

Design Urbano e contexto ambiental no projeto de Equipamento Urbano

Urban Design and environmental context in Urban Furniture Design

Barbosa, A. C. M. A.; BA; Universidade Federal de Pernambuco
anacarolinamab@yahoo.com.br

Montenegro, Glielson Nepomuceno; Mr.; Universidade Federal de Campina Grande
glielson@oi.com.br

Resumo

Este trabalho, à luz da metodologia de análise visual, aborda um estudo sobre a criação e desenvolvimento de equipamentos para o espaço urbano dentro de um contexto específico. Com isso, a metodologia projetual para desenvolvimento de produtos industriais é associada aos métodos investigativos de análise visual do contexto ambiental com o objetivo de se obter um processo analítico mais eficaz na consecução de um projeto de produto. Neste caso, trata-se de um recorte da etapa do levantamento de dados para o desenvolvimento de um equipamento urbano para a Orla da Praia de Boa Viagem na cidade do Recife, PE.

Palavras Chave: Análise visual; Design e Espaço Urbano.

Abstract

This paper work uses visual analysis methodology as a way to investigate the creation and development of equipments to urban space within a specific context. Its application aims to facilitate the development of urban elements concerned to an urban space where environmental, functional and useful characteristics as well as the landscape are relevant factors that must be taken into consideration to practical-functional and aesthetics-symbolic configuration of products directed to that environment.

Keywords: Visual analysis; Design e Urban space.

Anais do 8º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design

8 a 11 de outubro de 2008 São Paulo – SP Brasil ISBN 978-85-60186-03-7

©2008 Associação de Ensino e Pesquisa de Nível Superior de Design do Brasil (AEND|Brasil)

Reprodução permitida, para uso sem fins comerciais, desde que seja citada a fonte.

Este documento foi publicado exatamente como fornecido pelo(s) autor(es), o(s) qual(is) se responsabiliza(m) pela totalidade de seu conteúdo.

Introdução

Este trabalho teve como foco principal o desenvolvimento de um equipamento urbano, bicicletário - analisado, como um estudo de caso -, à luz da metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano¹.

Em um ambiente artificial a tarefa do design consiste em possibilitar aos usuários a compreensão do significado dos objetos e dos sistemas. Neste caso, de inter-relação espaço e produto, os termos que vingaram, no *Design*, como profissão, foram design de interiores e design urbano, categoria que ainda não possui área de atuação definida e muitas vezes se confunde com o *urban design* e sua correlata na língua portuguesa, desenho urbano.

A adaptação da metodologia projetual de produtos associada à análise visual para o desenvolvimento de equipamentos urbanos se justifica pelo impacto perceptivo, paisagístico e funcional dos elementos em um espaço pertencente e caracterizado como meio urbano. Estes espaços possuem usos e atividades programáticas que são destinadas e levadas a cabo por uma gama diversificada de usuários que frequentam um lugar e contextos específicos, e que possuem necessidades distintas, porém muitas vezes comum a todos os cidadãos.

O método

A Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano desenvolvida por GUEDES (2005) propõe um método baseado na articulação das modalidades de análise, que são agrupadas em três categorias: o modo visual, a qualidade da forma, e a configuração do meio, que por sua vez, compõem-se de diversas modalidades complementares: posicionamento, visualização, deslocamento, temporalidade, tipologia formal, proporção, orientação da forma, tratamento superficial, modalidade solo, forma arquitetônica, vegetação e forma dos equipamentos.

O método possui um caráter relacional, baseado nos elementos urbanos de Lynch (1982), as análises devem ser modeladas juntas a partir da elaboração de arranjos que são formados entre as conexões das modalidades. De acordo com GUEDES, o resultado é um método que procura ordenar e explicitar os diversos níveis de complexidade que envolve a análise da forma dos equipamentos urbanos: uma abordagem em que o meio urbano é tratado como parte integrante da configuração geral dos equipamentos nele presentes.

Esta metodologia foi aplicada para a análise visual da Orla da praia de Boa Viagem, em Recife, PE; ambiente proposto para a implantação do bicicletário projetado. No processo projetual do produto, algumas modalidades de análise foram relevantes para a formulação de parte dos requisitos que nortearam a geração de alternativas do projeto, tais como: posicionamento, deslocamento, temporalidade, modalidade solo, forma arquitetônica, vegetação e forma dos equipamentos. Encontram-se a seguir, resumidamente, o estudo de algumas dessas modalidades no local, além de uma análise geral da orla e de seus aspectos configuracionais e simbólicos.

A Orla

¹ Metodologia proposta por João Batista Guedes, em sua Tese de Doutorado desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. GUEDES, João Batista. Design no Urbano. Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano. Tese de Doutorado. Recife, novembro de 2005.



FIGURA 01: Recifes naturais.

A praia de Boa Viagem possui uma orla urbana na qual se destacam os altos investimentos em projetos arquitetônicos que empregam materiais e tecnologias diversas e de ponta. O conjunto de prédios origina uma barreira criando um elemento bastante perceptivo no contexto paisagístico, adquirindo um valor imagético. Outras referências do local são a Praça de Boa Viagem, os três Jardins e os recifes (ver figura 01).

A respeito da Avenida Boa Viagem MOREIRA *apud* VILLAÇA (2001: 111), afirma que: “A Avenida Boa Viagem é um exemplo bem claro de como as elites procuravam a todo custo modernizar a cidade”. Assim sendo, a partir daquele momento, o mar passa a ser incorporado à cidade do Recife como signo definitivo da modernidade, criando uma identidade entre a orla e as elites.

Entre outras diversidades culturais, o Recife é a cidade do Frevo, ritmo tradicional do estado que completou 100 anos em 2007. O centenário foi utilizado como aspecto simbólico principal para o desenvolvimento do novo Projeto Orla, encontrado principalmente no desenho dos novos postes baseados em sobrinhas de frevo.

Com isso, no que se refere à memória coletiva dos frequentadores daquele local, vale salientar que os principais elementos configuracionais e simbólicos que guiaram a geração de conceitos do bicicletário neste trabalho, foram à paisagem litorânea e alguns aspectos que fazem referência aos estilos contemporâneos da orla, tais como; a simbologia histórica de modernidade da avenida; e à cidade em si, como aspectos estéticos que remetam à diversidade cultural, e arquitetônica.



FIGURA 02: Extensão da ciclovia antes do Projeto Orla.

Em 2007, foi aprovado o Projeto Orla no qual cerca de R\$ 18 milhões estão sendo investidos num novo planejamento urbano em toda a extensão da orla - aproximadamente oito quilômetros.

O projeto inclui um novo planejamento para a ciclofaixa, pretende-se separá-la fisicamente da pista de automóveis e aumentar seu percurso em toda a extensão da Avenida Boa Viagem, porém, o Projeto Orla não disponibiliza de proposta para implantação de bicicletários naquele local, que, neste caso, permanecerá sem o equipamento.

Análise dos equipamentos urbanos da orla

Os equipamentos urbanos foram analisados a fim de se observar seus aspectos funcionais, e em especial, a inter-relação entre eles, a paisagem e o contexto. Analisar os elementos urbanos conjuntamente ao entorno facilita a compreensão dos aspectos configuracionais envolvidos nos equipamentos e na sua disposição no local.



FIGURA 03: Quiosque de água de coco.

A orla, no geral, dispõe de elementos de iluminação, de rede elétrica, de limpeza, de comunicação, comerciais e de descanso. Existem ainda telefones públicos, golas de árvores, brinquedos; equipamentos para ginástica, pistas e quadras esportivas, banheiros públicos, chuveiros e postos salva-vidas.

Os banheiros públicos, chuveiros e postos salva-vidas seguem características visuais similares, uma vez que são equipamentos de grande porte e utilizam cores saturadas em sua composição. Além disso, o posicionamento deles, em relação ao calçadão atrapalha a circulação dos pedestres que não estão praticando *cooper*.

Convém salientar que os elementos urbanos que caracterizam a Praia de Boa Viagem são os quiosques de água de coco, as lixeiras, que também funcionam como painéis publicitários, e os bancos ou guarda-corpos.

Alguns equipamentos de grande porte, juntamente com a excessiva quantidade de postes, causam uma desordem visual que interfere e confunde a paisagem. Com isso, vão de encontro às peculiaridades do contexto, principalmente em relação à função de contemplação do local.

Deslocamento, temporalidade, solo e vegetação

Devido à grande extensão da orla estudada, foi definido um recorte geográfico para conduzir a análise visual. O procedimento teve por objetivo obter um maior controle sobre a observação da configuração espacial do local, facilitando a análise da relação estética e funcional do produto proposto e dos existentes, assim como o estudo de sua implantação e viabilidade de uso no que diz respeito à configuração ambiental local.

Selecionou-se o trecho nas imediações do Edifício Acaiaca na Avenida Boa Viagem, trata-se da região com a maior concentração de pessoas, além de ser uma referência espacial, uma vez que o prédio é um dos poucos com arquitetura remanescente da década de 60 existentes no bairro.

Vale ressaltar que os equipamentos urbanos dispostos em toda a extensão da orla se repetem, tanto em termos quantitativos quanto estruturais e formais, numa seqüência quase que constante desses equipamentos, bem como das distâncias entre eles. Portanto, o recorte objetivou a eficácia da implantação do projeto em outros locais da orla.

Deslocamento



FIGURA 04: Espaço de estudo representado em diferentes ângulos de visualização.

Foi realizada uma análise de observação em diversos sentidos do espaço delimitado, com o objetivo de distinguir os ângulos de visualização mais representativos. O observador posicionou-se em 4 pontos diferentes de uma mesma área (figura 04).

Os pontos A e B possuem as mesmas características visuais formadas pela composição contínua e repetitiva dos elementos da orla, como: prédios, carros, coqueiros, postes, calçadão e equipamentos de ginástica. Com relação ao ponto C, observa-se uma configuração completamente diferente das demais, uma vez que sua composição é formada

por uma seqüência de elementos horizontais como a via, o calçadão, o banco e o mar, além da vegetação que funciona como uma barreira visual de parte da paisagem. No caso do ponto D a característica mais forte é a barreira formada pelas edificações da Avenida Boa Viagem.

De acordo com o trajeto percorrido na observação do meio, pode-se concluir que o local é regular, porém, com complexidades visuais já que se trata de um mesmo espaço com características naturais e urbanas.

Temporalidade

A análise de temporalidade teve como finalidade estudar as interferências configuracionais provocadas pelos efeitos temporais, considerando o tempo como parte integrante da análise. Os estudos foram realizados com o observador posicionado em frente ao Edifício Acaiaca, em dias e horários distintos. Lynch (1982) diz que a imagem de uma dada realidade física pode mudar de tipo conforme as diferentes circunstâncias do modo de ver.



FIGURA 05: Quinta-feira,
22/11/2007.

FIGURA 06: Domingo,
25/11/2007.

A visualização dos elementos da orla possui maior contraste de figura e fundo, e com isso, maior visibilidade, nos horários da manhã como os pedestres, a vegetação e os equipamentos urbanos. Nos horários da noite, enfatizam-se os elementos iluminados, como os quiosques de água de coco, os carros e os postes com luminárias.

Com relação aos dias em que o local foi estudado, observa-se prioritariamente a mudança da ocupação do espaço. No domingo à tarde na orla, não só aumenta consideravelmente a circulação de banhistas, como também a de vendedores ambulantes.

No domingo, nota-se a diferença da circulação de automóveis na avenida entre o horário da manhã, com pouco movimento; em comparação com os da tarde e da noite, maior número de carros e motos estacionados e trafegando.

Solo e vegetação

Com relação ao solo do local, trata-se de uma superfície plana retilínea. Os estudos foram realizados antes do término do Projeto Orla, iniciado pelo trecho do Pina, onde o piso em pedra portuguesa está sendo substituído por calçamento com módulos intertravados de cores variadas. A largura da calçada varia de cerca de 4 a 8 metros.

A vegetação do local delimitado para análise é basicamente formada por uma cobertura vegetal de coqueiros e árvores que projetam extensas áreas de sombras na calçada. As espécies vegetais se repetem periodicamente ao longo de toda a extensão da orla. A maioria das árvores está disposta nas proximidades do banco e do meio-fio, porém algumas se posicionam no local de circulação de pedestres.

O posicionamento da vegetação do local atrapalha a circulação das pessoas no calçadão, porém, permite maior contato físico delas com o meio natural. Os altos coqueiros compõem a paisagem funcionando como molduras naturais.

Conclusões

A solução final obtida é o resultado da combinação de princípios metodológicos aplicados ao desenvolvimento de produtos industrializados, mais que neste caso específico, leva em consideração características peculiares aos elementos do equipamento urbano de acordo com um contexto e ambiente determinados.

O produto seguiu o princípio da modularidade em sua estrutura, com os encaixes para os pneus em módulos, assim como a maioria dos equipamentos do local. A altura do bicicletário e a disposição dos módulos foram determinadas de forma que não funcione como barreira visual, levando-se em consideração o campo de visão do usuário posicionado na ciclovia: 15° para cima e 45° para baixo.

Os sistemas funcionais do produto são de baixa complexidade na sua configuração. O bicicletário possui sistemas de encaixe e trava adaptável à estrutura da bicicleta e sua configuração geral, a fim de dificultar o furto da bicicleta ou de suas partes.

A estrutura do produto possui elementos que estabelecem relações perceptivas com os aspectos simbólicos existentes no local, tais como: os altos coqueiros, e, o uso de materiais condizentes com os estilos contemporâneos da orla, além de adequados a áreas litorâneas.

O produto propôs uma disposição retilínea dos módulos para promover a utilização racional e organizada do espaço onde será implantado, já que a calçada de circulação de pedestre varia de 4 a 6m de largura do calçadão, além dos outros equipamentos dispostos no local.

O foco principal do trabalho é o método utilizado, com isso, encontra-se a seguir uma representação gráfica do produto final em que foram considerados não só os requisitos citados, como também os de outras análises do processo projetual como o estudo de materiais, das bicicletas a serem estacionadas e os sistemas de segurança e de fixação ao solo.



FIGURA 07: Produto final no ambiente com as modificações do Projeto Orla no piso e na ciclovia concluídas.

Referências

ALEXANDER, Christopher *et al.* **A PatteRN Language**. Oxford: University Press, 1977.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. Rio de Janeiro: PINI, 1990.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Os significados urbanos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

GUEDES, João Batista. Design no Urbano. **Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano**. Tese de Doutorado. Recife, novembro de 2005.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

Secretaria de Planejamento. Diretoria de Urbanismo. **As Praças que a gente quer. Manual de procedimentos para intervenção em praças**. Recife: Prefeitura do Recife, 2002.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.