

Aplicação do conceito de ruas completas em cidades interioranas: redemocratizar o espaço público

Redemocratization of urban streets: theoretical application of the concept of complete streets in interior cities

Inara Pagnussat Camara(1); Gustavo Fernandes(2)

1 Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC), Videira, SC, Brasil.

E-mail: inara.pagnussat@hotmail.com

2 Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC), Videira, SC, Brasil.

E-mail: guustavodbf@outlook.com

Revista de Arquitetura IMED, Passo Fundo, vol. 11, n. 1, p. 1-23, janeiro-junho, 2022 - ISSN 2318-1109

DOI: <https://doi.org/10.18256/2318-1109.2022.v11i1.4359>

Sistema de Avaliação: *Double Blind Review*

Como citar este artigo / How to cite item: [clique aqui!/click here!](#)

Resumo

O conceito de Ruas Completas tem como finalidade (res) socializar o modelo de transporte urbano, buscando novos meios de planejamento e mobilidade mais sustentáveis e de forma mais democrática no uso de um espaço urbano que é, por si, público. Atualmente, novos conceitos são discutidos voltando o olhar da cidade para as pessoas e priorizando escolhas de desenho urbano que tragam benefícios, bem-estar e mais qualidade de vida para a população. Este artigo consiste na construção de um método de análise de uma cidade de pequeno/médio porte, no interior do estado de Santa Catarina, buscando compreender os problemas e potenciais das principais ruas, e aplicando um diagnóstico com o uso do conceito de Ruas Completas nas ruas Pedro Andreazza e Rua Cel. Schimidt. A cidade de Videira cresceu sobre as margens do Rio do Peixe e possui a morfologia do solo e o desenho dos quarteirões de maneira muito peculiar e orgânica, entretanto este trabalho nos possibilitou perceber que existe uma série de resultados positivos, sem a necessidade de grandes intervenções urbanas para a melhoria da qualidade de vida de uma população.

Palavras-chave: Ruas Completas; Transporte Sustentável; Mobilidade Urbana.

Abstract

The concept of Complete Streets aims to (res)socialize the urban transport model, seeking new means of planning and mobility more sustainable and more democratic in the use of an urban space that is, by itself, public. Currently, new concepts are discussed turning the city's gaze to people and prioritizing urban design choices that bring benefits, well-being and more quality of life for the population. This article consists in the construction of a method of analysis of a small/medium-sized city, in the interior of the state of Santa Catarina, seeking to understand the problems and potentials of the main streets, and applying a diagnosis with the use of the concept of Complete Streets in Pedro Andreazza and Rua Cel streets. Mr. Schimidt. The city of Videira grew on the banks of the Rio do Peixe and has the morphology of the soil and the design of the blocks in a very peculiar and organic way, however this work allowed us to realize that there is a series of positive results, without the need for large urban interventions to improve the quality of life of a population.

Keywords: Complete Streets; Sustainable Transport; Urban Mobility.

1 Introdução

O processo de urbanização tem sido mais acelerado do que o planeta suporta. Alguns estudos apontam que a população urbana global que era de 54% em 2014, deve crescer para 70% em 2050 (UN WORLD URBANIZATION PROSPECT, 2014). As cidades são responsáveis por 80% do PIB mundial e são combustível do crescimento econômico, com números da população urbana aumentando ano a ano. Em contrapartida, consomem cerca de 75% da energia primária global e são as responsáveis por 70% das emissões de gases de efeito estufa (UN-HABITAT, 2015; CAMARA; MOSCARELLI, 2016).

O crescimento das cidades e consequentemente dos veículos motorizados, é um problema mundial atual. De acordo com a UN-Habitat (2015) até 2035 é esperado que esses veículos leves alcancem 1,6 bilhões de unidades e até 2050 excedam 2,1 bilhões. No que diz respeito aos problemas que os modais de transporte motorizados trazem às cidades, podemos destacar os congestionamentos, poluição, emissões de poluentes de todos os tipos por vários agentes (CAMARA; MOSCARELLI, 2016). Ainda de acordo com a UN-Habitat (2015, p. 2) os “congestionamentos de trânsito, não apenas aumentam a poluição local do ar, mas também causa grandes perdas econômicas devido aos gastos de tempo e de combustível e aumento de emissões de poluentes”.

As cidades do século XXI possuem tráfego intenso de pessoas, materiais e informações. A arquitetura, o urbanismo e as governanças municipais necessitam buscar um reverso de paradigmas, onde pessoas, não veículos, sejam o centro do planejamento urbano com olhares que abordem os direitos e considerem a acessibilidade como objetivo principal do transporte. Contudo, mesmo mantendo o foco nestas questões, os veículos ainda são um meio que permanece como elemento vital, mas podemos considerar sua redução, e novas formas de acesso e locomoção mais sustentáveis.

Desde o século passado, autores como Jacobs (2013) e Lynch (1960) apresentam ideias inovadoras sobre o desenho das cidades, considerando o pedestre como principal ator e encorajando os cidadãos a criar uma vida social mais ativa nos espaços públicos e na apropriação das ruas. Entretanto, apenas no início deste século podemos perceber uma preocupação mais focada na dimensão humana para o planejamento das cidades, tornando as intervenções urbanas que priorizem as caminhadas, a bicicleta ou o transporte coletivo como um desejo universal (GEHL, 2013; SPECK, 2017; KARSENBERG; LAVEN; GLASER; HOFF, 2015).

Este trabalho surge com o objetivo de propor alternativas para amenizar o problema da mobilidade urbana na área central de Videira, em Santa Catarina, criando possibilidades para que diversos modais de transporte possa interagir de forma mais democrática, acessível e segura.

Para tanto, analisamos o modo atual modo de ocupação e mobilidade de algumas ruas, a fim de propor cenários alternativos com o conceito de Ruas Completas (WRI, 2020). Este trabalho, que está em processo de maturação, apresenta os resultados preliminares encontrados na Rua Pedro Andreazza e Rua Cel. Schmidt, uma das dez ruas selecionadas através de uma metodologia específica. As ruas pré-selecionadas estão localizadas na área central de Videira. Entendemos que, esta pesquisa pode contribuir significativamente com o planejamento urbano local, uma vez que é desenvolvida com pesquisa de casos, análise de campo e, considerando que em cidades pequenas e médias, o conceito de Ruas Completas pode ser aplicado com menor impacto a mobilidade ou a dinâmica diária da cidade.

2 A mobilidade nos centros urbanos e a redemocratização através do conceito de ruas completas

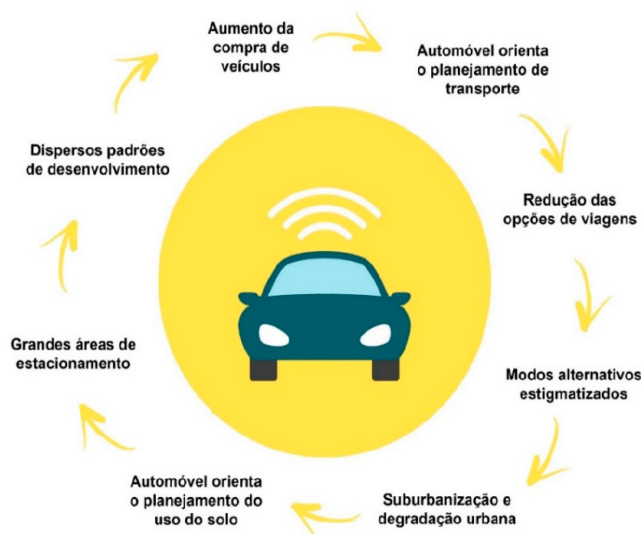
Os problemas de mobilidade, que até meados do século XX eram conflitos apenas das grandes cidades, estão cada dia mais presentes nas pequenas e médias cidades brasileiras. Em 2010, o transporte motorizado foi responsável pela emissão de aproximadamente 23% do total de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) relacionados com energia. Dentre as fontes de emissão de gases de efeito estufa, o relacionado com o transporte é o que mais aumenta, e vem dobrando desde os anos de 1970. É estimando que foi a causa de aproximadamente 3,7 milhões de mortes prematuras em todo mundo, em meados de 2012 (UN-Habitat, 2015).

Globalmente, o número de carros novos aumenta anualmente, mesmo no continente asiático ou africano. Tendo alcançado a saturação em países com níveis mais elevados de renda per-capita, resultados de suas dinâmicas de expansão urbana (VILLAÇA, 2001; CORRÊA, 1989). Entretanto, a cidade do século XXI vem precisando se reinventar e buscar novos meios de transporte mais sustentáveis proporcionando a população, uma mobilidade mais eficiente e ruas mais democráticas nos seus modais de transporte. Em Dhaka (Bangladesh), indicadores mostram que 80% das viagens são feitas a pé, de ônibus ou através de transportes motorizados informais. Entretanto, 70% dessas ruas são dedicadas a veículos particulares (UN-Habitat, 2015). É situações como estas, que exigem de planejadores e gestores urbanos, modelos de desenho urbano diferentes e onde as pessoas sejam centro do planejamento urbano.

O planejamento das cidades brasileiras foi enfocado na inserção dos veículos, expandindo seus sistemas viários por intermédio de avenidas que fogem à escala humana, em muitos casos, tanto pelo transporte público de baixa qualidade quanto pelos muros altos e condomínios fechados (FIGUEIREDO, 2010). Esse planejamento voltado para o transporte motorizado individual gera nas cidades o que Silva & Romero (2015) chamam de Ciclo de Dependência Automotiva (Figura 1), em que o

automóvel passa a modelar os espaços públicos, interferindo no planejamento do uso do solo e contribuindo para a estigmatização dos modos sustentáveis de transporte.

Figura 1 - Ciclo de dependência automotiva



Fonte: Silva; Romero (2015) adaptado de Maropo et al. (2020).

O conceito de ruas completas visa um planejamento urbano condizente com as necessidades das populações, respondendo ao mesmo tempo os objetivos de descarbonizarão e melhoria da qualidade de vida nas cidades. Nesta perspectiva, as ruas são desenhadas para atender à necessidade de todas as pessoas, de todas as faixas etárias, utilizando diversos modais de transporte e visando garantir conforto e segurança aos usuários. Ou seja, é uma distribuição mais democrática do espaço da rua. Contudo, o projeto de Rua Completa, não deve ser visto como uma iniciativa isolada, mas sim como uma nova maneira de pensar a mobilidade urbana.

Este conceito surgiu em 2003, nos Estados Unidos (do inglês Complete Streets), a partir da iniciativa do órgão “America Bikes”, que propôs melhorias para inclusão das bicicletas na infraestrutura viária. Ao longo de encontros e participação ativa de vários grupos, incluindo a American Planning Association (Associação Americana de Planejamento), a American Public Transportation Association (Associação Americana de Transportes Públicos), a American Society of Landscape Architect (Associação Americana de Arquitetos Paisagistas), entre outros, fez-se uma reunião para definir as diretrizes de Ruas Completas. Assim, surgiu, em 2005, a National Complete Streets Coalition (Coalizão Nacional de Ruas Completas).

No Brasil, o WRI (World Resources Institute) é o órgão disseminador do conceito de Ruas Completas. Segundo eles, as ruas completas são aquelas “[...] desenhadas para dar segurança e conforto a uma diversidade de pessoas, de todas as idades, e usuárias de todos os modos de transporte”, tendo como base a distribuição do espaço de maneira mais democrática. Não existe solução única para esse tipo de rua, onde as alternativas de desenho urbano devem dialogar com os modos de transportes ativos e

adequadas ao contexto local da área. A figura 2, apresenta uma contextualização com os principais objetivos do conceito.

Figura 2 - Principais objetivos das Ruas Completas em áreas centrais



Fonte: WRI (2017) adaptado de Maropo et al. (2020).

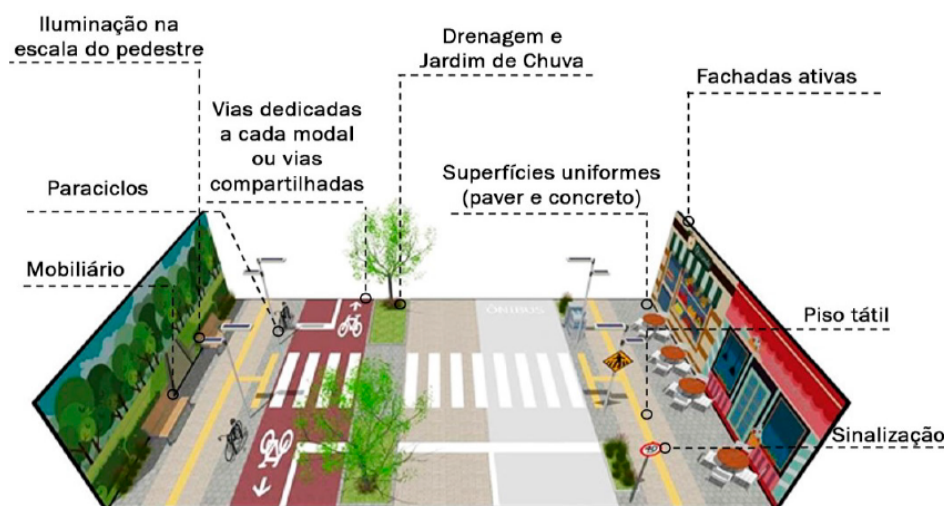
É importante destacar, que o conceito de Rua Completa não exclui o uso do automóvel, apenas fomenta modais de transporte mais sustentáveis, incentiva os hábitos saudáveis como a prática de caminhada e ciclismo, ou o uso eficiente do transporte coletivo. Por isso, para se implantar essa alternativa, é preciso haver equilíbrio sobre as necessidades do usuário, as possibilidades da malha urbana e a avaliação dos elementos de maior prioridade. Através de uma análise criteriosa, os benefícios são diversos:

A primeira é a infraestrutura segura para o pedestre, com calçadas largas e faixas de travessia bem dimensionadas, além de adequada sinalização. O passeio público é um elemento muito importante [...], pois assegura segurança e bem-estar, tanto do pedestre em deslocamento longitudinal, quanto do usuário de transporte coletivo em pontos de embarque/desembarque. Por isto, é importante que haja bancos, lixeiras, além de atrações como quiosques ou exposições de arte ao ar livre. Além disso, [...] devem ser convenientemente arborizadas, gerando benefícios, como a regulação da temperatura na cidade, a facilitação da drenagem e a fruição de uma paisagem urbana mais agradável. Também é necessário que haja adequada infraestrutura para o ciclista – ciclovias, ciclofaixas, bicicletários –, aliada a conexões funcionais do ciclista com o sistema de transporte público. Quanto a este, seu tratamento nas ruas completas deve ser o de prioridade sobre o automóvel de uso privado, com faixas exclusivas ou semi-exclusivas,

além de exibir facilidades para integração com o pedestre e o ciclista. Por último, [...] diminuem a velocidade do tráfego motorizado, sem diminuir seu desempenho, e geram segurança aos outros modos: estacionamento na própria rua, sincronização semafórica, canteiros ou medianas centrais da rua e medidas de traffic calming (SANTOS; VALENÇA, 2016, s/p).

Segundo a WRI Brasil (2017), alguns elementos (Figura 3) podem ser utilizados para compor esse pensamento. Entre eles, estão o nivelamento das pistas de rolamento com as calçadas; medidas moderadoras de tráfego; acessibilidade universal; sinalização clara e orientada ao pedestre; mobiliário urbano com lixeiras, iluminação, bancos; faixas de segurança; estreitamento das travessias e ilhas de refúgio para pedestres; diminuição de estacionamentos para carros; ciclovias ou ciclofaixas; faixas exclusivas para transporte coletivo; acesso facilitado aos pontos de transportes coletivos; entre outros.

Figura 3 - Esquemas de Ruas Completas



Fonte: WRI (2017) adaptado de Maropo et al. (2020).

Resumidamente, o conceito trata da mudança de concepções e modelos para os sistemas modais de locomoção. Enquanto a abordagem tradicional de desenho urbano prioriza o veículo individualizado, a Rua Completa busca uma abordagem mais sustentável, igualitária e privilegia o transporte saudável ou compartilhado. Portanto torna-se uma, quando há distribuição democrática do espaço urbano e proporciona acessibilidade e segurança para todos os usuários.

Precisamos quebrar paradigmas e conceitos que as ruas são espaços apenas para locomoção, elas são essenciais para a cidade em termos ambientais e socioeconômicos. As calçadas são locais que possuem (ou deveriam) arborização e locais para socializar, como restaurantes, lojas, bares e mercados. Deixá-la mais atrativa as torna mais seguras com a circulação de pessoas, aumentando o número de pedestres, ciclistas e usuários do comércio, estimulando a valorização da área e a economia da cidade.

3 Método de análise







Para a delimitação das ruas que sofreram intervenção, necessitou-se estabelecer critérios de análise que distribuíssem democraticamente o espaço, visando o conceito de Rua Completa, para então analisar os locais que necessitavam de instalações desta natureza. Buscando em estudos teórico-práticos desenvolvidos entre 2010 e 2020, e consequentemente publicados nas principais revistas científicas qualificadas pela CAPES, notou-se que a principal diretriz é inverter a pirâmide atual, onde o automóvel particular domina o topo em detrimento dos modais mais ativos de locomoção, como o pedestre e o ciclista. Para que seja possível essa promoção, precisam ser mantidos as circulações destes modais de forma segura e confortável e por meio de fachadas ativas (topofilia ao espaço urbano); usos mistos do solo urbano (diversificação); infraestrutura adequada ao ciclista e pedestre (faixas, lixeiras, bancos, iluminação, arborização); qualidade de vida, segurança e conforto.

Desta forma, foram produzidos diagnósticos, tendo como critérios de escolha os seguintes itens (MAROPO et al., 2020):

1. Ruas com maior integração de conexões;
2. Ruas com maior conectividade;
3. Ruas com maior concentração de pessoas;
4. Ruas com maiores conflitos entre os modais;
5. Ruas com menor número de residências;
6. Ruas com maior número de lotes de uso noturno.

Ainda, para a definição de ruas ou avenidas de estudo, consideramos a localização central e a presença de equipamentos urbanos importantes (bancos, correios, hospitais, comércio, proximidade com parques entre outros) e principalmente a topografia mais plana, que possam contribuir com uma rede de funções atrativa para os pedestres ou ciclistas. Devido a extensão da pesquisa, apresentaremos os resultados da Rua Pedro Andreazza e Rua Cel. Schmidt, considerava na primeira etapa desta pesquisa como as Ruas com maior número de pontuação de critérios, dos pré-estabelecidos pelos autores.

Tabela 1 - Esquemas de Ruas Completas referente a Rua Pedro Andreazza e Cel. Schmidt

Rua							Total de Pontos
Pedro Andreazza	X	X	X	X	X	X	6
Coronel Schmidt	X	X	X	X	X		5

Fonte: Os Autores (2020).

Com as áreas selecionadas, foi realizado a medição in-loco da rua/avenida e a análise comportamental através da metodologia criada por Gehl & Svarre (2013)

4 Diagnóstico e resultados

Ao longo dos aproximados 75 anos de fundação, a cidade de Videira enfrentou processos de expansão no qual houve significativas mudanças na configuração de seus espaços, principalmente nas áreas mais periféricas. Essas mudanças surgiram de forma mais efetiva após os anos de 1990, com a expansão e internacionalização de uma grande indústria, que modificou consideravelmente a morfologia da cidade. Nos últimos dez anos, os processos de transformação foram agressivos ao desenho da cidade, entretanto benéficos para a população e para a estética urbana: foram criados e revitalizados parques e praças, ruas foram modificadas melhorando a mobilidade e infraestrutura em geral, melhorias de iluminação pública, calçadas, drenagem urbana e saneamento.

A cidade possui cerca de 53.610 mil habitantes distribuídos em uma área de aproximadamente 385 km², tendo sua topografia acidentada e situada a 750 m acima do nível do mar. Apresenta assim, um clima úmido do tipo temperado, com temperatura média anual de 17°C (IBGE, 2020). Historicamente, o início da urbanização da cidade se deve muito pela migração alemã e italiana, oriunda do Rio Grande do Sul, resultado da construção da ferrovia São Paulo – Rio Grande iniciada aqui, em 1910. Construção essa, que teve um grande apoio da empresa Brazilian Railway Company, onde a principal meta era a construção do trecho entre Itararé - divisa entre São Paulo e Paraná - e Marcelino Ramos - divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul (ABATI, 2001).

Uma cidade jovem – 75 anos - e localizada no interior do estado de Santa Catarina, distante de capitais e de aeroportos, Videira enfrenta problemas de cidades grandes, com congestionamentos – principalmente em áreas centrais; quarteirões excessivamente grandes (Figura 5) e com formas orgânicas e divisão desigual do solo urbano – gerando lotes orgânicos, ruas estreitas, ruas acidentadas, falta de estacionamentos, insegurança e longos deslocamentos; má distribuição de áreas destinadas ao lazer e recreação, considerando a população atual– como praças e parques.

Figura 5 – Percurso do Rio do Peixe, cortando a cidade de Videira ao meio



Fonte: Prefeitura Municipal - online (2020).

Contudo, possui potenciais inigualáveis de paisagem urbana (Figura 5, 6 e 7), devido a sua topografia irregular, ao cruzamento do Rio do Peixe (Figura 5) (com mais de 300km de extensão em Santa Catarina) dividindo o desenho da cidade, a presença dos trilhos de ferro com parte da história da formação colonial da região Meio Oeste em meados dos anos de 1900, além de bons indicadores sociais, de natalidade, mortalidade e renda da população. O interior é rico em cachoeiras e paisagens naturais, plantações de uva e vinícolas e diversos tipos de produções frutíferas, além de fortes heranças culturais oriundas dos colonizadores europeus, que chegaram nestas terras entre os anos de 1900 e 1930 formando as primeiras colônias.

Figura 6 – Imagem aérea da Igreja Matriz
(Inaugurada em 1944)



Figura 7 – Imagem aérea do Parque
Linear do Rio do Peixe (Inaugurado em
meados de 2014)



Fonte: Prefeitura Municipal de Videira e Viagens e Caminhos – online (2020).

As áreas centrais da cidade, possuem ruas de caráter importante pela presença de equipamentos urbanos diversificados (Figura 4) e os quais sofrem com calçadas estreitas, pouca vegetação e mobiliário urbano (bancos, lixeiras e iluminação). Essa ausência é oriunda de anos de descaso público, falta de planejamento e gestão urbana estratégicas com olhar voltado à escala urbana e a qualidade de vida da população. Apenas nos últimos cinco anos, a governança local efetivou políticas públicas estratégicas ao planejamento urbano, pensando na organização e manutenção da cidade para os próximos 20 anos. É comum observar, que as cidades brasileiras possuem um planejamento pouco efetivo ou estratégico, em geral com ações imediatistas, sem considerar as transformações da sociedade e a evolução social e econômica que ocorre com a dinâmica de cada território.

Os ensaios aqui propostos, seguem as diretrizes utilizadas e abordadas no conceito de Rua Completa, onde propôs-se que as ruas e avenidas selecionadas promovessem uma distribuição do espaço mais igualitária entre os modais de transporte, por meio da ampliação da largura de calçadas para pedestres, implantação de ciclovias, objetivando modais de transporte mais sustentáveis e menos agressivos ao meio ambiente. Outro ponto chave, foi a criação de espaços atrativos para a permanência de pessoas, incentivando espaços de vitalidade e com inserção de mobiliário acessível e adequado, arborização condizente com os locais e espaços de convivência. Buscou-se intervir nos pontos de conflito encontrados (Tabela 2), em que um dos principais é a má distribuição dos estacionamentos públicos, a pista de rolamento com conflitos de deslocamento direcionamento do fluxo de veículos, as calçadas pequenas e sem sinalização ou acessibilidade condizente com a quantidade de pedestres diários na região.

Tabela 2 – Diagnóstico da Rua Pedro Andreazza e Cel. Schmidt

	Rua Pedro Andreazza			Rua Cel. Schmidt
Segurança	<ul style="list-style-type: none"> - O encontro de ambas as vias é perigoso; - Ambiente escuro; - Carros circulam em maior velocidade; 			<ul style="list-style-type: none"> - Carros circulam em maior velocidade; - Estacionamento inclinado, contra o fluxo de veículos - acidentes
Calçadas	<ul style="list-style-type: none"> - Planas, pavimentação degradada; - Pavimentação escorregadia; - Pouca acessibilidade, rampas com desníveis e com pavimentação degradada; - Não possui piso tátil e direcional. 	 	 	<ul style="list-style-type: none"> - Muito inclinadas; - Pavimentação degradada; - Ausência total de acessibilidade; - Piso tátil e direcional com degradação e áreas ausentes.
Iluminação Pública	<ul style="list-style-type: none"> - Iluminação apenas em um lado da via, tornando espaços e acessos escuros e inseguros; - Fiação emaranhada e antiga. 	 	   	<ul style="list-style-type: none"> - Iluminação insuficiente, tornando espaços e acessos escuros e inseguros; - Fiação e iluminação emaranhada e antiga.
Fachadas	<ul style="list-style-type: none"> - Antigas e em sua maioria degradadas; - Encobertas por postes e fiação; - Poluição visual de toldos e propagandas; 	 	 	<ul style="list-style-type: none"> - Antigas e em sua maioria degradadas; - Poluição visual de toldos e propagandas; - Estacionamento obliquo que esconde as fachadas;
Pista de rolagem	<ul style="list-style-type: none"> - Plana, porém com trânsito rápido; - Sem faixas de segurança ou faixas elevadas; 	 	 	<ul style="list-style-type: none"> - Inclinada e de trânsito rápido; - Sem faixa de segurança ou elevada;

Fonte: Os autores (2020).

Embora a proposta tenha o intuito de reduzir o acesso de veículos privados, entendemos que sua preservação e estratégias de melhoria é uma forma de democratizar a utilização do espaço público. Portanto, as diretrizes visam melhorias dos modais de transporte individualizados e não motorizados, implantando estacionamentos rotativos, organizando a situação existente, com melhor divisão entre estacionamentos e áreas para pedestres -, evitando barreiras que impeçam a boa visibilidade e segurança de ambos. As áreas de estacionamento priorizam ainda, os preceitos da NBR 9050/2020, com áreas destinadas a portadores de necessidades especiais e idosos.

Outro fator importante na Rua Pedro Andreazza e a Rua Cel. Schmidt, foi determinar a implantação de fachadas ativas, que permaneçam em funcionamento todos os horários do dia, influenciando na vitalidade do espaço urbano entre os espaços públicos e privados. Estas fachadas, embora tenham potencial para utilização de bares e lojas com horário além do horário comercial, podem ser movimentadas em períodos noturnos.

Consideramos a localização da Rua Pedro Andreazza estratégica pois em toda sua extensão existem comércios e serviços dos mais variados (Figura 8 e Figura 9) e de importância social, bom fluxo de pedestres e veículos, baixa densidade e proximidade com áreas importantes e históricas do município. De acordo com Scopel (2016) as fachadas ativas (termo utilizado nos Planos Diretores) ou plinths (A Cidade ao nível dos olhos, 2015) podem ser definidas por andares térreos das edificações conformados nos alinhamentos frontais dos lotes, com portas, janelas e vitrines voltadas para a rua. Estes andares podem ser utilizados para comércios, serviços ou equipamentos, desde que permitam a permeabilidade física e/ou visual com atividades constantes nestes espaços.

Figura 8 – Fachadas do comércio da Rua Pedro Andreazza – poluição visual, degradação e ausência de elementos ativos e atrativos



Fonte: Os autores (2020).

Figura 9 – Fachadas de bancos e correios da Rua Pedro Andreazza – poluição visual, degradação e ausência de elementos ativos e atrativos



Fonte: Os autores (2020).

De acordo com a Lei Federal do Estatuto da Cidade (2001), existem instrumentos de Política Urbana que permitem que ações como esta sejam desenvolvidas em meio a malha urbana existente. O objetivo do uso de fachadas ativas nas ruas de estudo, é priorizar a interação entre a construção com o pedestre, estimulando o contato visual e social.

É uma forma de interação entre o espaço público e o espaço privado, onde as fachadas ativas são um facilitador do convívio e relação entre a população, o usuário local, de forma que haja controle sobre o que acontece na calçada e de maneira a tornar este espaço mais seguro (Figura 10). Abaixo, exemplos do uso de fachadas ativas permitindo a movimentação de pedestres em horários diversos. Essa interação permite que os pedestres possam ser vistos, contribuindo com a relação entre os domínios.

Figura 10 – Fachadas ativas em Sevilha, Espanha



Fonte: Os autores (2019).

Para aplicabilidade na Rua Pedro Andreazza e Cel Schmidt, utilizamos como referência a escala de cores, para a representação das decisões de fachada ativa, elaborado por Maropo et al. (2020), representando ações necessárias para cada lote, conforme os usos existentes e os usos propostos (Figura 11).

Figura 11 - Escala de cores que representa soluções para as fachadas ativas

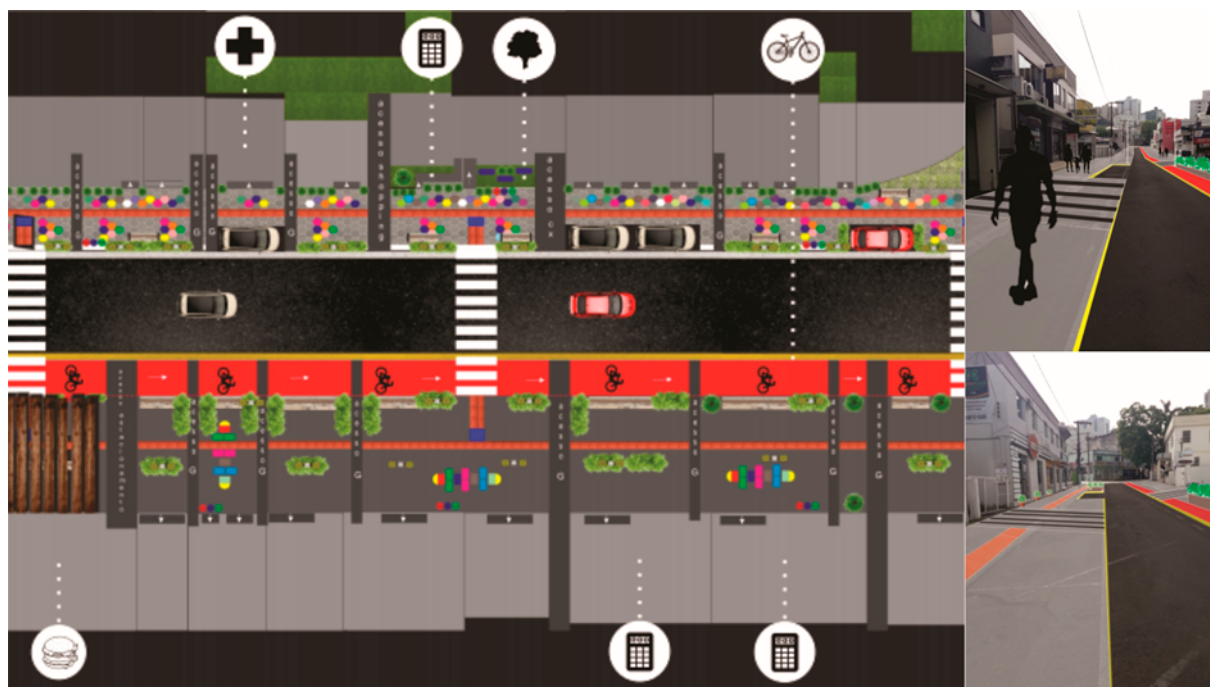
IMÓVEIS VAZIOS/ SUBUTILIZADOS	EDIFICAÇÕES ESPECIAIS	LOJAS	RESTAURANTES/ LANCHONETES	RESIDÊNCIAS
- Ocupação com uso misto e fachadas ativas. - IPTU Progressivo. - Incentivo fiscais às atividades culturais conectadas ao uso residencial e misto!	- Igrejas, Ed. Públicos. - Serão descritos nos detalhes de acordo com as necessidades. Ex: Retirada de muro ou grades.	- Ampliar os horários de funcionamento até as 22h, inserindo o conceito de "shopping aberto".	- Ampliar os horários de funcionamento até as 22h e/ou oferecer serviço de bar ou atividades culturais, como shows e exposições, no período noturno.	- Manter as fachadas sempre interessantes, com tratamentos e revestimentos que embelezem o espaço público.

Fonte: Maropo et al. (2019).

Após as análises, iniciou-se a proposta para os espaços públicos da Rua Pedro Andreazza e Celso Schmidt, considerando as questões observadas no levantamento e nos critérios metodológicos apresentados. Identificamos nas visitas locais, que não

eram necessárias duas faixas de rolamento para veículos, visto que nesta rua raramente há congestionamento de veículos, entretanto, tem frequentemente fila de pessoas para acesso aos bancos e Agência dos Correios, principalmente no atual momento vivido de pandemia do COVID-19. A faixa destinada a pedestres, pode ser ampliada, com calçadas mais largas e dividindo o espaço com uma faixa para ciclistas, ainda inexistente no local. Ao fim da via, no encontro entre ambas as ruas, implantou-se um paquímetro para bicicletas e patinetes (Figura 14).

Figura 12 – Representação da Rua Pedro Andreazza - Trecho 01



Fonte: Os colaboradores (2020).

Com as calçadas ampliadas pode-se reduzir o número de vagas de estacionamento – considerando que o Banco Sicredi, Caixa Econômica Federal e Santander, presentes na rua, possuem seus estacionamentos próprios. O comércio local, também possui vagas de estacionamento nos recuos, permitindo que os estacionamentos existentes na via pública fossem eliminados parcialmente e proporcionando maior conforto ao ciclista e pedestre. A Rua Pedro Andreazza possui forte potencial para se tornar uma rua apenas para pedestres e ciclistas nos finais de semana, visto que é a ligação e continuidade de um importante parque, o Parque Linear do Rio do Peixe e com atividades diversificadas através de fachadas ativas (Figura 12 e Figura 13).

Figura 13 – Representação da Rua Pedro Andreazza – Trecho 02



Fonte: Os colaboradores (2020).

A pandemia vivida no ano de 2020, afetando a população mundial, nos força a ter novos olhares sobre os espaços de socialização no ambiente urbano. Com a ampliação das calçadas, além de melhor mobilidade para pedestres e ciclistas, podem ser implantadas áreas para lazer, com bancos, parklets, arborização urbana (Figura 14), iluminação pública com fiação subterrânea, os quais qualificam a paisagem urbana. Em ambas as vias, os canteiros foram ampliados, com o uso de vegetação rasteira e vegetação de porte alto. A vegetação rasteira permite permeabilidade do solo e melhor qualificação visual do espaço.

Podemos considerar além do melhoramento estético do espaço, a qualificação do microclima visto as áreas asfaltadas das pistas de rolamento são substituídas pela pavimentação drenante de calçadas, pelas faixas de serviço e pela arborização urbana. Estratégias que tornam a mobilidade sustentável e ativa como o indutor de melhores práticas e tornando o pedestre o ator principal daquilo que por si, é de seu direito. As calçadas foram equipadas com pisos táteis e pisos direcionais, alertas de percurso e mobiliário urbano básico – lixeiras, bancos e iluminação.

Figura 14 – Rua Coronel Schmidt, esquina com a Pedro Andreazza



Fonte: Os colaboradores (2020).

A Rua Cel. Schmidt, é a ligação entre duas importantes vias centrais da malha urbana de Videira: a Rua Pedro Andreazza com a Avenida Saul Brandalise. Atualmente, possui espaço para duas pistas de rolamento em mão única e um estacionamento em 45 graus, o qual ocupa uma área considerável e permite poucas vagas de estacionamento. Para esta via, propomos a retirada dos estacionamentos em grau, substituídos por estacionamentos paralelos à pista de rolamento, permitindo aumentar a área de circulação e melhorar a segurança de pedestres. É importante destacar que, esta via possui inclinação considerável (pode ser vista nas imagens laterais da figura 14) enquanto a Rua Pedro Andreazza é plana e com melhor mobilidade.

A substituição dos estacionamentos permitiu canteiros em meio a pista de rodagem (Figura 14) visto que, os carros que se deslocam da direita em direção à Cel. Schmidt vêm em direção e mão única, enquanto os carros que se deslocam da esquerda em direção à Cel. Schmidt vêm de mão dupla. Nas visitas locais, entendemos a área como extremamente insegura devido a velocidade de circulação de ônibus, caminhões e veículos neste percurso. Em meio a vias importantes da malha urbana, os caminhões são responsáveis por acidentes, atrasos e lentidão no fluxo, onde o planejamento urbano precisa prever estratégias e contornos da cidade, para a circulação de veículos de grande porte, eliminando sua circulação em áreas centrais.

Na esquina de encontro entre a Rua Pedro Andreazza e Cel. Schmidt, existe uma área subutilizada, onde atualmente é composta por uma capela, estacionamento de motos, canteiros e alguns bancos. Se encontra em estado precário de manutenção dos bancos, a árvore acumula resíduos no calçamento (oriundo de suas folhas e dejetos de pássaros) e as motos subutilizam o espaço de circulação, com vias insuficientes para circulação de pedestres e ineficientes quanto à mobilidade urbana. Nesta zona, foram propostas melhorias de infraestrutura, iluminação e a retirada dos veículos motorizados (motocicletas) para utilização como uma pequena praça, com áreas de lazer, espaços para food-trucks de alimentação e considerando que a rua seja fechada para veículos aos finais de semana.

Figura 15 – Imagens do projeto proposto para a esquina da Rua Pedro Andreazza com a Rua Cel. Schimidt



Fonte: Os colaboradores (2020).

A criação e implementação de projetos de reforma urbana são, em casos quase gerais, conflitos no dia a dia dos habitantes de um território. Entretanto, propostas como estas permitem considerar as demandas locais e globais de todos os usuários, de maneira mais democrática e acessível, abordando aspectos sociais, econômicos, ambientais e os problemas que são resultado do crescimento populacional e territorial inesperado (ou esperado), mas nem sempre planejado das cidades. As iniciativas descritas neste trabalho, permitiram aproximar o conhecimento produzido na Universidade com a população local e com as demandas da cidade de Videira. Espera-se que experiências como estas, incentivam não apenas os futuros arquitetos e urbanistas contemporâneos, mas os gestores públicos.

Por fim, iniciativas de manutenção destes espaços também se fazem necessárias. Instalar sistemas de monitoramento para evitar furtos de bicicletas e patinetes, manutenção de canteiros, mobiliário urbano e iluminação pública e desenvolver projetos de qualificação da população, tornando-as parte integrante e criando senso de pertencimento aos locais, para que os habitantes sintam que o local é parte da sua identidade e possam se sentir responsáveis pela manutenção e fiscalização dos espaços. Ainda, políticas públicas e programas de desenvolvimento evitando que, projetos sejam desenvolvidos e interrompidos conforme governanças entram e saem de uma gestão municipal, interrompendo projetos e desperdiçando dinheiro público.

5 Conclusões

O presente trabalho surgiu da necessidade de criar espaços mais sustentáveis e com uma divisão mais igualitária do espaço da rua, na cidade de Videira, Santa Catarina. A formação de Videira, foi advinda da passagem da estrada de ferro Rio Grande do Sul – São Paulo nas margens do Rio do Peixe, e foi sendo urbanizada com

as técnicas rudimentares que a população possuía. Todo o Oeste Catarinense trás ainda nos dias de hoje, resquícios de sua formação e evolução traços de uma população que necessitou lutar pela posse de terra, desde a contestação da propriedade entre Brasil e Argentina e posteriormente entre Santa Catarina e Paraná nos anos de 1910, originando a Guerra do Contestado (1912-1916).

Videira que ficava na rota central das cidades que participaram da Guerra, abrigava uma população cabocla e indígena que vivia basicamente de sua subsistência e da presença do Rio, que era indutor de um fluxo de pessoas, mas gerador de alimento pra população. Essa história tão recente deixou marcas de uma cidade com pouco planejamento, com ruas muito inclinadas, com foco no transporte motorizado e individual, com quarteirões divididos de forma pouco igualitária e com desenhos orgânicos que aumentam a dificuldade de uma mobilidade sustentável e eficiente.

Assim, considerar o estudo das ruas como forma de melhorar a divisão do espaço público pareceu-nos o pontapé inicial é de extrema importância, considerando soluções simples e inovadoras sem a necessidade de grandes projetos invasivos e agressivos ao desenho e malha urbana. O Conceito de Rua Completa, permite implantar em cidades pequenas e médias, como Videira, uma melhor distribuição do espaço público das ruas, fomentando mudanças na forma de ver e planejar as cidades e os modais de transporte mais sustentáveis e atrativos. Entendemos que, para que as ruas sejam atrativas ao pedestre e incentivem o uso da bicicleta, o desenho urbano precisa considerar outros elementos que sejam motivadores para a população. Neste contexto, o uso de modais mais sustentáveis, melhor arborização, pequenos espaços de lazer e descanso e fachadas ativas pareceu-nos alternativas que permitem soluções mais rápidas e atrativas a cultura da população local.

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, notificou-se a extrema importância de soluções eficientes para colocar o pedestre como prioridade no planejamento das cidades, permitindo que as pessoas possam circular pelas ruas de maneira segura e principalmente, conhecer o local onde vivem. É muito comum percebermos dentro da academia, que os alunos de Arquitetura e Urbanismo não conhecem suficientemente a cidade onde vivem pois circulam por ela apenas de carro. Podemos entender que a população vive a mesma situação pelo uso excessivo e quase exclusiva do carro, deixando de ver “a cidade ao nível dos olhos”.

A proposta para a Rua Pedro Andreazza e Rua Cel. Schmidt cria ambientes convidativos à permanência humana, de forma a minimizar os impactos causados pelo uso exagerado de automóveis, oferecendo espaços de lazer e bem-estar para atender aos fluxos de caminhantes e ciclistas e minimizar o efeito da falta de áreas verdes, como parques e praças, que existem em Videira. Ainda, é um meio de incentivar a permanência e circulação das pessoas no espaço público, por meio de locais bem arborizados, uso de espaços de uso misto e para descanso e permitindo

maior fluxo de pessoas na rua, no comércio, nos espaços de alimentação, gerando e movimentando inclusive, a econômica local. A proposta, destaca a importância de incluir espaços públicos que sejam mais democráticos, atendendo a perfis de usuários. É necessário mudar o olhar, tornando espaços mais ativos e convidativos, propícios ao desenvolvimento da economia local e pequenos comerciantes e incentivando hábitos mais saudáveis.

Por fim, esperamos contribuir de maneira a ampliar o olhar sobre o espaço da rua, com intervenções pontuais, mas que melhorem o bem-estar, a estética urbana e a economia local. Ações como a implantação de ruas completas contribui não apenas em pequenas e médias cidades, mas nestas a suas efetivações e educação da população é mais imediata e percebida pelo poder público e pela comunidade. Mesmo em cidades como Videira, onde a topografia é acidentada, os bairros são irregulares e as ruas são estreitas e inseguras, a proposta de rua completa pode ser aplicada com metodologias próprias para cada caso, sendo indutor de cidades mais democráticas, sustentáveis e com olhar mais humano sobre o espaço.

Agradecimentos

Os agradecimentos são dirigidos à Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT, Portugal) pela bolsa de pesquisa para doutoramento em Urbanismo, através da Universidade de Lisboa.

Referências

- ABATI, I. C. *Videira: Italianos, terra e uva*. 2001. Monografia () – Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC). 2001.
- CAMARA, I. P.; MOSCARELLI, F. *O planejamento urbano como instrumento para cidades inteligentes*. Disponível em: https://www.imed.edu.br/Uploads/5_SICS_paper_105.pdf. Acesso em: jul. 2020.
- CAMARA, I. P.; MOSCARELLI, F. *Análise da percepção dos usuários do Parque da Gare – Passo Fundo/RS*. 2018. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade IMED, Passo Fundo.
- CORRÊA, R. *O espaço urbano*. 1989. São Paulo: Ática.
- FIGUEIREDO, L. De urbanismo: um manual rápido de destruição de cidades. In: ENANPARQ, I, 2010. Anais. Rio de Janeiro, 2010.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GEHL, J.; SVARRE, B. *How to study public life*. Washington: Island Press, 2013.
- IBGE. *Cidades*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/videira/panorama>. Acesso em: jun.2020.
- JACOBS, J. *Morte e vida das grandes cidades*. 3ª edição. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013.
- KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; HOFF, M. V. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MAROPO, V. L. B.; SILVEIRA, J.A.R. DA; NEGRÃO, A. G.; CASTOR, D. C. *Mobilidade nos centros urbanos: estudo para implementar ruas completas no centro de Joao Pessoa, Paraíba, Brasil*. João Pessoa: Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2020.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VIDEIRA. *Perfil*. Disponível em: <https://www.videira.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaItem/146218>. Acesso em: jun. 2020.
- ONU-HABITAT. *Documentos Temáticos 19: Transporte e Mobilidade*. Disponível em: http://camarastecnicascaupr.org/wp-content/uploads/2016/10/TransporteMobilidade_final.pdf. Acesso em: jun. 2020.
- SANTOS, E. M.; VALENÇA, G.C. *A infraestrutura cicloviária e o conceito de ruas completas: Lições da experiência de Toronto, Canadá*. In: Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, VII, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Gabriel_Costa_Valenca/publication/331212367_A_infraestrutura_cicloviaria_e_o_conceito_de_ruas_completas_licoes_da_experiencia_de_Toronto_Canada/links/5c6c7d904585156b570a94aa/A-infraestrutura-cicloviaria-e-o-conceito-de-ruas-completas-licoes-da-experiencia-de-Toronto-Canada.pdf . Acesso em: jun. 2020.
- SILVA, G. J. A; ROMERO, M. A. B. Sustentabilidade urbana aplicada: análise dos processos de dispersão, densidade e uso e ocupação do solo para a cidade de Cuiabá, Estado de Mato Grosso, Brasil. EURE. *Revista Latino-americana de Estudios Urbano Regionales*, 209-237, 2015.

SCOPEL, V. G. Fachadas Ativas: *Uma alternativa para a melhora da relação entre arquitetura e cidade*. Disponível em: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108537/15BGT_ScopelVanessa.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: jun. 2020.

SPECK, J. *Cidade caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2017.

UN, United Nations. *World Urbanization Prospects*. Disponível em: <https://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf>. Acesso em: ago. 2020.

VIAGENS E CAMINHOS. *O que fazer em Videira – Pontos Turísticos*. Disponível em: <https://www.viagensecaminhos.com/2019/03/o-que-fazer-em-videira.html>. Acesso em: set. 2020.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil: esse desconhecido*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

WRI BRASIL. *Ruas completas dão vida e segurança aos espaços urbanos*. Disponível em: <http://wricidades.org/noticia/ruas-completas-dao-vida-e-seguranca-aos-espacos-urbanos> Acesso em: ago. 2020.