

O IMPACTO DOS TERMINAIS URBANOS EM PRAÇAS PÚBLICAS DE CARÁTER HISTÓRICO: O CASO DA PRAÇA TAMANDARÉ EM RIO GRANDE/RS

ELLEN SCOTT HOOD¹; ADRIANA PORTELLA²

¹ Universidade Federal de Pelotas – ellenpsh@gmail.com

² Universidade Federal de Pelotas – adrianaportella@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

A utilização de praças públicas para instalação de pontos de ônibus sempre ocorreram, no entanto, se observa que nos últimos anos as características funcionais e formais desses equipamentos se modificaram, sendo que os mesmos tem gerado maior impacto visual no espaço urbano. Desse modo, terminais urbanos quando instalados em praças públicas de caráter histórico causam um impacto não só visual, mas na identidade desses locais, sendo necessário entender se esse impacto é positivo ou negativo de acordo com a percepção dos usuários.

A mobilidade e a acessibilidade urbana são elementos essenciais para a qualidade de vida na cidade, sendo amplamente discutidas soluções eficientes e economicamente viáveis para as formas de circulação de bens e pessoas considerando o transporte urbano e regional. No âmbito internacional, os metrô e veículos leves sobre trilhos (VLT) são destacados como melhores opções para resolver problemas de mobilidade devido a sua rapidez e alta conectividade. No Brasil, de acordo com Quintella (2009), somente São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte possuem o metrô e as cidades de Salvador e Fortaleza estão com projetos em implantação, devido ao custo elevado. (RIOS, 2007; QUINTELLA, 2009; CASTRO, 2013; GEHL, 2013).

A Lei Federal 12587/2012 - Lei de Mobilidade Urbana – define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil para que os municípios com mais de 20 mil habitantes integrem os diferentes modos de transporte e melhorem a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas, e elaborem num prazo de três anos o Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Já no início da década de 1970 foi desenvolvido pela cidade de Curitiba o sistema RIT (rede integrada de transporte) o qual, de acordo com GEHL (2013), tem uma forma de implantação mais rápida e com menor custo, sendo reconhecido como uma solução mais adequada à realidade de países emergentes. Após a aprovação da Lei de Mobilidade Urbana, esse sistema está sendo amplamente utilizado pelas cidades brasileiras nos seus Planos de Mobilidade Urbana, juntamente com os projetos de terminais urbanos.

As diretrizes de desenho urbano intervêm para que as pessoas usem o transporte público ao invés do automóvel, na busca de soluções para a acessibilidade e mobilidade urbana. No entanto, existem outros aspectos relevantes para o desenho urbano que estão sendo esquecidos, como as praças públicas, sua identidade e história, as quais não devem ser menos importantes do que a mobilidade urbana. Desse modo, se observa que esses terminais urbanos, gerados no Brasil pelo sistema RIT, apesar de geralmente serem funcionais e cumprirem às exigências da acessibilidade e mobilidade urbana, tem apresentado uma composição formal padrão do sistema de transporte urbano e quando

inseridos em praças públicas de caráter histórico não tem se preocupado com a imagem e atividades pré-existentes no local.

As praças são espaços urbanos de caráter público, ou seja, são lugares cívicos os quais, segundo Childs (2004), são espaços para reuniões, para realizar celebrações e manifestações, mas também para se ficar só, independentemente da atividade exercida. Esses espaços são fundamentais para a qualidade de vida e para participação democrática da população. Os lugares de convívio que a praça tradicional proporciona favorecem os encontros e relacionamentos. Desse modo, a inserção de terminais urbanos nesses lugares pode causar mudanças na estética urbana e no comportamento das pessoas ocasionando alterações na função primária da praça.

Dentro desse contexto, a pergunta que norteia esta pesquisa é: Qual o impacto de terminais urbanos em praças públicas de caráter histórico considerando a percepção do usuário? Nessa linha de investigação, o objetivo geral desse estudo é investigar o impacto da inserção de terminais urbanos em praças públicas no Brasil, a fim de identificar, a partir da percepção do usuário local, se há conflitos de usos e se a identidade histórica do lugar tem sido preservada. Com isso, pretende-se definir as variáveis que deverão ser consideradas em futuros projetos de terminais urbanos em praças públicas e determinar diretrizes para intervenção no local caso de estudo. Para este estudo é realizada a análise do grau de integração e visibilidade dos caminhos da praça em relação ao seu entorno, o comportamento do usuário e a identidade histórica do lugar.

2. METODOLOGIA

A Praça Tamandaré localizada na cidade de Rio Grande, berço do desenvolvimento urbano do Estado do Rio grande do Sul, foi escolhida como estudo de caso, devido ao seu caráter histórico (como a presença do túmulo do General Bento Gonçalves), a sua localização em zona central, sendo um local estratégico para o sistema de transporte, e principalmente porque em 2013 recebeu terminais urbanos desenvolvidos a partir do Plano de Mobilidade Urbana do Município.

Os métodos de coleta de dados adotados neste estudo consistem (i) no levantamento físico da praça estudo de caso através de fontes primárias e secundárias, fotografias e observações 'in loco', (ii) em mapas comportamentais da praça e do entorno, (iii) análise sintática com mapas de integração, visibilidade e isovistas dos caminhos internos da praça em relação ao seu entorno, e (iv) entrevistas com a população local. Para a análise dos dados é realizada a análise de conteúdo qualitativa - concentrando na determinação da legitimidade da informação e examinando mais profundamente os aspectos investigados, e análise de conteúdo quantitativa quando considerado os dados provenientes da análise dos mapas de integração, visibilidade e isovistas.

As análises do grau de integração e visibilidade dos caminhos internos da praça e do seu entorno foram fundamentadas na Teoria da Sintaxe Espacial. Essa teoria foi desenvolvida por Hillier e Hanson (1984) e estuda o espaço urbano por meio das possibilidades de deslocamento que ele oferece ao usuário, definindo que os usos seguem a configuração urbana, e não o contrário. O software Dephmap foi utilizado para essas análises. O programa desenvolve mapas de integração e visibilidade, nos quais quanto mais quentes as cores das vias e caminhos do espaço estudado (vermelho), maior é o nível de integração, ou seja, maior é a probabilidade das pessoas ali se concentrarem, enquanto que

mais frias as cores (azul), maior o nível de segregação das vias e caminhos. Para o estudo da visibilidade duas modelagens foram realizadas: uma sem a marcação do meio fio do quarteirão da praça, integrando as ruas do entorno a praça em termos de visibilidade, e com a marcação do meio fio. Essa última situação foi modelada, pois existe no espaço público o que se chama de barreira virtual: embora não afete a visibilidade do usuário, essas barreiras atuam como limitadoras do espaço e muitas vezes fazem com que o olhar do observador não as ultrapasse, dirigindo-o a outros lugares.

Os resultados parciais abaixo retratam as análises obtidas da aplicação dos três primeiros métodos citados acima; a aplicação das entrevistas já iniciou, mas não foram concluídas.

3. RESULTADOS E CONCLUSÕES

Através da análise do mapa comportamental e do levantamento físico se observa que o maior número de usuários, os quais praticam atividades de lazer e maior fluxo de pedestres circulando, se concentram ao norte da Praça, onde também se encontram, nos próximos quarteirões o calçadão, a maioria dos bancos, a Prefeitura Municipal, os dois hospitais do Município e a travessia para o município de São José do Norte. Com grande extensão (320 X 145 metros), a Praça Tamandaré possui espaços distintos no seu interior, sendo o playground, as mesas de xadrez e os bancos nos largos do Coreto e do túmulo do General Bento Gonçalves os que concentram maior número de usuários que praticam atividades sociais e opcionais.

Nos onze quarteirões que ficam diretamente voltados para a praça se destacam as atividades de comércio e serviço, contribuindo para a vitalidade urbana encontrada no local. Verifica-se também que o número de usuários é bastante elevado, sendo que o número daqueles que utilizam o transporte público se destaca em relação aos demais, confirmando a revisão da literatura que revela que pontos de ônibus contribuem para o aumento do fluxo de pessoas no local.

Através da análise do mapa do grau de integração, juntamente com os métodos anteriores, observa-se que apesar da zona onde a praça está inserida ser mediamente integrada ao sistema viário do município, sendo localizada na ponta da península, no entanto, por ter a maior concentração de comércios, serviços e usos institucionais, como a proximidade aos dois hospitais existentes na cidade, faz com que a mesma tenha elevado fluxo de pessoas. Também, se observou que o grau de integração dos caminhos da praça quando relacionado ao entorno, geram áreas muito integradas, recebendo destaque a Rua 24 de Maio, na qual está instalada a maioria dos terminais urbanos. Desse modo, se verifica que para a mobilidade e acessibilidade urbana municipal a localização da praça é relevante e que o local onde foi colocada a maioria dos terminais estaria apropriado.

No interior da Praça se verifica que a implantação dos terminais urbanos direciona o acesso de pedestres aos principais caminhos existentes no interior da praça, impedindo a travessia em qualquer outro ponto da mesma. A composição formal e materiais utilizados pelos terminais de ônibus prejudicam a visibilidade da praça para quem está fora da mesma, sendo que essa característica contribui para a sensação de insegurança, afastando os usuários, ao invés de ser um espaço convidativo. Ainda um dos terminais foi instalado em frente ao Monumento do Almirante Tamandaré, personalidade que dá nome à Praça, ficando este impossibilitado de ser visto pelo pedestre que caminha pela calçada da quadra em frente à Praça. Os terminais geraram zonas de baixa visibilidade onde se

verifica hoje um baixo fluxo de pessoas. Os terminais também criaram áreas de função ambígua por não terem um uso definido, como a parte de trás desses elementos. Essas áreas hoje são utilizadas por vândalos e mendigos, aumentando a sensação de insegurança por parte dos outros usuários. Assim, a inserção desses terminais urbanos altera a identidade da praça pública e desconsidera seu caráter histórico.

Dentro desse contexto, conclui-se que os usos das praças estão se modificando juntamente com a sociedade, no entanto a acessibilidade e a mobilidade urbana podem estar contribuindo para a perda gradativa da identidade da praça pública. A pesquisa que está sendo desenvolvida confirma que as características físicas são importantes condutores da forma de utilização dos espaços. A análise do comportamento e a verificação dos graus de integração dos caminhos da praça estudo de caso deixaram evidente às suas relações com o espaço físico e as influências desses fatores para o uso dos espaços. Na próxima etapa deste estudo, os aspectos até então analisados serão agregados à análise das entrevistas, as quais estão sendo aplicadas, abordando mais diretamente a questão do quanto à inserção dos terminais de ônibus afetam a identidade e o caráter histórico da praça pública segundo a percepção do usuário. Essa pesquisa pretende auxiliar na compreensão da utilização da praça e de seus terminais urbanos, do ponto de vista do comportamento do usuário e suas implicações na identidade do lugar.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTRO, Felipe. **BRT ou VLT: questão de escolha?** Mobilize Brasil, 12 dez. 2013. Acessado em 26 abr. 2014. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/1331/brt-ou-vlt-questao-de-escolha.html>.
- CHILDS, Mark C. **Squares: A Public Place Design Guide for Urbanists.** USA: University of New Mexico Press, 2004.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.
- HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The Social Logic of Space.** Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. **Genius Loci – Towards a phenomenology of architecture.** New York: Rizzoli International Publication, 1980.
- QUINTELLA, Marcus. **Um panorama do metrô no Brasil.** JB on-line – Trânsito e transporte público, 04 nov. 2009. Acessado em 26 abr. 2014. Disponível em <http://www.jblog.com.br/ttp.php?itemid=17020>.
- RIOS, Mariana França. **Metodologia para localização de Terminais do sistema de Transporte Público Coletivo Urbano.** 2007. Dissertação (Mestrado em Transportes) – curso de Pós-graduação de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília.
- SOMMER, Robert; SOMMER, Barbara. **A Practical Guide to Behavior Research: Tools and Techniques.** Nova York: Oxford University Press, 2002.