



SISTEMA CICLOVIÁRIO E SUA RELAÇÃO COM AS ÁREAS VERDES NA CIDADE DE PELOTAS

DEL FIOLE, Paula
UFPeI
paulaadelfiol@gmail.com

CASTRO, Nadiane
UFPeI
castronadiane@gmail.com

FRANKE, Joana
UFPeI
joana.scalcofranke@gmail.com

ZECHLINSKI, Ana Paula
UFPeI
anapaulapz@yahoo.com.br

CATEGORIA DO TRABALHO: Extensão em Arquitetura e Urbanismo

1. RESUMO

O trabalho tem como enfoque relacionar as áreas verdes da cidade de Pelotas com o sistema cicloviário. E entender se o sistema cicloviário é utilizado de maneira a atingir toda cidade e sociedade de forma igualitária ou não, e ainda entender se as vias escolhidas para o sistema cicloviário contém áreas verdes. Sendo assim se utiliza o sistema SIG (Sistema de informação geográfica), para fazer o mapeamento de todas áreas verdes, cedidas pela Prefeitura Municipal de Pelotas tendo base no MUB (Mapa Urbano Base). Depois foi estipulada uma classificação para cada tipo de área verde que tangenciassem o sistema cicloviário da cidade, diferenciando área verde linear, de praças. Logo, se faz uma análise identificando as proporções que o sistema cicloviário se localiza junto as áreas verdes. Sendo assim, o trabalho discute como a cidade plana e com um potencial enorme para o sistema cicloviário pode ser mais





agradável para os usuários, não só da rede cicloviária, mas também das áreas verdes. Visto que uma vez que esses dois setores da cidade possuem mais movimento de pessoas, ficam mais agradáveis, mais seguros e mais confortáveis. Além disso, também entender por qual parcela da sociedade o sistema cicloviário é usado e para quais fins.

3. PALAVRAS CHAVES:

Rede cicloviária; Praças; Áreas Lineares; Mapeamento.

3. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como enfoque o estudo da relação entre as áreas verdes e o sistema cicloviário da cidade de Pelotas-RS. O objetivo principal consiste em entender se a escolha das vias que fazem parte do sistema cicloviário está associada à presença de áreas verdes na cidade. E como as áreas verdes influenciam a vida dos usuários do sistema cicloviário, proporcionando bem-estar e maior conforto em relação aos aspectos climáticos. Segundo SPIRN (1995) “Na cidade, concreto, pedra, tijolo e asfalto substituem a cobertura vegetal natural do campo. Esses materiais absorvem o calor mais rapidamente e o mantêm em maiores quantidades do que as plantas, o solo e a água.” Por isso, a presença de áreas verdes na cidade é fundamental para amenizar os efeitos negativos decorrentes da urbanização.

Este estudo se baseia em um mapeamento das áreas verdes e do sistema cicloviário para analisar em que proporções as ciclofaixas e ciclovias estão alocadas junto às áreas verdes na cidade. Ainda seria importante entender quais os motivos das pessoas fazerem o uso da rede cicloviária na cidade.

Ao longo do processo de desenvolvimento de grande parte das cidades brasileiras, o adensamento urbano reservou poucos vazios que representassem oportunidades de lazer e preservação de recursos naturais. Os sítios disponíveis encontram-se isolados, cercados por ruas e avenidas que, por sua vez, possuem pouco espaço para pedestres, menos ainda para ciclistas e pequena possibilidade de arborização. (PENTEADO, 2007)





Então, por que não integrar esses espaços, gerando melhores experiências para todos que os usam? A importância da integração entre essas duas áreas pode ser observada a partir dos benefícios proporcionados para as pessoas que utilizam esses espaços. As visuais ficam mais interessantes para quem usa a ciclovia ou ciclofaixa e a área verde possibilita maior integração entre pedestre e ciclista. Outro fator a ser considerado é o aumento da segurança para ambas as partes, visto que segundo,

Os ciclistas representam um tipo diferente e uma forma mais rápida de tráfego a pé, mas em termos de experiências sensoriais, vida e movimento, eles são parte do resto da vida urbana. Naturalmente, ciclistas também são bem-vindos para apoiar a promoção de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. (GEHL, 2015)

Além disso, a associação entre as áreas verdes e o sistema cicloviário possibilita tornar os espaços mais agradáveis para o ciclista, que estão praticando um exercício físico, já que contribui para amenizar as ilhas de calor geradas pelas grandes construções de uma cidade.

A vegetação conquistou aos poucos o espaço urbano brasileiro, tanto em decorrência da monotonia das cidades quanto em consequência das necessidades ambientais que se faziam presentes devido à expansão urbana e problemas dela decorrentes. (GOMES, 2003)

Sendo assim, percebe-se a necessidade do estímulo do uso da área verde nas cidades. Um bom jeito de se estimular isso seria se essas áreas da cidade fossem interligadas com outras áreas consolidadas da cidade. Sendo a bicicleta um dos jeitos de incentivo ao uso de áreas verdes.

Para entender o porquê da importância desse trabalho para a cidade PAPP (2011) explica que as cidades tem a função de fomentar trocas entre a sociedade, proporcionando cultura e conhecimento. Portanto a mobilidade é um atributo da cidade e garante o deslocamento das pessoas no perímetro urbano. Sendo nesse trabalho o enfoque na facilidade de deslocamento para pessoas que vivem a área verde e para os que utilizam a rede cicloviária. E como já dito anteriormente, esses dois campos precisam ser mais vívidos para a cidade possa atribuir sentidos diferentes á esses espaços tão pouco valorizados.





2. METODOLOGIA

A proposta do trabalho consiste em um mapeamento das áreas verdes e da rede cicloviária da cidade de Pelotas, elaborado em ambiente de SIG – Sistema de Informações Geográficas. Em um primeiro momento, é feita uma classificação das áreas verdes, identificando quais as áreas verdes que são lineares, como largos ou avenidas, e quais são praças. Os espaços lineares estão mais associados ao sistema de mobilidade urbana, enquanto as praças propiciam atividades de lazer com mobiliários e equipamentos próprios para isso.

A seguir, propõe-se a análise do sistema cicloviário, observando qual a sua relação com as áreas verdes da cidade. Para isso, identifica-se as situações em que a localização das ciclovias ou ciclofaixas coincide com a localização das áreas verdes lineares e quais as situações em que isso não ocorre. O estudo pretende ainda caracterizar os prováveis locais de origem e destino dos usuários do sistema cicloviário, a fim de identificar relações entre o tipo de percurso e a presença das áreas verdes. Os tipos de percursos considerados neste estudo se diferenciam pelo o objetivo de deslocamento das pessoas, que utilizam a bicicleta por necessidade de locomoção diária ou por lazer.

2.1 Mapeamento com uso de SIG:

Essa etapa é constituída pela localização das áreas verdes e da rede cicloviária da cidade, tendo como base respectivamente o MUB (Mapa Urbano Base) e o mapa temático das ciclovias, ambos fornecidos pela Prefeitura Municipal de Pelotas. O mapeamento dessas áreas está sendo implementado em ambiente de SIG, utilizando-se para isso o *software* QGIS.

2.2 Classificação de áreas verdes lineares ou praças:





Praças: Tem a função de propiciar convívio e lazer ao usuário. Porém, nelas precisam existir áreas verdes, como arborização. O solo ainda precisa ser permeável no que diz respeito a água da chuva.

Lineares: Tem uma função estética e ecológica na cidade como um todo, sendo elas por vezes amenizadoras de ilhas de calor. Mas para as pessoas que usam a cidade ela possui função de passagem. Possuindo como característica sua linearidade.

2.3 Análise da associação entre o sistema ciclovitário e as áreas verdes

A análise proposta pretende identificar em que proporções o sistema ciclovitário se localiza junto às áreas verdes lineares. Para isso, considera-se a medida do comprimento em metros lineares tanto das áreas verdes como das ciclovias ou ciclofaixas. A partir disso, observa-se a porcentagem do sistema ciclovitário cuja localização coincide com as áreas verdes da cidade.

3. RESULTADOS

Tem como discussão desse trabalho a análise de por que as áreas verdes tornam o sistema ciclovitário mais interessante para toda sociedade. De como a vida na cidade seria mais segura, mais sustentável, mais saudável e por fim, mais vivas. Ainda entender o porquê Pelotas, tem um ótimo potencial para ser uma cidade que em que o sistema ciclovitário se torne muito forte com o passar dos anos. Tendo isso em vista por que não os tornar mais interessantes e vivos para as pessoas que os usam.

4. CONCLUSÃO

Como conclusão espera-se descobrir as quantidades de sistema ciclovitário se interliga com áreas verdes. A fim de entender qual a importância dessa relação para a sociedade. Além disso, qual parcela da sociedade mais faz uso do sistema





ciclovitário e quais seriam suas origens e destinos. Assim seria possível descobrir para quais fins a rede ciclovitária é usada.

Sendo assim, as pessoas seriam capazes de incentivar dois atos muito importantes, que seriam o exercício físico que é andar de bicicleta, e o lazer, que seria o uso de áreas verdes.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, J. Boas cidades para pedalar. In: GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015. Cap. 4.9, p. 182-191.

GOMES, M.A.S. **A Vegetação nos Centros Urbanos: Considerações Sobre os Espaços Verdes em Cidades Médias Brasileiras**. Rio Claro, 2003.

PAPPA, M.F. **Mobilidade Urbana Sustentável**. Maringá, 2011.

SPIRN, A.W. **O jardim de granito**. São Paulo: Edusp, 1995.

PENTEADO, H.M. **A Vegetação nos Centros Urbanos: Considerações Sobre os Espaços Verdes em Cidades Médias Brasileiras**. São Paulo, 2007.

BARGOS, D.C. **Áreas verdes urbanas: um estudo de revisão e proposta conceitual**. Piracicaba, 2011.

NETO, E.M.L. **Análise das áreas verdes das praças do bairro centro e principais avenidas da cidade de Aracaju-SE**. Aracaju, 2007.

