

ANÁLISE PAISAGÍSTICA DO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DOMINGOS DE ALMEIDA, EM PELOTAS/RS

BRYAN FONSECA ORTIZ¹; MARIANA PORTO ROTTA²; RITHIELE
GONÇALVES ARAUJO³; THAINÁ CAROLINA MOREIRA GOMES⁴; LIZIANE DE
OLIVEIRA JORGE⁵; NIRCE SAFFER MEDVEDOVSKI⁶

¹Universidade Federal de Pelotas – bryannfo@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – marirotta@gmail.com

³Universidade Federal de Pelotas – rithiele_araujo@hotmail.com

⁴Universidade Federal de Pelotas – tcarolmgomes18@gmail.com

⁵Universidade Federal do Espírito Santo – lizianej@gmail.com

⁶Universidade Federal de Pelotas – nirce.sul@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho adota como tema a sustentabilidade no meio urbano, mais especificamente, analisa a relevância do paisagismo na humanização das vias urbanas, pois parte do princípio de que o ambiente natural, os espaços livres e as vias arborizadas estimulam usos e vivências indispensáveis à qualidade de vida urbana. Para Falcón (2007), os benefícios de uma cidade verde vão além da estética. Um bom projeto paisagístico pode gerar resfriamento urbano, incentivar atividades ao ar livre, melhorar a qualidade do ar, reduzir a demanda de refrigeração predial e dar assistência aos sistemas de drenagem, além de aumentar o valor imobiliário da região e a longevidade das edificações ao seu redor. Segundo o autor, grandes líderes mundiais apenas começaram a considerar o impacto ambiental durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, que apresentou a Agenda 21, no fim do século XX. Considerando o contexto contemporâneo de pico nas emissões de carbono dentro das cidades, os grandes centros urbanos se viram obrigados a adotar políticas e estratégias específicas para adaptar as urbes e torná-las saudáveis novamente.

Neste âmbito, vendo-se necessária a presença de pontos verdes nas cidades, foi realizada uma análise do panorama paisagístico em uma das vias de maior fluxo da cidade de Pelotas, no RS, a Av. Domingos de Almeida, que recentemente sofreu um processo de requalificação pelo poder público municipal. Como a via é extensa, e conta com um canteiro central arborizado por um longo trecho, tentar-se-á traçar paralelos com corredores verdes urbanos, para assim definir se a via se adequa ou não na categoria.

2. METODOLOGIA

Em um primeiro momento foi realizado um levantamento bibliográfico e feita a leitura de referenciais teóricos acerca do tema paisagismo e espaços livres que pudessem embasar a pesquisa. Em seguida, foram realizadas visitas de campo na avenida para coleta de dados e levantamento fotográfico, além de conferir se a execução estava de acordo com o projeto. Nestas primeiras visitas foi avaliado um trecho de 1,2km de extensão, a partir da Av. Juscelino Kubitschek até a Av. São Francisco de Paula. A análise qualitativa da via foi desenvolvida a partir da identificação de parâmetros ambientais e atributos relacionados à sustentabilidade urbano e ambiental, com boas práticas em espaços públicos e vias arborizadas, visando a humanização e a qualidade de vida urbana.

Ciclovias e ciclofaixas: Com o crescimento contínuo das cidades, o fluxo de veículos aumentou, e com ele vieram problemas de fluxo nas vias arteriais, ademais de impactos ambientais devido às altas taxas de emissão de CO₂. Algumas pessoas buscam métodos de transporte alternativos ou simplesmente mais sustentáveis, e por isso a presença de ciclovias ou ciclofaixas tornaram-se uma necessidade nas urbes.

Espaços desportivos: Segundo Falcón (2007), espaços verdes urbanos são públicos e precisam adequar-se à diversidade de interesses da população, e uma das formas de adaptação é com o anexo de espaços desportivos tangentes à via.

Sombras abundantes: Os dias de verão podem atingir temperaturas excessivas, o que pode tornar os espaços de caminhada menos convidativos caso eles não possuam sombras abundantes para proteger o pedestre da radiação solar. Outra função que pode ser exercida pela vegetação é a de regular a temperatura em seu entorno, criando um microclima mais agradável.

Verde praticável: Mesmo que brevemente, este tipo de ambiente pode proporcionar para algumas pessoas sensações agradáveis de fuga da vida cotidiana das cidades ou até mesmo momentos de reconexão com a natureza. Para tal, é necessário que, mesmo de maneira básica, o verde seja praticável. Em outras palavras, é necessário que ele apresente propostas de interação para com o usuário.

Travessias adequadas: Em uma via de médio a alto fluxo a segurança daquele de maior vulnerabilidade, o pedestre na travessia, torna-se um fator de alta importância.

A seguir (Tabela 1), são sintetizados os parâmetros qualitativos mínimos para a avaliação da avenida.

Tabela 1. Parâmetros mínimos de qualidade

PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO	
Ciclovias e ciclofaixas	<ul style="list-style-type: none"> • Largura mínima de 1,20m para uma faixa, ou 2,50m para duas; • Tipo de pavimento; • Iluminação
Espaços desportivos	<ul style="list-style-type: none"> • Existe algum espaço desportivo público anexado à via?
Sombras abundantes	<ul style="list-style-type: none"> • Ao decorrer do dia, existem sombras abundantes em pelo menos uma das calçadas?
Verde praticável	<ul style="list-style-type: none"> • Existe alguma possibilidade de o pedestre interagir com o espaço verde?
Travessias adequadas	<ul style="list-style-type: none"> • Visibilidade; • Sinalização.

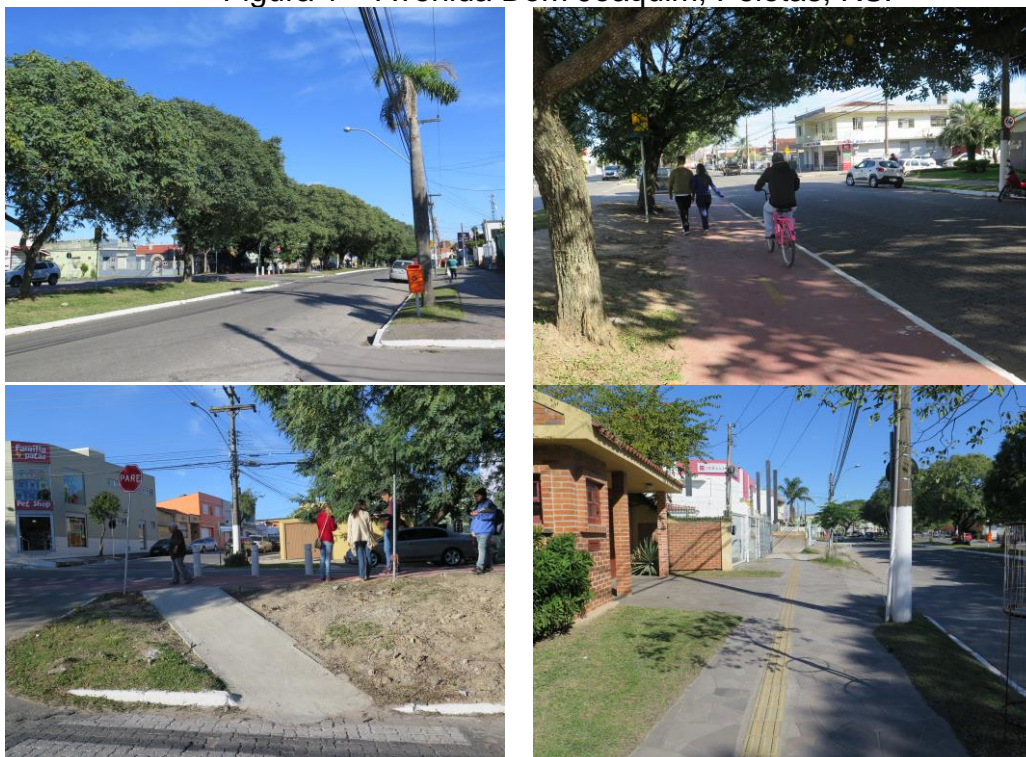
3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Avenida Domingos de Almeida compreende um eixo de mobilidade importante na cidade de Pelotas, pois articula o sistema viário e liga as regiões administrativas do Centro e do Bairro Areal. Caracterizada pela presença de residências, comércio e serviços, a via atrai uma grande movimentação de pedestres em horários de pico pela manhã, ao meio-dia e no fim da tarde. Devido a sua relevância para o município, a via recebeu em 2015 um investimento total no valor de R\$ 11.463.531,74 (Pelotas, 2018) para a execução de um projeto de requalificação que melhorasse sua qualidade na extensão total de 3,6km, que começa na Av. Juscelino Kubitschek e que se alonga até a Rua Capitão Nelson Pereira, pouco antes do acesso à charqueada Santa Rita.

A avenida também já era uma das mais arborizadas da cidade mesmo antes dos investimentos, destacando-se pelo seu canteiro central com árvores de médio a grande porte por quase toda sua extensão. Por esse motivo, é importante ressaltar de antemão que existe uma vocação paisagística que poderia ser utilizada de forma a melhorá-la para que evoluísse e possivelmente se enquadrasse na categoria de corredor verde urbano. Preocupar-se com a implantação de espaços verdes no contexto urbano contemporâneo não é apenas preocupar-se com uma bela paisagem na cidade, mas também atentar-se à saúde da urbe e seus moradores. “As pequenas peças de um ecossistema de verde urbano integral possuem duas funções principais: servir de zonas verdes próximas adequadas para um uso diário e temperar a trama urbana acompanhando as vias de circulação e outros elementos que, ainda que não seja um verde praticável – *pisável* -, reduzem ruídos, fixam partículas contaminantes ou simplesmente trazem beleza ao entorno urbano.” (Falcón, 2007).

Primeiramente, durante o levantamento de campo foi constatado que a execução do projeto estava quase de acordo com o proposto. No âmbito paisagístico e urbanístico, foi possível localizar a vegetação representada nas plantas baixas exatamente onde deveriam estar, bem como boa parte do mobiliário. Ainda assim, identificaram-se diversos outros problemas gerais (figura 1): ausência de arborização nas calçadas e presença de árvores estrita ao canteiro central; calçadas irregulares, com obstruções, e falta de acessibilidade em vários trechos; ausência de planejamento paisagístico, com obstáculos nos percursos, gramados sem manutenção; bancos instalados no canteiro central, de uso exclusivo do ciclista, desestimulando a permanência do pedestre; irregularidades na pista da ciclovia. Também foi possível perceber que a ciclovia foi apropriada por pedestres que, na ausência de espaços destinados à prática desportiva, caminhavam e corriam em meio aos ciclistas, o que apresenta risco e interfere no fluxo da mesma.

Figura 1 – Avenida Dom Joaquim, Pelotas, RS.



Fonte: Dos autores, 2019.

Identificando todos estes problemas, recorreu-se ao orçamento do projeto de requalificação emitido pela prefeitura para conferir se havia sido dada alguma atenção especial a algum dos problemas mencionados acima e se os erros foram de execução, ou se simplesmente não tratou-se de projetar e planejar o que significaria que os investimentos foram feitos inadequada e ineficientemente. No orçamento, referente ao paisagismo e tratamento ambiental, foi encontrado apenas um item relacionado ao plantio de grama, com um orçamento total de 33 mil reais, o que significa que na verdade não houve prioridade para as áreas verdes em âmbito do planejamento.

4. CONCLUSÕES

O trabalho expõe dados preocupantes do ponto de vista ambiental e urbanístico, pois o projeto e a execução não estão alinhados às políticas públicas voltadas ao meio ambiente e ao bem-estar da população. O pedestre é relegado ao plano secundário e perde-se a oportunidade de conciliar a qualidade do cinturão verde para a prática cotidiana de esporte e lazer, sendo este obrigado a disputar com ciclistas um lugar de direito na cidade, de restauração das suas energias e bem-estar com a natureza. Os investimentos apontam o descaso com o paisagismo, pela ausência de árvores nas calçadas, bem como a sua irregularidade, responsabilidade transferida para o proprietário particular, e o equívoco conceitual do projeto executado. Pelotas como a quarta cidade mais populosa do estado, com IDH considerado alto (pontuação de 0,739 segundo PNUD, 2010) deveria estar aplicando políticas que fizessem jus ao seu nível de desenvolvimento, e não gerando aplicações monetárias inadequadas de curto prazo que muito provavelmente precisarão de correção em poucos anos. A cidade sustentável não é uma utopia, e sim uma necessidade.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FALCÓN, A. **Espacios verdes para una ciudad sostenible. Planificación, proyecto, mantenimiento y gestión.** Espanha: Editorial Gustavo Gili, S.L., 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS. Disponível em <http://www.pelotas.com.br>. Acesso em 10 de agosto de 2018.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Disponível em <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/consulta>. Acesso em 10 de setembro de 2019.