

APROXIMAÇÕES TEÓRICAS: O SISTEMA VIÁRIO COMO INSTRUMENTO DO PLANEJAMENTO URBANO

FORMIGHIERI, Amanda Prediger.¹
DIAS, Solange Irene Smolarek.²
DRABIK, Mariana Melani.³

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo fazer uma análise, por meio do levantamento bibliográfico, sobre o sistema viário, em relação ao planejamento urbano, considerando-o como parte do instrumento urbano que guia e coordena o desenvolvimento da cidade moderna. O problema que norteia a pesquisa é: O instrumento de planejamento urbano sistema viário e seu melhoramento físico, pode influenciar na qualidade de vida da população? Como hipótese, presume-se que o melhoramento do sistema viário implica na melhoria do dia a dia da população que utiliza aquele determinando local, podendo então ser considerado um importante instrumento do planejamento urbano e influenciando na sua qualidade de vida. Para alcançar o objetivo são apresentados na fundamentação teórica: os conceitos do sistema viário, planejamento urbano, instrumento urbano e qualidade de vida. Apresenta-se a metodologia científica utilizada na composição da pesquisa, seguida das análises e discussões. Conclui-se respondendo à pergunta e atestando a hipótese segundo o levantamento bibliográfico, demonstrando a importância do tema abordado e sua relação com a justificativa do assunto.

PALAVRAS-CHAVE: Sistema Viário. Planejamento Urbano. Instrumento Urbano. Qualidade de vida.

1. INTRODUÇÃO

O estudo encontra-se vinculado ao trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. Insere-se no grupo de pesquisa PUR- Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional, agrega-se ao assunto voltado para o planejamento urbano, desdobra-se no tema sistema viário.

No âmbito científico e acadêmico incorpora-se no trabalho pela resultante da pesquisa ser um auxílio a futuros pesquisadores com interesse nas áreas de planejamento urbano e sistema

¹Acadêmico (a) do 7º período da Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: amandapformighieri@hotmail.com.

² Professora orientadora da presente pesquisa. Doutorado em Engenharia de Produção pela UFSC; mestre em Letras pela UNIOESTE; graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Pesquisadora líder dos Grupos de Pesquisa: Teoria da Arquitetura; História da Arquitetura e Urbanismo; Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional; Teoria e Prática do Design. Docente de graduação e de pós-graduação do Centro Universitário Assis Gurgacz. E-mail: solange@fag.edu.br.

³Arquiteta e Urbanista coorientadora da presente pesquisa. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Assis Gurgacz (2015); graduada em Psicologia pela Universidade Paranaense – Unipar (2010). Participante dos Grupos de Pesquisa: Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional na Linha de Pesquisa denominada Planejamento Urbano e Regional; Teoria da Arquitetura na linha de pesquisa denominada Arquitetura e Urbanismo e Estudos e Discussão de Arquitetura e Urbanismo na linha de pesquisa denominada Arquitetura e Urbanismo. E-mail: marianadrabik@gmail.com.

viário. Proporciona a utilidade a outras pessoas, como introduz Eco (1999, p. 22) “O estudo deve ser útil aos demais. Um artigo que apresente nova descoberta sobre o comportamento das partículas elementares é útil”. Intensifica-se o discernimento na área profissional, pelo método de pesquisa que discorre a sistematização do assunto, proporcionando a ampliação do conhecimento na importância do planejamento urbano, mais especificamente na estruturação do sistema viário. Segundo Rodrigues (1986, p. 14) “[...] o espaço urbano é também, por excelência, o espaço do confronto de interesses, do processo histórico de definição dos direitos do indivíduo e da coletividade, permanentemente escrito e reescrito na arquitetura da cidade”. No contexto social e cultural, justifica-se nos resultados que o trabalho alcançará, atingindo o conhecimento da população sobre a relevância do planejamento urbano no avanço em relação à qualidade de vida. Maricato (2013, p.77) nos afirma que “[...] a saúde implica nas condições físicas individuais bem como na relação com o meio físico e social”. Sendo a qualidade de vida interligada com a saúde e o meio físico, mas não relativa apenas a essas especificidades, podendo-se então visualizar, como afirmam Minayo, Hartz e Buss que:

Qualidade de vida é uma noção eminentemente humana, que tem sido aproximada ao grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e ambiental e à própria estética existencial. Pressupõe a capacidade de efetuar uma síntese cultural de todos os elementos que determinada sociedade considera seu padrão de conforto e bem-estar (MINAYO, HARTZ E BUSS, 2000, p. 8)

O problema que norteia a pesquisa é: O instrumento de planejamento urbano sistema viário e seu melhoramento físico, pode influenciar na qualidade de vida da população? Como hipótese, presume-se que o melhoramento do sistema viário implica na melhoria do dia a dia da população que utiliza aquele determinando local, podendo então ser considerado um importante instrumento do planejamento urbano e influenciando na qualidade de vida da população. O objetivo geral é constatar o melhoramento do sistema viário no planejamento urbano, determinando a resultante qualidade de vida. Os objetivos específicos são: I) Apresentar conceitos de planejamento urbano; II) Apresentar conceitos de sistema viário; III) Apresentar conceitos de instrumentos de planejamento urbano; IV) Apresentar conceitos de qualidade de vida; V) Analisar os conceitos apresentados.

Tem-se como base a fundamentação teórica de que a morfologia urbana de uma cidade é determinada por fatores, como o sistema viário, que estabelece a forma de circulação de pessoas, mercadorias, pedestres e estipula a sequência de espaços de interação e encontro social (ACIOLY, 1998, p. 66 a 67). Para Corbusier (2000, p.78) a cidade rege tudo, como a paz e o trabalho, e conceitua-se como oficinas espirituais produzindo-se a obra do mundo. O planejamento do sistema viário se faz de fundamental importância pelo fato de sua forma e dimensão poderem levar de um isolamento ao congestionamento, influenciando na circulação da população, e apontando a qualidade de vida gerada pelo sistema.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O presente título aborda uma visão geral, através de conceitos e critérios, sobre os assuntos apresentados na pesquisa, por citações de autores que comprovem cientificamente temáticas como o planejamento urbano, o sistema viário e o instrumento urbano. Desdobrando-se através do levantamento de dados bibliográficos que evidenciam as ideias propostas pela linha de pensamento no desenvolvimento do estudo.

2.1 O PLANEJAMENTO URBANO

A prática de edificar nas cidades acaba por criar espaços públicos e urbanos, sendo então o sistema viário visto como a circulação da cidade, as praças se identificam como seus corações e os parques, classificam-se como seus pulmões urbanos (PEREIRA, 2010, p169). Os exteriores se identificam como um espaço público de fundamental importância. Esses espaços e desenho urbano na construção das relações sociais assumem, normalmente, uma posição crítica ao planejamento urbano moderno. Desempenham um papel duplo de embelezamento da cidade e objeto para intervenção pública pois, “os espaços públicos que oferecem maiores qualidades ambientais são os que têm sofrido, ao longo da história, lentas e graduais transformações, devendo ser respeitados, na medida do possível esse desenvolvimento e essa transformação” (ROMERO, 2001, p. 29-105-216). Afirma Lacaze (1993, p.27 a 28) que, a formação urbana tem como papel definir fisicamente a organização da cidade, rua ou bairro, ordenando o espaço disposto, fornecendo então, uma imagem de identidade da cidade ou bairro. Bruant (1994, p.181), considera o urbanismo como uma ciência e

arte aplicada conduzindo a ações, com a necessidade da tomada de decisão sobre quais componentes urbanos devem ser cuidados, criados, alterados, melhorados, e quais soluções podem ser evitadas no futuro.

Nas cidades modernas, onde ocorreu a consequente invasão da máquina no campo da personalidade humana, as condições críticas se contrapõem sob as sugestões da urbanística, “tudo o que concorre para a diagnose dessas condições críticas é um artifício precioso para as considerações mais sérias do problema urbanístico” (SILVA, 2002, p.7). Sendo a natureza desses problemas diferenciados de local para local, e também pelo contexto econômico e social (LACAZE, 1993, p. 21). Maricato (2013, p.17) afirma que, as organizações físicas⁴ urbanas realizadas nas cidades brasileiras baseiam-se na expulsão da população mais pobre movida para os morros, franjas e periferias da cidade, por meio de obras de embelezamento de bairros, junto com um mercado imobiliário de corte capitalista, podendo-se então citar Curitiba- Paraná como uma das cidades brasileiras que ocasionaram esse tipo de mudanças urbanísticas nessa determinada época. Em contrapartida, Geddes (1994, p.79) afirma que esse embelezamento da cidade, não se baseia no simples interesse sentimental, mas sim, vai além disso, pois “o fator estético é reconhecido na guerra e na medicina como um sintoma de eficiência e saúde, e como uma ajuda para elas”. Expôs-se então que, o urbanismo e seu projeto de renovação e expansão tem por finalidade o crescimento da demanda por espaços de uso coletivo e público, principalmente em áreas centrais, com o objetivo de formular uma proposta de ampliação e organização antecipada desses espaços com auxílios de técnicas de projeção de população e de demandas por espaços de reedificação e renovação (RODRIGUES, 1986, p.17). O aperfeiçoamento na infraestrutura urbana oportuniza a melhoria das condições de saúde em áreas densamente ocupadas, favorece a evolução ambiental, podendo então, aumentar a sustentabilidade do meio ambiente urbano quando combinada com desenvolvimento da gestão de financiamento urbano (ACIOLY, 1998, p.83). Já Maricato (2013, p.12), aponta a importância da requalificação urbana e reformas, mantendo-se os moradores que ali já residiam, contrariando a tendência de exclusão social⁵ no urbanismo ao final do século XX. Pronsato (2005, p.121) afirma em concordância, identificando que as propostas de transformação e intervenções de

⁴ Segundo Rodrigues (1986, p.35), pode-se entender e definir como uma renovação, reestruturação ou expansão de espaços, adequando-se então, sua proposta de uso coletivo ou até mesmo privado.

⁵ A autora Maricato (2013, p.12), especifica nessa situação o desafio na requalificação urbana, dando especial atenção para o caso de ampliação, melhoria e reforma de moradias existentes, como tática para atrair a classe média mantendo os moradores que no cortiço já residiam. Contrariando então: “[...] várias tendências dominantes no urbanismo do final do século XX, que têm na cidade empresa seus nexos centrais, socialmente excludentes”.

um determinado lugar aponta como prioridade a consideração da população que lá reside, se inter-relacionando com o espaço e o tempo.

O urbanismo encontra-se interligado a grande parte do que diz respeito a cidade, sendo uma dessas partes a morfologia urbana (HAROUEL, 1990, p.8). E assim, considera-se que o sistema viário seja um fator determinante e a causa do layout urbano nos assentamento humanos (ACIOLY, 1998, p.66). Cullen (1971, p.27), afirma que tem-se uma polaridade entre a circulação de pessoas e a de veículos, sendo essa a unidade base da morfologia urbana. Lamas (2004, p.46) afirma que, a morfologia se compõe por elementos⁶ que se relacionam, ou devem se relacionar com a escala de concepção do espaço, ou a simples análise, considerando-os diferentes, sem se importar que seja uma rua, uma praça, um bairro ou uma cidade.

2.2 O SISTEMA VIÁRIO

A morfologia urbana de uma cidade é determinada por coeficientes, como o sistema viário, que implicam a carência do layout urbano, o qual estabelece a forma de circulação de pessoas, mercadorias, pedestres e estipula a sequência de espaços de interação e encontro social (ACIOLY, 1998, p. 66 a 67). Para Corbusier (2000, p.78) o planejamento do sistema viário se faz de fundamental importância pelo fato de sua forma e dimensão poderem causar situações de caos no sistema de circulação e tráfego.

[...] o intenso processo de urbanização das últimas décadas frequentemente se desenvolveu ao longo do sistema viário, descaracterizando a concepção de limites urbanos. Ao mesmo tempo, a expansão das áreas urbanas aumentou sensivelmente a necessidade de cruzar áreas desenvolvidas, ou que em breve o serão, para conectar novas rodovias à rede viária local, ligar entre si áreas afastadas ou integrar novas áreas ao organismo urbano. Também a ampliação da capacidade e melhoria das características de muitos trechos próximos a áreas urbanas e que inicialmente eram tipicamente rodoviárias, envolve a consideração do processo de desenvolvimento urbano (BRASIL, 1974, p.1).

⁶ Elementos morfológicos do Espaço Urbano, definidos por Lamas (2004) pelo solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado da rua, a praça, o monumento, a árvores e a vegetação e o mobiliário urbano.

Quando aborda-se o assunto sobre o sistema viário, Neufert (2013, p.388 a 389) aponta que, classifica-se como parte desse sistema a relação que o mesmo possui com as construções adjacentes, os quais se separam entre si por meio das vias de circulação. Assim, julga-se a rua como uma função de acesso e conexão, considerando a sua localização, ou seja, se ela encontra-se dentro ou fora das localidades. Assegura Rodrigues (1986, p.92) que, o sistema se classifica pelo conjunto entre tráfego e transportes, em uma visão simplificada. E então, Villaça (2001, p.85), concorda que a difusão do automóvel e por consequência, de suas autoestradas, fez com que a expansão urbana fosse atraída por camadas de alta renda.

No sistema viário, as vias, servem basicamente para passagem de veículos, possuindo um grau de necessidade dimensional, relativas as medidas de um veículo padrão, com finalidade de ocasionar uma movimentação livre entre eles, somando-se as sarjetas e calhas que fazem o papel de escoamento da água pluvial. Ainda nessa composição, tem-se a área de pedestres, conhecida como calçada, a qual traz segurança às pessoas que necessitam caminhar pela cidade, e também cria áreas recreativas de desenvolvimento, onde as árvores são vistas como abrigos do clima (NEUFERT, 2013, p.391-394). Bernucci *at al.*, (2006, p.11), aponta sobre o sistema construtivo de uma via, sua pavimentação, que possui como principal objetivo propiciar melhorias em relação ao rolamento da pista, economia, segurança e conforto. A camada é composta por múltiplas espessuras, construída sobre a terraplanagem final, tendo que resistir aos esforços vindos do tráfego e do clima.

2.3 INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO

A cidade industrial delimitada com a convivência dos homens coloca como primordial em 1830 e 1850, o surgimento de novos problemas de organização dos instrumentos de intervenção, os quais encontravam-se inadequados necessitando de adaptação às condições modificadas (BENEVOLO, 2001, p.71). Foi entre o ano de 1930 a 1980 que a legislação federal do Brasil criou alguns instrumentos que ordenavam as áreas urbanas, mas com uma visão completamente limitada sobre o planejamento, e meio ambiente. Em 1977 nenhuma Constituição Estadual continha preceitos sobre o assunto urbanístico, sendo assim, em 1988 começou a tomar forma sobre o contexto da cidade, exigindo o direito ao planejamento urbano. Até então, os municípios não possuíam competência para o cuidado e evolução das cidades, que se encontravam em controvérsias

de várias ordens, pouco sistemáticas e organizadas, ou seja: “a nova Constituição veio assegurar uma maior autonomia aos municípios, que passou a ter maior liberdade para a gestão local” (TASCA, 2014). A nova Constituição apenas alcançou esse objetivo pois no ano de 1920 ocorreu um avanço no melhoramento dessa nova análise do fenômeno urbano, decompondo e definindo os elementos essenciais, separando a função de planejar da função de construir e projetar, dando lugar a generalização dos planos que ordenam as cidades, faz-se então, a defesa do zoneamento de atividades de uso como instrumento de intervenção urbana (PEREIRA, 2010, p.250)

Bonduki (2008), afirma que esses instrumentos⁷ no planejamento urbano servem para obter a cidade que se quer, definindo e alcançando esses objetivos estratégicos. Já Santin e Marangon (2008) enfatizam que os instrumentos de política urbana encontram-se previstos no Estatuto da Cidade, o qual tem como objetivo formular as diretrizes de administração do ambiente urbano, tomando frente as reclamações de ordem pública, bem estar dos cidadãos, interesse social e equilíbrio ambiental, e assim, estabelece normas para a política de desenvolvimento urbano. Para Tasca os princípios norteadores da política municipal que coordena o meio ambiente se concentram em:

- a) o meio ambiente como bem de uso comum do povo; b) a prevalência do interesse público; c) o acesso à informação; d) a efetiva participação da população na defesa e preservação do meio ambiente; e) a priorização das políticas sociais; f) a compatibilização entre o desenvolvimento sócio-econômico, com preservação ambiental e qualidade de vida; g) a compatibilização entre as várias políticas ambientais – Nacional, Estadual e Municipal; h) a compatibilização das diversas políticas – econômica, saúde pública, educativa, social – nos diferentes níveis de governo (TASCA, 2014, p.12).

2.4 QUALIDADE DE VIDA

Compreende-se como qualidade de vida, um aspecto humano da sua própria existência, uma determinada forma de percepção na questão do próprio existir. No senso comum, resume-se a definir a qualidade de vida como um alto padrão de bem-estar, considerando sua ordem econômica,

⁷ Segundo Maricato (2014, p.95), se classificam como instrumentos disponíveis aos governos municipais por meio da legislação urbanística, definidos como: “a) ampliar a arrecadação de recursos para financiamento das cidades; b) regular o mercado visando baratear o custo da moradia; c) a captação da valorização fundiária e imobiliária; d) a recuperação de investimentos em infraestrutura; [...]”.

social ou emocional, mas esquecem-se os leigos de que esse conceito encontra-se em fase de concepção de identidade, vinculando-se então, em relação a saúde, a moradia, ao lazer, aos hábitos de atividades e alimentação, afirmando em junção aos elementos, uma posição positiva de bem-estar (ALMEIDA, GUTIERREZ, MARQUES, 2012, p.14 a 15). Segundo Herculano (2000, p.5), uma das formas de avaliar a qualidade de vida é através das necessidades e dos graus de satisfação. Analisando também, se os recursos disponíveis são suficientes para a capacidade relativa de atender as necessidades de um determinado grupo. A qualidade de vida, e sua percepção do bem-estar, está subordinada ao julgamento que cada um faz de sua vida, não tendo uma relação direta com a felicidade, mas englobando o bem-estar individual na saúde, nutrição, renda per capita e educação (BESSA, GALLO, 2016, p.4).

3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada neste trabalho é a dialética. Como afirmam Lakatos e Marconi (2000, p.84 a 85) esse método, utiliza-se da necessidade de avaliar uma determinada situação, acontecimento ou tarefa através do ponto de vista das determinantes condições do mesmo, podendo então, explicá-la. A dialética refere-se ao desenvolvimento da contradição ou negação das coisas, sendo essa negação um ponto de transformação com ênfase no elemento contrário, tendo uma mudança considerada como a negação da negação.

Os estudos se fundamentaram na pesquisa bibliográfica. Segundo Carvalho (1989, p.100) essa pesquisa específica tem por finalidade localizar e consultar coeficientes e condições de informação escrita, para reunir dados sobre determinado tema, procurando “[...] livros e documentos escritos as informações necessárias para progredir no estudo de um tema de interesse”. Pela pesquisa bibliográfica tem-se a busca pela explicação de problemas por referências teóricas documentadas. Segundo Cervo e Bervian (2002, p.66), esse método de pesquisa é classificado como um meio de formação por primazia, constituindo parte da pesquisa descritiva com o objetivo de recolher informação e entendimento antecipado a respeito de um problema que vivencia uma resposta.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

O sistema viário é considerado a estrutura principal de uma cidade, sendo formado por vias de pedestres e veículos que ligam os setores residenciais aos equipamentos urbanos, garantindo o deslocamento de pessoas para outros bairros vizinhos (LACAZE, 1993, p.40). Ou seja, essas vias de circulação, se consolidam no espaço público, com importância significativa, proporcionando diferentes usos, então “o planejamento urbano e os projetos de intervenções no setor de circulação objetivam alcançar uma relação equilibrada entre tráfego de veículos e outras funções importantes do espaço da rua” (NEUFERT, 2013, p.389). Jacobs (2000, p.29), afirma que as ruas de uma cidade possuem sentidos que vão além de apenas comportar veículos e calçadas, sendo estes usos relacionados à circulação, podendo ser alterada a expressão do sentido que, se faz tão fundamental para o funcionamento adequado das cidades.

Segundo Villaça (2001, p.80) uma via regional ou terminal de transporte urbano, não provoca o crescimento ou desenvolvimento urbano, mas sim uma melhoria na acessibilidade, ocorrendo então a valorização, criando-se um significado, sendo fruto do trabalho realizado na construção da via, constatando todos os pontos do espaço construído, “o valor da terra que passa a ser determinado por uma via é em geral localização[...] edifícios, redes ou estradas – que o constituem”. Sendo assim, o sistema apenas se faz harmônico, como afirma Mascaró (2005, p.17), se as redes de infraestrutura urbana articulam entre si, ocorrendo o melhoramento onde o espaço urbano as contenham.

Para Del Rio (1990, p.138), esses elementos de circulação e vias se fazem essenciais para definir a acessibilidade e infraestrutura, sendo os componentes que orientam as direções de assentamentos e a percepção de sua imagem. Seguindo essa definição, deveria uma nova malha viária, promover uma hierarquia entre essa composição, minimizando os custos de implantação e conservação. O sistema viário, suas ruas e calçadas, são considerados os órgãos vitais de uma cidade no planejamento urbano e locais públicos, servindo para comportar veículos e outros fins, com uma parte da rua destinada aos pedestres (JACOBS, 2000, p.29).

A estrutura viária transforma a cidade em caminhos transitáveis, liga-se por pavimentos de distintos padrões, os locais da cidade e seus elementos de conexão que permitem acondicionar a acessibilidade (CULLEN, 1996, p.56). Pode-se então perceber que, a rua é mais do que apenas uma passagem para o tráfego, compreendendo-a, como um espaço a céu aberto e uma forma que a

contém, ou seja: o chão geralmente pavimentado e as fachadas dos edifícios. Esse sistema de espaço público, que se estabelece pelas ruas, atinge todos os elementos da configuração urbana⁸ (HOLSTON, 1993, p.115).

Mas, um dos grandes problemas apontados por Cassilha e Cassilha (2009, p.9), é que os espaços públicos vem sofrendo por degradação, sendo as ruas abandonadas e trocadas por locais fechados e privados considerados de maior segurança, “a população de média e alta renda se sente amedrontada e se isola em condomínios e espaços enclausurados, acabando por não mais vivenciar sua própria cidade”. Segundo Jacobs (2000, p.30), um distrito urbano, possui como principal atributo a segurança das pessoas nos espaços de circulação e convivência social para que se sintam resguardadas e protegidas em meio a tantos desconhecidos. Se uma rua encontra-se livre de violência, a cidade está razoavelmente livre de violência e em harmonia, não devendo as pessoas se sentirem ameaçadas de antemão. Ao urbanismo falhar nesse sentido, ocorre a falha em outros aspectos, criando diversos problemas e alterando assim, a qualidade de vida no urbanismo, desejada pela população. A qualidade do ambiente urbano foi criticada e protestada, sobre seu conceito, no ano de 1960, implicando tanto a iniciativa privada como o poder público. Tinha-se uma ênfase na crítica sobre a vida das comunidades, e a qualidade dos espaços urbanos e sua arquitetura (DEL RIO, 1990, p.19). Segundo Acioly (1998, p.10), são os políticos e profissionais que possuem o poder decisivo sobre a urbanização nas cidades, podendo os efeitos de uma falta de reflexão minuciosa, alterar a qualidade de vida do espaço de moradia da população.

O planejamento governamental possui um caráter coletivo, e não individual como na área da saúde, sendo as políticas públicas orientadas a grupos populacionais. Então a qualidade de vida encontra-se intimamente relacionada com as políticas públicas, que possuem o poder de satisfazer as necessidades populacionais de qualidade de vida (BESSA, GALLO, 2016, p.14). Corbella (2003, p.26), afirma que a malha urbana, considerada o gabarito de uma cidade, encontra-se propícia a alterações em seu planejamento, umas das principais mudanças que pode ocorrer é a largura das ruas, e se esta for elevada e combinada com levantamento de edificações, ocorre intensa dificuldade de dissipar o calor, formando então potenciais ilhas de calor. Essa simples atitude no planejamento,

⁸ Fundamentos considerados constitutivos da base urbana, no território físico da cidade, através de elementos do meio antrópico – transformações que o homem faz no meio natural, para que assim possa ocupar determinadas áreas, podendo acontecer de forma planejada, ou irregular e indevida – e do meio natural – como os cursos d’água, configurações de rios e suas nascentes, bacias hidrográficas, montanhas, vegetações e formas topográficas – que farão o trabalho de dar sustentação a forma urbana (CASSILHA, CASSILHA, 2009, p.10 a 11).

simultaneamente com outros elementos como poluição do ar e desconforto acústico, contribuirão com a alteração do conforto térmico afetando diretamente a população e sua qualidade de vida, tanto dos moradores fixos, como apenas dos pedestres passantes. E assim, Nobre afirma a fundamental relação da qualidade de vida e Urbanismo:

Como a qualidade de vida pode ser definida? É mais uma questão de qualidade a ser buscada dentro dos programas de qualidade total dentro das empresas. É o tempo de trânsito e as condições de tráfego, entre o local de trabalho e de moradia. É a qualidade dos serviços médico-hospitalares. É a presença de áreas verdes nas grandes cidades. É a segurança que nos protege dos criminosos. É a ausência de efeitos colaterais de medicamentos de uso crônico. É a realização profissional. É a realização financeira. É usufruir do lazer. É ter saúde. É amar. É enfim, o que cada um de nós pode considerar como importante para viver bem (NOBRE, 1994, p.299)

Segundo a Norma de Desenvolvimento Sustentável de Comunidades (ABNT, 2017, p.34), uma medida considerada nos dias atuais como qualidade de vida na urbanização moderna e cidades sustentáveis é a esperança de vida, podendo resumir então a mortalidade na sociedade, “ele também pode ser pensado como indicando o potencial de retorno sobre o investimento em capital humano e necessário para o cálculo de várias medidas atuais”, medidas essas que definem a qualidade de vida. A expectativa reflete a mortalidade de uma população, estando então, interligada às condições de saúde, integrando-se ao desenvolvimento, o tamanho e o potencial de crescimento das populações. Mas, para Bessa e Gallo (2016, p.5), a relação entre a qualidade de vida e a urbanização se desdobra pelo fato que a rua, a praça e o bairro, integram os moradores e reforçam a sociabilidade. O indivíduo tende a adquirir uma imagem própria do espaço ao vivenciar uma cidade, podendo consentir com a de outros indivíduos: essa paisagem urbana possui elementos representativos de qualidade de vida⁹.

⁹ “Acessibilidade, fluidez, limpeza, iluminação, qualidade da edificações, tamanho das residências, presença de áreas verdes e disponibilidade de serviços básicos são indicativos do grau de satisfação e necessidades básicas” (BESSA, GALLO, 2016, p.5 a 6).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho, utilizou-se do levantamento bibliográfico, que desenvolveu-se a partir do título “Aproximações teóricas: o sistema viário como instrumento do planejamento urbano”. Na introdução abordou-se as informações fundamentais, que originaram o projeto de pesquisa. O assunto voltou-se para o planejamento urbano, e o tema em desdobramento aponta o sistema viário.

No âmbito científico e acadêmico justificou-se o trabalho pela resultante da pesquisa ser um meio de auxílio á futuros pesquisadores com interesse nas áreas de planejamento urbano e sistema viário. Proporciona a utilidade à outras pessoas, como introduz Eco (1999, p. 22) “O estudo deve ser útil aos demais. Um artigo que apresente nova descoberta sobre o comportamento das partículas elementares é útil”. Intensifica-se o discernimento na área profissional, pelo método de pesquisa que discorre a sistematização do assunto, proporcionando a ampliação do conhecimento na importância do planejamento urbano, mais especificamente na estruturação do sistema viário. Segundo Rodrigues (1986, p. 14) “[...] o espaço urbano é também, por excelência, o espaço do confronto de interesses, do processo histórico de definição dos direitos do indivíduo e da coletividade, permanentemente escrito e reescrito na arquitetura da cidade”. No contexto social e cultural, justificou-se nos resultados que o trabalho alcançou, atingindo o conhecimento da população sobre a relevância do sistema viário dentro do planejamento urbano no avanço em relação à qualidade de vida. Maricato (2013, p.77) nos afirma que “[...] a saúde implica nas condições físicas individuais bem como na relação com o meio físico e social”. Sendo a qualidade de vida interligada com a saúde e o meio físico, mas não relativa apenas a essas especificidades.

O problema que norteou a pesquisa foi: O problema que norteia a pesquisa é: O instrumento de planejamento urbano sistema viário e seu melhoramento físico, pode influenciar na qualidade de vida da população? Como hipótese, presume-se que o melhoramento do sistema viário implica na melhoria do dia a dia da população que utiliza aquele determinando local, podendo então ser considerado um importante instrumento do planejamento urbano e influenciando na qualidade de vida da população. O objetivo geral foi constatar o melhoramento do sistema viário no planejamento urbano, determinando como resultado a influência na qualidade de vida. Os objetivos específicos foram: I) Apresentar conceitos de planejamento urbano; II) Apresentar conceitos de sistema viário; III) Apresentar conceitos de instrumentos de planejamento urbano; IV) Apresentar conceitos de qualidade de vida; V) Analisar os conceitos apresentados.

Considera-se então, a resultante analisada por meio da pesquisa de levantamento bibliográfico, respondendo o problema de que o melhoramento do instrumento sistema viário dentro do planejamento urbano implica na melhoria do dia a dia da população que utiliza aquele local, influenciando então na qualidade de vida, concordando com a pressuposição da hipótese apontada. Como citado na fundamentação teórica, a morfologia urbana de uma cidade é composta por fatores, como o sistema viário, que estabelece a forma de circulação de pessoas, mercadorias, pedestres e estipula a sequência de espaços de interação e encontro social. O planejamento e melhoramento do sistema viário se faz de fundamental importância pelo fato de sua forma e dimensão definirem a linguagem da cidade, e proporcionar ao cidadão a oportunidade de circulação com segurança e qualidade de vida.

REFERÊNCIAS

ABNT: Associação Brasileira de Normas técnicas. **Desenvolvimento sustentável de Comunidades**- indicadores para Serviços Urbanos e qualidade de vida. NBR ISSO 37120, 2017.

ACIOLY, Claudio. DAVIDSON, Forbes. **Densidade urbana**: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Tradução Claudio Acioly. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. 3.ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 2001.

ALMEIDA, Marcos Antonio Bettine de. GUTIERREZ, Gustavo Luis Gutierrez. MARQUES, Renato. **Qualidade de vida**: definição, conceitos e interfaces com outras áreas, de pesquisa. São Paulo: Escola das Artes, Ciências e humanidades- EACH/USP, 2012. Disponível em: <file:///C:/Users/DELL/OneDrive/7%20período/TCC/monografia/qualidade%20de%20vida/qualidade_de_vida.pdf> Acessado em: 29, Apr. 2017.

BERNUCCI, Liedi Bariani.; MOTTA, Laura Maria Goretti.; CERATTI, Jorge Augusto Pereira.; SOARES, Jorge Barbosa. **Pavimentação asfáltica**: formação básica para engenheiros. Rio de Janeiro: PETROBRAS: ABEDA, 2006. Disponível em: <http://www.ufjf.br/pavimentacao/files/2011/08/Pavimenta%C3%A7%C3%A3o-Asf%C3%A1ltica-cap1.pdf> Acessado em: 24 Mar. 2017.

BESSA, Eliane. GALLO, Douglas. **Qualidade de Vida Urbana como Política Pública**: o movimento cidades saudáveis. V.04, n,27, 2016. Publicado em: GC: Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades – National Journal of Cities Management. Disponível em: <http://rgt.ifsp.edu.br/porta/arquivos/2017/01/Artigo_Qualidade_de_Vida_Urbana_2016.pdf> Acessado em: 23 Mai. 2017.

BONDUKI, Nabil. **Instrumentos Urbanísticos para o planejamento**. Parte 02. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2008. Disponível em <<http://www.espiral.fau.usp.br/apoioididatico/InstrumentosUrbanisticos2-Nabil.pdf>> Acessado em: 03 jun. 2017.

Brasil. **Normas para o Projeto Geométrico de Vias Urbanas**. Ministério dos transportes departamento nacional de estradas de rodagem diretoria de planejamento: Rio de Janeiro, outubro de 1974.

BRUANT, Catherine. **Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada**. 1994. In: Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Organizado por: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro e Robert Pechman. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

CARVALHO, Maria Cecília M. de. **Construindo o saber: metodologia científica – fundamentos e técnicas**. 2.ed. Campinas, SP: Papyrus, 1989.

CASSILHA, Gilda A. CASSILHA, Simone A. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009. Disponível em: <<file:///C:/Users/DELL/OneDrive/7%20período/TCC/monografia/Planejamento%20urbano/Livro%20Planejamento.pdf>> Acessado em: 23 Mai. 2017.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DA FUNDAÇÃO ASSIS GURGACZ – FAG. **Manual para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos**. Cascavel: FAG, 2015. Disponível em: <<http://www.fag.edu.br/novo/arquivos/academico-online/manual-de-normas-2015-22.pdf>> Acesso em: 12 Mar. 2017.

CERVO, Amaro Luiz. BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

CORBELLA, Oscar. **Em busca de uma arquitetura sustentável para os trópicos: conforto ambiental**. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

CORBUSIER, Le. **Urbanismo**. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1971.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. 1.ed. São Paulo: Pini, 1990.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. 15.ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 1999.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas, SP: Papirus, 1994

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. 4.ed. Campinas, SP: Papirus, 1990.

HERCULANO, Selene C. A qualidade de vida e seus indicadores. Publicado no livro Qualidade de Vida e Riscos Ambientais, organizado por: Selene C. Herculano. Niterói: Eduff, 2000.

HOLSTON, James. **A cidade Moderna**: Uma crítica de Brasília e sua utopia. Tradução Marcelo Coelho. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. 2.ed. São Paulo: Editora Martins Fontes WMF, 2000.

LACAZE, Jean-Paul. **Os métodos do urbanismo**. 2.ed. Campinas, SP: Papirus, 1993.

LAKATOS, Eva Maria. MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2000.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3.ed. Texto universitário de ciências sociais e humanas: fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. 6.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

MASCARÓ, Juan Luis; YOSHINAGA, Mário. Infra-estrutura urbana. Porto Alegre: L. Mascaró, J. Mascaró, 2005. PEREIRA, José Ramón Alonso. **Introdução à História da Arquitetura**: das origens ao século XXI. Porto Alegre: Bookman, 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. HARTZ, Zulmira Maria de Araujo. BUSS, Paulo Marchiori. **Qualidade de vida e saúde**: um debate necessário. Ciência & Saúde Coletiva, 5(1):7-18, 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v5n1/7075.pdf>> Acesso em: 13 mar. 2017.

NEUFERT, Ernst. **Arte de projetar em arquitetura**. 18.ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

NOBRE, Moacyr Roberto Cucê. **Qualidade de Vida**. Edital, Volume 64. São Paulo-SP, 1995.
Disponível em:

<file:///C:/Users/DELL/OneDrive/7%20período/TCC/monografia/qualidade%20de%20vida/64040002.pdf> Acessado em: 16 Mai. 2017.

PEREIRA, José Ramón Alonso. **Introdução à História da Arquitetura**: das origens ao século XXI. Porto Alegre: Bookman, 2010.

PRONSATO, Sylvia Adriana Dobry. **Arquitetura e paisagem**: projeto participativo e criação coletiva. 1.ed. São Paulo: Annablume; Fapesp; Fupam, 2005.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano**: cabeça, campo e prancheta. ed.19. São Paulo: Projeto, 1986.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **Arquitetura Bioclimática do espaço público**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

SANTIN, Janaína Rigo. MARANGON, Elizete Gonçalves. **O estatuto da cidade e os instrumentos de política urbana para proteção do patrimônio histórico**: outorga onerosa e transferência do direito de construir. Departamento de História, UFP- Universidade de Passo Fundo, São Paulo, 2008.

SILVA, Pérides. **Acústica Arquitetônica e Condicionamento de Ar**. 4.ed, Belo Horizonte: Edtal E. T. Ltda, 2002.

TASCA, Luciane. **Instrumento de Planejamento Urbano e Legislação Urbana**. Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de engenharia, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2014.
Disponível em: < http://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/10_Instrumentos-de-PUR-e-Leg-Urb1.pdf >
Acessado em: 03 Jun. 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.