

Análise pós-ocupacional da revitalização da Av. Brasil e Tancredo Neves em Cascavel-PR, com as obras já concluídas do PDI.

FELIN, Tuyra Samara.¹

SIMONI, Tainã Lopes.²

RESUMO

O presente trabalho expõe uma breve explanação referente à PDI, análise pós-ocupacional e mobilidade urbana. Este estudo teve como objetivo abordar a importância e a necessidade da Mobilidade Urbana Sustentável nas cidades e mostrar como o Projeto de Desenvolvimento Integrado PDI que está sendo desenvolvido na cidade de Cascavel-PR, vai contribuir melhorando o transporte, o meio ambiente e a mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE: PDI, Análise pós-ocupacional, Mobilidade Urbana.

1. INTRODUÇÃO

O trabalho abordará as atividades elaboradas dentro do laboratório de projetos fornecido pela instituição de ensino Centro Universitário FAG, que engloba questões pertinentes a PDI, análise pós-ocupacional e mobilidade urbana.

Na primeira parte desenvolve-se as explicações sobre o projeto do Plano de Desenvolvimento Integrado PDI implantado e em desenvolvimento na cidade de Cascavel-Pr e também enfatiza-se o objetivo da Avaliação Pós Ocupacional e por ultimo a importância da mobilidade urbana sustentável e o quanto o Plano de Desenvolvimento Integrado contribuirá para isso, pelas melhorias no sistema de transporte facilitando a mobilidade como também aumentando as áreas verdes da cidade .

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.2 PDI

O PDI consolida as diretrizes do novo Plano Diretor da cidade de Cascavel – Pr., que consiste em um pacote de projetos com o intuito de construir obras e melhorias no transporte e mobilidade urbana, meio ambiente e serviços sociais e fortalecimento institucional transformando a dinâmica da cidade, aumentando as áreas verdes com criação de cinco parques com equipamento de esporte, lazer, assistência social e cultura recuperando a mata com tratamento paisagístico. No plano de

¹Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário FAG. E-mail: tuuuh_felin@hotmail.com

²Arquiteta Urbanista Professora Orientadora do curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário FAG. E-mail: tai_lopes@hotmail.com.

transportes estão previstas criação de ciclovias, estações de embarque para transporte coletivo, melhorias nas calçadas, construção de viadutos e de quatro centros de convivência social.

O prazo previsto para conclusão da obra é de cinco anos, com o investimento de 57 milhões sendo 50% de recursos através do BID e 50% recursos do município.

2.3 ANÁLISE PÓS OCUPACIONAL

A APO - Analise Pós Ocupação tem o objetivo de obter subsídios para corrigir falhas que possam ter na obra bem como buscar acertos em projetos futuros através da análise de todo contexto da obra, inclusive materiais usados e como estes se comportaram com o tempo ajudando a redefinir novos projetos.

O conjunto de técnicas utilizadas visam mensurar o desempenho das edificações em uso levando-se em conta o ponto de vista do arquiteto e o grau de satisfação dos usuários. Essa avaliação é importante para fundamentar intervenções da obra e ajudar a dar respaldo a projetos futuros. Apesar de ser importante para averiguar possíveis problemas na obra que possam surgir com o tempo é mais requisitado em obras mais complexas como hospitais e escolas.

2.3 MOBILIDADE URBANA

Para Oliveira (2010), diante da necessidade de estratégias globais para um mundo sustentável, discute-se a mobilidade humana abordando questões sobre cidade, sustentabilidade e saúde, buscando mudanças na forma de planejamento urbano, considerando os âmbitos da mobilidade, da saúde pública, da qualidade de vida e da sociabilidade. Problemas como externalidades negativas (poluição, congestionamentos de veículos, acidentes), associados à crise dos transportes públicos, são agravados por questões ligadas ao planejamento e gestão urbanos. Orçamentos comprometidos com estrutura viária e externalidades do modelo (acidentes, poluição, hospitalização) dificultam a criação de um novo paradigma de mobilidade urbana. Analisam-se fatores da vida urbana contemporânea que facilitam o sedentarismo, bem como a necessidade de inclusão de inúmeras pessoas aos sistemas de transporte. Algumas propostas vêm em busca de uma mobilidade urbana sustentável como reformulação do desenho urbano (sistema viário, acesso local, ciclovias, paisagismo), incentivar uso de meios não motorizados priorizando o transporte público entre outros.

Segundo COSTA (2003), vários conceitos podem definir a mobilidade urbana, conforme aceitação do Conselho Europeu de Ministros de Transportes, a mobilidade urbana sustentável é

aquela que contribui para o bem estar econômico e social sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente permitindo a satisfação das necessidades básicas de acesso e mobilidade das pessoas, empresas e sociedade com custos sustentáveis e de acesso para todos e limitando a emissão de resíduos.

O crescimento de pessoas vivendo em cidades, o desenvolvimento social e econômico, a continua sobrecarga dos recursos, infraestrutura e instalações urbanas, além dos profundos impactos causados ao meio ambiente deteriora a qualidade de vida das cidades. O aumento cada vez maior da motorização individual, a segregação espacial ainda maior das atividades e serviços urbanos, a adoção crescente dos modos de transportes pouco sustentáveis, a ineficiência do transporte coletivo, ruídos, poluição, congestionamento, falta de estrutura nas cidades que permitam a acessibilidade para o uso de transporte não motorizado, enfim são muitos os problemas, mas também é grande a mobilização em busca de soluções.

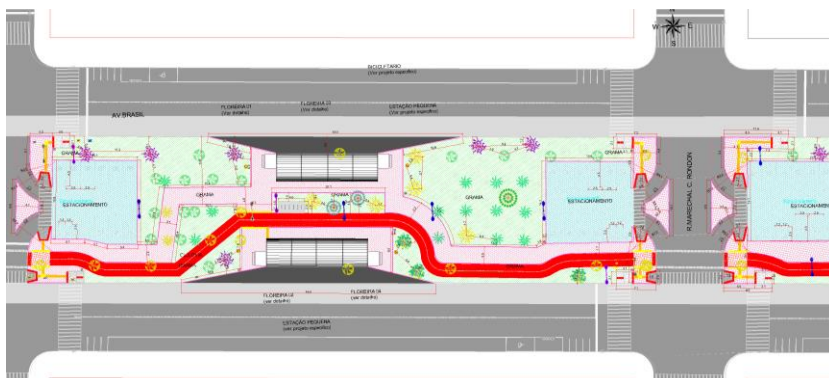
É importante que cada cidade tenha seu Plano de Mobilidade Urbana, temos no Brasil algumas leis que estabelecem princípios para se executar uma política de mobilidade urbana que promova acessibilidade, inclusão social, desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Precisa se buscar soluções que atendam às necessidades de mobilidade urbana de forma sustentável, de várias formas como priorizando o uso de transporte não motorizado, mais serviços de transporte público, uso de energias renováveis e menos poluentes, integração entre os modos e serviços de transportes, enfim estabelecer políticas de planejamento e coloca-las em pratica nas cidades.

O governo deve dar as condições e infraestrutura às cidades, cada um deve fazer a sua parte procurando poluir o menor possível, priorizar o uso de transporte coletivo ou não motorizado e o arquiteto através do seu trabalhado de urbanismo projeta toda essa mudança.

2.4 O TRECHO OBSERVADO

O trecho selecionado para análise no Estágio Supervisionado de Urbanismo, foi do Terminal Urbano Oeste até a Rua Marechal Rondon, em Cascavel - PR.

Figura 1: Projeto PDI na Av. Brasil.



Fonte: Arquivos SEPLAN - Cascavel, 2016.

3. METODOLOGIA

A metodologia aplicada para tal estudo foi: acompanhar por três semanas as atividades do estágio de Urbanismo, registrando e anotando os procedimentos; realizando encontros semanais com o professor orientador para apresentar as atividades propostas; desenvolver o relatório final sobre as atividades, relacionando o produto com livros, normas e artigos pertinentes ao assunto, sendo realizada pesquisa bibliográfica sobre o assunto.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Quanto à análise *in loco* do trecho selecionado para o estudo o que se observa é que ainda estão ocorrendo melhorias nesta área, mas já se pode encontrar estacionamento e calçamento adequados e com acessibilidade, facilitando a mobilidade no centro da cidade, plantio de nova arborização, implantação de sinalização necessária para o trânsito, de iluminação da região e uso de alguns equipamentos urbanos (como bancos), além de área própria para ciclovia.

Figura 02, 03 e 04: Imagens “*in loco*” do PDI em Cascavel - PR.



Fonte: da autora, 2016.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através deste estágio foi possível analisar a importância do Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) na cidade de Cascavel que contemplará áreas importantes como transporte coletivo, mobilidade urbana, meio ambiente, serviço social e fortalecimento institucional. O projeto ainda está em fase de execução, mas já se observa as mudanças que as obras estão trazendo para a cidade especialmente no trecho que observamos in loco entre o Terminal Urbano Oeste e a Rua Marechal Rondon. Também se conclui o quanto é interessante que seja feita uma análise pós-ocupação nas obras realizadas em uso para sentir a satisfação do usuário e até mesmo para analisar possíveis intervenções na obra ajudando em respaldos futuros. Observou-se a importância da arquitetura e do urbanismo nesse projeto e enfatizou-se a mobilidade urbana sustentável como prioridade.

REFERÊNCIAS

COSTA, M. da S. **Mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal** – São Carlos, 2003. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos - Universidade de São Paulo, 2003.

NAKAMURA, J. **Como fazer a avaliação pós-ocupação**. Edição 237 - Dezembro/2013. Disponível em: <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/237/como-fazer-a-avaliacao-pos-ocupacao-302156-1.aspx> Acesso em: 31 de outubro de 2016.

OLIVEIRA, M. F. S. de; OLIVEIRA, O. J. R. de; OLIVEIRA, J. F. S. de, **Mobilidade Urbana e Sustentabilidade**. Florianópolis SC, 2010.

SEPLAN, Município de Cascavel. **Programa de Desenvolvimento Integrado**. Cascavel – PR, 2016. Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/secretarias/seplan/pagina.php?id=527> Acesso em: 31 de outubro de 2016.