

OS *PLINTHS* DO CENTRO DE MANHUAÇU: UMA ANÁLISE DAS RUAS ANTÔNIO WELLERSON E AMARAL FRANCO NO TRECHO ENTRE AS RUAS ETELVINO GUIMARÃES E CAPITÃO RAFAEL

Maycown Roberto Amaral da Costa¹, Fernanda Cota Trindade².

¹Graduando em Arquitetura e Urbanismo, FACIG, maycownroberto@gmail.com

² Mestre em Arquitetura e Urbanismo, FACIG, fer.cota@sempre.facig.edu.br

Resumo- A partir do início do século XX a cidade de Manhuaçu passou por grandes mudanças físico-espaciais, implantando obras que contribuíram para seu desenvolvimento e mudança de sua paisagem, processo que se estende e se dinamiza durante o final do século XX e início do século XXI. O modo como a população se relaciona com a cidade vai interferir na sua dinâmica e consequentemente na sua paisagem, seu centro é local de extrema importância econômica e simbólica. As ruas e espaços públicos são definidores da imagem das cidades, e ligado a estes estão as fachadas térreas dos prédios, denominadas *plinths*. É necessário pensar como as relações entre os espaços públicos e os *plinths* refletem na formação da paisagem das cidades. O objetivo da pesquisa busca compreender e analisar os processos que influenciaram na mudança da paisagem do centro de Manhuaçu em determinado trecho, além de ressaltar a importância da dinamização dos *plinths*. A metodologia da pesquisa compreende revisão bibliográfica, levantamento em acervos da cidade e análise in loco por meio do “Safari Urbano”. Um local atrativo deve propiciar acolhimento e suprir o déficit de qualidade na paisagem, que se vê predominante na cidade de Manhuaçu.

Palavras-chave: Centro; *Plinths*; Fachada; Espaços Públicos; Paisagem.

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas.

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Manhuaçu foi emancipada politicamente no ano de 1877. Mas foi com o marco da chegada da Estrada de ferro Leopoldina em 1915 – que ligava Manhuaçu ao Rio de Janeiro, firmou a cidade no contexto regional, trazendo materiais de construção, migrantes e moda da Capital Federal. A cidade começa a passar por maiores transformações físico-estruturais entre as décadas de 1920 e 1950, onde surgem na paisagem urbana construções imponentes como a Ponte dos Arcos, Igreja Matriz de São Lourenço, Banco *Hipotecário* e Hospital César Leite, que eram símbolos de seu desenvolvimento (FERREIRA, 2013).

No final do século XX a cidade passa por um crescimento acelerado tanto espacial quanto populacional que acarretaram no surgimento de problemas urbanos e impactos na sua paisagem, principalmente em sua área central, resultando em espaços de pouca qualidade e atratividade principalmente para os pedestres.

“A vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político), dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na Cidade” (LEFEBVRE, 1991, p.22). Para o autor a população da cidade é que atribui ritmos à mesma, por meio da apropriação do espaço urbano, assim, inventam-no e imprimem-lhe modificações, tornando a cidade palco de interações complexas.

De acordo com Clos (2015), as ruas e espaços públicos são definidores da imagem das cidades, e estes devem estar bem conectados entre si de forma a proporcionar uma maior e mais harmônica interação entre esses espaços. Para o autor “Ruas desempenham um papel crítico nas cidades, conectando espaços, pessoas e bens, e, através disso, facilitando comércio, interação social e mobilidade. Ruas e espaços públicos contribuíram, também, com a definição das funções culturais, sociais, econômicas e políticas nas cidades e municípios.” (CLOS, 2015, p.8). Se dá o nome de *plinths* a fachada do andar térreo dos prédios. A relação desses com os espaços públicos acaba por ser negligenciada em grande parte do processo de planejamento de uma cidade (CLOS, 2015).

De acordo com Jacobs (2011), as ruas para serem bem-sucedidas devem apresentar como características principais a separação nítida entre espaços públicos e privados, ter olhos voltados

para a rua, ou seja, atrair tanto os olhares de moradores quanto visitantes, além de apresentar calçadas que atraíam as pessoas, que tenham grande número de usuários durante o decorrer do dia.

O objetivo geral da pesquisa busca compreender e analisar os processos que influenciaram na mudança da paisagem do centro da cidade de Manhauçu nas ruas Antônio Wellerson e Amaral Franco no trecho entre as ruas Etelvino Guimarães e Capitão Rafael, além de ressaltar a importância da dinamização dos *plinths*. Para isso têm-se como objetivos específicos identificar os processos que influenciaram e influenciam na mudança da paisagem urbana de Manhauçu do século XIX até a atualidade; definir o termo *plinths*; compreender as dinâmicas que impulsionam o processo de transformação da paisagem urbana e imagem da cidade; analisar imagens da cidade no período descrito para compreender as transformações da paisagem; caracterizar o trecho de estudo na atualidade e identificar como sua paisagem influencia na imagem da cidade e comportamento dos transeuntes.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Paisagem: conceitos e definições

Segundo Ab'Saber (2003) a paisagem é uma herança de processos fisiográficos, biológicos e históricos, e uma herança também humanista, como a marca de antigos povos, ou seja, a paisagem tem forte ligação no legado do homem em determinada área, antiga ou recente. Já para Santos (2006) paisagem e espaço são sinônimos, porém, a paisagem é uma fusão de formas que mostram as heranças deixadas pelo homem e a interação com a natureza e o espaço são essas características juntamente com a vida.

Paisagem também descreve conjuntos de elementos naturais e artificiais, ou uma porção de um todo que se delimita com nossa visão, enquanto para Mascaró (2008) paisagem é qualquer espaço aberto que se abrange com um só olhar, e é uma realidade ecológica natural (sem nenhuma intervenção humana) ou cultural que é a paisagem com as estruturas construídas pelo homem, que mostra a cultura de determinado povo.

Já a Paisagem Urbana é o método de tornar organizado e harmonioso as edificações, as vias, e os espaços que compõe uma cidade. A cidade vai além dos seus moradores, pois é um local que produz bem-estar e facilidades, atraindo a atenção das pessoas a ocupa-la, e levando-as a preferirem viver em comunidades nas cidades do que a viverem isoladas (CULLEN, 2013).

A paisagem urbana não é somente o que se vê, é também a união com do que é sentido, com tudo o que é identificado, com as sensações e estímulos que determinado local pode proporcionar. Por meio daquilo que se vê a distinção é percebida pela presença das formas, as edificações, a vegetação, os espaços abertos e fechados. Já por meio daquilo que se sente, a distinção envolve o ar, o calor do sol, os sons, e a memória afetiva. Assim sendo, cada um possui sua opinião e esses quesitos é que qualificam ou desqualificam a paisagem urbana (BONAMETTI, 2004).

2.2 Elementos da paisagem urbana e qualidade dos espaços

A paisagem urbana é composta por uma gama de elementos, todos estes elementos juntos dão suporte para criar uma paisagem de qualidade.

As vias são de fundamental importância para as cidades, por elas escoam veículos, pedestres e ciclistas, devem ser seguras para as pessoas, sejam pedestres, motoristas ou ciclistas. São compostas geralmente por calçadas, estacionamentos, faixa carroçável e ciclovia, podendo variar conforme o uso e as necessidades de cada local (MASCARÓ, 2008).

A Vegetação, segundo Mascaró (2008) seja como jardins ou como plantas isoladas, nas praças ou no recuo frontal das edificações, traz beleza e melhora o microclima local, podem também demarcar uma direção e orientar um caminho. Para Cullen (2013) a presença de árvores no meio urbano tem uma forte tradição, elas são estruturas vivas entre nós e geram sincronismo e envolvimento nas pessoas, além de estruturar a arquitetura seja por contraste ou complemento.

Os espaços para recreação infanto-juvenil e recreação adulto-idoso que devem ficar próximas de habitações e escolas, e espalhadas pela cidade possuem jogos, brinquedos, aparelhos de ginásticas e precisam propiciar flexibilidade, segurança e atrair a atenção, no caso dos brinquedos, é preciso que sejam lúdicos e temáticos (MASCARÓ, 2008).

Continuando com o autor supracitado, o mobiliário urbano é composto por objetos que equipam a cidade e são estes: mesas, bancos, cadeiras, lixeiras, postes, luminárias, esculturas, jarros e relógios. Estes contribuem para a estética e funcionalidade do meio urbano, devem propiciar descanso, lazer, proteção, acessibilidade, e precisam estar integrados a paisagem. A lixeira, como

mencionada acima precisa ser disposta em todo meio urbano, devem ser discretas, porém notáveis convidando as pessoas para uma cidade mais limpa com facilidade.

As barreiras para Mascará (2008) são elementos que exercem a função de proteção e envolvimento, que inibe e protege o usuário e podem ser cercas vivas, muros, a própria topografia e os gradis. Para Cullen (2013), os gradis, quando possuem traços de caligrafia, destacam-se na paisagem e trazem a sensação de agradabilidade, leveza e graciosidade.

Os abrigos como: pontos de ônibus, quiosques, postos de serviços públicos, cabines telefônicas e cabines sanitárias, marcam o espaço e possuem várias funções também denominadas de microarquitetura, que são espaços para o descanso, a espera, e o encontro de transeuntes, que devem estar proporcionados por sombra e proteção (MASCARÓ, 2008).

Para Mascará (2008) a comunicação desempenha o papel de informar e disciplinar os usos, devem ser de fácil visualização e coerentes, um exemplo são as placas de trânsito, semáforos, painéis, totens, e *outdoors*, que multiplicados geram poluição visual pelo excesso de informação. Para Cullen (2013) a publicidade gera vivacidade e encanto nas ruas quando usada corretamente.

Os detalhes construtivos de cada edificação como, cores, texturas, pórticos, colunas, marquises, varandas, entre outros geram vivacidade e alegram a cidade, a complexidade da junção de formas diferentes e contrastantes dá a sensação de expressão e qualidade, assim como saliências e reentrâncias deixam as ruas caminháveis, calmas, não monótonas e desejáveis (CULLEN, 2013).

Observa-se que os elementos apresentados acima são os mais diversos, variando desde os elementos naturais (montanhas, vegetação), até elementos construídos e inseridos pelo homem (ruas, edifícios, mobiliários) que juntos, em harmonia ou não, compõem a paisagem urbana.

2.3 Escala humana e urbanidade

Quando se fala de escala humana a análise dos *plinths* é de extrema importância. Segundo Karssenberg *et al.* (2015) *plint* significa rodapé, e também o andar térreo das edificações, que é o que mais interessa para o caminhante, deve ser agradável, adaptável aos usos e que priorize a escala do homem, para fazer um local atrativo. Jacobs (2011) afirma que as edificações não devem virar as costas para o espaço urbano, pois precisam ter preparo para acolher os residentes e estranhos que por ali caminham.

A escala humana segundo Gehl (2013) tem sido esquecida e negligenciada nas cidades, longos percursos a serem percorridos, com grandes praças ou vazios com pouco ou nenhum mobiliário, lugares que não proporcionam conforto ao pedestre, ruas com altas torres de edifícios, todos esses quesitos distanciam as pessoas das ruas, e segundo ele a escala em menor dimensão deveria ser preponderante para os planejadores urbanos.

Ainda, prosseguindo com as ideias do autor supracitado o espaço ao nível dos olhos é decisivo para a qualidade de vida, pois uma escala em grandes dimensões proporciona frieza e indiferença, causando repúdio, deixando a área quase inutilizável, já uma escala menor, é intimista e propicia o conforto visual nas cidades.

Segundo Clos (2015) *plinths* bem desenhados e espaços públicos cuidadosamente projetados e supervisionados não contribuem apenas para um visual agradável das ruas, mas também contribui significativamente com a economia e suas funções.

De acordo com definição do Dicionário, Ferreira (1999), urbano é algo relativo as cidades ou que possui características de cidade, civilidade, já urbanidade ele define como qualidade do meio urbano, cortesia. Parte-se então dessas definições o conceito que urbanidade é a agradabilidade no meio urbano ou como as cidades recebem seus cidadãos e quais são as sensações que ela oferece.

Saboya, *et al.* (2015) afirma que recuo frontal é inversamente proporcional a vitalidade; e que a continuidade de fachadas, assim como a permeabilidade visual, e o livre acesso à parte térrea da edificação, estão diretamente ligados com a boa urbanidade e proporciona maior interação e proximidade com o espaço público, contribui para um bom desenvolvimento da vida social e da microeconomia.

Para Jacobs (2011) o quanto de urbanidade existe na metrópole, ou município, e até mesmo um bairro é proporcional ao tanto de vitalidade que possui tal área, o quão atrativo é o local, ou quão repugnante é. Sendo assim a urbanidade confere como é utilizado um local, que tipo de convívio proporciona, e como é a interação das pessoas.

Vê-se claramente que a boa urbanidade de uma área está diretamente ligada com a vitalidade que um local oferece, é entendido como sociabilidade o movimento dos caminhantes, a interação e o potencial dos espaços públicos, não podendo deixar de ressaltar a economia (SABOYA, *et al.*; 2015).

É preciso trazer para as cidades espaços intimistas e acessíveis, onde as pessoas queiram permanecer, se sintam em casa, que tenham qualidade e agradabilidade.

2.4 Impactos do desenvolvimento e crescimento das cidades na paisagem

As cidades mudam assim como a sociedade, os estilos e a vida pessoal. O desenvolvimento de uma cidade confere também na sua reconstrução com novas formas e métodos, muitas vezes renegando ao passado com o intuito de ser moderno para atender as necessidades e os novos estilos de vida (BONAMETTI, 2004).

Com a popularização do automóvel e a tendência pelo uso de transporte motorizado individual, os automóveis foram e ainda são os grandes vilões, transformando as ruas em locais imprecisos, vazios e caóticos, fazendo os pontos de referências tornarem-se irrelevantes e a paisagem urbana perder em qualidade e atratividade para as pessoas (JACOBS, 2011).

Em suma, as paisagens urbanas brasileiras são lentas de mudanças, principalmente nas primeiras décadas do século XX, até 1940 a paisagem urbana foi marcada por formas mais antigas e foi se modernizando assim como surgiam novas tecnologias, as vias foram se adaptando aos carros e os edifícios que as circundavam geralmente possuíam de três a quatro andares, e isso manteve-se por séculos, porém nos anos 1960 e 1970 com o intuito de organizar a vida, surgiu o planejamento urbano moderno que sobrepunha a forma sobre a função, onde os espaços urbanos deveriam ser autônomos, e o homem deveria ser livre no meio físico, social e econômico (BONAMETTI, 2004).

Continuando com o autor supracitado identifica-se que com os propósitos modernistas a via tornou-se uma máquina de tráfego, e a paisagem urbana passou a ter formas racionais e não sensuais, com fatídicas ruas compridas, prédios de grandes gabaritos com fachadas pouco decoradas causando mínima ou nenhuma interação com as ruas e consequentemente com as pessoas.

A introversão da vida urbana também é resultado que as ruas passam a sensação de falta de segurança com a repetição dos tipos arquitetônicos disseminados, com edificações que distam da rua, recuos frontais generosos com cada vez menos acessos diretos, térreos que não combinam o espaço público-privado e principalmente com fachadas cegas, ou pouco permeáveis (SABOYA, *et al*; 2015).

Atualmente os espaços urbanos carecem de transformações e de acordo com Gelh (2013), as transformações devem buscar trazer mais vitalidade e urbanidade a uma determinada área e tornar o espaço urbano convidativo e agradável, deve acontecer de forma gradual e procurar proporcionar a arte do encontro em todas as esferas sociais.

Deve-se optar por requalificar no que for possível áreas poucos atrativas, considerando que não podemos derrubar toda a cidade e construí-la novamente. As diretrizes de desenvolvimento de cada cidade precisam preocupar-se com as leis que controlam as construções, pois elas determinam o futuro de cada local e as decisões de requalificações (PORTELLA, *et al*; 2015).

3 METODOLOGIA

A pesquisa se caracteriza como descritiva, documental, e exploratória, buscando se aproximar da problemática e torna-la mais visível, descrevendo suas características e buscando informações principalmente em banco de imagens antigas da cidade.

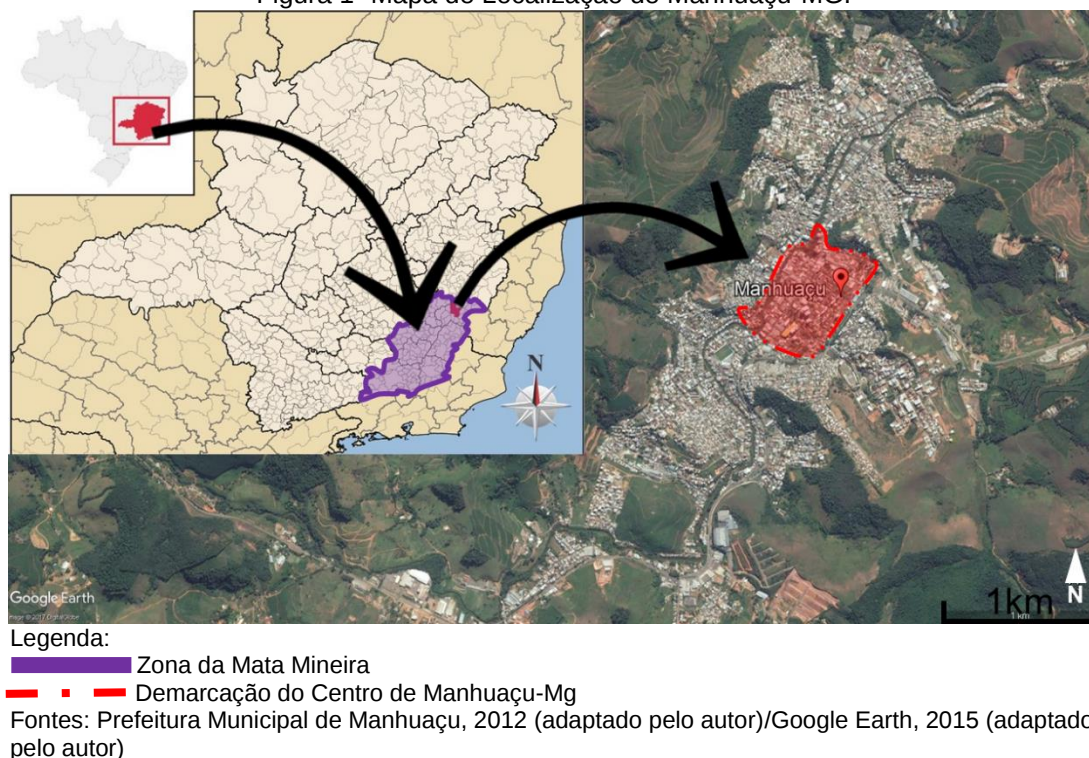
Será realizada pesquisa bibliográfica em livros, artigos dissertações e teses de temas relacionados à paisagem urbana, imagem da cidade e plinths; levantamento fotográfico (busca em acervos públicos ou privados) desde o século XIX até a atualidade para a compreensão do problema; levantamento fotográfico atual; pesquisa de campo para caracterizar a área de estudo.

A pesquisa de campo utiliza a metodologia desenvolvida pela Prefeitura de Nova Iorque traduzida e adaptada pela Cidade Ativa no Brasil, intitulada de “Safari Urbano”, que desenvolveu uma série de fichas de levantamento *in loco* específicos para estudo das calçadas, com parâmetros que facilitam a compreensão e comparação dos seus elementos (BOCCACCIO, 2015).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Manhuaçu, localiza-se em Minas Gerais, na zona da mata mineira (Figura 1) e segundo o IBGE (2010), a população em 2010 contava com 79.574 habitantes, com uma projeção para 2017 de 88.580 habitantes, distribuídos em uma área de 628,318 Km².

Figura 1- Mapa de Localização de Manhuaçu-MG.



O crescimento do município de Manhuaçu desde os seus primórdios, assim como a maioria das cidades brasileiras, se deu por colonização e pelos próprios bandeirantes, que se deslocavam para o interior do país com o objetivo de encontrar minerais preciosos para exploração (FERREIRA, 2013).

Prosseguindo com o autor supracitado, com a edição da Carta Régia entre 1820 e 1830 o bandeirante Domingos Fernandes de Lana começou a explorar a região do leste de Minas Gerais, chegando então a Manhuaçu, que até o momento era mata atlântica e aldeias indígenas. Começou-se a construção de algumas casas, e uma igrejinha dedicada a São Lourenço, onde hoje se localiza a Igreja Matriz de São Lourenço, no Centro da Cidade.

De acordo com Ferreira (2013), com o cultivo do café, a cidade foi se construindo, e tendo-o como sua base econômica até os dias atuais, pela adaptação do café na região, e pela farta mão-de-obra que se dispunha na época, pois imigrantes de várias nacionalidades se deslocaram de Nova Friburgo (RJ) para a região do Leste de Minas Gerais e fincaram suas raízes em Manhuaçu, trazendo consigo, suas respectivas culturas.

A Implantação do Trem-de-Ferro Leopoldina em 1915 que ligava Manhuaçu ao Estado do Rio de Janeiro, funcionou por seis décadas, com o principal objetivo de escoar a produção cafeeira até o porto, foi essencial para a região, com ela vinha conhecimento, pessoas, moda, e principalmente materiais, inclusive materiais de construção, que levantaram grandes obras como: A Igreja Matriz de São Lourenço, grande marco, o Banco *Hipotecário*, atual Palácio da Cultura, e a Ponte dos Arcos – a primeira ponte de concreto armado da cidade. Essas obras são datadas da segunda metade do século 20, década conhecida como a década de Ouro de Manhuaçu que fez o município se destacar dos demais na região da Zona da Mata mineira (FERREIRA, 2013).

No final do século XX, Manhuaçu se desenvolveu e transformou-se em uma cidade polo da região, atrativa em ambos aspectos, que se destaca pelo grande número de comércios que cresce gradativamente pelo centro da cidade, grandes investidores veem Manhuaçu como um solo fértil para seus negócios, grandes magazines, clínicas, faculdades e hotéis, são inaugurados e trazem cada vez mais uma população flutuante a procura por serviços hospitalares, hoteleiros, comerciais e estudantis que ela oferece (FERREIRA, 2013).

O centro comercial do município de Manhuaçu coincide também com o seu centro geográfico que abriga a maior parte do comércio da cidade, como pode-se observar na figura 1.

Saboya (2007), classifica o uso comercial e de serviços em três níveis: primário, secundário e terciário. Analisando o centro de Manhuaçu, tem-se a predominância do segundo nível, que de acordo com o autor se localizam em bairros mais consolidados e que a população usa menos frequentemente, como: lojas varejistas e supermercados, etc. Logo em menor domínio o primeiro nível, que atende diretamente ao uso residencial, com muita procura pelos serviços, que são: padarias, lanchonetes, etc. E em pouco predomínio, o terceiro nível, que são atividades mais específicas e com pouca demanda, como relojoarias, óticas, etc.

Além do Centro do município de Manhuaçu fomentar o comércio e atrair a população tanto da cidade, quanto das cidades vizinhas e distritos, ele é uma das primeiras áreas da cidade a ser ocupada e edificada e conta com algumas edificações históricas que geram sentimento de pertencimento e reconhecimento do local para a população, um dos exemplos disso é a Igreja Matriz de São Lourenço, que se localiza frente à Praça Cinco de Novembro, edificada em dez anos, com ajuda da população e inaugurada em setembro de 1928.

Pode-se caracterizar, segundo Lynch (2006) a igreja Matriz de São Lourenço como um marco, pela sua singularidade e imponência, sendo vista de diversos pontos da cidade, regendo a orientação do caminhante e turista, contrastando com o entorno que vem se modernizando a cada ano.

Como afirma Jacobs (2011), todos querem estar nos centros urbanos, em contato com outras pessoas, em proximidade com os serviços que os centros urbanos oferecem e a cidade em movimento, esses fatores atraem sempre pessoas aos centros urbanos, tanto para morar, como para circular. No Centro de Manhuaçu não é diferente, ele é cheio de consumidores, de caminhantes e de moradores, é um centro urbano ativo e ainda atrativo pela gama de oportunidades que oferece.

O trecho de estudo inicia-se no encontro da rua Etelvino Guimarães com a rua Antônio Wellerson, se estende pela rua Dr. José Fernandes Rodrigues e Praça Cinco de Novembro, e finaliza no encontro da rua Amaral Franco com a rua Capitão Rafael. Esse trecho liga toda a cidade, ou seja, grande parte da população precisa percorrer por pelo menos parte desse caminho, seja para ir para ir trabalhar ou em busca de algum serviço, o que faz essa região da cidade ter grande sucesso para o comércio varejista e empatia de empresários de pequeno porte (Figura 2).

Figura 2- Mapa do Centro de Manhuaçu com a área de estudo.



Legenda:

- Demarcação do Centro de Manhuaçu-Mg
- Trecho 1; Trecho 3; Trecho 5;
- Trecho 2; Trecho 4; Trecho 6.

Fonte: Google Earth, 2015 (adaptado pelo autor).

Para melhor compreensão dos dados levantados a área de estudo foi subdividida em 6 trechos. O trecho 1 compreende parte da rua Antônio Wellerson, o trecho 2 em continuidade, segue com o nome de rua Dr. José Fernandes Rodrigues, o trecho 3 em seguimento possui o nome de rua Praça Cinco de Novembro, o trecho 4 em prosseguimento possui o nome de rua Amaral Franco, o trecho 5 em perenidade, segue como rua Amaral Franco e por fim o trecho 6, que continua com o nome de rua Amaral Franco.

No trecho 1, parte da rua Antônio Wellerson, o uso e ocupação do solo é misto, onde o térreo é predominantemente comercial, com lojas varejistas, e os demais andares moradias. O gabarito varia entre 1 a 4 pavimentos com preponderância de 2 pavimentos (Figura 3).

Figura 3- Gabaritos do Trecho 1.



Fonte: O autor, 2017 (adaptado pelo autor)

O leito carroçável possui em média 7,70m, e asfaltamento em bom estado, as calçadas apresentam em média, 1,80m. Somente quatro edificações possuem recuos, que variam entre 1,5m e 3m, dois desses recuos possuem um pequeno jardim de aproximadamente 1,5 por 1,5m. Os estacionamentos acontecem em paralelo ao fluxo em ambos os lados da via, sendo demarcados por pinturas brancas no chão. O trecho possui uma faixa para travessia de pedestres, ao nível da via.

Com relação as calçadas, estas possuem diversos tipos de pavimentação, desde concreto simples, revestimento cerâmico, pedras, e placas cimentícias, criando uma desordem visual e desconforto ao usuário por não ser linear e ser interrompidas por postes e placas. A acessibilidade é bem precária, tanto pelo material das calçadas, quanto pelas poucas rampas que possuem inclinações altas, além do o piso tátil ser identificado apenas em um trecho de 15m e sem continuidade.

A respeito dos mobiliários e sinalizações o trecho possui apenas uma lixeira, oito balizadores em uma esquina, seis postes de iluminação e eletricidade, uma placa de identificação de ruas, seis placas de sinalização de trânsito, e um totem, ambos em médio estado de conservação e manutenção.

As fachadas térreas são acabadas em variados revestimentos, assim como as marquises e as placas dos comércios, que na maioria das vezes é o próprio edifício em balanço para a via. A diversidade visual é alta, proporciona boa segurança, possui em média 28 aberturas de lojas, sendo 18 vitrines, porém o trecho é pouco sustentável¹, com marquises e fachadas e placas de lojas em médio estado de conservação.

A quantidade média em cinco minutos que transitam pelo trecho em dias uteis é de: 81 pessoas, 1 ciclista, e 53 veículos.

O trecho 2, em continuidade com o trecho acima referido, segue com o nome de rua Dr. José Fernandes Rodrigues. O uso e ocupação do solo é misto, com comércios no térreo e moradias nos

¹ Nesse quesito são analisadas a presença de arborização, presença de piso drenante, jardins de chuva, grelhas ou canaletas para drenagem e arborização no recuo frontal.

demaís andares. Dentre os usos institucionais possui a escola Monsenhor Gonzalez, de ensino primário, a Prefeitura municipal de Manhauçu, a Igreja Matriz de São Lourenço, e como área de uso público de lazer a Praça Cordovil Pinto Coelho, em frente à referida igreja (Figura 4).

Figura 4- Usos institucionais do Trecho 2.



Legenda:

- | | | | |
|-------------|------------------------------|-------------------------|------------------|
| ■ Trecho 1; | ■ Trecho 3; | ■ Prefeitura Municipal; | ■ Praça Central. |
| ■ Trecho 2; | ■ Escola Monsenhor Gonzalez; | ■ Igreja Matriz; | |

Fonte: Google Earth, 2015 (adaptado pelo autor).

O leito carroçável possui em média 10,40m, asfaltado em bom estado de conservação, as calçadas da primeira metade do trecho apresentam uma média de 1,50m, e a outra metade apresenta uma média de 5m, configurando-se como um calçadão. Apenas quatro edificações possuem recuos frontais que variam entre 1,5m e 6m, sendo dois destes com jardim.

Os estacionamentos acontecem ao longo do percurso, em paralelo e em diagonal a via, este somente para motocicletas. Em frente à Praça Cordovil Pinto Coelho não possui estacionamentos de veículos. A área possui três faixas de pedestre no nível da rua.

O gabarito do trecho varia de 1 a 6 pavimentos com uma média de 2 pavimentos (Figura 5).

Figura 5- Gabaritos do Trecho 2.



Fonte: O autor, 2017 (adaptado pelo autor).

Em relação às calçadas, elas possuem diversos tipos de pavimentação, desde concreto simples, revestimento cerâmico, pedras, pedras portuguesas e placas cimentícias, criando uma desordem visual e desconforto ao usuário por não ser linear e ser interrompida por postes e placas. A acessibilidade é escassa tanto pelo material das calçadas, quanto pelas rampas que possuem inclinações altas, além de o piso tátil ser identificado apenas em um trecho de 30m e em descontinuidade com o restante.

A respeito dos mobiliários e sinalizações, o trecho possui apenas um banco, sete lixeiras, sete balizadores em uma esquina, nove postes de iluminação e eletricidade, duas placas de identificação de ruas e nove placas de sinalização de trânsito, ambos em médio estado de conservação e manutenção, também possuem um telefone público, em péssimo estado de conservação, um abrigo de ônibus e uma lanchonete no espaço da calçada, ambos em bom estado para o uso.

As fachadas térreas são acabadas em variados revestimentos, assim como as marquises e placas de lojas, que na maioria das vezes é o próprio edifício em balanço para a via. A diversidade visual é alta, proporciona boa segurança, possui em média 19 aberturas de lojas, sendo 5 vitrines, janelas voltadas para a rua, porém o trecho é pouco sustentável, com marquises, toldos e fachadas e placas de comércio em médio estado de conservação.

A quantidade média em cinco minutos que transitam pelo trecho em dias úteis é de: 152 pessoas, 1 ciclista, e 134 veículos.

O trecho 3, em seguimento com o trecho mencionado acima possui o nome de rua Praça Cinco de Novembro, onde o uso e ocupação do solo é misto, e o térreo é predominantemente comercial, com lojas varejistas, bares e lanchonetes, e os demais andares moradias e escritórios. O gabarito varia entre 1 a 7 pavimentos com preponderância de 2 pavimentos (Figura 6).

Figura 6: Gabaritos do Trecho 3.



Fonte: O autor, 2017 (adaptado pelo autor).

O leito carroçável possui em média 8,0, e asfalto em bom estado, as calçadas apresentam em média 6m, sendo apontadas como um calçadão. Apenas três edificações possuem recuos, que variam entre 3m a 5m, um deles com uma escadaria de acesso. Os estacionamentos acontecem em apenas um lado da rua em paralelo ao fluxo, sendo demarcados por pinturas brancas no chão. O trecho possui duas faixas para travessia de pedestres, ao nível da via.

Com relação aos calçadões, eles possuem revestimento de placas cimentícias, criando uma ordem visual e continuidade, porém é interrompido pelos mobiliários. A acessibilidade é média, porém as rampas possuem inclinações altas e tamanhos duvidosos, o piso tátil é contínuo no trecho, contudo em descontinuidade com os demais trechos.

A respeito dos mobiliários e sinalizações, o trecho possui seis bancos, seis lixeiras, dez postes sendo três somente para iluminação e sete para eletricidade, quatro placas de identificação de ruas e oito placas de sinalização de trânsito, ambos em médio estado de conservação e manutenção.

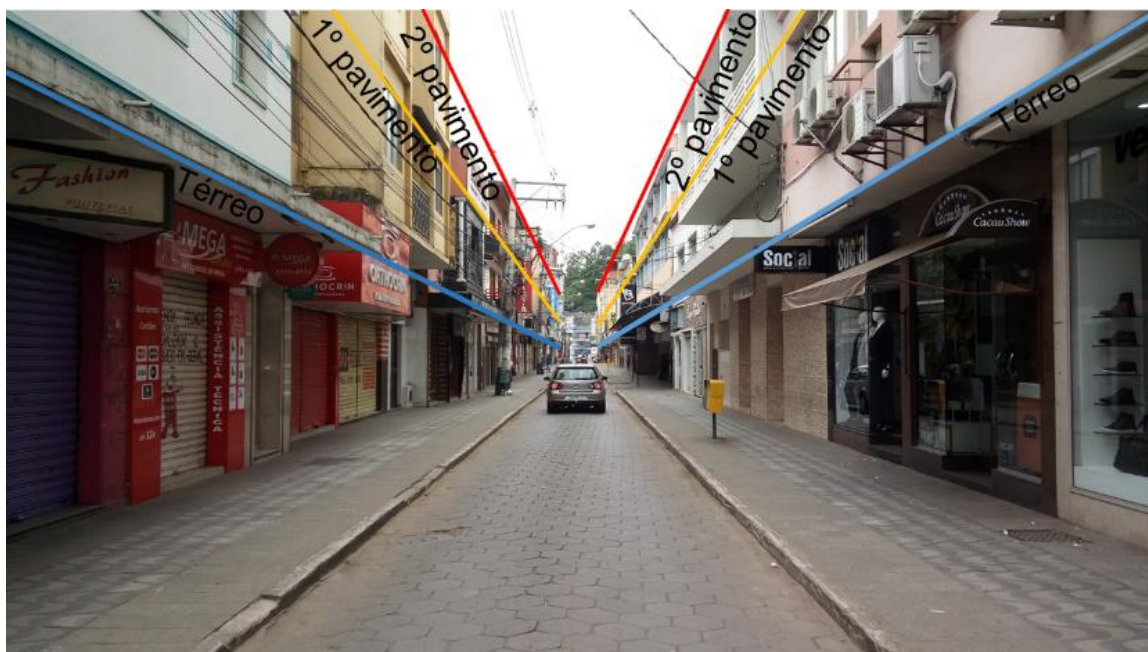
A área em questão possui ainda, duas bancas de jornais, uma estátua em homenagem aos bandeirantes, três palmeiras imperiais, dezesseis árvores de médio porte e mesas e cadeiras dos estabelecimentos espalhados em frente ao próprio comércio, o trecho proporciona ótima agradável e passa boa segurança ao caminante.

As fachadas térreas são acabadas em variados revestimentos, em médio estado de conservação, assim como as marquises, placas de lojas, e os toldos que são na sua maioria de lonas ou acrílico em médio estado de deterioração. A diversidade visual é alta, o local possui em média 24 aberturas de lojas, sendo 7 vitrines, porém o trecho é pouco sustentável.

A quantidade média em cinco minutos que transitam pelo trecho em dias úteis é de: 301 pessoas, 1 ciclista, 50 veículos, e um ônibus.

O trecho 4, em seguimento com o trecho mencionado acima possui o nome de rua Amaral Franco, onde o uso e ocupação do solo é misto, e o térreo é predominantemente comercial, com lojas varejistas e com os demais andares voltados para moradias, consultórios e escritórios. O gabarito varia entre 2 a 6 pavimentos com preponderância de 2 pavimentos (Figura 7).

Figura 7- Gabaritos do Trecho 4.



Fonte: O autor, 2017 (adaptado pelo autor).

O leito carroçável possui em média 3,30m com calçamento em blocos de concreto, em médio estado de conservação, as calçadas apresentam em equivalência 2,50m. Apenas uma edificação possui recuo frontal de 1,0 m. A via não possui estacionamento, apenas 1 local destinado a uma rápida parada para carga e descarga.

Com relação as calçadas, elas possuem revestimento de placas cimentícias, criando uma ordem visual e continuidade, porém é interrompido pelos mobiliários. A acessibilidade é ruim pois não possui rampas, tampouco piso tátil.

A respeito dos mobiliários e sinalizações o trecho possui quatro lixeiras, cinco postes para iluminação e eletricidade e apenas uma placa de identificação de ruas e uma placa de sinalização de trânsito, ambos em médio estado de conservação e manutenção.

As fachadas térreas são acabadas em variados revestimentos, em médio estado de conservação, assim como as marquises, placas de comércio e toldos. As edificações se projetam para a via, e pela reduzida dimensão propicia desconforto, baixa iluminação natural, e insegurança ao caminante. A diversidade visual é alta, o local possui em média 42 aberturas de lojas, sendo 21 vitrines, porém o trecho é pouco sustentável³.

A quantidade média em cinco minutos que transitam pelo trecho em dias úteis é de: 268 pessoas, 3 ciclistas, e 25 veículos.

A área de estudo 5, em seguimento com o trecho mencionado acima prossegue com o nome de rua Amaral Franco, onde o uso e ocupação do solo é misto, o térreo é predominantemente comercial, com lojas varejistas e demais andares com moradias, consultórios e escritórios. O gabarito varia entre 2 a 4 pavimentos com preponderância de 2 pavimentos (Figura 8).

Figura 8: Gabaritos do Trecho 5.



Fonte: O autor, 2017 (adaptado pelo autor).

O leito carroçável possui em média 3,50m com calçamento de blocos cimentícios, em bom estado de conservação, as calçadas apresentam em média, 2,50m. As edificações são alinhadas com a testada do lote e não possui nenhum estacionamento.

Com relação as calçadas, elas possuem revestimento de placas cimentícias, criando uma ordem visual e continuidade, porém é interrompida pelos mobiliários. A acessibilidade é ruim pois não possui rampas, tampouco piso tátil.

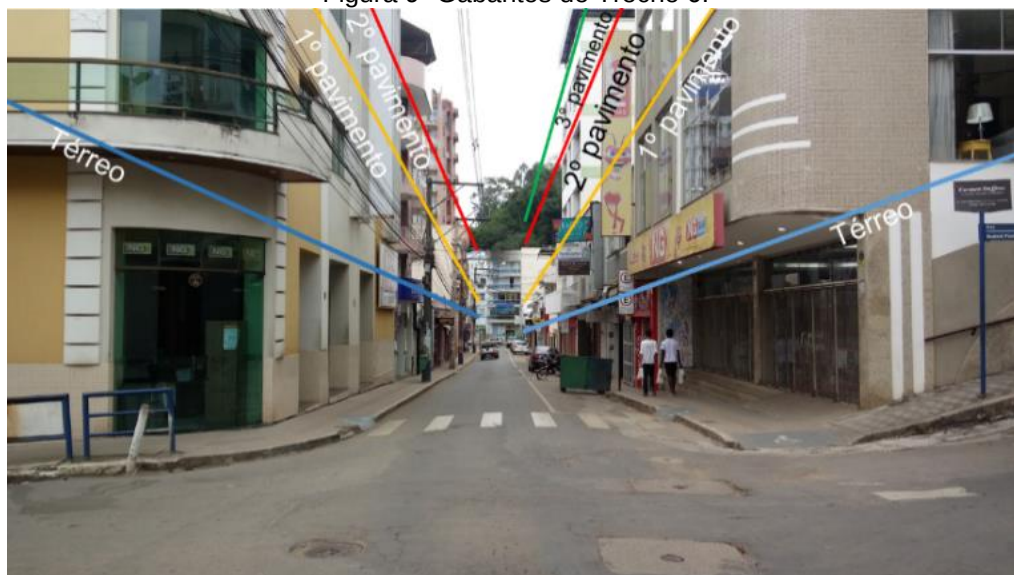
A respeito dos mobiliários e sinalizações o trecho possui somente uma lixeira, quatro postes para iluminação e eletricidade, duas placas de identificação de ruas e uma placa de sinalização de trânsito, ambos em médio estado de conservação e manutenção.

As fachadas térreas são acabadas em variados revestimentos, em médio estado de conservação, assim como as marquises, placas de lojas e toldos. As edificações se projetam para a via, e pela reduzida dimensão propicia desconforto, baixa iluminação natural, e insegurança. A diversidade visual é alta, o local possui em média 33 aberturas de lojas, sendo 7 vitrines.

A quantidade média em cinco minutos que transitam pelo trecho em dias uteis é de: 208 pessoas, 3 ciclistas, e 37 veículos.

No trecho 6, em seguimento com o trecho mencionado acima prossegue com o nome de rua Amaral Franco, onde o uso e ocupação do solo é misto, e o térreo é predominantemente comercial, com lojas varejistas e demais andares com moradias, consultórios e escritórios. O gabarito varia entre 1 a 8 pavimentos com preponderância de 1 pavimento (Figura 9).

Figura 9- Gabaritos do Trecho 6.



Fonte: O autor, 2017 (adaptado pelo autor).

O leito carroçável possui em média 6,0m asfaltado em médio estado de conservação, as calçadas apresentam em média, 1,60m. Somente quatro edificações possuem recuo frontal que varia entre 1,0m e 4,0m, e uma delas ajardinada. O estacionamento acontece em paralelo a rua em apenas um lado, possui duas faixas de pedestres em nível com a via.

Com relação as calçadas, elas possuem revestimento de placas cimentícias, criando uma ordem visual e continuidade, porém é interrompida pelos mobiliários. A acessibilidade é ruim por ser uma calçada extremamente estreita, porém possuem piso tátil e rampas, embora as rampas possuem dimensões e tamanhos duvidosos.

A respeito dos mobiliários e sinalizações o trecho possui duas lixeiras, cinco postes para iluminação e eletricidade, e quatro placas de identificação de ruas e quatro placas de sinalização de trânsito, ambos em médio estado de conservação e manutenção.

As fachadas térreas são acabadas em variados revestimentos, em médio estado de conservação, assim como as marquises, placas de lojas e toldos. As edificações se projetam para a via, e pela reduzida dimensão propicia desagradado visual, baixa iluminação natural, e insegurança. A diversidade visual é alta, o local possui em média 30 aberturas de lojas, sendo 10 vitrines.

A quantidade média em cinco minutos que transitam pelo trecho em dias uteis é de: 124 pessoas, 2 ciclistas, e 26 veículos.

Com base nos autores e no levantamento de dados considera-se a paisagem urbana nos trechos em estudo de média empatia, porém possui pontos positivos em geral como: a atratividade do Centro de Manhuaçu, a grande variedade de serviços oferecidos, o uso misto nas edificações, interação com o meio, juntamente com a diversidade de formas.

Os pontos negativos são os mais variados, dentre eles: forte poluição visual tanto pela rede elétrica como pelas placas de lojas e anúncios, falta de conexão das calçadas de trecho para trecho, acessibilidade escassa, poucos mobiliários urbanos, falta de arborização das vias, reduzida iluminação natural em determinadas áreas, priorização por infraestrutura para veículos motorizados particulares, carência de ciclovias para atender aos ciclistas e total impermeabilização do solo pelos materiais utilizados.

Nota-se que os trechos que propiciam maior conforto e estabilidade aos pedestres (conforme visto no Trecho 3 e parte do Trecho 2) são as áreas com calçadas amplas, um piso contínuo, uma boa infraestrutura, lugares para permanência e arborização. Nesses locais a interação social é alta, a relação com o urbano é boa. É a cidade acolhendo seus habitantes.

Confere-se que nos Trechos 1, 4, 5 e 6, que o meio urbano oprime por meio da poluição visual, baixa infraestrutura para o pedestre, nenhum lugar para permanência e falta de arborização, criando locais instáveis para as pessoas as excluindo de uma boa relação com o ambiente urbano, criando más impressões.

4 CONCLUSÃO

A paisagem urbana sofre transformações ao longo do tempo, pelo desenvolvimento das cidades juntamente com a tecnologia e a capacidade do homem de empreender, essas transformações implicam numa paisagem urbana boa ou ruim, dependendo da sua infraestrutura. A urbanidade é importante, pois ela mede o quão agradável é o local e a qualidade da infraestrutura, que juntamente com os *plints*, que possui a característica de atrair ou repelir o caminante.

Manhuaçu se desenvolveu rapidamente com o advento do modernismo e com a vinda da Estrada de ferro Leopoldina, e o trecho de estudo passa por grandes e impactantes transformações, por ser a área Central da cidade. Por ser uma zona de comércio e serviços, atrai a atenção dos investidores, que implica em mudanças positivas economicamente para a cidade e negativas para a paisagem do local.

Após análise do trecho, fica clara a deficiência e urgência de estratégias e projetos de requalificação da paisagem urbana nos trechos estudados para propiciar uma cidade acolhedora com alto índice de urbanidade, considerando que uma cidade acolhedora é uma cidade próspera economicamente e geradora de saúde e bem-estar nos moradores.

5 REFERÊNCIAS

Ab' SÁBER, Aziz Nacib. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ed. Ateliê Editorial, 2003.

BONAMETTI, João Henrique. **Paisagem urbana bases conceituais e históricas**. Terra e cultura. n.38, p.107, 2004.

CLOS, Joan. Introdução. In: **A Cidade ao Nível dos Olhos: Lições para os *plinths***. Editado por Hans Karssenberg *et al.* Traduzido por Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. Porto Alegre: Ed. EdIPUCRS, 2015.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa/Portugal: Ed: Edições 70, LDA. 2013.

FERREIRA, Aurélio. **Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa**. 3 ed. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1999.

FERREIRA, Silvio. **Na lente da História: Diário de Manhauçu**. 2013. Disponível em: <http://nalentedahistoria.blogspot.com.br/> Acesso em: 15 de set. 2017.

BOCCACCIO, Gabriela. **Safári Urbano: metodologia já está disponível para download**. 2015. Cidade-Ativa. Disponível em: http://media.wix.com/ugd/7c3bc5_42f0312d5ae748b0b8413194e042852d.pdf. Acesso em: 11 mai. 2016.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2013.

IBGE. **Minas Gerais. Manhauçu**. 2010. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313940>. Acesso em: 15 set. 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3.^a ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2011.

KARSSENBERG, Hans. **A cidade ao nível dos olhos: Lições para os *plinths***. Porto Alegre RS: Ed. EdIPUCRS, 2015.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 1 ed. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LYNCH, kevin. **A Imagem da Cidade**. 3.ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2006.

MASCARÓ, Juan Luis. **Infraestrutura da Paisagem**. Porto Alegre RS: Ed. Masquatro Editora, 2008.

PORTELLA, A. *et al.* **Devolvendo a cidade para as pessoas**. 2015. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.185/5783> Acesso em: 15 set. 2017.

SABOYA, R. *et al.* **Fatores morfológicos da vitalidade urbana**. 2015. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554> Acesso em 15 set. 2017.

SABOYA, Renato. **Zoneamento e planos diretores**. 2007. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2007/11/zoneamento-e-planos-diretores/> Acesso em: 15 set. 2017.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: ed. Editora da Universidade de São Paulo, 2006.