

CIDADES INOVADORAS: PLANEJAMENTO URBANO PARA UMA MELHOR QUALIDADE DE VIDA

COMAR, Ana Clara¹
DALLASTRA, Cláudia Heloisa²
TURECK, Maria Lucia Zanato³
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata⁴

RESUMO

A cidade é formada por um todo heterogêneo; sua composição de ambiente natural e construído identifica e demonstra a particularidade de cada espaço urbano. Neste, a vegetação se torna um elemento essencial, pontual, identificado com importância para a sociedade. A presença da vegetação representa um aspecto de alta relevância social, contribuindo para a criação de um cenário a ser utilizado pela sociedade, que se torna espectadora e se manifesta de forma atuante nas dinâmicas urbanas. De acordo com as leituras realizadas, foi possível concluir que cabe ao arquiteto e urbanista conhecer a sociedade em que está atuando, para que possa intervir da melhor maneira possível no espaço urbano, favorecendo assim a harmonia e a fluidez dos espaços, beneficiando o convívio dos cidadãos.

PALAVRAS-CHAVE: Cidades Inovadoras, Desenvolvimento, Planejamento Urbano, Qualidade de Vida.

1. INTRODUÇÃO

A história das cidades demonstra que elas surgiram sem que houvesse o processo de planejamento urbano, desenvolvendo-se de forma orgânica, de acordo com as necessidades e interesses de grupos sociais. Nas cidades contemporâneas, o planejamento das cidades é baseado na utilização de automóveis, que possui altas demandas de infraestrutura e de espaço e que gera condições urbanas desqualificadas para pessoas. Além disso, a poluição sonora, visual e insalubridades conferem a cidade a característica de ambiente inóspito para atividades humanas.

Para o resgate de qualidades ambientais e espaciais urbanas para o homem faz-se necessária a proposição de ações que tragam o conceito de se inovar os partidos urbanistas e maneiras de se pensar a dinâmica da cidade.

Ao se planejar uma cidade e ao realizar propostas de Desenho Urbano, a arborização urbana responde a intenção do Arquiteto Urbanista em criar um ambiente de maior qualidade, uma paisagem mais aprazível ao olhar e um espaço que atenda as necessidades de seus usuários. Sua

¹ Arquiteta e Urbanista graduada pela Faculdade Assis Gurgacz

² Arquiteta e Urbanista graduada pela Faculdade Assis Gurgacz

³ Arquiteta e Urbanista graduada pela Faculdade Assis Gurgacz

⁴ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br..

paisagem, seus elementos construtivos, suas áreas verdes demonstram uma possível qualidade de vida, uma relação de memória e identidade de cada indivíduo com o espaço que lhe confere o sentimento de fazer parte.

Além da arborização, ao se projetar um ambiente urbano, outro elemento importante a relação entre o homem e os edifícios, que traz a tona a preocupação com a escala, questionando em que nível de proporção o homem é capaz de interagir e valorizar sua percepção. Desta forma, volta-se a atenção e importância às pessoas para se planejar uma cidade, para que elas sejam protagonistas e se sintam parte integrante e atuante do funcionamento da urbe.

A presença da vegetação representa um aspecto de alta relevância social, contribuindo para criação de um cenário a ser utilizado pela sociedade, que se toma espectadora e se manifestará atuando na vida urbana. E, além disso, viver numa cidade pensada para as atividades dos humanos. O integrar de forma diferente os edifícios e os usuários, em que locomover-se, estabelecer-se, habitar e trabalhar pode e deve ser de forma mais compatível com as necessidades perceptivas e sensoriais do ser humano, influenciando positivamente a qualidade de vida.

Quais as possíveis inovações urbanas para que se desenvolva o planejamento urbano para uma melhor qualidade de vida da sociedade contemporânea?

Uma cidade planejada para utilização de pedestres, em que há o convívio dos elementos construídos e os usuários ao nível dos olhos, segundo Gei-il (2009), e o caminho para que se estenda para as pessoas o direito de se tornarem prioridade no planejamento de uma cidade, através da criação de espaços exclusivos para pessoas em que os carros não transitem e que haja a criação de ciclovias, melhorias de transporte público e de espaços para pedestres. Assim, criam-se espaços e ambientes mais tranquilos para se viver e despertar o interesse em manter o contato mais íntimo com a cidade.

A relação das cidades com o meio ambiente evidencia a problemática a níveis de poluição e das técnicas construtivas utilizadas, apesar de todo desenvolvimento tecnológico contemporâneo (DEL RIO, 1990).

As áreas verdes urbanas podem ser colaboradoras da qualidade ambiental e do bem estar as habitantes das cidades, pois a vegetação tem uma importante função de atenuar os níveis de poluição, além de contribuir para uma melhora nas condições energéticas e paisagísticas. Sombreamento gerado pela arborização diminui temperaturas superficiais dos pavimentos e

fachadas das edificações, bem como a sensação de calor dos usuários. (MASCARÓ e MASCARÓ, 2005).

Elucida-se a importância da investigação a respeito do conhecimento das modificações de temperatura do ar produzidas pela morfologia urbana ao nível de espaços variados como quarteirões, praças, parques, ruas, com presença ou não de arborização, bem como a análise das trocas térmicas entre edifícios e o entorno imediato, com ou sem vegetação, tanto quanto os estudos do fenômeno da ilha de calor, que representa a ação conjunta do ambiente construído nas mudanças da temperatura do ar (MASCARÓ e MASCARÓ, 2005).

Recriar a continuidade da paisagem entre o meio natural e a cidade com os elementos formais que a compõem, ou seja, a natureza, é maneira de criar uma transição que altera de forma gradual o meio natural e agrícola para o meio puramente construído (MASCARÓ e MASCARÓ, 2005).

Ainda, a criação de manchas verdes entrecortando o espaço construído traz benefícios novamente as cidades, em que os usuários possam usufruir da paisagem, não competindo de forma desigual com os veículos, protagonistas da cidade contemporânea. Cabe a Arquitetura e ao Urbanismo satisfazer as mais remotas necessidades humanas, mesclando o labor à natureza (LE CORBURIER, 2000).

Nesse sentido, atribui-se como objetivo geral do trabalho levantar soluções inovadoras para as cidades contemporâneas a fim de desenvolver a qualidade de vida para seus habitantes. De um modo mais específicos pretende-se: analisar propostas de planejamento urbano que propõem inovações; compreender a questão sócioespacial em que os habitantes das cidades atuam; investigar o processo de planejamento humano voltado para os seres humanos.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O anseio por caracterizar identidade urbana, bem como, enaltecer uma paisagem, que gere o sentimento de valor ao lugar e ao que nele está inserido, é uma constante no mundo arquitetural e urbanístico. Isto porque, o ser humano necessita se identificar com um território ou grupo social imediato a sua residência, em níveis tanto socioculturais como em níveis de conforto psicológico (DEL RIO, 1990).

As cidades que adotam processos de Desenho Urbano em conjuntos com processos de Planejamento tem obtido êxito em termos qualitativos nos aspectos físicos e espaciais tanto quanto econômicos (DEL RIO, 1990).

Uma intervenção urbana e até mesmo paisagística eficiente pode ser exercida através da acupuntura urbana, que ao interferir no tempo e espaço, resgata qualidades do local resgatando o que havia se perdido. Para Lerner (2010, p. 75): "A vegetação pode ser uma boa acupuntura urbana, cidades que às vezes não tem grandes atrativos em determinadas regiões mudam radicalmente quando são arborizadas. Muitas cidades conseguem ganhar unidade por meio da vegetação".

O *SmatCode* foi originalmente publicado por Duany Plater-Zyberk & Company (DPZ) em 2003, sendo continuamente atualizado e, desde 2004, é completamente gratuito. Já existem exemplos de cidades com a aplicação do *SmartCode* no Brasil, assim como em diversos outros países (SMARTCODE, 2012).

O modelo de planejamento *SmartCode*, ou código inteligente, foi criado para que a cidade possa ser projetada para um desenvolvimento unificado, que compreenda: zoneamentos, parcelamento do solo, planejamento urbano e padrões básicos arquiteturais. Tudo isso para criar vizinhanças agradáveis para os pedestres e para haja uma transição da paisagem e da densidade do tecido urbano, entre o meio rural ao meio urbano.

Neste modelo há um mecanismo que torna possível o seu calibramento local por arquitetos, planejadores e incorporadores, tendo como objetivo a criação de espaços urbanos mais sustentáveis, com uma maior qualidade de vida, pois dá prioridade paisagem urbana, a criação de áreas públicas seguras para pedestres e atendimentos a serviços básicos há apenas minutos de caminhada das habitações (SMARTCODE, 2012).

O Novo Urbanismo que possui os pedestres como prioridade, planeja e projeta grandes espaços para o contorto e prazer do pedestre, através de redes de ruas inteiras dedicadas a eles. A oportunidade de se andar por entre lojas, restaurantes, quiosques, cafés e mercados ao ar livre, em bairros em que não haja espaço para automóvel oferece uma grande variedade de interesses e vitalidade a uma área da cidade (COLIN, 2010).

Copenhague, na Dinamarca, é considerada uma das maiores cidades para pedestre do mundo, pois trabalha continuamente na melhoria da qualidade de vida em suas ruas, além de herdar uma grade estreita de ruas medievais, que dificulta o trânsito de carros. Há 40 anos a principal rua da

cidade foi transformada em uma via para pedestres e, desde então, pequenas mudanças ocorrem com o objetivo de criar um lugar mais amigável ainda para eles (COLIN, 2010).

Copenhague obteve estes resultados a partir de um programa passes em que a conversão de ruas de utilização de automóveis, em vias para pedestres, foi protagonista. Como consequência, houve redução gradual do tráfego e estacionamentos, e assim, com redução no número de carros no centro da cidade. A cada ano são eliminados vagas de estacionamento. Os antigos lotes de estacionamento deram espaços a praças públicas em meio a edifícios que mantiveram sua escala densa e baixa, permitindo uma melhor ventilação, criando um clima mais ameno no centre (COLIN, 2010).

Além disso, a caminhada se transformou uma atividade mais interessante e atrativa ao se honrar a escala humana através da criação da diversidade de locais agradáveis, os prédios históricos e também estes edifícios são habitados. A cidade se adaptou a mudança de estações, em que no verão se espalham mesas de café nas calçadas e praça públicas e, já no inverno, os bancos aquecidos e foram instalados aquecedores a gás nas esquinas (COLIN, 2010).

A questão da utilização da bicicleta envolve muitos avanços na mudança de Copenhague pois houveram incentivos ao seu uso na vida de seus habitantes de várias formas, seja para estudantes para ir a escola, animando a retina da cidade, ou como principal modo de transporte para trabalhadores que habitam em Copenhague, atingindo 34% desta população. Além disso, foi uma das primeiras cidades a disponibilizar empréstimo de bicicletas através da criação do *City Bike*, que permite o uso de uma bicicleta por qualquer pessoa (COLIN, 2010).

Outra iniciativa, o *Parking Day* nasceu como uma ocupação artística das vagas publicas de carros em São Francisco. Iniciado em 2005, durante algumas horas, um tapete de grama sintética amaciava o chão para receber cadeiras, mesas e plantas, convidando as pessoas a permanecerem naquele espaço que, usualmente, era ocupado por carros. Essa ideia inspirou diversas cidades pelo mundo, no Brasil, recebeu o nome de Vaga Viva (COLIN, 2010).

Na prática, liberar uma vaga de estacionamento, também chamado *Parklet*, é estender a calçada, geralmente em frente a um restaurante, galeria de arte, bar ou café, com mesas e cadeiras. Só que, tecnicamente, o *Parklet* é um espaço publico: ninguém é obrigado a consumir nada para ocupá-lo e todas as regras dos espaços públicos, como a proibição de ingerir bebidas alcoólicas, estão valendo. O primeiro *Parklet* de São Francisco foi criado em frente ao Mojo Café, na avenida Divisadero, perto do centro da cidade (PARKLETS, 2012).

3. METODOLOGIA

A proposição metodológica neste projeto é de uma pesquisa qualitativa e quantitativa constituída de duas etapas, iniciando pela revisão bibliográfica do referencial teórico que embasa a temática em estudo e a segunda trata-se de apontamentos analíticos a respeito da temática. A pesquisa de abordagem qualitativa objetiva gerar conhecimentos voltados à aplicação prática e à solução de problemas específicos (GIL, 1995; MARCONI e LAKATOS, 1996).

Partindo das questões básicas propostas para a pesquisa, abre-se para perspectivas de análise e interpretação das ideias em questão, favorecendo "não só a descrição dos fenômenos sociais, mas também sua explicação e a compreensão de sua totalidade, tanto dentro de sua situação específica, como de situações maiores" (TRIVIÑOS, 1987, p. 152). Nesta pesquisa, portanto, a fundamentação teórica se realizará a partir da revisão bibliográfica, os levantamentos de relatos de experiências de planejamento urbano, que coletarão dados da realidade do planejamento urbano contemporâneo para serem analisados.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A dimensão humana é um foco de planejamento necessário e tem sido sobreposta pela preferência de se realizar o urbanismo para os espaços e infraestrutura para carros. Outrossim, ideologias dominantes de urbanismo, modernista em particular, impuseram a baixa prioridade em espaços públicos, arborizados e de convivência. Ou por outra, as forças do mercado imobiliário e de tendências da arquitetura tem substituído a prioridade das interpelações entre usuário e ambiente e espaços públicos da cidade para edifícios individuais (GEI-IL, 2009).

Ao intervir no organismo urbano as decisões devem ser pautadas, de preferência, de maneira minuciosa, embasadas no planejamento urbano, no desenho urbano e nas realidades sociais e ambientais. O foco de todo e qualquer esforço deve estar voltado para os usuários que farão parte deste espaço receptor de um tratamento paisagístico harmonioso e equilibrado certamente promover sentimentos positivos e possibilitar a sensação no usuário de ser integrante do lugar, identificando-se com ele (FEIBER, 2001). Da mesma maneira, de acordo com Colin (2012), é insuperável a beleza, o prazer e a conveniência que diariamente uma rede conectada de ruas pedestres e pragas

proporciona aos seus moradores. Em suma, o se o ser humano for elencado como prioridade numa proposta de planejamento urbano será uma inovação urbana, pois os paradigmas atuais de benefícios prioritários a utilização de carros seria quebrado e poderá realizar-se o Novo Urbanismo.

A intervenção urbana demanda de decisões tomadas forma minuciosa, pautadas no planejamento urbano, no desenho urbano e nas demandas sociais, ambientais e individuais. O foco de todo e qualquer esforço que estiver voltado para os usuários que farão parte deste espaço, pois um ambiente urbano com tratamento paisagístico harmonioso e equilibrado certamente promoverá sentimentos positivos e possibilitará a sensação de ser integrante do lugar, identificando-se com ele (FEIBER, 2001). Para Le Corbusier (2000), o fenômeno da grande cidade se desenvolverá em alegres áreas verdes. Estas propiciam ao ser humano a sensação de escala, podem ser estudadas e utilizadas como elemento formador de identidade.

A cidade como é um organismo vivo, possui fluidos que se movimentam em suas entranhas, fazendo com que este organismo mantenha-se ativo. Estes fluidos são os usuários, que tornam a cidade viva. O arquiteto e urbanista, ao ser sensível ao lugar em que atua, sentindo as pessoas, observando rotinas, lembrando de mudanças, comparando os efeitos urbanos, possivelmente poderá intervir de maneira eficaz no funcionamento do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

COLIN, Silvio. **Novo Urbanismo**. Cidades de Pedestres. 2010. Disponível: <http://coisasdaarquitetura.wordpress.com/2010/09/13/novo-urbanismo-cidades-de-pedestres>. Acesso em 10 out 2012.

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

FEIBER, F. N. **Jardins interativos em empresas**. (Especialização em Paisagismo) Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2001.

GEI-IL, Jan. **Cities for people**. Island press: Washington, 2009.

GIL, A. C. Métodos e Técnicas de Pesquisa Social. 6. ed. São Paulo: Atlas, 1995.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. Martins fonte: São Paulo, 2000.

LERNER, J. **Acupuntura urbana**. 4 ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

MASCARÓ, Lucia; MASCARÓ, Juan. **Vegetação Urbana**. Porto Alegre: Mais Quatro Editora, 2005.

PARKLETS. Disponível em: <http://cidadespapessoas.com/2012/10/20/parklets-tomando-espado-dos-carros-para-as-pessoas/>. Acesso em: 19 nov 2012.

SMART CODE. Disponível: <http://www.smartcodecentratorg/>. Acesso em 07 out 2012.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo, Atlas, 1987.