

# PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS AO LONGO DA ORLA FERROVIÁRIA DE PASSO FUNDO /RS

Pricila Spagnollo<sup>1</sup>; Laércio Stolfo Maculan<sup>2</sup>

1 Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo. IMED. pricispa@hotmail.com

2 Doutorando PROARQ/UFRJ. Professor no Curso de Arquitetura e Urbanismo IMED. Laercio.maculan@imed.edu.br

## 1 INTRODUÇÃO

O resguardo da história de Passo Fundo está diretamente ligado à ferrovia que é um dos fatores responsáveis pela ordenação de seu crescimento urbano. Fazer o reuso de sua Orla, criando novos espaços e atividades tende a aproximar as pessoas umas das outras e do entorno, com o objetivo de valorizar a memória, seja pelo resgate do patrimônio histórico, a proteção quanto ao uso indevido, a degradação e principalmente o esquecimento. Por acontecer em áreas periféricas, a Orla ferroviária evidencia a escassez de espaços projetados para integração socioespacial nesses trechos da cidade. Pode-se facilmente reconhecer a necessidade de melhorar e criar condições de vida pública nesses locais buscando constante reconhecimento, valorização e integração.

Para Mendonça (2001) é preciso tratar os vazios urbanos, pois consistem em áreas abandonadas, geralmente industriais, desencadeando oportunidades para intervenções e requalificação de usos. Os vazios urbanos decorrentes de antigas infraestruturas ferroviárias e sua orla constituem paisagens urbanas e resultam em problemas de manutenção, segurança, limpeza e ocupações irregulares, tornando-se locais em que o descaso é evidente, ignorados pela cidade e negados até mesmo pelos habitantes da região. Requalificar terrenos abandonados e explorar sua potencialidade perante o entorno que envolve, representa a melhoria da qualidade de vida e faz com que a insegurança, degradação e descaso possam dar lugar a uma fonte de investimento, que une diferentes realidades e conecta o tecido urbano.

O indivíduo colabora para a vitalidade do espaço público, pois o uso e apropriação comprovam a eficácia e aceitação de um partido. Moradores do entorno, poderão frequentar e fazer uso do espaço e suas atividades, como meio de integração social e lazer. Novas áreas de convívio tendem a agregar social e culturalmente à cidade, proporcionando novas experiências e voltando olhares

diferentes sobre a percepção que se tem sobre o trecho até então tratado como divisor ou barreira no meio urbano (MENDONÇA, 2001).

Projetos de espaços públicos (sem edificações fixas) são admissíveis dentro da faixa de domínio da ferrovia e possibilitam a recuperação e organização mais eficiente do espaço. A Orla Ferroviária mantém viva a memória e identidade local, é reconhecida a importância da ferramenta de transporte que contribuiu na evolução da cidade, todavia as necessidades atuais demandam investimento e renovação deste espaço. Requalificar conferindo nova função trata de complementar a paisagem urbana, diminuir a característica de barreira que lhe é atribuída e melhorar a qualidade do espaço ofertado à população (GAVAZZI, 2015).

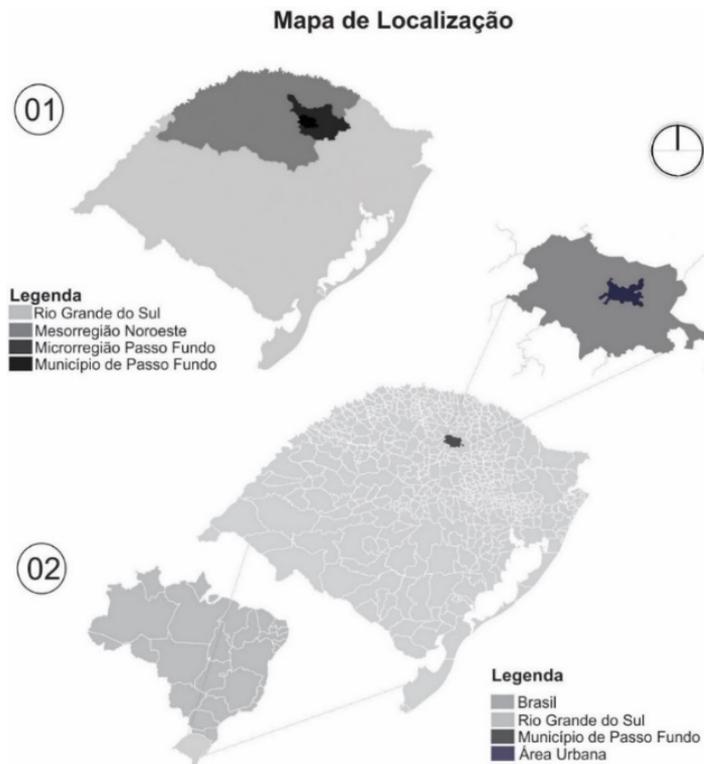
Como uma nova oportunidade, ambientes públicos de lazer e entretenimento, mantém a cidade viva a favorecem a convivência entre as pessoas. Requalificar a orla ferroviária, trata-se de uma oportunidade de evitar a degradação da área por meio da criação de espaços de convívio, buscando demonstrar sua capacidade como meio de encurtar distâncias entre as pessoas e a própria cidade de Passo Fundo. O presente trabalho tem por objetivo discutir as melhorias nos espaços e suas consequências para o entorno da orla ferroviária de Passo Fundo.

## **2. MATERIAIS E MÉTODOS**

A escolha de materiais e métodos a serem utilizados para desenvolvimento do trabalho consiste especialmente nestas etapas: Contextualização do território, delimitação das áreas de intervenção através da identificação de unidades de paisagem e a proposição de diretrizes projetuais para a zona.

### **2.1 Contextualização**

O município de Passo Fundo pertencente à mesorregião do Noroeste RioGrandense. Considerado um polo, é referência em sua microrregião com área de 783,421 km<sup>2</sup> (IBGE, 2017) estando localizado à 289 km de Porto Alegre, capital do Estado. Os municípios adjacentes apresentados na Figura 01 além de muitos outros estabelecem relações com Passo Fundo especialmente pela oferta em relação a serviços de saúde, centros universitários e empregos nas áreas industriais.



**Figura 01: Mapa de Localização**

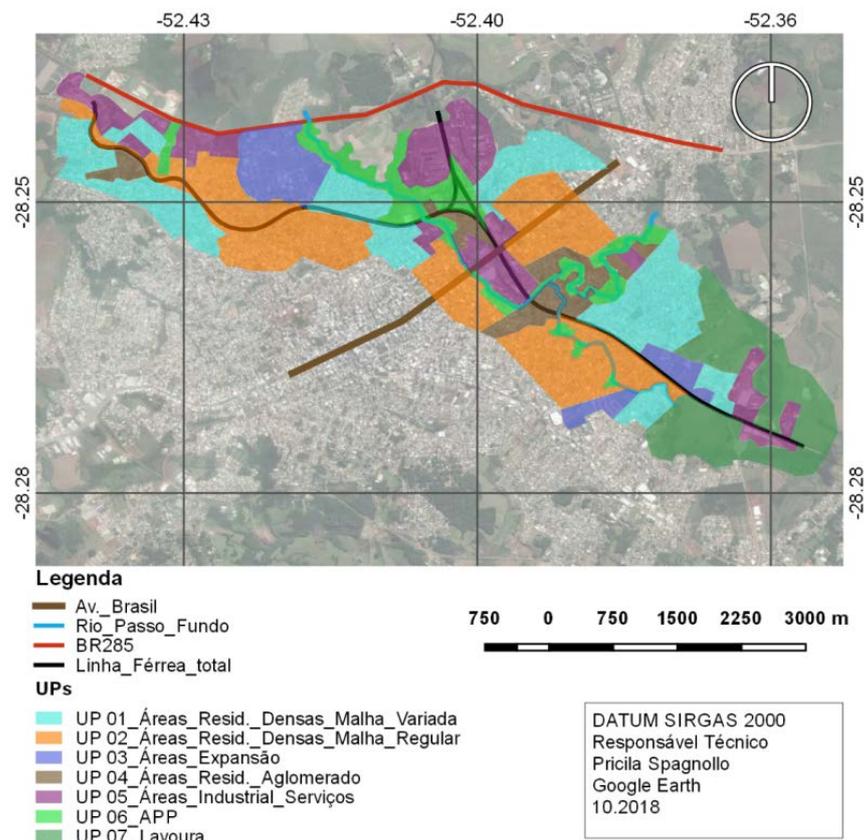
Autora, 2018.

## 2.2 Área de Intevenção através de Unidades de Paisagem

Com base na evolução e história é possível identificar a contribuição da ferrovia para o desenvolvimento de Passo Fundo. Sabendo da sua importância econômica e histórica. O trecho da linha férrea que está contido no perímetro urbano e a relação espacial com a malha urbana e principalmente a busca por espaços livres passíveis de apropriação. Porém como se trata de uma área extensa será delimitada a área de estudo através da utilização da análise de unidades de paisagem.

A análise de unidades de paisagem torna possível a identificação de diferentes manchas com características semelhantes ao decorrer da área estudada (OLIVEIRA; JÚNIOR, 2007). Elas resultam da combinação de elementos que conferem entre si um padrão espacial, associando caráter e determinada escala. Dependendo do objetivo da análise, diferentes aspectos podem ser abordados seja pela composição ou como são configurados, sendo que em conjunto ou isolados têm impacto no desenvolvimento e comportamento de toda a área a que se insere.

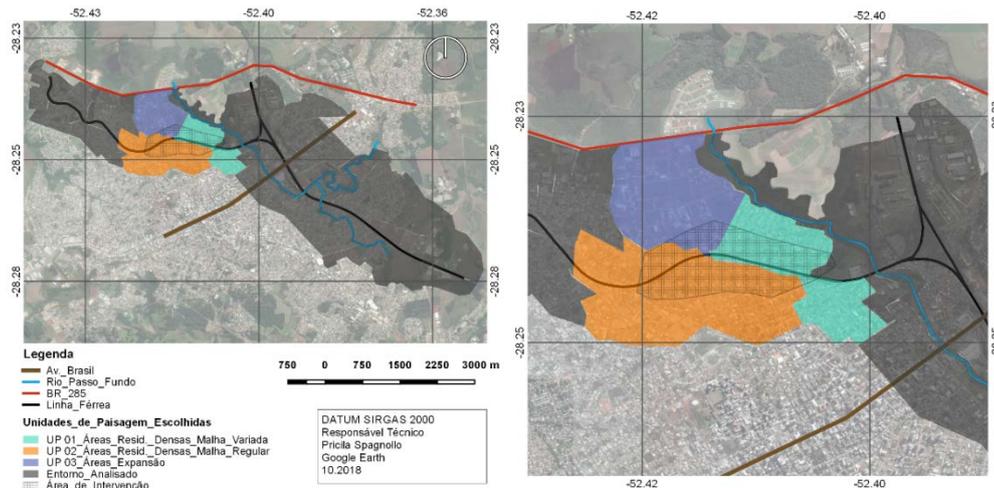
Para análise e identificação das Unidades de Paisagem da área em estudo foram considerados aspectos relacionados ao formato das quadras, o uso do solo predominante e a densidade populacional. Com base na sobreposição das três análises e cruzamento de informações, resultou na especificação das Unidades de Paisagem (UP) como mostra a figura a (Figura 02). Cada uma das UPs retrata características específicas que diversificam e influenciam o funcionamento e organização da cidade.



**Figura 02: Unidades de Paisagem**

Autora, 2018.

A Figura 03 apresenta a área selecionada para o aprofundamento do trabalho. A discussão sobre a inexistência de espaços livres públicos voltados a atividades de lazer e a realização de atividades físicas ao longo da orla ferroviária. O trecho da orla ferroviária que apresenta maior densificação, seja pela UP 01 (Área residencial, densa e malha irregular), pela UP 02 (Área residencial, densa e malha regular) e a UP 03 (Área de expansão). Fica em aberto para futuros trabalhos o detalhamento de outros trechos da orla ferroviária de Passo Fundo.



**Figura 03: Área de Intervenção e suas UP**

Autora, 2018.

Criar espaços para a realidade desta área periférica, contendo identidade e suprimindo a demanda local é intenção e objetivo do presente estudo. O trecho compreende extensão de 1,35 km de linha férrea com abrangência de 300 metros para cada lado da ferrovia, área escolhida pelo fato de estar carente de espaços de convívio e uso público, distando dos equipamentos de lazer existentes na cidade.

Após a classificação das Unidades e definição da área de intervenção fundamentada nas necessidades que tal espaço possui, foi feita a análise das características e funcionamento deste local, abordando temas relacionados à estrutura da ocupação, gabarito de edificações, uso do solo e sistema viário, de modo a formular estratégias, por meio de diagramas, a serem propostas em função da qualidade de vida e melhorias urbanas.

### 3. REFERENCIAL TEÓRICO

#### 3.1 Intervenção Urbana

A busca constante por melhorias no espaço urbano motiva a realização de intervenções, sendo que intervir é uma ação humana que tende a suprir necessidades ou enriquecer o que é existente. A urbanização é resultado da ação humana, ligada diretamente à cultura e história de seus povos. Em constante troca e aperfeiçoamento, é esculpida e projetada para atender e melhorar continuamente a vida em sociedade. “A cidade tem que ser encarada e trabalhada como um bem público, quer todos que nela precisam ou desejam morar tenham o direito de usar, gozar e dispor para a sua felicidade e realização” (ALVES, 1992).

Intervenções urbanas podem ocorrer em diferentes escalas, destacam e marcam espacialmente a paisagem. Elas envolvem e são idealizadas com base na valorização de espaços degradados ou esquecidos dentro da malha urbana, como alternativa para que estes sejam integrados e absorvidos pela população, atraindo olhares em constante resgate à sua identidade (CARDOSO et. al.,2013).

Sendo assim, a requalificação de determinado espaço no contexto urbano tende a reorganizar o território, melhorando seu desempenho e qualificando sua funcionalidade. Sua ênfase em espaços públicos, possibilita o aproveitamento de características e memória cultural associadas à demanda e necessidades atuais, promovendo a integração e abrangência fundamental para o êxito no atendimento à população (GHIO, 1997).

### **3.2 Intervenção na Orla Ferroviária**

A Orla Ferroviária é formada pela região da ferrovia e áreas adjacentes a ela. O entorno da linha férrea abrange espaços diversos caracterizados e modificados pela sua existência, gerando conflitos, divergências paisagísticas e grande potencial para transformações por meio de projetos urbanísticos (intervenções urbanas). Em constante processo de degradação, a ferrovia encontra-se desarticulada em relação à malha urbana configurando uma área propícia ao desenvolvimento de projetos que requalifiquem a região e a torne um local com melhor qualidade de vida para atender, em especial, a população que habita seus arredores (NICOLA et al. 2014).

Em áreas em que a ferrovia está desativada ou o fluxo de trens é reduzido torna-se evidente o descaso e abandono, porém esses vazios deixados em meio à paisagem tornam possíveis a realização de projetos urbanos, atendendo às necessidades locais e dando vida à cidade. Analisar os espaços remanescentes destas infraestruturas faz com que um novo uso e funções torne-os atraentes e integrados, unindo-os à malha urbana (NICOLA et al, 2014).

No caso da ferrovia, além da barreira física que corta parte do perímetro urbano, a questão da segurança para o tráfego de pedestres, ciclistas e automóveis é preocupante. Por seccionar áreas urbanas, onde há oferta de serviços e moradores, o fluxo pela via férrea acontece, na maioria dos casos, em nível. Como travessia, deve atender à legislação que atribui sinalizações e medidas protetivas para a integridade de quem frequenta essas áreas (SOUSA, 2009).

Intervir em vazios urbanos de áreas periféricas, em especial, tende a mitigar a escassez de espaços projetados e o descaso do poder público com estas áreas. É necessário buscar alternativas para suprir a precariedade, enfrentando os atuais limites presentes nos espaços urbanizados da periferia, proporcionando a população espaços públicos qualificados, criando condições para o exercício do lazer ao alcance de todos através da superação da desigualdade social (FERREIRA, 2007).

Contudo, melhorar a paisagem urbana trabalhando seus pontos negativos e deficiências contribui e valoriza a cidade. Espaços projetados que embelezam e atendem a demanda urbana podem ser simples, mas sem dúvidas, terão impactos positivos e serão vistos e tratados de forma mais cautelosa pela população, favorecendo a preservação e incentivando seu uso.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com base nos princípios de Gehl (2015) acontece a estruturação da proposta (Figura 04). Isso, em uma composição que une o bem-estar público e da paisagem urbana, visando conectar e integrar o homem ao seu entorno, valorizar características locais e incentivar a permanência e circulação pelos espaços de forma segura, prazerosa e eficiente.



**Figura 04: Espacialização de Propostas**

Autora, 2018.

Por tratar de uma região periférica com predomínio residencial entre um e dois pavimentos, bairros consolidados dividem espaço com os novos loteamentos (vazios) e organizam-se de acordo com aspectos culturais e identidade local. O eixo viário principal consiste na ligação entre a rodovia (BR 285) e a cidade estabelecendo uma importante conexão. Cruzamentos conflitantes dificultam o fluxo, sendo que a passagem em nível do trem em um deles requer atenção e medidas preventivas, visando a segurança da população. Vazios próximos à via férrea sugerem intervenção e podem contribuir para a melhoria do funcionamento e qualidade de vida urbana.

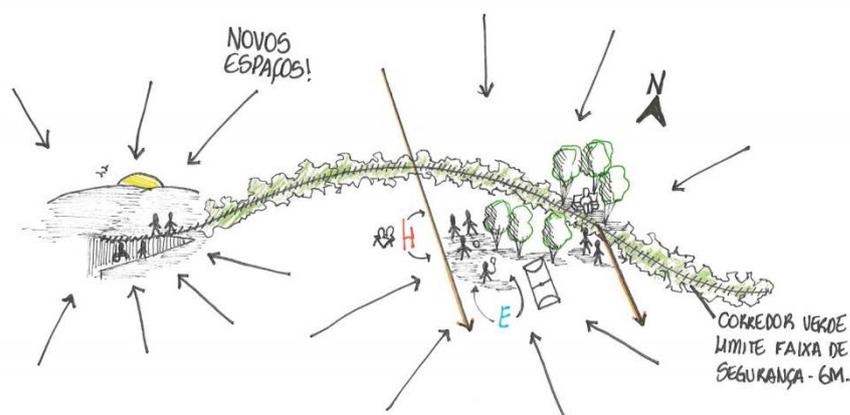
É perceptível, aos olhos do observador, a falta de espaços públicos nessa área periférica. Princípios comuns e abrangentes estão no imaginário de toda população que vive nestas áreas e busca uma vida melhor em meio à rotina urbana. Estes resumem-se em acessibilidade universal, segurança, espaços que estimulem a coletividade, integração e convívio. Unir estes aspectos à existência de mobiliário adequado que atenda a população de forma eficiente, que incentive a prática esportiva e atividades físicas, auxiliem no cuidado com a saúde e conforto, fazendo da área urbana um ambiente agradável, capaz de proporcionar diversas experiências sensoriais e integrar seus moradores, enquanto satisfaz suas necessidades (Gehl, 2015). Contudo, através das análises e percepção do espaço urbano, foi possível listar diretrizes urbanas para requalificação da orla ferroviária, observadas na Figura 05.

Diretrizes Urbanas	Meio de Execução	Propostas Urbanas
01 Recuperar áreas da Orla Ferroviária	Transformar o entorno da ferrovia	Explorar visuais em conjunto com a topografia Melhorar a qualidade de vida, reduzindo impactos
02 Convidar/atrair pessoas	Programa de necessidades	Atender todas faixas etárias Atrair usuários para uma cidade viva
03 Incentivar o lazer e prática de atividades físicas/esportes	Criar espaços de convívio	Condições favoráveis para lazer e esportes Diversidade no programa para melhor aceitação
04 Mitigar o efeito barreira associado a ferrovia	Integração de espaços, conectar	Dar continuidade a paisagem urbana Integrar margens da ferrovia - evitar segregação
05 Melhorar e promover acessibilidade universal	Eliminar barreiras e adequar topografia	Acesso e circulações em nível Mobiliário e equipamentos adequados
06 Assegurar travessias seguras	Sinalização adequada	Desassociar a sensação de perigo
07 Apropriar espaços para uso público	Dar uso a vazios urbanos	Conexões agradáveis entre bairros Criar novos usos e enriquecer a paisagem
08 Reestruturação viária - melhorar desempenho e funcionamento	Hierarquia de vias	Aproveitar a presença de espaços ociosos Melhorar infraestrutura e sinalização
09 Garantir o respeito aos recuos ferroviários protegendo a população	Corredor verde no limite da Faixa de Segurança	Redutores de velocidade e priorizar pedestres Inserir vegetação como barreira natural
10 Melhorar a relação entre homem e paisagem urbana, integrar	Oferta de mobiliário e infraestrutura	Melhorar microclima Garantir boa iluminação pública Mobiliário convidativo e confortável

### Figura 05: Diretrizes Urbanas: Meios de execução e propostas

Autora, 2018.

Representada na figura 06 a seguir, a proposta de novos espaços para convívio e lazer. Em meio ao contexto periférico, grande densidade e carência de espaços destinados ao uso comum, criam-se condições favoráveis para investir em projetos urbanos que possam integrar o maior número de pessoas e favorecer a vida em sociedade.



### Figura 06: Novos Espaços

Autora, 2018.

Explorar vazios urbanos para fins de uso público tende a valorizar a área, mitigando efeitos causados pelo abandono e falta de manutenção desses locais (sensação de insegurança). Unindo o útil ao agradável, é possível desenvolver diretrizes voltadas a integração e lazer, em um misto de espaços funcionais que oferecem atividades diversas e atendem à demanda da população, convidando o público a desfrutar dos prazeres e experiências que estes locais são capazes de ofertar.

A Orla Ferroviária mantém viva a memória e identidade local, é reconhecida a importância da ferramenta de transporte que contribuiu na evolução da cidade, todavia as necessidades atuais demandam investimento e renovação deste espaço. Requalificar conferindo nova função trata de complementar a paisagem urbana, diminuir a característica de barreira que lhe é atribuída e melhorar a qualidade do espaço ofertado à população (GAVAZZI, 2015).

## 5. CONCLUSÕES

O projeto dos espaços públicos é destinado, em especial, às pessoas que residem no entorno da orla ferroviária. Os espaços de convívio são projetados prevendo a qualidade visual, segurança, entretenimento e infraestrutura adequada, promovendo a integração do indivíduo com o seu entorno e a convivência harmoniosa em sociedade. A contemplação da paisagem ferroviária agrega culturalmente à cidade e interliga as diferentes unidades de paisagem existentes em sua extensão. Como uma nova oportunidade, ambientes públicos de lazer e entretenimento, mantém a cidade viva a favorecem a convivência entre as pessoas. Requalificar a orla ferroviária, trata-se de uma luta contra a degradação da área por meio da criação de espaços de convívio, buscando demonstrar sua capacidade como meio de encurtar distâncias entre as pessoas e a própria cidade de Passo Fundo.

A proposta consiste na apropriação de espaços, como é o caso do antigo estádio de futebol municipal que no projeto passa a ser tratado como praça pública, travessia em nível que torna-se um local seguro e humanizado, nova conexão com programa de uma horta comunitária que integra e atrai os moradores, recuperação do viaduto que constitui o eixo viário da implantação e a visão da linha férrea como um caminho linear humanizado que busca aproximar o público da própria cidade e sua memória histórica. Com este conjunto de intervenções será possível proporcionar novas experiências à população e dar vida à cidade, melhorando o ambiente urbano e as trocas que acontecem entre o homem e a paisagem que o cerca.

Contudo, olhar para vazios urbanos e explorar suas potencialidades é uma atitude fundamental para o sucesso e melhoria do tecido urbano e bem estar público. Na periferia, em especial, a qualidade de vida está diretamente ligada à eficiência dos espaços para pessoas, por isso é necessário incentivar a apropriação e criar condições favoráveis para uma vida urbana prazerosa que seja capaz de satisfazer e orgulhar seus protagonistas, os próprios moradores.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Júlia Falivene. Metrópoles cidadania e qualidade de vida. São Paulo: Moderna, 1992.

CARDOSO, Arlindo da Silva et al. Intervenções urbanas. 2013. Disponível em: <<http://www.kentron.ifal.edu.br/index.php/extifal/article/view/161>>. Acesso em: 02 set. 2018.

FERREIRA, Paulo Emilio Buarque. Apropriação do espaço urbano e as políticas de intervenção urbana e habitacional no centro de São Paulo. Dissertação (Mestrado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GAVAZZI, Mariana. Requalificação do trecho ferroviário urbano de Adamantina – SP. 2015. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/136151>>. Acesso em: 10 set. 2018.

GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GHIO, Ricardo. O desafio da requalificação. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.008/928>>. Acesso em: 03 set. 2018.

IBGE 2017. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>>. Acesso em: 03 set. 2018.

MENDONÇA, Adalton da Motta. Vazios e ruínas industriais Ensaio sobre friches urbanas. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.014/869>>. Acesso em: 09 set. 2018.

NICOLA, Jéssica Pinto et al. Intervenções urbanas contemporâneas: diretrizes para a orla ferroviária de Santa Maria. 2014. Disponível em: <<https://www.periodicos.unifra.br/index.php/disciplinarumNT/article/view/1347>>.

Acesso em: 05 set. 2018.

NICOLA, Jéssica Pinto et al. Intervenções urbanas contemporâneas: diretrizes para a orla ferroviária de Santa Maria. 2014. Disponível em: <<https://www.periodicos.unifra.br/index.php/disciplinarumNT/article/view/1347>>.

Acesso em: 05 set. 2018.

OLIVEIRA, Sandro Nunes de; JÚNIOR, Osmar Abílio de Carvalho. Identificação de unidades de paisagem e sua implicação para o ecoturismo no parque nacional da serra dos órgãos, Rio de Janeiro. Disponível em: <[www.lsie.unb.br](http://www.lsie.unb.br)>. Acesso em: 08 out. 2018.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade intraurbana: análise do efeito barreira na cidade de Rio Claro. 2009. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp124031.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2018.