



PROPOSTA DE ACESSO AO BAIRRO JARDIM UNIÃO – CASCAVEL/PR

CAMARGO, Milena Carolina.¹
BERGAMO, Ana Paula Horita.²

RESUMO

Com o presente trabalho buscou-se apresentar uma problemática encontrada em nossa atualidade: urbanização descontrolada que afeta as cidades, de forma a produzir um estudo de caso, para uma readequação urbanística, no município de Cascavel, Oeste do Paraná. Apresentando a proposta de forma que confere uma mudança de tráfego e adere a uma maior mobilidade e acessibilidade, trazendo benefícios para o bairro onde o estudo ocorreu e para sua população, conferindo a possibilidade da redução do índice de acidentes e trazendo uma “ordem” no trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: Rua Rio da Paz, Rua Clodoaldo Ursulano, Requalificação urbanística e proposta.

1. INTRODUÇÃO

Com a crescente urbanização descontrolada, preocupa a arquitetura e o urbanismo de cidades. Desta forma, justifica-se a importância desta pesquisa em mostrar uma readequação de uma via, Rua Rio da Paz, localizada no Município de Cascavel, tornando-a acessível tanto para a mobilidade urbana, quanto para o acesso e tráfego da rua apontada. A partir disto, estabeleceu como problema de pesquisa: De que forma é possível readequar a via atendendo aos requisitos de mobilidade urbana e de tráfego?

Desta forma, a hipótese levantada é padronização de um sentido único da via, descongestionando o trânsito e liberando espaço para aplicação de calçamento acessível e ciclofaixa, determinando a mudança de sentido de rua para duas ruas paralelas.

Em busca do desenvolvimento deste quesito, estipulou-se como objetivo geral a proposta de melhoria para o bairro estudado: Jardim União. Sendo assim de grande importância seguir os seguintes objetivos específicos:

- Compreender a evolução da preocupação, bem como a problemática da urbanização descontrolada;
- Conferir uma proposta de readequação da Rua Rio da Paz e da Rua Clodoaldo Ursulano;
- Relatar o projeto e apresentar a solução, com imagem projetual e de mudança.

¹Aluna do décimo período do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: milenabarpcamargo@gmail.com

²Arquiteta e Urbanista. Professora do Centro Universitário FAG. E-mail: arq.anapaula@hotmail.com



Para uma melhor compreensão do artigo foi dividido em cinco capítulos, inicialmente pela introdução, passando pela fundamentação teórica, seguida pela metodologia, análise do estudo de caso e as considerações finais.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O meio urbano caótico encontrado em nossa atualidade eclodiu de um advento chamado de Revolução Industrial. Surge em expressão à produção e os avanços vividos na época (século XIX), as produções em massa nas fabricas e industriais, como Glance (2001, p.144) “a cidade industrial havia nascido” e junto a ela, problemas urbanísticos, como moradias e condições de vivência insalubres, surto de epidemias e doenças. As condições atuais teve um grande salto de mudança, porem, nas grandes cidades criadas naquele período, o gargalo ainda vem sendo sentido pela população. Cidades cheias, com déficit de áreas de lazer e arborização, fluxo intenso de veículos e menos pedestres, um problema que continua a se propagar pelas cidades. Este fenômeno da urbanização excessiva impulsionou o setor imobiliário, criando as mais variadas edificações, numa evolução mutua da arquitetura. (BRUAND, 2005, p.19)

Alguns agravantes tornam o problema mais complexo, considerando os terrenos escassos na área urbanizada das cidades, levam a população a morar cada vez mais afastadas dos centros urbanos, aonde os equipamentos públicos não chegam e a construção de moradias, muitas vezes, irregulares. (CBIC, 2009)

As preocupações entorno do espaço urbano, permeou pensamentos de melhorias e certa definição de uma forma de construção do espaço coletivo, melhoramento das cidades, alternativas para o trânsito e melhor qualidade de vida, pertencendo a classe da população, a cidade para as pessoas. (GHIRANDO, 2002, p.45)

Os acessos a novos nichos criados em meio à cidade é fundamental para a aproximação da população e para o uso do espaço, até mesmo para acesso nas residências e dependências destes ambientes. Como Alex (2008, p.25) diz “entrar em um lugar é condição inicial para poder usa-o”, aplicando as cidades, considerando as condições de travessia das ruas e a qualidade ambiental e espacial do trajeto, além do acesso possuir visibilidade. Isto tudo dentro da mobilidade urbana, que cria condicionantes para a vida na cidade, que tem o intuito do



deslocamento da população com segurança, qualidade e justiça social. (LANCHOTI, 2014, p.55) A reforma urbana tem por objetivo melhorar essa qualidade, especialmente para a parcela mais carente da população, aumentando assim, a justiça social. (SOUZA, 2005, p.112)

2.1 TRÂNSITO

Segundo Ministério do Transporte do Brasil (1974, p.13, p.08), as vias tem a função de atender o maior número de veículos e possuírem a maior extensão para as viagens e para a área urbana. Um sistema arterial principal engloba as vias urbanas correspondentes pela maior carga de veículos, constituindo uma estrutura básica de circulação da cidade, em uma hierarquização de vias, ocupa a posição mais elevada, seguidas pelas vias expressas primárias, secundárias e arteriais primárias, destacando ainda as classificações:

Via expressa primária: via de elevada capacidade e altas velocidades, com controle de acesso total e interseções em desnível. Via expressa secundária: via de capacidade e velocidade algo restritas em decorrência de algumas interseções em nível e algum acesso limitado a determinados usos do solo. Via arterial primária: via de capacidade e velocidade menores, sem as características de via expressa, com traçado sensivelmente contínuo e interseções predominantemente em nível, atendendo ainda principalmente à mobilidade do tráfego. Redistribui o tráfego das vias expressas para os seus destinos, até o nível das arteriais secundárias. (Ministério do Transporte do Brasil, 1974, p.09)

Tornam-se desejáveis os canteiros centrais que permeiam a possibilidade da minimização da interferência entre fluxo de veículos e pessoas, seja por ofuscamento ou condicionantes sonoras e de poluição, redução de tráfego e acidentes. (Ministério do Transporte do Brasil, 1974, p.74) Se adicionarmos mobilidade para transporte não motorizados, temos a aplicação das ciclovias e ciclofaixas, atendendo a um suporte para utilização de bicicletas tanto para meio de locomoção/transporte ou lazer, ressaltando que ciclovia é um espaço próprio destinado para este uso, como os canteiros centrais, ou espaço criado com barreira, já a ciclofaixa, é um espaço que somente tem a distinção da via, por uma pintura na pavimentação, como mostra a figura a seguir. (MASCARÓ, 2008, p.94, p.96)



Fonte: LUCENA, 2012. Disponível em <<http://acertodecontas.blog.br/atualidades/prefeitura-apresenta-um-projeto-de-ciclovias-para-via-mangue-e-faz-uma-ciclofaixa/>> ; CRUZ, 2012. Disponível em <<http://vadebike.org/2012/09/ciclovias-av-faria-lima-falta-sinalizar/>> acesso em 27 de outubro de 2017

3. METODOLOGIA

A metodologia compreende-se em uma disciplina que estuda e avalia os métodos de uma pesquisa acadêmica, possibilitando a coleta de informações e aplicação no trabalho científico, visando solucionar problemas de investigação. Tudo embasado em fundamentações teóricas e não no senso comum. Partindo destes métodos, tem-se os grupos: (PRODANOV, 2013, p.14, p.15, p.27, p.31,)

- Dedutivo: modelo clássico que parte da ideia geral para o específico, com base em teorias verdadeiras, lógica e com coerência;

- Indutivo: é a generalização, partindo de algo peculiar para algo mais abrangente, que parte das observações de casos da realidade concreta;

- Hipotético – dedutivo: é conferido a partir da crítica à indução, iniciando com um problema ou uma lacuna sobre o conhecimento científico, que formula hipóteses e testa a ocorrência de fenômenos;

- Dialético: é a busca por interpretar a realidade a partir de um pressuposto contraditório de fenômenos, torna-se um método de interpretação dinâmica da realidade, considerando os fatos não podem ser excluído do contexto social, político, econômico etc;

- Fenomenológico: estabelece uma base segura, fora de proposições em toda sua ciência, é aquilo que é visto diante da consciência, revisão dos dados sem tomar conta se é real ou uma aparência, consistindo em revelar os dados.

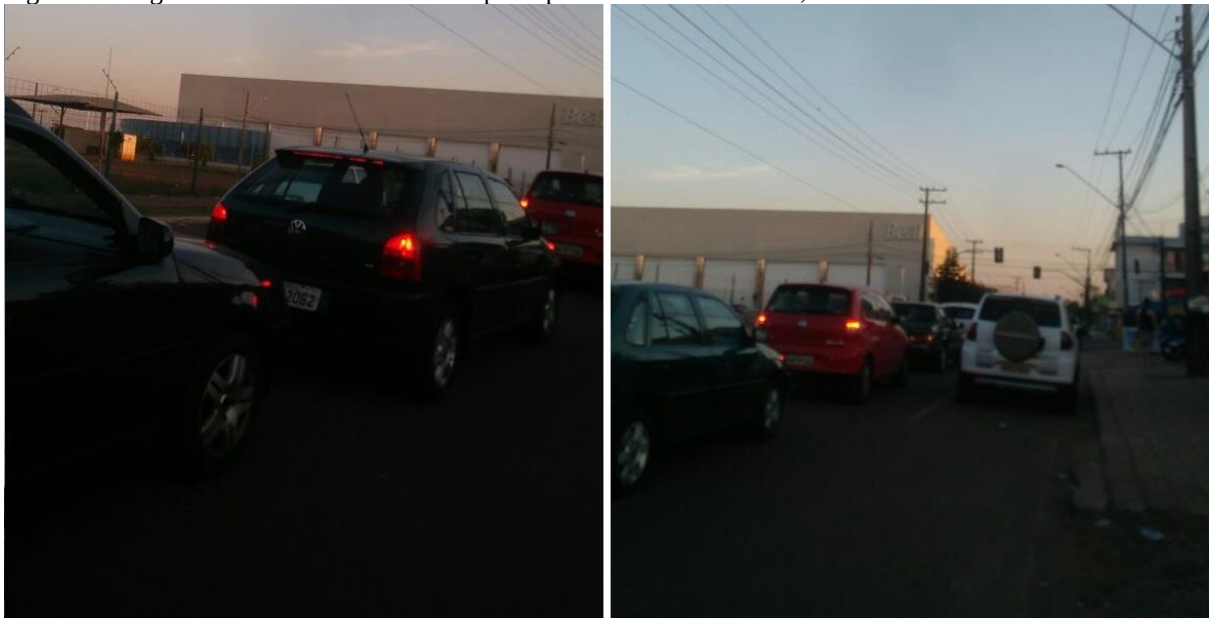


Com base no referencial acima citado, este artigo tomou por referência a Revisão Bibliográfica como metodologia de trabalho, onde que para Marconi e Lakatos (2013, p. 57) onde que a revisão bibliográfica consiste em “colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto” e também da outra obra de Marconi e Lakatos (2013, p. 21), para manter uma relação de análise como “a tentativa de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado e outros fatores”.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

O estudo de melhoria urbanística se aplica no bairro Jardim União, no Município de Cascavel, Oeste do Paraná, Brasil. Depois de verificado a situação do local, tem-se a constatação que, principalmente, em horários de pico, o trânsito é mais perigoso para a população, acarretando em acidentes e causando muita lentidão no tráfego, como mostra a figura 1.

Figura 1 – Engarrafamento em uma das ruas principais de acesso ao bairro, Rua Rio da Paz.



Fonte: do autor, 2017.

Os acessos principais ao bairro se dão pela Rua Rio da Paz e Rua Clodoaldo Ursulano, conforme mapa de acessos, figura 2.



Figura 3 - Vista da Rua Rio da Paz para o primeiro acesso no cruzamento com a Rua Carlos Gomes.

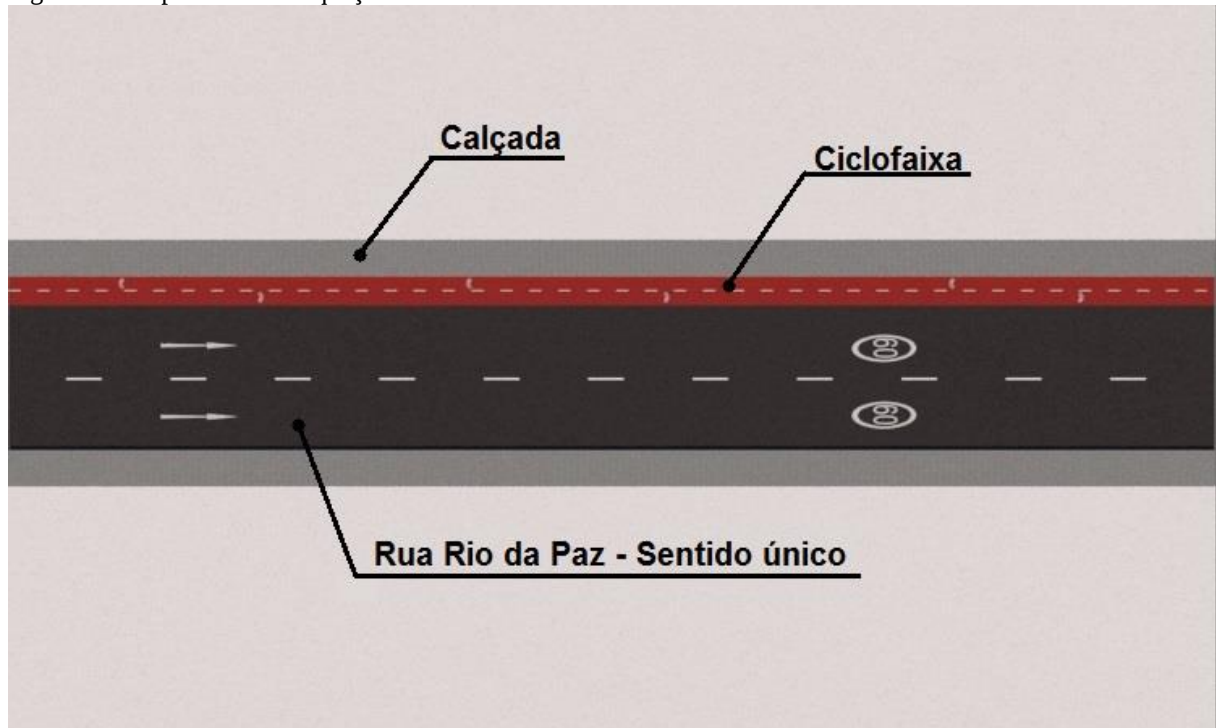


Fonte: do autor, 2017.

Em meio a esta problemática, surge à idealização de uma melhoria no bairro, e como proposta deste artigo, a implantação, nessas vias de acessos (Rua Rio da Paz e Rua Clodoaldo Ursulano), de um sentido único de tráfego e a locação apropriada de um espaço para locomoção de veículos não motorizados, além da requalificação dos calçamentos destas vias cardeais, e a aplicação de acessibilidade no bairro como um todo. Deste modo, foi formulado o seguinte projeto, como mostra a figura 4, tendo como base a Rua Rio da Paz.



Figura 4 – Proposta de readequação da via de acesso ao bairro.



Fonte: do autor, 2017.

Tendo em vista que o bairro já tem seus limites definidos, bem como as edificações dispostas ao longo das ruas, não é possível avançar esses limites, como já constatado que as ruas são estreitas, justificando assim a mudança no sentido da via e permitindo criar espaço de locomoção e acessibilidade, como mostra a figura 5 (imagem do entorno fictícia).



Figura 5 – Vista da possível adequação urbanística



Fonte: do autor, 2017.

Como ressalta o Ministério do Transporte do Brasil (1974, p.74,), é de extrema importância à criação de espaços que permitem a minimização de interferência no tráfego urbano. Incluindo a este bairro uma melhor qualidade de vida para os moradores e assegurando uma igualdade social, que permite o tráfego de qualquer veículo na via, de forma segura e acessível.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vendo esses problemas enfrentados pela população do bairro, justifica-se a importância de um planejamento urbano de qualidade, prevendo o crescimento do bairro, além das condições de priorização de acessos, mobilidade urbana e acessibilidade, que o bairro não possui. Neste caso, o bairro todo deverá passar por uma requalificação urbana, melhorando as condições das pavimentações e calçadas, em busca de uma melhor qualidade de vida para a população, além de pré-estabelecer posições perante os demais lotes não ocupados.



Com a proposta urbanística, o bairro torna-se mais acessível e assegura a igualdade social para a população. Mantendo o respeito a todos os moradores e permeando a inclusão de qualquer tráfego no espaço, proporcionando a melhor mobilidade do bairro.

REFERÊNCIAS

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

BRUAND, Yves, **Arquitetura contemporânea no Brasil** - São Paulo; Perspectiva, 2005

CBIC, Câmara Brasileira da Indústria da Construção. **Desenvolvimento com Sustentabilidade.** 2009. Disponível em: <<http://www.cbic.org.br/sites/default/files/Programa-Construcao-Sustentavel.pdf>> Acesso em 09 de janeiro de 2017.

CRUZ, Willian. 2012. Disponível em <<http://vadebike.org/2012/09/ciclovias-av-faria-lima-falta-sinalizar/>> Acesso em 27 de outubro de 2017

GHIRANDO, Dieane Yvonne. **Arquitetura contemporânea:** uma história concisa; tradução, São Paulo (SP) : Martins Fontes, 2002.

GLANCEY, Jonathan. **A história da Arquitetura.** Edições Loyola, São Paulo, 2001.

LANCHOTI, José Antônio. **Normativas legais sobre a acessibilidade na arquitetura e urbanismo no Brasil.** – Brasília: ABEA, 2014.

LUCENA, Pierre. 2012. Disponível em <<http://acertodecontas.blog.br/atualidades/prefeitura-apresenta-um-projeto-de-ciclovias-para-via-mangue-e-faz-uma-ciclofaixa/>> Acesso em 27 de outubro de 2017

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa:** planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados. São Paulo: Atlas, 2013.

MASCARÓ, Juan Luis. **Infra-estrutura de Paisagem.** Porto Alegre - RS, Masquatro Editora. 2008.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, BRASIL - **Normas para o Projeto Geométrico de Vias Urbanas,** Ed. Ministério do Transporte. 1974.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do trabalho científico:** métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.



SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano** – 2º Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.



ANEXOS

Obrigatoriamente os seguintes documentos devem ser protocolados na mesma data do artigo, com as devidas informações e assinaturas necessárias:

ANEXO 05 – Ficha de frequência no estágio

Deve ser preenchida pelo estagiário durante as suas atividades no estágio. Esse anexo comprovará as 72 horas desenvolvidas, lembrando que dessas 60 horas ocorrem no campo de estágio e 12 horas na elaboração do artigo. Deve ser assinada pelo profissional responsável pelo estágio.

ANEXO 06 – Avaliação periódica – profissional responsável pelo estágio.

Deve ser preenchida pelo profissional responsável pelo estágio, de modo a avaliar o estágio realizado, o estagiário, o processo de estágio e o apoio da Instituição para o êxito do estágio.

ANEXO 07 – Avaliação periódica – professor supervisor

Deve ser preenchida pelo professor supervisor pelo estágio, de modo a avaliar o estágio realizado, o estagiário e o processo de supervisão.

ANEXO 08 – Avaliação periódica – estagiário

Deve ser preenchida pelo estagiário de modo a avaliar o estágio realizado, a experiência de aprendizagem, a adequação do estágio e o processo de supervisão.