

**CESED – CENTRO DE ENSINO SUPERIOR E DESENVOLVIMENTO
UNIFACISA – CENTRO UNIVERSITÁRIO
CURSO DE BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

HILLARY PEREIRA COSTA

**REDESENHO DAS RUAS MANOEL RODRIGUES DE OLIVEIRA E CLEMENTINO
FARIAS NA CIDADE DE ESPERANÇA – PB**

CAMPINA GRANDE – PB

2017

HILLARY PEREIRA COSTA

REDESENHO DAS RUAS MANOEL RODRIGUES DE OLIVEIRA E CLEMENTINO
FARIAS NA CIDADE DE ESPERANÇA – PB

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como pré-requisito para
obtenção do título de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo pelo Centro
Universitário - UNIFACISA.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Aída Paula Pontes de
Aquino, Ms.

Campina Grande – PB

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
(Biblioteca da Facisa)

XXXXX

Costa, Hillary Pereira.

Redesenho das ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias em Esperança – PB / Hillary Pereira Costa. - Campina Grande, 2017.

Originalmente apresentada como Trabalho de Conclusão de Curso de bacharel em Arquitetura e Urbanismo da autora (bacharel – Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, 2017).

Referências.

1. Redesenho. 2. Intervenção urbana. 3. Pedestre. 4. Mobilidade urbana. I. Título.

CDU-XXXXXX

Trabalho de Conclusão de Curso, Redesenho das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, apresentado por Hillary Pereira Costa, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo outorgado pelo Centro Universitário – UNIFACISA de Campina Grande- PB.

APROVADO EM: _____ / _____ / _____

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a da UNIFACISA Aída Paula Pontes de Aquino, Ms.
Orientadora

Prof.^a da UNIFACISA Mariana Porto Viana,
Ms.
Examinador Interno

Examinador Externo

À memória da minha avó, Me.
Maria José Pereira.

AGRADECIMENTOS

Conduzo todas as graças e agradecimentos primordialmente à esse Deus supremo, justo e de Amor, que em todos os momentos tem sido meu refúgio.

Agradeço à minha mãe, por ser tudo em minha vida, pelo amor incondicional e por não hesitar em abdicar de seus sonhos em favor dos meus. Agradeço a minha irmã e a todos os meus familiares de forma geral, por todo apoio, incentivo e por entenderem minhas ausências.

Um agradecimento especial ao meu namorado Samuel José, por ter aguentando todas as minhas agonias, por ter sido meu ponto de equilíbrio quando tudo parecia não ter solução, agradeço infinitamente por todas palavras de apoio e por você acreditar verdadeiramente em meu potencial, mais do que eu mesma.

Aos meus amigos de forma geral, por, muito além de me apoiarem nas decisões mais importantes da minha vida, estarem ao meu lado e entenderem meus períodos ausentes, muito obrigada por estarem sempre disponíveis para mim.

Aos meus colegas de curso, meu muito obrigada pelas noites que passamos em claro fazendo projeto e por terem me ensinado que no final tudo dará certo, sempre.

Ao LABRUA (Laboratório de Rua), coordenado por Aída Paula Pontes de Aquino, a quem eu agradeço pela oportunidade e pelos ensinamentos. Agradeço a todos os membros pesquisadores que se disponibilizaram a contribuir nessa pesquisa, em especial agradeço a Laryssa Alcantara, Ellayne Cristyna, Sabrina Lorryne e Robson Porto, pela contribuição nos diagnósticos feitos através das pesquisa de campo e por aguentarem meus temperamentos, minhas loucuras e até minhas ausências, agradeço principalmente por terem se tornado muito mais que colegas, amigos de verdade.

E, por fim, agradeço a todos que direta ou indiretamente colaboraram para a elaboração deste trabalho de conclusão de curso, meu coração é só gratidão, por tudo.

“Quando as ruas não possuem olhos, tornam-se inseguras.”

(Jane Jacobs)

RESUMO

Introdução Devido à falta de planejamento urbano, as cidades vêm sofrendo não apenas com os efeitos do crescimento desordenado, aliado a isto, existe a priorização dos transportes motorizados individuais, que acaba por reduzir os espaços destinados aos pedestres. Dessa forma, a qualidade de vida da população diminui, visto que os espaços públicos estão sendo cada dia mais desvalorizados, se tornando palco de violência e abandono. **Objetivo** O objetivo deste trabalho é propor o redesenho das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias, melhorando seus espaços públicos e tornando-as atrativas e convidativas aos transeuntes, proporcionando qualidade, segurança e conforto. **Metodologia** Foram avaliados aspectos como o estado das calçadas, a quantidade de espaços destinados à estacionamentos, mobiliários urbanos e a desvalorização do pedestre. Foram aplicados questionários, em que os usuários expressaram sua opinião em relação as reais necessidades do local e sobre suas expectativas. **Resultados** Constatou-se que as Ruas da intervenção, apresentaram características que geram uma movimentação conturbada durante o dia, devido ao grande fluxo de veículos presentes nas vias. Com isto, este estudo propõe um projeto de intervenção visando a priorização dos pedestres e a redefinição dos espaços destinados aos carros, fundamentando-se na diminuição dos espaços destinados a estacionamentos, requalificação das calçadas, criação de áreas de permanências e lazer, assim como inserção de arborização. **Conclusão** O presente estudo atingiu seus objetivos, por conseguir apresentar soluções viáveis para transformar espaços ociosos em espaços de convivência confortáveis e atrativos a população.

PALAVRAS-CHAVE: Intervenção. Rua para pessoas. Espaço Público. Pedestres.

ABSTRACT

Introduction Due to the lack of urban planning, cities are not only suffering from the effects of disordered growth, but also the prioritization of individual motorized transport, which reduces the space for pedestrians. In this way, the quality of life of the population decreases, since public spaces are becoming more and more devalued, becoming a stage of violence and abandonment. **Objective** The objective of this work is to propose the redesign of the Manoel Rodrigues de Oliveira and Clementino de Farias Streets, improving their public spaces and making them attractive and inviting to passers-by, providing quality, safety and comfort. **Methodology** Aspects such as the state of sidewalks, space for parking, urban furniture and the devaluation of the pedestrian. Questionnaires were applied, in which users expressed their opinion regarding the real needs of the site and their expectations. **Results** It was verified that the streets of the intervention, presented characteristics that generate a disturbed movement during the day, due to the great flow of vehicles present in the roads. This study proposes an intervention project aimed at prioritizing pedestrians and redefining spaces for cars, based on the reduction of spaces for parking, requalification of sidewalks, creation of areas for leisure and stay, as well as insertion of afforestation. **Conclusion** The present study reached its objectives, for being able to present viable solutions to transform idle spaces into comfortable and attractive living spaces for the population.

KEYWORDS: Intervention. Street for people. Public place. Pedestrians

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Sentidos da visão e prédios altos.....	21
Figura 2 – Fachadas de condomínios fechados em Campo Grande - MS	22
Figura 3 – Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR	23
Figura 4 – Ciclo vicioso da Mobilidade Urbana	24
Figura 5 – Pirâmide Inversa do Tráfego	25
Figura 6 – Calçadas estreitas com obstáculos	27
Figura 7 – Calçadas com obstáculos.....	28
Figura 8 – Fachada do Esperança Trade Center, Rua Manoel Rodriguês, Esperança – PB.....	31
Figura 9 – Fachada do Clube Caobe na Rua Napoleão Laureano, Esperança – PB.....	31
Figura 10 – Via compartilhada em Haren, Holanda.....	33
Figura 11 – Gráficos comparativos de acidentes antes e depois do espaço compartilhado	34
Figura 12 – Diagrama de Localização da Rua Kensington, Sydney	35
Figura 13 – Movimentação de transeuntes na Kensington Street	36
Figura 14 – Restaurante como ponto atrativo para a população.....	37
Figura 15 – Diagrama de uso e ocupação do solo na Kenstigton Street	38
Figura 16 – Paginação de piso	39
Figura 17 – Compartilhamento da rua	39
Figura 18 – Disposição de mesas nas calçadas dos estabelecimentos.....	40
Figura 19 – Movimentação da rua em horário noturno	40
Figura 20 – Zoneamento dos Espaços	41
Figura 21 – Zoneamento dos espaços.....	42
Figura 22 – Diagrama de Vegetação	43
Figura 23 – Diagrama de localização da Mariahilfer Strasse	44
Figura 24 – Rua Mariahilfer antes da intervenção	45
Figura 25 – Rua Mariahilfer depois da intervenção	45
Figura 26 – Diagrama de uso e ocupação do solo da Rua Mariahilfer Strasse	46
Figura 27 – Zoneamento dos espaços antes da intervenção	47
Figura 28 – Zoneamento dos espaços depois da intervenção	47
Figura 29 – Vista da Rua Marihilfer Strasse	48
Figura 30 – Diagrama de fluxos	49
Figura 31 – Diagrama de vegetação	50
Figura 32 – Diagrama de Localização da Rua XV de Novembro, Curitiba	51
Figura 33 – Diagrama de uso e ocupação do solo na Rua das Flores	52
Figura 34 – Rua XV de Novembro ou Rua das Flores, em Curitiba - PR.....	52
Figura 35 – Diagrama de fluxos	53
Figura 36 – Zoneamento dos espaços na via antes da intervenção	54
Figura 37 – Zoneamento dos espaços na via depois da intervenção	54
Figura 38 – Diagrama de vegetação	55
Figura 39 – Mapa de zoneamento dos bairros, Esperança-PB	61
Figura 40 – Mapa de disposição das zonas do município de Esperança-PB	62
Figura 41 – Localização da Paraíba e da cidade de Esperança	63
Figura 42 – Mapa de Localização das Ruas de Intervenção.....	64
Figura 43 – Mapa da área de intervenção.....	65
Figura 44 – Zoneamento dos espaços na Rua Manoel Rodrigues de Oliveira	66

Figura 45 – Rua Clementino Farias	67
Figura 46 – Mapa de setorização	69
Figura 47 – Leitura do lugar setor 1	70
Figura 48 – Imagens do setor 1	71
Figura 49 – Leitura do lugar setor 2	72
Figura 50 – Imagens do setor 2	73
Figura 51 – Trecho da Manoel Rodrigues de Oliveira no turno da noite	74
Figura 52 – Mapa de Uso e Ocupação do solo	75
Figura 53 – Mapa de Cheios e Vazios	77
Figura 54 – Mapa de gabarito	79
Figura 55 – Mapa de Sistema Viário	81
Figura 56 – Mapa de Estacionamento	83
Figura 57 – Mapa de Atributos Ambientais	85
Figura 58 – Mapa de Mobiliários Urbanos	87
Figura 59 – Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e análise das fachadas ...	89
Figura 60 – Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e análise das fachadas ...	90
Figura 61 – Motivos da ida ao Centro	92
Figura 62 – Frequência dos usuários no Centro	93
Figura 63 – Horário mais frequentado pelos usuários	93
Figura 64 – Meio de transporte mais utilizado para chegar ao Centro	94
Figura 65 – Importância de alguns aspectos da via na percepção dos usuários	95
Figura 66 – Diagrama das Ruas João Pessoa e Solón de lucena	106
Figura 67 – Diagrama de Funções do trecho 1	107
Figura 68 – Espaço da praça revitalizado	108
Figura 69 – Cruzamento elevado interligado com as duas praças da área de intervenção	109
Figura 70 – Trecho 1 da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira.....	110
Figura 71 – Trecho 2 da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira.....	110
Figura 72 – Vista da rua Manoel Rodrigues de Oliveira	111
Figura 73 – Mobiliários urbanos e vegetação.....	111
Figura 74 – Implantação de Parklet.....	112
Figura 75 – Perfil da atual da Rua	113
Figura 76 – Perfil proposto da Rua.....	113
Figura 77 – Diagrama da Rua Clementino de Farias.....	114
Figura 78 – Rua compartilhada	115

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Problemáticas, potencialidades e diretrizes	98
Quadro 2 – Programa de necessidades da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira	102
Quadro 3 – Programa de necessidades da Rua Clementinos Farias	102

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	15
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	18
2.1 PLANEJAMENTO URBANO.....	18
2.1.1 Os Marcos Regulatórios do Planejamento Urbano	19
2.1.2 A dimensão humana	20
2.2 MOBILIDADE URBANA	23
2.2.1 O Uso Do Automóvel	25
2.2.2 Pedestrianismo.....	26
2.2.3 Inclusão Social.....	28
2.3 ESTRATÉGIAS DE DESENHO URBANO	30
2.3.1 Estratégias de uso e ocupação do solo.....	30
2.3.2 Espaços de Transições e Permanências	32
2.3.3 Espaço Compartilhado.....	32
2.4 ANÁLISE DE PROJETOS CORRELATOS	34
2.4.1 Kensington Street – Sydney	35
2.4.2 Rua Mariahilfer Strasse – Viena.....	43
2.4.3 Rua XV de Novembro – Curitiba.....	50
3 METODOLOGIA.....	56
3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA	56
3.2 CARACTERIZAÇÃO DO PÚBLICO ALVO.....	56
3.3 TIPOS, FONTES E FORMAS DE COLETA DE DADOS	57
3.4 ANÁLISE DOS DADOS E APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	57
3.5 ASPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA	57
3.6 DESCRIÇÃO GERAL DAS ETAPAS DA PESQUISA	57
3.6.1 Pesquisa de referencial teórico	58
3.6.2 Análise de projetos correlatos.....	58
3.6.3 Diagnóstico da área de intervenção	58
3.6.4 Estudo preliminar	58
3.6.5 Programa de necessidades	59
3.7 LEGISLAÇÕES UTILIZADAS	59
4 ESTUDOS E DIAGNÓSTICO DO LUGAR	60
4.1 ASPECTOS LEGAIS	60
4.2 ANÁLISE DO SÍTIO	63

4.2.1 Localização e caracterização	63
4.2.1.1 Área de intervenção	64
4.2.1.2 Justificativa da escolha da área de intervenção	66
4.2.3 Leitura do lugar	68
4.2.4 Uso e Ocupação do Solo.....	74
4.2.5 Cheios e Vazios	76
4.2.6 Gabarito	78
4.2.7 Sistema Viário	80
4.2.8 Estacionamento.....	82
4.2.10 Mobiliário Urbano	86
4.2.11 Comportamento os pedestres.....	88
4.3 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA ATRAVÉS DO QUESTIONÁRIO ...	91
4.3.1 Dados gerais	92
4.3.2 Meios de transporte e estacionamento.....	94
4.3.3 Aspectos da via pela percepção dos usuários	94
4.3.4 Conclusão da análise dos dados dos questionários.....	95
4.4 PROBLEMÁTICAS, POTENCIALIDADES E DIRETRIZES.....	96
5 MEMORIAL JUSTIFICATIVO	98
5.1 DIRETRIZES PARA A PROPOSTA	98
5.2 PROGRAMAS DE NECESSIDADES	99
5.3 ESQUEMAS CONCEITUAIS PRELIMINARES	101
5.4 DETALHES PROJETUAIS	105
5.4.1 Ruas de Ligação da Manoel Rodrigues de Oliveira com a Clementino de Farias	106
5.4.2 Rua Manoel Rodrigues de Oliveira	109
.....	111
5.4.3 Rua Clementino de Farias.....	113
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	117
REFERÊNCIAS	118
APÊNDICES	120

1 INTRODUÇÃO

As cidades, anteriormente, tinham como objetivo proporcionar a convivência e as trocas sociais entre as pessoas. Ao decorrer do tempo, as cidades se expandiram e essas trocas sociais se tornaram cada vez mais escassas, pois os pedestres perderam espaço para caminhar nas ruas e nos espaços públicos, tornando o pedestrianismo difícil e abrindo caminhos para a priorização dos transportes motorizados individuais.

A partir da Revolução Industrial, cidades de todo o mundo passaram por um intenso processo de urbanização. Devido à falta de planejamento, esse processo ocasionou um inchaço urbano, desencadeando, assim, vários problemas de mobilidade urbana, em que destacamos a priorização dos automóveis. Com a criação de novas estradas, a quantidade de veículos individuais aumentou significativamente e, ao invés de priorizar o pedestre, os transportes de massa e a criação de espaços públicos, as cidades designam cada vez mais espaços para abrigá-los. De acordo com Gehl (2015), isso contribui de forma negativa para a qualidade de vida da população.

A permanência das pessoas nas ruas é reflexo da qualidade de vida urbana, que abrange assuntos como: mobilidade urbana, espaços públicos, infraestrutura viária e segurança, este último como sendo o fator mais relevante para as pessoas utilizarem os espaços públicos. De acordo com Jacobs (2005), à medida que os indivíduos usufruem dos espaços públicos, eles se tornam mais seguros, pois passam a estar em constante observação da população, incentivando, com isso, que outras pessoas façam uso desses espaços, diminuindo assim a insegurança. Todos têm direito de desfrutar de espaços públicos de qualidade, sendo estes atrativos e bem planejados, incentivando a população para utilizá-los frequentemente.

Depois de décadas de urbanização desenfreada, torna-se cada vez mais necessário priorizar a qualidade de vida urbana, fazendo com que se possa mudar o sentido que esse crescimento descontrolado vem afetando a vida das pessoas e suas relações com as cidades. Com isso, percebe-se que o planejamento urbano é necessário para superar os desafios enfrentados pelas cidades e melhorar a qualidade de vida da população. A cidade deve ser planejada e desenhada de forma que obedeça a ordem da pirâmide hierárquica do urbanismo, a qual em primeiro lugar prioriza o pedestre; em seguida, um veículo mais frágil, como a bicicleta; depois os transportes públicos, que deslocam um grande número de pessoas; e por fim o transporte motorizado particular.¹ Assim, pode-se oferecer conforto e uma mobilidade

¹[Informação obtida em <http://vadebike.org/2012/01/a-piramide-inversa-do-trafego/>, 23 março 2017]

mais segura para a população.

De acordo com as problemáticas apresentadas, entende-se o motivo pelo qual os espaços públicos sofrem abandono e se tornam palco de violência, assim como fica evidente que a má qualidade dos transportes públicos faz com que o carro tenha mais prioridade. Como forma de melhorar a eficiência da cidade e das pessoas que nela vivem, é necessário interferir de forma positiva, deixando o trânsito mais tranquilo e traçando estratégias que fazem do pedestre uma prioridade.

Muitas cidades do mundo inteiro apresentam problemas decorrentes da ausência de planejamento, sendo uma delas, a cidade de Esperança, localizada no estado da Paraíba. Hoje, a cidade é um importante polo comercial para a região, e passou por um crescimento e um processo de modernização acelerado que, no entanto, causou um planejamento urbano incoerente, invertendo-se a pirâmide de hierarquia da mobilidade urbana e fazendo, assim, com que o automóvel fosse priorizado, desejado e adquirido por uma parte que pode da população. Vias que antes priorizavam o pedestre foram se adaptando aos automóveis. Tais decisões projetuais foram definidas sem embasamento em cima das verdadeiras necessidades da população para/com sua cidade.

A Rua Manoel Rodrigues de Oliveira e a Rua Clementino de Farias se localizam no bairro do Centro e apresentam muitos dos problemas citados. As ruas em questão têm grande importância para cidade de Esperança, sendo uma delas a principal do município, que interliga cidades como Remígio, Areia e Guarabira à Campina Grande. Ambas apresentam edificações com concentração de um único uso, o comercial, o que faz com que o número de transeuntes diminua no período noturno. As vias dispõem de uma grande movimentação dada pela intensidade do fluxo de veículos motorizados particulares, o que faz com que sejam deficientes quanto às questões de mobilidade. Os espaços públicos são desfavorecidos, a arborização é precária, as calçadas apresentam más condições de deslocamento, as ruas priorizam muito o espaço para estacionamentos, entre outros fatores que dificultam a vida urbana e consequentemente sua qualidade.

Portanto, o objetivo geral deste trabalho consiste em propor o redesenho das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias, incluindo dois trechos que interligam as vias citadas anteriormente, esses dois trechos se encontram nas Ruas João Pessoa e Solón de Lucena. A proposta busca maiores qualidades nos seus espaços públicos, priorizando a permanência de pedestres tanto no período diurno como no período noturno, este último sendo inutilizado devido à grande insegurança existente, visto que, essas ruas são compostas em sua maioria por comércios, fazendo com que o movimento de pessoas durante a noite diminua

consideravelmente. A pesquisa aponta como objetivos específicos: (1) Propor novos usos para as edificações em desuso, fazendo com que o movimento durante a noite se intensifique; (2) Projetar travessias e passeios mais seguros e acessíveis para os pedestres; (3) Inserir mobiliários urbanos para melhorar a qualidade de vida da população; (4) Propor a redução de velocidade para que todos os modais sejam respeitados.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Como ponto norteador desse trabalho de conclusão de curso, podemos definir três principais áreas de estudo para essa pesquisa: Planejamento Urbano, Mobilidade Urbana e Estratégias para construir cidades para pessoas, demonstrando a importância de intervenções urbanas como forma de melhorar a qualidade de vida da população. Além disso, três projetos correlatos foram analisados, sendo ponto norteador para algumas das decisões projetuais tomadas.

2.1 PLANEJAMENTO URBANO

No decorrer da vida, diversas ações do homem necessitam de planejamento para se alcançar determinados objetivos. Segundo Lopes e Bruce (2004) o planejamento é uma forma que os homens encontram para tentar prever a evolução de um processo e a partir deste conhecimento, procurar se prevenir contra possíveis problemas e dificuldades. Diante disto, percebe-se que as cidades também demandam um planejamento, visto que o meio urbano envolve a vida de inúmeros indivíduos.

A cidade é o principal objeto de estudo do planejamento urbano, apresentando como meta torná-la segura para que a população possa usufruir dela, melhorando também sua qualidade de vida. Como afirma o autor Wilhem:

O objetivo do planejamento urbano é analisar criticamente a realidade do espaço da vida urbana, oferecer uma visão desejável e possível, propor e instrumentalizar uma estratégia de mudança. Esta estratégia deveria ser acompanhada pelos instrumentos necessários para induzir e conduzir a alteração de realidade proposta (WILHEIM, 2013, p. 21).

Segundo Gehl (2010), o planejamento urbano vem enfrentando muitas dificuldades nos últimos 50 anos, principalmente após a desorganização gradual dos espaços. Porém, já existe uma percepção da importância do comportamento humano em conexão aos espaços públicos e ao planejamento da cidade, bem como informações do que pode e deve ser feito. Em contrapartida, algumas pessoas recusam-se a entender essa importância ou, na maioria das vezes, acham um pensamento ilusório restaurar após o movimento modernista, as tradições quebradas. O que precisa ser refletido é o fato de a cidade ser um objeto de modificação constante, sendo instável em diversos aspectos, não havendo um controle total sobre suas transformações (LYNCH, 2006).

O planejamento urbano e a reurbanização de uma cidade são de grande importância,

tendo em vista que lidam com diversos fatores essenciais, demandam análises detalhadas, macro e micro urbanas, e capacitam o urbanista a ter percepção de como a cidade funciona e quais são suas necessidades. De modo geral, há uma pequena conscientização de que a cidade é um grande cenário, composto pela vivência e inter-relações humanas, e que considerar as pessoas no espaço público é um fator essencial para a obtenção de cidades mais vivas, saudáveis, sustentáveis e seguras (JACOBS, 2000).

Como afirma Duarte (2012), as relações econômicas, sociais e culturais das cidades podem ser alteradas devido às mudanças que as cidades enfrentam. Portanto, é papel do Planejamento Urbano prever essas modificações na organização espacial da cidade, pois isso contribui diretamente na qualidade de vida da população.

2.1.1 Os Marcos Regulatórios do Planejamento Urbano

Devido a ocupação desordenada das cidades, tornou-se necessário a intervenção do poder público para a estruturação da mesma. Com isso, no final da década de 1960 foi criado o setor de Planejamento Urbano, de forma que servisse para nortear as cidades à um desenvolvimento equilibrado. Diante disto, surge o Plano Diretor, que tem como objetivo orientar as ações do poder público, com a finalidade de promover a ordenação dos espaços do município, a urbanização e a sustentabilidade, garantindo o direito à cidade e à cidadania de forma mais justa e qualidade de vida à população local, tornando possível o desenvolvimento das funções sociais da cidade como um todo.

Em 2001, foi aprovado pelo Congresso Federal a lei do Estatuto da Cidade, regulamentando o capítulo da política urbana (artigos 182 e 183) da Constituição Federal de 1988. Segundo Rolnik (2001), a Lei é responsável pelo cumprimento da função social de uma cidade, bem como da propriedade urbana, ela delega esta tarefa para os municípios, oferecendo para as cidades um conjunto inovador de instrumentos de intervenção sobre seus territórios, além de uma nova concepção de planejamento e gestão urbanos. Está situado em três diferentes campos: (1) a estratégia de uma gestão com voz popular participativa em processos de decisões sobre o destino da cidade; (2) a possibilidade de uma regularização das posses urbanas; e (3) os instrumentos voltados à indução do uso e ocupação do solo.

Os desafios para o planejamento urbano estão inseridos em fenômenos que ocorrem em diferentes escalas socioeconômicas. Esse processo pode ser resumido a partir da compreensão de que:

A dinâmica do crescimento das cidades, quase sempre desordenado e até mesmo

caótico, foi demonstrando gradativamente a ineficiência dos inúmeros programas e projetos implementados em módulos isolados e desenvolvidos a partir da ideia equivocada de que a realidade urbana poderia ser dividida e tratada de maneira compartmentada e estanque, sem gerar maiores implicações sobre o sistema como um todo (GOUVÊA, 2005, p.33).

De acordo com Maricato (2015) o Plano Diretor está desvinculado da gestão urbana, pois no Brasil as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias. Visto que, a habitação social, o transporte público, o saneamento básico e a drenagem não tem vez nos temas que deveriam ser importantes para o urbanismo. Como afirmam Castro e Silva (1997, apud MARICATO, 2015, p. 87): “O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, leis para alguns, cidadania para alguns...não se trata de direitos universais, mas de privilégios para poucos”.

Portanto, percebe-se que não é por falta de Planos Urbanísticos que as cidades periféricas apresentam graves problemas. Mas porque seu crescimento se faz de acordo com os planos aprovados nas Câmaras Municipais, seguindo interesses tradicionais que comandam a política local e grupos específicos ligados ao governo (MARICATO, 2015).

2.1.2 A dimensão humana

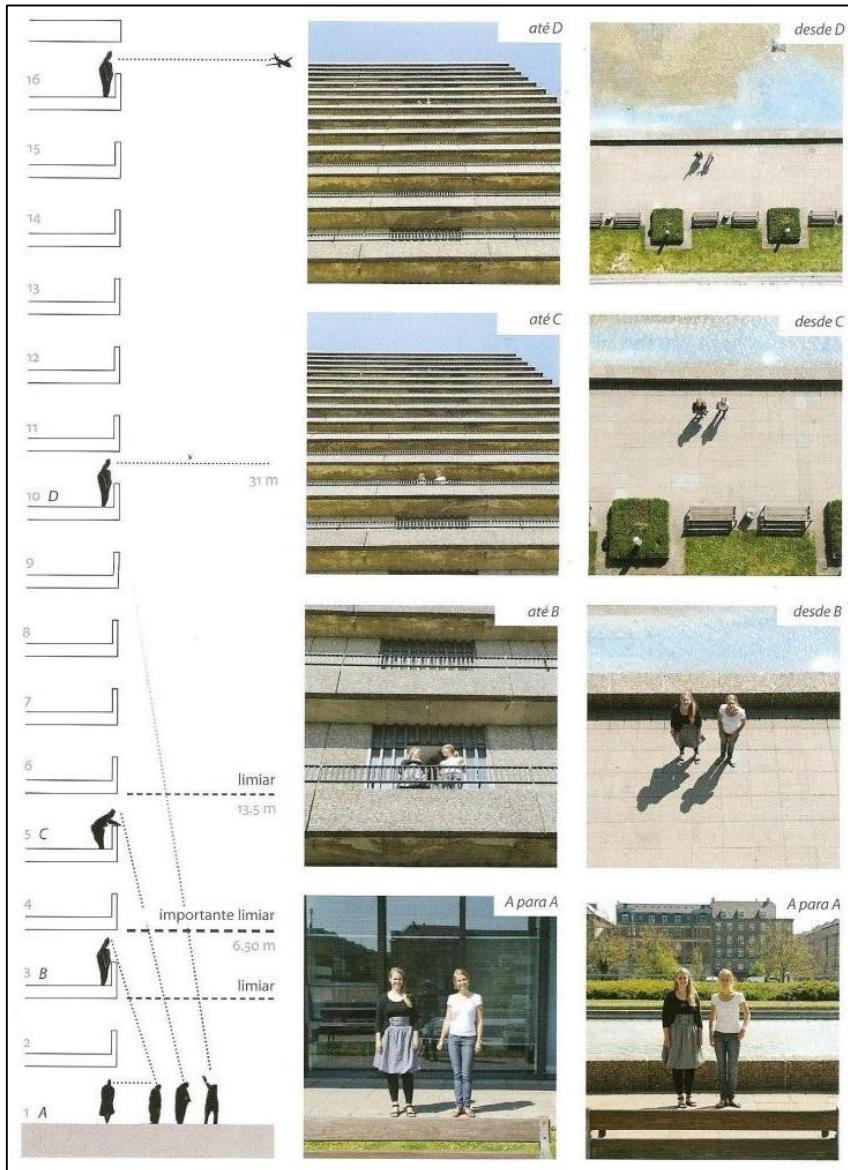
Durante muito tempo a dimensão humana tem sido esquecida. Enquanto isso, questões como a acomodação do aumento no número de automóveis vem sendo tratado como prioridade no planejamento urbano. Assim como vem dando baixa prioridade aos espaços públicos e às áreas destinadas aos pedestres. As tendências arquitetônicas mudaram seu foco, deixando de lado as relações da população com a cidade e com seus espaços comuns e destinando suas construções para um modelo individual, tornando essas edificações cada dia mais isoladas, e independentes (GEHL, 2015).

Para se planejar boas cidades, é necessário se pensar nas pessoas, considerando como ponto primordial o respeito à escala humana. Como diz Gehl (2015) trabalhar com a escala humana, significa criar espaços para os pedestres, levando em consideração as possibilidades e as limitações do corpo humano. Tanto a visão, a audição e o olfato (considerados sentidos de distância) como o tato e o paladar (considerados sentidos de proximidade) estão ligados à escala humana e consequentemente, à relação do homem com a cidade.

Conforme este mesmo autor, a visão é o sentido mais desenvolvido do corpo humano, de forma que faz com que o indivíduo caminhe no plano horizontal, sem movimentar muito a cabeça para cima ou para baixo. Através de alguns testes feitos por ele, Gehl mostra a relação

entre o alcance da visão e a distância, mostrando como os edifícios atualmente estão sendo construídos de forma verticalizada, sendo assim considerados barreiras no campo da visão humana.

Figura 1 - Sentidos da visão e prédios altos



Fonte : Gehl (2015)

Como mostra a figura 1, Gehl (2015) conclui que o contato entre o edifício e a rua só é possível nos primeiros cinco andares. Até essa altura podemos acompanhar e viver de fato a cidade, podendo enxergar detalhes como a fala e os movimentos dos transeuntes. A partir do quinto andar, esses detalhes não podem ser mais vistos e a relação dos pedestres com os edifícios se torna mais difícil, uma vez que, para podermos enxergar o que acontece nos andares acima, as pessoas precisam se afastar cada vez e com isso a capacidade de visão diminui.

Portanto, percebe-se que para se manter a vitalidade das cidades é preciso que se tenha movimentação contínua nas ruas e para isso é preciso que as pessoas percam o medo e se sintam seguras e protegidas na rua. Deste modo, é necessário que se exista uma manutenção constante de segurança, que é atribuída pelo poder público, levando em consideração não apenas o policiamento, mas também a inserção de mobiliários urbanos de qualidade, iluminação pública eficiente, dentre outros fatores que incentivam a permanência das pessoas nos espaços públicos em todos os turnos.

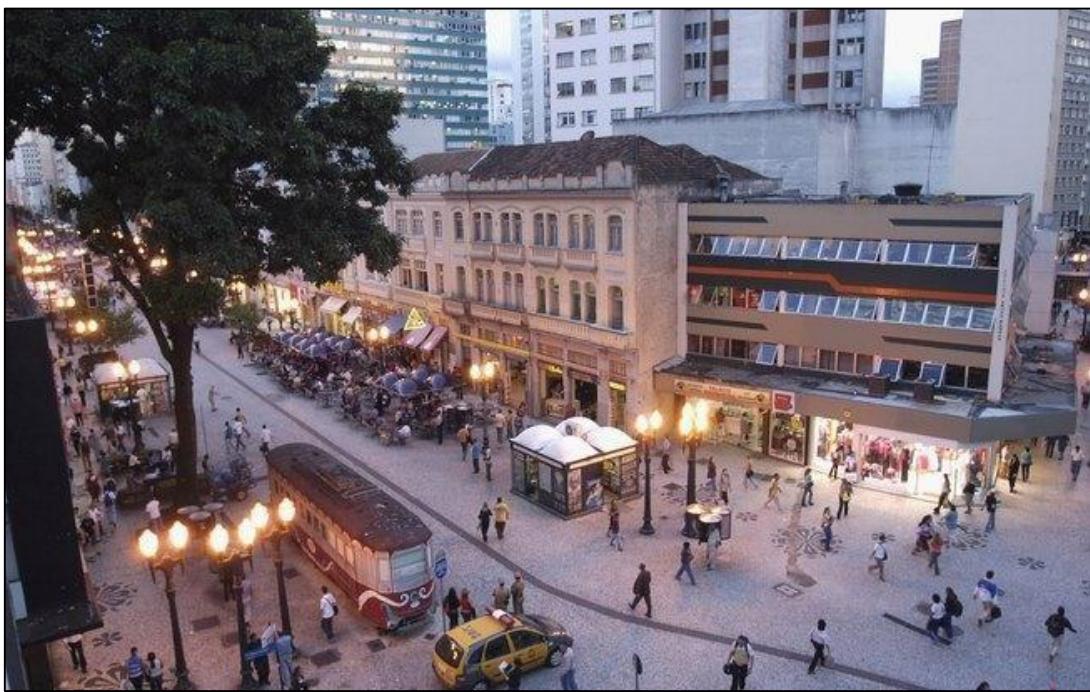
Diante do respeito das edificações com a escala humana, as pessoas passam a utilizar cada vez mais os espaços público, visto que sentem-se mais seguros diante da vigilância natural dos indivíduos sobre a cidade, sendo assim, os olhos da rua. Portanto, para que existe essa vigilância natural, a altura e as fachadas das edificações precisam ter relação com a rua (JACOBS, 2007). As figuras 2 e 3 mostram o contraste entre os dois tipos de relação que as edificações podem ter com a rua.

Figura 2 - Fachadas de condomínios fechados em Campo Grande - MS



Fonte: Molina (2008)

Figura 3 - Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR



Fonte: Curitiba Guia (2014)

2.2 MOBILIDADE URBANA

A Mobilidade Urbana, que se coloca como uma questão referencial na atualidade, envolve aspectos que contribuem para uma cidade sustentável, gerando impacto na sua qualidade de vida.

Como definição de mobilidade urbana, Vargas (2008) afirma que é a capacidade que as pessoas tem de se deslocar no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, como o trabalho, educação, saúde, recreação, cultura e lazer, de forma confortável e segura num tempo considerado ideal.

A Lei de Mobilidade Urbana foi aprovada em 2012 e refere-se à tudo aquilo que diz respeito ao deslocamento de pessoas dentro do meio urbano:

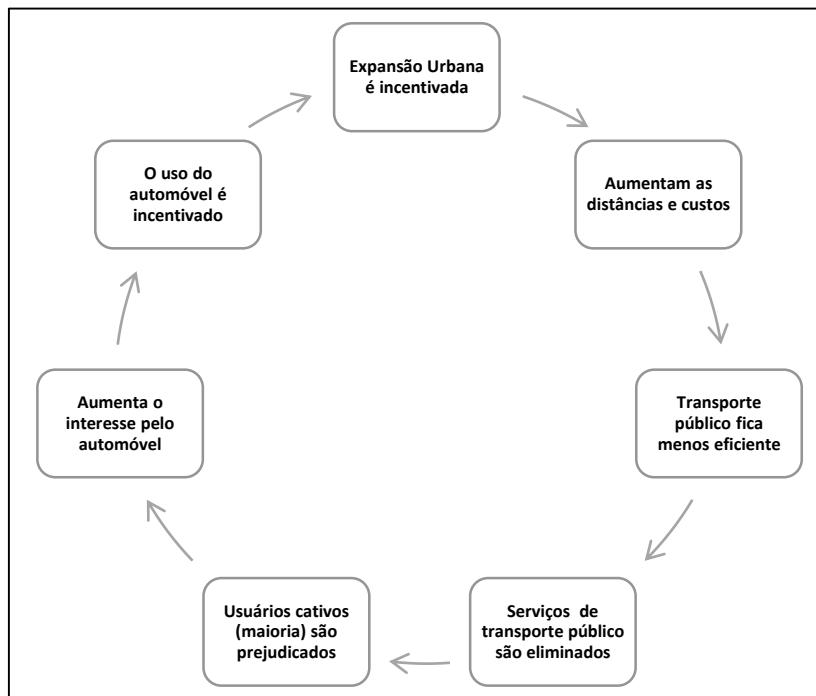
Lei Nº 12.587, de Janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências (BRASIL, 2012).

As cidades cresceram, em geral, de forma acelerada e sem planejamento. Com isso, passaram a enfrentar diversos problemas como a carência de infraestrutura e a degradação ambiental. A expansão urbana, a forma desordenada de ocupação do solo e a ausência de ações o Poder Público acabaram por influenciar negativamente o sistema de mobilidade urbana, visto

que, facilitam a criação de áreas e bairros informais, carente de serviços e equipamentos públicos, incentivando a utilização do automóvel.

De acordo com Vasconcellos (2000), é importante destacar como o crescimento das cidades geram consequências para o trânsito e o transporte. A figura 4 mostra o ciclo vicioso da mobilidade, no que se refere à expansão urbana provocada pelo incentivo à construção de loteamentos afastados, dependentes do automóvel.

Figura 4 - Ciclo vicioso da Mobilidade Urbana

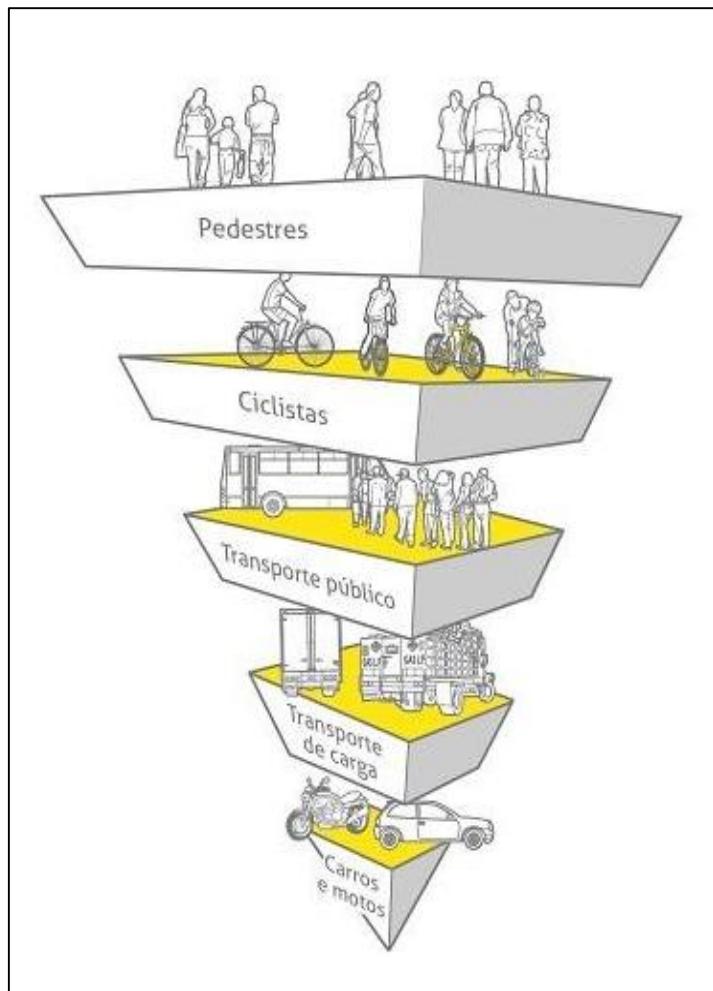


Fonte: Mobilidade Urbana e Cidadania (2017)

Esse ciclo vicioso é associado a falta de planejamento urbano, que proporcionam uma baixa qualidade de vida à população. Como mostra Duarte et al. (2008) a mobilidade urbana vem pensar em outros modos de deslocamento que substituam o foco concentrado nos veículos motorizados, a fim de incentivar uma mobilidade sustentável. Para isso, ele aponta como estratégias: o incentivo aos deslocamentos de curta distância; o desenvolvimento urbano orientado ao transporte; a oferta adequada de transporte público; uma tarifa adequada a demanda e a oferta do transporte público; a segurança para circulação de pedestres, ciclistas e pessoas de mobilidade reduzida; a segurança no transporte público; restrições ao uso do automóvel; e, investimento em transporte público utilizando energia limpa.

Diante disto, a Mobilidade Urbana tornou-se um grande desafio para as cidades, pois devem ser planejadas de forma sustentável, obedecendo a ordem da pirâmide hierárquica do urbanismo, dando prioridade assim aos modais mais frágeis, como mostra a figura 5.

Figura 5 – Pirâmide Inversa do Tráfego



Fonte: ITDP Brasil (2017)

Com isso, os meios de locomoção devem estar atuando de forma complementar, aproveitando as vantagens que cada qual oferece, respeitando todos os modais e garantindo acima de tudo, que o espaço urbano não seja transformado em um campo de conflito, mas de harmonia e compartilhamento, visando integração da sociedade.

2.2.1 O Uso Do Automóvel

A principal causa dos problemas de mobilidade urbana no Brasil, refere-se ao aumento do uso de transportes individuais motorizados em detrimento da utilização de transportes coletivos. A crescente produção industrial, assim como a falta de políticas urbanas adequadas, além das facilidades cada vez maiores na compra de um automóvel, contribuíram para o caos que hoje se instala nas cidades brasileiras, no que diz respeito tanto à segurança, quanto à qualidade de vida da população (DUARTE, et al, 2008).

As principais consequências do modelo de mobilidade urbana focada no uso do automóvel são: aumento dos congestionamentos; diminuição da utilização do transporte público coletivo; aumento da poluição atmosférica; aumento dos índices de acidentes de trânsito. A falta de um transporte público de qualidade e com preço justo, faz com que grande parte da população priorize a utilização do transporte individual, e isso agrava os problemas relacionados ao trânsito (ANTP, 1997).

De acordo com Duarte, Sánchez e Libardi (2008), como resposta ao crescimento acelerado desse modal, as cidades foram se adaptando ao uso eficiente do automóvel particular e tendo seu sistema viário ampliado. Com isso, as condições para pedestres e ciclistas são cada vez menos dignas. Esse crescimento desordenando, associado à falta de espaço físico nas cidades, também tem causado grandes congestionamentos e, consequentemente, poluição atmosférica e sonora, além do estresse causado devido à dificuldade de deslocamento (GEHL, 2015).

Segundo a ANTP (1997) os congestionamentos e a ocupação desordenada dos automóveis nos espaços verdes das cidades, poluem o ar e provocam altos índices de ruído, comprometendo, assim, a saúde pública e a qualidade de vida da população. Além disso, geram uma restrição de mobilidade e acessibilidade. Porém, em relação a saúde, a poluição causada pelos automóveis é desconsiderada pela maioria da população que utiliza o automóvel como meio de transporte, visto que apenas 10% dos carros que circulam nas cidades do mundo todo são equipados com catalizadores, que servem para reduzir em até trinta vezes o nível de monóxido de carbono.

Como afirma Goes (2000), a cada dia, mais espaços estão sendo destinados aos automóveis, com a construção de novas vias, viadutos, além de estacionamentos. Com isso, percebe-se que quanto mais espaços eles ocuparem, mais eles se sentirão atraídos, aumentando consequentemente, os problemas mencionados. O desafio dos administradores públicos é redistribuir o espaço destinado aos carros, e não aumentar sua capacidade de infraestrutura. É preciso que se restrinja o uso desenfreado dos automóveis nas áreas urbanas, estimulando o uso de outros modais como o ônibus, a bicicleta, e a caminhada, tendo como objetivo redefinir as prioridades dos modais escolhidos pela maioria da população.

2.2.2 Pedestrianismo

Caminhar é o ponto de partida. Através da caminhada podemos viver a cidade em toda a sua diversidade, isto porque, a maioria dos eventos da vida acontecem quando caminhamos

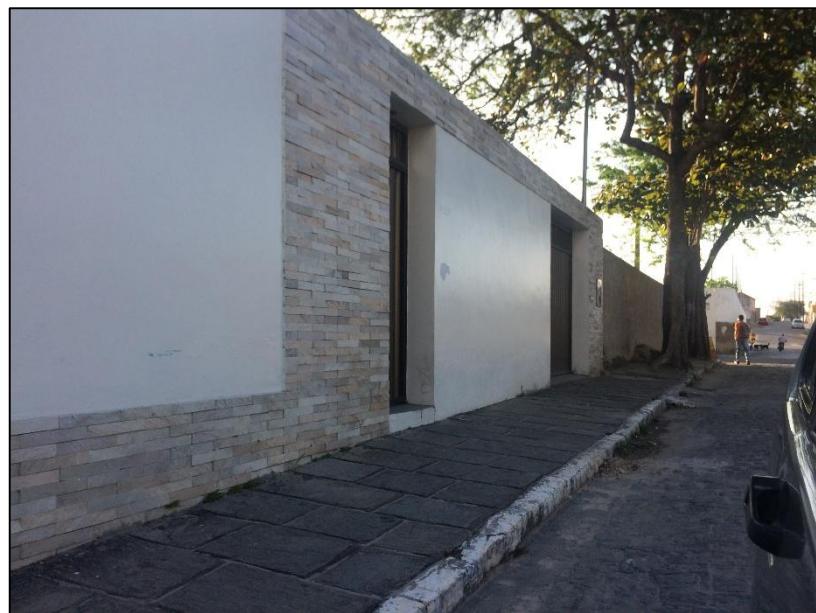
entre outras pessoas. Porém, para que exista vida urbana, é imprescindível que as cidades possam oferecer boas oportunidades para caminhar, isto inclui a qualidade física do espaço urbano, a proteção, o mobiliário, a qualidade visual e a segurança (GEHL, 2015).

Porém, de acordo com Daros (1997), a importância da circulação dos pedestres no meio urbano, na maioria das vezes, é desconsiderada em planos de trânsito, visto que a engenharia é mais voltada a atender as necessidades dos veículos automotores, desconsiderando muitas vezes, as condições mínimas de infraestrutura que facilitam a circulação dos pedestres. Com isso, eles acabam por se afastar dos espaços públicos.

A calçada é o equipamento capaz de proporcionar a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano, permitindo que o mesmo atinja seu destino com conforto e segurança. As calçadas devem acomodar, além do fluxo de pedestres nos dois sentidos de circulação, o mobiliário urbano e a arborização das vias. Para que esses elementos não entrem em conflito, as calçadas devem ter seu dimensionamento proporcional ao fluxo de pedestres (DUARTE et al, 2008, p.26).

Como afirma Gehl (2015), as calçadas e ruas são os órgãos mais vitais das cidades. Além de permitir o deslocamento de pessoas, as calçadas funcionam como espaços de encontros e trocas sociais. Porém, depois da invasão dos automóveis, os espaços destinados ao pedestres são cada vez mais desfavorecidos, calçadas estreitas, com más condições de deslocamento, apresentando obstáculos, pisos danificados, como pode se observar nas figuras 6 e 7.

Figura 6 – Calçadas estreitas com obstáculos



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Figura 7 – Calçadas com obstáculos



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Caminhabilidade é um termo recente, que diz respeito a dimensão que o ambiente construído sustenta e estimula o caminhar, quando promove conforto e segurança ao pedestre, levando as pessoas a destinos variados, oferecendo interesse visual ao longo do trajeto (SOUTHWORTH, 2005). Nesse sentido, a boa calçada deve ser ampla, acessível e ter boa conectividade com as fachadas; deve possuir vegetação, mobiliário adequado e sinalização; deve ser convidativa, confortável e segura ao pedestre.

Portanto, percebe-se que o planejamento urbano deve incentivar o pedestrianismo e proporcionar qualidade na infraestrutura nos seus espaços, para que os transeuntes possam usufruir dessa forma de deslocamento, ao qual proporciona qualidade de vida e incentiva as trocas sociais, aumentando a vitalidade dos espaços públicos em diversas áreas da cidade.

2.2.3 Inclusão Social

A Inclusão social é entendida como a capacidade de uma pessoa participar adequadamente da sociedade em aspectos como educação, emprego, acesso aos serviços públicos e atividades sociais e recreativas.

No Brasil, a globalização tem aprofundado as dimensões da desigualdade social, criando processos que podemos denominar de exclusão social. Esses processos estão acompanhados de uma expansão urbana, caracterizada pela segregação territorial. A população é gradativamente

expulsa dos centros para as periferias, numa lógica de exclusão social que concentra a oferta de serviços públicos e empregos no centro, distribuídos de forma desigual, o que aumenta a demanda por transporte público para deslocamentos entre grandes distâncias. O sistema de transporte geralmente não supre a demanda adequadamente. Como resultado, os mais pobres ficam segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade.

As deficiências nos sistemas de mobilidade urbana compõem um dos aspectos capazes de demonstrar às populações mais pobres o quanto elas estão efetivamente distantes do processo de inclusão social. Essa falta de mobilidade faz com que a marginalização geográfica aprofunde a exclusão social.

Diante disto, um espaço inclusivo é aquele que pode ser utilizado por todas as pessoas, de qualquer gênero, idade, condição física ou econômica, sendo este acesso de modo fácil e qualificado. Para isso, ele precisa garantir a acessibilidade, que se refere aos deslocamentos da população em conjunto aos bens do espaço urbano, diante das necessidades da inclusão social urbana.

A Lei da Acessibilidade, que corresponde ao decreto nº 5.296/04, regulamenta a implantação de projetos urbanísticos e arquitetônicos que atendam a todos os princípios do desenho universal, utilizando como embasamento as normas técnicas de acessibilidade (NBR 9050, 2015).

A acessibilidade é definida como a condição de alcance das pessoas, bem como a possibilidade destas irem a um espaço público com segurança e autonomia para a utilização das edificações, dos mobiliários urbanos e dos elementos do espaço. Este conceito é dividido em dois tipos: a macroacessibilidade e a microacessibilidade. O primeiro, refere-se à facilidade de um indivíduo circular pela cidade, chegando de forma satisfatória e segura aos destinos desejados, independentemente do meio de transporte utilizado, e o segundo, dentre outras coisas, corresponde à possibilidade de um indivíduo acessar, de forma prática, o transporte público, bem como estacionar seu veículo (NBR 9050, 2015).

“O grande desafio que deve ser abraçado pela mobilidade urbana é a inclusão de parcelas consideráveis da população na vida das cidades, promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano” (DUARTE et al, 2008, p. 12).

É necessário que os órgãos públicos voltem os olhares para esses problemas de Mobilidade Urbana e melhorem a oferta e a qualidade dos serviços prestados à toda população, independente da condição econômica, idade, gênero e/ou condição física.

2.3 ESTRATÉGIAS DE DESENHO URBANO

Diante do que foi exposto, tem-se como reflexo o fato de haver a indispensabilidade de uma análise sobre o desenho urbano das cidades nos dias atuais, assim como dos espaços e vias públicas, pensando na melhoria da qualidade de vida da população. Portanto, serão expostas a seguir estratégias que contribuem para melhorar a qualidade dos espaços públicos, e um bom desenho urbano.

2.3.1 Estratégias de uso e ocupação do solo

A atividade de parcelamento do solo é regulada pela Lei Nacional Nº 6766/79 e é regida de acordo com suas particularidade, seja em área urbana ou rural. Com o surgimento do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01) o parcelamento do solo passa a compor o rol de instrumentos que devem ser utilizados para atender aos seus fins (MPSC, 2010; BRASIL, 1979; BRASIL, 2001).

A Lei de Uso e Ocupação do Solo é um instrumento municipal de planejamento territorial, que tem a função de regular as atividades de cada zona da cidade de modo equilibrado de acordo com as demandas e o desenvolvimento econômico. Esta Lei deve trabalhar em conjunto com um plano de mobilidade urbana, para que possa criar condições para a redução dos deslocamentos motorizados, melhorar a distribuição das funções urbanas e controlar o processo de expansão urbana desordenada (DUARTE, et al. 2008).

Segundo Gehl (2015) é importante a utilização de estratégias de uso e ocupação do solo para recuperar diferentes espaços de uma cidade, principalmente suas ruas. De acordo com ele, uma rua torna-se vazia em determinados horários, quando apresenta apenas edificações direcionadas à habitações. Da mesma forma, uma rua que é direcionada apenas funções comerciais ficará ociosa em horários não comerciais. Diante disto, percebe-se a importância da diversidade de usos e terrenos ativos ao longo dos trajetos dos pedestres.

Gehl (2015) desenvolveu uma escala de cinco níveis para avaliar as fachadas das edificações em relação a quantidade de transeuntes que ali se encontram, sendo, em geral, classificadas entre ativas e inativas, levando em consideração a quantidade de aberturas e as variações de funções que elas apresentam.

Fachadas ativas são caracterizadas por serem, geralmente, edifícios estreitos, com muitas aberturas e que possuem variação de funções, possibilitando o contato entre o ambiente externo e interno, como pode-se observar na figura 8.

Figura 8 - Fachada do Esperança Trade Center, Rua Manoel Rodriguês, Esperança – PB



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

As fachadas inativas são edificações grandes, que apresentam poucas aberturas, sendo consideradas unidades passivas ou cegas, sem variação visível de funções, como mostra a figura 9.

Figura 9 - Fachada do Clube Caobe na Rua Napoleão Laureano, Esperança – PB



Fonte: Arquivo pessoal (2017).

O incentivo a variedade de usos, que envolve áreas residências, comerciais, institucionais e de serviço, proporcionam um aumento na movimentação de transeuntes em

diferentes horários do dia, aumentando a sensação de segurança aos pedestres, pois geram uma vigilância natural, o que podemos chamar de olhos da rua.

2.3.2 Espaços de Transições e Permanências

Espaços de transição são os ambientes que intermedeiam espaços internos e externos do edifício, sendo de grande influência nas sensações e percepções da arquitetura pelo usuário e têm papel fundamental para circulação, meio ambiente e estética (PITTS; SALEH, 2007).

Esse tipo de espaço tem um papel social de grande importância, tornando-se um ambiente de convivência e interação do ser humano, possibilitando o acesso de usuários, tanto do meio interno como do meio externo, além de propiciar atividades como conversa, negociações, confraternizações, entre outras (UNWN, 2010). A qualidade de vida urbana é influenciada por essas atividades, principalmente as opcionais, em que as pessoas caminham, permanecem em pé, conversam e sentam. Portanto, a qualidade do espaço público é essencial para atrair as pessoas, convidando-as a desfrutar cada vez mais do ambiente.

Segundo Porada (2013), o espaço público deve ser olhado de forma mais aprofundada, de acordo com sua gestão e suas novas funções. As pessoas devem pensar nas ruas, nas praças, nos parques e na passagem urbana como um todo, apropriando-se culturalmente de todos esses lugares e, consequentemente, tornando as cidades mais compactas, densas e seguras.

Para que os espaços públicos tenham qualidade, deve-se considerar cada atividade que ali acontece. Como afirma Jacobs (2000), o mobiliário urbano e a arborização são ferramentas primordiais para a qualidade do espaço público. Uma condição importante para uma caminhada agradável e confortável é um espaço livre e desimpedido, onde não se tenha a necessidade de se desviar ou ser empurrado por outras pessoas. É importante também que esses espaços de transições e permanências possam ser utilizados por todos de forma igualitária, desde uma mãe com carrinho de bebê, até pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida (GEHL, 2015).

2.3.3 Espaço Compartilhado

O funcionamento das cidades e do trânsito mudaram após o movimento modernista. Desde a priorização do automóvel, atravessar as ruas e avenidas se tornou uma tarefa mais difícil para os pedestres e ciclistas. Tendo em vista que os espaços públicos não apresenta boas

condições de segurança, é preciso que os pedestres e ciclistas tenham cada vez mais atenção.

Com isso, segundo Delaqua (2012) no ano de 2004 surgiu o projeto Espaço Compartilhado, que foi financiado em parte pela União Europeia e foi implantado na Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Holanda e Inglaterra, com objetivo de mudar o desenho urbano e integrar as atividades humanas ao tráfego motorizado. A figura 10 mostra uma via compartilhada na Holanda.

Figura 10 - Via compartilhada em Haren, Holanda

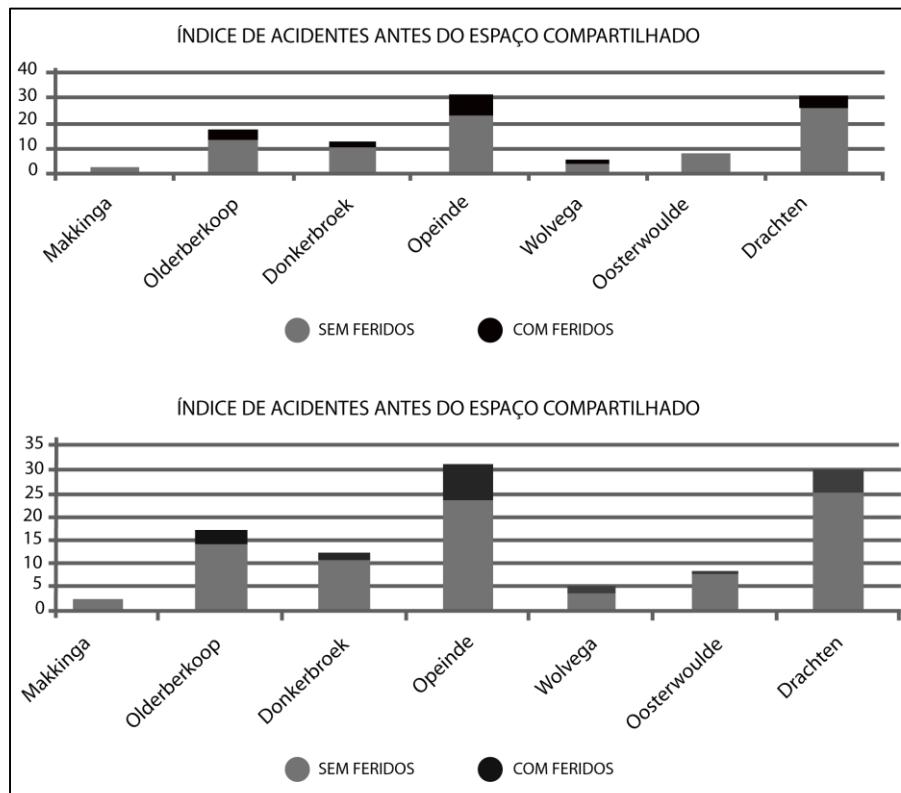


Fonte: Delaqua (2012).

O espaço compartilhado busca a redução do tráfego conturbado e intenso, resultando na integração de todos os usuários das vias e, com isso, desfazendo a segregação que existe na maioria das cidades. Através do desenho do piso e locação dos mobiliários projetados de forma estratégica, busca-se direcionar o fluxo dos pedestres, ciclistas e motoristas em geral, de forma que todos os modais possam transitar de forma equilibrada e compartilhada.

A Universidade Politécnica de Madrid realizou, em 2008, estudos sobre acidentes de trânsitos em algumas cidades que haviam utilizado o modelo Espaço Compartilhado como estratégia de interação e os resultados foram positivos. Como mostra a Figura 11 o número de acidentes com indivíduos feridos diminuiu (DELAQUA, 2012).

Figura 11 - Gráficos comparativos de acidentes antes e depois do espaço compartilhado



Fonte: Adaptado de Delaqua (2012).

Para que o Espaço Compartilhado atue de maneira ordenada, é necessário seguir medidas como um cuidadoso desenho urbano que torne visível a integração e a organização da posição de cada usuário, fazendo demarcações no piso, eliminando a sinalização convencional e, principalmente, a utilização de uma mesma cota de nível para todo o ambiente compartilhado, eliminando a calçada e expandindo-a por todo o espaço, formando um verdadeiro calçadão.

2.4 ANÁLISE DE PROJETOS CORRELATOS

Para a elaboração da proposta de intervenção, tornou-se indispensável a análise de projetos que serviram como correlatos, com embasamento nos parâmetros e definições para referências conceituais e diretrizes projetuais, possibilitando maior segurança em termos de programa de necessidades, zoneamento, fluxos, sistemas viários e relação geral entre o projeto e sua área de entorno. A escolha desses projetos se deu a partir da área de concentração em intervenções urbanas de vias, tomando como pontos principais as consequências trazidas após as intervenções realizadas nas localidades em que se encontram, gerando aspectos comparativos à realidade local da área de intervenção aqui proposta.

Portanto, tem-se a seguir a explanação dos correlatos que foram utilizados como

orientação para este trabalho de conclusão de curso.

2.4.1 Kensington Street – Sydney

Iniciando os estudos de caso, utilizou-se o projeto de intervenção da Kensington Street, que está localizada na cidade de Sydney, na Austrália. Trata-se da revitalização de uma das ruas mais antigas da cidade, transformando-a em um novo espaço público que contribuiu para a tipologia da rua que vive em constante evolução, visto que a mesma é bastante movimentada em todos os horários do dia, devido a variação dos seus usos comerciais e culturais.

FICHA TÉCNICA

- a) Localização: Sydney, na Austrália;
- b) Endereço: Kensington Street, Broadway, Chippendale, NSW, Austrália, 2008
- c) Data de conclusão da obra: 2015;
- d) Cliente : Greencliff e Frasers Property Austrália;
- e) Arquitetos colaboradores: Tonkin Zulaikha Greer, Paul Davies & Associates;
- f) Arquitetos paisagistas: Turf Design Studio e Jeppe Aaggard Andersen;
- g) Custo da obra: US \$ 3,7 milhões

A Kensington Street está localizada em um setor privilegiado da cidade de Sydney, por ter uma variedade de pontos assistenciais que dão suporte aos diversos tipos de usos que a rua apresenta. Em seu entorno se encontram o Central Park, algumas Universidades, hotéis, Cartórios, Correios, Escolas, entre outros.

Figura 12 - Diagrama de Localização da Rua Kensington, Sydney



Fonte: Adaptado do Google Earth (2017)

A intervenção na Kenstington Street foi feita através da parceria entre as duas maiores imobiliárias da cidade de Sydney (Greencliff e Frasers Property Austrália), que compraram os imóveis da rua, com objetivo de requalificá-la. A Kenstington Street foi primeiro definido no plano de domínio público de 2007 do Central Park, depois firmou-se parcerias entre arquitetos e paisagistas para revitalização da área.

Inicialmente, uma gama de possibilidades foram aparecendo, visto que o tecido construído era composto por alguns dos mais antigos edifícios da cidade, como chalés, terraços e armazéns. Com isso, os arquitetos urbanistas e os paisagistas, se questionaram como poderiam intervir, tornando-a um novo lugar, sem deixar de levar em consideração toda sua história.

O projeto inovador da Kensington Street e a estratégia de reutilização adaptativa de herança histórica, revitalizaram uma das ruas mais antigas de Sydney, transformando-a em um novo e vibrante lugar público que contribui para a tipologia da rua que vive em constante evolução. O lugar é cheio de atividades, tendo seu funcionamento desde o início da manhã até tarde da noite, fazendo com que o lugar torne-se seguro e movimentado em todos os horários do dia, com pessoas de todas as idades e origens que exploram os seus espaços criativos, seus restaurantes e as ofertas culturais que ela oferece (LANDEZINE, 2016).

Figura 13 – Movimentação de transeuntes na Kensington Street



Fonte: Landezine (2016)

De acordo com o escritório Turf Design Studio (2016), a primeira característica considerada, foi sua conexão física. Por estar próximo ao Central Park, essa conexão foi de fundamental importância para resgatar a rua de volta ao tecido da cidade. Em seguida, foi necessário o estudo e a compreensão da sua história, levando em consideração as qualidades patrimoniais que ela apresentava. Com isso, os arquitetos e paisagistas foram retirando aspectos desnecessários e começaram a melhorar sua infraestrutura, com a inserção de iluminação, bancos e árvores.

Quando a Greencliff comprou as casas e armazéns do trabalhador histórico da rua Kensington, nossa visão era reativar os edifícios patrimoniais ao longo da rua e reconstruí-los para atividades contemporâneas de alimentos, estilo de vida, arte e comercial (QUEK, 2016).

Na rua, se encontra o Old Clare Hotel, uma antiga fábrica de cervejaria que foi fundida com os antigos edifícios da administração da cervejaria adjacentes para criar um hotel boutique de 65 quartos com três restaurantes de luxo. No lado oeste da rua, há um pequeno hotel que hospeda estudantes, atendendo as universidades próximas. O lado leste da rua Kensington está alinhado com casas de terraço, algumas construídas em 1835, ficando entre as mais antigas de Sydney. A reutilização desses edifícios como restaurantes e espaços de galeria foi a chave para transformar esta rua, em um ponto estratégico e vibrante da cidade (TURF DESIGN STUDIO, 2016).

Figura 14 - Restaurante como ponto atrativo para a população



Fonte: Landezine (2016)

Segundo Landezine (2016), a rua tem aproximadamente 160 metros de extensão, sendo composta por uma mistura de edificações antigas e prédios modernos, que vão desde armazéns

industriais à prédios com estruturas de vidro modernos. Na intervenção, várias edificações passaram por reformas, afim de serem propostos novos usos. Atualmente, a rua apresenta uma variedade intensa de atividades que contribuem significativamente para aumentar a intensidade de fluxos dos transeuntes e para aumentar também a vitalidade da rua, como podemos ver na figura 15.

Figura 15 - Diagrama de uso e ocupação do solo na Kensington Street



Fonte : Adaptado de Landezine (2016)

Por se tratar de uma rua antiga com edificações históricas, fez-se necessário a reestruturação da sua infraestrutura, de forma minuciosa para não comprometer as construções existentes. Sendo assim, foi feito um sistema de drenagem central com granito bruto. A paginação de piso foi feita de forma que respeitasse a herança local, recebendo tijolos de terracota, que tiveram apenas seu ordenamento e desenhos de seus assentamentos em diferentes direções, dando dinamicidade e originalidade ao espaço.

De acordo com Horne (2016), na rua Kensington foi usado na paginação de piso um

tijolo em padrão de espinha de peixe à 45 graus para a linha de movimento para enfatizá-la. Como podemos ver na figura 16:

Figura 16 - Paginação de piso



Fonte: Landezine (2016)

A equipe de design desenvolveu uma abordagem de "rua compartilhada", integrando carros dentro de um ambiente orientado para pedestres. A rua apresenta motoristas com uma sucessão de sutilezas físicas e visuais projetadas para incentivar a condução lenta. Um dreno central de granito, uma avenida solta de árvores, balizadores e pavimentação combinam para restringir movimentação e estacionamento de veículos (LANDEZINE, 2016).

Figura 17 – Compartilhamento da rua



Fonte: Landezine (2016)

O horário de funcionamento dos diferentes tipos de usos em edificações é um dos fatores importantes quanto à questão de ocupação e movimentação em um espaço público, bem como em relação à segurança da rua. Ao analisar essa disposição na Rua em questão, percebe-se que a opção de mesclar lojas, que funcionam em horário comercial, com serviços de restaurante e café, que funcionam em todos os turnos, faz com que o ambiente tenha permanência constante de pessoas, como podemos ver nas figuras 18 e 19.

Figura 18 - Disposição de mesas nas calçadas dos estabelecimentos



Fonte: Landezine (2016)

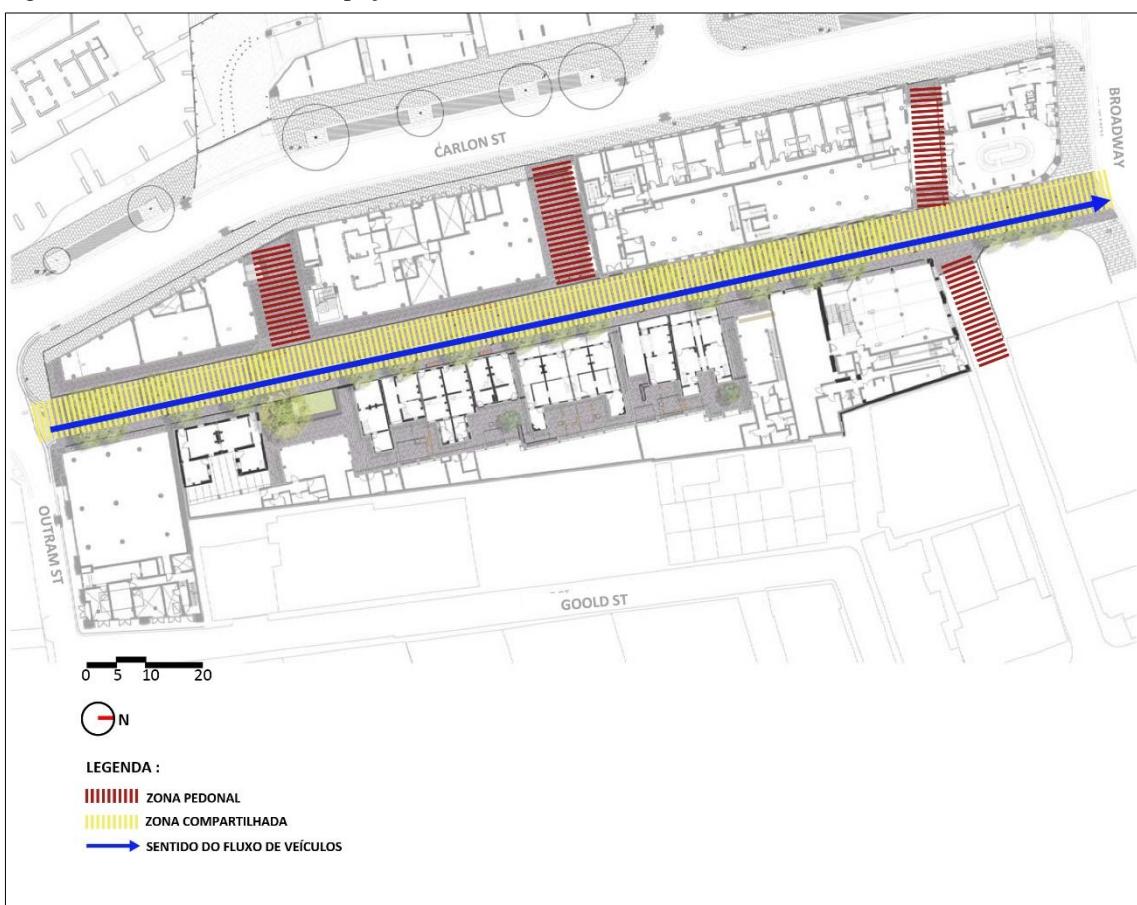
Figura 19- Movimentação da rua em horário noturno



Fonte: Landezine (2016)

A kensington Street passou a obedecer um fluxo em que o pedestre tem prioridade em qualquer espaço da via. O acesso dos carros só se dá a partir de uma rua (Outram Street) tendo apenas uma direção. A rua Compartilhada faz um sistema de obstáculos, que obriga o motorista a reduzir a velocidade. Os fluxos de acessos dos pedestres, faz com que a rua volte a ser inserida ou incluída a malha urbana, facilitando assim, a transição de uma rua para outra, visto que o pedestre pode ter acesso por todas as ruas que se ligam à Kensington Street, como podemos ver na figura 20.

Figura 20 - Zoneamento dos Espaços



Fonte: Adaptado de Landezine (2016)

A solução da intervenção foi espaços dinâmicos de comércios e negócios, inserindo a rua de volta a malha urbana, abrindo uma série de acessos para o Central Park, beneficiando os usuários, dando-lhes integração, despertando o prazer para viver, trabalhar e brincar. Sendo assim, a rua que antes tinha seu passeio estreito e a faixa de transição do automóvel larga, hoje se encontra compartilhada, onde calçadas e rua estão no mesmo nível, de maneira a deixar um sentido de via para o carro, trabalhando com obstáculos e limitando sua velocidade máxima

para 10Km/h. As bicicletas tem sentido bidirecional e o pedestre tem prioridade em toda a rua. Foram instaladas vegetações de pequeno e médio portes, deixando assim o passeio mais agradável. Foram instalados áreas de convivência e mobiliários por toda a via.

Ao se analisar a proposta de intervenção, percebe-se a questão da valorização da escala humana e dos espaços destinados às pessoas, sendo estes mais amplos e com mais conforto no que se diz respeito à circulação, como destacado na figura 21.

Figura 21 - Zoneamento dos espaços



Fonte: Adaptado de Landezine (2016)

Na proposta, o objetivo foi transformar as calçadas em um único piso plano e com o menor número de barreiras para a circulação de pessoas, uma vez que a via é predominantemente comercial. A valorização da passagem dos pedestres é notória, embora, além disso, exista também a necessidade de espaços de transição para descanso e permanência dos usuários no espaço público. Todos os modos de deslocamento tem vez e trafegam de forma compartilhada a Kensington Street, transformando o espaço em um ambiente com alta vitalidade, onde se é possível ter uma qualidade de vida.

Antes da intervenção a Kensington Street era escassa de vegetação. Com isso o Paisagista Jeppe Aaggard distribuiu árvores de pequeno e médio porte com copas rarefeitas por toda a via, concentrando boa parte dos maciços nas fachadas que a insolação é mais intensa. Foram distribuídos jarros com arbustos e foi locado uma praça de vivência, oferecendo uma área mais atrativa e com maior conforto ambiental à população.

Figura 22 – Diagrama de Vegetação



Fonte: Adaptado de Landezine (2016)

A escolha deste correlato ocorreu por se tratar de uma intervenção em uma via que tem uma conexão física bem relevante, visto que, apresenta em seu entorno pontos assistências diversificados e com movimentação constante, esta intervenção buscou proporcionar uma melhor qualidade de vida para população. Além disso, propôs soluções positivas para o tráfego congestionado que existia na avenida. Levando em consideração a cidade de Esperança, aspectos comparativos são gerados para esta realidade. A inserção de mobiliários urbanos, a inserção de vegetação, a priorização dos pedestres no espaço público, assim como a redução de velocidade na via, são aspectos relevantes que podem ser adotados na proposta de redesenho das Ruas Manoel Rodrigues de oliveira e Clementino Farias.

2.4.2 Rua Mariahilfer Strasse – Viena

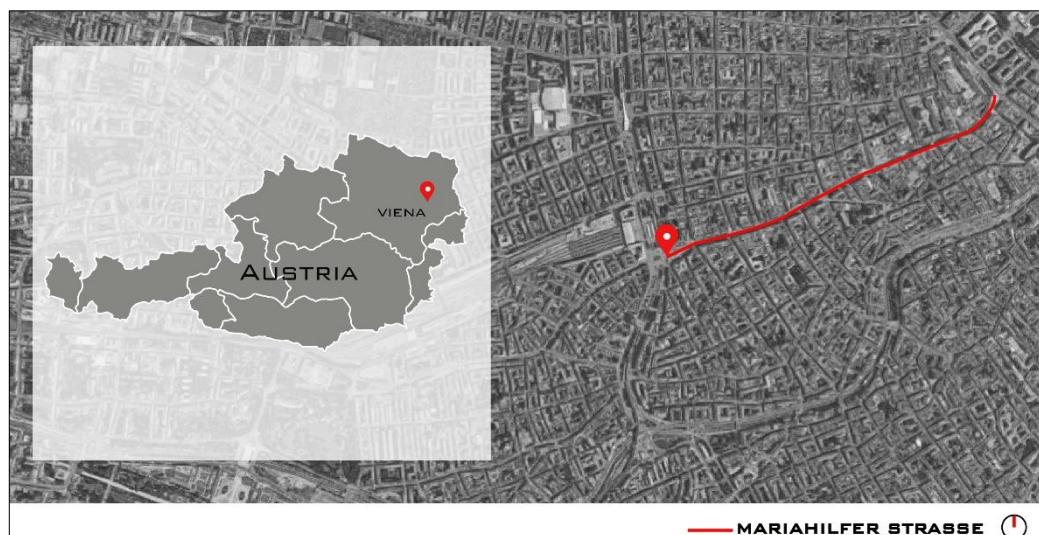
O segundo estudo de caso trata-se da intervenção na rua Mariahilfer Strasse, localizada na cidade de Viena, na Áustria. É uma rua com cerca de 1.600 metros de comprimento, considerada a área comercial mais importante no coração de Viena. É uma rota importante tanto para os visitantes como para os residentes da cidade, mas que foi convertida, ao longo dos tempos, numa rua com muito tráfego automotivo e com pouco espaço destinado aos pedestres.

FICHA TÉCNICA

- a) Localização: Viena, na Austria;
- b) Data de conclusão da obra: 2015;
- c) Cliente: Cidade de Viena, Departamento de Design Urbano (MA19);
- d) Arquitetos: Bureau B + B urbanismo e arquitectura paisagística, Amsterdam arquitetos i.c.orso.pitro;
- e) Ciências do transporte / engenheiros técnicos: FCP Fritsch, Chiari & partner ZT GmbH;
- f) Área: 43.000 m2.

A Mariahilferstrasse está localizada no centro de Viena, onde existe uma grande variedade de atividades sendo desenvolvidas diariamente. Por toda sua extensão existem vários restaurantes, cafés, além de uma variedade intensa de lojas que estimulam a movimentação diária da via. Aliado a isto, a rua dispõe de um sistema de metrô que torna o lugar acessível e ainda mais movimentado. Portanto, seu redesenho possibilitou um novo desenvolvimento urbano.

Figura 23 -Diagrama de localização da Mariahilfer Strasse



Fonte: Adaptado do Google Earth (2017)

A requalificação na Mariahilfer Strasse foi feita através da parceria do escritório holandês de design de paisagem e urbanismo Bureau B + B, com os arquitetos vienenses, orso.pitro, que ganharam o concurso organizado pela cidade de Viena. De acordo com Landezine (2014), essa transformação partiu do diálogo com os próprios usuários da vida. O principal objetivo dessa requalificação era transformar a via, de uma rua barulheta e bastante

poluída, em uma área com restrição de tráfego, com isso, a via iria proporcionar uma qualidade de vida maior para a população que ali transita, seja a trabalho, seja a passeio.

Figura 24 - Rua Mariahilfer antes da intervenção



Fonte: Landezinde (2016)

Figura 25 - Rua Mariahilfer depois da intervenção

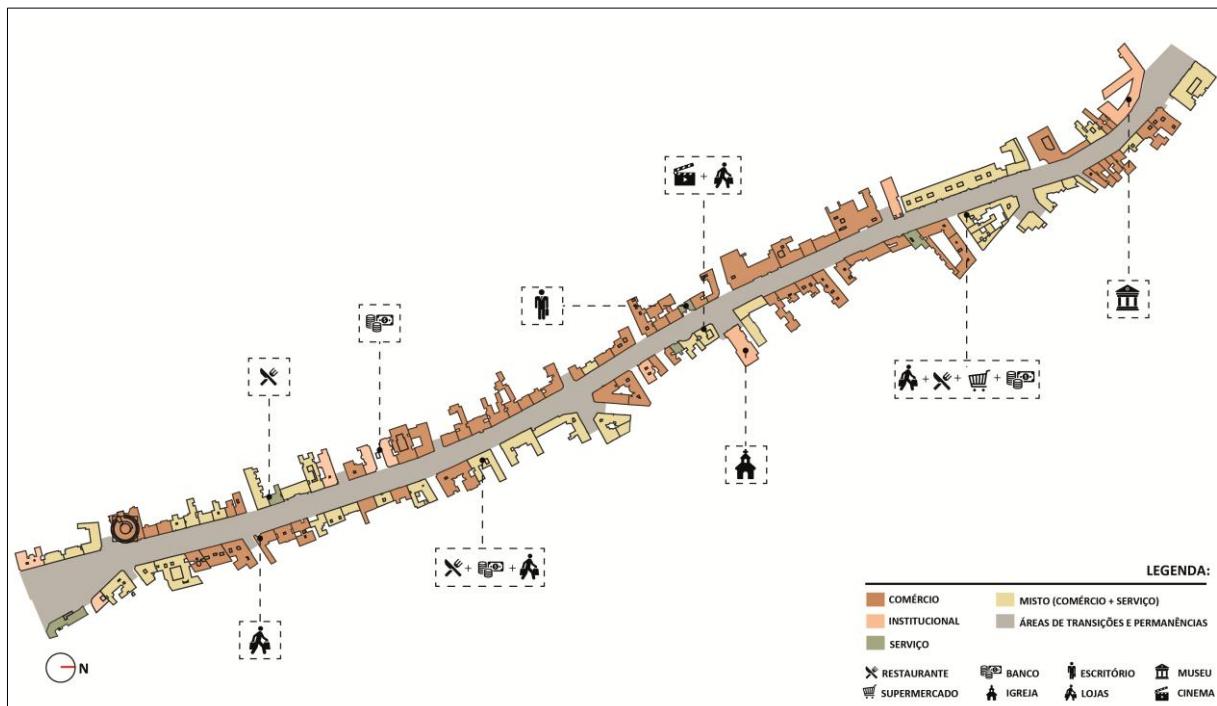


Fonte: Landezine (2016)

A rua é bastante movimentada, sendo a zona central caracterizada como a área de maior movimentação, visto que a via é composta por uma diversidade de usos que vão desde lojas de

roupas, até restaurantes, bares e cafés, que fazem com que as pessoas possam desfrutar e relaxar naquele mesmo ambiente. Existem ainda na via usos mistos, usos habitacionais, institucionais, entre outros, como podemos ver na figura 26:

Figura 26 – Diagrama de uso e ocupação do solo da Rua Mariahilfer Strasse



Fonte : Adaptado de Landezine (2014)

Essa diversidade de usos, por si só, já torna a via bastante movimentada em diversos horários do dia. Porém, a criação de novos espaços de convivências e permanências, assim como a priorização do pedestre, atrai cada vez mais os transeuntes para aquela região. Nas figuras 27 e 28 podemos ver o zoneamento dos espaços públicos antes e depois da intervenção.

Figura 27 - Zoneamento dos espaços antes da intervenção



Fonte: Adaptado de Landezine (2014)

Figura 28 – Zoneamento dos espaços depois da intervenção



Fonte : Adaptado de Landezine (2014)

Levando em consideração as fachadas histórias presentes na rua e a forte ligação dos pedestres com as fachadas ativas, o pedestre precisava dispor de uma área mais qualificada e

que o atraisse cada vez mais para transitar na região. Portanto, novos espaços de transições e permanências foram criados ao longo da via, com mobiliários urbanos dispostos por toda sua extensão. Segundo o escritório holandês de design de paisagem e urbanismo Bureau B + B (2014), os mobiliários urbanos foram feitos em granito austríaco, o mesmo que foi utilizado na pavimentação.

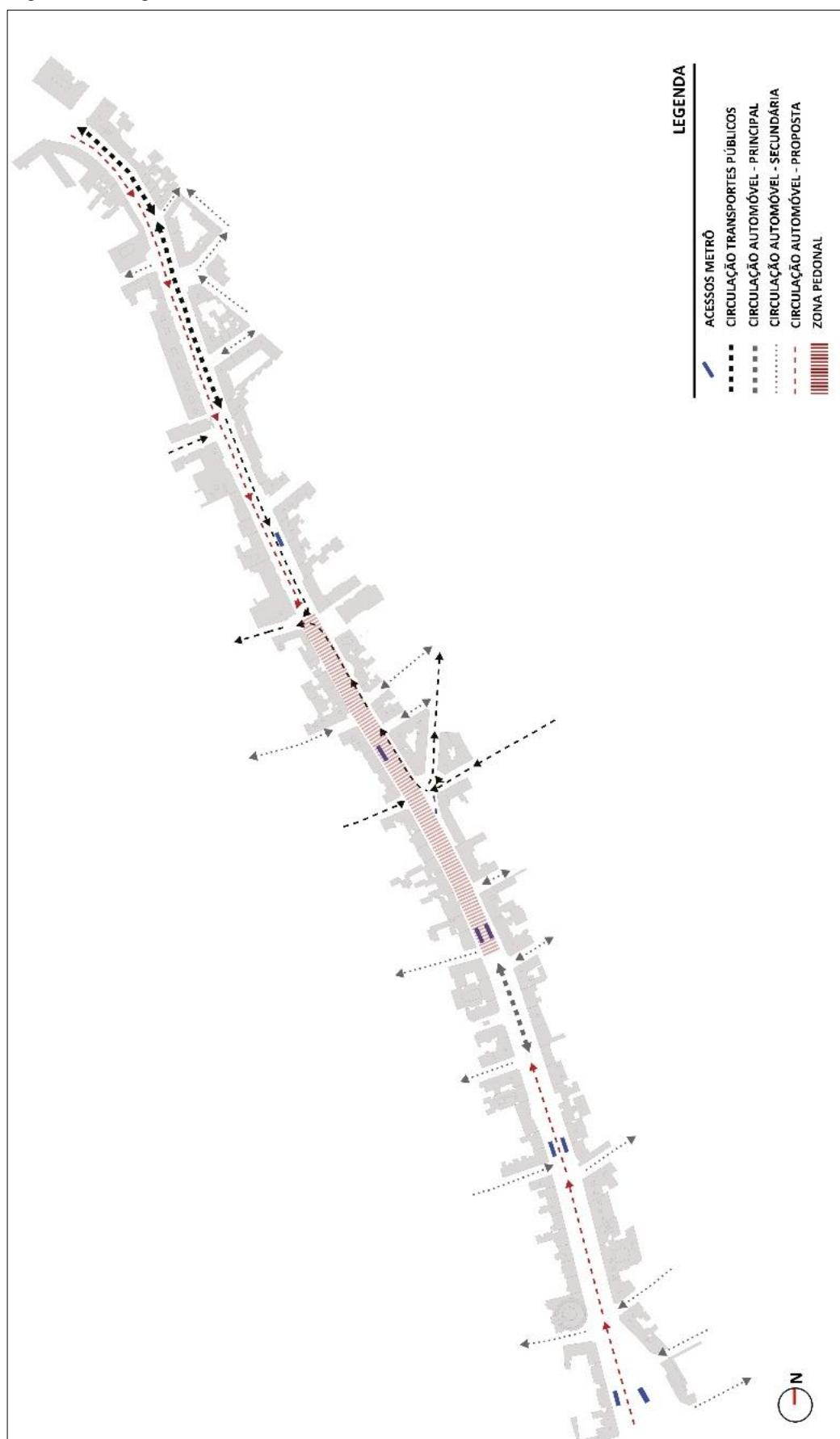
Figura 29 - Vista da Rua Marihilfer Strasse



Fonte: Landezine (2014)

Em um trecho da via, o projeto buscou proporcionar espaços compartilhados apenas entre os pedestres e ciclistas. Com isso, a pavimentação foi feita em um único nível, restrinindo o uso automotivo e tornando-a acessível. No restante, o sentido do fluxo passou a ser apenas em um sentido, diminuindo o congestionamento e reduzindo a poluição sonora e visual.

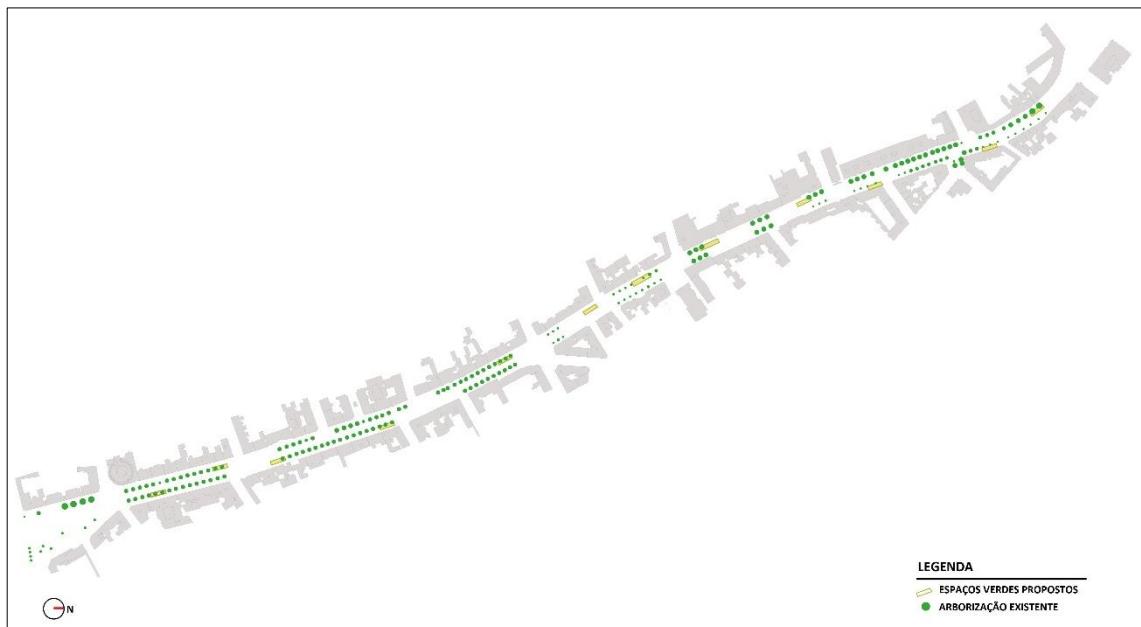
Figura 30 - Diagrama de fluxos



Fonte: Adaptado de Landezine (2014)

Com relação a vegetação, foram mantidas as existentes e propostas novas espécies de vegetação, principalmente nas áreas de permanências, proporcionando um maior conforto térmico, como mostra a figura 31:

Figura 31 - Diagrama de vegetação



Fonte : Adaptado de Landezine (2014)

A escolha do correlato foi devido ao fato desta intervenção ocorrer em uma via com bastante potencialidade, que obteve resultados positivos, dando soluções para o tráfego caótico que existia na avenida. Com isto, aspectos comparativos são gerados à realidade da cidade de Esperança, dando foco a requalificação das calçadas, implantação de vias compartilhadas e áreas pedonais, é possível de se traçar diretrizes projetuais que proporcione uma melhor qualidade de vida a população da cidade, proporcionando-lhes segurança no meio urbano.

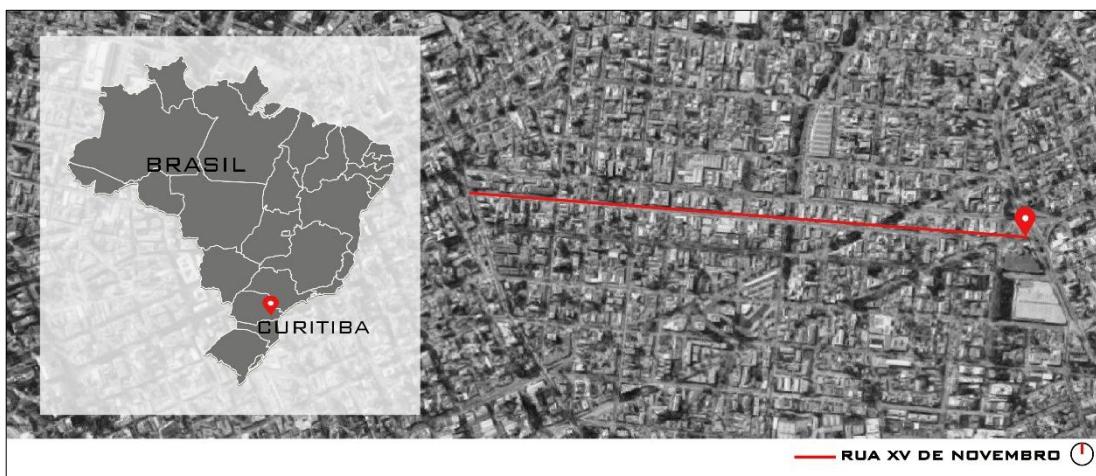
2.4.3 Rua XV de Novembro – Curitiba

Com o objetivo de mostrar soluções inseridas em realidades e contextos mais próximos, o último estudo de caso é a Rua XV de Novembro, mais conhecida por Rua das Flores, que está localizada na cidade de Curitiba, no Brasil. Considerada como uma das metrópoles brasileiras mais bem planejadas, Curitiba conta com uma qualidade de vida elevada, comparada a outras cidades brasileiras.

FICHA TÉCNICA

- a) Localização: Curitiba, localizado no Sul do estado do Paraná, Brasil;
- b) Endereço: Entre as Praças General Osório e Santos Andrade – Centro
- c) Cliente: Prefeitura de Curitiba
- d) Arquitetos: Abrão Assad, Lubomir Ficinski Dunin, Carlos Eduardo Ceneviva e Marcos Prado
- e) População: 1.751.907 habitantes (censo 2010).

Figura 32 – Diagrama de Localização da Rua XV de Novembro, Curitiba



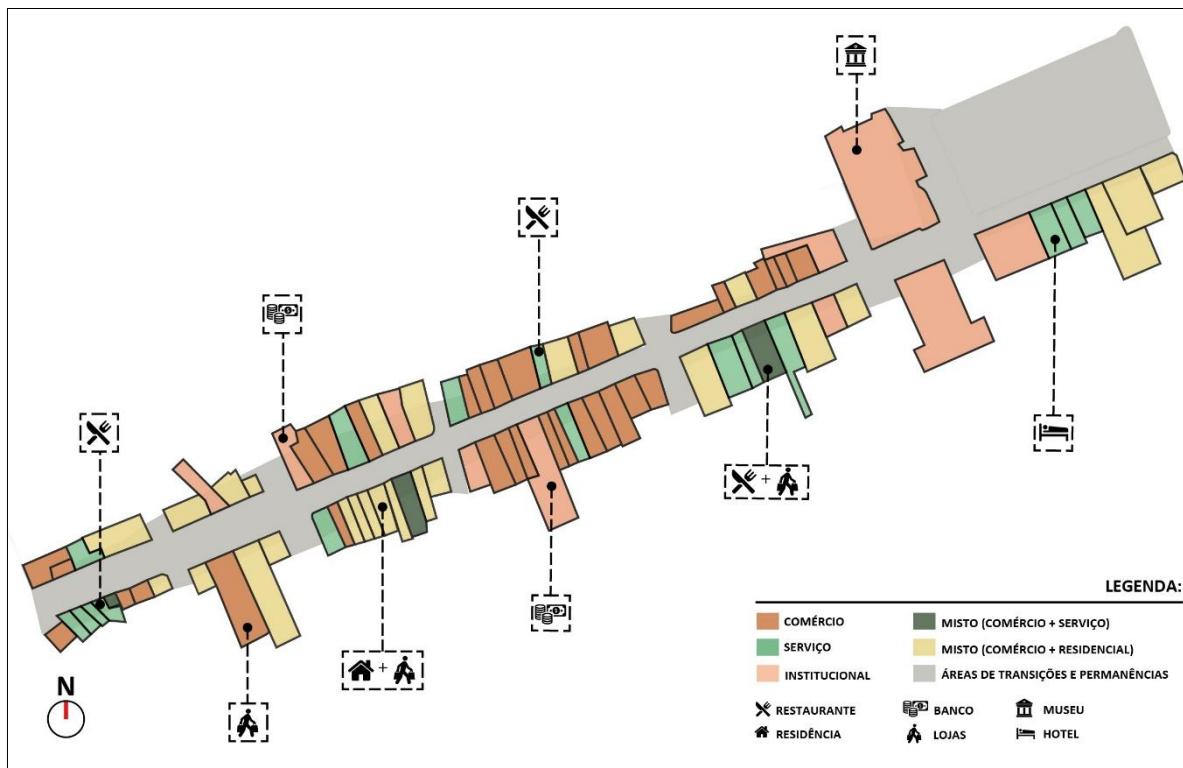
Fonte: Adaptado do Google Earth (2017)

A Rua XV de Novembro é um dos lugares mais conhecidos e visitados em Curitiba, pelo fato de existir nela um grande calçadão com vários canteiros de flores. De acordo com o Curitiba Guia (2014), a rua em questão foi a primeira do Brasil destinada aos pedestres, sendo inaugurada no ano de 1972, apresentando uma extensão de 1km.

Essa revitalização serve como parâmetro de exemplo para várias cidades do Brasil, visto que está inserida em uma região que apresenta alguns dos prédios mais relevantes do município. Além disso, é exemplo em relação ao planejamento urbano e nas soluções adotadas em relação ao transporte público. A cidade apresenta grandes áreas com vegetação e tem uma rica diversidade de fauna e flora.

A rua XV de Novembro tem suas edificações usos diversificados, entre comerciais e de serviços. A rua é composta por lojas de roupas, cosméticos, calçados, agência bancária, óticas, lojas de aparelhos eletrônicos, escritórios, assim como lanchonetes e cafeterias, que tem um layout distribuído dentro e fora do ambiente privado, fazendo com que exista uma interação com o espaço público.

Figura 33 - Diagrama de uso e ocupação do solo na Rua das Flores



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Ao analisar a diversidade desses usos na Rua das Flores, percebe-se que por integrar lojas que funcionam em horário comercial, com serviço de café e restaurantes, funcionando em todos os turnos, intensifica a permanência das pessoas na rua, como mostra a figura 34, sem dar margem a desertificação do lugar, diminuindo assim, a insegurança no espaço público.

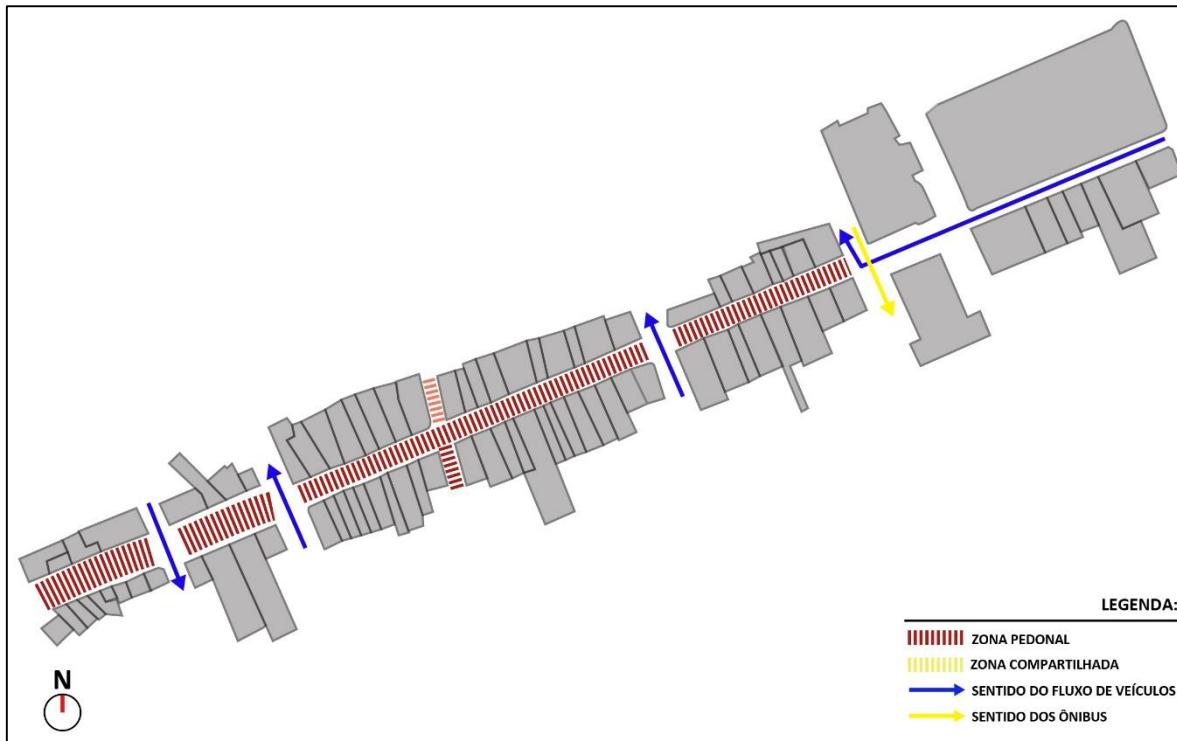
Figura 34 - Rua XV de Novembro ou Rua das Flores, em Curitiba - PR



Fonte: Curitiba Guia (2014)

Diante da análise deste correlato, essa consideração teve valor relevante para as diretrizes projetuais de intervenção nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias. Estas, sendo vias que apresentam uso predominantemente comercial, fazendo com que em outros horários, as vias sejam palco de insegurança, devido a ociosidade e desertificação do lugar.

Figura 35 - Diagrama de fluxos



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

A proposta inicial era de desenvolver apenas um trecho das ruas para os pedestres, visto que, estes se viam prejudicados pelo intenso movimento de veículos em uma área de poucos quilômetros quadrados. Mas, existia uma grande resistência dos comerciantes, alegando que isso prejudicaria suas vendas. Porém, ao longo do tempo, percebeu-se que essa revitalização incentivou a transição dos pedestres na via e isto fez com que as vendas aumentassem. Com isto, pouco a pouco a proposta foi sendo aceita e aplicada em outros trechos da rua.

Como podemos ver nas figuras 36 e 37 os espaços destinados aos pedestres aumentaram consideravelmente, como forma de proporcionar zonas com maior qualidade de vida, disponibilizando mais espaços de transições e permanência, visto que a via recebe uma quantidade grande de transeuntes diariamente. Com isso, os espaços públicos precisariam dispor de infraestrutura boa o suficiente para atraí-las cada dia mais.

Figura 36 – Zoneamento dos espaços na via antes da intervenção



Fonte: Adaptado de Curitiba guia (2014)

Figura 37 – Zoneamento dos espaços na via depois da intervenção



Fonte : Adaptado de Curitiba guia (2014)

No que se refere a vegetação da Rua das Flores, as árvores existentes por toda sua extensão foram mantidas, assim como, novas espécies foram plantadas, com o objetivo de melhorar tanto o conforto térmico, quanto o visual da população que ali transita diariamente.

Figura 38 - Diagrama de vegetação



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Tomando como parâmetros comparativos no que tange a intervenção proposta para as Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, os aspectos mais relevantes da Rua das Flores, diz respeito a diversidade de usos das edificações como estratégia para movimentação da via em diversos turnos, a disposição de mobiliários urbanos que incentivam a permanência das pessoas no local, a valorização da escala humana, assim como os aspectos visuais proporcionados pelas fachadas, uma vez que não existe poluição visual através de testeiras, placas e anúncios dos comerciantes.

3 METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos que foram utilizados para o desenvolvimento deste trabalho de conclusão de curso serão abordados nesta seção. Alguns tópicos que foram relevantes para o estudo serão tratados a seguir, sendo eles: classificação da pesquisa, caracterização do público alvo, tipos, fontes e formas de coletas de dados, análise dos dados e apresentação dos resultados, aspectos éticos da pesquisa, descrição geral do desenvolvimento da proposta e as condicionantes legais.

3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

Quanto à natureza, a pesquisa é classificada como aplicada, empregando o conhecimento adquirido durante os anos de academia, a fim de compreender a problemática encontrada no lugar de intervenção e buscar a solução para problemas específicos por meio da proposta final. Quanto à abordagem analítica do problema, a pesquisa é classificada como qualitativa. Explanando o levantamento de opiniões de usuários da área de intervenção acerca da percepção do lugar, contribuindo para a análise do desenho urbano da área em estudo, assim como a análise de mapas temáticos, a análise das fachadas, o uso das calçadas e o comportamentos de pedestres. Quanto aos objetivos, se classificam em:

- a) Pesquisa exploratória: pois se busca compreender a relevância do espaço escolhido para a sociedade, bem como a problemática que há no local.
- b) Descritiva: pois irá apontar as problemáticas e descrever, de forma clara, as etapas da proposta.

Dessa forma, para a elaboração do anteprojeto proposto, foram adotadas técnicas de pesquisa bibliográfica, documental e de campo. Na pesquisa bibliográfica, foram utilizadas todas as informações já publicadas em livros, trabalhos acadêmicos, artigos ou outras fontes de publicações relevantes. Na pesquisa documental, foram utilizadas informações adquiridas através de documentos que retratam a realidade do lugar, como mapas, tabelas, gráficos e normas referentes à temática. E, por fim, na pesquisa de campo, foram feitas visitas *in loco* para a coleta de dados, utilizando-se de equipamentos de fotografia e aplicação de um questionário.

3.2 CARACTERIZAÇÃO DO PÚBLICO ALVO

A pesquisa, que visa diagnosticar o uso do espaço urbano na cidade de Esperança-PB e

propor um anteprojeto de intervenção urbana nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias, atinge toda a população da cidade, assim como seus visitantes.

3.3 TIPOS, FONTES E FORMAS DE COLETA DE DADOS

As informações que foram utilizadas no processo de desenvolvimento deste trabalho foram obtidas através de pesquisa bibliográfica feita em livros da área de urbanismo, entrevistas, normas técnicas e estudos de projetos correlatos.

Em relação às fontes documentais, foram retiradas do IBGE e da Prefeitura Municipal de Esperança, PB. Quanto à pesquisa de campo, foram feitas visitas técnicas com finalidade de analisar o sítio, verificando suas potencialidades e problemáticas, analisando o comportamento dos pedestres, assim como analisando as fachadas das ruas de estudo. Por fim, foi aplicado um questionário para a população local, como forma de compreender a opinião e as necessidades dos usuários.

3.4 ANÁLISE DOS DADOS E APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Após os dados coletados através de suas devidas fontes, os mesmos foram analisados e inseridos no programa de necessidades, sendo de grande valor aqueles que foram extraídos do questionário, uma vez que os usuários da rua terão voz participativa, o que é, de fato, de grande relevância, quando se trata de intervenção em um espaço público.

3.5 ASPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA

Conforme o Artigo 1º da resolução 510/2016, que trata sobre as normas aplicáveis a pesquisas em ciências humanas e sociais, não foi necessário a submissão ao comitê de ética do questionário aplicado, por se tratar de uma pesquisa de opinião pública com participantes não identificados. Porém, quando os resultados desta pesquisa tornarem-se públicos, todos os preceitos éticos serão respeitados, no que diz respeito ao sigilo e a privacidade das informações coletadas.

3.6 DESCRIÇÃO GERAL DAS ETAPAS DA PESQUISA

De acordo com os itens observados anteriormente, para a construção do produto final

faz-se necessária a divisão de etapas da pesquisa.

3.6.1 Pesquisa de referencial teórico

Esta etapa corresponde a um estudo dos dados referentes à temática abordada, dos projetos correlatos, bem como das leis vigentes, que darão uma fundamentação coerente para a pesquisa.

3.6.2 Análise de projetos correlatos

No que diz respeito a análise de projetos correlatos, foram analisados trabalhos que nortearam alguns pontos relevantes a intervenção proposta, para que contribuíssem na elaboração do anteprojeto em questão, apontando soluções e diretrizes projetuais quanto à acessibilidade, funcionalidade, entre outros.

3.6.3 Diagnóstico da área de intervenção

Através da poligonal delimitada da área de estudo, foi feito um diagnóstico que se dividiu nas seguintes etapas;

- a) mapas temáticos: detalhando e analisando aspectos como cheios e vazios, uso e ocupação do solo, gabarito, sistema viário, estacionamento, vegetação, comportamento dos pedestres e mobiliários urbanos;
- b) entrevistas: coletando e analisando a opinião das pessoas que ali transitam, relacionado o desenho atual das ruas em questão, a fim de propor um novo desenho que venha suprir as necessidades das pessoas, melhorando a qualidade de vida;
- c) problemáticas, potencialidades e diretrizes: caracterizando as problemáticas encontradas no lugar, suas potencialidades, bem como as diretrizes que serão utilizadas como solução;
- d) fotografia das fachadas: demonstrando como as fachadas das ruas se encontram atualmente, e analisando de que forma contribuem para a permanência das pessoas nas ruas.

3.6.4 Estudo preliminar

Nesta etapa, tem-se a elaboração do estudo preliminar da proposta de intervenção urbana nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias. O anteprojeto em

questão foi regido por normas e leis, a fim de proporcionar uma melhoria na qualidade de vida da população através de uma intervenção urbana qualificada.

3.6.5 Programa de necessidades

Foi criado de acordo com os dados relativos às expectativas e desejos expressados pela população local, através do questionário que foi aplicado.

3.7 LEGISLAÇÕES UTILIZADAS

Tendo em vista a importância das normas e das leis para o regimento da qualidade do projeto, foram utilizadas as seguintes legislações:

- a) Plano Diretor do município de Esperança, Paraíba, Lei complementar Nº 041, de 30 de Novembro de 2006: instrumento da política de desenvolvimento da cidade, que visa à ornamentação no crescimento da cidade e melhoria da qualidade de vida da população de habitantes;
- b) Lei 12.857/2012: diretrizes da política nacional de mobilidade urbana;
- c) ABNT NBR 6492/1994 - Representação de projetos de arquitetura: norma brasileira que garante condições de representação adequadas para desenhos técnicos;
- d) ABNT NBR 9050/2015 - Norma brasileira de acessibilidade: norma brasileira que garante condições de acessibilidade a edificações, mobiliários espaços e equipamentos urbanos;
- e) ABNT NBR 9283/1986 – Norma brasileira que garante as condições de mobiliários urbanos.

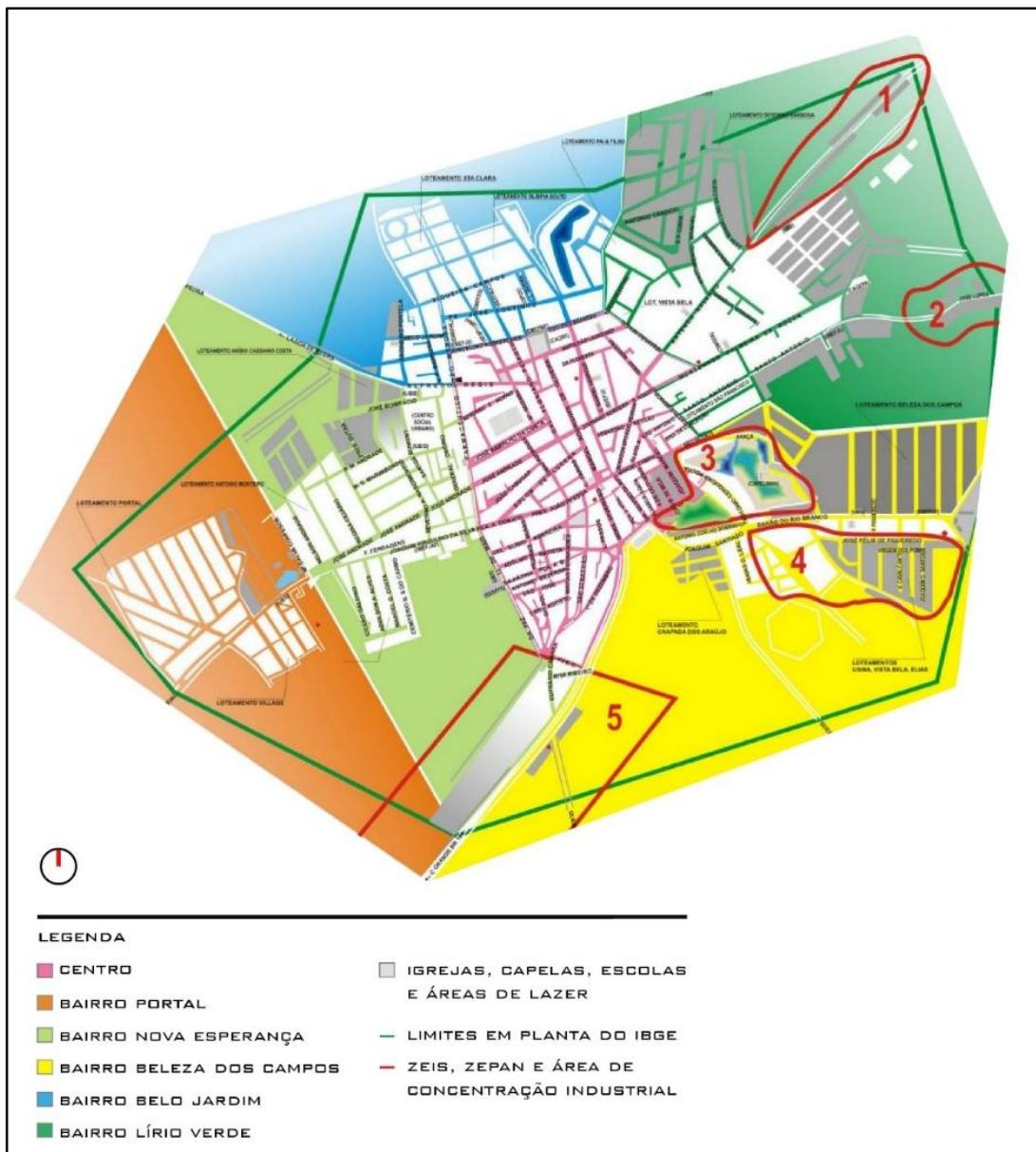
4 ESTUDOS E DIAGNÓSTICO DO LUGAR

Serão abordados nesta seção todos os diagnósticos e estudos da área de intervenção, assim como também serão abordados os resultados e análises dos dados coletados através do questionário aplicado aos usuários das ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, coletados em pesquisa de campo.

4.1 ASPECTOS LEGAIS

O Zoneamento da área urbana do município de Esperança – PB está delimitado pelos bairros do Centro, Belo Jardim, Lírio Verde, Nova Esperança e Portal. A área urbana do município de Esperança compreende as seguintes zonas: zonas de comércio e serviços; zonas industriais; zonas residenciais; zonas especiais; zonas de restrições adicionais e zonas de expansão urbana. A figura 56 apresenta a disposição dessas zonas.

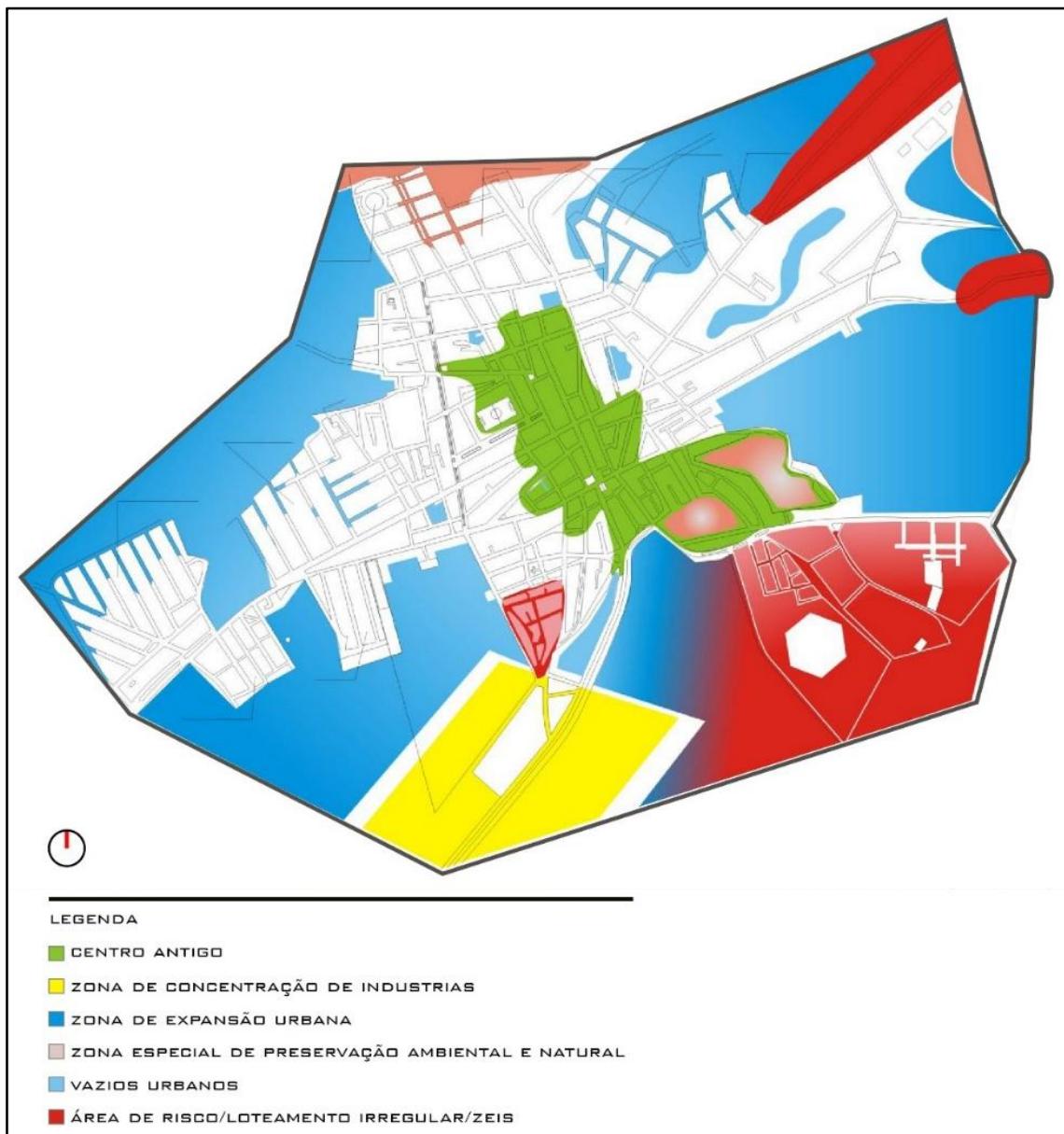
Figura 39 - Mapa de zoneamento dos bairros, Esperança-PB



Fonte: Adaptado do Plano Diretor de Esperança (2006)

As zonas de comércio e serviços são destinadas, predominantemente às atividades comerciais e de prestação de serviços; as zonas industriais tem predominância de equipamentos industriais leves e pesados; as zonas residenciais são aquelas que apresentam usos residenciais uni e multifamiliar e as zonas especiais são aquelas áreas de uso específico e legislação própria de parcelamento e ocupação do solo, compreendem as ZEIS – Zona Especial de Interesse Social e a ZEPAN – Zona Especial de Preservação Ambiental e Natural (PLANO DIRETOR, 2006).

Figura 40 - Mapa de disposição das zonas do município de Esperança-PB



Fonte: Adaptado do Plano Diretor de Esperança (2006)

4.2 ANÁLISE DO SÍTIO

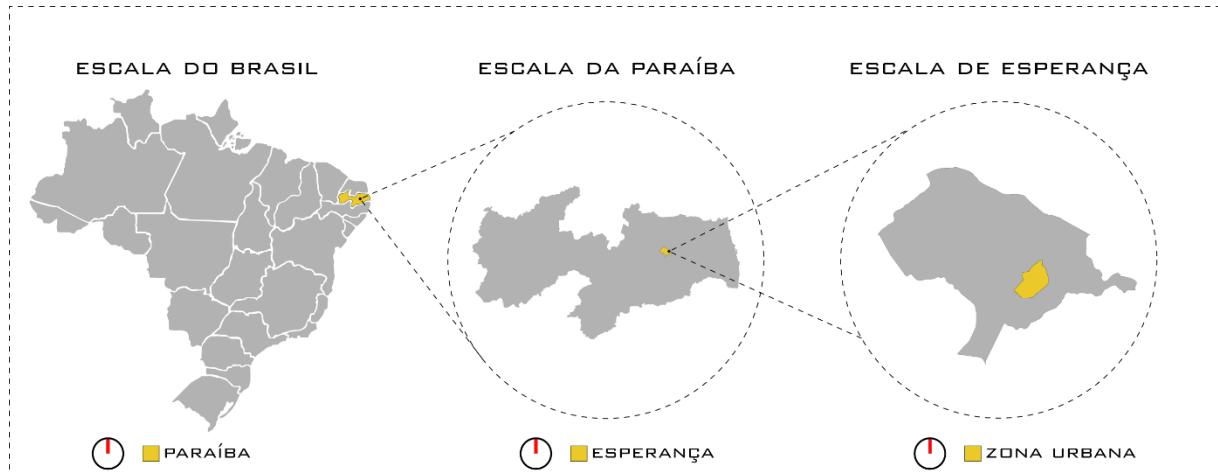
Além das análises feitas a partir dos questionários que foram aplicados a população, foi feito um estudo aprofundado na área de intervenção e em parte do seu entorno, tendo como objetivo a compreensão mais detalhada dos aspectos que influenciaram a proposta deste trabalho e que serviram de embasamento para as soluções propostas.

A análise do sítio foi feita através da elaboração de mapas temáticos que mostram a localização da cidade, do bairro e da área de intervenção, assim como a elaboração de mapas temáticos que indicam a situação atual da área através da leitura do lugar, uso e ocupação do solo, cheios e vazios, gabarito, sistema viário, estacionamento, atributos ambientais, mobiliário urbano, comportamento dos pedestres, aspectos legais, assim como foi elaborado um quadro resumo apontando as problemáticas, potencialidade e diretrizes do lugar.

4.2.1 Localização e caracterização

A área de intervenção está localizada na cidade de Esperança, na Paraíba.

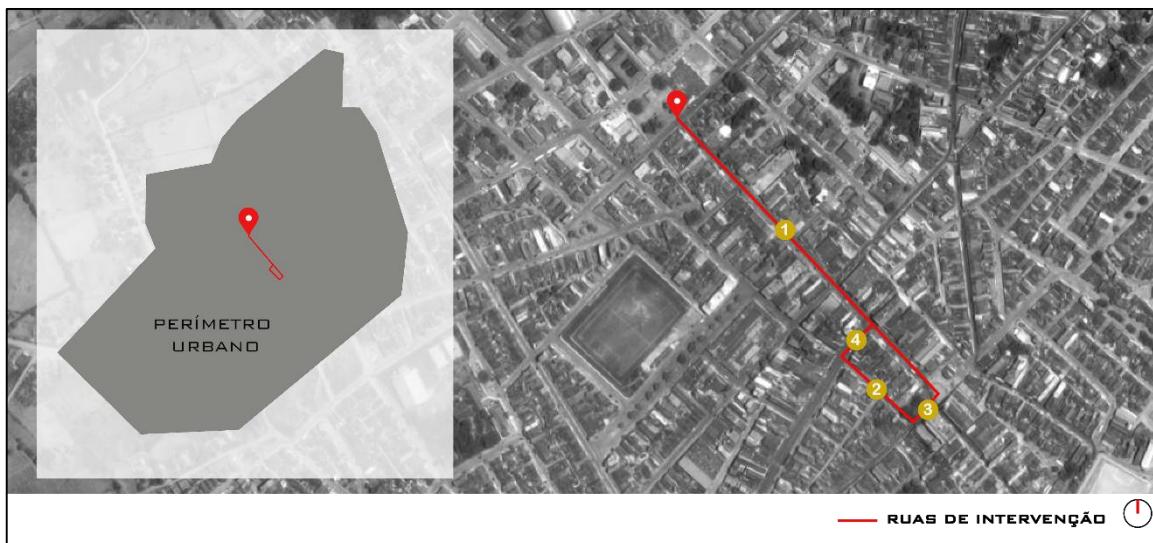
Figura 41 - Localização da Paraíba e da cidade de Esperança



Fonte: Arquivo pessoal

Como podemos ver na figura 42, os números 1 e 2 correspondem as Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias, respectivamente. As Ruas que fazem a ligação de ambas as vias, que referem-se aos números 3 e 4, sendo as Ruas João Pessoa e Solón de Lucena, também foram sujeitas a intervenção.

Figura 42 - Mapa de Localização das Ruas de Intervenção



Fonte : Google Maps adaptado pela autora (2017)

4.2.1.1 Área de intervenção

A área de intervenção, está localizada no bairro do Centro. Como vemos na figura 43, dentro da poligonal de intervenção encontram-se as Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira, Clementino de Farias, João Pessoa e Solón de Lucena, que tem como proposta de intervenção urbana redesenhar seus espaços públicos.



área

Figura 43 - Mapa da área de intervenção



4.2.1.2 Justificativa da escolha da área de intervenção

A infraestrutura que as cidades dispõem é muito importante para que ocorram as trocas sociais entre as pessoas. Quando os espaços públicos são bem planejados e apresentam qualidade, as pessoas sentem-se atraídas e passam a ocupar esses espaços, possibilitando essas trocas sociais e tornando o convívio mais agradável.

Ao decorrer do curso, foram analisados aspectos essenciais para o Urbanismo, que nos possibilita perceber que na poligonal de intervenção encontram-se espaços públicos desvalorizados e com baixa qualidade. As vias priorizam o automóvel, enquanto o pedestre não é respeitado. As condições de acessibilidade e segurança aos pedestres são ruins, a arborização é precária e as edificações apresentam má distribuição de usos e funções.

Figura 44 - Zoneamento dos espaços na Rua Manoel Rodrigues de Oliveira



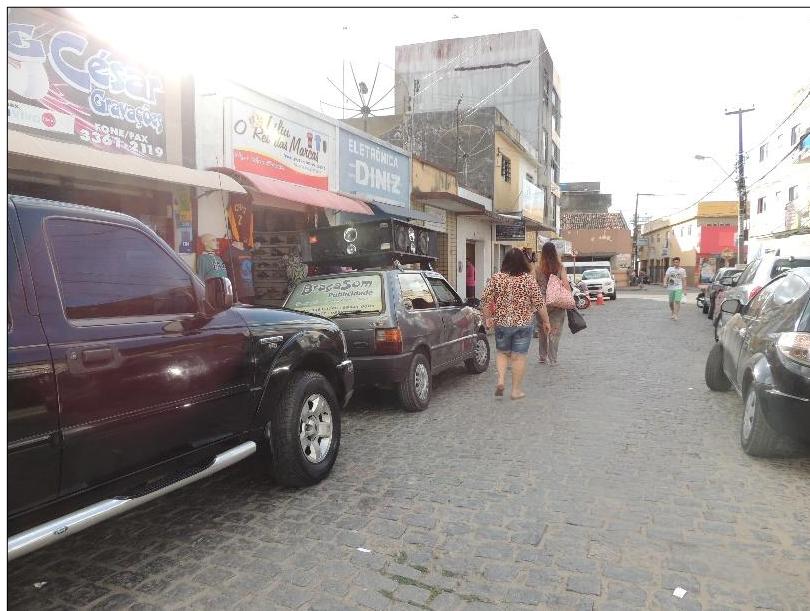
Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Como se pode observar, a Rua Manoel Rodrigues dispõe de muito espaço destinado para estacionamentos. Com isso, os automóveis particulares são supervalorizados e isso acaba incentivando a utilização do mesmo. Mesmo com um fluxo intenso de pedestres, o espaço destinado a eles é bem menor em relação ao espaço destinado aos automóveis. Além disso, a segurança proporcionada a eles é nula, visto que os veículos trafegam em altas velocidades, onde muitas vezes não respeitam a sinalização de trânsito, dificultando a travessia segura dos pedestres. As calçadas da via apresentam dimensões suficientes para circulação dos pedestres,

porém, não dispõem de mobiliário urbano como bancos e lixeiras, além da escassez de vegetação que proporcionam um passeio mais agradável. Algumas edificações estão sem uso ou em alguns casos, seus usos são restritos a um turno do dia, o que gera espaços desvalorizados e inseguros. Portanto, tais edificações poderiam ter novos usos que incentivasse a movimentação e permanência das pessoas na rua.

A Rua Clementino Farias apresenta calçadas estreitas, sem acessibilidade e que não proporcionam um deslocamento seguro e confortável. Com isso, as pessoas passam a utilizar o espaço destinado aos veículos para transitar, como podemos ver na figura 45. Em um determinado trecho da via, encontra-se apenas um banco em más condições de uso, por ser uma antiga parada de ônibus em desuso. Com isso, as pessoas não sentem-se atraídas a permanecer no espaço.

Figura 45 - Rua Clementino Farias



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Outra característica relevante das ruas em questão, é que por serem predominantemente comerciais, existe uma grande parte da população que apenas trafega diariamente por essas calçadas. Porém, não permanecem e não desfrutam do espaço público devido à falta de infraestrutura adequada. Com isso, optou-se por intervir de forma que despertasse na população a vontade de querer estar e permanecer nos espaços públicos das vias, espaços com qualidade, onde as pessoas pudessem exercer suas atividades cotidianas e/ou atividades de lazer.

Ao se rever as prioridades das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, respeitando os espaços de descanso, convívio e contemplação, assim como respeitando a

importância dos espaços públicos, é possível se propor uma intervenção onde se aprecia a criação de cidades para pessoas.

4.2.3 Leitura do lugar

Fez-se necessário a produção de um diagrama com o mapa de leitura do lugar, aliado a imagens dos principais pontos a serem observados, para que se possa compreender melhor a realidade da área de intervenção. O mapa mostra através de uma vista aérea, as vias, os usos existentes, a vegetação, entre outros aspectos relevantes.

A via apresenta comportamento diferentes a depender da área. Ao se tratar da Rua Manoel Rodrigues, uma porção de sua extensão é BR, com isso, o fluxo de veículos é mais intenso, aliado a isso, é a porção da via que está mais próxima da saída para Lagoa de Roça. Além do mais, apresenta maior concentração de comércios e serviços, o que contribui para o intenso fluxo de pedestres. É composta por várias lojas de todos os seguimentos, que funcionam diariamente e em horário comercial. A via conta com uma agência de transportes particulares, que deslocam as pessoas para as cidades vizinhas. Porém, a espera por esse transporte é desconfortável, pois as pessoas esperam em pé nas calçadas, devido a ausência de bancos. A rua conta com duas praças, uma delas está passando por uma reforma, porém, em seu estado anterior, era bastante ocupado pelas pessoas – o calçadão –, local bastante movimentado pelo fato de dispor de bastante arborização e locais para permanência. Muitas pessoas utilizam este espaço para trocas sociais e usufruir do espaço público, mesmo com elementos desqualificados como os mobiliários degradados. Já a outra praça, apesar de apresentar bancos, os mesmos não são utilizados por não existirem arborização ou alguma estrutura que proporcione sombreamento e melhore o conforto ambiental da região.

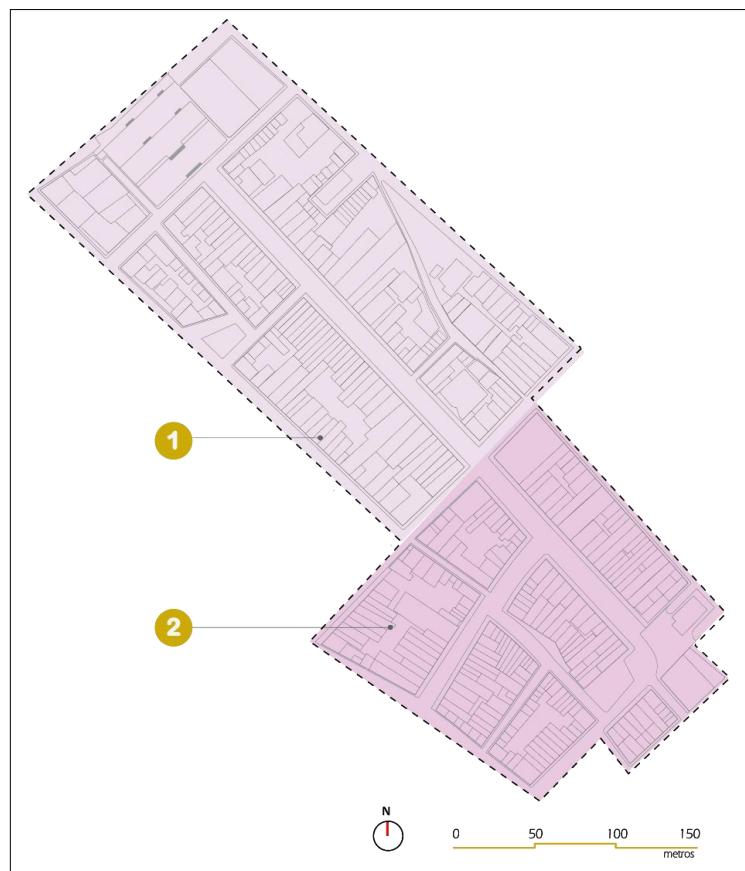
Na outra parte da rua, o fluxo de pedestres e de veículos é menor, visto que, o número de comércios que funcionam em horário comercial cai consideravelmente, crescendo o número de usos residências. Esta porção da área, é via local, com edificações de serviço como bares e restaurantes que apresentam horário de funcionamento diferente, abrindo a partir das 18:00 hrs. Apesar de apresentarem larguras consideráveis e topografia regular, as calçadas não são atrativas e não oferecem passeios confortáveis, visto que, são carentes de mobiliário urbano e vegetação. Em alguns casos as calçadas são desrespeitadas e invadidas por barracas de comerciantes e por edificações que invadem o espaço destinado as calçadas.

Em relação a Rua Clementino Farias, o fluxo de veículos não é tão intenso como o fluxo de pessoas. A área destinada para circulação de veículos é maior do que a área destinada aos

pedestres. E mesmo a rua sendo estreita, os carros estacionam, dificultando a passagem de outros veículos e principalmente dificultando a travessia dos pedestres. Porém, apesar de a rua ser predominantemente comercial e mesmo que a circulação de pedestres seja superior, o espaço destinado a eles é menor e com baixa qualidade. Em alguns trechos as calçadas apresentam dimensões inferiores a 1m. No trecho em que a largura da calçada aumenta não existe mobiliário urbano e vegetação para proporcionar um passeio confortável ou para incentivar a permanência das pessoas. Além disso, é nesse trecho que se encontram edificações em desuso, o que acaba por desertificar a região.

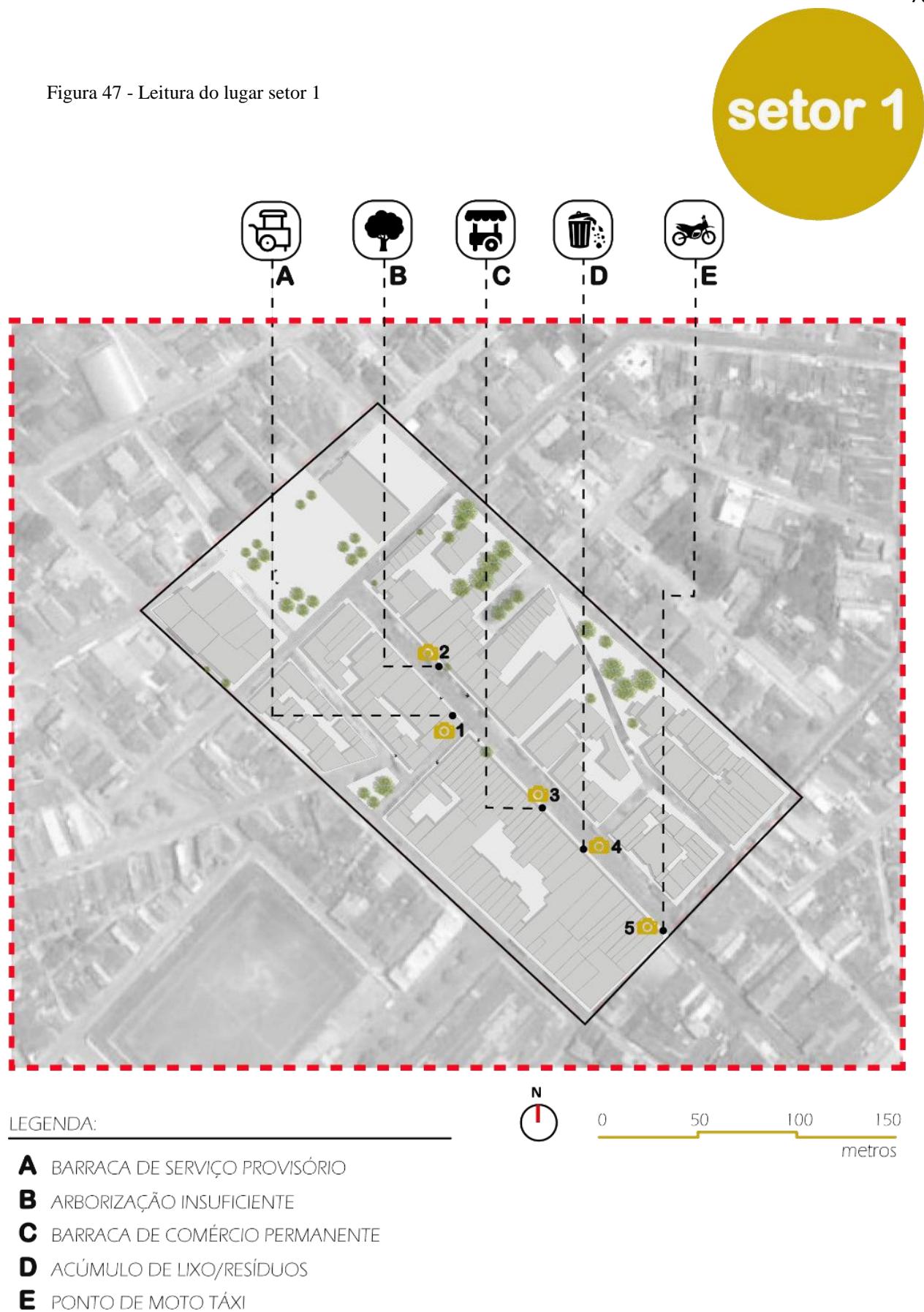
Para que se conheça a área de intervenção é se soma importância o diagrama e mapa de leitura do lugar, que foi setorizado como na figura 46. Em seguida, os mapas temáticos irão detalhar mais cada ponto especificamente estudado, assim como a análise do comportamento dos pedestres, a análise das fachadas das edificações nas ruas em questão, além da tabela de problemáticas, potencialidade e diretrizes.

Figura 46 - Mapa de setorização



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Figura 47 - Leitura do lugar setor 1



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Figura 48 - Imagens do setor 1



1
Barracas de lanchonetes provisórias que são ponto de encontro e trocas sociais.



2
Arborização insuficiente e disposta de forma irregular tornando-se um obstáculo no passeio.



3
Barraca fixa disposta na calçada, dificultando a locomoção dos pedestres.



4
Carência na disposição de lixeiras por toda extensão da via, ocasionando acúmulo de lixo nos pontos que se encontram.



5
Ponto de moto taxistas

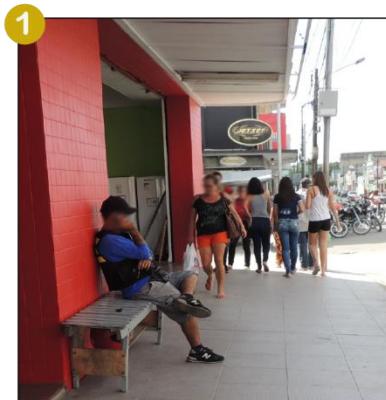
Fonte: Arquivo pessoal (2017)

setor 2

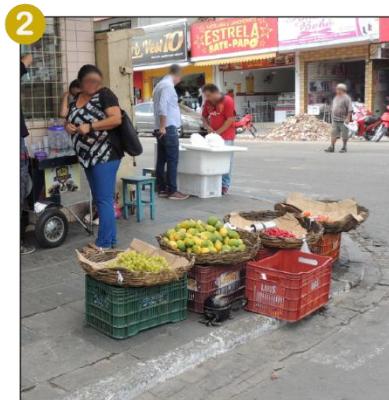
Figura 49 - Leitura do lugar setor 2



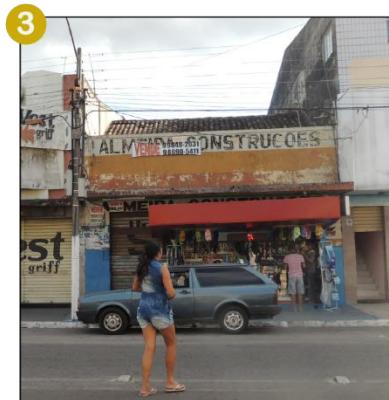
Figura 50 - Imagens do setor 2



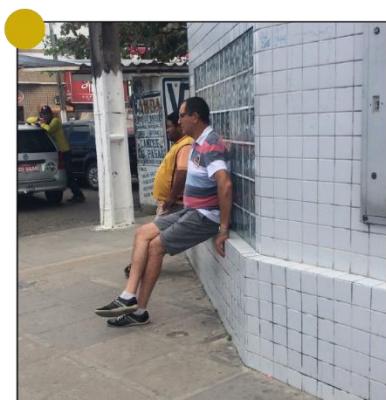
4 Mobiliário improvisado pelos moto taxistas diariamente, para que dispor de um local para descansar.



5 Venda de frutas improvisada, locada em ponto de travessia dos pedestres, dificultando seu deslocamento.



3 Barraca fixa disposta em calçada, restringindo o espaço destinado a transição dos pedestres.



Ausência de mobiliários urbanos na área, fazendo com que a população improvise e utilize toda e qualquer forma de apoio como descanso.



Praça com arborização insuficiente para proporcionar conforto ambiental.

Fonte: Arquivo pessoal (2017)

4.2.4 Uso e Ocupação do Solo

Ao se propor uma intervenção urbanística, a análise do uso e da ocupação do solo tem grande relevância, visto que a sua variedade de usos se relaciona diretamente com o grau de movimentação de pessoas em determinado espaço. Locais com uma boa diversidade de usos, atrai mais transeuntes e a rua passa a ficar movimentada em todos os turnos do dia. Portanto, o uso e ocupação do solo torna-se um ponto com bastante potencialidade para revitalizar determinada área ou espaço. Através desta análise, é possível que se proponha novos usos em algumas edificações das quadras, a fim de atrair mais pessoas, tornando-a mais movimentada em vários horários do dia.

As Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias são predominantemente de uso comercial e serviço. Isso faz com que, após o horário comercial, a via tenha uma diminuição considerável de transeuntes, sendo palco de desertificação, como podemos ver na figura 51:

Figura 51 - Trecho da Manoel Rodrigues de Oliveira no turno da noite



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Um estudo de uso e ocupação do solo foi desenvolvido na área de intervenção, produzindo-se um mapa com variação de cores para representar a diversidade de usos das edificações. Com isto, foi possível se constatar a predominância de áreas comerciais, sendo poucas edificações destinadas ao uso residencial. Já as edificações destinadas a uso misto ou institucional não são tão presentes na área de intervenção, embora ainda existam. Algumas edificações apresentam-se sem uso, possibilitando a proposição de novos usos.

uso e ocupação do solo

Figura 52 - Mapa de Uso e Ocupação do solo



4.2.5 Cheios e Vazios

Através da análise dos cheios e vazios de uma determinada região, podemos perceber a densidade construtiva que determinado espaço apresenta. Ao analisar o mapa das ruas de intervenção, pode-se perceber uma alta densidades nas quadras que fazem limites com essas ruas. Isso acontece pelo fato de essas ruas serem as mais antigas e com maior adensamento de edificações antigas, as quais foram construídas com mais cheios, sem recuos e algumas até sem quintal. Alguns poucos lotes na área estudada, apresentam vazios que correspondem a quintais ou recuos. Após essa analise percebe-se que por se tratar de uma área localizada no centro da cidade, a distribuição de cheios e vazios se dá de forma equilibrada, sendo preocupante apenas as edificações em desuso ou abandonadas.

cheios
e
vazios

Figura 53 - Mapa de Cheios e Vazios



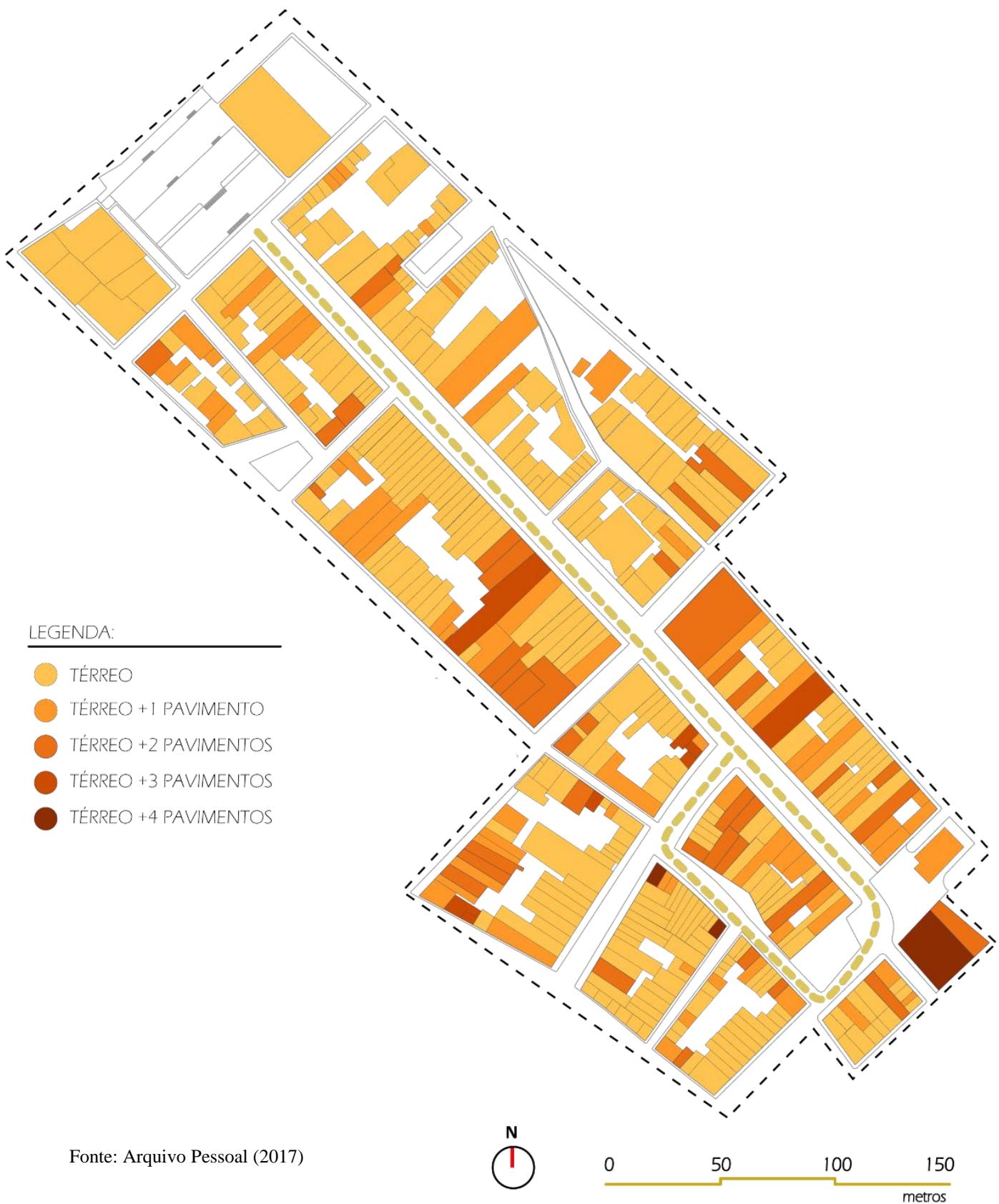
4.2.6 Gabarito

Analisando o gabarito das edificações de uma determinada área, é possível que se compreenda o processo de verticalização na via, assim como é possível estudar as variações de tipologias existentes e o gabarito predominante da área.

Após estudos feitos na área de intervenção, pôde-se perceber que a predominância de tipologia na região é a tipologia térrea. Em seguida, a tipologia Térreo +1 pavimento. Já as tipologias Térreo + 2 pavimentos ou mais, encontram-se em baixo número.



Figura 54 - Mapa de gabarito



4.2.7 Sistema Viário

A área de estudo apresenta um sistema viário que atende principalmente o tráfego de veículos. A Rua Manoel Rodrigues de Oliveira é uma via arterial, com apenas um sentido, que coleta e distribui o tráfego proveniente das vias locais. Na via em questão, passa a BR-104, que é uma rodovia federal que corta o estado, ligando a cidade de Esperança às cidades vizinhas, Lagoa Seca e Remígio.

As vias coletoras facilitam o deslocamento dentro da área de intervenção, tendo ligação direta com a via arterial. Já as vias locais são vias que apresentam tráfego com velocidades menores e que apresentem menor movimentação de veículos, como é o caso da Rua Clementino Farias. Pelo fato de se permitir altas velocidades na Rua Manoel Rodrigues, os pedestres são tratados de forma hostil. A via apresenta quatro faixas de pedestres e dois semáforos que são ativados de forma irregular, pois os pedestres não tem um tempo adequado para realizar a travessia, além de proporcionar congestionamento de veículos.

Devido ao fato de a via Manoel Rodrigues se tratar de uma via arterial, que faz a ligação da cidade com a cidade de Lagoa de Roça, os automóveis devem permanecer neste cenário. Porém, a via deve receber um tratamento diferenciado, que busque requalificar os espaços destinados aos pedestres e transformando a via em um espaço democrático, ao qual todos os modais são respeitados.

sistema viário

Figura 55 - Mapa de Sistema Viário



4.2.8 Estacionamento

No perímetro de estudo, é possível perceber uma grande área destinada a estacionamentos. Existem zonas destinadas a mototáxi, táxi e também carros alternativos.

A predominância de estacionamento na extensão de quase toda rua Manoel Rodrigues, assim como na Rua Clementino Farias acarreta em uma zona conturbada, no que se refere a locomoção e travessia dos transeuntes. Através da pesquisa de campo, pôde-se constatar que a maioria das pessoas que estacionam seus carros na via, são proprietários de lojas, que deixam seus veículos parados o dia inteiro, fazendo com que seja repensada a utilização do carro como meio de deslocamento no centro da cidade, visto que, os estacionamentos disponíveis não estão sendo utilizados por clientes das lojas, pessoas com mobilidade reduzida, entre outros aspectos considerados relevantes para utilização das vagas.

Uma das soluções para a mobilidade urbana é a retirada de estacionamentos das vias, fazendo com que os pedestres, ciclistas e os transportes públicos fossem priorizados. Porém, não é o que podemos analisar nas ruas em questão.



Figura 56 - Mapa de Estacionamento



4.2.9 Atributos Ambientais

A distribuição de vegetação no meio urbano é de extrema importância para que exista um equilíbrio na relação ambiental com o espaço construído. Através de sua boa distribuição, os espaços públicos passam a ter um bom funcionamento e passam a atrair mais pessoas, visto que, torna-se um ambiente mais agradável, tanto com relação aos aspectos visuais, quanto os aspectos relacionados a temperatura do ambiente.

Ao analisar o perímetro de estudo, percebe-se que a distribuição de vegetação na área é escassa. Em toda extensão das duas ruas de estudo, há uma baixa ocorrência de vegetação nas calçadas de passeio público, ocasionando desconforto quanto as questões climáticas para os usuários. Existem ainda áreas com sombreamento em alguns horários do dia, ocasionadas pelas edificações. Porém, quanto a distribuição de vegetação nesse perímetro só se é encontrada nas praças, onde o sombreamento e o conforto térmico proporcionado por esta arborização, favorece a permanência das pessoas nas mesmas.

Quanto a topografia, não existem informações na prefeitura quanto ao levantamento topográfico da região, porém, pelo que se pode observar visualmente a área de intervenção está localizada em uma área topográfica pouco acidentada.

**atributos
ambien_
tais**

Figura 57 - Mapa de Atributos Ambientais



4.2.10 Mobiliário Urbano

Os mobiliários urbanos são equipamentos de uso público que fazem parte da identidade do local. Quando esses mobiliários são confortáveis e planejados de forma adequada, contribuem de forma direta para a permanência das pessoas em determinado local. Fazem parte dessa classificação postes, bancos, lixeiras, entre outros equipamentos públicos.

Na área estudada, a distribuição de mobiliário urbano é escassa. Os postes de iluminação são o único mobiliário presente na via e apesar de serem distribuídos de forma equilibrada, a iluminação não tem boa qualidade no período noturno. Com relação aos bancos, estes são inexistentes na extensão da rua, exceto nas praças. Não se pôde encontrar lixeiras, bicicletários ou outros mobiliários dispostos na via.

Figura 58 - Mapa de Mobiliários Urbanos



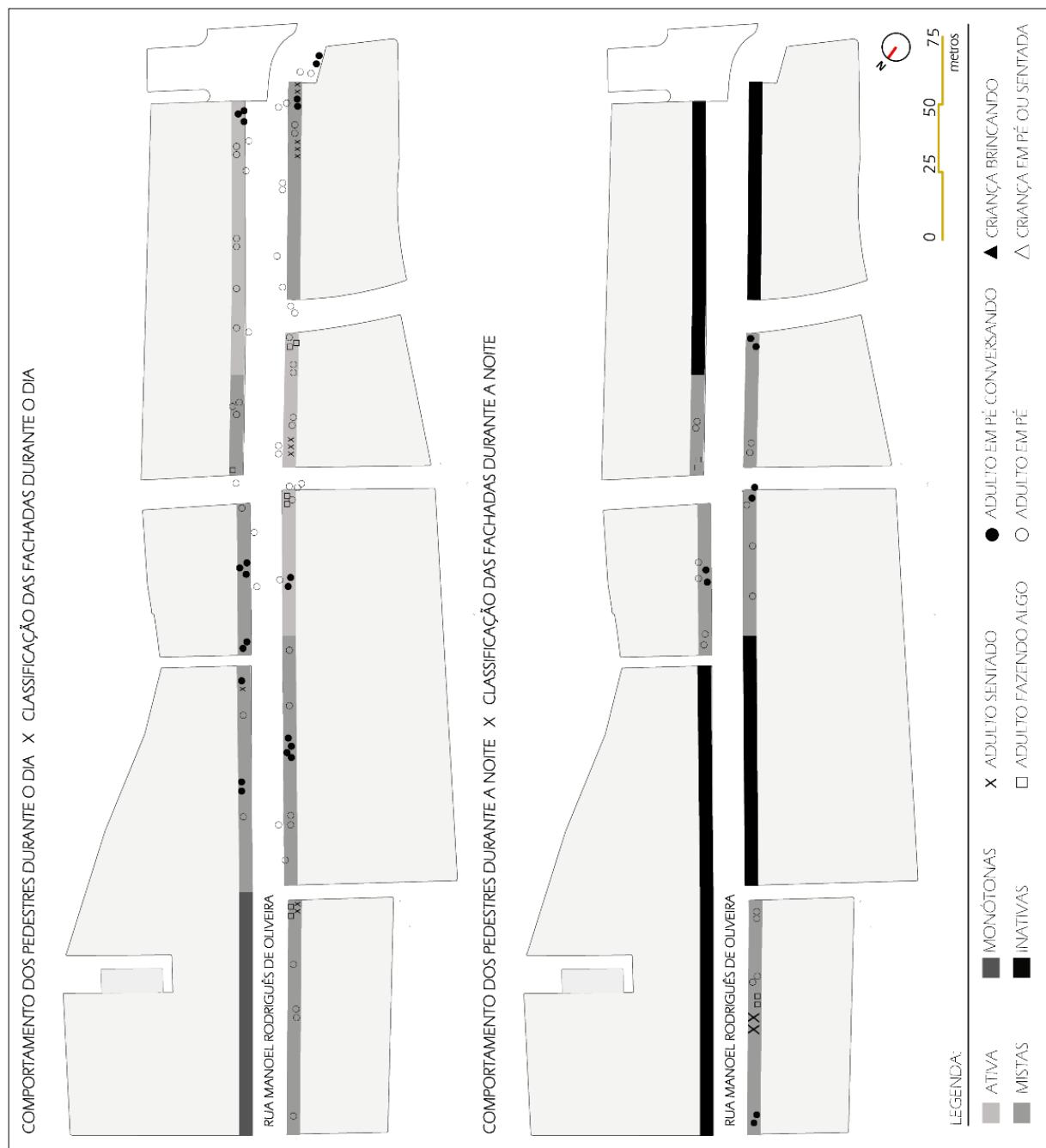
4.2.11 Comportamento os pedestres

Para detalhar melhor as Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, foi feito um levantamento *in loco* do comportamento dos pedestres com relação às vias, levando em consideração a técnica descrita por Gehl e Svarre (2013), no que se refere a descrição das atividades que os pedestres estavam realizando no momento do levantamento, as quais destacamos: adultos em pé, adultos em pé conversando, adultos fazendo algo, adultos sentados, crianças sentadas ou em pé e crianças brincando. Fez-se um levantamento das fachadas, classificando-as com relação aos critérios descritos na subseção destinada às estratégias de uso e ocupação do solo (cf. subseção 2.3.1). Em seguida foi analisado o desempenho da rua, tanto durante o dia quanto durante a noite.

Utilizando essa metodologia de estudo, foram analisados os perfis das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias para classificar as fachadas entre: ativas, convidativas, mistas, monótonas ou inativas. Esse método é proposto por Gehl e Svarre (2013), que propõe que esta análise seja feita em um intervalo de 100 metros, levando em consideração a quantidade de aberturas que aquela edificação tem, seus detalhes arquitetônicos e a variação de função dos blocos. As fachadas que apresentam pequenas unidades e muitas aberturas, variação de funções, nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas e uma predominância de articulação vertical, são consideradas ativas. Convidativas são as fachadas que possuem unidades relativamente pequenas, algumas variações de funções e poucas unidades cegas e passivas. As mistas, por sua vez, dizem respeito a fachadas com unidades grandes e pequenas, certa variação de funções e poucas unidades passivas ou cegas. Já as monótonas, são as que apresentam grandes unidades e poucas aberturas, variação de função quase inexistente, muitas unidades cegas ou desinteressantes. Por fim, as inativas são as que possuem grandes unidades com poucas ou nenhuma abertura, nenhuma variação de função e unidades passivas ou cegas.

Portanto, depois da coleta de dados e do cruzamento de informações, foi analisado a relação dessa classificação com o comportamento dos pedestres nas vias, tanto durante o dia, quanto durante a noite, como vemos nas figuras 59 e 60:

Figura 59 - Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e análise das fachadas

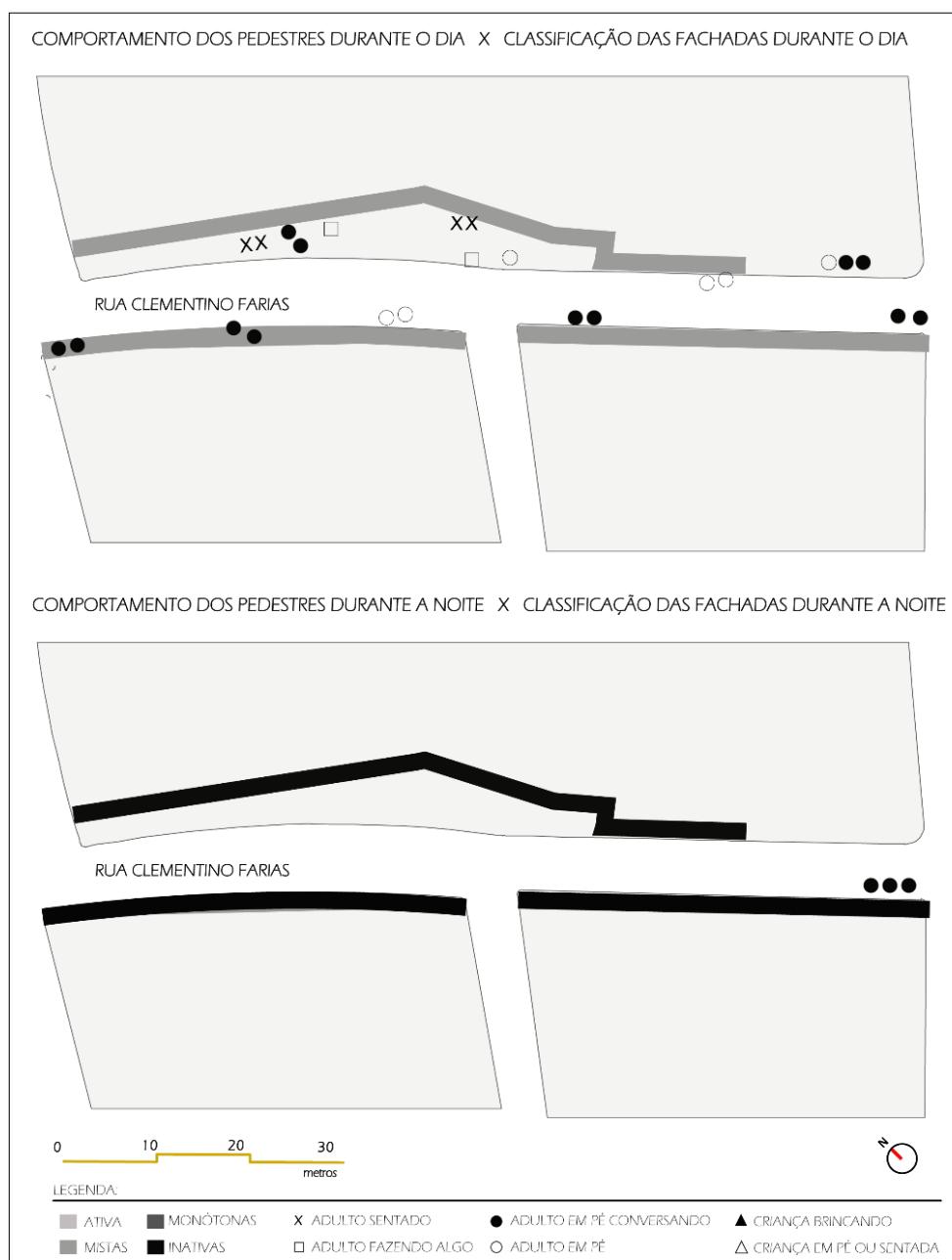


Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Ao se analisar a classificação das fachadas da Rua Manoel Rodrigues durante o dia, percebeu-se que a maioria das quadras da via é mista, visto que possuem poucas unidades cegas, uma boa variação de funções, além de fachadas com muitas aberturas, o que proporciona uma maior movimentação de pessoas, pois elas sentem-se atraídas. Com isso, o fluxo de pessoas transitando, parado, entre outras ações, é grande. Durante o dia, nenhuma quadra da via foi considerada inativa. Algumas quadras durante a noite, foram consideradas inativas e outras consideradas mista, pois a maioria delas é fechada com portas de enrolar. Com relação ao fluxo

de pessoas, ele ocorre em menor proporção durante a noite, devido ao fato de a rua ser predominantemente comercial. Entretanto, em um trecho da via, o fluxo de pedestres ocorre de forma um pouco mais intensa, pelo fato de existir alguns serviços, como bares e restaurantes que tem o horário de funcionamento mais prolongado do que as lojas que funcionam em horário comercial. Existe também a presença de pontos temporários de prestação de serviços, como por exemplo churrasquinhos e mototáxis. Portanto, isso faz com que o movimento aumente em determinados pontos.

Figura 60 - Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e análise das fachadas



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Com relação a Rua Clementino farias, as fachadas da quadra são consideradas mistas durante o dia, visto que apresentam variações de funções, com poucas unidades cegas. Além disso, existe um fluxo de pessoas exercendo determinada atividade na rua, principalmente nas fachadas que desempenham papel atrativo para os transeuntes. Já durante a noite, todas as quadras da via são consideradas inativas, devido ao fato da maioria das edificações da rua serem de uso comercial e/ou serviço, com horários de funcionamento até as 18:00 horas. Consequentemente, o fluxo de pedestres torna-se baixo, tornando a via insegura.

Diante dos diagnósticos aqui apresentados, referentes ao comportamento dos pedestres, o uso das edificações influencia diretamente a movimentação dos transeuntes nas vias em estudo. Foi possível perceber que a ausência de mobiliários urbanos não permite que as pessoas possam permanecer no espaço. Ao se observar também que o número de pessoas muda de acordo com o turno, devido ao fato de durante o dia as fachadas serem predominantemente mistas e durante a noite serem inativas, é necessário que se exista uma maior variedade de funções urbanas na via, valorizando elementos como o mobiliário, arborização, iluminação e planejamento estratégico no uso e ocupação do solo o que irá refletir diretamente na maior movimentação e permanência das pessoas nas ruas.

4.3 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA ATRAVÉS DO QUESTIONÁRIO

Ao se propor uma intervenção urbanística, um dos pontos mais importantes para que se obtenha êxito é a participação popular, visto que, a maioria das pessoas vivem a cidade diariamente, exercendo suas atividades rotineiras, seja indo para o trabalho, para lazer ou para compras. Portanto, a participação popular tem como objetivo conhecer a cidade e as necessidades das pessoas que ali vivem, para que a partir disso possa se propor uma mudança que atenda as reais necessidades da população, levando em consideração a realidade do lugar.

Ao serem entrevistados, os indivíduos expressam seus pontos de vista e passam a entender que a cidade e os espaços públicos pertencem a eles. Com isso, passam a ter relação direta com o processo urbano, tornando-se fiscalizadores do projeto.

A pesquisa foi realizada nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira, Solón de Lucena e Clementino Farias, área de intervenção, durante dois dias no mês de Setembro e dois dias do mês de Outubro de 2017, ambos em horário comercial, de 08:00 às 12:00 horas e 14:00 às 18:00, foram entrevistadas pessoas com idade igual ou superior a 18 anos.

As pessoas que foram entrevistadas foram abordadas em diferentes ocasiões, enquanto caminhavam, conversavam, olhavam vitrines, entre outras atividades. As perguntas utilizadas

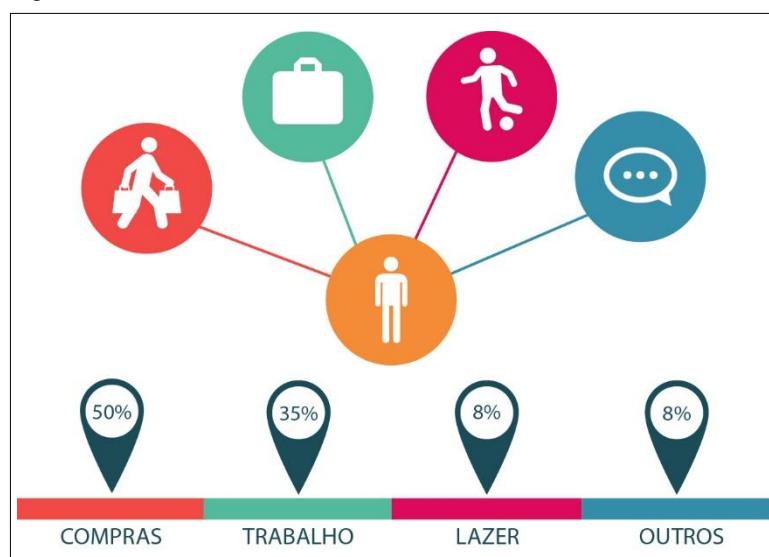
no questionário se referem a questões de segurança, questões socioeconômicas e a importância que dão para alguns aspectos na via. As informações solicitadas no questionário foram: Onde mora; o motivo de frequentar o centro; a frequência que faz esse trajeto; qual horário costuma fazer esse trajeto; qual o meio de transporte utilizado para chegar ao centro; se veio de carro onde estacionou; se sente segurança ao andar a pé; se não, qual motivo gera insegurança; se ele acha adequado reduzir a velocidade dos veículos na Rua Manoel Rodrigues de Oliveira; se é respeitado pelos automóveis; notas de 0 a 5 para a importância que o indivíduo acha que a via deveria dar ao pedestre, à faixa de circulação de veículos, à sinalização, ao estacionamento, aos espaços públicos, à arborização e aos mobiliários urbanos; que ano nasceu; renda familiar e gênero.

Após as coletas de dados, as informações foram analisadas no excel. O formulário completo para realização da pesquisa de campo está apresentado nos Apêndices deste documento.

4.3.1 Dados gerais

No total foram entrevistados 40 usuários das vias de intervenção, das quais 85% das pessoas que foram abordadas são moradores da cidade de Esperança e apenas 15% vieram de outras cidades como Remígio e Areial. Esse deslocamento das pessoas até o Centro se deu por alguns variados motivos, como mostra a figura 61:

Figura 61 - Motivos da ida ao Centro



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Percebe-se portanto que 50% das pessoas vão ao Centro da cidade para fazer compras, enquanto 35% dos usuários vão para trabalhar. A maior parte dessas pessoas frequentam o Centro durante todos os dias comerciais, ou seja, de segunda à sábado, como podemos ver na figura 62:

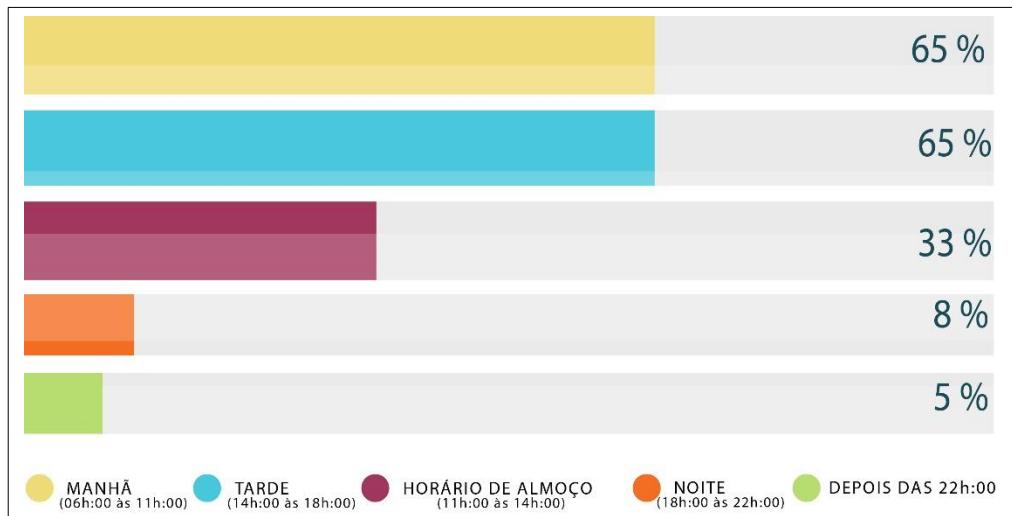
Figura 62 - Frequência dos usuários no Centro



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Os horários que esses usuários frequentam as vias em questão, são bastante variados. Como podemos ver na figura 38, existe uma predominância no período da manhã, entre 6:00 e 11:00 horas e no período da tarde, entre 14:00 e 18:00 horas, a partir das 18:00 horas o comércio começa a fechar e o movimento cai consideravelmente.

Figura 63 - Horário mais frequentado pelos usuários



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

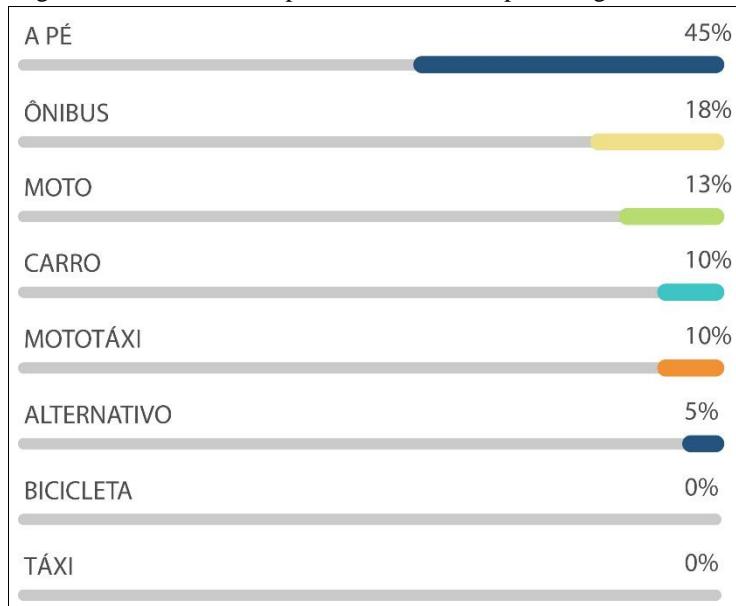
Em relação aos aspectos econômicos, 40% das pessoas tem renda familiar mensal de até um salário mínimo e 20% entre um e dois salários mínimos. Com isso, percebe-se que é necessário que se exista um equilíbrio no que se refere aos preços e produtos oferecidos nas

lojas encontradas na via, com intuito de que todas as pessoas sintam-se convidadas e tenham condições econômicas de usufruir daqueles serviços oferecidos.

4.3.2 Meios de transporte e estacionamento

Ao se analisar qual meio de transporte mais utilizado pelos usuários para chegarem ao Centro, percebemos que 45% das pessoas fazem esse trajeto a pé, enquanto 55% fazem esse trajeto através de outros modais como ônibus, carro, moto, entre outros. Através do gráfico da figura 64, podemos ver os meios de transporte mais utilizados pela população entrevistada.

Figura 64 - Meio de transporte mais utilizado para chegar ao Centro



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

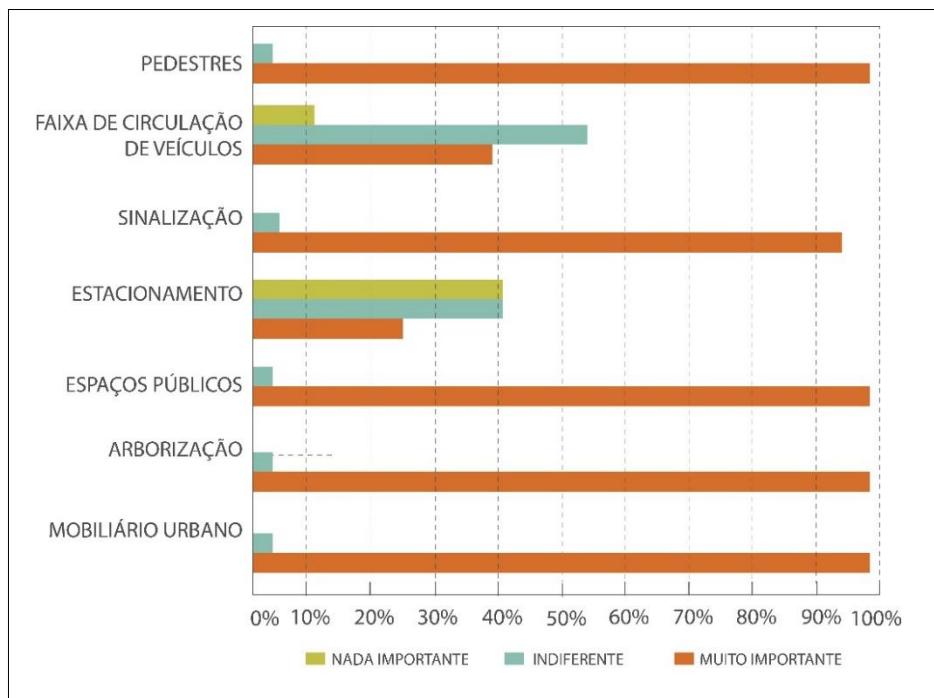
Ao longo das pesquisas de campo, foi perceptível que os estacionamentos existentes na Rua Manoel Rodrigues de Oliveira não são utilizados pelos usuários da mesma. Como fundamento dessa conclusão, as respostas obtidas quando perguntou-se às pessoas que tinham ido de carro até o centro, onde elas estacionaram e apenas 10% das pessoas haviam estacionado na via, a maioria estacionou em outras vias da proximidade.

4.3.3 Aspectos da via pela percepção dos usuários

Através da opinião expressada pelos usuários das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, no que se refere aos grau de importância que eles dão para alguns aspectos

da vida, foi possível perceber que para 97% das pessoas, os aspectos considerados mais importantes foram o espaço destinado aos pedestres, arborização, mobiliários urbanos e espaços públicos, já os espaços destinados as vias de circulação de automóveis e os destinados à estacionamentos, estes tiveram um grau de indiferença elevado e foram considerados pouco importantes por boa parte dos usuários.

Figura 65 – Importância de alguns aspectos da via na percepção dos usuários



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

4.3.4 Conclusão da análise dos dados dos questionários

Para o diagnóstico inicial da área estudada para intervenção, o questionário foi bastante relevante, visto que, as informações que foram adquiridas somadas à visão dos usuários em relação as vias, servem de embasamento para concretizar hipóteses sobre os diferentes aspectos do lugar.

Além disso, foi possível identificar que a maioria das pessoas vão ao Centro a pé. Diante disso, percebe-se que não há problema em diminuir o número de estacionamento para carros na via, desde que essa ação se faça de forma planejada. Para isto, deve-se existir um apoio e incentivo social, melhorando a infraestrutura das calçadas para que assim, as pessoas possam se deslocar de forma segura e confortável.

O espaço destinado aos pedestres foi considerado um dos mais importantes, visto que o

número de transeuntes que ali circulam é intenso, necessariamente em horário comercial. Outros aspectos tiveram grau de importância elevado, como os mobiliários urbanos, arborização e espaços públicos. Diante disto, é possível concluir que a essas informações adquiridas são um ponto norteador para o desenvolvimento da proposta do redesenho das vias em questão, buscando intervenções possíveis e que possam ser aplicadas a realidade do lugar, fundamentadas na opinião dos usuários e tendo voz participativa da população.

Os resultados evidenciam a necessidades de se discutir, junto ao poder público de Esperança, algumas alterações nos espaços destinados aos veículos, tanto o espaço destinado para sua circulação, quanto ao espaço destinado aos estacionamentos, assim como propor soluções sobre o engarrafamento. Novos usos devem ser pensados e propostos e é necessário também que se invista em espaços públicos, de transições e permanências, sendo estes qualificados, para que incentive a população a utilizá-los.

4.4 PROBLEMÁTICAS, POTENCIALIDADES E DIRETRIZES

O quadro 1 apresenta imagens que retratam as problemáticas encontradas na área de intervenção, mais especificamente nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias, seguidas de algumas descrições sobre as potencialidades do local e as diretrizes para as soluções.

Quadro 1 – Problemáticas, potencialidade e diretrizes

IMAGENS	PROBLEMÁTICAS	POTENCIALIDADES	DIRETRÍZES
	Poucos espaços destinados aos pedestres.	A via tem potencial para melhorar a distribuição dos seus espaços.	Propor a qualificação dos espaços para os pedestres.
	Calçadas sem acessibilidade e que não proporcionam deslocamento seguro.	Calçadas seguras e acessíveis que proporcionam o deslocamento seguro.	Propor a requalificação das calçadas da via para que proporcionem conforto e segurança aos pedestres.

	Arborização precária.	Espaços sombreados que possam estimular a população a utilizar e permanecer nos espaços públicos.	Propor a inserção de vegetação.
	Ausência de mobiliários urbanos.	Áreas de lazer, convívio e descanso proporcionadas com a inserção do mobiliário.	Propor a instalação de mobiliários urbanos.
	Existência de edificações sem uso, tornando o ambiente abandonado e inseguro.	Espaços com uma maior movimentação que proporcionam sensação de segurança para os transeuntes.	Propor novos usos às edificações abandonadas.
	Após o horário comercial, a rua perde a movimentação e é abandonada.	A rua tem potencial para utilizar estratégias de ocupação do espaço público em todos os turnos.	Propor novos usos para que se tenha movimentação na via no turno da noite.
	Desrespeito constante à faixa de pedestre e aos espaços destinados a este.	-	Propor opções de desenho urbano que melhorem a circulação dos usuários da via.
	Muito espaço destinado ao estacionamento e engarrafamento no trânsito.	A rua tem grande circulação de pedestres devido ao setor comercial.	Propor a retirada dos estacionamentos e deixar o espaço livre para os pedestres.

Fonte: Arquivo pessoal (2017)

5 MEMORIAL JUSTIFICATIVO

Muitas cidades brasileiras tiveram forte influência modernista referentes ao urbanismo, com isso, sofreram grande influência para valorização dos veículos motorizados. Porém, atualmente, já existe uma conscientização maior das pessoas e dos órgãos públicos para melhorar a cidade, seus espaços públicos e também sua mobilidade. Portanto, assim como foi exposto nas seções anteriores, já é perceptível quais as medidas a serem tomadas atingir esse objetivo.

Diante disto, o objetivo deste trabalho foi a elaboração de um projeto capaz de solucionar tais problemas na via, como forma de requalificar os espaços públicos, reorganizar seu fluxo, redefinir suas prioridades e dar uma nova vida ao lugar, dando as pessoas novas opções de descanso, convívio e lazer. Novos usos e novas funções são propostas à algumas edificações da rua para que haja movimentação ocorra em diferentes turnos do dia.

Melhorando a qualidade dos espaços públicos, a qualidade de vida da população aumenta, pois as pessoas sentem-se atraídas a usufruir daqueles espaços, ao contrário do que ocorre quando os espaços públicos não é bem planejado, pois dessa forma, as pessoas sentem-se indiferentes e não se sentem atraídos e convidados para desfrutar do espaços.

5.1 DIRETRIZES PARA A PROPOSTA

A partir dos estudos aprofundados na área de intervenção, das análises dos questionários e dos mapas temáticos desenvolvidos que serviram de embasamento para o desenvolvimento do anteprojeto de intervenção urbanística, foram utilizadas algumas diretrizes como ponto norteador do partido, tais quais:

- a) Dar novos usos a algumas edificações em desuso, de forma que contribua para a movimentação das pessoas em todos os turnos;
- b) Redesenhar os espaços públicos das vias, de forma que os pedestres sejam priorizados;
- c) Transformar a Rua Clementino Farias em uma rua compartilhada;
- d) Propor a redução de velocidade na Rua Manoel Rodrigues de Oliveira;
- e) Refazer o desenho do piso nos espaços públicos;
- f) Propor a inserção de vegetação;
- g) Propor a implantação de mobiliários urbanos;
- h) Promover a permanência da população nos espaços.

5.2 PROGRAMAS DE NECESSIDADES

O principal objetivo do programa de necessidades é atender as expectativas dos usuários das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias. Com isso, após o levantamento real da situação da área de intervenção, foi possível entender os desejos e necessidades reais da população e com isso, aplicá-los no desenvolvimento do programa de necessidades. Para que se obtivesse uma melhor qualidade no anteprojeto proposto, foi necessário colocar em prática os itens citados pelos entrevistados, referentes à arborização, mobiliário urbano, valorização do pedestre, entre outros fatores. Além disso, aliados ao desejo dos usuários, foram utilizadas as estratégias pontuadas nas diretrizes projetuais que contribuíram também para que o anteprojeto urbanístico fosse reflexo do desejo dos individuais que circulam diariamente na cidade, fazendo com que eles tornem-se participantes ativos no processo de transformação urbana.

O programa de necessidades conta com:

- a) Rua compartilhada: transformar a Rua Clementino Farias em uma via com espaço compartilhado, redemocratizando o espaço para todos os usuários e todos os modais, obedecendo as prioridades estabelecidas na pirâmide inversa do tráfego. Existe um cuidado no desenho do piso, para que possa servir de orientação para os usuários transitarem de forma clara, assim como na cota de nível, que deve ser a mesma por toda extensão da via;
- b) Redução de velocidade dos veículos: reduzir a velocidade dos veículos na Rua Manoel Rodrigues, de forma que as pessoas possam trafegar de forma mais segura, além de fazer com que todos os modais transitem com mais segurança;
- c) Retirada dos estacionamentos: retirar os estacionamentos das vias para que não ocorra aglomeração dos mesmos, dificultando a travessia dos pedestres, a intenção é deixar os espaços livres para circulação dos transeuntes. Essa medida tem como objetivo também estimular que as pessoas não utilizem o carro como meio de deslocamento até o Centro, tendo o intuito de estacionar, mas sim que possam utilizar o carro apenas como carona de ida e volta se necessário for ou que utilizem outros meios de transportes para essa locomoção, como a caminhada ou a bicicleta.
- d) Acessos e Passeios: Estes devem proporcionar interação com outras vias e com o entorno, tendo cuidado na elaboração de cruzamentos, de forma que na circulação o pedestre tenha prioridade e todos os modais sejam respeitados.
- e) Inserção de Bicicletários: a instalação de bicicletários irá estimular a população de usuários da rua a utilizarem a bicicleta como meio de transporte, como forma de facilitar o deslocamento no centro da cidade, visto que não terão preocupação com o local para estacionar.

f) Redefinição dos usos de algumas edificações: conta com a possível parceria do poder público em impor que em cada quadra da via, pelo menos três lotes tenham uso residencial ou misto e pelo menos dois lotes com uso de comércio e/ou serviço que funcione nos três turnos, como forma de tornar a via movimentada em todos os horários do dia. Além disso, as edificações que estão abandonadas e em desuso, devem ganhar novos usos como forma de atrair mais transeuntes à via, como por exemplo, lanchonetes, restaurantes, cafés e bares que funcionem nos três turnos e durante os sete dias da semana, gerando movimentação contínua no espaço público;

g) Inserção de mobiliários urbanos: instalação de mobiliários urbanos que permitam a permanência das pessoas no lugar, além de propor a manutenção desses equipamentos para que as pessoas possam usufruir de equipamentos qualificados. Instalação de lixeiras por toda extensão da via, como forma de proporcionar uma paisagem limpa e um ambiente agradável a população.

h) Inserção de arborização: objetiva proteção aos usuários no que se refere ao conforto ambiental, proporcionando sombreamento no ato da caminha ou na permanência das pessoas no espaço público. É imprescindível destacar os cuidados a serem tomados para que a vegetação proposta não danifique as calçadas ou impeça a visualização total das edificações da via.

As principais necessidades das Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino Farias estão apresentadas nos quadros 2 e 3, respectivamente:

Quadro 2 – Programa de necessidades da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira

PROGRAMA DE NECESSIDADES – RUA MANOEL RODRIGUES DE OLIVEIRA
1. Redução de velocidade para os veículos;
2. Retirada de estacionamento para veículo particular em um trecho da via;
3. Acessos e passeios;
4. Bicletários;
5. Redefinição dos usos em alguns lotes;
6. Mobiliários Urbanos;
7. Arborização.

Fonte: Arquivo pessoal (2017).

Quadro 3 – Programa de necessidades da Rua Clementino Farias

PROGRAMA DE NECESSIDADES – RUA CLEMENTINO FARIAS
1. Rua Compartilhada;
2. Retirada de estacionamento para veículo particular por toda via;
3. Acessos e passeios;
4. Bicletários;
5. Redefinição dos usos em alguns lotes;
6. Mobiliários Urbanos;
7. Arborização.

Fonte: Arquivo pessoal (2017).

5.3 ESQUEMAS CONCEITUAIS PRELIMINARES

Após os estudos e diagnósticos, além das diretrizes analisadas, fez-se necessário elaboração de esquemas conceituais que pudessem descrever as propostas preliminares da solução, para que se tornasse possível a elaboração da proposta de intervenção. Através dos itens descritos no programa de necessidades, é possível mostrar através dos esquemas a seguir, as percepções sobre as mudanças na área de intervenção.

ESTUDO PRELIMINAR: ESPAÇOS PÚBLICOS

SITUAÇÃO ATUAL



SITUAÇÃO PROPOSTA



ESTUDO PRELIMINAR: VEGETAÇÃO

SITUAÇÃO ATUAL



Escassez de arborização, proporcionando passeios sem conforto térmico, o que não contribui para um passeio atrativo.

SITUAÇÃO PROPOSTA



Inserção de vegetação de forma planejada, tendo cuidado com a espécie e seu porte, transformando o espaço público em um ambiente confortável, sombreado e atrativo para os usuários das vias.

103

metros

ESTUDO PRELIMINAR: FLUXOS E ESTACIONAMENTO

SITUAÇÃO ATUAL



Retirada de estacionamentos para desestimular a utilização do carro como forma de locomoção nas vias. Além disso, em algumas vagas, será proposta a inserção de espaços públicos de permanências, aumentando a qualidade de vida da população e incentivando os transeuntes a desfrutarem de um espaço público de qualidade. O sentido do fluxo de automóveis em algumas ruas da área foram modificados, de forma que possam diminuir o congestionamento presente na via.



5.4 DETALHES PROJETUAIS

O partido da intervenção é a qualificação dos espaços públicos nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias, assim como dos trechos que fazem a ligação de uma com a outra, que se referem as Ruas João Pessoa e Solón de Lucena. Após as diretrizes projetuais traçadas, como a retirada parcial dos estacionamentos em alguns trechos e a retirada total em outros, a inserção de mobiliários urbanos e vegetações por toda extensão das vias, bem como a ocupação das edificações em desuso, têm-se a distribuição do zoneamento dos espaços na área de intervenção, de acordo com o programa de necessidades.

Para que se possa modificar um espaço público, tornando-o ocupado e movimentado, é preciso utilizar estratégias de conforto ambiental, propor a priorização dos pedestres, projetar espaços de transições e permanências qualificados, bem como dar novos usos nas edificações em desuso, capazes de atrair pessoas em diferentes turnos do dia. Além disso, o desenho do piso e a distribuição de vegetação e mobiliários urbanos são aspectos capazes de potencializar o espaço.

A seguir, as plantas com a proposta.

5.4.1 Ruas de Ligação da Manoel Rodrigues de Oliveira com a Clementino de Farias

As ruas que fazem a ligação entre as duas principais ruas de intervenção são de grande relevância para a proposta, portanto também submeteram-se a intervenções. Ambas são vias locais que têm seus espaços destinados prioritariamente ao automóvel, proporcionando espaços desqualificados aos pedestres. Na figura 69, o diagrama mostra a distribuição das funções dessas ruas, de acordo com o programa de necessidades e conforme o objetivo de redefinir as prioridades dadas aos transeuntes e a faixa de rolamento dos veículos.

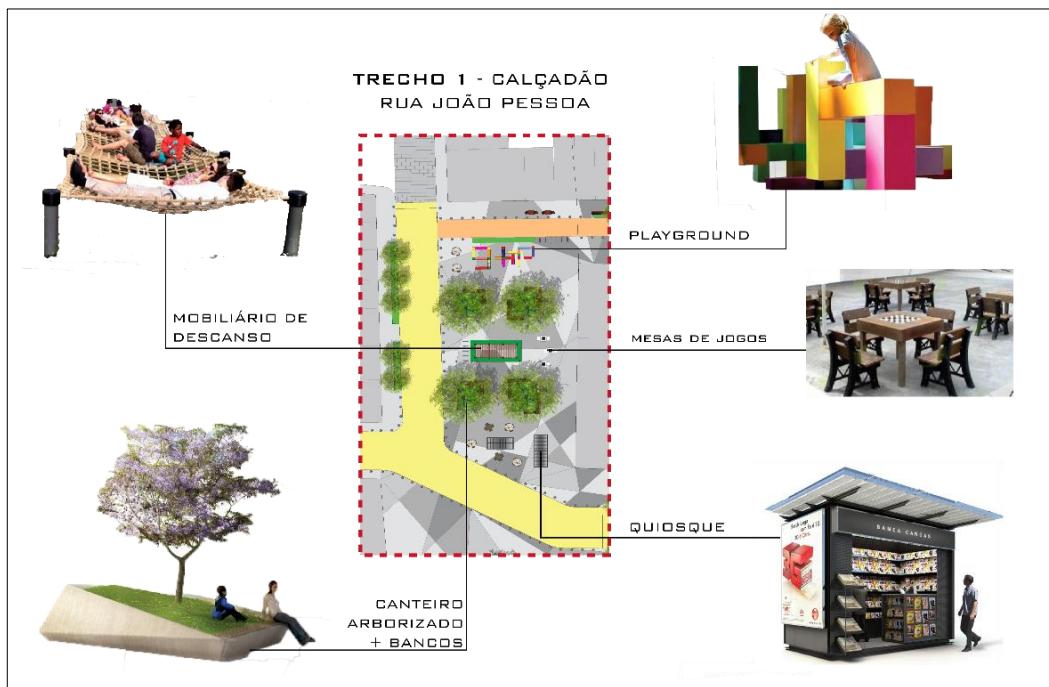
Figura 66 - Diagrama das Ruas João Pessoa e Solón de lucena



Fonte: Acervo Pessoa (2017)

A Figura 70 mostra tais elementos, assim como, a disposição do comportamento dos mesmos no trecho 1, que corresponde a rua João Pessoa.

Figura 67 – Diagrama de Funções do trecho 1



Fonte : Arquivo Pessoal (2017)

O primeiro trecho é a rua João pessoa que apresenta uma das calçadas com dimensões insuficientes para um passeio seguro e confortável, acarretando dificuldades na circulação dos pedestres. Em sua outra extremidade, a via conta com um calçadão que é bastante movimentado, apesar de apresentar má qualidade nos seus espaços e mobiliários urbanos. A proposta redefine a dimensão da via destinada aos veículos, alargando as calçadas. Com dimensão adequada, a calçada que era estreita recebe arborização e mobiliários urbanos como bancos e lixeiras. No calçadão, o projeto aproveitou os quatro canteiros com arborização existentes na praça e requalificou-os, com o objetivo de proporcionar espaços de descanso e convívio adequados, aproveitando o sombreamento proporcionado por essa arborização.

Ainda nesse trecho, são requalificados os quiosques destinados aos fiteiros, assim como foi inserido um novo quiosque de café e lanchonete. Mesas, bancos e sobreiros também foram locados próximos a eles, essa solução é adotada como objetivo de que tais serviços tenham funcionamento em todos os turnos e que os usuários possam ali permanecer o tempo que determinarem. Aproveitando ainda o sombreamento ocasionado pelas árvores que existem na praça, foi proposto a locação de um elemento com redes capaz de gerar o convívio, bem como, podendo ser utilizado para descanso.

Figura 68 - Espaço da praça revitalizado



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Alguns itens de lazer também foram distribuídos nesse trecho como mesas de jogos e um *playground*, que foi feito através da disposição de elementos coloridos que permitem diferentes tipos de brincadeiras. Esses elementos garantem que pessoas de diferente idades permaneçam no espaço público.

A segunda rua corresponde ao trecho da Solón de Lucena. Nesse caso a função proposta também é a circulação de transeuntes de forma segura, confortável e qualificada. Mobiliários urbano como bancos e lixeiras foram distribuídas em sua extensão, assim como arborização adequada para proporcionar sombreamento e passeios mais confortáveis aos pedestres. O cruzamento da Sólón de Lucena com a Manoel Rodrigues e com a Clementino de Farias receberam tratamento, ambos foram elevados como forma de proporcionar espaços totalmente prioritários aos pedestres, esse cruzamentos receberam proteção por balizadores, para que os carros respeitem os espaços destinados à eles.

Figura 69 - Cruzamento elevado interligado com as duas praças da área de intervenção



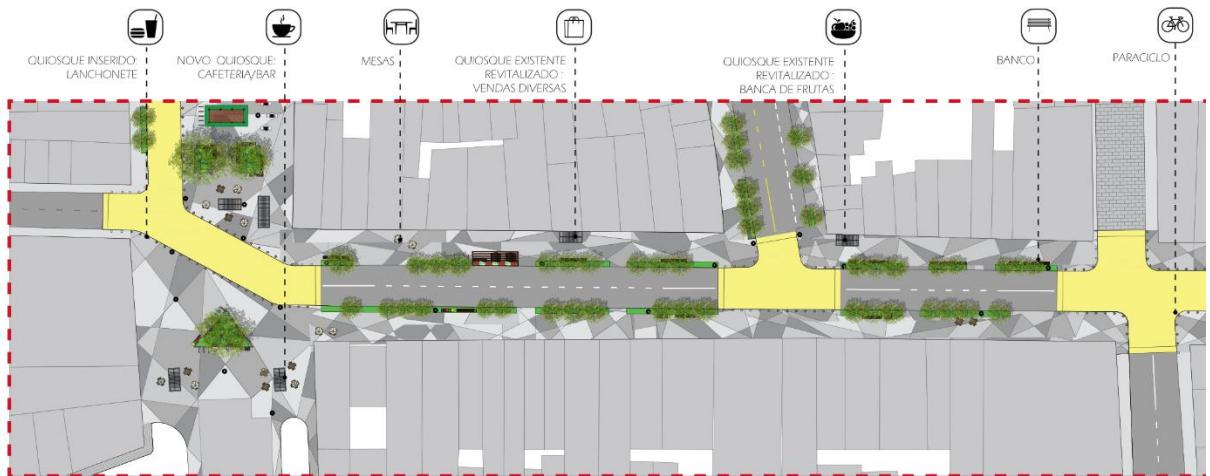
Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

5.4.2 Rua Manoel Rodrigues de Oliveira

A rua Manoel Rodrigues de Oliveira é a principal rua da cidade de Esperança. Portanto, a proposta visa a transformação de uma rua comercial marcada pelo conflito no fluxo de veículos e transeuntes, em uma via confortável, agradável onde o pedestre é priorizado. O ponto de partida da proposta é um desenho que cria áreas pedonais com dimensões acessíveis e confortáveis aos transeuntes.

A proposta se divide em dois trechos, o primeiro tem um fluxo bastante intenso, tanto de veículos, quanto de pedestres. Assim, o projeto buscou corrigir deficiências encontradas em seu funcionamento. A via tem apenas um sentido, e como forma de garantir uma maior área destinada ao uso pedonal, o espaço da via destinado para os automóveis sofreu um redimensionamento, sendo reduzida de 12 metros para 7 metros, aproximadamente. No entanto, por ser uma BR que apresenta um alto fluxo de veículos, incluindo caminhões e ônibus, a faixa de circulação permaneceu a mesma, sendo apenas retirados os estacionamentos em alguns trechos da rua, proporcionando assim, a inserção de espaços de permanências que sejam convidativos aos pedestres, com a inserção de elementos como bancos, áreas de convívio e contemplação, que têm o potencial de dinamizar o lugar para atividades mais atrativas e menos mecanizadas, como são atualmente as vias, com a grande densidade de veículos.

Figura 70 - Trecho 1 da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Figura 71 - Trecho 2 da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Figura 72- Vista da rua Manoel Rodrigues de Oliveira



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

A vegetação foi proposta de forma que acompanhe toda a extensão da rua, como forma de “tapete verde” composto por gramíneas, e algumas árvores de pequeno e médio porte, que interrompem o pavimento com espaços para travessia, seguindo determinado ritmo e padrão. A inserção de vegetação proporciona além do valor estético, pois contribuem para o conforto ambiental dos transeuntes.

Figura 73 - Mobiliários urbanos e vegetação



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Como contributo importante para identidade deste lugar, foram inseridos mobiliários urbanos por toda extensão da via, como forma de criar espaços de estadia agradáveis para permanência da população, visto que, o lugar carece de locais adequados para essa prática.

Algumas vagas de estacionamentos foram retiradas para locação de um parklet, que são áreas de lazer e convívio, como mostra a figura 74.

Figura 74 -Implantação de Parklet

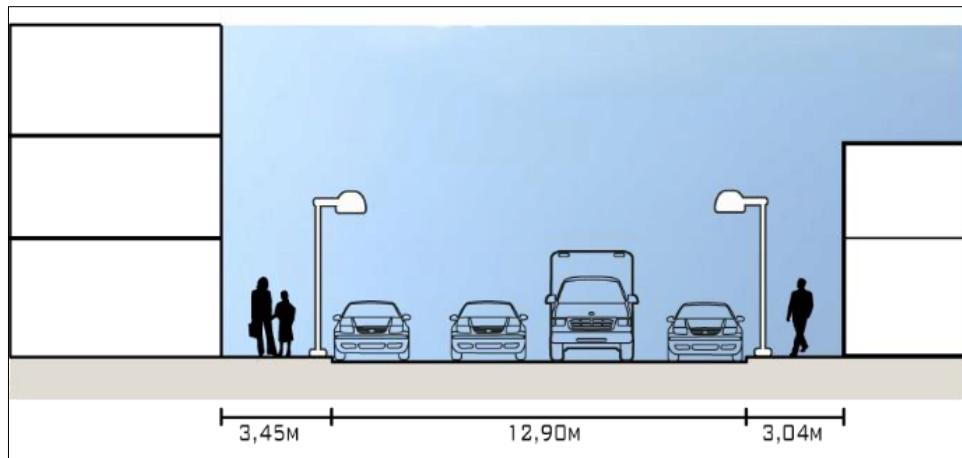


Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Serão dispostos ainda outros mobiliários, como lixeiras, paraciclos, além de postes de iluminação existentes que são revitalizados, melhorando a integração estética com a rua. Novos pontos de iluminação são propostos, de forma a melhorar a eficiência de iluminação na área à noite, promovendo uma rua atrativa e segura.

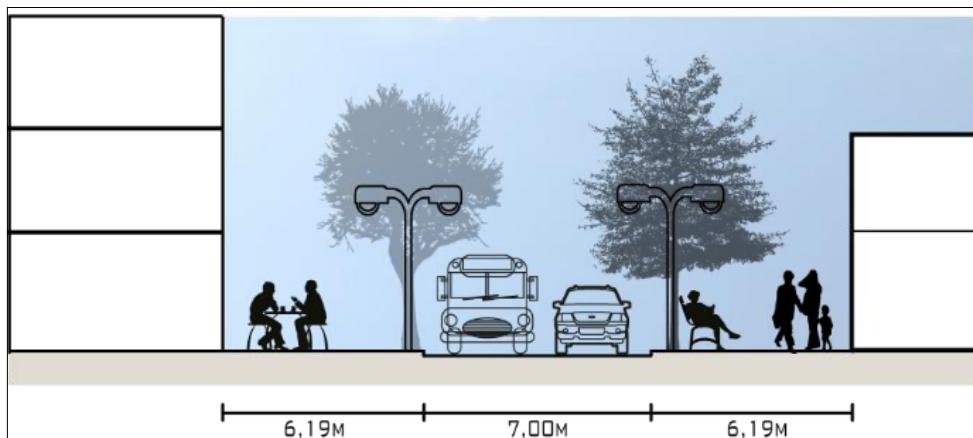
A seguir temos a comparação de um dos trechos da Rua Manoel Rodrigues de Oliveira, onde podemos perceber a redefinição do espaço de circulação dos carros. Vias que antes eram compostas por duas faixas de estacionamento e duas faixas de rolamento, com dimensões insuficientes nas calçadas, passam a ter ainda as duas faixas de circulação, porém, os estacionamentos foram retirados, como forma de ampliar o espaço destinado aos pedestres, proporcionando calçadas com passeios mais atrativos e convidativos para a população.

Figura 75 – Perfil da atual da Rua



Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

Figura 76 – Perfil proposto da Rua



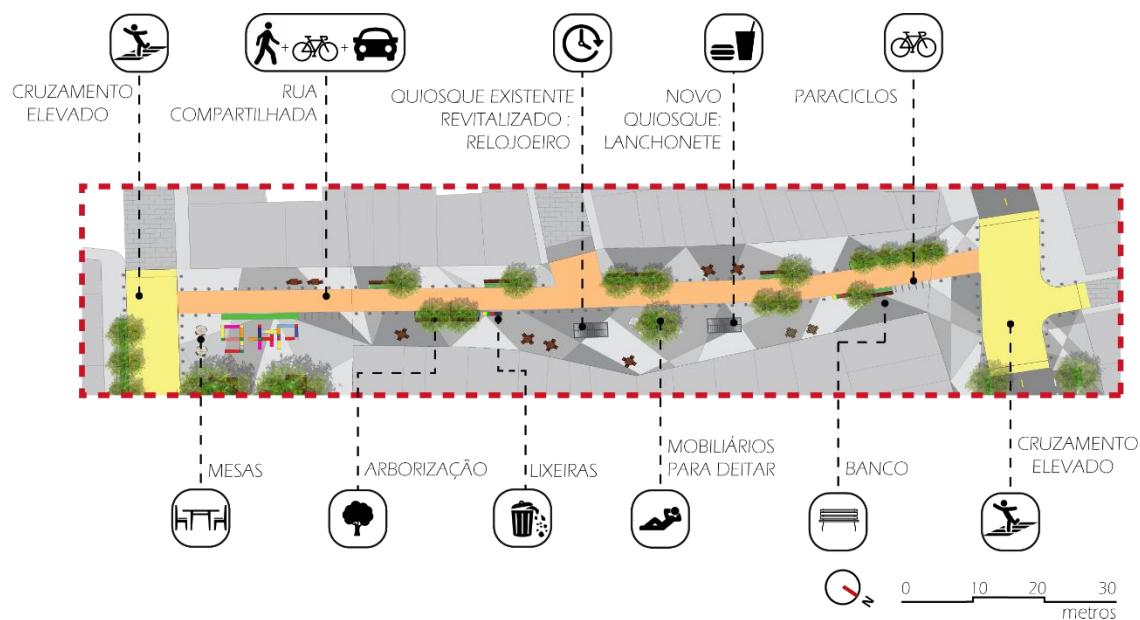
Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

5.4.3 Rua Clementino de Farias

A Rua Clementino de Farias é uma das principais áreas de intervenção. Na proposta ela torna-se um espaço compartilhado, no qual seu fluxo é dividido entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados. Os carros e as motos podem trafegar em qualquer horário, já os caminhões só se é permitido o acesso, após sete horas da noite. Diante dos aspectos já discutidos sobre a pirâmide hierárquica do urbanismo, a qual prioriza o pedestre e em último caso o automóvel motorizado individual, as divisões de funções de cada espaço da via, foram pensadas cuidadosamente. É importante ressaltar que a cota de nível será a mesma, sem meio fio, e que a via apresenta largura suficiente para passagens de carros de emergência, como o corpo de bombeiros e ambulâncias. No espaço que é destinado à circulação de veículos, a demarcação

no desenho do piso direciona onde o carro deve entrar na rua, onde deve percorrer e como deve sair. Como forma de evitar que o motorista saia do caminho indicado, alguns mobiliários urbanos como bancos e arborização foram dispostos como barreiras, intercalados com elementos de balizadores em forma de esfera, que impedem essa passagem de veículos para espaços que não são direcionados aos mesmos.

Figura 77 - Diagrama da Rua Clementino de Farias



Fonte: Acervo Pessoal (2017)

É importante ressaltar que a via tem seus usos voltados a serviços e comércios, com isso, a área destinada a passagem de veículos apresenta dimensão suficiente para permitir a passagem de caminhões de carga e descarga na rua, de forma que as lojas e restaurantes sejam reabastecidos, porém, essa passagem só é permitida a partir das sete horas da noite, horário em que há uma menor circulação de veículos.

Os espaços destinados aos pedestres, apresentam melhores soluções de passeios, com dimensões suficientes para um passeio confortável, acessível e seguro, uma vez que a circulação de pedestres nesse trecho se dá de forma intensa, exclusivamente no período diurno. Com isso, a proposta busca inserir um bar em uma das edificações que encontram-se sem uso, já em outra edificação o uso foi destinado à uma lanchonete. Em ambos os casos, os usos foram pensados de forma que possam atrair e convidar as pessoas em todos os horários do dia, visto que são usos que tem seu funcionamento prologando depois do horário comercial.

Figura 78 - Rua compartilhada

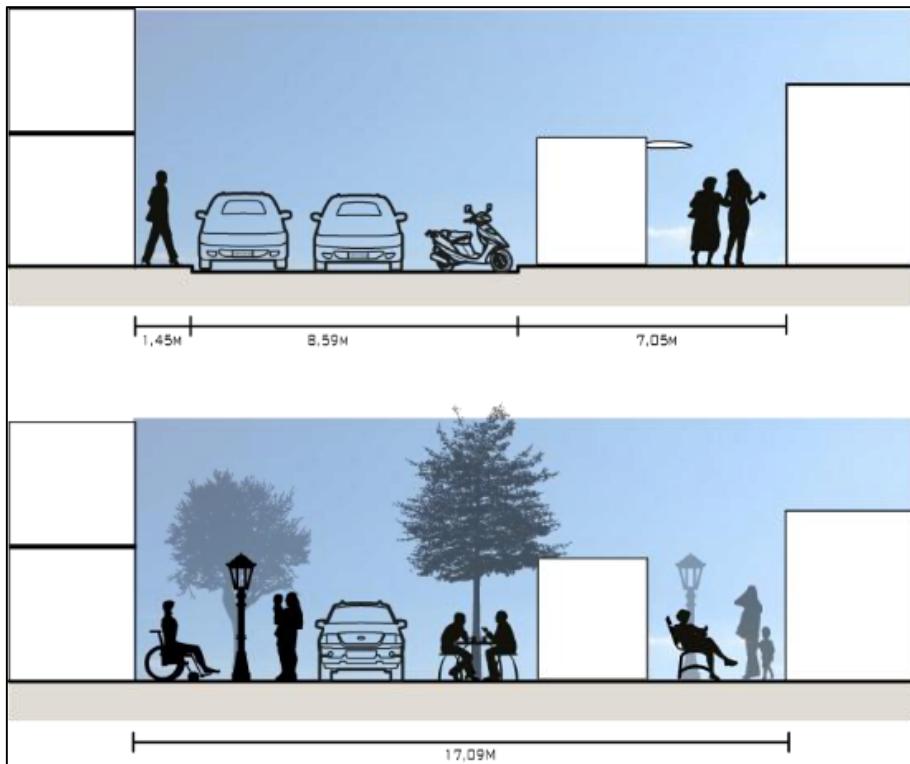


Fonte: Acervo Pessoal (2017)

Em toda extensão da via, foram dispostos mobiliários como bancos, lixeiras, mesas e arborização, tudo isso foi pensado de forma que possa atrair os transeuntes a passar, parar e desfrutar de um espaço público qualificado. Um quiosque existente na via, que tem seu uso destinado à relojoeiro foi mantido, porém, foi revitalizado, visto que, encontrava-se em má estado de conservação. Além disso, um novo quiosque com uso destinado à cafeteria foi inserido, aliado a disposição de mobiliários como mesas que atraem os pedestres.

A figura 79 mostra o perfil atual e o perfil proposto da Rua Clementino de Farias, onde os espaços passam a ter novos usos, buscando a integração de todos os modais. A rua que antes disponibilizava espaço para estacionamento, além das faixas de circulação, passa a ter dimensão reduzida, a fim de priorizar o espaço para os pedestres.

Figura 79 - Situação atual x proposta da Rua clementino de Farias



Fonte: Acervo Pessoal (2017)

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intervenção nas Ruas Manoel Rodrigues de Oliveira e Clementino de Farias, assim como dos trechos que as ligam, Rua João Pessoa e Rua Solón de Lucena, correspondem a um exemplo de como através de diferentes estratégias podemos recuperar a qualidade dos espaços públicos urbanos na cidade. Colocando em prática os princípios defendidos por Jan Gehl, onde o automóvel deixa de se apresentar como elemento dominante do espaço, permitindo desta forma o equilíbrio da cidade enquanto local de encontros e trocas sociais.

Nesse contexto, o trabalho constituiu-se em estudos preliminares para revitalização dessas vias, propondo novo uso e ocupação das edificações em desuso, e redesenho do seus espaços públicos. A implantação da proposta, diante da criação de diversos espaços de transições e permanências, acompanhados pela inserção de mobiliários urbanos e pela vegetação, promovem o conforto do local, e as estratégias aplicadas ao nível do tráfego do automóvel e da iluminação pública contribuem para a segurança ao longo deste eixo, incentivando a movimentação da via em todos os turnos.

Diante disto, o trabalho apresentou estudos sobre diagnósticos do local, contando com a voz popular participativa, diretrizes para se chegar ao destino desejado e, por fim, mostrou os esquemas propositivos.

Conclui-se, em síntese, que a proposta projetual exposta, atingiu seus objetivos, uma vez que propõe um projeto que oferece benefícios quanto a requalificação dos espaços públicos das vias em questão. O pensamento de se buscar uma cidade democrática e bem planejada traz a esperança de um espaço reocupado, que promovem as atividades opcionais e sociais, e que contribuem para a qualidade da paisagem Urbana.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015.

COSTA, Adilson. **A carta do novo urbanismo norte-americano.** [S.l.: s.n.], 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>>. Acesso em: 02 de maio de 2017.

CURITIBA GUIA. Calçadão da Rua das Flores. [S.l.: s.n.], 2014. Disponível em: <<http://www.guiaturismocuritiba.com/2010/12/calcadao-da-rua-xv-rua-das-flores.html>>. Acesso em: 09 de setembro de 2017.

DELAQUA, Victor. **Espaço compartilhado: cidades sem sinais de trânsito.** [S.l.: s.n.], 2012. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/01-40165/espaco-compartilhado-cidades-sem-sinais-de-transito>>. Acesso em: 11 de abril de 2017.

DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano.** Curitiba: Intersaber, 2012.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana.** Curitiba: Juruá, 2008.

FERREIRA, Romário. **Revitalizada, nova orla da barra é inaugurada em Salvador.** [S.l.: s.n.], 2014. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/urbanismo/revitalizada-nova-orla-da-barra-e-inaugurada-em-salvador-326388-1.aspx>>. Acesso em: 15 de Abril de 2017.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. **A questão metropolitana no Brasil.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005, 324p.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LANDEZINE. Rua Kensington [S.l.: s.n.], 2016. Disponível em: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/08/kensington-street-by-turf-design-studio-and-jeppe-aagaard-andersen/>>. Acesso em: 02 de junho de 2017.

LANDEZINE. Rua Mariahilferstrasse [S.l.: s.n.], 2014. Disponível em: <<http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mariahilferstrasse-by-bureau-bb/>>. Acesso em: 26 de agosto de 2017.

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKADOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana.** São Paulo: 1, 2015.

MEDEIROS, João Bosco de. Redação científica: a prática de fichamentos, resumos, resenhas. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

PIRÂMIDE HIERÁRQUICA DO URBANISMO. Va de bike. Disponível em :<<http://vadebike.org/2012/01/a-piramide-inversa-do-trafego/>> Acesso em: 10 de março de 2017.

PORADA, Bárbara. Dez modos de transformar as cidades através de placemaking e espaços públicos, 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/01-112017/dezmodos-de-transformar-as-cidades-atraves-de-placemaking-e-espacos-publicos>>. Acesso em 23 de abril de 2017.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Fapesp; Nobel, 2003. v. 1.

ROLNIK, Raquel. **A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país: avanços e desafios**. In: Planos Diretores Municipais: Novos conceitos de planejamento territorial. Bueno, Laura Machado de Mello e Cymbalista, Renato (Org.). São Paulo: Annablume, 2007, p. 271- 283.

ROLNIK, Raquel, SOMEKH, Nadia. **Governar as Metrópoles: dilemas da recentralização**. São Paulo em Perspectiva, 14(4), 2000.

SBCTRANS. **O que é mobilidade urbana**. [S.l.: s.n.], 2012. Disponível em: <<https://mobilidadehumana.wordpress.com/2012/10/24/afinal-o-que-e-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 06 de maio de 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento Urbano e ativismos sociais**. São Paulo: Unesp, 2004.

TAVARES, MarihanaSevy Cirne. **Redefinição do uso e ocupação do solo e redesenho do espaço público da rua Maciel Pinheiro em Campina Grande – PB**. 176 p. Trabalho de Conclusão de Curso, Bacharel em Arquitetura e Urbanismo - Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, Campina Grande.

TULLOCH, James. Como o espaço compartilhado evita acidentes. [S.l.: s.n.], 2013. Disponível em: <<http://sustentabilidade.allianz.com.br/?2028/como-o-espaco-compartilhado-evita-acidentes>>. Acesso em: 2 maio 2017.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Senac, 2001.

WILHEIM, Jorge. **Urbanismo, o substantivo e o adjetivo**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

YAZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Imesp, 2001.

APÊNDICES

APÊNDICE A – ENTREVISTA

  <p>RUA PESQUISADA:</p>	<p align="center">QUESTIONÁRIO DE APLICAÇÃO COM MORADORES E VISITANTES DA CIDADE DE ESPERANÇA-PB</p>
<p>Onde mora:</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO <input type="checkbox"/> PORTAL <input type="checkbox"/> UMBURANAS <input type="checkbox"/> BRITADOR <input type="checkbox"/> QUARENTA <input type="checkbox"/> OUTROS <input type="checkbox"/> BELEZA DOS CAMPOS <input type="checkbox"/> COMUNIDADE SÃO FRANCISCO</p> <p>Qual motivo da sua ida ao centro:</p> <p><input type="checkbox"/> COMPRAS <input type="checkbox"/> TRABALHO <input type="checkbox"/> LAZER</p> <p>Com que frequência você costuma fazer esse trajeto :</p> <p><input type="checkbox"/> TODO DIA COMERCIAL (SEG. À SEX.) <input type="checkbox"/> TODO DIA (DOM. À DOM.) <input type="checkbox"/> DUAS OU MAIS VEZES POR SEMANA <input type="checkbox"/> UMA VEZ POR SEMANA</p> <p>Qual horário você costuma fazer essa atividade:</p> <p><input type="checkbox"/> MANHÃ (6 ATÉ 11HRS) <input type="checkbox"/> HORÁRIO DO ALMOÇO (11 ATÉ 14 HRS) <input type="checkbox"/> TARDE (14 ATÉ 18 HRS) <input type="checkbox"/> NOITE (18 ATÉ 22 HRS) <input type="checkbox"/> DEPOIS DE 22 HRS</p> <p>Qual meio de transporte você usa para chegar ao Centro?</p> <p><input type="checkbox"/> A PÉ <input type="checkbox"/> ÔNIBUS <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> CARRO <input type="checkbox"/> ALTERNATIVO <input type="checkbox"/> MOTOTÁXI <input type="checkbox"/> TÁXI <input type="checkbox"/> OUTRO: _____</p> <p>Quando vem de transporte particular, onde estaciona:</p> <p><input type="checkbox"/> NÃO VEIO DE TRANSPORTE PARTICULAR <input type="checkbox"/> RUA MANOEL RODRIGUES <input type="checkbox"/> RUA TEOTÔNIO TERTULIANO <input type="checkbox"/> RUA CLEMENTINO FARIAS <input type="checkbox"/> RUA DA FEIRA <input type="checkbox"/> OUTRO: _____</p> <p>Se sente seguro ao andar a pé?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p>	
<p>Se não, porque?</p> <p><input type="checkbox"/> RESPONDEU SIM <input type="checkbox"/> SINALIZAÇÃO <input type="checkbox"/> DIFÍCILDADE DE VER OS VEÍCULOS <input type="checkbox"/> CALÇADAS ESTREITAS/INEXISTENTE <input type="checkbox"/> DESRESPEITO DOS CONDUTORES <input type="checkbox"/> ALTA VELOCIDADE DOS VEÍCULOS <input type="checkbox"/> FALTA DE ILUMINAÇÃO <input type="checkbox"/> ALTO FLUXO DE PEDESTRES <input type="checkbox"/> BAIXO FLUXO DOS PEDESTRES <input type="checkbox"/> ASSÉDIO SEXUAL <input type="checkbox"/> CRIMINALIDADE <input type="checkbox"/> OUTRO: _____</p> <p>Se sente seguro ao andar a pé?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p> <p>Se sente respeitado pelos automóveis ?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p> <p>O que você acha importante ter nessa rua:</p> <p><input type="checkbox"/> PEDESTRES <input type="checkbox"/> FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS <input type="checkbox"/> SINALIZAÇÃO <input type="checkbox"/> ESTACIONAMENTO <input type="checkbox"/> ESPAÇOS PÚBLICOS <input type="checkbox"/> ARBORIZAÇÃO <input type="checkbox"/> MOBILIÁRIO URBANO</p> <p>Em que ano você nasceu? _____</p> <p>Renda Familiar:</p> <p><input type="checkbox"/> NÃO QUIS INFORMAR <input type="checkbox"/> SEM RENDA <input type="checkbox"/> ATÉ 1 SM (R\$937,00) <input type="checkbox"/> ATÉ 2 SM (R\$1.874,00) <input type="checkbox"/> ATÉ 3 SM (R\$2.811,00) <input type="checkbox"/> 3 À 5 SM (R\$3.748,00 – R\$ 5.622,00) <input type="checkbox"/> 5 À 8 SM (R\$ 5.622,00 – R\$ 8.433,00) <input type="checkbox"/> 8 À 10 SM (R\$ 8.433,00- R\$10.307,00) <input type="checkbox"/> MAIS DE 10 SM (> R\$ 10.307,00)</p> <p>Sexo:</p> <p><input type="checkbox"/> FEMININO <input type="checkbox"/> MASCULINO</p>	