a ciclovia ou ciclofaixa e a área verde possibilita maior integração entre pedestre e ciclista. Outro fator a ser considerado é o aumento da segurança para ambas as partes, segundo GEHL (2015) “Os ciclistas representam um tipo diferente e uma forma mais rápida de tráfego a pé, mas em termos de experiências sensoriais, vida e movimento, eles são parte do resto da vida urbana.”

Além disso, a associação entre as áreas verdes e o sistema cicloviário possibilita tornar os espaços mais agradáveis para o ciclista, que estão praticando um exercício físico, já que contribui para amenizar as ilhas de calor geradas pelas grandes construções de uma cidade.

A vegetação conquistou aos poucos o espaço urbano brasileiro, tanto em decorrência da monotonia das cidades quanto em consequência das necessidades ambientais que se faziam presentes devido à expansão urbana e problemas dela decorrentes. (GOMES, 2003)

Sendo assim, percebe-se a necessidade do estímulo do uso da área verde nas cidades. Um bom jeito de se estimular isso seria se essas áreas da cidade fossem interligadas com outras áreas consolidadas da cidade. Realizar percursos de bicicleta pode se tornar um dos jeitos de incentivo ao uso de áreas verdes.

A importância desse trabalho para a cidade também está evidenciada considerando que as cidades têm a função de fomentar trocas entre a sociedade, proporcionando cultura e conhecimento (PAPPA, 2011). A mobilidade é um atributo da cidade e garante o deslocamento das pessoas no perímetro urbano. E como já dito, os dois campos estudados nesse trabalho precisam ser mais expressivos para que a cidade possa atribuir sentidos diferentes a esses espaços tão pouco valorizados.

## 2. METODOLOGIA

A proposta do trabalho consiste em um mapeamento das áreas verdes e da rede cicloviária da cidade de Pelotas, elaborado em ambiente de SIG – Sistema de Informações Geográficas. Em um primeiro momento, é feita uma classificação das áreas verdes, identificando quais as áreas verdes que são lineares, como largos ou avenidas, e quais são praças. Os espaços lineares estão mais associados ao sistema de mobilidade urbana, enquanto as praças propiciam atividades de lazer com mobiliários e equipamentos próprios para isso.

A seguir, propõe-se a análise do sistema cicloviário, observando qual a sua relação com as áreas verdes da cidade. Para isso, identificam-se as situações em que a localização das ciclovias ou ciclofaixas coincide com a localização das áreas verdes lineares e quais as situações em que isso não ocorre. A partir dos resultados, busca-se entender em que proporções o sistema cicloviário da cidade de Pelotas está associado ao sistema de áreas verdes lineares.

### 2.1 Mapeamento com uso de SIG:

Essa etapa é constituída pela localização das áreas verdes e da rede cicloviária da cidade, tendo como base respectivamente o MUB (Mapa Urbano Base) e o mapa temático das ciclovias, ambos fornecidos pela Prefeitura Municipal de Pelotas. O mapeamento dessas áreas está sendo implementado em ambiente de SIG, utilizando-se para isso o software QGIS.

### 2.2 Classificação de áreas verdes lineares ou praças:

Para realizar essa classificação foi feita uma revisão da bibliografia, adaptando-se os conceitos à realidade local e ao que foi observado na etapa de levantamento. Sendo assim, a diferenciação entre praças e áreas verdes lineares pauta-se nas características descritas a seguir.

As praças têm a função de propiciar convívio e lazer ao usuário, sendo suas dimensões mais semelhantes às dos quarteirões da cidade. Podem se constituir como áreas verdes da cidade ou não. Para serem consideradas áreas verdes é necessário observar a presença de arborização e de solo permeável em grandes proporções.

As áreas verdes lineares têm uma função estética e ecológica na cidade como um todo, sendo por vezes amenizadoras de ilhas de calor. As dimensões apresentam uma relação entre largura e comprimento que caracteriza um espaço linear. Assim, para as pessoas que usam a cidade ela possui função de passagem.

### 2.3 Análise da associação entre o sistema cicloviário e as áreas verdes

A pesquisa consiste em analisar em que proporções o sistema cicloviário se localiza junto às áreas verdes da cidade. Para isso, considera-se a medida do comprimento em metros lineares tanto das áreas verdes como das ciclovias ou ciclofaixas. A partir disso, observa-se a porcentagem do sistema cicloviário cuja localização coincide com as áreas verdes da cidade. Pretende-se identificar também se existem áreas verdes lineares em que poderiam ser implantados novos trechos do sistema cicloviário. Por fim, será realizada uma análise qualitativa das áreas verdes lineares, observando suas características quanto às dimensões e à presença de arborização ou não nesses espaços urbanos.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

As análises propostas neste trabalho buscam aprofundar a discussão de por que as áreas verdes tornam o sistema cicloviário mais interessante para toda sociedade. De como a vida na cidade seria mais segura, mais sustentável, mais saudável e, por consequência, influenciaria o uso dos espaços públicos, tornando as ruas mais vivas. Os resultados podem ajudar a entender em que medida Pelotas tem potencial para ser uma cidade em que o sistema cicloviário se torne muito forte com o passar dos anos. Tendo isso em vista seria desejável tornar esse sistema mais interessante e agradável para as pessoas que os usam.

O resultado obtido com a análise mostra que 64,92%, que corresponde a 40.274,97m lineares, de área verde está associada ao sistema cicloviário da cidade. Essa totalidade foi analisada sem uma avaliação de qualidade das áreas verdes, que será feita posteriormente. Identificou-se ainda que existem 13.960,13m de área verde linear sem sistema cicloviário na cidade, apontando para a possibilidade de ampliação desse sistema.

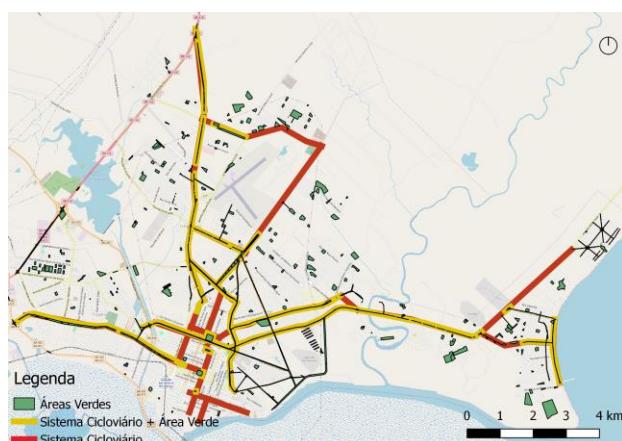


FIGURA 1 - Rede cicloviária associada às áreas verdes.

### 4. CONCLUSÕES

Até o momento, a análise realizada indica que o sistema cicloviário é bem atendido por áreas verdes, porém ao longo do trabalho se percebeu a necessidade de uma análise da qualidade dessas áreas, que nem sempre estão adequadas ao uso proposto. Observa-se muitas vezes a presença de áreas verdes sem qualificação para o ciclista.

A qualificação do sistema cicloviário aumenta as possibilidades de incentivar o ato importante para a mobilidade de uma cidade, que é andar de bicicleta. A partir da melhora de qualidade do sistema cicloviário esse incentivo seria estimulado sem dificuldades, muitas vezes a partir dos próprios usuários.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, J. Boas cidades para pedalar. In: GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015. Cap. 4.9, p. 182-191.

GOMES, M.A.S. **A Vegetação nos Centros Urbanos: Considerações Sobre os Espaços Verdes em Cidades Médias Brasileiras**. Rio Claro, 2003.

PAPPA, M.F. **Mobilidade Urbana Sustentável**. Maringá, 2011.

SPIRN, A.W. **O jardim de granito**. São Paulo: Edusp, 1995.

PENTEADO, H.M. **A Vegetação nos Centros Urbanos: Considerações Sobre os Espaços Verdes em Cidades Médias Brasileiras**. São Paulo, 2007.

BARGOS, D.C. **Áreas verdes urbanas: um estudo de revisão e proposta conceitual**. Piracicaba, 2011.

NETO, E.M.L. **Análise das áreas verdes das praças do bairro centro e principais avenidas da cidade de Aracaju-SE**. Aracaju, 2007.