



Apesar de sua vocação ao encontro, o centro comercial do bairro Pitangueiras possui diversas deficiências morfológicas e de funcionalidade nas dinâmicas urbanas e que foram apontadas na fase de diagnóstico do projeto. Buscou-se compreender quais as impressões e anseios da população quanto às mudanças urbanísticas necessárias no centro comercial através da seguinte pergunta: "Como enxerga a paisagem urbana da região ao longo da RS-030?". Esse questionamento também foi feito à historiadora patrilhense Drª Vera Lúcia Maciel Barroso<sup>1</sup> em entrevista oral realizada em janeiro de 2021.

As respostas da historiadora e da população a esse questionamento foram graduadas no mosaico de imagens abaixo e, além de sintetizar os principais desafios à reabilitação do centro comercial, direcionaram as decisões projetuais mais importantes. Dentre as características mais citadas estão DESORDENADA e DESORGANIZADA. A maior parte das críticas faz referência ao fluxo viário considerado caótico e à falta de espaços para estacionamentos. Outros fatores de descontentamento são a falta de arborização e passeios públicos adequados. Se comparada a percepção que a população tem à respeito da paisagem do município como um todo com a visão que as mesmas pessoas tem do bairro Pitangueiras atualmente, fica nítido que se tratam de paisagens completamente antagônicas.

Acontece que a formação e expansão do bairro Pitangueiras, como abordado anteriormente, não obedeceu a mesma lógica de outros pontos da cidade, como por exemplo a Cidade Alta. A conformação do tecido urbano de Pitangueiras ao longo da RS-030 por ser voltada exclusivamente ao uso comercial e industrial criou um mosaico de lugares de passagem, não havendo espaço para permanência das pessoas. Ao mesmo tempo em que as atividades de comércio e serviços mantêm o centro vivo, a morfologia do espaço conformada pela malha viária impede que as pessoas usufruam com segurança dos serviços e atividades oferecidos. E por ser uma região cuja ocupação residencial é escassa, predomina o movimento pendular bairro - centro durante o horário comercial, ocasionando picos de congestionamento na rodovia e abandono do espaço à noite e aos finais de semana.

São inúmeras pessoas passando, de um lado a outro, mas sem se encontrar, uma vez que o espaço urbano não só deixa de proporcionar esses encontros, mas os impede através de uma hierarquização de seu uso que coloca os carros enquanto prioridade em relação aos pedestres.

A cidade é um lugar de encontro. A vida urbana surge a partir de boas oportunidades de caminhar, tornando o espaço vivo, seguro, sustentável e saudável. Mas nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar!

Há um contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Jan Gehl<sup>2</sup>

Diante disso, as estratégias integradas para reabilitação do centro comercial de Santo Antônio da Patrulha situado no bairro Pitangueiras se traduziram nas seguintes decisões projetuais:

- >> Integração do desenho urbano à escala meso (Nós da Memória Edificada e Parque Pitangueiras), conferindo unidade, identidade e valor de memória às paisagens urbanas.
- >> Construção de um túnel subterrâneo de aproximadamente 0,5km, permitindo a criação de um boulevard arborizado ao longo do eixo de maior concentração do comércio e serviços.
- >> Ampliação dos passeios públicos e criação de eixos de conexão entre os dois lados do boulevard, promovendo a costura do tecido urbano antes rompido pela rodovia.

>> Implantação de um sistema multimodal de transporte que inclui VLT, estações de compartilhamento de bicicletas, zonas de estacionamento rotativo, vagas destinadas ao transporte automotor compartilhado e pista multimodal (pedestres e meios de transporte não motorizados). Todos integrados ao sistema de transporte coletivo existente (ônibus).

>> Tratamento paisagístico adequado com arborização e zonas que permitam a permeabilidade do solo, controle térmico do ambiente e contato entre as pessoas e a natureza com ampliação das áreas verdes

Uma cidade viva possui lugares de encontro e permanência e não somente de passagem. Apropriar-se dos espaços livres, principalmente das ruas, praças e calçadas é um ato político no qual as pessoas se colocam como agentes transformadores da paisagem.

As Avenidas Paulo Maciel de Moraes e Major João Vila Verde passam a ter sentido único e complementar nas proximidades do boulevard. Isso facilita o fluxo viário ao mesmo tempo em que permite o estreitamento das pistas de rolamento e alargamento dos passeios públicos.

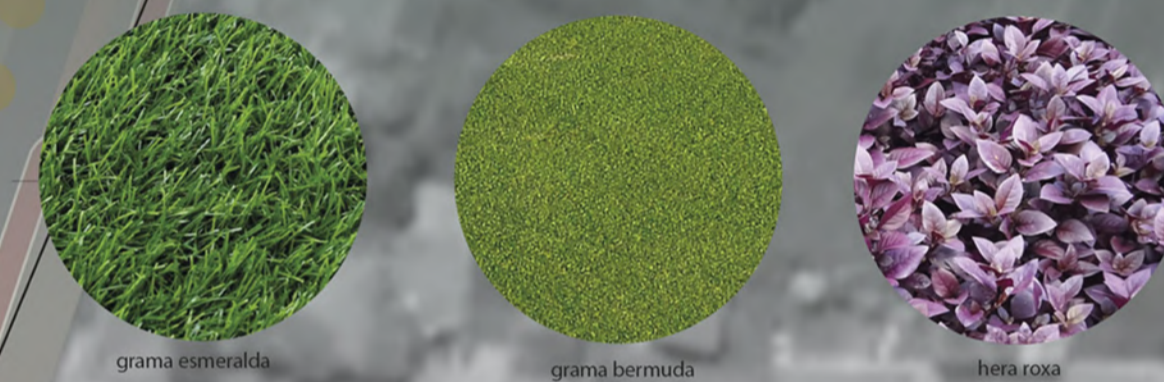
Todas as faixas de travessia de pedestre foram elevadas, fazendo com que os veículos diminuam a velocidade, permitindo a passagem segura dos pedestres

Pontos de travessia convergente que permitem ao pedestre se deslocar em diversos sentidos, incentivando que os percursos sejam feitos à pé



Os Jacarandás foram escolhidos enquanto estratégia paisagística por ter uma copa frondosa e colorida, conferindo unidade e identidade ao longo do eixo e criando um marco visual.

Os passeios públicos paralelos ao eixo possuem largura mínima de 7m, permitindo que diversas atividades aconteçam nas calçadas e criando oportunidades de troca entre o comércio local e a população



Os maciços de vegetação / forração seguem uma geometria orgânica em alusão às formas naturais. Já os passeios e travessias de pedestres estão conformados através de linhas retas e ângulos, respeitando o modo como as pessoas se deslocam através do espaço público.



A arborização das vias perpendiculares ao boulevard conta com Ipês rosa, amarelo e branco, funcionando também enquanto marco paisagístico na identidade das vias

O acesso de veículos nas vias de superfície é controlado, reduzido e de prioridade do transporte coletivo

O trecho subterrâneo termina no Largo Osório Lopes e ao sair do túnel o motorista contempla o relevo da mata atlântica sentido litoral. Para quem está se deslocando sentido litoral - capital, é possível acessar a via local com velocidade reduzida

Entrada e saída do túnel subterrâneo para a RS-030 e início do Boulevard. O local foi determinado pelo fluxo intenso de pessoas nessa intersecção da rodovia com a Av. Paulo Maciel de Moraes, que conecta à Cidade Alta. Também está localizado a uma distância razoável do Arroio Pitangueiras, evitando que a obra impacte agressivamente a APP

A retrada das barreiras físicas e criação do trecho subterrâneo permitiu a conexão direta da Av. Afonso Porto Emerim com a Av. Major João Vila Verde, que passa conduzir o fluxo de veículos em direção à Cidade Alta.

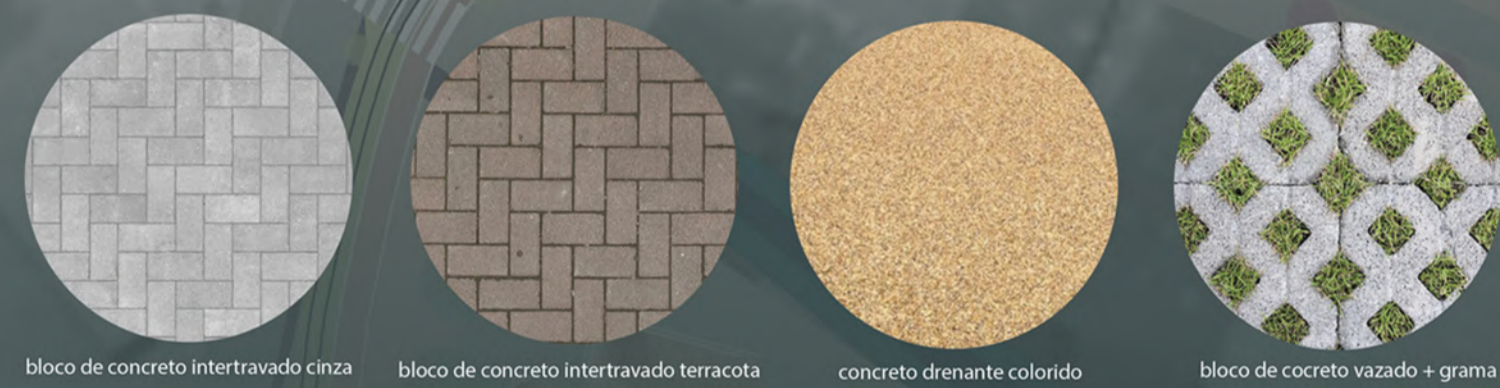
Foram utilizados balizadores nos pontos de travessia em que o veículo está no mesmo nível dos pedestres, para diminuir sua velocidade e promover atenção dos motoristas e pedestres.

O eixo central ocupado pelos trilhos do VLT facilita a permeabilidade do solo sempre que possível, evitando alagamentos e direcionando as águas pluviais aos coletores subterrâneos

Corte AA' - Perfil viário

O VLT possui um percurso de 1,7km que se realiza do à 20km/h dura aproximadamente 10min considerando uma média de 5min em paradas e 5min em deslocamento

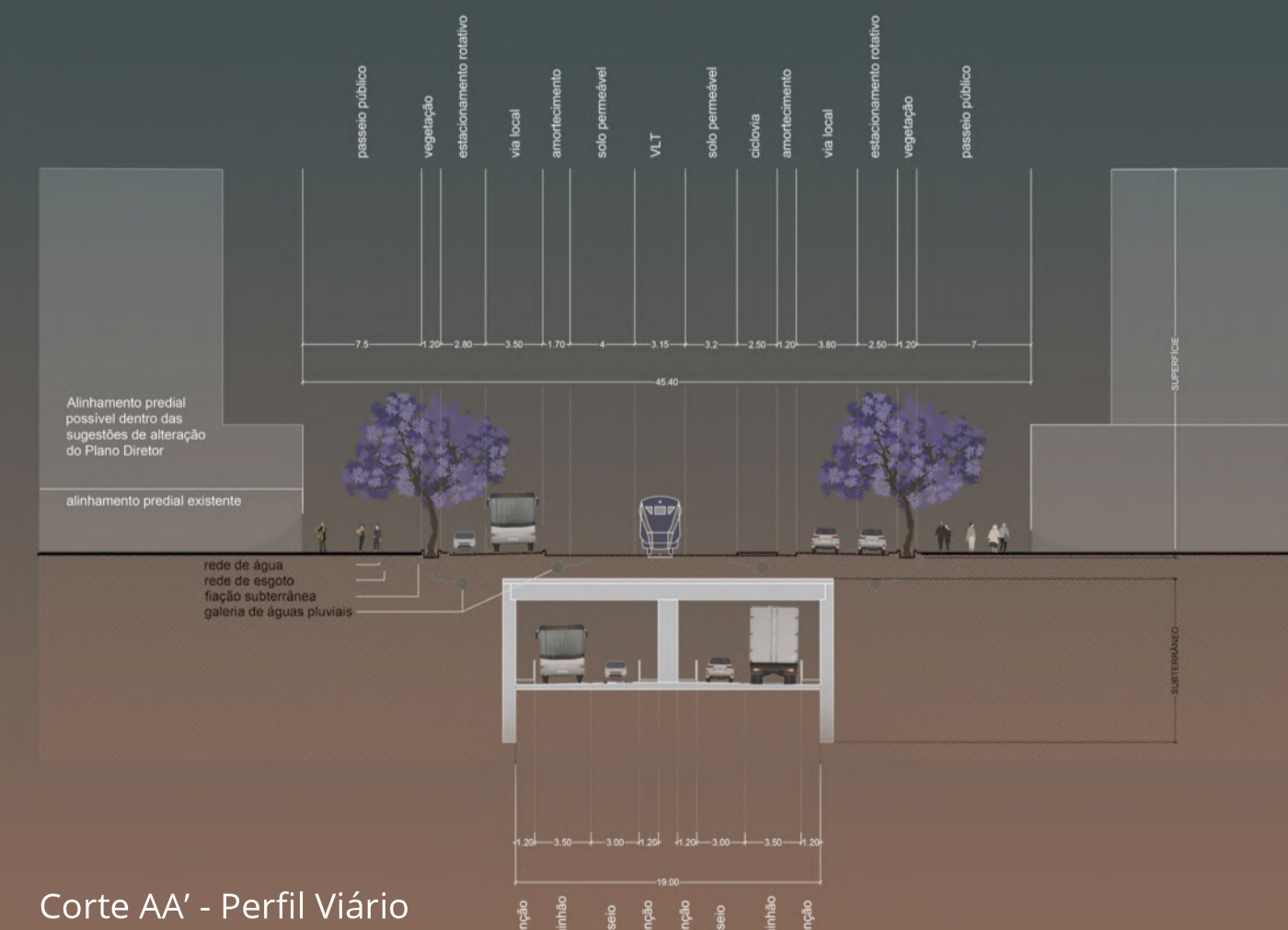
Optou-se pelo mesmo padrão de revestimento para os pisos para criar unidade e facilitar a acessibilidade e manutenção dos passeios, trabalhando com tonalidades diferentes para direcionar o pedestre em suas travessias, sinalizando quando o espaço, que é de sua prioridade, pode ser utilizado por veículos automotores.



A MOBILIDADE utilizada como estratégia de VITALIDADE urbana



IMPLANTAÇÃO HUMANIZADA DO PROJETO

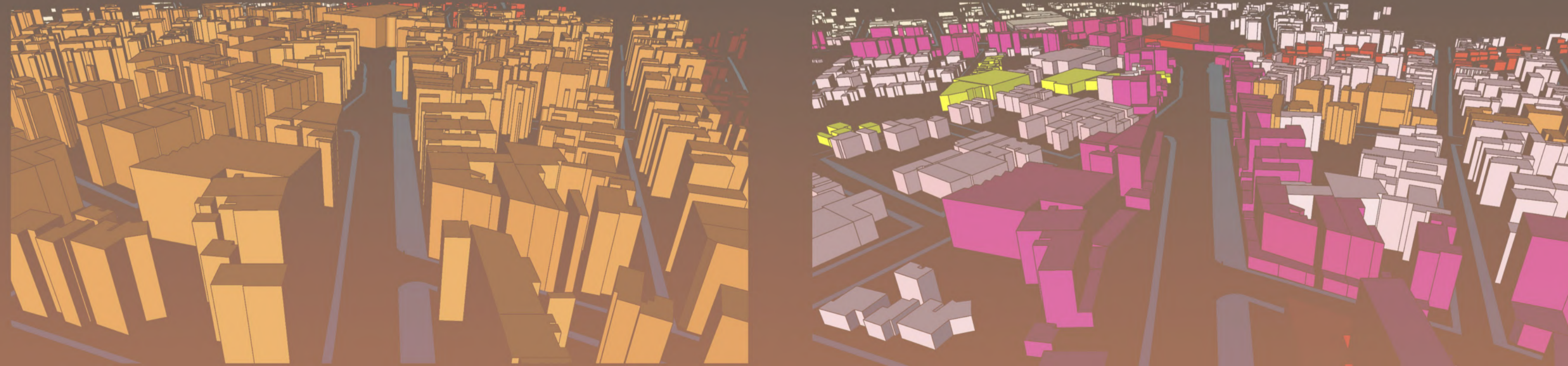


INTEGRAÇÃO ENTRE ESCALAS: DO PLANO DIRETOR AO PROJETO URBANO

Impacto das estratégias empregadas na escala MACRO - Plano Diretor Municipal - no tecido urbano e também na paisagem urbana do Eixo Comercial e Boulevard dos Jacarandás.

Os modelos 3D à direita possibilitam visualizar que:

1. Anteriormente (figura A) existia um único uso (comercial) e um único limite de altura para as edificações (36 metros) em toda a ZC5, que abrange o centro comercial da cidade
2. Com as alterações sugeridas no Plano Diretor (figura B) é possível alcançar diversidade de usos, verticalização controlada e integração entre a paisagem natural e construída



PRÊMIO IAB RS - turmas 2021  
JOSÉ ALBANO VOLKMER