

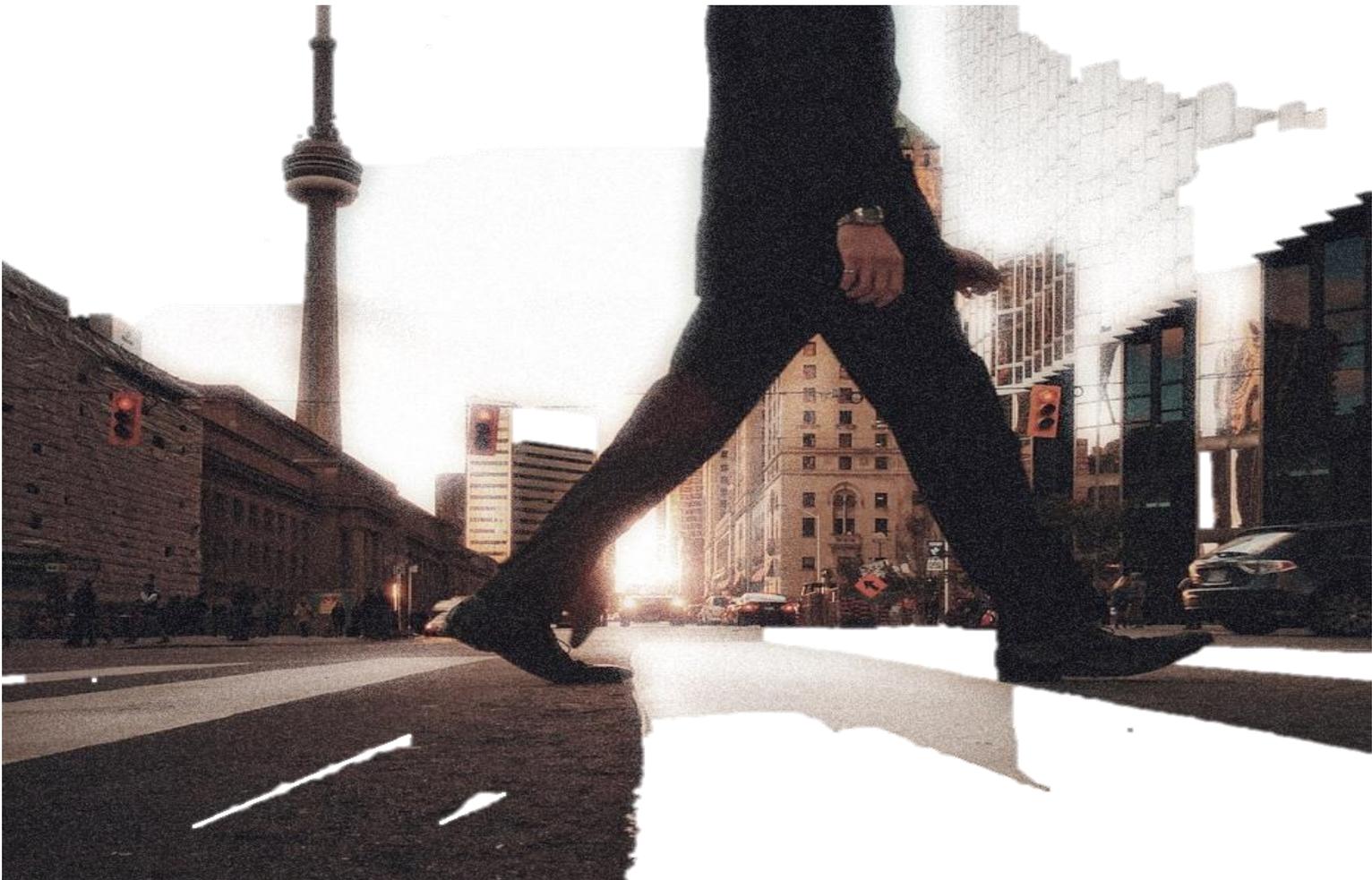
Centro Universitário do Planalto Central Aparecido dos Santos - UNICEPLAC

Curso de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho de Conclusão de Curso

REQUALIFICAÇÃO URBANA

Uma intervenção a fim de resgatar a importância da escala do pedestre



Gama-DF

2021

DANIEL MICHELS GONÇALVES LANNER

REQUALIFICAÇÃO URBANA

Uma intervenção a fim de resgatar a importância da escala do pedestre

Monografia apresentada como requisito para conclusão do curso de Arquitetura e urbanismo do Centro Universitário do Planalto Central Aparecido dos Santos – Uniceplac.

Orientadora: Profa. Mariana Roberti Bomtempo

Gama-DF

2021

L292r

Lanner, Daniel Michels Gonçalves.

Requalificação Urbana: Uma intervenção a fim de resgatar a importância da escala do pedestre. / Daniel Michels Gonçalves Lanner. – 2021.

96 p. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Centro Universitário do Planalto Central Aparecido dos Santos - UNICEPLAC, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Gama-DF, 2021.

Orientação: Profa. Me. Mariana Roberti Bomtempo.

1. Requalificação Urbana. 2. Pedestres. 3. Calçadas.

DANIEL MICHELS GONÇALVES LANNER

REQUALIFICAÇÃO URBANA

Uma intervenção a fim de resgatar a importância da escala do pedestre

Monografia apresentada como requisito para conclusão do curso de Arquitetura e urbanismo do Centro Universitário do Planalto Central Aparecido dos Santos – Uniceplac.

Orientadora: Profa. Mariana Roberti Bomtempo

Gama, 06 de dezembro de 2021.

Banca Examinadora

Profa. Mariana Roberti Bomtempo
Orientadora

Prof. Ricardo Luiz Targino
Examinadora

Arq. e Urb. Manuella Carvalho Coelho
Avaliadora convidado

Arq. e Urb. Timóteo de Oliveira Barros
Avaliador convidado

Dedico aos meus pais, por todo amor,
confiança e apoio em toda a minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus que me deu força de vontade e coragem pra conseguir concluir este Curso

Ao meu padrinho, Plínio.

A minha mãe, Tânia, que me apoiou desde sempre em minha escolha, me incentivando e me ajudando quando necessário e ao meu pai, Guido, por todo carinho e compreensão.

A Minha Tia Arquiteta, Rosângela, que esteve sempre do meu lado, me ajudando a compreender ainda mais este universo que é arquitetura e Urbanismo

As minhas amigas Vanessa e Francisca que me ajudaram em meus momentos de surtos.

Aos meus amigos e colegas de turma, em especial: Juscélia, Thais, Ana Caroline, Alex, João e Íkaro, tornando os momentos difíceis, em momentos mais leves e alegres (com direito ao barzinho depois da aula)

Aos meus professores que com empenho e dedicação me ensinaram, de modo especial, a professora: Franciney, que através de sua paixão por THAU, fez igualmente me apaixonar pela matéria, assim como, pelas professoras Mariana e Luciana que me fizeram despertar uma sede em querer estudar cada vez mais Urbanismo.

A todos aqueles que me ajudaram de certa forma nesse processo, a minha mais profunda gratidão.

RESUMO

Entende-se a necessidade da importância do planejamento urbano ser pensado a partir da escala do pedestre, por isso, este trabalho procurou esmiuçar, como as cidades foram afetadas no período da revolução industrial, levando-as a um processo de urbanização, até torna-las como produto, privatizando ou elitizando espaços urbanos. Por isso, diante dessa realidade, a calçada possui um valor democrático no espaço, servindo como um local, onde possa existir manifestações culturais e sociais, tornando as cidades inclusivas, mostrando a importância das pessoas se apropriarem do espaço público, de modo a não serem espaços perdidos em prol de uma especulação imobiliária. Por isso, a partir das análises feitas de modo especial, pela Jane Jacobs, torna-se necessário o resgate do real valor das calçadas como elementos integrantes do espaço urbano, nos levando até aos estudos de caso, em Curitiba, Copenhague e em Barcelona que são justamente exemplos de intervenções de calçadas, espaços esses, que servem para manifestações culturais e sociais

O setor de análise em questão, encontra-se atualmente com diversos problemas de fluxo, as calçadas existentes, são invadidas pelos carros que não respeitam e prejudicam a passagem de pedestres, levando-os a utilizarem as ruas para o seu ir e vir. Percebeu-se fatores como a negligência do pedestre no setor, calçadas sem acessibilidade, um espaço com potencial de ser um grande elemento democrático, entretanto desperdiçado. Diante disso, esse trabalho tem como objetivo: Criar um calçadão a fim de integrar espaços e incentivar uma maior participação democrática e social local

Palavras Chaves: Requalificação Urbana; Urbanização; Escala Do Pedestre; Revolução Industrial; Neoliberalismo; Cidades Inclusivas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Burgos Medievais	17
Figura 2 - Revolução Industrial	18
Figura 3 - Gravura de Gustave Dore de 1872- Uma rua de um bairro pobre de Londres	19
Figura 4- Ville Radieuse/ Le Corbusier - Maquete	20
Figura 5 - Ville Radieuse/ Le Corbusier – Perspectiva	21
Figura 6 - Cidade Jardim – Volumetria	21
Figura 7 - Cidade Jardim/ Ebenezer Howard – Planta	22
Figura 8 e 9 - Broadacre City / Frank Lloyd Wright	23
Figura 10 - Jane Jacobs	24
Figura 11 Desigualdade social	26
Figura 12 Especulação imobiliária	27
Figura 13 - Brasília - Esplanada dos Ministérios (Marcação feita pelo Autor)	29
Figura 14 e 15 – A direita: Madri, Espanha – Bares de Tapas; a esquerda: Ottawa, Canadá	30
Figura 16 As calçadas e a falta de acessibilidade	31
Figura 17 - Crianças brincando na rua (marcação feita pelo Autor)	32
Figura 18 29 – A primeira foto a esquerda é a rua XV de Novembro (Curitiba) em 1877 e a direita a mesma rua em 1896 –	33
Figura 20 - Rua XV de Novembro esquina com Dr. Muricy, em 14 de julho de 1945	35
Figura 21 - Rua XV de Novembro após a intervenção de Jaime Lerner – Curitiba	36
Figura 22 - Mapa de Curitiba mostrando a localização da Rua XV de novembro	37
Figura 23 Rua XV de Novembro com clima de Natal.	37
Figura 24 - Biblioteca em plena Rua XV	38
Figura 25 - Restaurantes no calçadão da Rua XV	38
Figura 26 - Floresceras perto das árvores como um simbolismo ao nome da rua.	39
Figura 27 e 28 – A esquerda a rua antes da intervenção/ A direita - Após a Intervenção	40
Figura 29 - A rua pedonal mais longa do mundo” Strøget”	40
Figura 30- Strøget” Copenhagen	41
Figura 31 – Praça - Strøget” Copenhagen	42
Figura 32 – Movimento de pessoas no Calçadão – Copenhagen DK	42
Figura 33 - Bares/ restaurantes no calçadão em Copenhagen DK	43
Figura 34 - Strøget - Copenhagen DK	44
Figura 35 Las Ramblas - Vista Aérea	44
Figura 36 Piso de Miró	45
Figura 37 Setorização das Ramblas	46
Figura 38 e 39 La Rambla de Barcelona	46
Figura 40 - La Rambla - Vista do pedestre	47
Figura 41 Manteros em las Ramblas	47
Figura 42 Manteros	50
Figura 43 Situação Macro, meso e micro	51
Figura 44 Mapa das vias -	51
Figura 45 Mapa dos Usos Existentes	52
Figura 46 Mapa do trajeto do transporte coletivo	52
Figura 47 Mapa de Vegetação	53
Figura 48 Mapa da Declividade do local	54
Figura 49 Bioclimatismo	55
Figura 50 Mapa da Classificação das Fachadas	55
Figura 51 Exemplos de fachada ativa, monótona e inativa (respec. nessa ordem) do setor.	56
Figura 52 Mapa da Classificação das calçadas	57
Figura 53 Exemplo de calçada inutilizável e inexistente (Nessa ordem) no setor	57
Figura 54 Exemplo de calçada pavimentada descontínua e transitável (Nessa ordem) no setor	58
Figura 55 Mapa de Urbanidade	58
Figura 56 Mapa de fluxo	59
Figura 57 Mapa - Quais as pessoas que utilizam o espaço? (sexo/ faixa etária)	60
Figura 58 Fotos mostrando o excesso de informações Visuais no local de intervenção	60

Figura 59 Vias e seus usos	63
Figura 60 Via local de atividades – tipo 1	64
Figura 61 Via local de atividades – tipo 2	64
Figura 62 e 63 Vias locais	65
Figura 64 Via local de atividades – tipo 1	65
Figura 65 Trajeto atual do transporte coletivo	66
Figura 66 Proposta de novas linhas de ônibus	66
Figura 67 Cruzamento com ciclovias	67
Figura 68 Cruzamento (2)	67
Figura 69 Tabela Curto, médio e longo prazo	68
Figura 70 gráfico 1	69
Figura 71 gráfico 2	69
Figura 72 Fluxograma Geral	70
Figura 73 Fluxograma - Calçada	71
Figura 74 Fluxograma - Praça	71
Figura 75 Programa de Necessidade	72
Figura 76 Fluxograma – Módulo	72
Figura 77 Esquema - Módulo	73
Figura 78 Esquema - Módulo – cores	73
Figura 79 Masterplan	74
Figura 80 Corte Longitudinal	74
Figura 81 Corte Transversal	74
Figura 82 Cobertura	75
Figura 83 Corte AA - Cobertura	75
Figura 84 Corte BB - Cobertura	76
Figura 85 Legislação – Gabarito	76
Figura 86 Esquema Ambulantes – Planta	77
Figura 87 Esquema Ambulantes – Vista	77
Figura 88 Planta baixa Quiosque	78
Figura 89 Corte AA - Quiosque	78
Figura 90 Corte BB - Quiosque	79
Figura 91 Corte CC - Quiosque	79
Figura 92 Estrutura e fechamento para o Quiosque	80
Figura 93 Perspectiva 1 - Quiosque	80
Figura 94 Perspectiva 2 - Quiosque	80
Figura 95 Esquema de coleta de Águas Pluviais - vista	81
Figura 96 Esquema de coleta de Águas Pluviais - Planta	81
Figura 97 Esquema - Praça	82
Figura 98 Paginação - Praça	82
Figura 99 Arborização - Praça	83
Figura 100 Planta Baixa - Praça	83
Figura 101 Praça – detalhamento - Planta	83
Figura 102 Praça – detalhamento – Vista	84
Figura 103 Corte AA - Praça	84
Figura 104 Corte BB - Praça	84
Figura 105 Rua Compartilhada tipo 1	85
Figura 106 Rua Compartilhada tipo 2	85
Figura 107 Bicletário	86
Figura 108 Banco com encosto	86
Figura 109 Banco sem encosto	87
Figura 110 Lixeiras	87
Figura 111 Bebedouro	87
Figura 112 Poste de luz	88
Figura 113 Balizador	88
Figura 114 Especificação árvores	89
Figura 115 Especificação Piso	89
Figura 118 Perspectiva 01	91

Figura 119 Perspectiva 02	91
Figura 120 Perspectiva 03	91
Figura 121 Perspectiva 04	92
Figura 119 Perspectiva 05	92
Figura 120 Perspectiva 06	92

“

sabemos que o planejamento é um processo. Por melhor que seja, não consegue gerar transformações imediatas. Quase sempre é uma centelha que inicia uma ação e a subsequente propagação desta ação. É o que eu chamo de uma boa acumputura. Uma verdadeira acumputura urbana.”

Jaime Lerner

1 INTRODUÇÃO

1.1 Problemática-----	14
1.2 Justificativa-----	14
1.3 Código de ética aplicada ao setor -----	15

2 PANORAMA TEÓRICO HISTÓRICO

2.1 Os centros urbanos e a revolução industrial -----	17
2.2 O aparecimento de modelos urbanístico -----	20
2.3 O surgimento de uma visão humanista das cidades-----	24
2.4 Uma crítica a cidade pós moderna -----	25
2.5 Um convite a caminhabilidade-----	27
2.5.1 As calçadas como lugar de encontro-----	28
2.5.2 As calçadas e a acessibilidade-----	30

3 ESTUDO DE CASO

3.1 Calçada da Rua XV De Novembro – Curitiba -----	33
3.2 Strøget – Copenhagen-----	39
3.3 La Rambla de Barcelona-----	43

4 ESTUDO MORFOLÓGICO DO LOCAL DE INTERVENÇÃO

4.1 Estudo Macro-----	50
4.2 Estudo da Topocepção e Coopresença do local -----	54

5 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

5.1 Diretriz Geral-----	62
5.2 Diretrizes específicas-----	62
5.3 Requalificação no setor -----	63
5.4 Intervenção na Rua Lucena Roriz -----	68
5.5 Projeto -----	70
5.5.1 Calçada -----	72
5.5.2 Praça-----	82
5.5.3 Ruas compartilhadas -----	85
5.6 Proposta de Mobiliários urbanos para o local -----	86
5.7 Especificações de materiais e vegetação -----	89

6

Perspectivas

6.1	Perspectivas Calçadão 01 -----	91
6.3	Perspectivas Calçadão 02 -----	91
6.1	Perspectivas Calçadão 03 -----	91
6.3	Perspectivas Praça 01 -----	92
6.1	Perspectivas Praça 02 -----	92
6.3	Perspectivas Praça 03 -----	92

7

CONSIDERAÇÕES FINAIS----- 94

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA-----96

1. INTRODUÇÃO

1.1 Problemática

Há uma tendência no planejamento de cidades, de privilegiar apenas a escala macro, onde o transporte motorizado particular se torna o centro das intenções. Infelizmente, percorre nos pensamentos de muitos planejadores, que, quanto maior e larga as avenidas forem, melhor solucionará os problemas de mobilidade, o que realmente não acontece. Grandes áreas urbanas são perdidas com o alargamento das vias, como também na criação de grandes bolsões de estacionamentos, muitos até substituindo calçadas, locais estes, que poderiam ser praças, espaços com quiosques de alimentação, até ciclovias, entre outras possibilidades, mas, são potencialmente espaços públicos perdidos, substituídos por asfalto e mais asfalto.

O setor comercial do Jardim Ingá pertencente ao município de Luziânia - GO, objeto de intervenção desse trabalho de conclusão de curso, encontra-se atualmente com diversos problemas de fluxo, as calçadas existentes, são invadidas pelos carros, com finalidade de estacionamentos, não respeitando e prejudicando a passagem do pedestre levando-os a utilizarem às ruas para o seu ir e vir, o que gera muitos acidentes no local.

1.2 Justificativa

No Brasil, basta ir à maioria das cidades ou bairros, que se nota o quanto é dominante o fluxo de veículos para todos os lados. São ruas largas, com calçadas estreitas, em que mal cabem duas pessoas indo e vindo; visualizam-se situações grotescas como, por exemplo, postes, bueiros, entre outros, que se tornam barreiras, prejudicando a acessibilidade, e tornando as calçadas como meros elementos que demarcam o meio fio das ruas.

Cada dia que passa, mais ruas são construídas para os carros, e os pedestres são colocados em segundo plano; os planejadores, mergulhados num pensamento rodoviarista, esquecem que as calçadas possuem muito mais funções do que apenas passagem, elas integram espaços, são elementos democráticos, podendo ser locais públicos para manifestações culturais e sociais, entre outras possibilidades, entretanto, em muitos bairros isso só fica no mundo das ideias, por isso, diante dessa realidade, este trabalho pretende desconstruir essa ideia, de modo a mostrar o real valor da escala do pedestre, na construção de espaços urbanos.

1.3 Código de ética aplicada ao tema

A partir do documento do Código de Ética e Disciplina do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil¹, e, diante da intervenção proposta por esse trabalho de conclusão de curso, entende-se que, a presente proposta que será feita no local, tem como finalidade o atendimento ao interesse público, com isso, as obrigações diante das regras e recomendações do código serão seguidas, tais como:

O respeito pelos princípios de sustentabilidade e socioambiental, de modo a possibilitar uma melhor qualidade da cidade e das edificações que ali compõem a região. Buscar-se-á igualmente, a defesa das políticas urbanas e do seu desenvolvimento, tal como à promoção da justiça e a inclusão social no setor, com a finalidade de preservar a memória arquitetônica e urbanística, tal como, a identidade cultural local; zelando pelos valores da herança natural e cultural da comunidade, como igualmente o bem-estar e a segurança das pessoas.

¹ Define os princípios, regras e recomendações para a prática profissional do arquiteto e urbanista. Os prestadores de serviços na área da arquitetura e urbanismo devem também cumprir igualmente estes princípios. (CAUBR) Disponível em: <https://www.caubr.gov.br/etica-e-disciplina-de-arquitetos-e-planejadores/>

2. PANORAMA TEÓRICO HISTÓRICO

Para entender a necessidade da importância de resgatar a escala do pedestre, surge a necessidade de compreender todo o processo de urbanização a partir da revolução industrial, tal como, a perda do espaço público em detrimento de um mercado imobiliário.

2.1 Os centros urbanos e a revolução industrial

As invasões dos povos que os romanos consideravam como bárbaros, provocou uma crise econômica e política em Roma, de acordo com Mumford (2004) devastou e tomou conta da cidade, fazendo com que a população que lá vivia, reduzissem as atividades comerciais tornando-as restritas, dando origem a um sistema político e econômico chamado de feudalismo, uma estrutura cuja subsistência do servo estava totalmente ligada à terra e ao senhor feudal.

No período que abrangem os séculos X e XV d.C., a Europa reabriu seu comércio em direção ao mar mediterrâneo, assim como o seu contato com o oriente, o que favoreceu a dispersão da população do campo para as cidades por ocasião da falta de trabalho, aumentando assim, os ofícios de artesãos e mercadores, que através das rotas, foram se espalhando e formando centros econômicos, os chamados Burgos.² (BENÉVOLO, 1997)



Figura 1 - Burgos Medievais

Fonte: <https://www.slideshare.net/luiz-menezes/burgos-origem-professor-menezes> < Acesso em: 23/03/2021 >

Essas cidades, foram aumentando de tal forma que novas construções e novas habitações foram se instaurando. As dimensões, econômica, social e política, começaram a se alterar completamente, o que ocasionou na decadência do sistema feudal, que para Henri Lefebvre (2008) já existia nesses centros urbanos uma grande riqueza monetária devido aos subprodutos oriundos da agricultura, fazendo essas cidades acumularem riquezas, obtidas pela usura e pelo comércio. Sendo assim, a partir do século XV como afirma Mumford (2004), nasce

² Pequenas cidades que foram surgindo a partir do renascimento da atividade comercial no período que abrange o fim da Idade Média.

a era moderna, marcada por um crescimento que tinha como objetivo o favorecimento do lucro.

A partir da segunda metade do século XVIII, houve um grande desenvolvimento tecnológico, iniciado na Inglaterra que espalhou-se por todas as partes do mundo, entretanto, como afirma Françoise Choay (2013), esses acontecimentos trouxeram grandes problemas ligados aos aspectos econômicos, sociais e urbanísticos; as esferas quantitativas, qualitativas e formal das cidades, foram alteradas.

De acordo ainda com Choay (2013), as fábricas passaram a ser o centro da nova organização urbana e, conseqüentemente, todos os outros elementos da vida ficaram subordinados a elas, o que resultou numa ruptura dos velhos costumes da cidade medieval, como, por exemplo, o trabalho que antes era feito manualmente, através do artesanato, etc., foi substituído pelo fabril, a força animal ou humana, pela máquina.

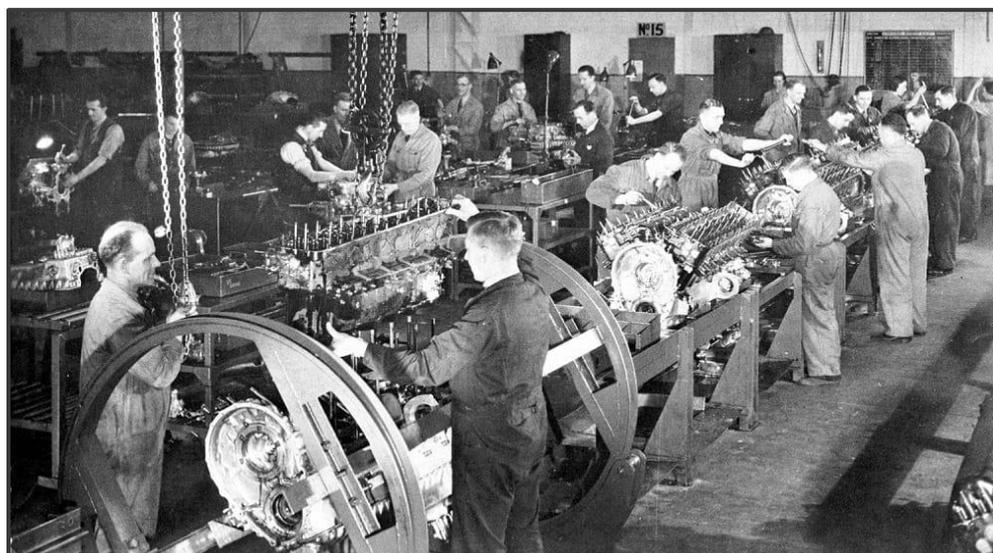


Figura 2 - Revolução Industrial

Fonte: <https://www.significados.com.br/revolucao-industrial/> < Acesso em: 23/03/2021 >

Existe portanto uma certa descontinuidade entre a indústria nascente e suas condições históricas. Não são as mesmas coisas, nem os mesmos homens. A prodigiosa expansão das trocas, da economia monetária, da produção mercantil, do 'mundo da mercadoria' que vai resultar da industrialização, implica uma mudança radical. A passagem do capitalismo comercial e bancário e da produção artesanal para a produção industrial e para o capitalismo concorrencial faze-se acompanhar por uma crise gigantesca. (Lefebvre, 2008 p.14)

Se antes as cidades cresciam lentamente com suas relações com a igreja, com os centros de poder, o mercado, etc., a partir desse momento, como ainda afirma Choay (2013) essa organização da sociedade foi alterada, transformou os Centros urbanos, gerou a necessidade de mão de obra nas indústrias, causando o êxodo do campo para as cidades numa escala acelerada. Para Lefebvre (2008), esse processo rompeu com os antigos núcleos, criando cidades

aglomeradas, subúrbios com anexação de favelas, este último, sem a presença da industrialização.

Esses dilemas ocasionaram uma degradação na vida dos trabalhadores pobres, como afirma Peter Hall (1995), de um lado haviam os fabricantes que cortavam os salários dos trabalhadores, e do outro, a realidade do trabalhador inserido nessas condições intoleráveis, em bairros onde milhares de pessoas viviam, verdadeiros locais caóticos.³



Figura 3 - Gravura de Gustave Dore de 1872- Uma rua de um bairro pobre de Londres

Fonte: <https://www.portaldovestibulando.com/2013/03/a-revolucao-industrial-as-cidades.html> < Acesso em: 23/03/2021 >

Sem dúvida, a revolução industrial trouxe progresso na área de produção de mercadoria e ofertas de produtos, entretanto, as condições de trabalho e vida, como pode-se observar, eram assombrosas, foram necessários epidemias, manifestações e lutas por direitos sociais, para que as condições melhorassem. Até hoje os efeitos provocados pela industrialização ainda são sentidos em muitos países.

2.3 O aparecimento de modelos urbanísticos

Todas essas transformações nas cidades, frutos dessa industrialização, tomaram forma a partir do século XIX, o que provocou movimentos que de início eram apenas teorias utópicas, mas que tinham como objetivo, uma crítica histórica-social da realidade da época, tornando-se

³ Aplica-se aos cortiços, que se configuravam como as casas de habitação coletiva da classe pobre.

modelos de imagens da cidade futura. (Choay, 2013)

Para entender esses movimentos nascentes, torna-se necessário não os retirar do período em que estavam inseridos, pois, entende-se o quanto a industrialização afetou camadas sociais e econômicas das cidades, e isso, os levou a observar esses fatos isoladamente e tentar ordená-los. A ideia de modernidade, que busca uma ordenação das cidades setorizando-as, encontra-se muito presente no movimento progressista, que entende a cidade em suas funções, sendo: habitar, trabalhar, cultivar o corpo, o espírito e circular, proposta pela carta de Atenas⁴.

Conforme Choay (2013), esse movimento vê na setorização desses usos, a salvação da desordem criada pela revolução industrial, transferindo a preocupação da saúde e higiene para as noções de sol e de verde tornado-se claro na Ville Radieuse de Le Corbusier, um plano urbanístico não executado, mas apresentado pela primeira vez em 1924, e o que se observa, são edifícios isolados com suas grandes avenidas compondo a cidade. É nítida a ideia rodoviarista⁵ no projeto, aliás, termo que se torna determinante em grande parte dos projetos dos progressistas.



Figura 4 - Ville Radieuse/ Le Corbusier - Maquete

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier> / < Acesso em: 23/03/2021 >

⁴ Manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas em 1933.

⁵ Termo designado para se referir às ideias que privilegiam o uso das rodovias como principal forma de locomoção do local, transferindo ao carro a centralidade das cidades.

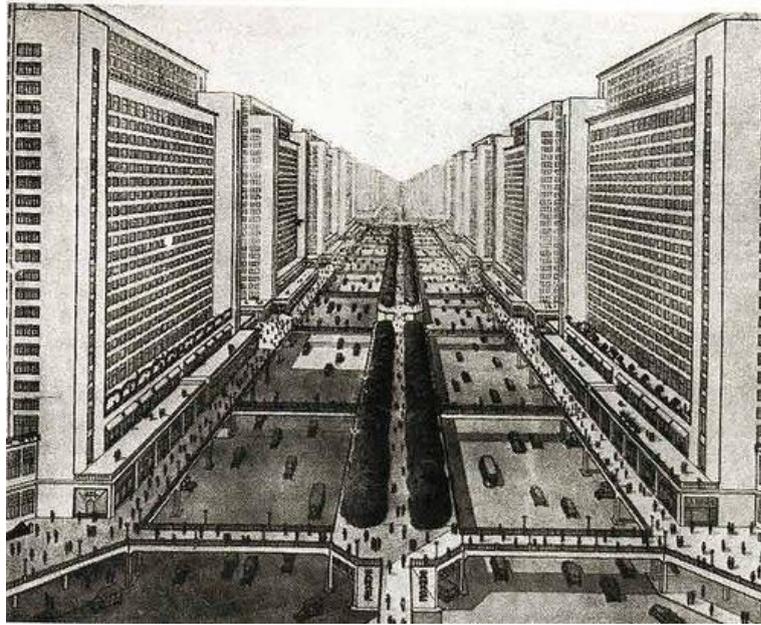


Figura 5 - Ville Radieuse/ Le Corbusier – Perspectiva

Fonte: <http://architectureclub.blogspot.com/2010/11/ville-radieuse.html> < Acesso em: 23/03/2021 >

A partir das observações feitas por Ebenezer Howard⁶ sobre as péssimas condições de vida da cidade liberal, em seu livro publicado em 1898, propõe a ideia de uma cidade onde chega a fixar um limite de habitantes numa área, essa idealização deu origem a cidade Jardim, expressada como células vivas, conforme nos mostra Choay (2013) onde, o próprio esquema feito, assume uma estrutura radial, composta por seis bulevares que cruzam desde o centro até a periferia, as dividindo em seis partes iguais, sendo no centro, uma área com um jardim, e nas periferias ficariam os edifícios públicos, culturais e o hospital, o restante desse espaço central seria destinado a um parque público.



Figura 6 - Cidade Jardim – Volumetria

Fonte: <https://city4us.com.br/2019/05/07/o-que-e-cidade-jardim/> < Acesso em: 23/03/2021 >

⁶ Pré-urbanista inglês, que ficou conhecido por sua publicação Cidades-jardins ou no título original - Garden Cities of To-morrow.

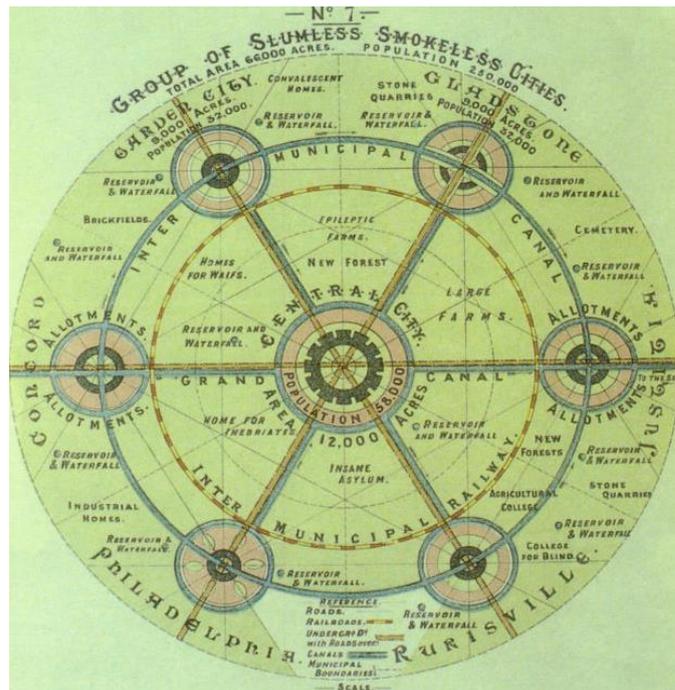


Figura 7 - Cidade Jardim/ Ebenezer Howard – Planta

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/780323/10-ideas-utopicas-de-planejamento-urbano> < Acesso em: 23/03/2021>

Outro modelo que surge, enxerga e classifica a cidade industrial como uma alienadora do indivíduo, por isso, para que o homem possa se desenvolver como pessoa, é necessário que exista o contato com a natureza. Assim, em 1935, Frank Lloyd Wright⁷ propõe uma solução em que elimina a própria ideia da cidade em geral, apresentando ao público seu plano de uma cidade como a Broadacre City, sendo a natureza o meio por onde todas as funções urbanas estão dispersas. (Choay, 2013)

⁷ Arquiteto norte-americano que ficou conhecido por diversos projetos como o Museu Guggenheim localizado em Nova Iorque, a famosa Casa da Cascata, entre outros como a proposta de Broadacre City. (objeto de análise desse tópico).

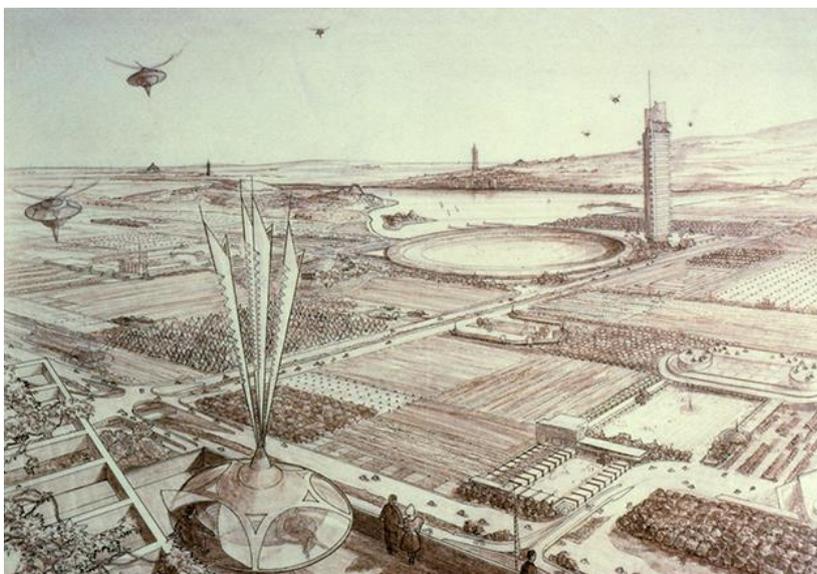
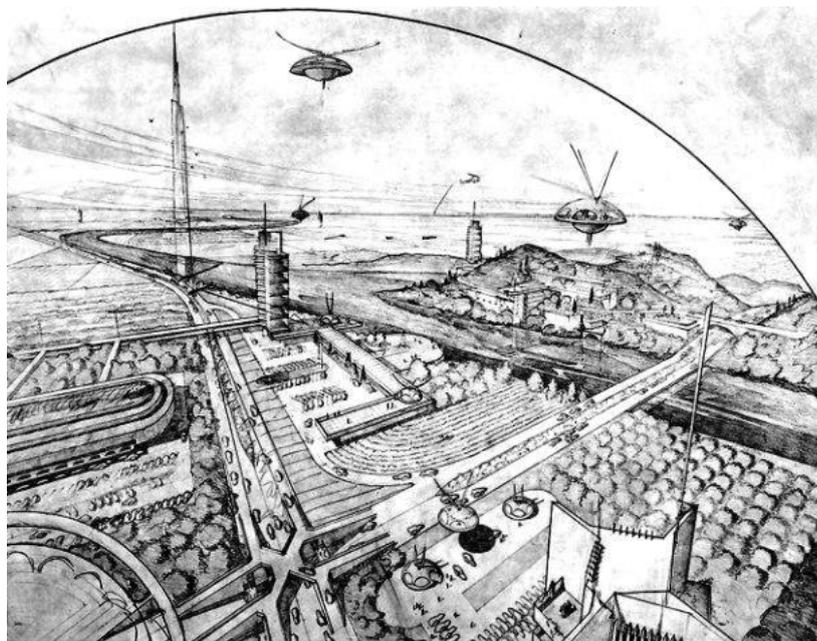


Figura 8 e 9 - Broadacre City / Frank Lloyd Wright

Fonte <http://utopicus2013.blogspot.com/2013/06/introduction-to-frank-lloyd-wright-and.html> < Acesso em: 23/03/2021 >

Todos esses modelos de cidade baseados no progresso e no poder total das técnicas, ou pela aversão da mecanicidade buscando na natureza a resposta para suas ideias utópicas, ou ainda, buscando nas velhas comunidades culturais; todos eles, tentam ser a solução para crise do urbanismo, embora, estejam totalmente dominados pelo imaginário, afetarão o planejamento das cidades. Brasília, por exemplo, que teve seu planejamento mergulhado nas ideias modernistas, ou ainda, as cidades nortes americanas que tentaram colocar em prática as ideias de Howard, enfim, esses modelos serão a base da concepção mundo afora.

2.4 O surgimento de uma visão humanista das cidades

Todas essas ideias utópicas que tomaram conta das cidades, frutos desses modelos, foram radicalmente criticadas por um movimento que se entende como: “humanistas”, pois, centradas num pensamento antropológico, enxergam a cidade além do papel e do lápis do planejador, onde não apenas o urbanista a planeja, mas, a cidade é entendida como um plano resultado da vida social que ali se faz presente.



Figura 10 - Jane Jacobs

Fonte: <http://www.janejacobsinthewoo.org/blog/2016/4/25/happy-100th-birthday-jane-jacobs> < Acesso em: 23/03/2021 >

Jane Jacobs⁸, talvez uma das mais conhecidas que se opõe a esses modelos utópicos, e a qual influenciou para sempre o entendimento das cidades, fará severas críticas a cidade jardim ou a cidade radiosa de Le Corbusier, entretanto, não era urbanista, mas sua observação no bairro onde morava contribuiu para seu interesse pelas questões urbanas, por isso, ao comentar sobre a Ville Radieuse de Le Corbusier, Jacobs em seu livro, morte e vida das grandes cidades, escreve:

Le Corbusier planejava não apenas um ambiente físico; projetava também uma utopia Social. A utopia de Le Corbusier era uma condição do que ele chamava de liberdade individual máxima, com o que ele aparentemente se referia não a liberdade de fazer coisa, mas à liberdade em relação a responsabilidade cotidiana. (Jacobs, 2014, p. 22)

⁸ Muitas das minhas análises presentes neste trabalho, são baseadas na perspectiva da autora. Jane Jacobs era escritora e ativista política, nascida nos Estados Unidos, que através de sua renomada obra: Morte e Vida de Grandes Cidades criticava duramente o planejamento do espaço público da década de 1950 nos Estados Unidos.

Era uma utopia, pois segundo ela, todo esse ideal que caracterizava o planejamento moderno, de tentar lidar com as funções simples da cidade, separando-as e dando a cada uso uma independência relativa, na verdade, tudo isso, destruía as cidades. Por isso, Jacobs ainda comenta:

A cidade dele (Le Corbusier) era como um brinquedo mecânico maravilhoso. Além do mais, sua concepção, como obra arquitetônica, tinha uma clareza, uma simplicidade e uma harmonia fascinante. Era muito ordenada, muito clara, muito fácil de entender. [...] Não importava quão vulgar ou acanhado fosse o projeto, quão árido ou inútil o espaço, quão monótona fosse a vista, [...] ela representa a realização de um indivíduo. Mas, no tocante ao funcionamento da cidade, tanto ela como a cidade-Jardim só dizem mentiras. (2014, p. 23)

Conforme a publicação da revista eletrônica Vitruvius, escrita pelas arquitetas e urbanistas, Laís Margiotta Salvador e Gabriela Pereira Barone (2018) observam que dentro dessa perspectiva humanista, encontra-se igualmente o arquiteto Jan Gehl, aprofundando-se em Jane Jacobs assim como nos estudos sobre o funcionamento das cidades, ele enxerga o planejamento urbano a partir da escala menor, fazendo com que as cidades sejam pensadas para as pessoas que ali vivem, por isso, no seu livro “Cidade para pessoas” critica o planejamento centrado em propostas elitistas que desconsideram todo o processo social e cultural. Se as cidades forem pensadas somente na escala maior, ou seja, do alto, se tornarão: “belas composições quando vistas de cima e uma catástrofe ao nível dos olhos” (Salvador e Barone, 2018)

2.5 Uma crítica a cidade pós moderna

Após um século e meio, as propostas vinculadas as experiências das ideias modernistas que conduziam boa parte do planejamento urbano, desenrolou-se para propostas cada vez mais neoliberais⁹; por consequência, todo esse processo de urbanização, que as cidades começaram a enfrentar, as tornou “produto ou, em outras palavras, também um grande negócio, especialmente para os capitais que embolsam, com sua produção e exploração, lucros, juros e rendas.” (Cidades Rebeldes, p.18)

O neoliberalismo trouxe uma reorganização nas cidades, conclusão: um desenvolvimento desigual gritante, como a mistura entre bairros ricos e ocupações informais, são cidades se dividindo, segundo David Harvey (2008), entre a alta sociedade e trabalhadores

⁹ É uma doutrina onde estabelece uma ideia de estado regulador, onde o mesmo deveria controlar parcialmente o funcionamento do mercado. Os neoliberais, defendem a pouca ou a não intervenção do governo no mercado de trabalho, possuindo como característica a privatização de empresas estatais.

de baixa renda, que se misturam entre os marginalizados e desempregados, favorecendo com que muitos desses bairros não possuam infraestrutura básica, como afirma Ermínia Maricato (2005) não se encaixam na chamada: cidade formal, por ser um problema ocasionado pela centralização e racionalidade do aparelho de estado.



Figura 11 Desigualdade social

<https://farolnews.com.br/renda-recua-e-brasil-se-torna-o-9o-pais-mais-desigual/>

Segundo Gilberto Velho (2000), todo esse processo, levou a uma acelerada migração da população para as grandes metrópoles, gerando a concentração de pessoas de baixa renda, nas favelas, nos subúrbios e nas periferias das grandes cidades provocado por um movimento que é resultado de um mercado imobiliário, e este, cada vez mais especulativo.

Todo esse movimento se desenvolve sem ter como base a sensibilidade dos problemas sociais existentes nas cidades, que conforme Velho (2000), acaba expulsando por motivos de alto custo da terra urbana ou da moradia entre outros fatores, a população dessas áreas mais centrais da cidade, que segundo Silvio Moisés Negri (2008) essas cidades, tornam-se o reflexo tanto na sua arquitetura como na sua organização, o padrão da camada de mais alta renda que controla e produz o espaço urbano de acordo com seus interesses.

O processo conhecido como gentrificação, caracteriza-se normalmente por essa ocupação nos centros das cidades pela classe média, que expulsa os moradores de baixa renda desses bairros e os transformam em áreas nobres de elevada remuneração. Segundo Maria Alba

Sargatal Bataller em seu estudo sobre a gentrificação (2000), é um “fenômeno fundamentalmente urbano, pois consiste em uma série de melhorias físicas ou materiais e mudanças imateriais – econômicas, sociais e culturais – que ocorrem em alguns centros urbanos antigos” (p. 10)



Figura 12 Especulação imobiliária

Fonte: <http://www.courb.org/o-que-e-gentrificacao-e-por-que-voce-deveria-se-preocupar-com-isso/>

As consequências da gentrificação urbana são muitas, como, por exemplo, ainda conforme Bataller (2000), reorganiza geograficamente a cidade, pois substitui um grupo pelo outro, assim como uma alteração espacial a partir de estilos de vida e características culturais que são alteradas com a criação de novos serviços e “melhorias” mudando as leis de zoneamento que provocam um aumento no valor dos imóveis, da densidade populacional entre muito outros fatores que não são motivadas pelo interesse público, e sim pelo interesse privado, relacionado com especulação imobiliária.

Para Velho (2000) os espaços urbanos nas cidades, são locais onde se pode compartilhar a vida com os estrangeiros, mesmo sendo muitas vezes desagradáveis e invasivos, entretanto, todos tem direito a cidade, pois a mesma deve estar dentro de uma perspectiva mais inclusiva, onde se possa respeitar os direitos individualizados, sem dúvida, mas além destes, também o direito de todos, como ao suporte material à inclusão e à diferença.

2.6 Um Convite a caminhabilidade

Atualmente percebemos o quanto as cidades estão cada dia mais, eliminando a inter-relação, ou seja, a relação da cidade com as pessoas por uma relação com o automóvel. Segundo Josep Maria Montaner e Zaida Muxi (2007) as cidades estão sendo organizadas conforme as estradas, avenidas, vias por onde circulam os automóveis e nesta organização, o indivíduo encontra-se dentro de uma bolha, o que o impede, de ser visto dentro de uma realidade concreta. É uma cidade habitada pelo medo do desconhecido.

O mundo real, ainda de acordo com Montaner e Muxi (2007) se torna meramente um elemento visto a partir da janela do automóvel, são cidades projetadas ou pensadas a partir da percepção do automóvel, em outras palavras, o tráfego dos carros se tornam, nas próprias palavras de Montaner e Muxi no capítulo - O urbanismo tardo-racionalista - “numa verdadeira organização simbólica e efetiva da cidade”.

Diante dessa realidade, se percebe a necessidade da caminhabilidade, que seria um caminhar como forma de deslocamento que se relaciona mutuamente com as ruas e os bairros, de acordo com Paola Berenstein Jacques editora da revista digital Vitruvius (2013), o livro Walkscapes de Francesco Careri nos convida a este caminhar, como esse “andar à-toa” como forma de intervenção urbana, vendo ou “criando” paisagens, ou até como prática estética, ou a um caminhar para além das margens da cidade, encontrando espaços que não estão em muitos guias turísticos, pois são locais indeterminados, marginais e até periféricos.

Ainda segundo Jacques (2013) é um tipo de caminhada exploratória, com o objetivo de atravessar territórios considerados como vazios da cidade, e o mais impressionante, ainda segundo ela, seja a descoberta que se revela a partir desta busca, pois são caminhadas que transformam os não lugares ou vazios urbanos em meio-lugares, ou seja, o caminhante encontra, necessariamente, os praticantes ordinários, esses habitantes que constroem com suas mãos esses espaços, por isso, ao se jogar o grande jogo do caminhar, quem encontramos no meio do labirinto é o outro urbano.

2.6.1 As calçadas como lugar de encontro

Ao entender a necessidade da caminhabilidade, os locais que se apresentam numa larga escala ou são espalhadas numa distância entre o espaço urbano e os edifícios, compreendem, na visão de Jan Gehl (2014), como verdadeiros exemplos de lugares sem a presença de pessoas

no seu dia a dia, pois são locais impessoais e frios, não havendo entretenimentos ou motivos para experimentá-los; é o caso, por exemplo, de Brasília, onde se percebe na esplanada dos ministérios um espaço enorme que só é utilizada quando há shows e eventos no local, fora esses momentos peculiares, não há movimentação de pessoas, pelo fato de não existirem proteções solares naturais ou arquitetônicas, como igualmente, usos diversificados que façam com que os indivíduos se sintam bem para seu ir e vir, como para a sua permanência.

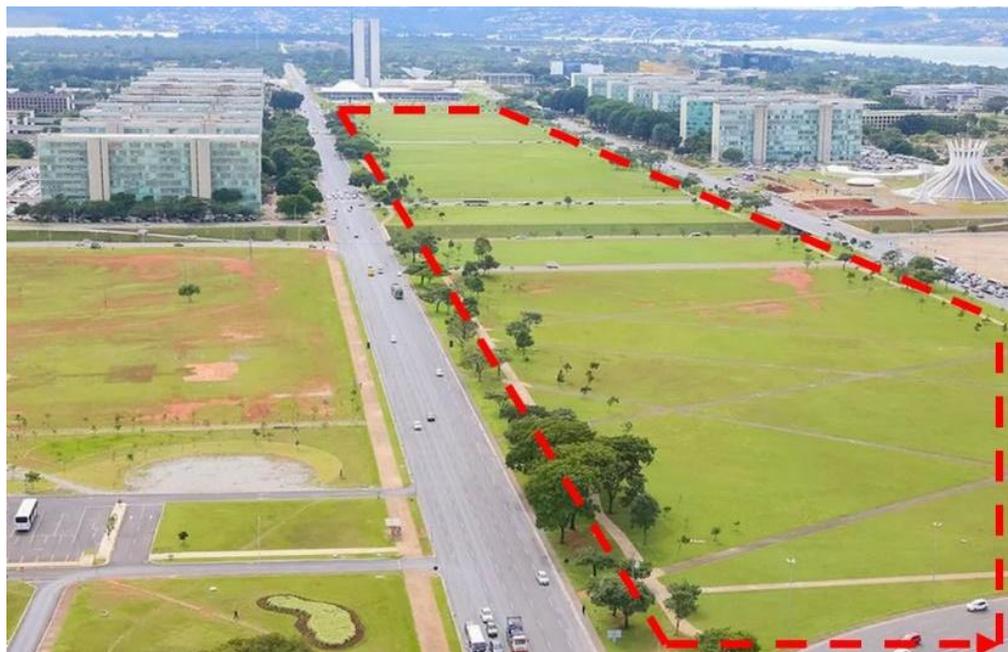


Figura 13- Brasília - Esplanada dos Ministérios (Marcação feita pelo Autor)

Fonte: <https://g1.globo.com/> < acesso em: 28/03/2021

O local apenas alimenta a ideia de monumentalidade existente no local, a qual ainda segundo Jan Gehl em seu livro, chama Brasília de a grande Síndrome, pois:

os espaços urbanos são muito grandes e amorfos, as ruas muito largas, e as calçadas e passagens muito longas e retas, as grandes áreas verdes são atravessadas por caminhos abertos pela passagem das pessoas, mostrando como os habitantes protestam, com os pés, contra o rígido plano formal da cidade (GEHL, 2014 p. 197)

As calçadas são essenciais para gerar essa caminhabilidade, pois, são elementos onde ocorre as diferenças, o encontro entre pessoas com credos e cores diferentes, contribuindo para uma diversidade local. Segundo Jacobs (2014) as calçadas quando situadas entre edifícios que possuem usos diversificados, se mostram com mais vitalidade, aliás, se as ruas e as calçadas forem interessantes, a cidade será também, se forem monótonas, a cidade se apresentará do

mesmo modo.

Para que as cidades possam ter uma vida social mais rica, elas precisam ser entendidas pelas suas combinações ou misturas, e as calçadas, se tornam elementos que possibilitam que o local possa apresentar-se desse modo, impulsionando espaços mais democráticos, atraindo mais pessoas para o local, o que de certa forma, promove segurança, devido aos olhos das ruas¹⁰, as pessoas acabam indo a esses lugares, justamente por serem movimentados, “Os Visitantes farejam os locais em que há vida e os procuram para compartilhar dela, alimentando-a ainda mais”. (JACOBS, 2014 p.163) Seguindo na mesma linha de pensamento, Jan Gehl (2014) afirma a importância da versatilidade e da complexidade das atividades como geradoras da sociabilidade no local.

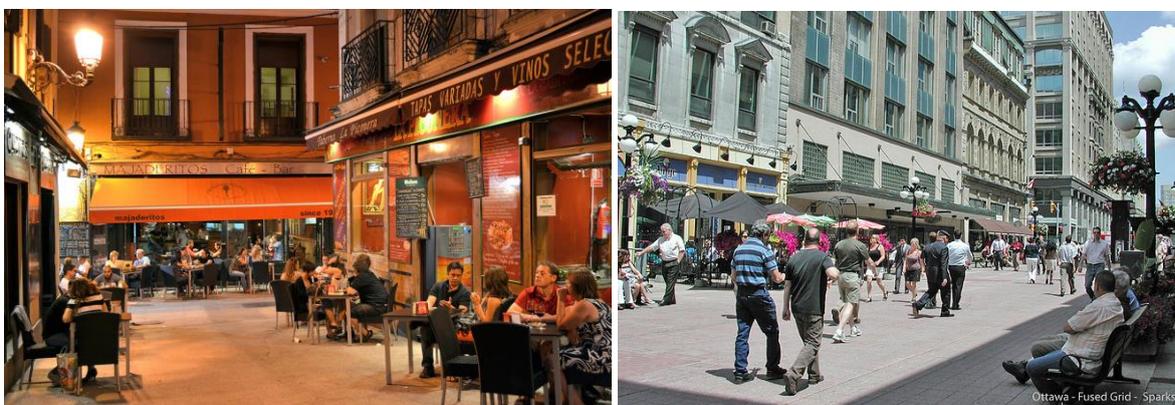


Figura 14 e 15 – A direita: Madri, Espanha – Bares de Tapas; a esquerda: Ottawa, Canadá
Fontes: <https://www.domondonart.com/product/madrid-spain-tapas-bars/> < acesso em: 28/03/2021 e <https://www.flickr.com/photos/22392855@N08/3636397607/> < acesso em: 04/06/2021

2.6.3 As calçadas e a Acessibilidade

Pessoas portadores de deficiência, ou mobilidade reduzida, necessitam transitar pelas calçadas, de forma mais segura e tranquilas, por isso, as calçadas, precisam ser acessíveis, para que haja esse melhor deslocamento, entretanto em muitas cidades brasileiras, as calçadas, não possuem acessibilidade, o que gera dificuldades, e essa precariedade, segundo Victor Andrade e Clarisse Cunha Linke no livro cidades de pedestres (2017):

¹⁰ Termo criado por Jane Jacobs, a qual se refere a esses olhos das ruas como sendo as pessoas que, consciente ou inconscientemente, utilizam o espaço público, exercendo uma vigilância natural do local.

[...] é resultante do desinteresse do poder público e de suas prioridades, do baixo desenvolvimento institucional dos municípios e da capacidade técnica insuficiente das prefeituras. Apesar de importantes avanços legais e de iniciativas na escala nacional, o poder público municipal apresenta pouca eficiência na aplicação das leis e na promoção das políticas públicas adequadas às necessidades das pessoas portadoras de deficiência. Isso implica efeitos negativos para essa população, limitando seus deslocamentos e sua própria experiência urbana (p. 127)

Nota-se em muitas calçadas a existência de desníveis, buracos, lixeiras, bueiros, elementos estes, que limitam a livre circulação dos pedestres, principalmente com deficiência e mobilidade reduzida.



Figura 16 As calçadas e a falta de acessibilidade

Fonte: <https://www.opopularjm.com.br/calçadas-sao-grandes-problemas-de-acessibilidade-no-centro-comercial/> /< acesso em: 03/06/2021

Entretanto, quando se fala de acessibilidade, não se restringe apenas a questões ligadas a serem acessíveis para transitá-las, pode-se também estar ligada ao seu uso recreativo, como por exemplo, além de todos esses elementos abordados no tópico anterior, as crianças também devem fazer parte da vida das calçadas, referenciando Jacobs (2014), elas precisam de uma boa quantidade de locais onde possam, praticar todo tipo de esporte, brincar e se exercitarem, e as calçadas, são excelentes elementos que contribuem para este fim. Infelizmente, o que se vê em muitas cidades, é que a largura das calçadas não é suficiente para a recreação das crianças, acarretando no deslocamento das mesmas para as vias de circulação dos transportes

motorizados.

As calçadas são negligenciadas em muitas cidades, e quase impercebíveis e em outras nem existem, entretanto, já as vias onde circulam os carros, são bem largas o suficiente, e as pobres calçadas são largadas e colocadas como meros elementos de enfeites das ruas, retirando o seu real valor; as crianças não conseguindo brincar nelas, se transferem para as ruas, onde são bem mais espaçosas e largas para esse fim.



Figura 17 - Crianças brincando na rua (marcação feita pelo Autor)

Fonte: <https://jundiai.sp.gov.br/> < acesso em: 28/03/2021

3. ESTUDO DE CASO

A partir do estudo feito no panorama teórico e histórico, verificou-se que, após a revolução industrial, houve um crescimento demográfico numa escala jamais vista antes, ocasionando vários problemas nas cidades; verificou-se também, o surgimento de movimentos que tentaram resolvê-los, embora, centrados em pensamentos utópicos, resultaram-se cada vez mais, na perda da importância do pedestre sendo substituídos cada vez mais pelos carros. Por isso, a partir das análises feitas de modo especial, pela Jane Jacobs, torna-se necessário o resgate do real valor das calçadas como elementos integrantes do espaço urbano. Por isso, busca-se através dos estudos de caso, intervenções de calçadas que são espaços de manifestações culturais e sociais

3.1 Calçadão da Rua XV De Novembro – Curitiba

A cidade de Curitiba, fundada em 1693, localizava-se próximo da estrada tropeira¹¹, a qual, esta, ligava Sorocaba e Viamão; sua situação perante essa estrada, a tornava uma importante área comercial, por ocasião da parada em Curitiba de alguns viajantes; conforme nos traz Micaele Dias Silva (2015) ao citar Claudino Luiz Menezes.

No século XIX, conforme ainda Silva (2015) com a imigração do povo europeu para Curitiba, sucedeu-se numa mistura de diversidade urbana em todos os seus aspectos; e dentro desse contexto de diversidade, situava-se a rua das flores¹² (atualmente, rua XV de novembro).



Figura 18 19 – A primeira foto a esquerda é a rua XV de Novembro (Curitiba) em 1877 e a direita a mesma rua em 1896 –

Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/> <acesso em: em 27/03/2021>



Figura 20 - Rua XV de Novembro esquina com Dr. Muricy, em 14 de julho de 1945

Fonte: <https://www.gazetadopovo.com.br/> <acesso em: em 27/03/2021>

¹¹ Rota turística no Sul do Brasil, por onde os tropeiros (condutores de tropas) se abrigavam de um dia para o outro, esses abrigos foram se transformando em núcleos, originando as vilas, e a qual sendo que muitos desses lugares se configuraram como cidades.

¹² Recebia esse nome, pois, os moradores e os comerciantes locais tinham o costume de enfeitar as fachadas com flores, para embelezamento do local.

Conforme as informações coletadas no site Curitiba Space, o cenário da Rua das Flores era de casas desalinhadas e totalmente térreas; em meados de 1930, este cenário mudou com o início de edificações ecléticas que contribuíram na mudança da aparência do local. A rua se tornou uma grande zona de passagem, devido aos elementos que foram incorporados, como: cinemas, bares, lojas, etc., além disso, a Rua das Flores no decorrer do tempo teve seu nome mudado, em 1880 foi chamada de **Rua da Imperatriz** e em 1850, em homenagem à proclamação da república, **rua XV de novembro**, e sendo este último permanente até hoje.

Ao analisarmos a rua XV de Novembro, sendo considerada a mais movimentada da cidade, conseguiríamos imaginar, que, uma parcela dessa rua, seria capaz de se tornar totalmente uma rua pedonal? Para alguns moradores e comerciantes locais, a resposta era: “não”, e houve até aqueles que manifestaram contra tal atitude, pois, a ideia de criar uma rua pedonal, não entrava em comunhão com os ideais da época; os carros eram objetos de desejo de grande parte das famílias, e as ruas das grandes cidades eram justamente alargadas para contemplar esses veículos, circulando a ideia, de que, ruas largas, maior fluidez do tráfego.

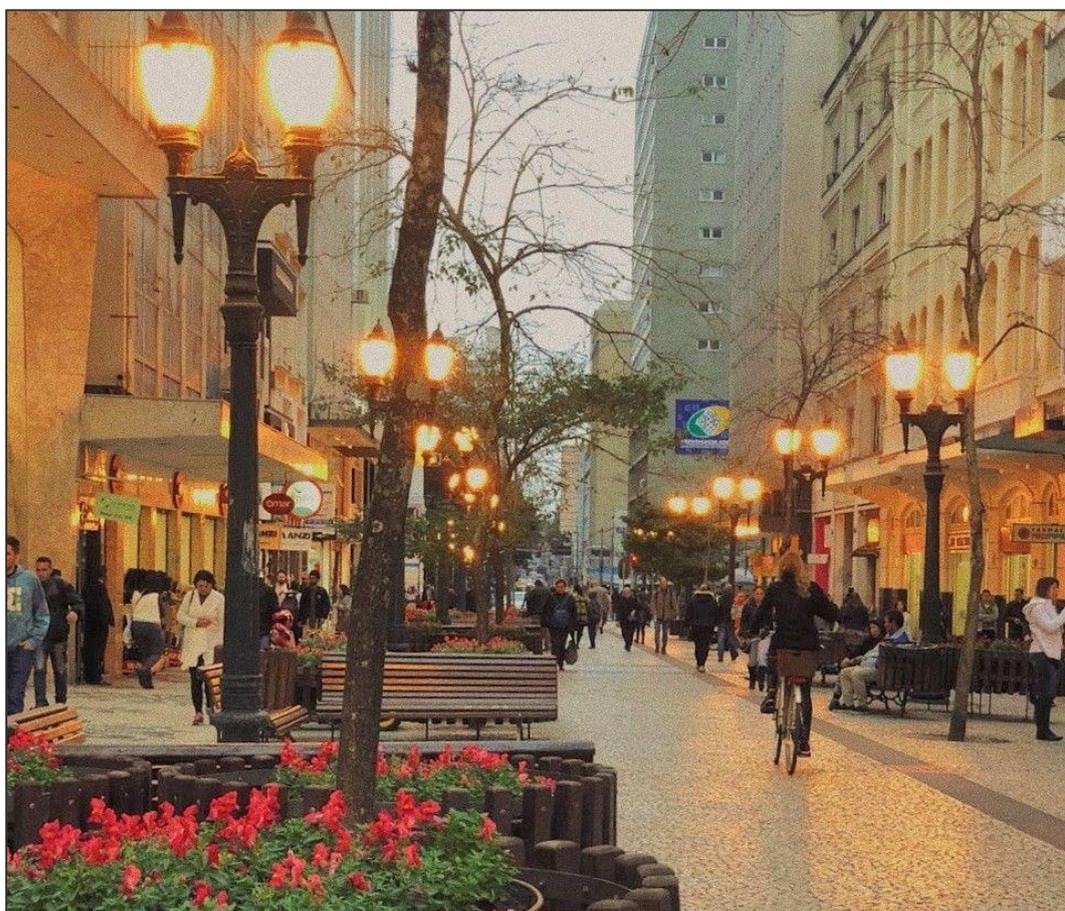


Figura 21 - Rua XV de Novembro após a intervenção de Jaime Lerner – Curitiba
Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/> <acesso em: 27/03/2021>

No dia 20 de maio de 1972, uma parte da rua XV de novembro, que fica no centro da cidade de Curitiba, passou por uma intervenção durante o governo de Jaime Lerner¹³, e se tornou a primeira grande via pública exclusiva para pedestres do país. Revelando-se como um marco e um novo jeito de conceber o espaço urbano. A rua XV de Novembro, possui 3.300 metros de comprimento, sendo o seu início no Centro da cidade e estendendo-se até o bairro do Alto da XV; parte de seu trajeto, é destinado a este logradouro público, o calçadão, também conhecida como **Rua das Flores**, situada entre a Avenida Luiz Xavier e a Rua Presidente Faria, contemplando cerca de 630 metros de comprimento, como observado no mapa abaixo:



Figura 22 - Mapa de Curitiba mostrando a localização da Rua XV de novembro
Fonte: Google Earth (modificado pelo Autor)

Segundo Lilian Ferri e Luiz Eduardo Teixeira (2015) essa intervenção, trouxe aspectos positivos como, o fortalecimento do uso comercial, indo totalmente em desacordo com as opiniões dos comerciantes locais da época, que acreditavam que o comércio se enfraqueceria com tal intervenção; além de ganhos positivos em outros aspectos, como o fortalecimento da vida social local.

Com o projeto desse calçadão, permitiu não apenas o deslocamento de pessoas a pé de modo mais seguro e com uma maior acessibilidade, como igualmente, a possibilidade de manifestações, sejam elas ligadas a arte a política, a música, etc., que impulsionam uma vida social no local, contribuindo para uma maior diversidade individual e coletiva.

Nos tópicos anteriores foi abordado a importância da calçada, que segundo Jacobs ela sozinha não permite uma vida social, sendo necessário que ela esteja interligada com outros

¹³ Arquiteto e urbanista, conhecido por suas obras em Curitiba, onde foi prefeito por três vezes; além do calçadão, objeto de análise, é conhecido o “metrô sobre rodas” sendo imitado no mundo todo.

aspectos para gerar diversidade; nesse calçadão, percebe-se o quanto Jaime Lerner no desejo de colocar essas ideias de Jane Jacobs em prática, tornou esse local um exemplo de como a calçada possui grande valor, quando inserida perto de comércios e entretenimentos que possibilitam uma maior vida social.



Figura 23 Rua XV de Novembro com clima de Natal.

Fonte: <https://turismo.curitiba.pr.gov.br/> <acesso em: em 03/04/2021>



Figura 24 - Biblioteca em plena Rua XV

Fonte: <https://mcities.com.br/curitiba/ta-tendo/xv-de-novembro-rua-interativa/> <Acesso em: 09/04/2021>

Se pelo contrário, fosse criado um calçadão, que não atendesse a esses aspectos que proporcionam tais entretenimentos públicos, ou que possibilitam atividades democráticas no local, se tornaria um grande elemento vazio, transformando-se numa zona insegura, pois, é

justamente tudo o que o rodeia, que possibilita essa comunhão de indivíduos no local, como os restaurantes e bares, etc., que ali se fazem presentes, a qual, os mesmos se relacionam com o calçadão, integrando-se a ele.



Figura 25 - Restaurantes no calçadão da Rua XV
Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/> <acesso em: em 27/03/2021>

Percebe-se também uma dimensão simbólica ao longo do percurso do calçadão, pois junto as árvores, encontra-se floreiras, trazendo uma dimensão efetiva ao local, homenageando ao próprio nome da rua (Rua das flores) sendo assim conhecida ainda entre alguns moradores locais.



Figura 26 - Floreiras perto das árvores como um simbolismo ao nome da rua.
Fonte: <https://blogmeudestino.com/roteiro-a-pe-pelo-centro-historico-de-curitiba-pr/rua-das-flores-centro-historico-de-curitiba-pr-1/> <acesso em: em 27/03/2021>

3.2 Strøget – Copenhagen

Segundo Thomas Højemo (2015) na cidade de Copenhague, os carros ocupavam grandes espaços nas cidades, sejam através dos estacionamentos que eram criados ou igualmente no alargamento das vias para seu melhor deslocamento, e diante desse aumento, as calçadas começaram a apresentar diversos problemas; por se tornarem pequenas de mais devido aos carros, os pedestres que ali transitavam, acabavam se esbarrando um nos outros, e por essa ocasião, uma rua (a qual era importantíssima no setor, pois, estruturava uma rede de vias com um fluxo significativo de veículos) longa no centro de Copenhague é convertida exclusivamente para pedestres.

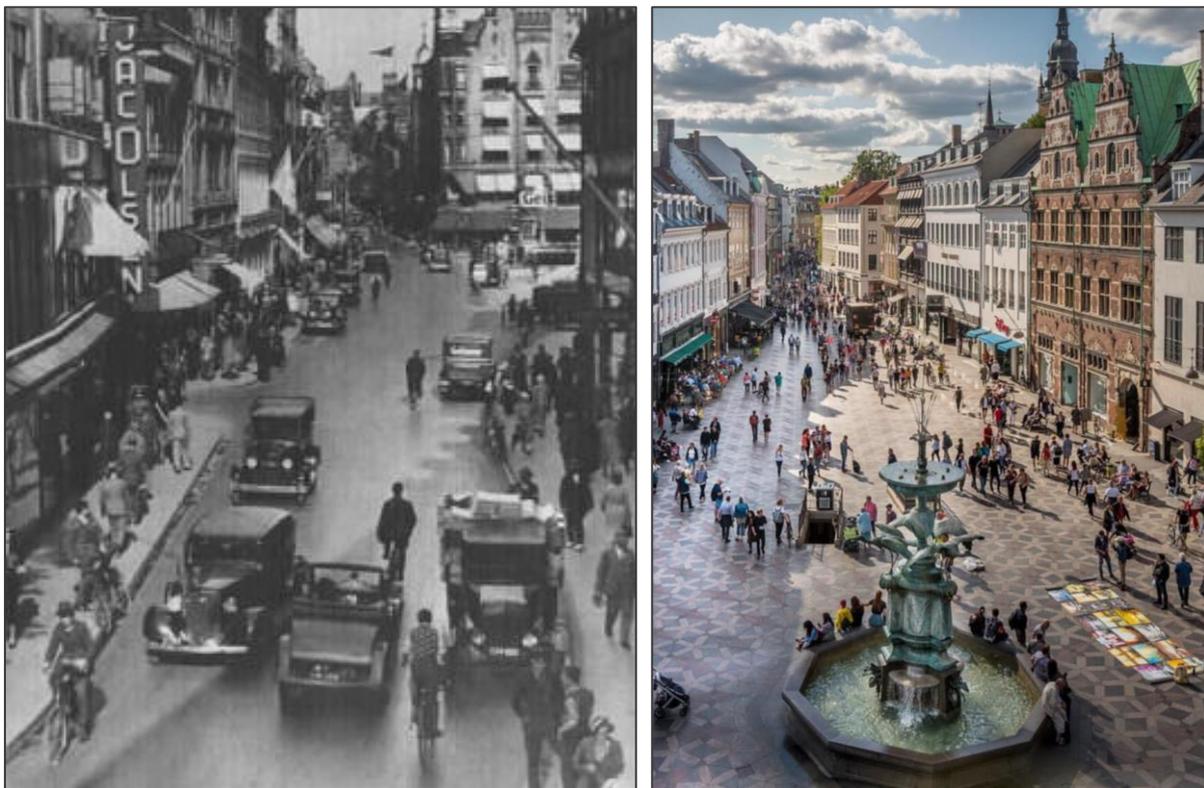


Figura 27 e 28 – A esquerda a rua antes da intervenção/ A direita - Após a Intervenção

24 - Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/253327547776416095/> / <acesso em 26/03/2021>

25 - Fonte: <https://globaldesigningcities.org> <acesso em 27/03/2021>

Diferentemente de Curitiba, ela serviria apenas como um teste que duraria um determinado período, e se não desse certo, voltaria a ser uma via de circulação dos carros. E como se verificou no estudo de caso anterior, aqui sucede-se na mesma realidade, a qual, os comerciantes locais e moradores, também encaravam essa mudança como prejudicial para a economia, e apesar de toda essa relutância da parte dos moradores e comerciantes, assim como

sua pressão em cima da não conversão da rua, essa mudança foi significativa para o local, e Strøget¹⁴ tornou-se um grande sucesso, que em 1964, dois anos após seu “teste”, se converteu definitivamente numa rua exclusiva de pedestres, e gradualmente, outras ruas que se interligavam a ela, foram também se transformando em ruas pedonais, ao passo de conectarem destinos importantes no local, tornando-se um grande calçadão com um total de 1,1 km de comprimento, sendo a rua pedonal mais longa do mundo.



Figura 29 - A rua pedonal mais longa do mundo” Strøget”
Fonte: <https://www.copenhagenet.dk/> <acesso em: 27/03/2021>



Figura 30- Strøget” Copenhague
Fonte: google Maps

¹⁴ Strøget sempre foi composta por várias ruas com seus nomes distintos, entretanto o nome Strøget sempre foi o mais conhecido, o que resultou na decisão de pôr duplos nomes nas placas das ruas menores, sendo a utilização dos nomes das ruas individuais mais o de Strøget.



Figura 31 – Praça - Strøget” Copenhagen

Fonte: <https://www.copenhagener.dk/Cph-Map/CPH-Pedestrian.asp> <acesso em: 27/03/2021>

Strøget provou que as ruas de pedestres aumentam consideravelmente a venda de produtos, assim como, a comercialização de serviços locais. O local por apresentar-se como uma calçada entre cafés, restaurantes, lojas especializadas, fast-food, galerias de arte, etc., atraem consideravelmente milhares de pessoas, que através de seus diversos entretenimentos, possibilitam uma comunhão de indivíduos no local sendo vivenciado durante o dia e a noite.

De acordo com Gehl (2014), em alguns trechos, o deslocamento a pé, é consideravelmente muito mais lento no verão do que no inverno, isso é devido ao fato que, o nível de atividade no espaço aumenta quando há um clima significativamente bom. Além desse fator, outro elemento que se observa nessa rua é o caso de ser bastante movimentada, fato que

é motivado pelo usuário individual passar mais tempo ali, e isso só é possível, devido ao local contribuir com que as pessoas andem mais devagar, parando mais frequentemente, sendo tentadas aos convites do espaço, e por consequência, permanecendo um pouco mais nos bancos ou nos cafés.



Figura 32 – Movimento de pessoas no Calçadão – Copenhagen DK

Fonte: <http://www.streetfilms.org/> <acesso em: 27/03/2021>



Figura 33 - Bares/ restaurantes no calçadão em Copenhagen DK

<http://www.urbanspacearchive.com/downloads/straedet-copenhagen-dk/> <acesso em: 27/03/2021>

Ao observar essas unidades estreitas com todos esses elementos que configuram as fachadas das lojas, dos bares, etc., com suas muitas portas e movimentos verticais diversificados, possibilitam uma melhor experiência para o pedestre. Nota-se igualmente, que há muitos usos mistos, o que contribui para uma melhor interação funcional com a vida na rua. Todos esse artificios presentes no local possibilitam que a distância a pé pareça mais curta e com mais possibilidades visuais que atraem o visitante.



Figura 34 - Strøget - Copenhagen DK

Fonte: <https://www.copenhagenedk.dk/Cph-Map/CPH-Pedestrian.asp> <acesso em: 04/04/2021>

“É a cidade experimentada pelas pessoas que a utilizam ao nível dos olhos. [...] a qualidade da paisagem humana tal como percebida por aqueles que permanecem na cidade. Aqui se trabalha com uma arquitetura a 5km/h”
(GEHL, 2014 p. 195)

3.3 La Rambla de Barcelona

Segundo Juan José Ospina Tascón (2014) a Rambla¹⁵ de Barcelona, até o século XV, era ocupada pelo rio Malla, entretanto, a partir da construção da muralha do Raval, o rio foi desviado o que contribuiu para a construção de numerosos conventos e alguns palácios.

No decorrer da história, a Rambla de Barcelona, recebeu inúmeras inaugurações, assim como algumas reformas dos locais que configuravam o local. Em meados de 1859, começaram, a ser plantados em todo o trajeto da Rambla, plantas do parque da Devesa, em Girona; já a partir de 1860 foram inauguradas várias obras, sendo, em 1976, a praça da Boqueria, que recebeu o mosaico em formato circular projetado por Joan Miró, também conhecido como piso de Miró.

¹⁵ As Ramblas são manifestações hidrogeomorfológicas do mediterrâneo, ou seja, seriam elementos constituídos basicamente por um rasgo próprio pertencentes a ambientes secos, que no decorrer da história se converteram em elementos importantes formando alguns núcleos urbanos



Figura 35 Las Ramblas - Vista Aérea

Fonte http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000100003 <acesso em: 27/05/2021>



Figura 36 Piso de Miró

Fonte: <https://mundovastomundo.com.br/barcelona/las-ramblas/> <acesso em: 27/05/2021>

La Rambla, tornou-se uma das ruas mais famosas do mundo, considerada uma rua pedonal no coração de Barcelona. Seu trajeto sai da Cidade Vella em dois bairros, O Gótico e O Raval, segundo Espinosa Zepeda, H. (2019) o Gótico, considerado um parque temático da Idade Média catalã, adicionando um significado monumental a esta cidade, por outro lado, o Raval, um refúgio no centro da cidade.

Apesar de ser uma única avenida, cada trecho de Las Ramblas recebe um nome diferente¹⁶, tornando-se um passeio de 1,3 quilômetro que conecta a Praça Catalunya ao antigo porto da cidade. As diferentes ramblas (avenidas), são as seguintes:

- *Rambla de Canaletes*: Situada na parte mais alta das Ramblas.
- *Rambla de los Estudios*: Chamada assim devido a antiga localização do Estúdio Geral.
- *Rambla de las Flores ou Rambla de San José*: Este último devido ao antigo convento de San José e rua das flores, por ser a parte mais colorida e perfumada.
- *Rambla de los Capuchinos*: conta com diversos pontos turísticos nas imediações.
- *Rambla de Santa Mònica*: repleta de bares e restaurantes.
- *Rambla del Mar*: uma ponte ondulante de madeira que comunica com o cais espanhol.

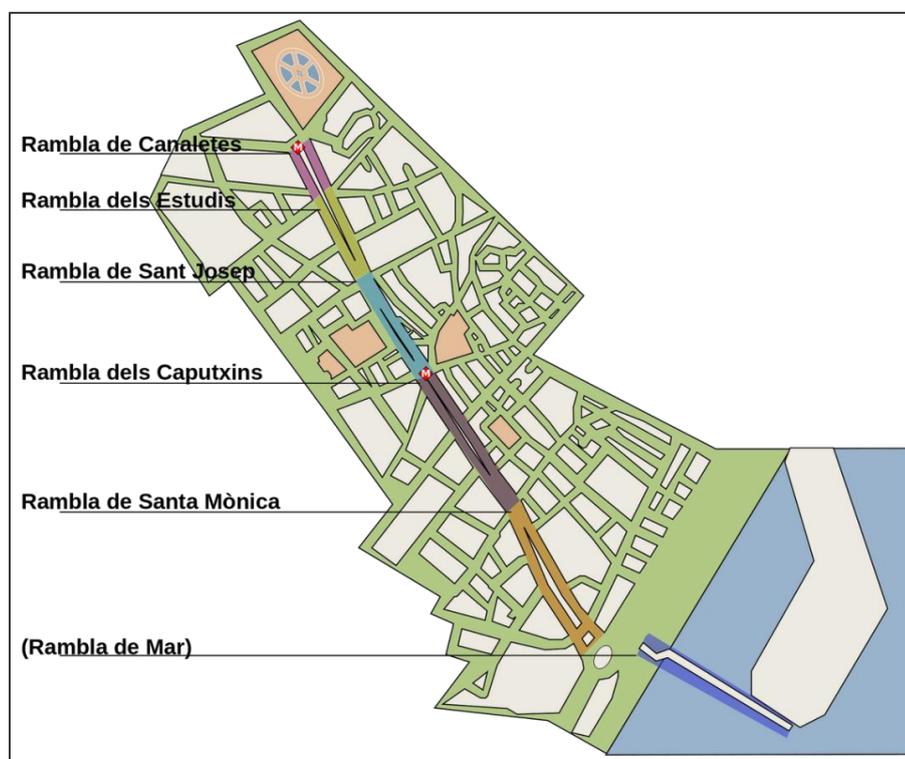


Figura 37 Setorização das Ramblas

Fonte: <https://dsabarcelonaprogram2018.wordpress.com/2018/01/10/manteros-en-las-ramblas/> <acesso em: 01/06/2021>

Sendo pensadas para caminhar, para estar, para se encontrar e conversar; a Rambla foi desenhada para as pessoas, produzindo um dos espaços mais emblemáticos da cidade, tendo sido durante mais de cinco séculos o lugar central da representação da cena urbana, da atividade comercial e institucional.

¹⁶ Entretanto, mais conhecida como: “La Rambla” ou “Las Ramblas”,

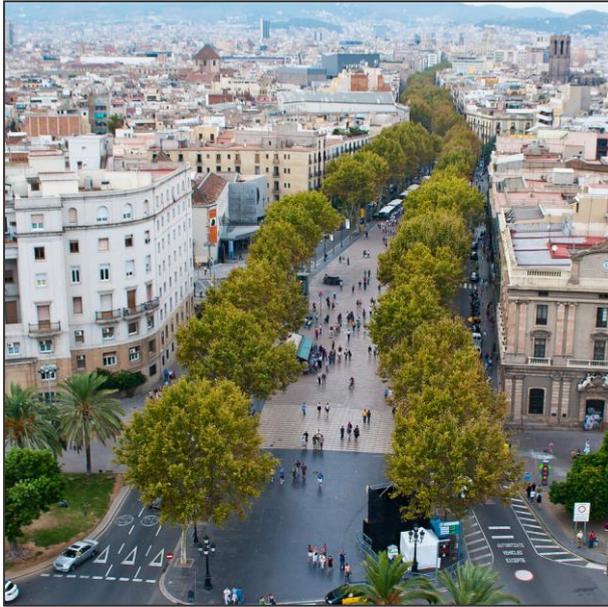


Figura 38 e 39 La Rambla de Barcelona

Fontes: <https://exame.com/mundo/las-ramblas-a-grande-arteria-popular-de-barcelona/> e <https://www.klm.com/destinations/br/br/article/see-and-be-seen-on-la-rambla> <acesso em: 01/06/2021>



Figura 40 - La Rambla - Vista do pedestre

Fonte <http://www.barcelona-travelguide.com/tourism/tourist-attractions/la-rambla.html> <acesso em: 03/06/2021>

Mas o ponto forte do porquê a escolha desse estudo de caso, seja sem dúvida a apropriação do espaço público pelos ambulantes. Desde sempre o local foi ameaçado por processos de limpeza social e pela gentrificação, e encontra-se nas Ramblas inúmeros vendedores informais e artesãos nas ruas, como por exemplo os Manteros¹⁷, entretanto, ameaçados por uma opinião conservadora, no qual, segundo Zepeda (2019), consideram esses

¹⁷ São formas vernáculas de nomear vendedores ambulantes. Os Manteros, estendem um cobertor no chão (dai o surgimento do nome: Mantero) colocando suas mercadorias em pontos específicos do local, exibindo-os.

vendedores como violadores da ordem do espaço público tal como do Estado "democrático", ou seja, esses vendedores não exercem o uso "normativo" da rua e por consequência devem ser tratados como uma ameaça do espaço público.



Figura 41 Manteros em las Ramblas

Fonte: <https://www.alamy.com/stock-photo-street-vendors-in-the-ramblas-barcelona-catalonia-spain-europe-103950517.html> <acesso em: 03/06/2021>

Toda essa perseguição para com os Manteros, sem dúvida, está relacionada a fiscalização e controle social, o que produz uma desigualdade, afetando esses grupos sociais mais desfavorecidos. Ainda para Zepeda (2019) a Rambla de Barcelona, se torna o território de disputa entre polícia e Manteros, entretanto, a polícia se limita, durante o verão, pois, é nesse período que esses vendedores ambulantes possuem uma clientela maior, o que ocasiona, na redução dos atos repressivos; isso não significa que não haja batalha contínua e complexa entre eles.



Figura 42 Manteros

Fonte: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000100003 <acesso em: 03/06/2021>

É preciso entender que espaço criado pelo Mantero é temporário, por isso, esse espaço é definido por meio de suas práticas, é como se fosse um tipo de urbanismo tático, ele é um nômade do espaço público, aliás, como observado no tópico sobre a caminhabilidade, percebe-se aqui, que se para os sedentários os espaços nômades são vazios, para os ambulantes esses vazios são cheios de vestígios, com lugares especiais que se transformam ao longo do caminho (ZEPEDA, 2019).

De certa forma, o comércio ambulante é aceito pela grande parte população, que compra de seus produtos, mas não acontece o mesmo com o aparelho de estado, onde, essa atividade é extremamente perseguida, sendo alvo constante de apreensões e tentativas de proibição, com o propósito de uma “requalificação urbana”. Os vendedores ambulantes, possuindo dificuldades de inserção no mercado de trabalho, procuram garantir o seu próprio sustento e o da família, reinstalando-se no espaço público para ganhar a vida.

4. ESTUDO MORFOLÓGICO DO LOCAL DE INTERVENÇÃO

O Sítio que é objeto de intervenção deste trabalho, localiza-se no bairro **Jardim do Ingá** ou simplesmente, **Jardim Ingá**, pertencente ao município de Luziânia, Goiás, que se encontra as margens da Br 040, entre as cidades de Luziânia e Valparaíso.

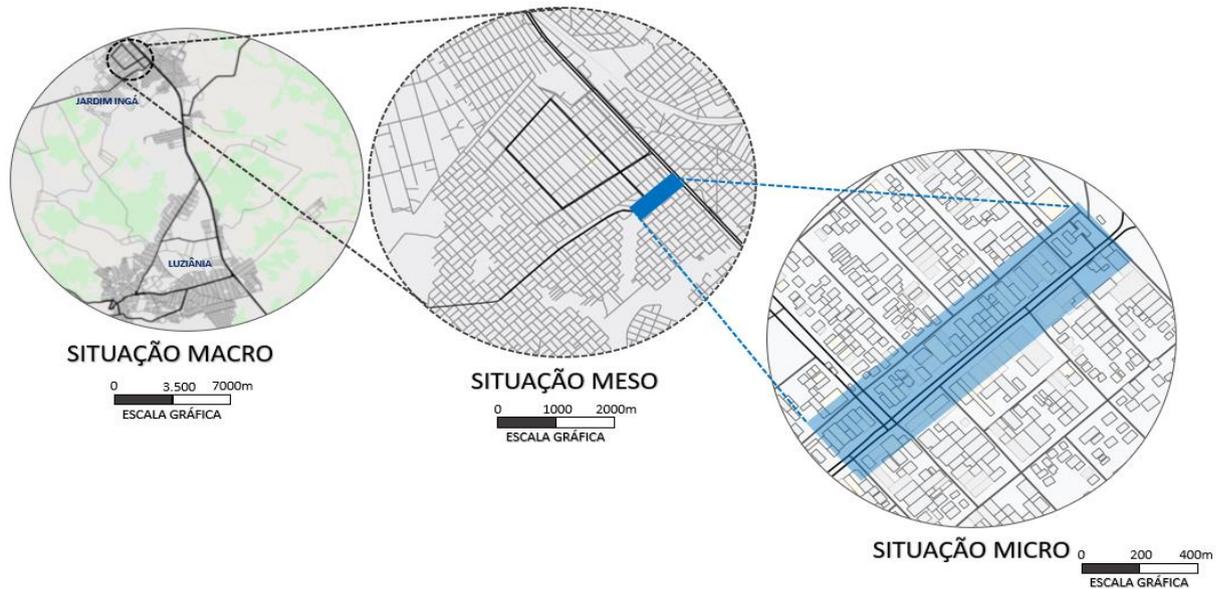


Figura 43 Situação Macro, meso e micro
Fonte: Elaborado pelo Autor – Base dos mapas: Mapstyle

4.1 – Estudo Macro

Para entender melhor o funcionamento e a setorização da área escolhida, foi proposto nos mapas abaixo, um raio de 500 (quinhentos) metros, afim de analisar o entorno e sua influência com o sítio.

O bairro em questão, possui três tipologia de vias: a via principal que se conecta diretamente com a BR 040, e atende a usos comerciais; além desta, outras três vias igualmente comerciais, embora de menor fluxo; e por fim, as vias de circulação da vizinhança, que estabelecem ligações entre as quadras Residenciais.



Figura 44 Mapa das vias -

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

A via principal, possui comércios diversificados, desde aqueles de uso imediato, como, padarias, mercado etc., como aqueles de demanda menor como, lojas de artigos domésticos até lojas de móveis e eletrodomésticos, com isso, a área específica para intervenção, tem como configuração um comércio mais concentrado, o que se diferencia das outras vias de atividades.

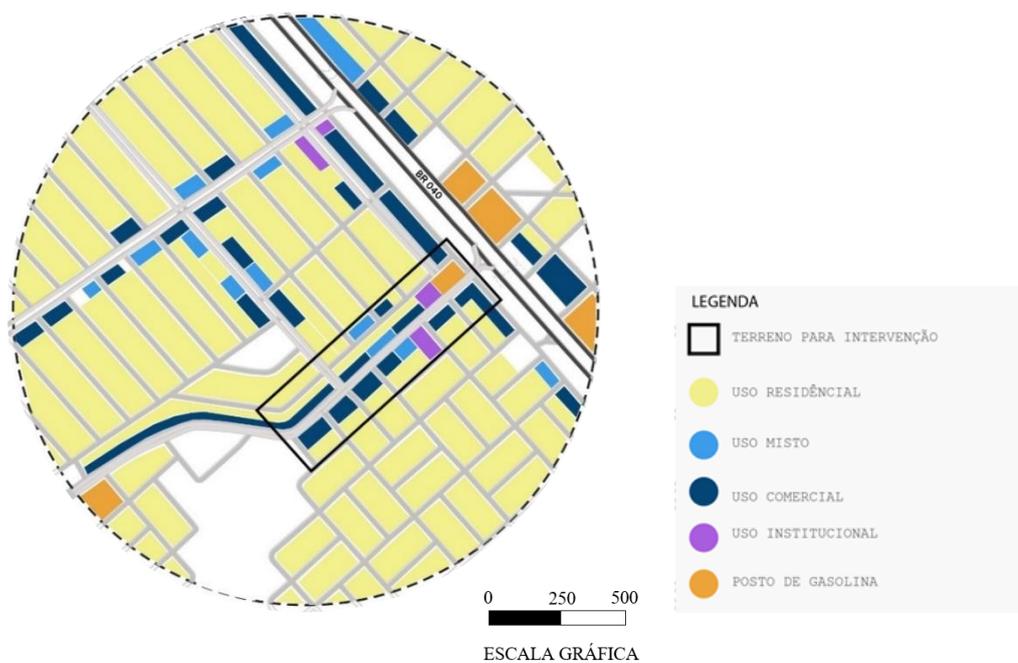


Figura 45 Mapa dos Usos Existentes

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

Percebe-se uma escassez de paradas de ônibus, que na falta destas, motivam a utilização das calçadas para a descida dos passageiros, e como muitas dessas possuem problemas de acessibilidade motivadas pela invasão dos carros, ocasionam um grande problema de fluxo.



Figura 46 Mapa do trajeto do transporte coletivo
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

A vegetação, está em maior quantidade nos terrenos residências, e em menor nas calçadas que contornam as ruas. No local específico para a intervenção, não possui uma quantidade razoável de arborização.

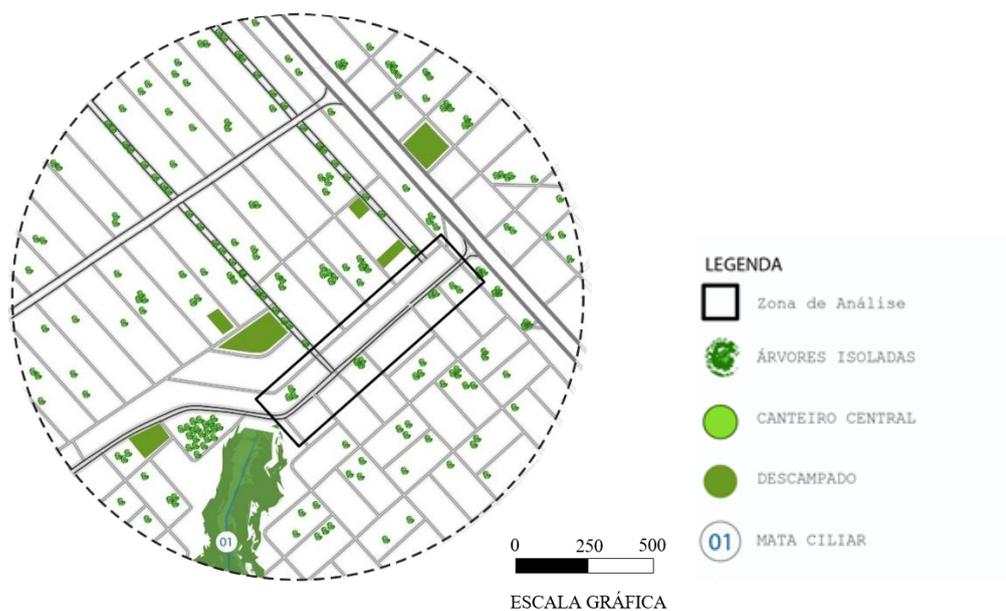
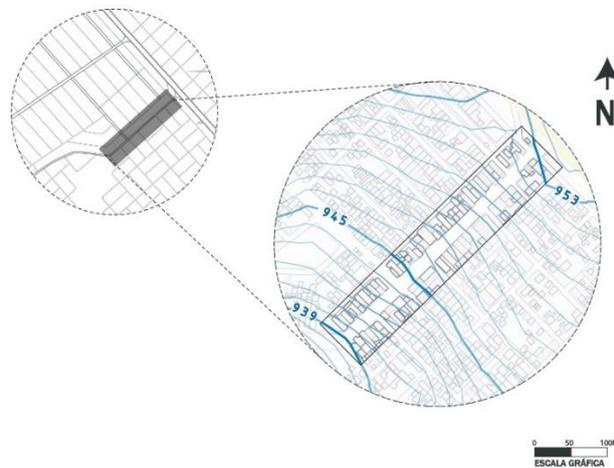


Figura 47 Mapa de Vegetação
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

A imagem abaixo, refere-se a área de intervenção escolhida, com 510 (quinhentos e dez) metros de comprimento e 100 (cem) metros de largura, possuindo uma declividade de 14 metros.



Inclinação máxima: 7,7%
Inclinação média: 2,9%

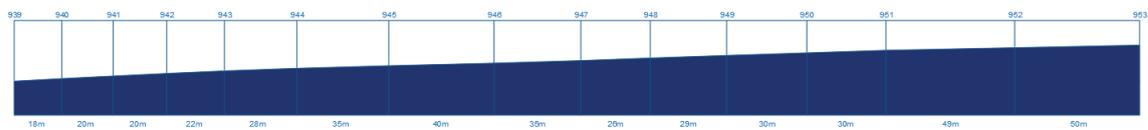


Figura 48 Mapa da Declividade do local

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

A carta solar utilizada, para análise bioclimática da região, foi a de Brasília, pelo fato de haver mínimas diferenças entre o clima de Luziânia e o do DF.

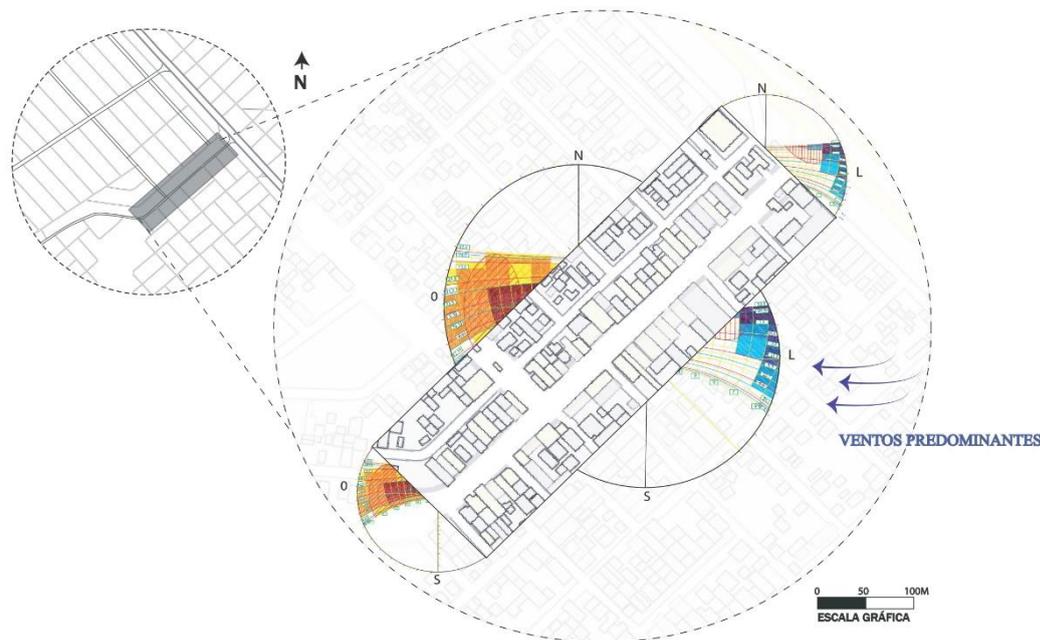


Figura 49 Bioclimatismo

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

De acordo com o site Weather Spark, ao longo do ano, o clima que predomina é morno, com temperaturas que variam entre 12 °C a 29 °C, permanecendo entre os meses de agosto a outubro, com temperatura máxima média diária acima de 28 °C. Já na estação fresca, permanece entre os meses de maio e julho, com temperatura máxima diária abaixo de 26 °C. Sendo o período chuvoso do ano entre os meses de agosto e maio, com precipitação de 31 dias contínuos, entretanto já o período sem chuva dura entre os meses de maio e agosto. E como se observa no mapa, os ventos predominantes vêm do Leste, sendo considerado igualmente como ventos frios.

4.2 Estudo da Topocepção e Coopresença do local

Para esta análise, se pensou dentro de um raio de 230 (duzentos e trinta) metros, para melhor estudar a topocepção e copresença local, através dos mapas de classificação das fachadas, das calçadas, a de urbanidade do local, entre outros.

Diante da classificação das fachadas, foi utilizado a terminologia de Jan Gehl a saber: Fachadas Ativas, monótonas e Inativas, entretanto, devido ser uma classificação mais européia, procurou-se dar um significado segundo termos mais brasileiros, logo, as fachadas monótonas são classificadas assim, pelo fato de serem basicamente constituídas por muros e portões, as vezes, podendo encontrar com cercas ou grades, como por exemplo são as residências no local. As fachadas Ativas, são as que possuem interação com a calçada, como lojas, padarias, etc. Já

as Inativas, não possuem interação nenhuma com a calçada, constituídas basicamente por muros sem visibilidade nenhuma, trazendo insegurança ao local.

No mapa abaixo, percebe-se que o setor em análise é constituído em sua grande parte por fachadas monótonas, e já dentro da área de estudo para a intervenção desse trabalho, observa-se a predominância de fachadas ativas, pois se apresenta como um setor mais comercial.

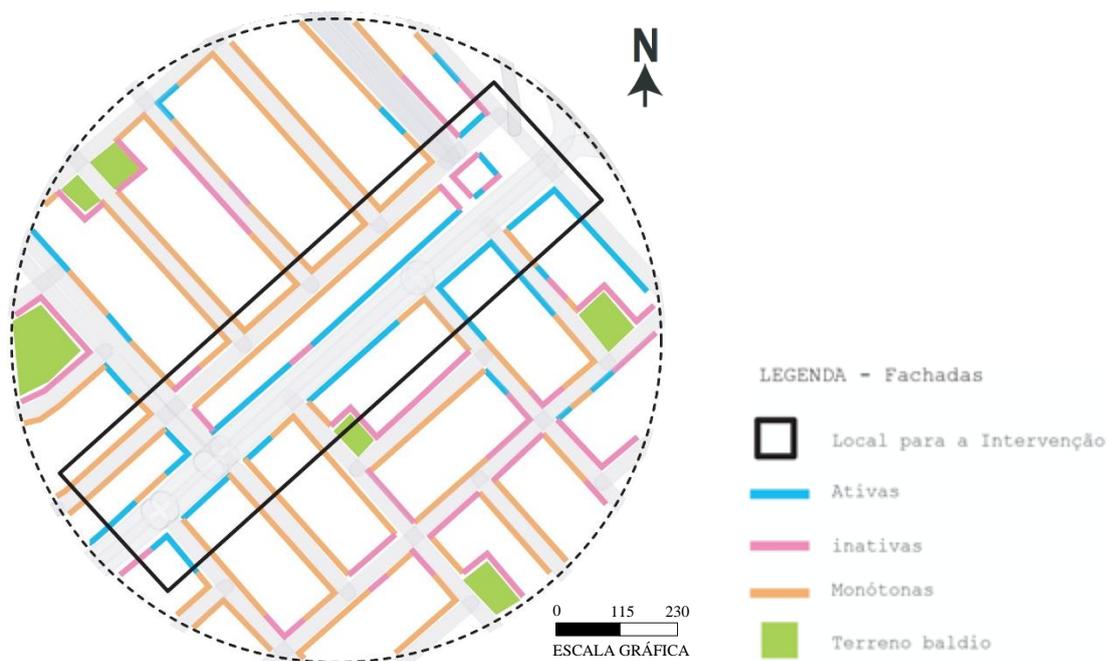


Figura 50 Mapa da Classificação das Fachadas

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap



Figura 51 Exemplos de fachada ativa, monótona e inativa (respectivamente nessa ordem) do setor.

Fonte: Google Maps (Ano - 2018)

Já no próximo mapa, percebe-se quatro designações de calçadas que foram encontradas dentro do setor. As calçadas que são pavimentadas mas possuem uma descontinuidade em seu trajeto, são classificadas assim, pois, possuem obstáculos, como: poste de luz, lixeiras, desniveis, etc., impedindo o pedestre, na maioria das vezes, a não utiliza-las, e como observado

no mapa, este tipo, é dominante no local.

Já as calçadas totalmente inutilizáveis, são as que são invadidas pelos carros, ou, apresentam-se com uma largura pequena, ou seja, elas estão lá, entretanto, o pedestre não consegue utiliza-la, ocasionando em seu deslocamento pela via de circulação dos carros.

As transitáveis, não possuem uma boa acessibilidade, entretanto, as pessoas conseguem, utiliza-las para o seu ir e vir. As inexistentes, são classificadas assim, pois deveriam ser pavimentadas, entretanto, não são. Não foi encontrada calçadas que fossem classificadas como totalmente acessíveis.

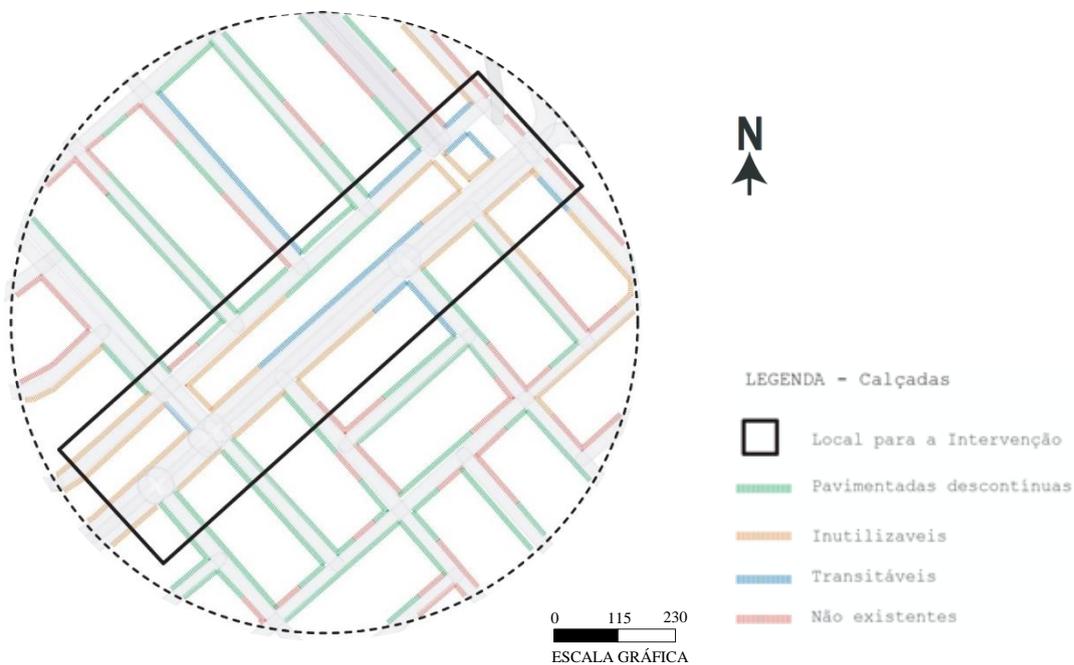


Figura 52 Mapa da Classificação das calçadas

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap



Figura 53 Exemplo de calçada inutilizável e inexistente (Nessa ordem) no setor

Fonte: Google Maps (Ano - 2018)



Figura 54 Exemplo de calçada pavimentada descontínua e transitável (Nessa ordem) no setor

Fonte: Google Maps (Ano - 2018)

Para entender melhor, onde há mais Urbanidade¹⁸ no local, procurou-se partindo de um degradê, mostrar a concentração das pessoas no local, e como observado no mapa, os locais que se apresentam mais na cor em amarelo, seriam constituídos por uma densidade muito baixa de pessoas (lembrando que estão sendo analisados apenas os espaços abertos, os vazios da cidade.) Pois esse locais, não possuem atratividade para que as pessoas permaneçam nos locais, logo, são área de apenas passagem das pessoas; ao passo que vai aumentado a intensidade da cor, igualmente são espaços de maior urbanidade. Sendo a área de intervenção, o local de maior fluxo e permanência, por ser uma área onde apresenta-se com maior números de comércios.

¹⁸ Possuindo um significado muito mais amplo, entretanto, de modo geral, urbanidade seria um estudo da concentração de pessoas que utilizam o espaço público (os vazios da cidade) como as calçadas, parques e praças.

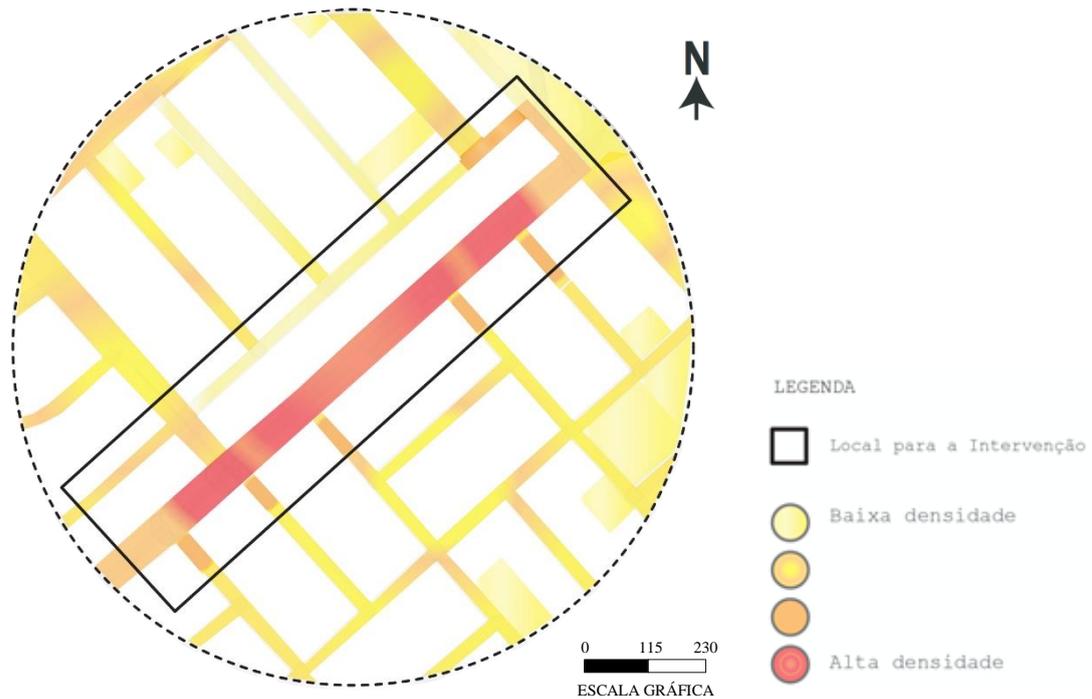


Figura 55 Mapa de Urbanidade

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

Analisando de forma mais específico o local de intervenção em si, nesse mapa procurou mostrar como acontece o fluxo das pessoas no local, e como se observa, grande parte desse deslocamento acontece entre comércios, embora, nesses pontos em cor rosa, são locais onde as calçadas perdem seu valor e são invadidas pelos carros, o que impede uma acessibilidade do pedestre.

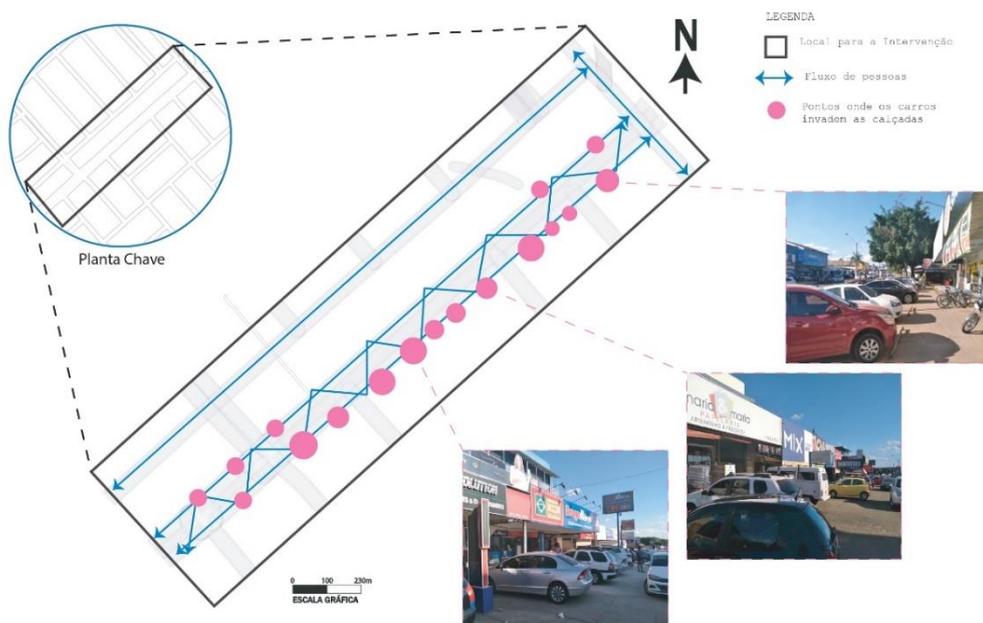


Figura 56 Mapa de fluxo

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap – Fotos: Tiradas por mim no dia 15/05/2021

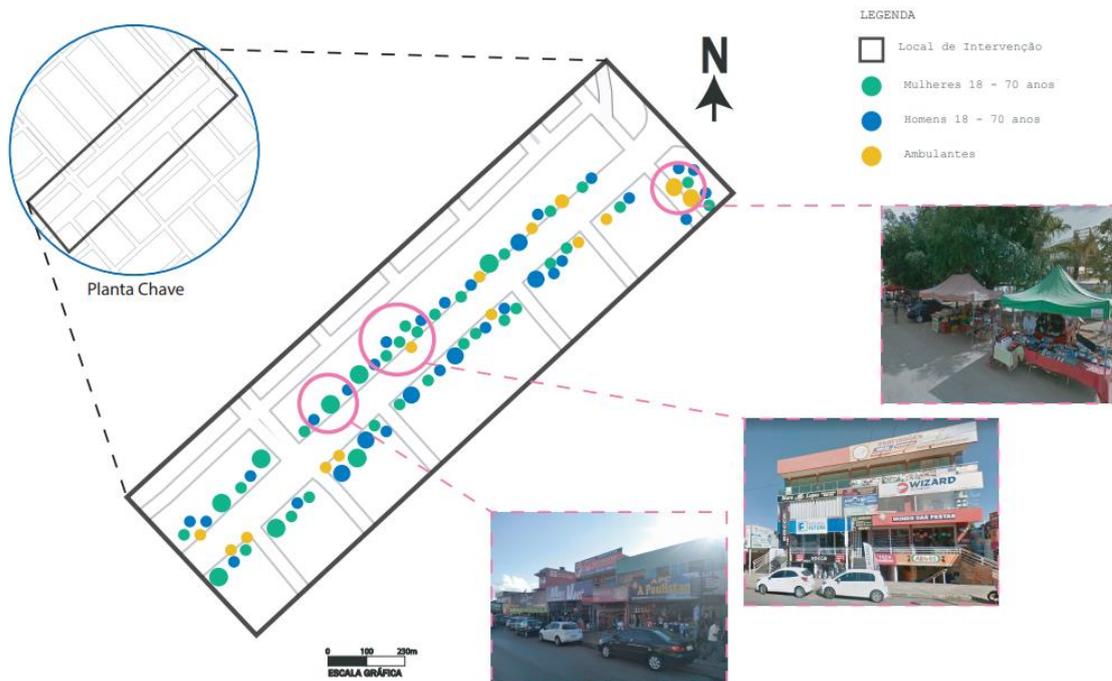


Figura 57 Mapa - Quais as pessoas que utilizam o espaço? (sexo/ faixa etária)

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap – Fotos: Tiradas pela camera do celular no dia 15/05/2021

O Local é frequentado de forma mais abrangente pelas mulheres, na faixa etária de 18 a 70 anos, por possuir mais lojas voltadas ao público feminino. Além desse fator, como analisado em um dos estudos de caso, a apropriação dos espaços pelos vendedores ambulantes, nesse setor comercial do Jardim Inga, encontra-se igualmente ambulantes, que em pontos específicos se apropriam do espaço, com a finalidade de expor seus produtos.

Mesmo com o decreto que dispõe medidas de enfrentamento do COVID-19, como a suspensão/redução de atividades comerciais, educacionais, etc, com a finalidade de reduzir os casos, para não superlotação dos hospitais, percebe-se que no setor, nada mudou, todos os comércios funcionam igualmente como antes; um dos fatores que contribui para essa não mudança, seja a questão de que a maioria dos comerciantes que ali trabalham são os próprios moradores locais, que por questões econômicas, pois são pessoas de baixa renda, precisam abrir seus comércios para seu ganha pão.

O local ainda dispõe de um grande problema topográfico, apresentando-se com muitos elementos visuais e físicos, como as placas que indicam os nomes das lojas, preços, e outros tipos de marketing, misturando-se com os vários mobiliários que encontram-se fora da loja, tais como: cama, manequins, móveis usados, etc., o que contribui para um bombardeamento visual e físico para o pedestre que ali transita, dificultando-o a possuir uma leitura muito mais limpa do espaço a partir de sua percepção. A orientação do local basicamente acontece pelas próprias

lojas, pois não existe um marco visual que crie uma identificação do lugar onde se está, é como se uma pessoa pergunta-se para a outra: “onde fica a farmácia?” e recebesse a resposta: “Do lado da loja de roupas.” “E onde fica a loja de roupas?” “do lado da loja de cosméticos.”



Figura 58 Fotos mostrando o excesso de informações Visuais no local de intervenção
Fonte: Google Maps (Ano - 2019)

5. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Diante de todo o estudo de sitio onde percebeu-se fatores como a negligência do pedestre no setor, calçadas sem acessibilidade, um espaço com potencial de ser um grande elemento democrático, entretanto desperdiçado. Diante disso, esse trabalho tem como objetivo:

5.1 Diretriz Geral

- Criar um calçadão a fim de integrar espaços e incentivar uma maior participação democrática e social local, como igualmente trazer uma maior acessibilidade para o pedestre, atendendo assim, a escala humana.

5.2 Diretrizes específicas

- Criar um plano de ocupação para ambulantes, situando-os entre o comércio com o propósito de contribuir economicamente e socialmente ao espaço.
- Mudar a largura das vias e das calçadas.
- Proporcionar para o setor uma ciclovia e que tenha acesso ao calçadão.
- Criar uma praça que será um elo de ligação entre o calçadão e bairros adjacentes
- Realizar o compartilhamento do calçadão com a praça, através do revestimento de piso, constituindo-se como ruas compartilhadas.
- Modificar o trajeto do transporte público coletivo, possibilitando que esse mesmo trajeto, possa objetivar o acesso da população ao calçadão
- Requalificar ambientalmente o local através de arborização, proporcionando uma maior qualidade bioclimática.
- Criar uma paginação de piso estimulando experiências ao pedestre.
- Estimular fachadas ativas, com o propósito do uso em diversos horários, principalmente no período da noite, além disso, criar uma infraestrutura para eventos culturais e apresentações na praça.

- Projetar um paisagismo, criando espaços que estimulem o convívio e a interação entre as pessoas, desde áreas destinadas às crianças, locais para atividades físicas ao ar livre, espaços designados para o relaxamento e descanso, com uma boa arborização, no intuito de trazer uma maior agradabilidade bioclimática no local.

5.3 – Requalificação no Setor

Diante das diretrizes propostas, pretendeu-se trazer uma requalificação nas vias dos setor, criando uma ciclovia que possa atender uma maior quantidade de residências, possibilitando que a mesma tenha acesso ao calçadão, além dela, apoiando-se no Guia global de desenhos de ruas (NACTO) e no Guia de Urbanização (SEGETH) as ruas constituídas como locais, possuindo 12 metros de largura, se estabeleceram com 6 metros de calçada sendo 3 de cada lado e 6 metros de leito carroçavel; já as ruas de atividades, que possuem 30 metros de largura , se estabeleceram com 12 metros de calçadas sendo 6 de cada lado (entre os comércios) e 14 metros de leito carroçavel sendo 7 metros cada e um canteiro central com 4 metros de largura. Além disso, os usos das vias foram alteradas, a saber:

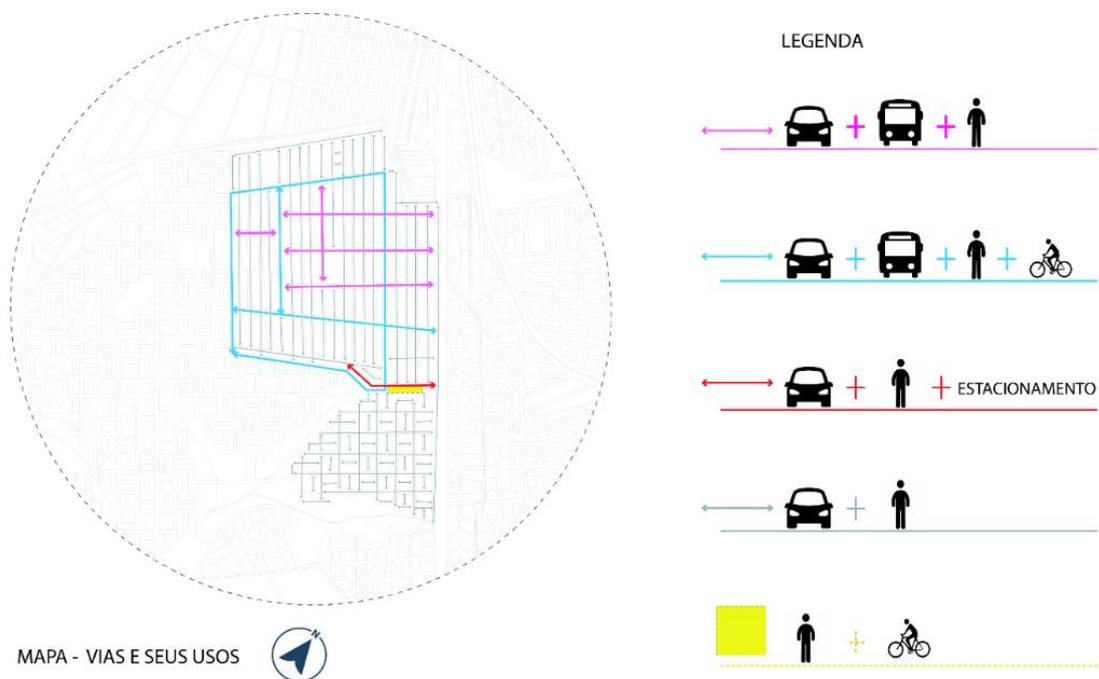


Figura 59 Vias e seus usos

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

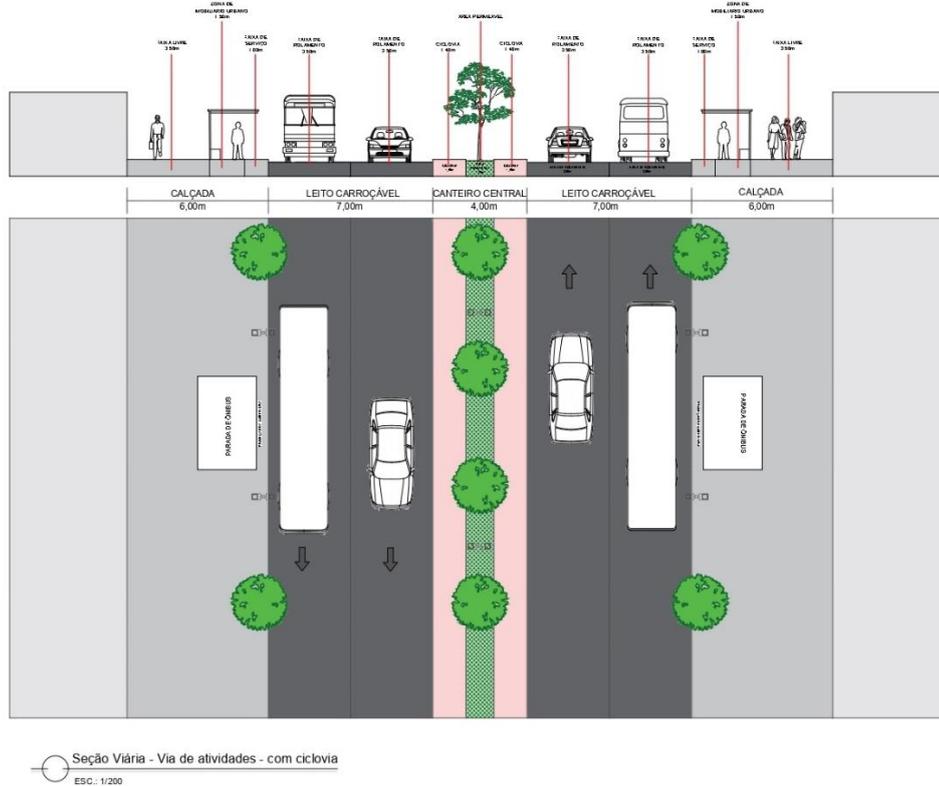


Figura 60 Via local de atividades – tipo 1
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: AUTOCAD

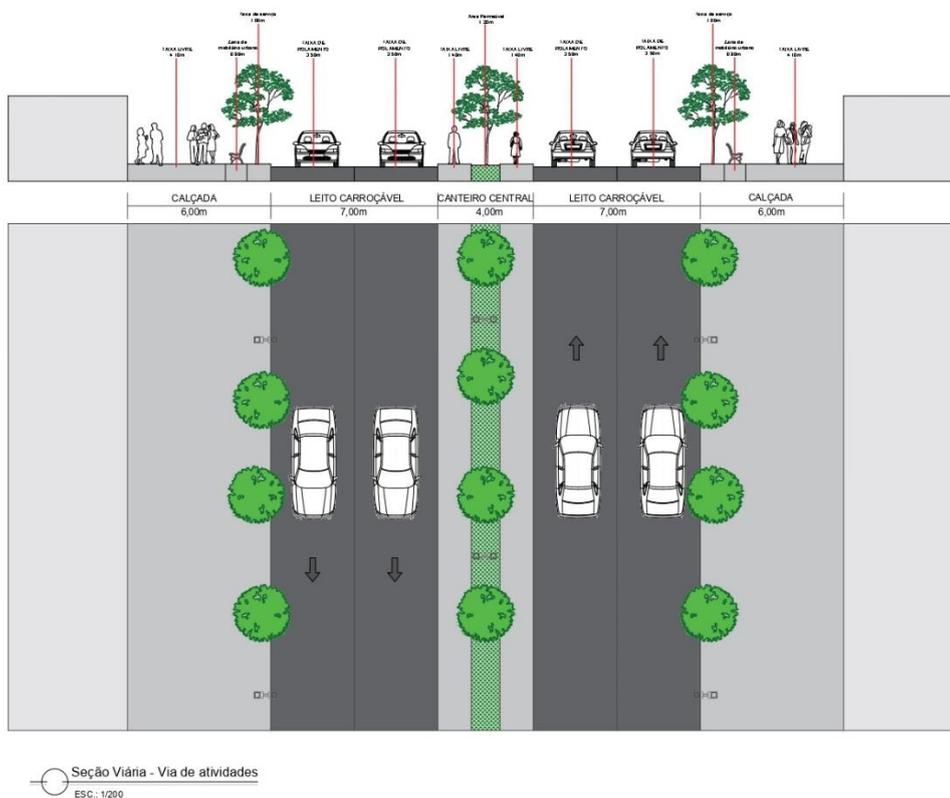


Figura 61 Via local de atividades – tipo 2
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: AUTOCAD

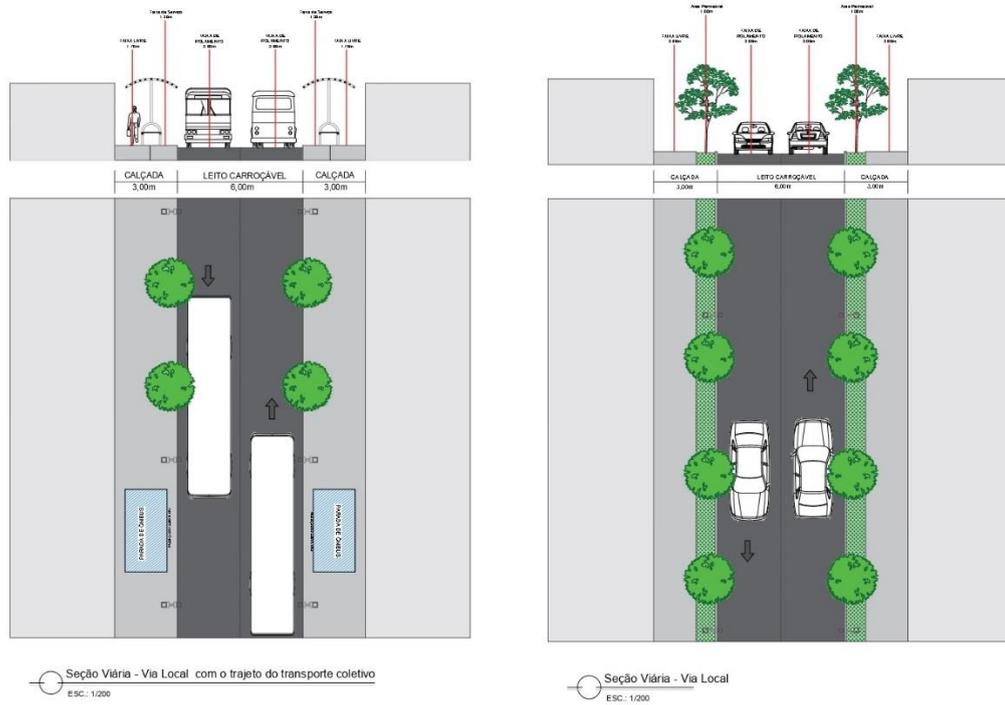


Figura 61 e 62 Vias locais
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: AUTOCAD

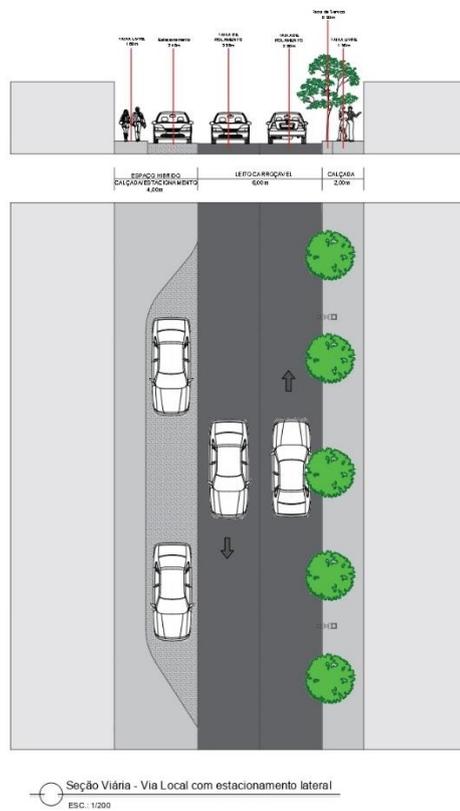
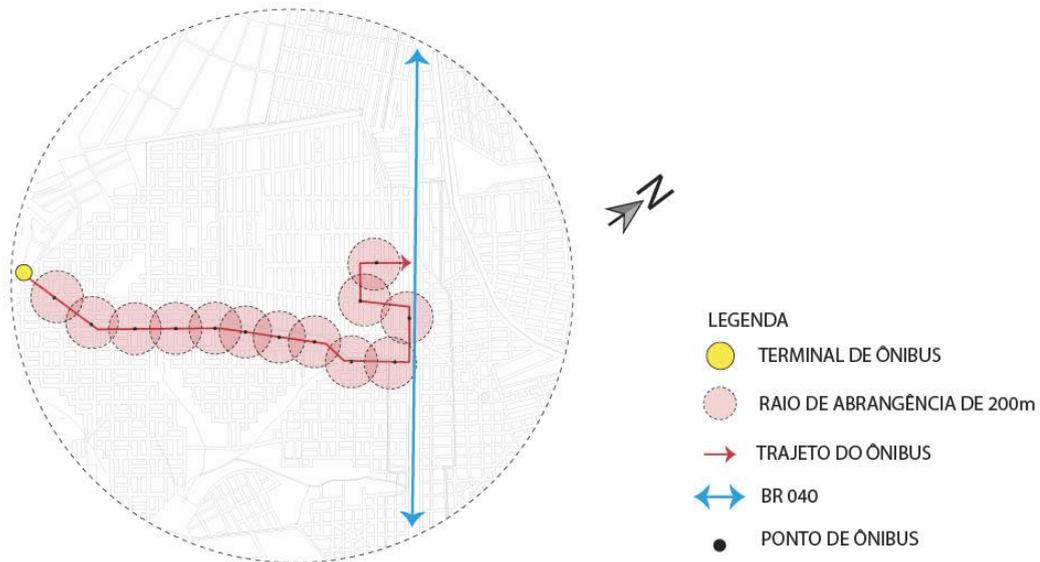


Figura 64 Via local de atividades – tipo 1
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: AUTOCAD

Outro Problemática encontrada no setor foi o trajeto atual do transporte coletivo público, que possui apenas uma linha pro setor, e mesmo assim não abrangendo como todo.

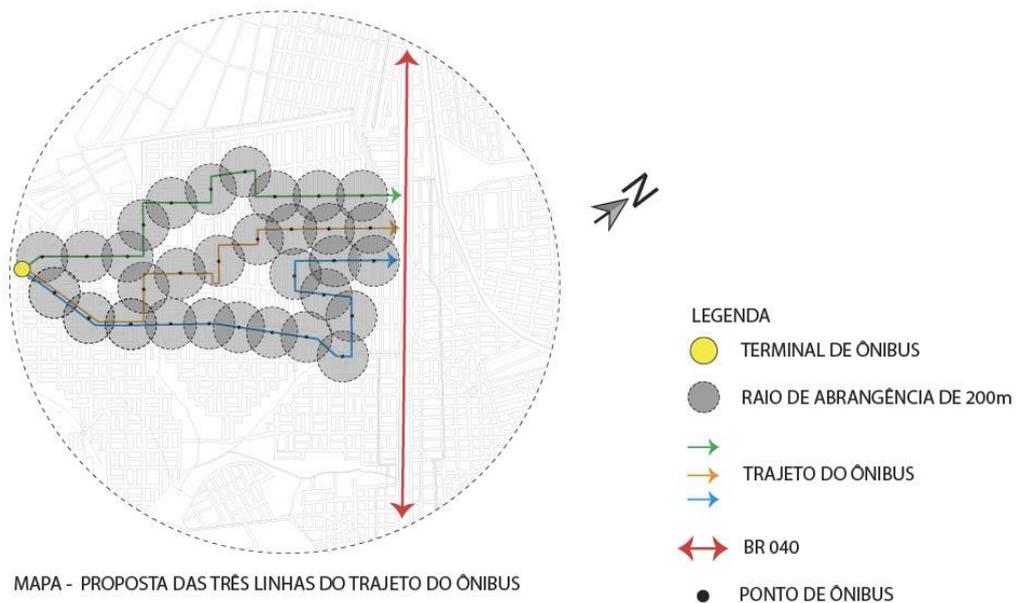


MAPA - TRAJETO EXISTENTE DO TRANSPORTE COLETIVO

Figura 65 Trajeto atual do transporte coletivo

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

Diante dessa realidade foi proposta três linhas de ônibus, a fim de atender melhor a comunidade local. Sendo a linha azul ligada ao calçadão, permitindo o deslocamento das pessoas para o mesmo.

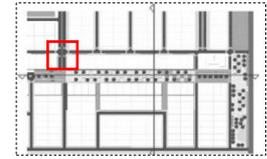


MAPA - PROPOSTA DAS TRÊS LINHAS DO TRAJETO DO ÔNIBUS

Figura 66 Proposta de novas linhas de ônibus

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Qgis/ OpenStreetMap

Nas imagens abaixo, dois cruzamentos que foram modificados no local:



Planta chave

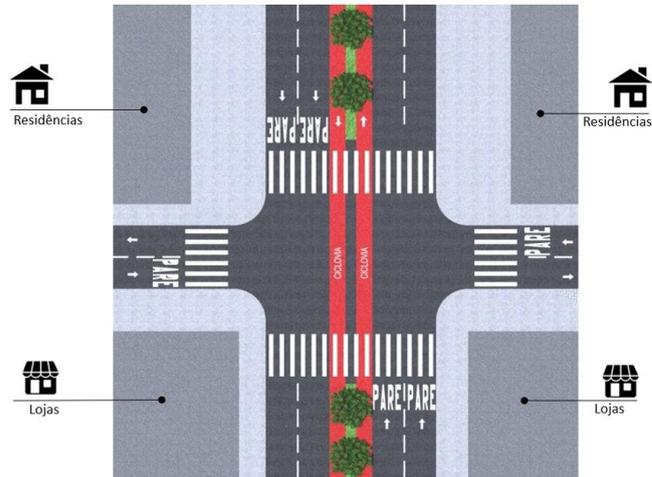
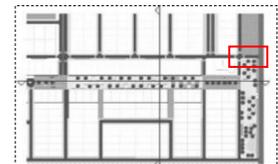


Figura 67 Cruzamento com ciclovia

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Sketchup



Planta chave

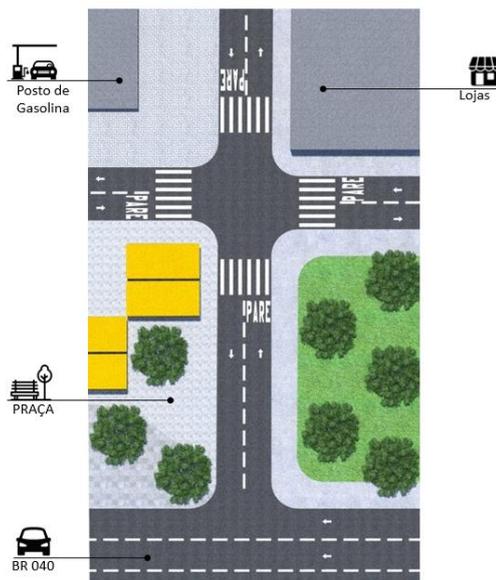


Figura 68 Cruzamento (2)

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base do mapa: Sketchup

5.4 Intervenção na Rua Lucena Roriz

- Viabilização da Proposta

Na busca da valorização do pedestre, tal como, da importância de um espaço público e democrático, promovendo manifestações culturais diversas, buscou-se Através do instrumento urbanístico OUC (Operações Urbanas Consorciadas) realizar essa intervenção, produzindo melhorias sociais e ambientais, que beneficiarão a comunidade local; Entende-se que a cidade possui sua própria dinâmica, e que a intervenção está sujeita a mudanças por ocasião dessas dinâmicas urbanas, por isso elaborou-se um quadro estabelecendo esse processo

CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO
Promover debates, audiências públicas com a comunidade		
Fechamento da rua para análise do fluxo (através de cones de sinalizações, etc.)	Existência de mobiliários urbanos efêmeros.	Nova proposta de circulação de veículos e pedestres, através de uma paginação de piso
Utilização de mobiliários urbanos efêmeros		Arborização do espaço.
Ocupações efêmeras por eventos culturais, contribuindo para a exploração do potencial do espaço		Infraestrutura para eventos culturais
Através da interrupção das ruas para os carros se flexibilizará para os ambulantes venderem seus produtos		Destinar espaços para os vendedores ambulantes

Figura 69 Tabela Curto, médio e longo prazo

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

- Pesquisa na Rua Lucena Roriz

Foi elaborado uma pesquisa no dia 20/09/2021 com os comerciantes que atualmente ocupam a Rua Lucena Roriz. A forma utilizada foi através de três perguntas, numa folha que foi distribuída para os mesmos responderem; as perguntas foram:

- **O que Você Acha atualmente da Rua Lucena Roriz do Jardim Ingá?**
- **Em sua Opinião, o que poderia ser feito para melhorar a situação do local?**
- **O que você acha se a Rua fosse transformada em um Grande Calçadão?**

Essa pesquisa foi distribuída nos vários tipos de comércio que existem no local, a saber: Papelarias, agropecuária, Mercado, Lojas de roupas e calçados, Loja de informática, etc. Sendo atendidas respectivamente doze lojas.

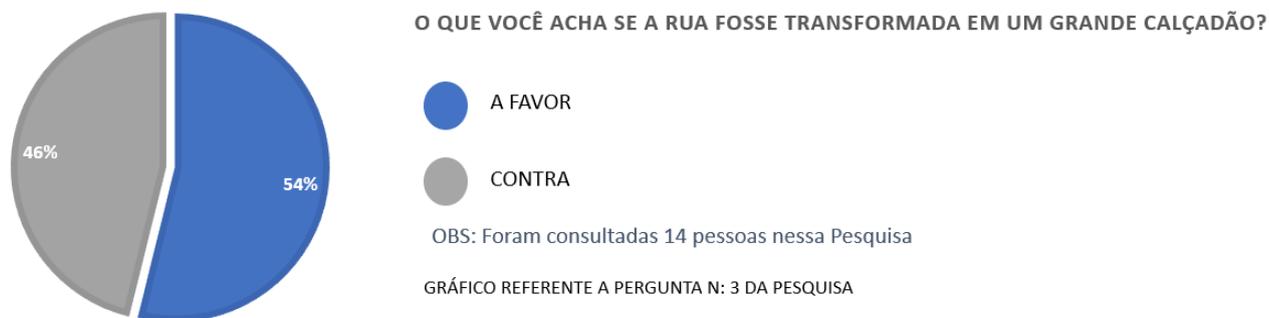


Figura 70 gráfico 1
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point



Figura 71 gráfico 2
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

5.5 Proposta

Diante disso, a intervenção proposta na Rua Lucena Roriz se baseia num calçadão central, possuindo duas ruas compartilhadas nos dois extremos, e uma praça que margeia a BR 040.

FLUXOGRAMA GERAL

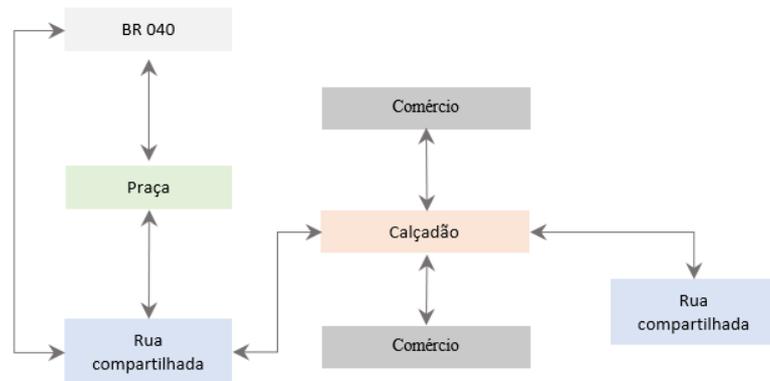


Figura 72 Fluxograma Geral

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

Para o calçada se pensou como espaço que contribuía economicamente ao comércio existente, além disso, por ser um espaço democrático, considerou a importância da existência e da apropriação dos ambulantes no espaço, e por fim e não menos importante, se julgou necessário a criação de quiosques.

FLUXOGRAMA CALÇADÃO

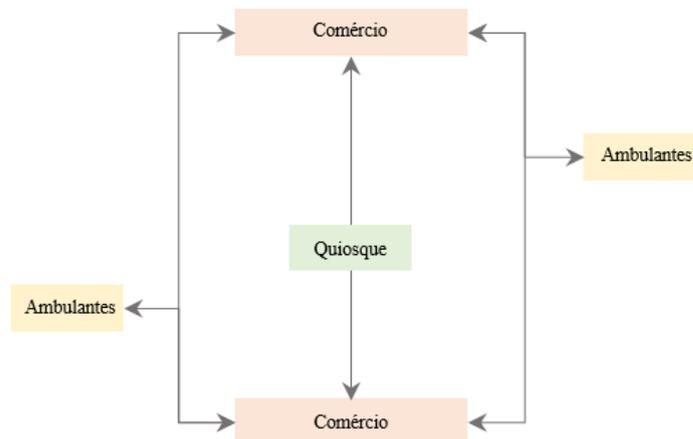


Figura 73 Fluxograma - Calçada

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

Para a praça, considerou, a ideia de ser um espaço voltado para Manifestações culturais. Por isso considerou a existência da feira, e além disso a existência de uma infraestrutura para apresentações.

FLUXOGRAMA PRAÇA

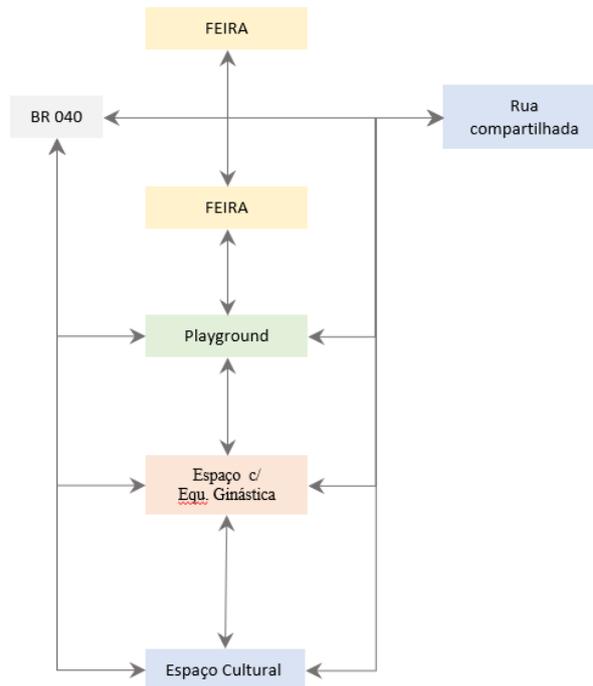


Figura 74 Fluxograma - Praça

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

EQUALIFICAÇÃO URBANA	Quantidade	mínima (m ²)	Total (m ²)
CALÇADÃO 8.218m ²			
Cobertura	32	64 m ² (8mx8m)	2.048 m ²
Ocupação para ambulantes	16	64 m ²	1.024 m ²
Comércio		existente	
Quiosques	4	25 m ²	100 m ²
			3.172 m ²
PRAÇA 7.200M ²			
Espaço com equipamentos de ginástica	1	214 m ²	214 m ²
Playground	1	147 m ²	147m ²
Espaço cultural para apresentações	1	740m ²	740 m ²
Espaço para a feira	8	64 m ²	512 m ²
			1.613 m ²
MOBILIÁRIOS URBANOS			
Balizadores			
Poste de iluminação			
Bicicletário			
Bebedouro			
Banco com encosto			
Banco sem encosto			
Lixeiras			

Figura 75 Programa de Necessidade

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

5.5.1 – Calçada

Com a finalidade de sombreamento para o calçada, as árvores atendem a esse propósito, entretanto, sabe-se que seu crescimento é demorado, por isso, foi pensado coberturas modulares que atenderiam a essa questão; Também foi idealizado para o calçada, uma faixa de serviço a frente dos comércios, sendo as coberturas dispostas no fulcro central. Essa faixa de serviço teria 3 metros de largura, com a finalidade da própria manutenção do calçada tal como a carga e descarga dos comércios.

FLUXOGRAMA – IDEIA DO MÓDULO

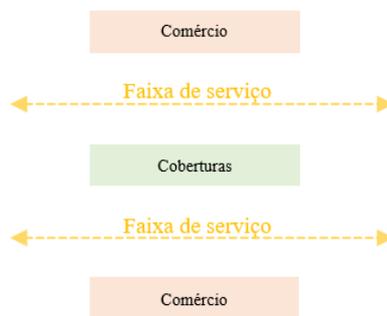
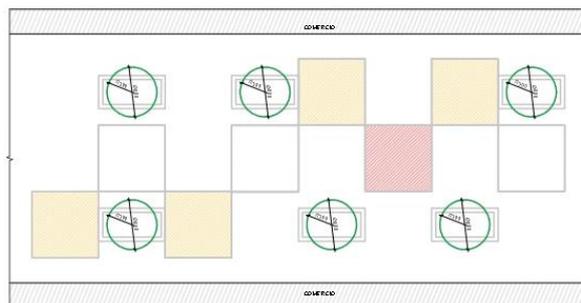


Figura 76 Fluxograma - Módulo

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

Seriam 4 módulos de 8 coberturas cada, ao longo do calçada, sendo as coberturas, na medida de 8 x 8m e entre elas, árvores. Com a criação desse módulo, foi possível demarcar as áreas para os ambulantes, tal como, para os quiosques, que ficariam embaixo dessas coberturas.



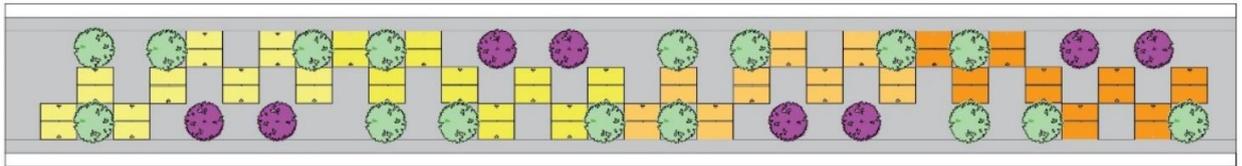
Legenda

-  Quiosque
-  Demarcação do espaço para os ambulantes
-  Arborização

Figura 77 Esquema - Módulo

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

Por serem 4 módulos de coberturas, foi analisado a ideia de trazer as cores do cerrado, conforme a imagem abaixo. A ideia de diferenciação de cores, é para uma melhor compreensão topocéptica do local.



Coberturas e as cores em degradê - Cores do cerrado



Figura 78 Esquema - Módulo – cores

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad



Figura 79 Masterplan

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

Essas coberturas teriam diferentes alturas, com a finalidade de criar uma experiência visual diferente ao longo do percurso. As coberturas laterais teriam 5 metros de altura e as centrais, 4 metros de altura.

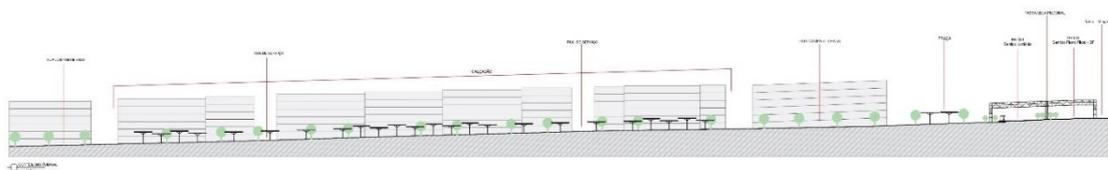


Figura 80 Corte Longitudinal

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

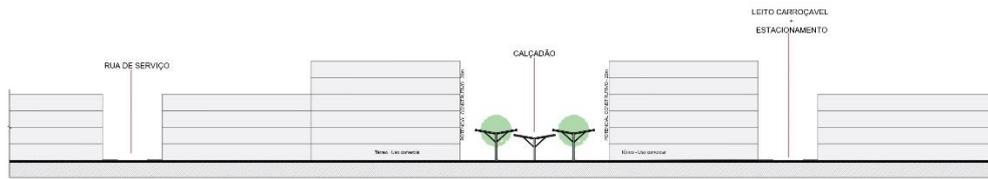


Figura 81 Corte Transversal
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

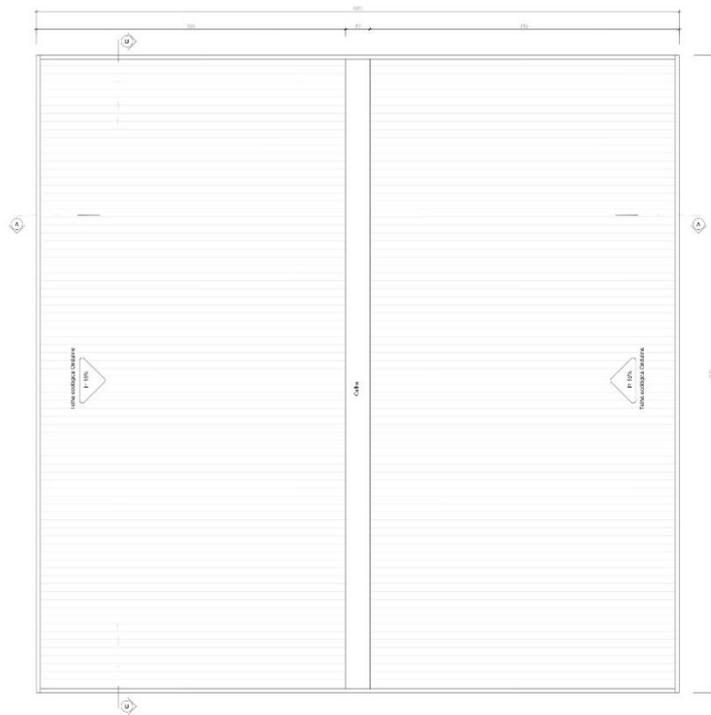


Figura 82 Cobertura
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

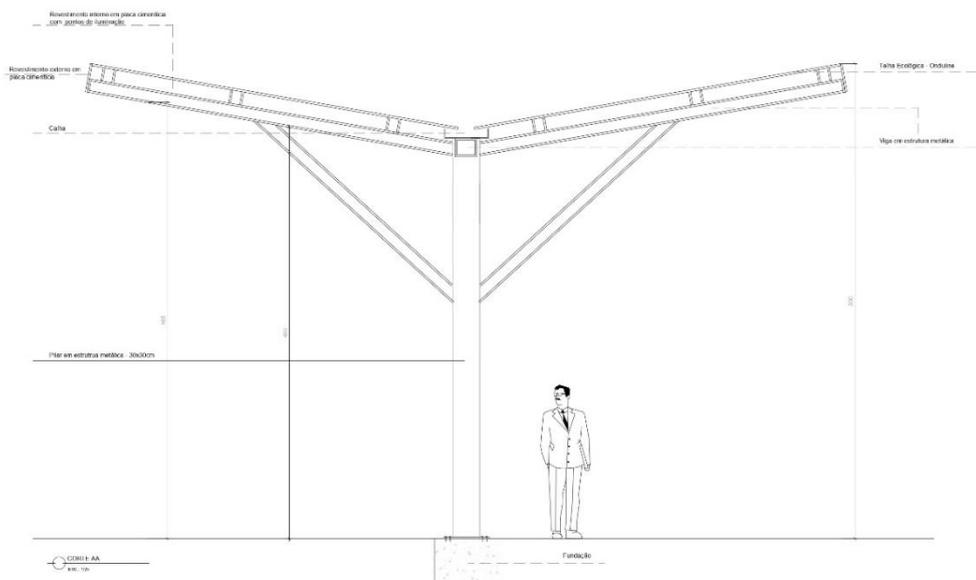


Figura 83 Corte AA - Cobertura
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

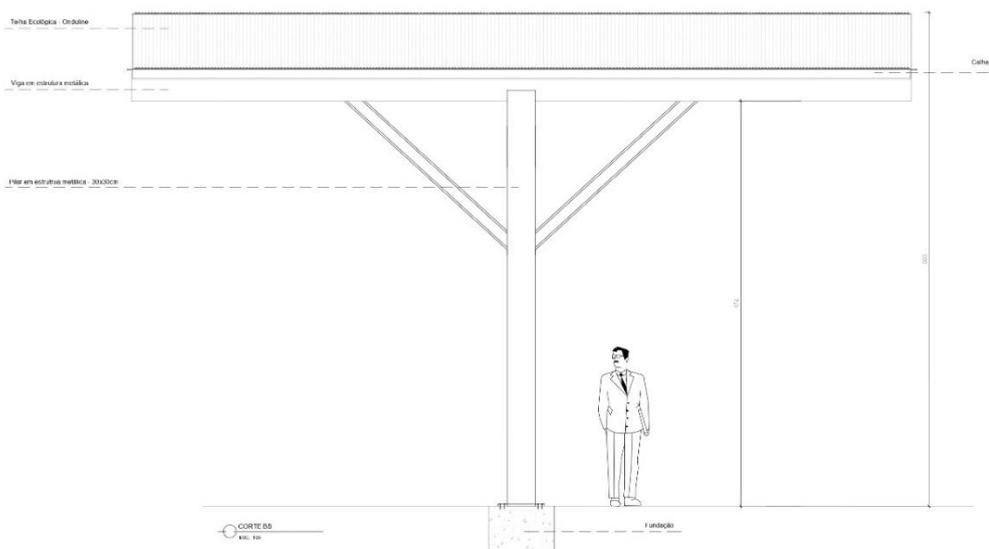


Figura 84 Corte BB - Cobertura

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

Outro fator levado em consideração foi o gabarito. Apartir da legislação de luziânia, foi mudado o coroamento do local, sendo na Rua Lucena Roriz o gabarito máximo permitido de até 20 metros - 6 pavimentos. O motivo de tal mudança é pelo fato de ser uma rua muito larga (30 metros), logo se procurou que (através desse potencial construtivo) se tenha uma percepção do espaço de forma mais equilibrada.

Quadro 5 - Zona de Indústria e Comércio – ZIC (Sede e Jardim Ingá)

Zona de Uso Institucional/Econômico de grande porte – ZUIE (Sede e Jardim Ingá)
Zona de Urbanização Especial, quando se tratar de Distrito Industrial fora das Áreas Urbanas

USOS	GABARITO MÁXIMO (n.º pav.)	COUT	TO (%)	TSN (%)	AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)			ESTACIONAMENTO (vagas/m²)
					Frontal	Fundos	Lateral	
Econômico de qualquer porte	6	2,0	60%	15%	5	5	5	-
Econômico de qualquer porte	6	2,0	60%	15%	5	5	5	-
- Industrial de qualquer porte	6	2,0	60%	15%	5	5	5	-
Institucional	6	2,0	60%	15%	5	5	5	-
Institucional de maior impacto	4	2,0	60%	15%	5	5	5	-

a) Gabarito Máximo – GAB: número máximo de pavimentos admitidos para (s) edificação (ões) e a respectiva correspondência em termos de altura, medida em metros, sendo 2 (dois) pavimentos ou até 8,00m (oito metros), 3 (três) pavimentos ou até 11,00m (onze metros), 4 (quatro) pavimentos ou até 14,00 (quatorze metros), 5 (cinco) pavimentos ou até 17,00m (dezesseis metros), 6 (seis) pavimentos ou até 20,00m (vinte metros) e assim sucessivamente, sendo que:

I - a altura máxima de cada bloco edificado será contada da cota do terreno natural no local onde a edificação será implantada até o último elemento construtivo da edificação;

II - em caso de terreno acidentado, a altura máxima das edificações será contada no nível médio, entre aqueles níveis em que a edificação encontra o solo;

Figura 85 Legislação – Gabarito

Fonte: Legislação Luziânia – Marcada pelo Autor

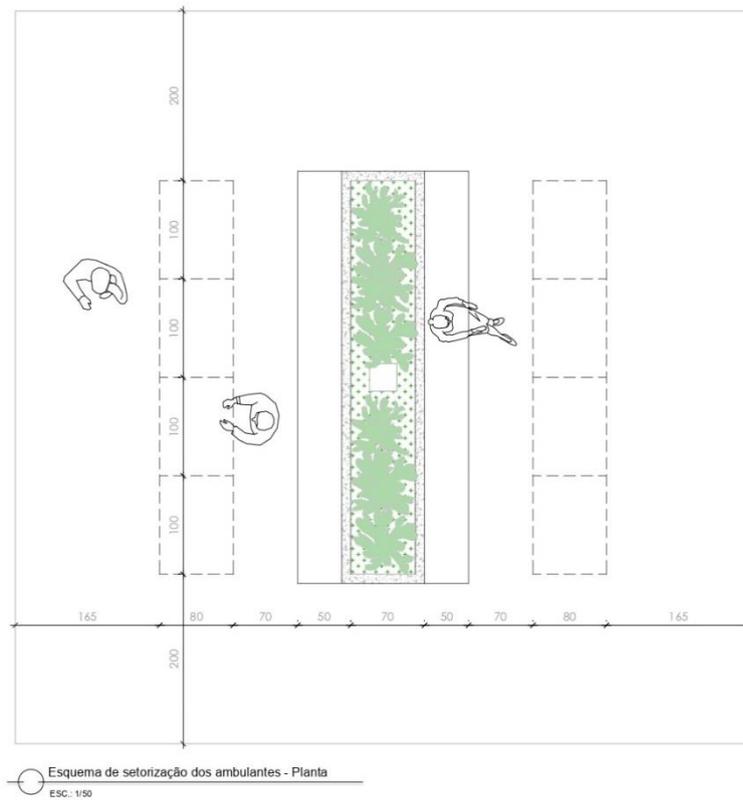


Figura 86 Esquema Ambulantes – Planta
Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

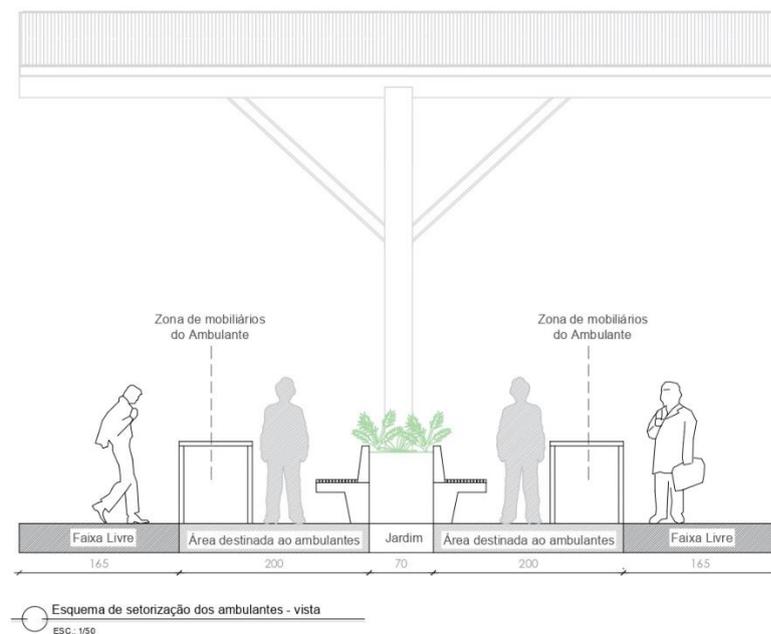


Figura 87 Esquema Ambulantes – Vista
Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

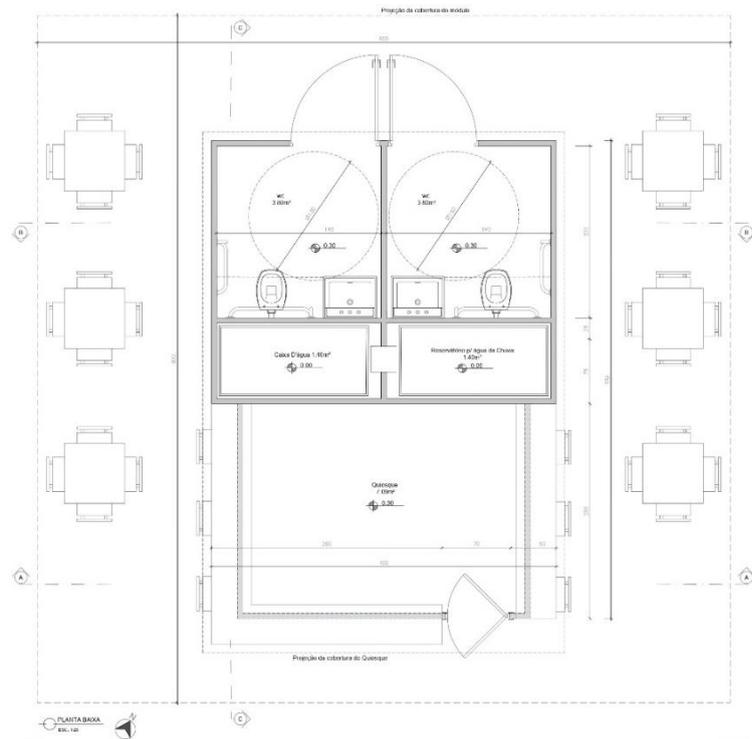


Figura 88 Planta baixa Quiosque
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

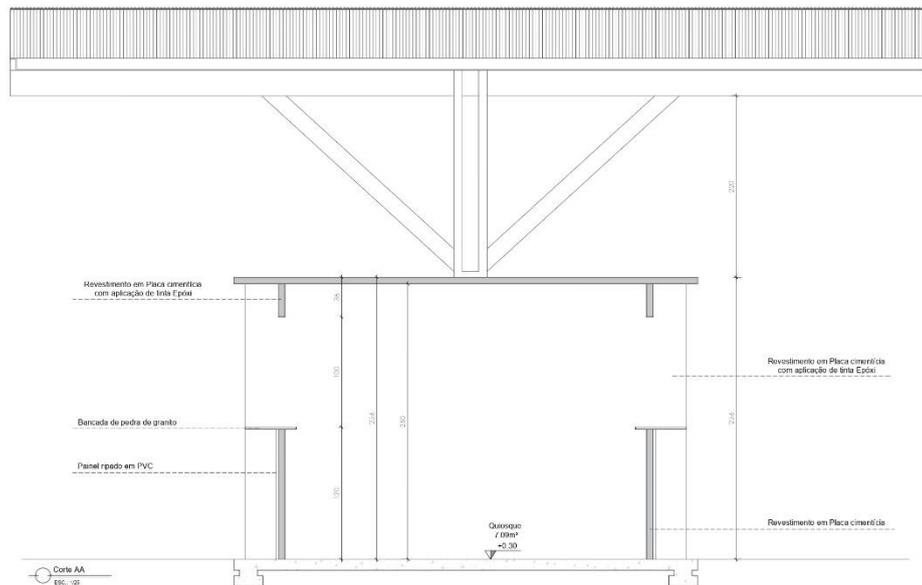


Figura 89 Corte AA - Quiosque
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

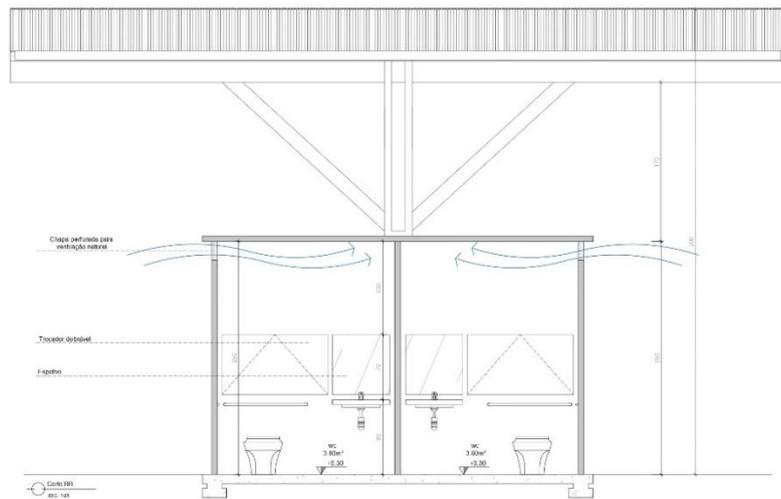


Figura 90 Corte BB - Quiosque

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

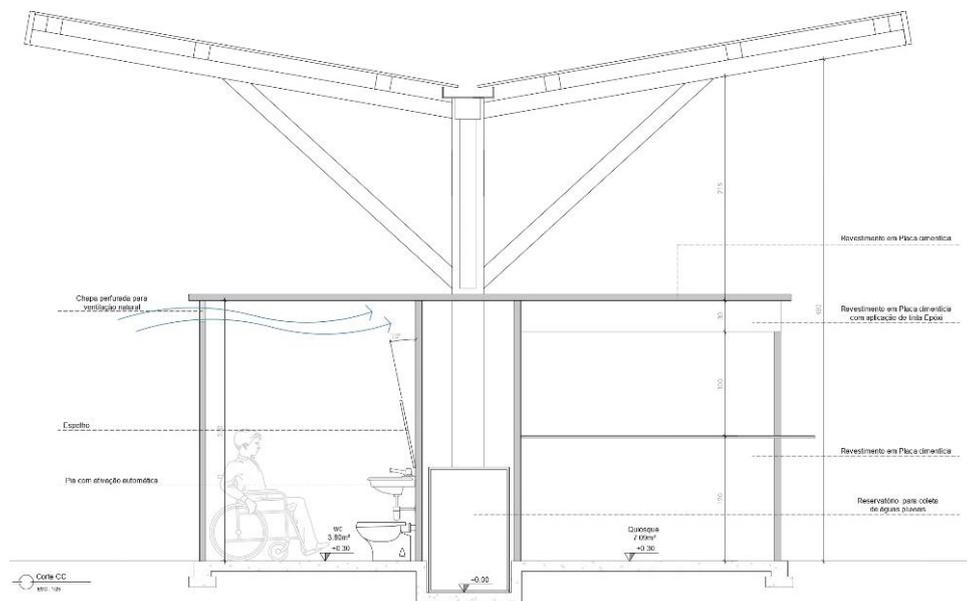


Figura 91 Corte CC - Quiosque

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

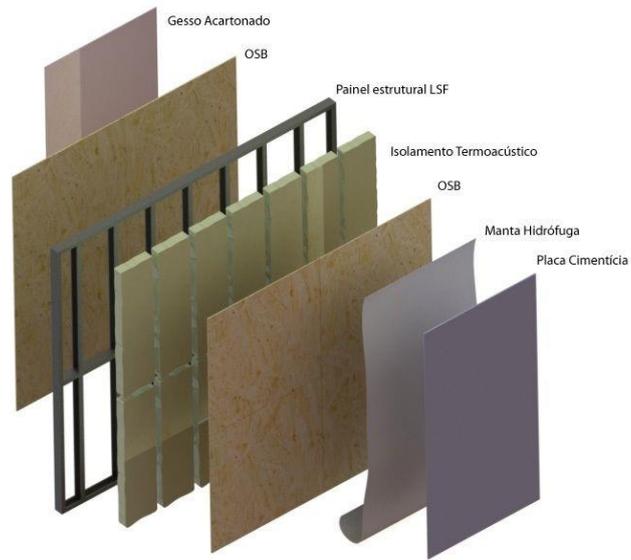


Figura 92 Estrutura e fechamento para o Quiosque
 Fonte: Pinterest

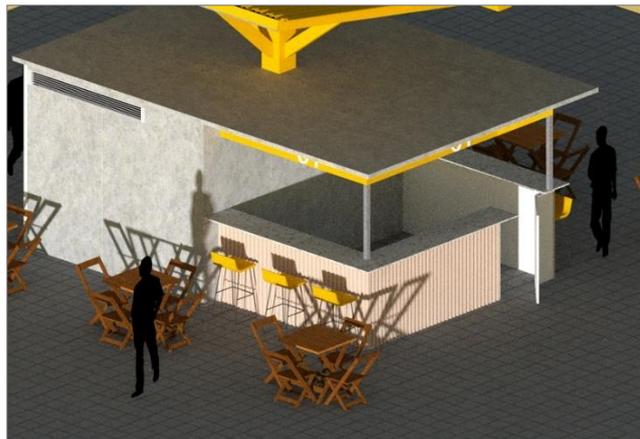


Figura 93 Perspectiva 1 - Quiosque
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

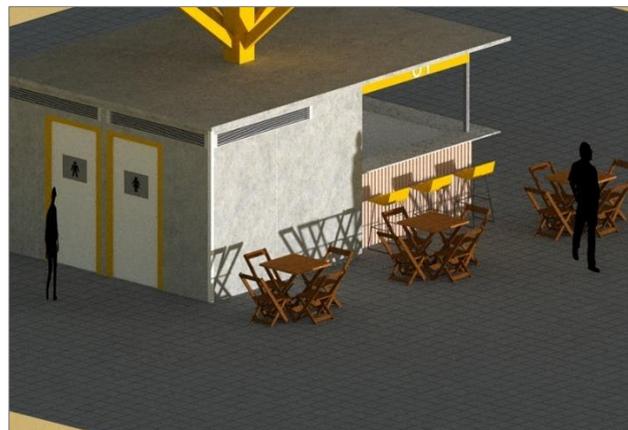


Figura 94 Perspectiva 2 - Quiosque
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

Uma ideia que permeou o projeto do calçadão foi a possibilidade das coberturas terem a captação das águas pluviais, por isso os quiosques já foram pensados para esse fim. Além da captação para reservatório, podendo ser utilizada para a própria limpeza do quiosque, possuiria também, um sistema de irrigação para os jardins.

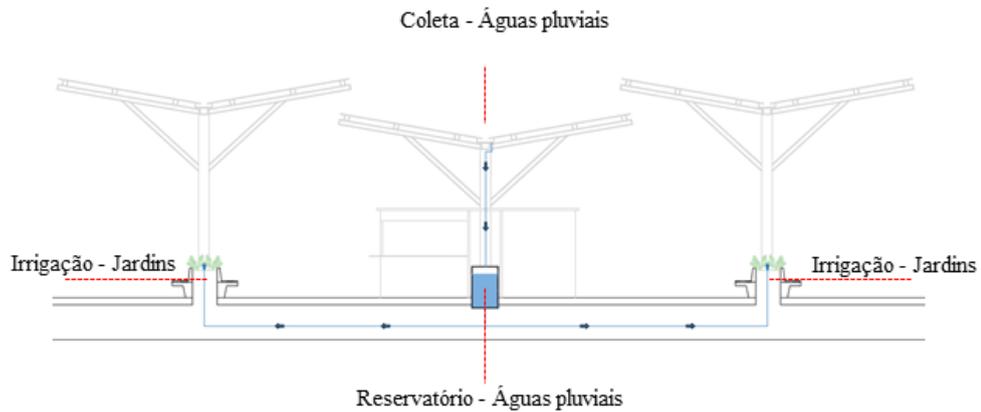


Figura 95 Esquema de coleta de Águas Pluviais - vista

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

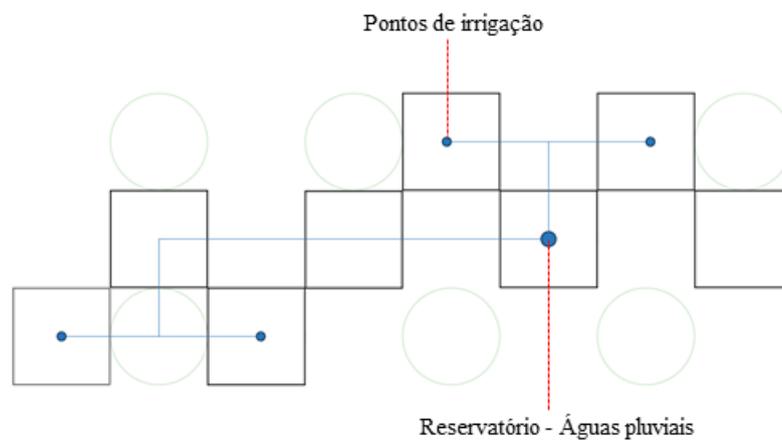


Figura 96 Esquema de coleta de Águas Pluviais - Planta

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

5.5.2 – Praça

A praça situa-se as margens da BR 040, devido a isso, foi criado uma calçada de circulação ao lado da Br, e um talude, para que a praça fique em um nível mai baixo que a BR, nesse talude se criaria uma barreira com árvores de médio porte, e forração em grama Esmeralda.

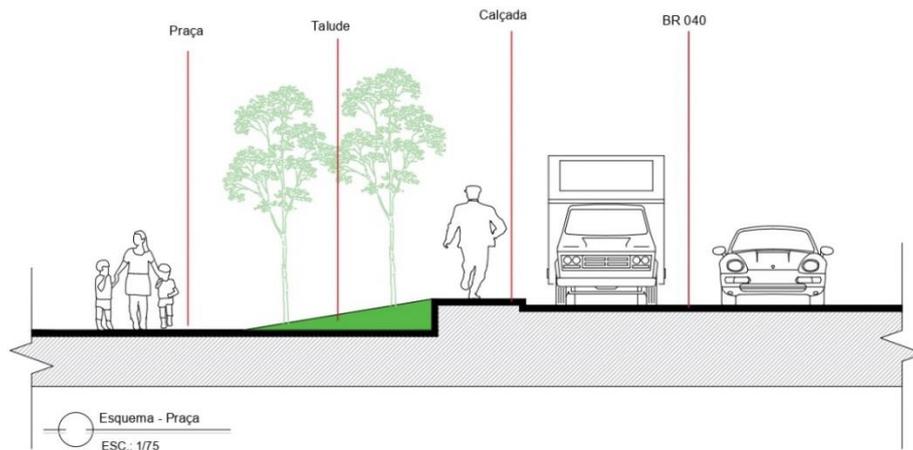


Figura 97 Esquema - Praça

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

O formato da paginação de piso da praça, possui como ponto de referência a silhueta de um violão; devido ao fato do Jardim Inga pertencer ao Goiás, tomou-se como ponto de referência a cultura goiãna, e de modo especial, a musica sertaneja, que foi traduzida para o formato do piso e de uma infraestrutura de apresentações tendo como nome: Espaço Cultural Marília Mendonça. Além disso, atualmente o Jardim inga já possui uma feira que acontece todo sábado no local, diante disso, foi utilizado a mesma cobertura do calçadão para a praça, servindo como infraestrutura da feira.

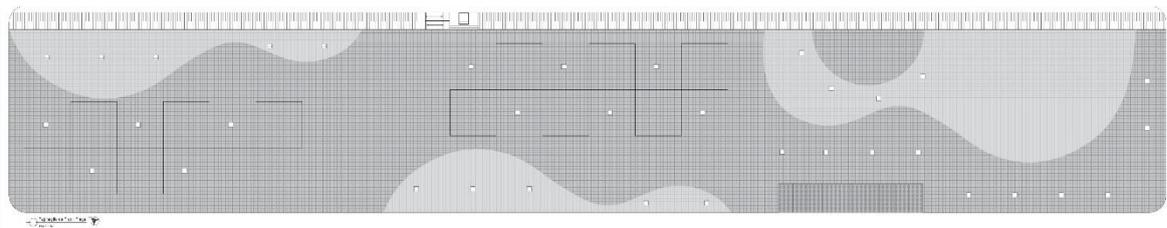


Figura 98 Paginação - Praça

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

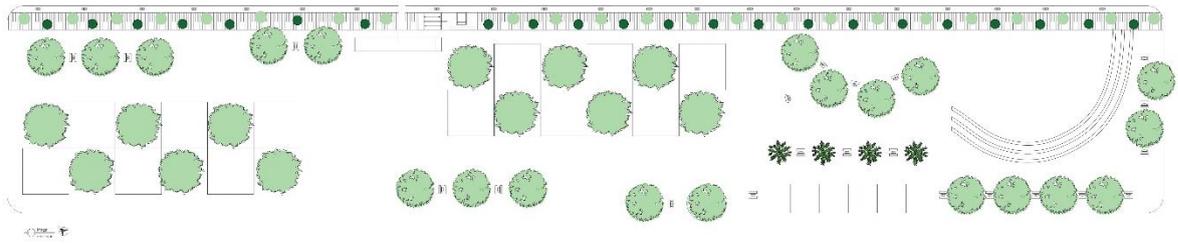
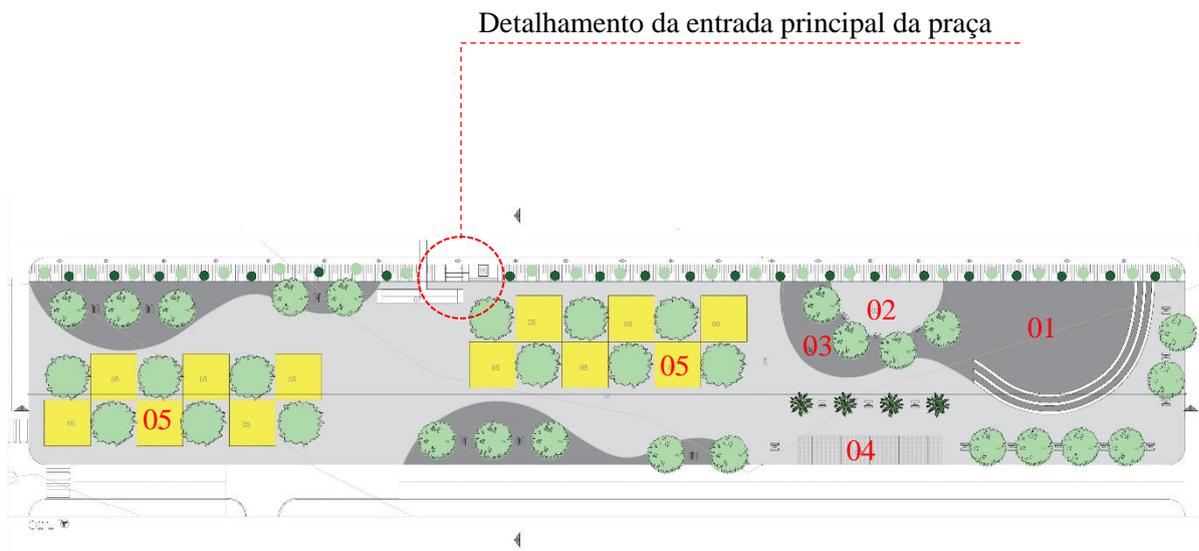


Figura 99 Arborização - Praça

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad



01 Espaço Cultural - Marília Mendonça

04 Estacionamento

02 Espaço para Crianças (playground)

05 Coberturas (infraestrutura para a feira)

03 Espaço com Equipamentos de Ginástica

Figura 100 Planta Baixa - Praça

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

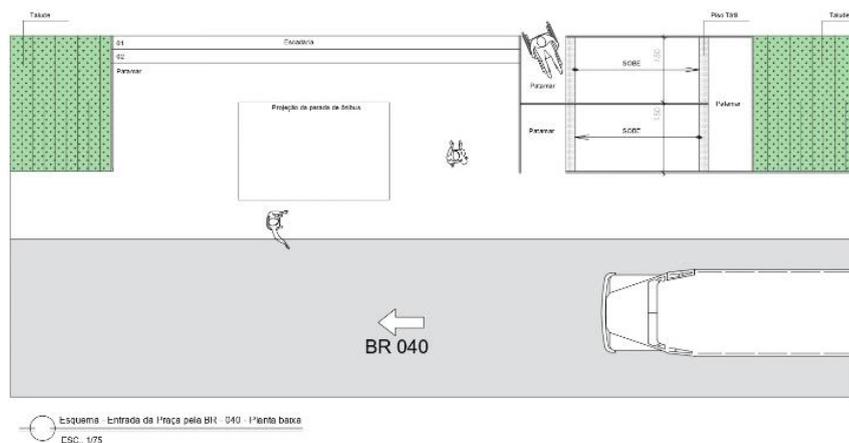


Figura 101 Praça – detalhamento - Planta

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

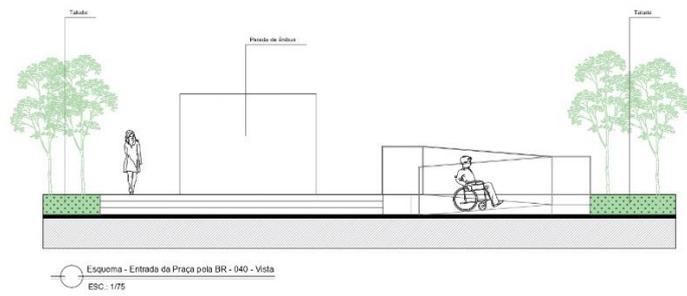


Figura 102 Praça – detalhamento – Vista
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

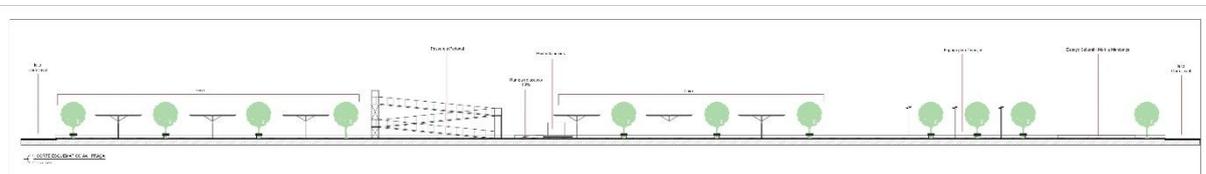


Figura 103 Corte AA - Praça
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

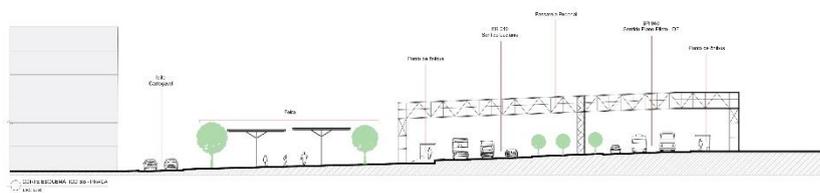


Figura 104 Corte BB - Praça
 Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Autocad

5.5.3 – Proposta das ruas compartilhadas para o local



Figura 105 Rua Compartilhada tipo 1
Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup



Figura 106 Rua Compartilhada tipo 2
Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

5.6 – Proposta de Mobiliários urbanos para o local

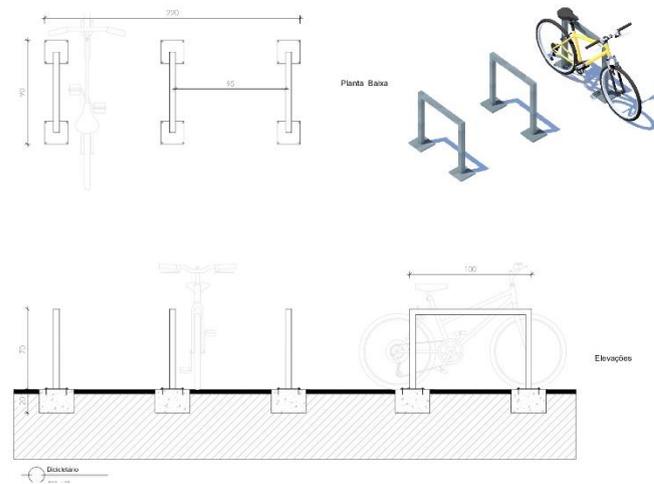


Figura 107 Bicicletário

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

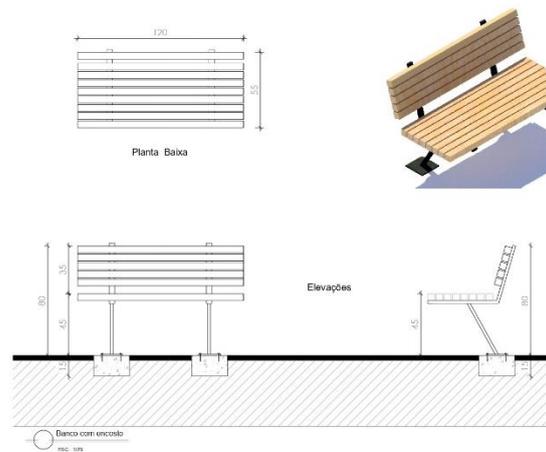


Figura 108 Banco com encosto

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

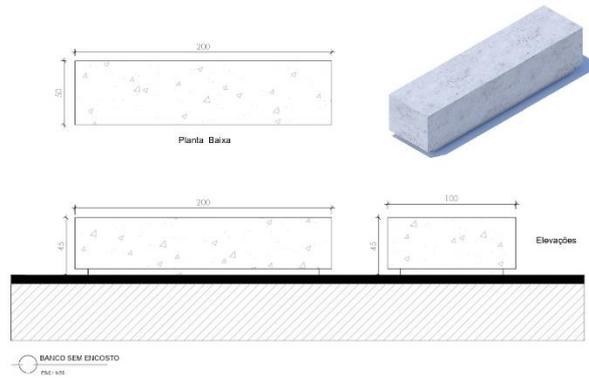


Figura 109 Banco sem encosto

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

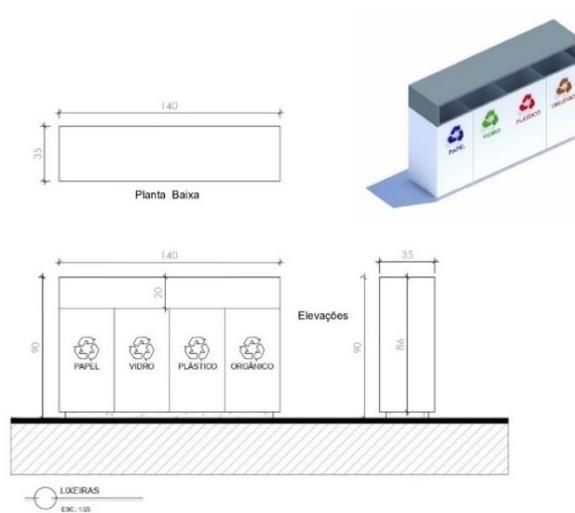


Figura 110 Lixeiras

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

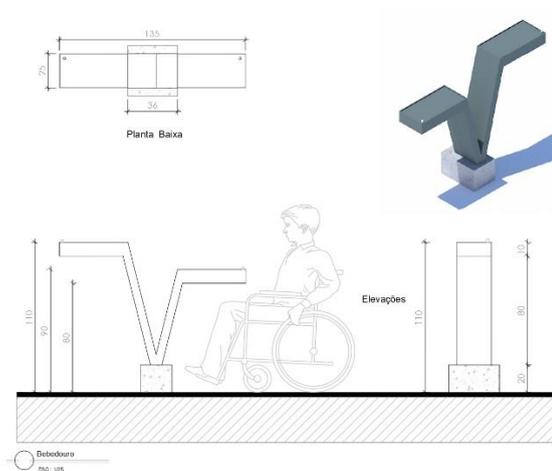


Figura 111 Bebedouro

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

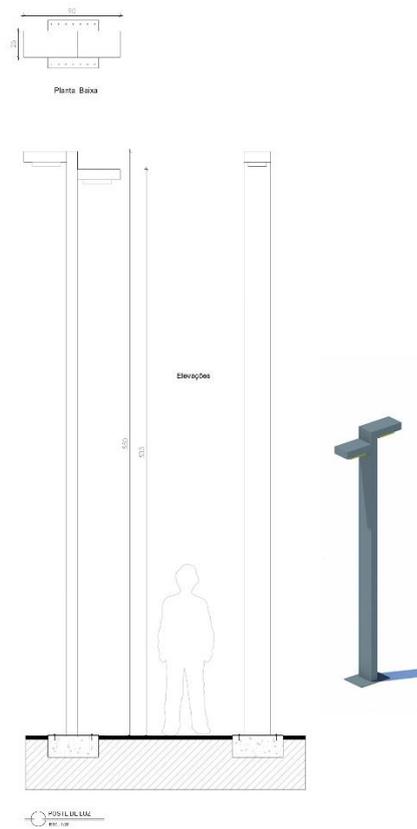


Figura 112 Poste de luz

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

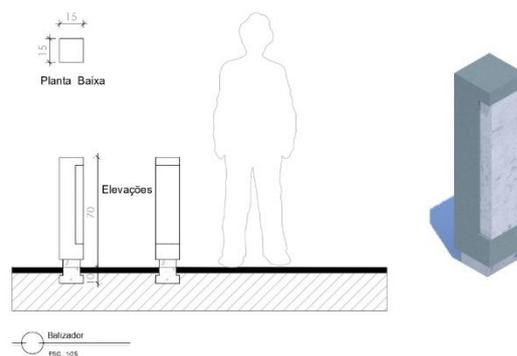


Figura 113 Balizador

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup e Autocad

5.7 – Especificação – Materiais e Vegetação

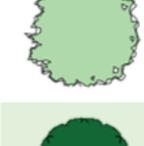
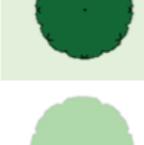
Símbolo	Imagem	Nome científico	Nome popular	Copa	Altura	Quantidade
		MOQUILEA TOMENTOSA	GOITI, OITI-DA-PRAIA, GUAILI, OITI CAGÃO, OITI MIRIM, OITIZEIRO	Ø-6 M	8 -15 M	35
		TIBOUCHINA GRANULOSA (MELASTOMATACEAE)	QUARESMEIRA	Ø-6 M	8-12 M	8
		MOQUILEA TOMENTOSA	PALMEIRA RABO DE RAPOSA	Ø-4 M	6 - 9 M	4
		LIGUSTRUM LUCIDUM	O ALFENEIRO, ALFENHEIRO OU ALFENA	Ø-6 M	10 M	12
		EUGENIA UNIFLORA	PITANGUEIRA, GINJA, PITANGA-BRANCA	Ø-4 M	1.8 A 2.4 M, 2.4 A 3.0 M	22
		MALPIGHIA EMARGINATA	ACEROLA, ACEROLEIRA	Ø-4 M	4.7 A 6.0 M	23

Figura 114 Especificação árvores

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

símbolo	Imagem	Nome	medida	Área
		Piso intertravado Quadrado – cinza claro	40x40x06	6.480m ²
		Piso intertravado Quadrado – cinza escuro	40x40x06	
		Piso intertravado <u>Retângular</u> - cinza claro	20x10x06	810m ²

Figura 115 Especificação Piso Calçadão

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Power Point

6. PERSPECTIVAS

7.1 Perspectivas - Calçada



Figura 116 Perspectiva 01

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup



Figura 117 Perspectiva 02

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup



Figura 118 Perspectiva 03

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

7.2 Perspectivas – Praça



Figura 119 Perspectiva 04

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup



Figura 120 Perspectiva 05

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

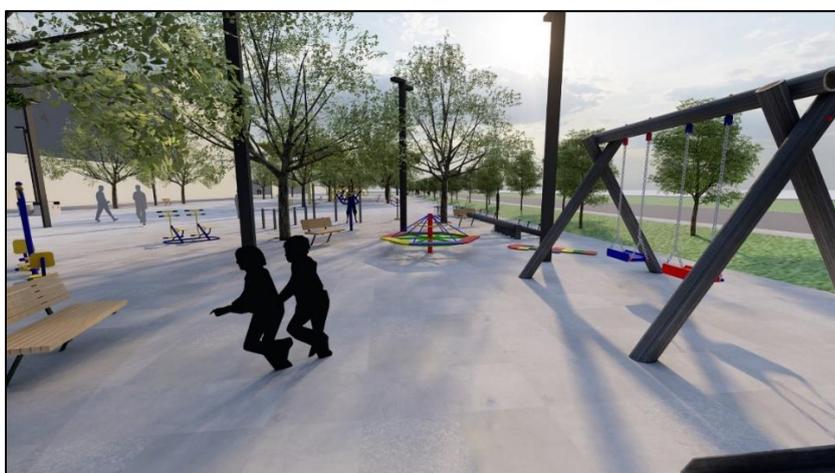


Figura 121 Perspectiva 06

Fonte: Elaborado pelo Autor – Base: Sketchup

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender a cidade do ponto de vista da escala do pedestre, é compreender a dinâmica das cidades, como: as manifestações culturais e sociais das pessoas que ali vivem ou tranzitam. Os espaços urbanos quando pensados com a finalidade de atender a escala humana, se tornam locais que permitem encontros, relações e convívios assim como trocas entre indivíduos, muitas vezes desconhecidos, pertencentes a diversos grupos que ali vivem. Por isso, a calçada se torna um elemento que integra essa sociabilidade local, que contribui para uma maior acessibilidade, assim como, torna locais mais inclusivos que possibilitam relações interpessoais, através dos varios elementos que possam integrar-se a elas, como: praças, restaurantes, bares, entre muitas outras possibilidades.

A partir disso, nesse setor do Jardim Inga, se pensou numa requalificação urbana, pois o mesmo, possui diversos problemas, entretanto, com um potencial para se tornar um verdadeiro espaço mais democrático e mais inclusivo, para as diversas pessoas que ali transitam, como aqueles que ganham a sua vida como vendedores ambulantes.

O afiador de Facas, o vendedor de frutas, os serviços anunciados e prestados em domicílio, o grito das manchetes dos Jornaleiros, alguns desses sons talvez tenham desaparecido das cidades. [...] Mas o som, a cor e o cheiro das feiras e dos ambulantes não podem desaparecer. Terrível é uma cidade que não cheira nem fede. (Jaime Lerner, 2011 p.40)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFIAS

ANDRADE, Victor; LINK, Clarisse Cunha. Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no Mundo; Editora Babilônia, Rio de Janeiro - 2017

BATALLER, Maria Alba Sargatal. O ESTUDO DA GENTRIFICAÇÃO; Revista Continentes UFRRJ; ano 1, n. 1, 2012.

BENEVOLO, Leonardo. A histórias das Cidades. 3ª Edição. ed. São Paulo; Editora Perspectiva, 1997

CHOAY, Françoise. O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia. 7ª edição. ed. São Paulo; Editora Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. Cidade Para Pessoas. 2ª edição. ed. São Paulo; Editora Perspectiva, 1936.

HALL, Peter. Cidades do Amanhã. São Paulo; Editora Perspectiva, 1995.

HÖJEMO, Thomas; A leveza de andar: o desenvolvimento de políticas urbanas voltadas para os pedestres em Copenhague, Dinamarca (1960-2015); Fronteiras: Revista de História; Dourados, MS v. 17, n. 30 p. 209 - 226 Jul; Dez. 2015.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das grandes cidades. 3ª tiragem. São Paulo; Editora WMF Martins Fontes, 2014.

JACQUES, Paola Berenstein. O grande jogo do caminhar; Revista digital Vitruvius, 141. 04 ano 12, set. 2013; Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/12.141/4884> <Acessado no dia 25/05/2021>

LEFEBVRE, Henri. Direito a Cidade. Editora Centauro - 5ª edição - São Paulo 2008;

Lerner, Jaime. Acumputura Urbana; Editora RECORD, São paulo – 2011.

MARICATO, Erminia. Para entender a crise urbana. CaderNAU-Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas; v.8, n. 1, 2015; p. 11-22.

MONTANER, Josep Maria, MUXÍ, Zaida. O urbanismo tardo-racionalista: de A Carta de

Atenas à cidade global; Arquitetura e política. Ensaios para mundos alternativos Editora Gustavo Gili; 2014, p. 253.

MUMFORD, Lewis. A Cidade Na História. São Paulo; Editora Martins Fontes, 2004.

NEGRI, Silvio Moisés. Segregação Sócio-Espacial: Alguns conceitos e análises; Coletâneas do nosso tempo, Ano VII – v. 8, 2008. p. 129-153.

ROLNIK, Raquel. O que é a Cidade? Primeira edição. ed. São Paulo; Editora Brasiliense, 1988. Rua XV de Novembro; Curitiba Space. Disponível em: <https://curitibaspace.com.br/rua-xv-de-novembro/>

SALVADOR, Laís Margiota e BARONE, Gabriela Pereira; Jan Gehl e o desenho urbano das cidades contemporâneas: De Copenhague a São Paulo. 217.04 desenho urbano ano 19, jun. 2018; Revista eletrônica Vitruvius

ZEPEDA, Espinosa Zepeda. La Rambla de Barcelona: território disputado. Os vendedores ambulantes e a luta pela cidade. Revista Nodo; 13 - 25 - Data de recebimento: 10 de abril de 2019, Data de aceitação: 25 de maio de 2019; p. 61-77.