

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
THAYNNAN ALINE BEGOZZI DA SILVA

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: PLANEJAMENTO MUNICIPAL:
PROPOSTA DE ADEQUAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA PARA A REGIÃO
CENTRAL DE UMUARAMA-PR.**

CASCABEL

2017

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
THAYNNAN ALINE BEGOZZI DA SILVA

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: PLANEJAMENTO MUNICIPAL:
PROPOSTA DE ADEQUAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA PARA A REGIÃO
CENTRAL DE UMUARAMA-PR.**

Trabalho de Conclusão do Curso de
Arquitetura e Urbanismo, da FAG,
apresentado na modalidade Projetual,
como requisito parcial para a aprovação
na disciplina: Trabalho de Curso:
Qualificação.

Professor Orientador: Cássia Rafaela
Brum Souza

CASCADEL

2017

RESUMO

O conteúdo deste trabalho é resultado de uma análise e compreensão de alguns conceitos urbanos, tais como mobilidade e acessibilidade, paisagismo e intervenção urbana, além de uma avaliação de algumas diretrizes do Plano Diretor da cidade de Umuarama – PR. Com o objetivo de realizar análise de dados do local (*in loco*) permitiu-se produzir e regularizar diretrizes para um melhor Planejamento Estratégico Municipal considerando o paisagismo e a mobilidade urbana. O município de Umuarama, está localizado na região noroeste do Paraná, destaca-se em sua economia a indústria moveleira, a agropecuária e a prestação de serviços. A área urbana dispõe de grande parte arborizada e diversas praças, conta ainda com dois bosques, e dois lagos municipais, estes frequentados pelos moradores da capital da amizade principalmente no período de calor intenso. Dado o exposto, a intenção projetual dessa pesquisa é condicionar uma adequação paisagística na região central da cidade, proporcionando uma mobilidade urbana adequada, sem barreiras arquitetônicas, além de requalificar a Praça Miguel Rossafa para um novo espaço de lazer acessível à população em geral.

Palavras chave: Planejamento Urbano, Paisagismo, Acessibilidade, Mobilidade.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vista da arborização de Porto Alegre.	27
Figura 2 – Rua Gonçalo de Carvalho, primeira rua tombada como Patrimônio Ecológico de Porto Alegre.	27
Figura 3 – Parklet Oscar Freite, São Paulo.	28
Figura 4 – Perspectiva da Praça Nove de Julho em Catanduva – SP.	29
Figura 5 – Cortes das praças Nove de Julho e praça Matriz em Catanduva – SP.	29
Figura 6 – Perspectiva Plaza de Armas de Arequipa.	30
Figura 7 – Vista do passeio e dos bancos.	31
Figura 8 – Vista Panorâmica de Umuarama.	32
Figura 9 – Mapa de Umuarama.	35
Figura 10 – Av. Paraná – Umuarama.	36
Figura 11 – Viaduto da Av. Tiradentes em Umuarama, PR.	36
Figura 12 – Praça Miguel Rossafa.	37
Figura 13 – Calçada Avenida Londrina.	38
Figura 14 – Calçada Avenida Tiradentes.	39
Figura 15 – Canteiro Avenida Paraná.	40
Figura 16 – Praça Miguel Rossafa.	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Análise da mobilidade.	37
Quadro 2 – Áreas Verdes na cidade.	37
Quadro 3 – Mobilidade.	41
Quadro 4 – Mobilidade.	42
Quadro 5 – Áreas Verdes.	42
Quadro 6 – Cultura.	43

LISTA DE SIGLAS

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

ILPF – Interação Lavoura Pecuária Floresta.

PDAU – Plano Diretor de Arborização Urbana.

SMAM – Secretaria Municipal do Meio Ambiente.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 APROXIMAÇÕES TEÓRICAS NOS FUNDAMENTOS ARQUITETONICOS	
.....12	
2.1 NA HISTÓRIA E TEORIAS.....	12
2.2 NAS METODOLOGIAS DE PROJETOS.....	14
2.3 NO URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO	15
2.4 NA TECNOLOGIA DA CONSTRUÇÃO	17
3 CONSIDERAÇÕES BIBLIOGRÁFICAS.....	20
3.1 MOBILIDADE URBANA.....	20
3.2 PAISAGISMO URBANO.....	21
3.2.1 A praça e as áreas públicas.....	21
3.3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADES AO ESPAÇO URBANO.....	22
3.4 MORFOLOGIA URBANA.....	23
3.5 PLANO DIRETOR DE UMUARAMA.....	24
4 CORRELATOS.....	26
4.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO MUNICIPAL.....	26
4.1.1 Plano Diretor de Arborização Urbana de Porto Alegre – RS.....	26
4.2 INTERVENÇÃO URBANA PAISAGÍSTICA.....	27
4.2.1 Parklet Rua Oscar Freire.....	28
4.2.2 Requalificação de Praças em Catanduva – SP.....	28
4.2.3 Proposta de tratamento para pedestres da Plaza de Armas de Arequipa.....	29
5 APLICAÇÃO NO TEMA DELIMITADO: DIRETRIZES PROJETUAIS.....	32
5.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DA CIDADE DE UMUARAMA – PR	32

5.1.1 Resumo da história de Umuarama – PR	32
5.1.2 Clima	33
5.1.3 Relevo	33
5.1.4 Demografia.	33
5.1.5 Paisagem urbana de Umuarama de acordo com Gordon Cullen.....	34
5.2 ANÁLISE DA SITUAÇÃO URBANÍSTICA.....	34
5.3 FORMULAÇÃO DE ESTRATÉGIA	40
5.3.1 Planejamento Estratégico Municipal – Diretrizes.....	40
5.3.2.1 Mobilidade Urbana.....	41
5.3.2.2 Áreas verdes.....	41
5.3.2.3 Cultura.....	42
5.4 INTENÇÃO PROJETUAL.....	42
5.4.1 Análise da praça Miguel Rossafa como ponto de intervenção.....	43
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	44
REFERÊNCIAS.....	45

1 INTRODUÇÃO

Planejamento Municipal: Proposta de Adequação Urbana e Paisagística para a região central de Umuarama.

A história da arquitetura é a história da dedicação do homem, um dos meios pelos quais o homem tenta dar ordem e sentido ao mundo (GLANCEY, 2000, p.7).

A cidade de Umuarama-PR foi fundada em 26 de junho de 1955. O plano diretor foi desenvolvido pelo engenheiro Wladimir Babkov. Em seguida ocorreu o processo de vendas de lotes urbanos e rurais. Em pouco tempo, surgiu o povoamento, e as famílias se estabeleceram na cidade. Atualmente a cidade vem se desenvolvendo com importantes indústrias, se destacando no setor agropecuário e no comércio (IBGE, 2015).

A praça Miguel Rossafa foi planejada para proporcionar lazer aos moradores da Cidade de Umuarama, além de espaço para manifestações artísticas, culturais e religiosas, porém, não se faz mais o uso a que a esta foi (ACIU-PR, 2013).

A praça não é somente um espaço aberto, mas sim um local onde se tem um centro social, onde se integra ao tecido urbano. A importância das praças se tem pelo valor histórico, e pela importância que ela tem para a cidade (ALEX, 2008 p. 23).

A adequação das Avenidas Paraná, Tiradentes e Londrina, a criação de ciclovias e, atender as necessidades dos moradores com a inclusão de espaços de convívio como a implantação de Parklets – Pequenas praças nas calçadas. A praça Miguel Rossafa será toda adaptada propondo toda uma readequação de níveis de forma a tornar toda a praça acessível, um novo projeto paisagístico será adotado para melhor atender o público.

Pensando inclusive naquelas pessoas que possuem algum tipo de restrições físicas, visual, auditiva ou em outra área, fazendo com que as mesmas possam compreender um espaço e integrar-se nele, tendo autonomia e independência permitindo a facilidade de acesso garantindo aos cidadãos o direito de ir e vir com independência tornando a questão de acessibilidade ainda mais abrangente do ponto de vista social.

Justifica-se a análise no enfoque sociocultural, pois, proporcionará aos moradores da cidade de Umuarama-PR, uma melhor utilização dos espaços públicos e da mobilidade urbana, fazendo com que a população possa usufruir, de modo igualitário, de sua cidade. De um contexto histórico, justifica-se a atual pesquisa por marcar a história da cidade de Umuarama – PR em relação a importância das Avenidas para a cidade, e o valor histórico que a praça Miguel Rossafa representa.

A aplicação de um Planejamento para a cidade de Umuarama-PR, uma vez que, Avenidas Paraná, Tiradentes e Londrina, possuem condições necessárias para receberem devidamente o fluxo de veículos e atender os pedestres e ciclista, melhorando a sustentabilidade ambiental? A praça Miguel Rossafa consegue atender as pessoas com necessidades especiais, melhorando a qualidade de vida e aumentando a integração social?

Com a intervenção na região central da cidade de Umuarama, haverá uma melhor mobilidade urbana e, as áreas públicas irão contribuir para a integração social. Uma vez que, utiliza os espaços públicos.

O objetivo geral desta pesquisa será propor possíveis ações para melhorar a mobilidade, tendo em vista que a cidade possui deficiência nessa área, e propor um espaço de uso cultural, sendo um elemento de ligação física e social do tecido urbano, qualificando os espaços públicos.

Os objetivos específicos são:

- Verificar o cenário atual da cidade de Umuarama – PR e a relação das Avenidas para a cidade, o uso que se tem dos espaços públicos;
- Identificar problemas atuais; determinar os vazios urbanos com potencial urbanístico;
- Propor áreas de lazer;
- Investigar os principais problemas de mobilidade da Av. Paraná e Av. Tiradentes de Umuarama – PR;
- Atender a legislação e promover melhorias nas condições ambientais e sustentabilidade na cidade.

A palavra “público” determina que os locais que corporificam esses espaços são abertos e acessíveis, para todas as pessoas, sem exceção ou exclusão das mesmas. Esse espaço pode variar de formas e tamanhos, podendo ser uma calçada ou vegetação (ALEX, 2008, p.19).

O Desenho Urbano deve ser visto como uma atividade de planejamento, com finalidade de uma melhor qualidade físico-ambiental das cidades. O Desenho Urbano tem que estar introduzido desde o primeiro momento em que se pensar na cidade, participando de todo o processo desde da criação dos objetivos políticos até os recursos para os programas de implantação (DEL RIO, 1955, p.59).

Acessar um determinado local ou lugar é o primeiro passo para se fazer uso do ambiente, por isso, não pode ocorrer nenhum tipo de barreiras arquitetônicas ou espaciais para entrar e sair de um lugar. No caso de o espaço ser público deve-se ressaltar as condições das aberturas, relevando a importância da visibilidade e qualidade ambiental dos trajetos, como a rua e a calçada, pois o acesso torna um espaço convidativo para uso (ALEX, 2008, p.25).

A pesquisa a ser desenvolvida corrobora com o método bibliográfico de Gil (2008) que afirma que o desenvolvimento da pesquisa bibliográfica varia em função dos objetivos, e que convém que sejam definidos para que as fases decorrentes da pesquisa sigam de maneira conveniente.

Será utilizado os esquemas conceituais aplicando-se à análise do local (*in loco*), que auxiliarão nas organizações de ideias e futuras propostas de intervenção.

2 APROXIMAÇÕES TEÓRICAS NOS FUNDAMENTOS ARQUITETONICOS

Neste capítulo serão abordados conteúdos citados em forma de referências, estas extraídas de livros e outros documentos publicados, que se referem aos quatros pilares da arquitetura, que são eles: História e Teoria, Metodologia de Projeto, Urbanismo e Planejamento Urbano e Tecnologias da Construção.

2.1 NA HISTÓRIA E TEORIAS

Zevi (1918) define a arquitetura não como um conjunto de larguras, comprimentos e alturas dos elementos construtivos, mas provem do espaço, do vazio em que o ser humano habita.

Lemos (1994) descreve que arquitetura está ligada à construção, mas nem sempre as pessoas conseguem perceber e assimilar o significado que a obra expressa. As pessoas procuram relacionar a arquitetura com beleza, logo então, a arquitetura seria uma construção bela.

Segundo com Frampton, 1997 as obras do arquiteto podem ser limitadas, pois ela é guardada não só por meios técnicos, mas também pela sua aparência. Silvio Colin (2000) afirma que a arquitetura tem que ser sólida, deve suportar a qualquer acontecimento.

“A arquitetura corresponde a exigências de natureza tão diferentes que descrever adequadamente o seu desenvolvimento significa entender a própria história da civilização, dos numerosos fatores que a compõem e que, com a predominância ora de um ora de outro mas sempre com a presença de todos, geram as diferentes concepções espaciais; é, pois, história e apreciação dos valores artísticos, isto é, das personalidades criadoras que, com base nesta cultura espacial ou neste gosto arquitetônico, produziram obras-primas, cuja excelência não é objeto de demonstração, e cujo conteúdo figurativo, cuja excelência não é objeto de demonstração, e cujo conteúdo figurativo, por assim dizer, está presente como elemento da cultura ou do gosto da idade seguinte ” (ZEVİ, 1918, p.53).

Segundo Corbusier (2000) a arquitetura é uma necessidade do homem, que uma residência é indispensável, e que a casa é o marco das etapas da civilização.

De acordo com Colin (2000), o arquiteto também produz a sua arte, em uma menor dimensão comparado ao ponto de vista de outros artistas como pintores, escritores, escultores; quanto maior for o espaço que o arquiteto possa trabalhar, maior será a demonstração de emoção a ser transmitida na obra.

“O arquiteto, ordenando formas, realiza uma ordem que é uma pura criação se deu espírito; pelas formas afeta intensamente nossos sentidos, provocando emoções plásticas; pelas relações que cria, ele desperta em nós ressonâncias profundas, nos dá a medida de uma ordem que sentimos em consonância com a ordem do mundo, determina movimentos diversos de nosso espírito e de nossos sentimentos; é então que sentimos à beleza ” (CORBUSIER, 2000, p.3).

O interior de um edifício tem seu espaço limitado por seis planos (quatro paredes, um teto e um soalho). O espaço se estende na cidade, nas praças, ruas, parques, jardins becos etc., isso significa que o espaço que o homem construiu seja ela no interior de um edifício ou na cidade também é composta de “vazios” (ZEVI, 1918, p.25).

O espaço vazio onde os seres circulam ou até mesmo onde esteja localizado um objeto, para o arquiteto é um lugar onde ele terá que dar a forma, para poder ocorrer algum tipo de evento, e para isso, se utilizam elementos materiais, como teto e parede (COLIN, 2000, p.56).

O espaço público, nos séculos XIX e XX, compreendido não é de uso próprio de um indivíduo ou de uma instituição, mas a população, sem exclusão. O espaço público pode ser compreendido de forma útil em relação a uma questão do tempo atual do meio pública (GHIRANDO, 2002, p.45).

Um exemplo de espaço público é a rua, de modo geral, ela é considerada descoberta, aberta e ampla; se for modificada em algum desses aspectos, ela terá características diferentes das demais ruas. Ao bloquear ou impedir o acesso dos carros, muda a fisionomia espacial da rua, e também a percepção de quem a utiliza (COLIN, 2000, p.57).

A acessibilidade foi ser entendida com maior clareza, por meio das normas, e através do desenho universal no parecer das normas técnicas, e dos parâmetros

dimensionais. Suas aplicações abriram portas para a acessibilidade (PRADO; LOPES; ORNSTEIN, 2010, p.12).

2.2 NAS METODOLOGIAS DE PROJETOS

A arquitetura é um conjunto de mudanças que ocorre na superfície da Terra; nela contém todo o ambiente que envolve a ser humano. Mas, é dever do ser humano assumir a responsabilidade da paisagem terrestre (PRONSATO, 2005, p.83).

A arquitetura como no urbanismo tem a ideia de refúgio das cidades, o verde, pois seria um espaço de convívio social do cotidiano (ALEX, 2008, p.87).

Segundo Franco (1997), o Desenho Ambiental analisa o paisagismo da cidade, questionando a diversidade da natureza original.

As normas de projeto que estão incluídos nas diretrizes das cidades, procuram completar e padronizar uma série de processos que são adotados pelos órgãos e empresas projetistas (BRASIL, 1974).

O planejamento dos espaços livres é fundamental para definir um plano que possa beneficiar a organização da cidade, além de que, o planejamento possa produzir espaços agradáveis onde possa atender a toda população de forma justa (FARA; SCHLEE; TARDIN, 2010, p.100).

Francis (2008) por sua vez, considera o “direito das pessoas de administrar de seu modo e agrado dos lugares públicos” um dos ingredientes essenciais do sucesso dos espaços urbanos. Para ele, os espaços públicos são paisagens participativas, e o controle do usuário pode ser compreendido com base nas cinco dimensões: presença, uso e ação, apropriação, modificação e disposição, que constituem bons ambientes.

“Alguns elementos urbanos desempenham a função de informar e de disciplinar o uso do espaço público. As informações sobre locais, caminhos, acessos e serviços devem ser objetivas e coerentes, privilegiando cores e símbolos ao uso de longos textos. Elas devem proporcionar fácil visualização, pelo ponto de vista de altura e distância do observador, contraste e dimensão das letras sobre o fundo, quantidade de informações também podem ser apresentadas de maneira sonora a tátil ” (MASCARÓ, JUAN LUIS, 2008 p.166).

Para se permitir a acessibilidade universal nos parques e jardins, seria a união de diferentes níveis, isso é possível através das rampas, desde que as mesmas cumpram os requisitos de inclinação (MASCARÓ, 2008, p.70).

Segundo Alex (2008) o acesso é a primeira condição para o usuário poder usar o espaço. O acesso dá o direito de todos os indivíduos de entrar e sair de um lugar sem que haja barreiras arquitetônicas ou espaciais. No caso do espaço público, tem que considerar também as condições de travessia das ruas e qualidade do trajeto.

Miranda (1996) relata que a cidade não pode ser somente um espaço para atividades econômicas ou um espaço que se usa apenas as vias de circulação, onde a pessoa utiliza apenas para trabalho; mas, tem que ser um espaço para divertimento e lazer.

A partir da década de 1980, os espaços livres de lazer para crianças e jovens, passara por mudanças. Os equipamentos propostos variaram em relação a organização no espaço, funções, material construtivos e na relação com seus usuários, ficando mais atrativos (FARA; SCHLEE; TARDIN, 2010, p.156).

2.3 NO URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO

Espaço Urbano pode ser definido como um espaço físico alterado com certas intenções sociais de produção; por isto, está inserido no meio do conhecimento da arquitetura (FARRET, 1985, p.13).

“A cidade como agrupamento é explicada como base precisamente naquelas funções que os homens queriam exercer; a função de uma cidade torna-se sua razão de ser, e sob essa forma que ela revela. Em muitos casos, o estudo da morfologia se reduz a um mero estudo de função. De fato, estabelecido o conceito de função, chega-se imediatamente a possibilidade de uma classificação evidente; cidades comerciais, culturais, industriais, militares etc.” (ROSSI, 2001, p. 31).

O Desenho Urbano trabalha com alguns temas de desenvolvimento, tais como:

- Técnicas de controle do desenvolvimento do ambiente construído;
- Interpretação das necessidades de todos os indivíduos;
- Identificação de espaços de qualidade;
- Desenvolvimento de processos para melhorias do ambiente urbano;
- Compreensão de meios de elaboração (DEL RIO, 1955, p.48).

O espaço urbano é composto depois que se é analisado as necessidades do ser humano, levando em consideração a necessidade de habitat, o trabalho, a cultura e o lazer (CHOAY, 2003, p.256).

A definição do espaço urbano, atualmente dedica-se em características fundamentais do mesmo, de origem física e social (FARRET, 1985, p.55).

O Desenho Urbano deve ser visto como uma atividade de planejamento, com finalidade de uma melhor qualidade físico-ambiental das cidades. O Desenho Urbano tem que estar introduzido desde o primeiro momento em que se pensar na cidade, participando de todo o processo desde da criação dos objetivos políticos até os recursos para os programas de implantação (DEL RIO, 1955, p. 57).

“Uma coisa, contudo, é importante: o problema urbano e a urbanização devem ser colocados como tema central de preocupação da sociedade nos partidos políticos, nos sindicatos, nas universidades, nas associações de todo gênero, pois a colocação correta da questão urbana poderá evitar que os problemas urbanos não coloquem em questão toda a sociedade. ” (SOUZA, 1988, p. 11).

O processo da história da urbanização e de criação do meio em que vivemos, tem por influência valores sociais, que causam uma aceleração concentrada com graves problemas sociais e ambientais. Um novo modelo social e uma moral individual e coletiva deve colocar o homem e a natureza como centro de suas preocupações (ZORRAQUINO, 2009, p.81).

Segundo Souza (1988), é muito importante colocar o problema urbano e a urbanização como um dos principais temas na questão de preocupação da sociedade em geral, pois a aplicação correta da questão urbana poderá evitar que os problemas urbanísticos não venham prejudicar toda a sociedade.

Para eliminar os fluxos de atravessamento, o movimento dos veículos em cada zona, deve limitar-se a aqueles que utilizam as vias de fato. A reorganização do trânsito e o desmembramento da cidade em unidades funcionais são fundamentais para que o fluxo do trânsito possa funcionar adequadamente (CULLEN, 1983, p.104).

2.4 NA TECNOLOGIA DA CONSTRUÇÃO

Os elementos ambientais são aqueles que adaptam o clima de um determinado lugar, particularmente os elementos térmicos e os do ar, es estão geralmente nos espaços externos: a radiação solar, a temperatura e velocidade do ar, e a umidade relativa. Os elementos ambientais menores são aqueles que geralmente a absorção, evaporação, reflexão e a condensação (ROMERO, 2001, p.45).

“Entender os fatores climáticos locais (orientação solar, umidade do ar, vetos, predominantes de cada local) é importante para observar o custo versus os benefícios proporcionados pela utilização de estratégias de projeto que melhoram o conforto térmico do empreendimento” (LAMBERTS; DUTRA; PEREIRA, 2004, p.93).

Para que possamos estudar a relação entre o clima e a urbanização, devemos estar considerando não somente o efeito que o clima causa na urbanização, mas também, os efeitos que a urbanização tem sobre o clima. As mudanças de clima causada pela urbanização intensiva, são notáveis. Os edifícios da cidade crescem, e com isso o microclima se modifica. E causa um grande efeito sobre as cidades de clima tropical no Brasil (HERTZ, 2008, p.34).

Quando se modifica um espaço externo, o microclima também se modifica. A presença de água, as propriedades térmicas que um material possui, a vegetação existente, podem influenciar e modificar o microclima da cidade (CORBELLA, 2003, p.130).

A junção da tecnologia com o ambiente social e natura, é uma forte união, pois essa junção pode trazer benefícios para o meio urbano (MASCARÓ, 1989, p.35).

Segundo Romero (2001), os materiais que constituem a superfície urbana, influencia o clima locais de uma cidade. Os materiais urbanos apresentam uma eficiência térmica mais alta que as dos materiais das áreas do entorno e são melhores condutores. Corbella (2003), diz que os espaços abertos, geralmente verde, trazem benefícios para a cidade, pois se precisa modificar a paisagem natural, é importante se ter conhecimento do microclima local.

“A Arquitetura deve servir ao homem e ao seu conforto, o que abrange o seu conforto térmico. O homem tem melhores condições de vida e de saúde quando seu organismo pode funcionar sem ser submetido a fadiga ou estresse, inclusive térmico. A Arquitetura, como

uma de suas funções, deve oferecer condições térmicas compatíveis ao conforto térmico humano no interior dos edifícios, seja m quais for em as condições climáticas externas” (FOTRA, 2001, p.15).

Umas das principais funcionalidades de uma construção, é de amenizar as condições desfavoráveis do clima, e aproveitadas os pontos positivos que o clima pode oferecer. Isso significa que a construção deve compensar as condições desfavoráveis do clima, e fortalecer as condições favoráveis climáticas, tendo como objetivo o conforto de quem estará utilizando a construção. Mas para que isso ocorra de maneira correta, precisamos considerar que o clima afeta o corpo humano, através da temperatura do ar, radiação solar, pelo vento, e pela umidade (HERTZ, 2008, p.9).

Uma habitação é considerada um espaço de moradia, e assim o ser humano exerce uma série de atividades nele, diferente do espaço externo. O arquiteto é o cria o espaço se através dos conhecimentos dados pela tecnologia da construção, pensando também na estética (CORBELLA, 2003, p.16).

Normalmente, nas regiões tropicais úmidas, a arquitetura tem que atender a abundância de chuva, os raios solares, e a falta de vento. É fundamental se ter um alto nível de sombra, para evitar a entrada dos raios solares. Nesse caso a sombra se forma através dos elementos arquitetônicos que soa construídos no exterior, para que o interior seja protegido não apenas do sol, mas também da chuva (HERTZ, 2008, p.32).

Referente a radiação solar direta, deve-se ter soluções arquitetônicas sejam as mais concentradas possíveis, para facilitar que as superfícies menores fiquem expostas as radiações e ao vento (FROTA, 2001, p.69).

A cada ano a terra absorve e perde calor. A perdas de calor ocorre devido a três processos: evaporação, convecção e radiação” (ROMERO, 1988, p.4)

Em relação a propagação do som, tem que ser levado em conta alguns fatores ambientais, entre eles, podemos destacar: o vento, a temperatura, a umidade, a neblina a vegetação, a topografia. Esses fatores geralmente são notados quando notamos as condições térmicas do ambiente (ROMERO, 2001, p.59).

Portanto, a propagação do som se dá através dos impulsos determinados ao meio, em torno de um corpo sonoro, que provocam modificações temporárias, que variam de acordo com a pressão que foi gerada (COSTA, 2003, p.01).

A vegetação ajuda a diminuir a intensidade do som e ajuda na absorção do ruído. Geralmente os materiais sólidos que contem grande quantidade de massa, são

considerados bons isolantes acústicos e mais absorventes, por isso, esses materiais são utilizados nas construções de barreiras acústicas. Um bosque, é considerado um bom absorvente de ruído, mas é um mau isolante (ROMERO, 2001, p.61).

De acordo com Costa (2003), os materiais de boa absorção são os que possuem estruturas porosas como tecidos, plásticos porosos, madeira, feltro, entre outros.

No caso da luz, a luz natural proporciona uma iluminação mais apropriado para o olho humano, pelo fato das lâmpadas não terem uma extensão correta de onda de luz, ocasionando mudanças das cores e da força que se vê da luz (HERTZ, 2008, p.75).

O espaço público, também considerado espaço arquitetônico, é estimulado cada vez que for emitido som. O espaço atua como uma “caixa de ressonância”, podendo gerar o eco (ROMERO, 2001, p.63).

A circulação da cidade também pode ser planejada para atender aos climas da região. As ruas mais largas podem estar direcionadas a sentido oeste, ou seja, a inclinação dos raios solares não atinja com muita intensidade as fachadas que estiverem voltadas para esta rua (FROTA, 2001, p. 69).

Já o vento, pode ser aproveitado para a ventilação urbana nas regiões de climas tropicais. Segundo Hertz (2008) a falta da ventilação nas zonas urbanas, ocasiona em uma série de problemas, mas, o problema maior é a transmissão de doenças, que provoca aflição e desconforto

Nos últimos tempos, a sustentabilidade vem sendo muito discutida no meio da sociedade. É uma questão “politicamente correta”, pois a sociedade deixa de praticar atividades que prejudicam o meio ambiente (CIOFI, 2014p.22).

A arquitetura considerada sustentável está ligada a Bioclimática, considerando a interação com a construção, a torna parte de um conjunto maior (CORBELLA, 2003, p.17).

Segundo Zmitrowicz e Angelis Neto (1997). Encontram-se várias maneiras que podemos classificar as infraestruturas urbanas. Os subsistemas técnicos setoriais são os mais comuns de se classificar, de acordo com a localização dos princípios que compõem os subsistemas.

3 CONSIDERAÇÕES BIBLIOGRÁFICAS

Será desenvolvido neste capítulo, alguns conceitos de urbanismo, como a intervenção urbana, mobilidade urbana e a importância da acessibilidade no meio urbano, executados no conteúdo proposto da presente pesquisa. Até então, irá evidenciar a importância do paisagismo urbano para a identidade da cidade. Também será relatado o conceito de Planejamento Estratégico Municipal. Enfim, analisar os principais pontos do Plano Diretor Municipal de Umuarama – PR, para realizar desenvolvimento da proposta projetual e das diretrizes.

3.1 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade é mais do que um meio de nos deslocarmos. É a decorrência da relação do deslocamento e das pessoas e bens com a cidade. Mobilidade urbana é uma característica das cidades, que menciona a facilidade do deslocamento das pessoas no espaço urbano. Esses deslocamentos são feitos através das vias, calçadas, veículos e das infraestruturas (VAZ, 2005).

As condições que as cidades oferecem para assegurar a livre circulação de pessoas, vem sendo um dos maiores desafios que o Brasil e outros demais países enfrentam nos dias de hoje. Pois, o aumento dos números de veículos próprios ocasiona em um acúmulo de veículos no trânsito, atrapalhando a locomoção de diferentes áreas da cidade, principalmente nas regiões centrais (PENA, 2016).

Entre as principais soluções para o problema da mobilidade urbana, na visão de muitos especialistas, seria o estímulo aos transportes coletivos públicos, através da melhoria de suas qualidades e eficiências e do desenvolvimento de um trânsito focado na circulação desses veículos. Além disso, o incentivo à utilização de bicicletas, principalmente com a construção de ciclovias e ciclofaixas, também pode ser uma saída a ser mais bem trabalhada (PENA, 2016).

Quando se pensa em mobilidade urbana, busca o melhor resultado de organização e ocupação da cidade, melhorando o acesso de pessoas, e uma melhor garantia de qualidade de vida. Muitas vezes, as cidades foram pensadas em carros, em vez de pessoas, deixando de lado algumas necessidades dos cidadãos (VAZ, 2005).

3.2 PAISAGISMO URBANO

Paisagem é um espaço aberto, que vai se abrangendo, ela é uma realidade ecológica que se materializa em um espaço, que se for considerado antes do homem intervir pode se chamar de espaço natural. Na paisagem esta inseria elementos e estruturas que foram determinadas pelo homem, e que transmitem uma cultura, que no caso se designaria como “paisagem cultural” (MASCARÓ, 2008 p.15).

“Se me fosse pedido para definir o conceito de paisagem urbana, diria que um edifício é arquitetura, mas dois seriam já paisagem urbana, porque a relação entre os dois edifícios próximos é suficiente para libertar a arte da paisagem urbana. As relações entre os edifícios, e o espaço entre eles, são questões que imediatamente se afiguram importantes. Multiplique-se isto à escala de uma cidade e obtém-se a arte do ambiente urbano; as possibilidades de relação aumentam, justamente com a hipótese a explorar e os partidos a tomar” (CULLEN, 1983, p. 135).

A paisagem urbana não é uma decoração, nem como um estilo para poder preencher alguns espaços vazios. É entendida como uma arte, em que se utilizar “materiais” como: casas, árvores, e ruas- de modo a criar um ambiente vivo e humano (CULLEN, 1983, p. 169).

Segundo Mascaró & Mascaró (2008), deveríamos aproveitar a natureza para criar um seguimento entre o espaço natural e o construído, fazendo com que a cidade se entalhe com facilidade no meio natural, gerando uma transformação gradativamente do artificial para o natural através da paisagem.

3.2.1 A praça e as áreas públicas

O espaço público é um dos elementos urbanos mais importantes. Esses espaços são atribuídos as ruas, estradas e caminhos, que ocupam uma porcentagem aproximadamente de 30 a 50 % do espaço urbano. (ZORRAQUINO, 2009, p. 62)

Na cidade os espaços públicos apresentam formas e tamanhos variados. Ele também se estende à lugares que foram designados para o uso do dia a dia, da qual as

referências mais conhecidas são as ruas, os parques e as praças (ALEX, 2008, p.19). Segundo Romero (2001):

“Desenhar espaços públicos não é dispor massas de edifícios ou fachadas dos mesmos, mas criar uma experiência de espaço evolvente, articulando entre si e apto para o uso comum a que se destina. À medida que foram sendo compreendidos os fenômenos resultantes dos espaços não construídos, o seu tratamento mudou no tempo: falar de espaços livres, espaços vazios, espaços intersticiais, espaços abertos, espaços colocados, espaços verdes, espaços coletivos, espaços neutros, espaços públicos. Ecoa na diversidade de nomenclaturas uma evolução das atribuições e das funções dos espaços exteriores” (ROMERO, 2001, p.30).

Mascaró (2008), classifica as áreas verdes urbanas em dois grandes grupos:

- Área verde principal: formada por parques, hortas e floriculturas e clubes de esportes,
- Área verde secundária: formada pelas praças, largos, e ruas arborizadas.

Segundo Alex (2008), ao se estudar praças como espaços públicos da vida pública representam um duplo desafio: a aceitação de conceitos da cidadania e democracia desenvolvidos por diferentes áreas de estudos sociais e a abertura de princípios importantes na disciplina de paisagismo.

A praça é um espaço aberto dentro do tecido urbano, geralmente possui jardins e vegetação, pelo menos parte dela. Seu tamanho é de um ou, no máximo, dois quarteirões. (1 ou 2 há.), na maioria dos casos a praça está rodeada de vias de circulação. Pode estar localizada no centro da cidade ou em bairros (MASCARO, 2008, p.17).

3.3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADES NO ESPAÇO URBANO

Art. 5, inc. XV da Constituição Federal de 88 relata que todos são iguais perante a lei, sem diferenciação, e que todos têm o direito de locomoção. Sendo esse um direito de todos, é obrigação do Estado assegurar que possamos nos locomover até o local desejado sem qualquer restrição. (BARROS, 2010).

Pessoas com algum tipo de restrição de mobilidade, depende da acessibilidade, e ela não se delimita à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo de transporte, mas também no seu deslocamento pela cidade.

Deve-se incluir, no desenvolvimento de planejamento, uma nova visão que pondere o acesso universal ao espaço público. Pois, existem diversas dificuldades que uma pessoa com mobilidade reduzida enfrenta para a realização de ações simples, como se deslocar até um centro comercial, ou utilizar um espaço de lazer público, que na maioria dos casos são construídas de forma que se desconsidera as necessidades de todos que irão utilizar determinado local. Por esse motivo, o princípio do Desenho Universal tem destaque, pela sua abordagem e à necessidade, enfatizando sua importância, na inclusão da elaboração de projetos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

É através da Mobilidade Urbana a garantia de uma básica condição de vida na cidade. A partir dela que possibilita um deslocamento das pessoas com qualidade e com justiça social. Partindo dessa concepção de Mobilidade, o Decreto levantou a questão das condições de transporte coletivo e que os mesmos sejam acessíveis, com os segundo os fundamentos do desenho universal (LANCHOTI, 2014).

Para não haver exclusão, o Desenho Universal vem com a pretensão de planejar equipamentos, interiores e exteriores de edifícios, áreas urbanas, para que sejam acessíveis e utilizado por todos (PRADO; LOPES; ORNSTEIN, 2010, p.20). Nas normas do Crea (2007), diz a finalidade do Desenho Universal:

“Art.8º IX: O desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, construindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade” (CREA-PR, 2007, p.40).

3.4 MORFOLOGIA URBANA

Lamas (2000) define forma urbana como o modo que os elementos morfológicos se organizam e definem os espaços urbanos. A forma final, estará em sintonia com o desenho, ou seja, com as linhas, volumes, espaços cores e geometrias que no fim, constituem a arquitetura da cidade.

De acordo com o Dicionário Aurélio (2017), o termo morfologia significa, “Estudo das formas que a matéria pode tomar. ”

Morfologia urbana estuda os aspectos do meio urbano, a paisagem urbana e suas estruturas. A morfologia urbana considera os dados que são recolhidos se baseando na economia, história, geografia, arquitetura, a fim de poder explicar a cidade como fenômeno físico e construído. (LAMAS, 2000, p.38)

“A forma urbana deve constituir, uma solução para o conjunto de problemas que o planejamento urbanístico pretende organizar e controlar. É a materialização no espaço da resposta a um contexto preciso. Desde sempre o desenho da cidade teve de equacionar o contexto a que deveria responder, e através da arquitetura ” (LAMAS, 2000, p.48).

3.5 PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE UMUARAMA

Plano diretor é um documento que simboliza e torna os objetivos consensual para o Município e determina conceitos, diretrizes e normas para ser utilizadas quando se toma decisões que se referem ao processo de desenvolvimento urbano, dando direção para esses objetivos. (SABOYA, 2007, p. 39)

Portanto, o Plano Diretor deve dar a orientação a ações tomadas pelo poder público pretendendo atender os interesses da população e assegurar de forma justa as vantagens da urbanização, certificar assim, os conceitos da reforma urbana, direito à cidade e à cidadania. Que tem como função garantir o atendimento das necessidades da cidade, proporcionar uma melhor qualidade de vida para a população, preservar os sistemas ambientais, promover regularização fundiária e estabelecer os princípios da reforma urbana (PREFEITURA DE SÃO GONÇALO, 2005).

Em consequência disso, o Plano Diretor de Umuarama, 2004, tem conceitos essenciais, em função social, econômico e administrativo, visando a Gestão do Poder Público e de iniciativas privadas para melhor atendimento a comunidade.

Este Plano possui alguns capítulos conceituados que são significativos para a evolução deste trabalho, como o capítulo das políticas sociais, que visa o desenvolvimento do lazer, o esporte e a cultura no Município; e o capítulo da mobilidade urbana, que destina a garantia de acessibilidade e a circulação das pessoas, e a articulação do sistema viário.

Pode-se observar algumas falhas no Plano Diretor, no qual pode ser analisado durante esta pesquisa. A área de mobilidade urbana, que de acordo com o Art. 34 seu

objetivo é priorizar a acessibilidade de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e pessoas com mobilidade reduzida. O mesmo não se faz aplicado na cidade (PAÇO MUNICIPAL, 2004).

4 CORRELATOS

Para a formulação da finalidade projetual desta pesquisa, buscaram-se referências de projetos executados realçando o paisagismo urbano, cidades com qualidade de mobilidade urbana.

4.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO MUNICIPAL

Para auxiliar no desenvolvimento do Planejamento Estratégico da cidade de Umuarama – PR, foram considerados alguns exemplos de planejamento, todavia, o que foi mais compatível com a proposta deste trabalho foi o Planejamento de Porto Alegre – RS, evidenciando que a escolha deste se deve a sua proposta paisagística de arborização urbana.

4.1.1 Plano Diretor de Arborização Urbana de Porto Alegre – RS

O cenário das cidades brasileiras é delimitado por questões de baixa qualidade ambiental dentro do espaço urbano. Por isso, é essencial a aplicação de ferramentas para a normatização e regularização da questão paisagística das vias urbanas.

Segundo a Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2005), o Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU) são os métodos e procedimentos adotados para o manuseio, preservação e expansão das árvores no meio urbano, segundo as ações técnicas e a importância para as comunidades locais, e visando a melhoria da qualidade de vida.

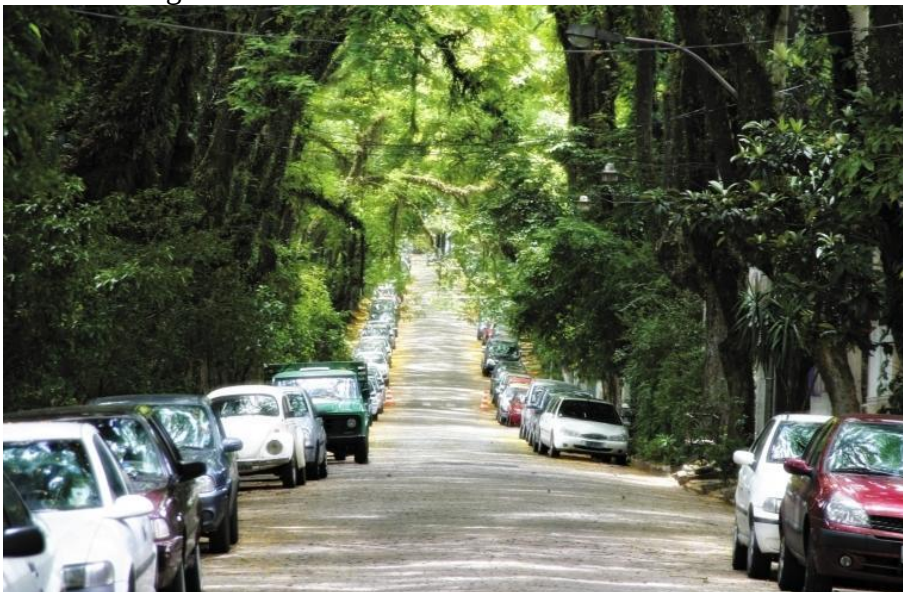
Porto Alegre é conhecida como a “cidade das árvores”, totalizada 22.205.701 m² de áreas verdes, com média de um milhão e 300 mil árvores nas vias públicas, o qual a quantidade de pessoas beneficiadas é maior das que são atingidos pelos parques e praças. Essas árvores estão sob o cuidado da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM). Com base em um inventário das árvores na cidade, se concebeu as diretrizes de planejamento, a conservação, implantação e administração das árvores públicas, compondo-se no Plano Diretor de Arborização Urbana (CARTILHA SOBRE ARBORIZACAO URBANA PORTO ALEGRE).

Figura 1 - Vista da arborização de Porto Alegre



Fonte: Juliano Carvalho Bueno (2013).

Figura 2 - Rua Gonçalo de Carvalho, primeira rua tombada como Patrimônio Ecológico de Porto Alegre.



Fonte: Amigos da Rua Gonçalo de Carvalho - Obra do próprio (2008).

4.2 INTERVENÇÃO URBANA PAISAGÍSTICA

Segundo Lamas (2000), o ambiente arquitetônico e a paisagem urbana são de propriedade coletiva dos cidadãos. O direito de viver em um ambiente com uma boa estética e com qualidade paisagística e arquitetural, é um direito social, ou seja, princípio da intervenção do arquiteto.

Contudo, a intervenção da paisagem urbana ligada ao paisagismo, pode retratar na qualidade de vida da população e na qualidade espacial da cidade. Diante disso, os correlatos que serão apresentados a seguir, partem desse ponto de vista.

4.2.1 Parklet Rua Oscar Freire.

Desde 2013 as ruas de São Paulo – SP passaram a ter espaços de convivência para a população. Os bancos, floreiras, mesas, cadeiras, guarda-sóis, conexão wi-fi, bicicletas e outros equipamentos passam a ocupar o lugar onde eram de automóveis. Os parklets se tornam pontos conhecidos da paisagem da megalópole (SACCHITIELLO,2016).

Figura 3 – Parklet Oscar Freite, São Paulo.



Fonte: Parklet Oscar Freite, São Paulo, arquiteto Homã Alvico (2015).

4.2.2 Requalificação de Praças em Catanduva – SP.

Foi adotado a metodologia visando atender o programa que, era a reformulação dos espaços urbanos dando ênfase para novas funções do espaço de circulação e atender a estacionamento de veículos (ARCHDAILY, 2017).

Figura 4 – Perspectiva da Praça Nove de Julho em Catanduva – SP.



Fonte: Ana Mello (2017).

A arborização recebeu um valor maior, atribuindo em relação tanto como às árvores existentes quanto à implantação de árvores novas (ARCHDAILY, 2017).

Figura 5 – Cortes das praças Nove de Julho e praça Matriz em Catanduva – SP



Fonte: Cortes ArchDaily (2017).

4.2.3 Proposta de tratamento para pedestres da Plaza de Armas de Arequipa.

A Plaza de Armas de Arequipa é um espaço público muito importante para a cidade, é nela que ocasiona as dinâmicas sociais, pois passa por ela um grande número de pessoas, além de ser um patrimônio histórico. A proposta oferece uma intervenção que

aprimora seu caráter monumental e mantém o seu papel de espaço comum e ponto de encontro do cidadão (ARCHDAILY, 2013).

Figura 6 - Perspectiva Plaza de Armas de Arequipa



Fonte: Cortesia da Equipe vencedora do concurso. ArchDaily (2017).

Foram criados espaços para envolver a população como: caminhada, jogos, manifestações culturais, fazendo com que haja movimento das pessoas. O projeto também possibilita os usos estáticos, ou seja, a pessoa pode sentar-se, relaxar, conversar, comer, dormir (ARCHDAILY, 2013).

Figura 7 - Vista do passeio e dos bancos.



Fonte: Cortesia da Equipe vencedora do concurso. ArchDaily (2017).

5 APLICAÇÃO NO TEMA DELIMITADO: DIRETRIZES PROJETUAIS

Neste capítulo, será apresentada a história da cidade escolhida, caracterizando a sua paisagem urbana, assim, elaborando uma estratégia de espaço de lazer e, uma melhor mobilidade urbana.

5.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DA CIDADE DE UMUARAMA – PR

A cidade de Umuarama, conhecida como capital da amizade está localizada na região Noroeste do Paraná, criado em 25 de julho de 1960.

Hoje, Umuarama é a descrição da diversidade. Várias etnias, rica em tradições e conquistas. O município está conseguindo harmonizar o rápido desenvolvimento com um excelente nível de qualidade de vida. Sua paisagem é marcada pelo verde e seus contornos urbanos e um o ritmo e tranquilidade de uma cidade do interior (ACIU-PR, 2013).

Bueno (1927), “Umuarama quer dizer "lugar alto, ensolarado, para encontro de amigos".

Figura 8 - Vista Panorâmica de Umuarama.



Fonte: Eigon Roveron (2013).

5.1.1 Resumo da história de Umuarama – PR

A história de Umuarama começou muito longe do Noroeste Paranaense, do outro lado do Oceano Atlântico, no distante Reino Unido. As terras, onde hoje a cidade está, foram adquiridas por um grupo inglês. (ACIU-PR, 2013).

Em 1949, averiguou-se, na região da Serra dos Dourados, hoje em dia distrito de Umuarama, a presença de índios xetás, eram um grupo de cerca de trezentos indivíduos, que habitavam a região noroeste do estado do Paraná. A Universidade do Paraná e o Serviço de Proteção aos Índios, em 1955 estabeleceram um contato com os índios, depois disto foi decidido a criação de um posto de socorro. Em 1965 os xetás praticamente desapareceram da região, restando somente alguns poucos indivíduos da descendência (SAMPAIO, 2015).

A colonização do atual município de Umuarama deu-se a partir de 26 de junho de 1955, data de sua fundação, e foi realizada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Nesta ocasião foi rezada a primeira missa na localidade, pelo frei Estevão de Maria.

5.1.2 Clima

Umuarama – PR apresenta um clima subtropical úmido mesotérmico, sendo um clima quente e temperado, uma vez que durando o verão a cidade sofre com o forte calor e no inverno ocorrem poucas geadas. A temperatura média anual é de 22,1°C, sendo a temperatura mais baixa registrada de -1,4°C em julho de 1975 e a mais alta de 40,0°C em janeiro de 2009. (ACIU-PR,2013)

5.1.3 Relevo

O relevo de Umuarama possui a presença baixa na região litorânea; planaltos a oeste e leste; depressão na região central. De acordo com a Interação Lavoura Pecuária Floresta (ILPF). Cidade apresente características básicas onde predomina o solo Arenito Caiuá, ou seja, solo arenoso não é favorável ao desenvolvimento da agricultura, até então.

5.1.4 Demografia

Umuarama possui população de 100.676 de habitantes e uma área territorial de 1.232,767 km². De acordo com o IBGE a densidade demográfica de Umuarama é de 81,67 habitantes por Km². O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal é de 0,761. População de 100.676 de habitantes (IBGE 2015).

5.1.5 Paisagem urbana de Umuarama de acordo com Gordon Cullen

Paisagem urbana de acordo com Cullen, é a forma que as ruas os edifícios e espaços organizam o ambiente urbano, tornando ele visualmente sistematizado e compreensível. Essa concepção possibilita analisar a partir do princípio inicial da estética, as sequencias e ações da paisagem, tendo a percepção do impacto que ela pode causar para o ser humano.

Cullen utiliza de três aspectos para definir a Paisagem Urbana, que são: Ótica: que são sucessões de paisagem, como ruas e avenidas em linhas retas, em seguida se chega ao pátio onde se consegue assimilar rapidamente e se torna monótono, exercendo um impacto emocional nas pessoas. O segundo aspecto é o Local, que se entende pelas nossas reações diante a nossa posição do espaço. Este tipo de percepção assimila-se em uma sequência de experiências, que estão ligadas às sensações provocadas pelos espaços abertos e espaços fechados. Já o terceiro é o conteúdo, que se compara com a própria construção da cidade, seu caráter e o que a distingue, como a sua natureza, altura, estilo, escala, a sua cor (CULLEN, 1983, p.11,12,13)

5.2 ANÁLISE DA SITUAÇÃO URBANÍSTICA

O movimento de revitalização das cidades delegou ao paisagismo moderno não apenas grandes áreas livres para intervir e novas questões para desenvolver, mas também contradições entre posturas, métodos e instrumentos de projeto (ALEX, 2008, p.112).

Para compreender a intenção deste projeto, foi realizado uma análise urbanística da cidade, tendo como referência o Capítulo IV do Plano Diretor de Umuarama, que relata sobre o assunto da mobilidade urbana.

Nesta concepção, o fundamento da análise da futura perspectiva da cidade, que são melhorias nas mobilidade urbana, áreas verdes e áreas viárias. Observam-se possíveis pontos de intervenção, deficiências e potencialidades de cada área de Umuarama. Sendo assim, foi confirmado a importância de uma intervenção paisagística e viária no centro da cidade, mais especificamente nas Av. Paraná e Av. Tiradentes e uma reutilização da Praça Miguel Rossafa da cidade de Umuarama – PR.

A Figura 9 abaixo demonstra as áreas de intervenção

Figura 10 - Av. Paraná – Umuarama.



Fonte: Jornal Ilustrado (2015).

A Avenida Tiradentes e Londrina também possuem um forte índice de comércio, 62,93% são estabelecimentos comerciais e está localizada no bairro de Jardim Paraíso, que dá acesso a Rod. João Jorge Saad PR- 323, logo em sequência a avenida se torna Av. Londrina, tendo seu fim na praça Miguel Rossafa (Figuras 11 e 12).

Figura 11 - Viaduto da Av. Tiradentes em Umuarama, PR.



Fonte: Ricardo Mercadante (2016).

Figura 12- Praça Miguel Rossafa.



Fonte: Fundação Cultural de Umuarama (2015).

Quadro 1 - Análise da mobilidade.

Local de análise	Ciclovias	Rotatórias	Calçadas	Sinalização	Estacionamentos
Av. Paraná					
Av. Londrina					
Av. Tiradentes					

Legenda: Adequado; Degradado; Não

Fonte: Autora (2017).

Quadro 2 - Áreas Verdes na cidade.

Local de análise	Área verde	Vegetação	Áreas públicas	Praças	Parques
Av. Paraná					
Av. Londrina					
Av. Tiradentes					
Praça Miguel Rossafa					

Legenda: Adequado; Degradado; Não

Fonte: Autora (2017).

Como fundamento, no quadro sobre a mobilidade urbana nas margens das Av. Paraná, Tiradentes e Londrina em Umuarama – PR, percebeu-se ser de um nível

intermediário, pois conta com rotatórias e sinalização adequadas. Sendo assim, para o uso de veículos motorizados, a cidade possui com estrutura suficiente, apesar de que os estacionamentos se encontram degradados. Em compensação, a mobilidade para o caminante sem veículo é baixa, visto que as estruturas das calçadas não são adequadas nem padronizada, e não possui ciclovias, prejudicando a passagem de quem à utiliza. (Figura 13 e 14).

Figura 13- Calçada Avenida Londrina.



Fonte: Autora (2017).

Figura 14- Calçada Avenida Tiradentes.



Fonte: Autora (2017).

A respeito do quadro das Áreas Verdes, observa-se que a vegetação no canteiro central da avenida Paraná, porém muitas dessas árvores precisam ser retiradas por oferecer ameaça e substituídas. A área verde existente fica por conta dos canteiros centrais com flores e espécies arbustivas plantadas (Figura 15).

Figura 15 – Canteiro Avenida Paraná.



Fonte: Udson Pinho.

A vegetação pode ser um elemento estrutural que delimita e molda um espaço livre, que nada mais é que um projeto de vazios com dimensões, onde transmite algum tipo de sensação ao usuário (MASCARÓ & MASCARO, 2002, p.10).

Para tanto, a intenção projetual de tal trabalho é unir os dois cenários, mobilidade e áreas verdes. Para isso, a ideia central é caracterizar um espaço que possua estes cenários, onde a população em geral possa utilizá-lo de forma similar.

5.3 FORMULAÇÃO DE ESTRATÉGIA

Lynch (1997) relata que a cidade não é construída somente para uma pessoa, mas sim para um grande número delas, com diferentes formações, classes sociais e necessidades. E se deve ter em vista a variação do modo como estas pessoas organizam uma cidade, das formas e elementos mais compatíveis com cada uma dela.

Para a elaboração de diretrizes do Planejamento Estratégico Municipal, foram analisados pontos urbanísticos. Com isso, foram destacados alguns fatores negativos no centro da cidade de Umuarama-PR, como a falta de acessibilidade urbana, sinalização e espaços públicos acessíveis, como pode ser observado na análise urbanística deste trabalho. Além do mais, o crescimento urbano e o aumento de veículos circulando na cidade, faz com que o trânsito se torne lento e insuficiente, tendo em vista que existem poucas áreas que sugerem o cidadão a substituir o automóvel por uma bicicleta.

A cultural da cidade é ponderada favorável, pois, os cidadãos buscam utilizar os espaços públicos existentes.

Com a união do fator negativo, a escassez de acessibilidade e o fator positivo, a cultura local, o cidadão utilizar o espaço público, foi possível apresentar uma solução urbana na finalidade de favorecer e ressaltar a cultura local.

5.3.1 Planejamento Estratégico Municipal – Diretrizes

A concepção do projeto de Planejamento Estratégico foi traçada pelo ponto de vista mobilidade, áreas verdes e pelo aspecto da cultura local, de acordo com a pesquisa urbanística realizada. Portanto, as intuições das propostas foram analisadas de modo que pudesse beneficiar a morfologia urbana da cidade. Sendo assim, as estratégias de curto, médio e longo prazo estabelecem um cenário para cidade, onde possa ter uma melhor qualidade de vida para a população, e um local de convívio social público, sem barreiras arquitetônicas.

5.3.2.1 Mobilidade Urbana

A mobilidade é um grande desafio para as cidades. A grande maioria das pessoas preferem utilizar o automóvel, por parecer uma opção mais eficiente de circulação, porem o acumulo de automóveis em vias, resulta em um congestionamento do trânsito, levando a um desperdício de tempo e combustível, além dos demais problemas que podem ocorrer, como ambientais. Nos últimos dez anos, o Brasil teve crescimento de até 400% de automóveis e motocicletas circulando nas cidades (MOBILIZE, 2017).

Quadro 3 – Mobilidade.

MOBILIDADE Objetivo: Inserir ciclovias.		
Prazo das estratégias		
Curto (3 anos)	Médio (5 anos)	Longo (10 anos)
Mapear as áreas para a implantação de ciclovias.	Ressaltar ciclovias das calçadas e da pista de rolamento.	Tornar toda a cidade acessível ao uso de bicicletas.

Fonte: Autora (2017).

Quadro 4 – Mobilidade

MOBILIDADE Melhoras as condições das calçadas		
Prazo das estratégias		
Curto (3 anos)	Médio (5 anos)	Longo (10 anos)
Selecionar os pontos cruciais das calçadas.	Padronizar os estilos das calçadas nas Av. Paraná, Tiradentes e Londrina.	Padronizar os estilos das calçadas, e tornar os pontos de cruzamentos acessíveis a todos.

Fonte: Autora (2017).

5.3.2.2 Áreas verdes.

Para a elaboração das diretrizes de áreas verdes na cidade de Umuarama, foram compreendidos através do paisagismo urbano da cidade de Porto Alegre- RS, que separam as espécies de acordo com o bairro, visando a melhor utilização da população, e também foram analisados pontos estratégicos na Av. Paraná para a implantação de Parklets.

Quadro 5 – Áreas Verdes.

ÁREAS VERDES Melhoras as áreas verdes de convívio existentes		
Prazo das estratégias		
Curto (3 anos)	Médio (5 anos)	Longo (10 anos)
Mapear e analisar as áreas de convívio existentes	Intervir e criar áreas de convívio e áreas verdes na Av. Paraná	Intervir e criar áreas verdes em toda a cidade.

Fonte: Autora (2017).

5.3.2.3 Cultura.

A herança cultural e tradicional da cidade tem por si o cidadão utilizar espaços públicos, tanto para lazer como para manifestações artísticas, fazendo o aproveitando da cidade em que vive.

Quadro 6 – Cultura.

CULTURA: Criar local de intervenção		
Prazo das estratégias		
Curto (3 anos) Analisar futuro ponto de intervenção.	Médio (5 anos) Restruir a praça Miguel Rossafa e pontuar mecanismo de intervenção nas praças da Av. Paraná.	Longo (10 anos) Criar espaço para pessoas com necessidades especiais possam utilizar com independência.

Fonte: Autora (2017).

5.4. INTENÇÃO PROJETUAL

O designo desta pesquisa é intervenção urbana paisagística, onde possa possibilitar aos cidadãos de Umuarama uma melhoria na qualidade de vida e na qualidade espacial da cidade.

Após a elaboração de um Planejamento Estratégico, juntamente com uma análise urbanística, foi possível constatar em quais pontos a cidade deveria ser intervencionada, de acordo com zoneamento e com as necessidades. Por isso, foi escolhido a praça Miguel Rossafa.

A praça Miguel Rossafa, que além de passar por uma readequação paisagística, passará a ser um espaço onde se permitirá a autonomia e independência para as pessoas que possuem algum tipo de restrições físicas, visual, auditiva, ou em outra área, ou seja, uma praça que abrangendo a questão da acessibilidade. (Figura 16).

Figura 16 - Praça Miguel Rossafa.



Fonte: Ricardo Mercadante

5.4.1 Análise da praça Miguel Rossafa como ponto de intervenção

A praça está inserida em uma Zona de Expansão Central e nas proximidades de áreas comerciais, faz ligação da Avenida Paraná com a Londrina. Esta área poderá ser intervencionada com criação de área verde, implantando espécies arbustivas. Com a intervenção urbana e ambiental das Av. Paraná Av. Londrina e Av. Tiradentes, a mobilidade urbana e o fluxo de veículos irão melhorar significativamente em qualidade e segurança.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos capítulos abordados na presente pesquisa, pôde-se entender um pouco sobre os conceitos projetuais, ambientais e formais para a compreensão de uma intervenção urbana. O leitor pôde entender que para a realização de um projeto de Planejamento Estratégico Municipal, deve-se antes de tudo compreender a sua história e suas disciplinas, assim também para a produção de um projeto, se tem como base os correlatos e referenciais.

A presente pesquisa é capaz explorar as potencialidades urbanísticas da cidade de Umuarama – PR, desde a falta de acessibilidade nas Avenidas abordadas, até a carência de mobilidade urbana. Para reparar essas questões, a proposta projetual visa adequar uma área urbana não aproveitada adequadamente, para um uso de todos os cidadãos.

A cidade de Umuarama – PR possui uma carência em planejamento urbano, diante a este fato, se compreende a necessidade de uma intervenção urbana e paisagística para que possa fornecer um melhor desenvolvimento da área central.

Ao analisar a cidade, percebeu-se alguns fatores importantes para o desenvolvimento desta pesquisa, primeiro a cultura da população de utilizar os espaços públicos, as ruas como um meio social em que desenvolve a vida urbana, segundo a escassez de acessibilidade urbana dentro da cidade. Diante disto este projeto tem como intenção uma praça para convívio de toda a população, onde se fundamenta em três cenários principais: mobilidade urbana, áreas verdes e cultura.

REFERENCIAS

ACIU-PR. - **Meio ambiente**. Disponível em <<http://aciupr.com.br/umuarama-meio-ambiente.php>>. Acesso em 17 de abril de 2017.

ALEX, Sun. - **Projeto da praça: Convívio e exclusão no espaço público / Sun Alex**. São Paulo: Editora Senac-SP, 2008.

ARCHDAILY 2017 - **Primeiro Lugar no “Concurso de Ideias de tratamento para pedestres da Plaza de Armas de Arequipa”**. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/164098/primeiro-lugar-no-concurso-de-ideias-de-tratamento-para-pedestres-da-plaza-de-armas-de-arequipa>>. Acesso em 17 de abril de 2017.

ARCHDAILY 2017 - **Requalificação de Praças em Catanduva / Rosa Grena Kliass Arquiteta**. – Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/867162/requalificacao-de-pracas-em-catanduva-rosa-grena-kliass-arquiteta-plus-barbieri-plus-gorski-arquitetos-associados>>. Acesso em 17 de abril de 2017.

BARROS, Márcia da Silva Barros. - **Acessibilidade, direito de todos de ir e vir - Crea-SC. 2005**. Disponível em <<http://www.crea-sc.org.br/portal/index.php?cmd=artigos-detalle&id=1056#.V-PS64grLIU>>. Acesso em 15 de maio de 2017.

CARTILHA PORTO ALEGRE. **Cartilha de arborização de Porto Alegre - RS**. - Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smam/usu_doc/cartilha_sobre_arborizacao_urbana_porto_alegre.pdf>. Acesso em 18 de abril de 2017.

CORBUSIER, L. **Por uma Arquitetura**. 6.ed. São Paulo: Perspectiva, 2000.

COLIN, S. **Uma introdução à arquitetura**. Rio de Janeiro: AUPÊ, 2000.

CREA-PR. **Acessibilidade: Responsabilidade Profissional**. Curitiba, 2007.

CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Ed. 70, Lisboa-Portugal, 1983.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

FRAMPTON, K. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1997.

GLANCEY, J. **A História da Arquitetura**. São Paulo, 2000.

IBGE. – **Umuarama-PR**. Disponível em <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=412810>>. Acesso em 12 de maio de 2017.

LAMAS G. R. José Manuel. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 2000.

LEMOS, Carlos - **O que é arquitetura**. 7. ed. São Paulo, Brasiliense, 1994.

LUNC, Kelvin, 1918 **A imagem da cidade**; tradução Jefferson Luiz Camargo- São Paulo: Martins Fontes 1997.

MASCARÓ, J. L. (org.). **Infraestrutura de Paisagem**, Porto Alegre- RS, Masquatro Editora. 2008.

MASCARÓ, L. **Tecnologia e arquitetura**. São Paulo: Nobel, 1989.

MASCARÓ, L.; MASCARO, J. **Vegetação Urbana**. Avaré – SP. Editora UFRGS, 2002.

MINISTÉRIO DAS CIDADES - **Construindo a cidade Acessível, Brasil Acessível** – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 2, 1ª ed, Brasília, Dezembro 2006.

MOBILIZE. – **Mobilidade Urbana 2016**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel/>>. Acesso em 20 de maio de 2017.

PAÇO MUNICIPAL. – **Leis Municipais de Umuarama-PR**. – Disponível em <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-umuarama-pr>>. Acesso em 29 de abril de 2017.

PENA, Rodolfo F. Alves. - **Mobilidade urbana no Brasil; Brasil Escola**. - Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>>. Acesso em 21 de setembro de 2016.

PRADO, A.R.A; LOPES, M. E.; ORNSTEIN S. W. **Desenho Universal: Caminhos da acessibilidade no Brasil**. 1. ed. Annablume. São Paulo, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. – **Arborização de Porto Alegre-RS**. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smam/usu_doc/resolucao_5_comam_republicacao_final.pdf>. Acesso em 18 de abril de 2017.

PREFEITURA SÃO GONÇALO. - **O plano diretor**. Disponível em <http://www.pmsg.rj.gov.br/urbanismo/plano_diretor.php> .Acesso em 11 de maio de 2017.

ROMERO, M. A. B. **A arquitetura bioclimática do espaço público**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

ROMERO, M. A. B. **Princípios Bioclimáticos para o Desenho Urbano**. Rio de Janeiro, 2º Edição, Ed. Projeto, 1988.

SABOYA, Renato. **Concepção de um sistema de suporte à elaboração de planos diretores participativos**. 2007. Tese de Doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina.

SACCHITIELLO, Barbara - **Parklets engajam marcas na prática da gentileza urbana**. Disponível em:

<<http://www.meioemensagem.com.br/home/marketing/2016/09/14/parklets-engajam-marcas-na-pratica-da-gentileza-urbana.html>> Acesso em 17 de abril de 2017.

SAMPAIO, Erom.- **História de Umuarama- PR**. Disponível em:

<<https://esromsampaio.blogspot.com.br/2015/03/historia-de-umuarama-pr.html>> Acesso em 29 de abril de 2017.

VAZ, J.C; Santoro, P. - **Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**.

2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/publicacoes_interno.asp?codigo=194>. Acesso em 22 de setembro de 2016.

ZEVI, B. 1918.**Saber ver a arquitetura**. 5. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

ZORRAQUINO L. D. **Urbanismo e arquitetura ecológicos os Territórios da Ecologia Latino Americana: O Caso do Brasil**. Rio de Janeiro: PoD Editora, 2009.