			,	
LINISALES -	CENTROL	INII\/FRSI	ITÁRIO 9	SALESIANO

MARIANY LOUBACH VERLY

EIXO CONCEITUAL HUGO VIOLA: REQUALIFICANDO JARDIM AMÉRICA

MARIANY LOUBACH VERLY EIXO CONCEITUAL HUGO VIOLA: REQUALIFICANDO JARDIM AMÉRICA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário Salesiano (UNISALES), como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof.ª Tatiana Aparecida Gonçalves Rodrigues.

MARIANY LOUBACH VERLY

EIXO CONCEITUAL HUGO VIOLA: REQUALIFICANDO JARDIM AMÉRICA

е

	nclusão de Curs omo requisito ob	-			
Aprovado em	de		_ de 2021, po	r:	
Prof ^a . E	Esp. Tatiana Apar	recida Gonçal UNISALE	_	— s – Orientad	ora
Pro	 of ^a . Ms. Anna Karii	ne de Queiroz	Costa Bellini -	— UNISALES	
Pedro Canal	Filho - Arquiteto	e Urhanista -	Mestre em Ai	— rauitetura ne	ela UFR.I

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado forças para chegar ao final desse curso. Não foi fácil, foram muitos desafios e superações ao longo dessa caminhada. Agradeço aos meus pais, Diene e Milton, que são os amores da minha vida, por sempre me apoiaram e me compreenderam, que sonharam junto comigo durante todos esses anos. Que mesmo tendo um oceano nos separando fisicamente há 3 anos, nunca deixaram de se fazer presente: essa conquista é NOSSA!

Minha irmã Drielly, que ouvia meus lamentos e meus choros, esteve sempre pronta para me lembrar que isso era uma fase e que eu chegaria no final. Me deu forças quando eu estava cansada demais com a rotina exaustiva. Meus sobrinhos que tanto amo, Alicya e Guilherme, que apesar de crianças entenderam a minha ausência necessária para me dedicar aos estudos e que sempre me alegravam quando estávamos juntos!

Minha vó Wédina, minha fã de carteirinha! Sempre me incentivando e se mostrando orgulhosa pela neta que seria arquiteta! Amo a senhora!

Meu parceiro de vida, Victor, que acompanhou de perto meus dias de choro e desespero, as crises de ansiedade e o sentimento de exaustão mental que enfrentei, foi quem me acalmava nessas horas e sempre me lembrava que tudo acabaria bem, não tenho palavras para agradecer como foi importante a presença dele nesse processo.

Os amigos que fiz e que permaneceram ao meu lado durante a faculdade, que partilharam dias de lutas e dias de glória literalmente, aguentaram meus podcasts no WhatsApp, e por também comemorar em cada churrasco de "quase arquiteto" que fizemos. Sempre vou me lembrar das nossas histórias! Dyene, quem está comigo desde o primeiro dia de aula, sempre parceira! Gege, um irmão mais velho que eu não tive. Josi, mulher forte que sempre admirei, parceira na faculdade e na vida que me acolheu como mãe! Júlio, que exemplo de pessoa humilde, obrigada por todos os trabalhos em paz que fizemos amigo. Criamos memórias nas salas de aula e nas comemorações!

Minhas amigas da vida, Nazaré e Isabela, que foram minhas inspirações, mulheres fortes e com garra que eu admiro. Estiveram comigo sempre que precisei, me ajudando e me acalmando. Nunca vou esquecer tudo que fizeram por mim, vocês são muito especiais!

Tati, minha orientadora maravilhosa. Quem eu escolhi desde o 6º período quando ela lecionou a disciplina de Urbanismo e eu me apaixonei pelo tema, desde então eu já sabia que queria ser orientada por essa pessoa tão inteligente, doce e amiga. Foi muito importante ter do meu lado uma pessoa como você nessa fase final professora, sou imensamente grata por todo o nosso processo juntas.

É preciso agradecer também a Mariany que lá atrás escolheu esse curso e encarou o desafio. Que se transformou e amadureceu muito nesses 5 anos de estudos. Se eu pudesse voltar no tempo diria para ela: Você vai chegar lá. As noites que você está passando em claro estudando e fazendo projeto vão valer a pena lá na frente. Descansa um pouco também, você precisa! Este cansaço também faz parte do processo. Se cobre menos. Enxuga essas lágrimas, Deus vai te honrar!

Diversas vezes pensei que não conseguiria conciliar trabalho e faculdade ao mesmo tempo, mas foi necessária essa correria para custear meus estudos e chegar até aqui. Estou finalmente me formando e tenho muito orgulho de quem me tornei.

RESUMO

Os eixos urbanos estão presentes desde o início das cidades, seja eles identificados ou não. Não se sabe ao certo quando o primeiro eixo urbano foi implantado e identificado na cidade, sabe-se que eles estão lá servindo a vida urbana e suprindo as necessidades de seus habitantes. Diante desse contexto, a presente monografia consiste em elaborar uma proposta de requalificação urbana do Eixo Conceitual Hugo Viola, uma requalificação no bairro Jardim América em Cariacica – ES. O local escolhido para a proposta do projeto possui grande fluxo de atividades comerciais diurna, mas sem opção de lazer para os moradores. Portanto o objetivo central do estudo é propor a melhoria urbanística do Eixo Conceitual Hugo Viola, reorganizando o espaço urbano e possibilitando ofertar atividades atrativas e com infraestrutura adequada, proporcionando conforto e lazer para a população. Para tanto foram estudados projetos de requalificação urbana, além de estudos realizados em visitas ao local e questionários aplicados em moradores buscando entender suas necessidades quanto a requalificação urbana.

Palavras-chaves: Espaços Urbanos, Requalificação, Eixos, Jardim América.

ABSTRACT

Urban axes have been presente since the beginning of cities, wheter They are identified or not. It is not know for sure when the first urban axes was implemented and idenfitied in the city, it is known that they are there serving urban life and meeting the needs of its inhabitants. Given this contexto, this monograph consists in preparing a proposal for the urban requalification of the Hugo Viola Conceptual Axis, a redevelopment in the Jardim América neighborhood in Cariacica/ES. The location chosen for the proposal has a large flow of comercial activities during the day, bit no leisure option for the residents. Therefore, the main objective of the study is to propose the urban improvemente of the Hugo Viola Conceptual Axis, reorganizing the urban space and making it possible to offer attractive activities with adequate infrastructure, providing confort and leisure for the population. For this purpose, urban requalification projects were studied, in addition to studies carried out in site visits and questionnaires applied to residents in order to understand their needs regarding urban requalification.

Keywords: Urban Spaces; Requalification; Axes; Jardim América.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01: Espaço público ou privado?	.21
Imagem 02: Espaço para transportar o mesmo número de pessoas	22
Imagem 03: Vista aérea de Barcelona	25
Imagem 04: Elementos morfológicos de Lamas	.26
Imagem 05: Urbanismo tático em Nova York	26
Imagem 06: Projeto para cruzamento em Nova York	.27
Imagem 07: Copenhague: a cidade mais bike friendly do mundo	.28
Imagem 08: Rua para pedestres	28
Imagem 09: Os 5 elementos de Kevin Lynch	29
Imagem 10: Requalificação urbana em Veranópolis/RS	30
Imagem 11: Projeto de requalificação da Rua Júlio de Castilhos	31
Imagem 12: Ocupação Estelita no Projeto Novo Recife	.32
Imagem 13: Prédio de luxo do Morumbi: símbolo da desigualdade social	.33
Imagem 14: Ciclovia em Copenhague	.37
Imagem 15: "The Snake", ponte para ciclistas em Copenhague	.38
Imagem 16: Rua Voluntários da Pátria antes e depois	39
Imagem 17: Sistema BRT em Curitiba	40
Imagem 18: Rua XV de Novembro antes e depois	40
Imagem 19: Vista panorâmica da Orla do Guaíba	41
Imagem 20: Arquibancadas na Orla do Guaíba	42
Imagem 21: Mirante Olhos Abertos	42
Imagem 22: Restaurante panorâmico	43
Imagem 23: Iluminação da Orla do Guaíba	43
Imagem 24: Microrregiões administrativas do Espírito Santo	.44
Imagem 25: Localização do bairro Jardim América	.45
Imagem 26: Linha do tempo do bairro Jardim América	46
Imagem 27: Primeiras casas da antiga Fazenda Paul, 1947	46
Imagem 28: Zoneamento em Jardim América	.47
Imagem 29: Zona de ocupação preferencial 1 e 2	48
Imagem 30: Zona de ocupação limitada e zona especial 3	.49
Imagem 31: Zona especial de interesse social	.51

Imagem 32: Zona de proteção ambiental 2 e zona especial 3	51
Imagem 33: Reportagem sobre alagamentos no bairro 01	54
Imagem 34: Reportagem sobre alagamentos no bairro 02	54
Imagem 35: Reportagem sobre as obras do terminal de Jardim América	59
Imagem 36: Passageiros no Terminal de Jardim América	60
Imagem 37: Segunda Ponte	61
Imagem 38: Limites de Jardim América	62
Imagem 39: Descida da Segunda Ponte	64
Imagem 40: Início da Avenida América	64
Imagem 41: Av. Espírito Santo com Rua Eng. José Sertã	65
Imagem 42: Cruzamento da Av. Espírito Santo com Av. Brasil	65
Imagem 43: Linha de trem no final da Av. Espírito Santo	66
Imagem 44: Avenida Brasil com vista para Rua Pará	66
Imagem 45: Vista dos fundos da Praça Hugo Viola na Av. Brasil	67
Imagem 46: Rua Venezuela se encontra com outras 03 ruas	67
Imagem 47: Elementos de Kevin Lynch em Jardim América	70
Imagem 48: Av. América com vãos abertos do canal	71
Imagem 49: Situação atual da praça Hugo Viola	72
Imagem 50: Reportagem sobre reforma da praça	72
Imagem 51: Localização do canal do bairro	73
Imagem 52: Canal na praça e Avenida América	73
Imagem 53: Final da Av. América	73
Imagem 54: Alagamentos em Jardim América	74
Imagem 55: Calçadas em Jardim América	75
Imagem 56: Situação das calçadas em Jardim América	75
Imagem 57: Ruas em Jardim América	76
Imagem 58: Local onde será implantado o Parque da Biquinha	76
Imagem 59: Projeto do Parque da Biquinha	77
Imagem 60: Reportagem sobre os assaltos em Jd. América	77
Imagem 61: Praça Hugo Viola	83
Imagem 62: Av. América	84
Imagem 63: Av. Espírito Santo	85
Imagem 64: Rua Eng. José Himério S Oliveira	85
Imagem 65: Projeto da Praia Artificial de Cariacica	86

Imagem 66: Usos existentes na Praça Hugo Viola	92
Imagem 67: Proposta projetual: Praça Hugo Viola	92
Imagem 68: Perfil esquemático do canal na praça	93
Imagem 69: Perfil esquemático da calçada e via da praça	94
Imagem 70: Modelo de meio fio drenante	95
Imagem 71: Planta baixa: Praça Hugo Viola	96
Imagem 72: Caminhos: Praça Hugo Viola	96
Imagem 73: Local para fotos: Praça Hugo Viola	97
Imagem 74: Quadra esportiva: Praça Hugo Viola	97
Imagem 75: Playground: Praça Hugo Viola	98
Imagem 76: Academia popular: Praça Hugo Viola	99
Imagem 77: Área central: Praça Hugo Viola	99
Imagem 78: Planta baixa: Av. América com ampliações 1 e 2	100
Imagem 79: Planta baixa: Av. América com ampliações 3, 4 e 5	100
Imagem 80: Parte 01, barreira ajardinada para ciclovia: Av. América	101
Imagem 81: Barreira ajardinada para ciclovia: Av. América	101
Imagem 82: Parte 02, Planta baixa cruzamento: Av. América	102
Imagem 83: Parte 02. Cruzamento: Av. América	102
Imagem 84: Perfil esquemático 01 da Avenida América	103
Imagem 85: Proposta para Avenida América	104
Imagem 86: Perfil esquemático 02 da Avenida América	104
Imagem 87: Perfil esquemático da Avenida Brasil	105
Imagem 88: Ponto de ônibus e faixa de pedestre: Av. Brasil	106
Imagem 89: Planta baixa: Av. Espírito Santo com ampliações 1 e 2	107
Imagem 90: Planta baixa: Av. Espírito Santo com ampliações 3 e 4	108
Imagem 91: Planta baixa: Av. Espírito Santo com ampliações 5 e 6	108
Imagem 92: Perfil esquemático 01 da Av. Espírito Santo	109
Imagem 93: Perfil esquemático 02 da Av. Espírito Santo	109
Imagem 94: Vista aérea do ponto de ônibus: Av. Espírito Santo	110
Imagem 95: Ponto de ônibus: Av. Espírito Santo	110
Imagem 96: Vista aérea da Pequena Praça: Av. Espírito Santo	111
Imagem 97: Pequena Praça: Av. Espírito Santo	111
Imagem 98: Vista aérea Deck ajardinado: Av. Espírito Santo	112
Imagem 99: Deck ajardinado: Av. Espírito Santo	112

Imagem	100: Vista aérea bolsão ajardinado e ciclovia: Av. Espírito Santo	113
Imagem	101: Bolsão ajardinado e ciclovia: Av. Espírito Santo	113
Imagem	102: Perfil esquemático Rua Eng. José Himério S. Oliveira	114
Imagem	103: Calçada: Rua Eng. José Himério S. Oliveira	115
lmagem	104: Ponto de ônibus: Rua Eng. José Himério S. Oliveira	115
lmagem	105: Jardim e calçada: Rua Eng. José Himério S. Oliveira	116
lmagem	106: Calçada: Rua Eng. José Himério S. Oliveira	116

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Mapa de uso do solo	52
Mapa 02: Mapa de gabarito	53
Mapa 03: Vias que alagam	55
Mapa 04: Localização dos equipamentos públicos	56
Mapa 05: Sistema Viário Projetado em Cariacica pelo PDM	57
Mapa 06: Sugestão de hierarquia das vias	58
Mapa 07: Dimensão das vias	59
Mapa 08: Rota do transporte público	60
Mapa 09: Mapa dos pontos Cruzamentos	63
Mapa 10: Pontos nodais do bairro	68
Mapa 11 Mapa de intervenções	91
Mapa 12: Mapa de vias drenantes e de mão única	117

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Identificação do gênero dos entrevistados78	,
Gráfico 02: Relação da idade dos entrevistados78	3
Gráfico 03: Identificação de quantos moram no bairro79	9
Gráfico 04: Relação do tempo que moram no bairro79	1
Gráfico 05: Identificação de quantos trabalham no bairro)
Gráfico 06: Meios de transportes utilizados80)
Gráfico 07: Classificação das calçadas80)
Gráfico 08: Classificação da iluminação pública81	
Gráfico 09: Importância de calçadas largas e regulares81	
Gráfico 10: Importância de ciclovias82	2
Gráfico 11: Necessidade de mais opções de lazer no bairro82	<u> </u>
Gráfico 12: Classificação da infraestrutura da Praça Hugo Viola83	3
Gráfico 13: Opinião sobre a necessidade de mais opções de lazer83	,
Gráfico 14: Relação do pedestre/ciclista com a Av. América84	1
Gráfico 15: Relação do pedestre/ciclista com a Av. Espírito Santo85	,
Gráfico 16: Relação do pedestre/ciclista com a R. Eng. José Himério S Oliveira85	5
Gráfico 17: Conexão Desportiva à Praia Artificial86	į
Gráfico 18: Problemas gerais apontados pelos entrevistados87	,

LISTA DE SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

CMPDC - Conselho Municipal do Plano Diretor de Cariacica

EC – Equipamento Comunitário

EEB - Estação Elevatória de Esgoto Bruto

ELUP - Espaço Livre Público

ETE – Estação de Tratamento de Esgoto

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NBR - Norma Brasileira

PDM – Plano Diretor Municipal

PDU - Plano Diretor Urbano

PMC - Prefeitura Municipal de Cariacica

RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória

SIMEC – ver nome da empresa

ZE - Zona Especial

ZEIS - Zona de Interesse Social

ZOL – Zona de Ocupação Limitada

ZOP – Zona de Ocupação Preferencial

ZPA – Zona de Proteção Ambiental

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 METODOLOGIA	19
3 REFERENCIAL TEÓRICO	20
3.1 ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS NA NARRATIVA URBANA	20
3.1.1 Elementos do espaço público	24
3.1.2 Requalificação urbana: Espaços ressignificados	29
3.1.3 Deslocamentos seguros: Ergonomia, NBR9050 e mobilidade urbana.	34
3.2 ESTUDOS DE REFERÊNCIA	36
3.2.1 Copenhague	36
3.2.2 Curitiba	
3.2.3 Parque Urbano da Orla do Guaíba	41
4 DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO	
4.1 HISTÓRICO E LOCALIZAÇÃO	
4.2 ZONEAMENTO, USO DO SOLO E GABARITO	
4.3 INFRAESTRUTURAS URBANAS, EQUIPAMENTOS PÚBLICOS, SISTEMA	
VIÁRIO E TRANSPORTE PÚBLICO	
4.4 LEITURA DO BAIRRO SEGUNDO KEVIN LYNCH	
4.5 APONTAMENTO DAS PROBLEMÁTICAS URBANAS	
4.5 RESULTADO DA CONSULTA PÚBLICA	77
5 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DO EIXO CONCEITUAL HUGO VIOLA	88
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	118
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	121
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DA CONSULTA PÚBLICA APÊNDICE B – PRANCHA SÍNTESE EIXO CONCEITUAL HUGO VIOLA APÊNDICE C – PERFIS ESQUEMÁTICOS DAS VIAS	124

1 INTRODUÇÃO

Os espaços urbanos dentro do contexto das cidades possuem diferentes funções e características. Os conjuntos de atividade que acontecem nesses locais contribuem não só para a vida urbana física, aquela capaz de tocar, mas para o uso e exercício dos direitos democráticos, estabelecidos por leis e muitas vezes desconhecidos e não utilizado.

São esses espaços que estabelecem uma comunicação ativa entre o físico e não físico. A cidade conhecida e projetada desde o início dos tempos para os povos, começa a perder seus usuários, sejam eles por não frequentarem a cidade e seus lugares, ou pela ausência de lugares infraestruturados. Uma vez projetado e construído, dificilmente os 'lugares' das cidades passam por reforma ou recebem novos usos.

Muito além de espaços pertencentes às cidades, locais públicos são componentes fundamentais da vida urbana e servem como base física para oferta e prestação de serviços básicos. A exigência legal dessas áreas dentro do contexto urbano metropolitano ou não, foi fixada a partir de exigências de processos de loteamento e uso do solo cujo ponto inicial foi a Lei Federal 6766 de 1979. Entretanto, na contemporaneidade vias e equipamentos livres de uso público estão passando por declínio quando o assunto é seu uso, sendo agravada a situação a partir da calamidade que o mundo vem enfrentando desde 2019 com a Pandemia da Covid-19.

Uma outra questão relevante está na simulação de espaços públicos vindo do mercado privado em modelos de shopping, condomínios, resort dentre outros, pois ocupam a cidade, cobram por seu uso e segregam as conectividades urbanas tão importantes nas urbes tornando as ruas cada vez mais desertificadas. Os locais de lazer urbanos públicos estão cada vez mais perdendo a sua importância, seja pela má condição física existente ou pela ausência da população que prefere utilizar e pagar por um Shopping Center do que ir em uma praça pública ou simplesmente caminhar em via pública.

As cidades, seus centros urbanos e bairros carecem cada vez mais de recintos de convivência social que ofereça segurança, lazer e recreação, de forma justa e

igualitária para todos. Segundo Jacobs (2014) o balé urbano presente em todas as cidades precisa de seu palco principal, aquele onde a sombra e o banco são garantidos, onde é livre a entrada e saída, sem horário para abrir ou fechar, onde a diversidade acontece, não só por pela ausência de paredes, mas porque a vida é pública.

De acordo com Jacobs (2014) as cidades são projetadas para serem utilizadas, dentro delas o coração pulsa e a vida acontece, é impossível viver nas cidades sem utilizá-la. Maricato (2015) também salienta sobre a vida fora de casa na qual para se viver nas cidades é imprescindível que elas estejam equipadas. Portanto, requalificar é algo primordial neste tempo e, para isso, se faz necessário antes diagnosticar os espaços degradados, delimitar as áreas de abrangência e elencar suas necessidades.

Neste viés da requalificação, o presente estudo embarcou em compreender a importância dos espaços públicos, a relevância de sues eixos viários, os usos implantados e as carências na infraestrutura urbana de modo que possibilitem, neste caso, a requalificação do Eixo Conceitual Hugo Viola proposto no bairro Jardim América. A proposta final buscou atender aos moradores da região onde se localiza, servindo de modelo para futuras obras ou proposta de intervenção urbanística. A escolha da área foi estratégica, pois trata-se de um eixo viário relevante possibilitando a oferta de diversas atividades e onde nele está contida a Praça Hugo Viola considerada o "coração do bairro".

O objetivo geral desta pesquisa é apresentar uma Proposta Urbanística de Requalificação Urbana para o "Eixo Conceitual Hugo Viola" situado no bairro Jardim América, Município de Cariacica/ES que hoje se encontra totalmente abandonado e pouco utilizado devido à falta de opções atrativas e estruturas adequadas que proporcionem o mínimo de conforto que um espaço público deve oferecer.

Para se chegar ao objetivo geral, foram traçadas as seguintes etapas aqui denominadas de objetivos específicos tais como:

 Estudar sobre a dinâmica e importância dos espaços públicos para as cidades;

- Estudar sobre projetos de requalificação de espaços públicos implantados;
- Elaborar o diagnóstico urbanístico do bairro Jardim América;
- Fazer entrevistas com os moradores e/ou usuários do bairro Jd. América utilizando como recurso a aplicação de questionário de forma a entender as necessidades dos mesmos e de que forma eles utilizam o espaço da intervenção;
- Elencar as novas diretrizes urbanísticas para o eixo e propor novos usos;
- Apresentar em nível de estudo preliminar uma proposta de requalificação para o "Eixo Conceitual Hugo Viola" visando melhorar os espaços públicos de maneira que o usuário se sinta convidado a estar e usufruir do local de forma segura e divertida.

Então, a partir da compreensão da importância do espaço público para a população cuja base foram as pesquisas bibliográficas de referências, visitas ao local e diagnóstico urbanístico, gerou-se o "Eixo Conceitual Hugo Viola" que pretende identificar e responder os seguintes questionamentos: Quais aspectos são importantes para tornar um espaço urbano mais atrativo para os usuários, fazendo com que ela seja usual novamente? Como a requalificação de áreas urbanas podem oferecer lazer e bem-estar para a população local?

2 METODOLOGIA

A respeito da metodologia utilizada nesse trabalho classifica-se o método usado de abordagem qualitativa e pesquisa como exploratória. Assim, buscou compreender gradativamente o tema de requalificação urbana apresentando percepções de autores acerca de eixos urbanos, praças urbanas, usos do solo e possíveis potenciais que podem ser despertados quando se tem um eixo urbano requalificado e dotado de infraestrutura adequada para ocupação e usabilidade do espaço público.

Inicialmente, o instrumento para coleta de dados foi a consulta bibliográfica acerca de conceitos e assuntos relacionados ao projeto tais como: Espaços públicos e privados e seus elementos; Requalificação urbana; Ergonomia, NBR9050, mobilidade urbana e estudos de referências. Estes itens podem ser entendidos na leitura do tópico 3 denominado Referencial Teórico.

Na sequência, o tópico 4 apresenta o objeto de estudo a partir de materiais como

imagens, mapas, questionário e gráficos, classificado como Diagnóstico Urbanístico do bairro e sendo este o pilar inaugural do Projeto de Requalificação Urbana pretendido.

Dito isso, a metodologia pode ser apreendida no decorrer desta pesquisa demonstrada em tópicos que culminam no resultado apresentado capítulo 5 cujo título é "Eixo Conceitual Hugo Viola".

3 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico traz embasamento para o estudo a fim de alcançar o objetivo final deste trabalho, que é apresentar uma proposta de requalificação urbana para o Eixo Conceitual Hugo Viola. Neste capítulo serão abordados os temas: Espaços públicos e privados na narrativa urbana; Elementos do espaço público; Requalificação urbana: Espaços ressignificados; Descolamentos seguros: Ergonomia, NBR9050 e mobilidade urbana e por fim, estudos de referências.

3.1 ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS NA NARRATIVA URBANA

Na contemporaneidade como poderíamos definir de forma simples e objetiva o que é espaço público e privado? Como ambos se separam e juntam em uma única forma no mesmo espaço? Quais os limites existentes e como percebê-los?

A palavra *espaço* segundo Aurélio (1999) pode ser definida como extensão ideal, sem limites, corpos ou objetos existentes ou possíveis de existir. Já a palavra *público* é definida como pertencente ao povo ou coletividade, a um País ou governo. Quando combinadas essas palavras dão significado ao que chamamos de 'espaço público' tudo aquilo que está nos limites dos espaços privados ou do portão para fora da casa.

Contudo, a função social da Propriedade lei presente no Plano Diretor Urbano (2020) também destaca sobre o papel social que os espaços privados devem cumprir em função da cidade e seu bem-estar maior. Logo, essa limitação imposta no território pode ser questionada: até onde é público? Até onde é privado? Como podemos estender a rua até a casa? (Imagem 01).



Imagem 01 – Espaço público ou privado?

Fonte: Archdaily (2021). Adaptado pela autora (2021).

Há séculos, o espaço público fazia parte da rotina urbana das pessoas e não se limitava nela, porque o espaço público era um meio de conexão com a sociedade, suas coexistências estavam diretamente relacionadas, pois era nesses locais que a vida acontecia. Mas como bem expressou Evers (2015), com a chegada do automóvel e o aumento do número deles nas ruas (Imagem 02) veio consigo a degradação ambiental a partir de inúmeros impactos negativos gerados no meio urbano. Com isso, a função do espaço público foi sendo deixada de lado e atividades que antes aconteciam em locais públicos, passaram a ser realizadas em espaços privados.



Fonte: Prefeitura de São Carlos (2021).

Ainda segundo o autor, entender a relação e limites entre o espaço público e privado evidencia a importância da existência do espaço público, como praças, parques, calçadas, vias etc. Espaços como esses são necessários no corpo da cidade e a presença desses vai muito além de deixar a cidade bonita, eles influenciam diretamente na saúde do cidadão (EVERS, 2015).

Podemos entender os espaços públicos dividindo-o em três importantes formas: Vitalidade Humana, Atratividade Local e Preservação do Meio ambiente. A vitalidade humana é essencial e precisa da participação dos cidadãos, pois traz vida às cidades uma vez se trata das atividades públicas no geral, o ir e vir não importando o horário ou a vestimenta, o espaço público passa a existir. A Atratividade local, por sua vez, funciona como "imã" que convida e atrai as pessoas podendo ser para o uso de lazer, cuidados com saúde, locomoção etc. Por fim, tem-se a Preservação do Meio Ambiente e a importância das áreas verdes para com a vida na terra, pois sempre auxiliam a biodiversidade urbana combatendo massas de ar, equilíbrio da umidade, fato este alarmante já que em muitas cidades o verde vem desaparecendo da paisagem urbana (EVERS, 2015).

Diante do contexto mundial da Covid 19 iniciado no ano de 2020 notou-se a importância de espaços públicos abertos constituírem a cidade. A pandemia que trouxe consigo o isolamento social e mostrou para o mundo que mais locais assim

nas urbes inibem a proliferação de doenças, pois nesses espaços a circulação de ar é livre, não existem paredes ou portas. O fato de sair de casa para simplesmente olhar ou respirar nunca foi tão necessário como agora e a presença de espaços livres de uso público como praças e parques, quando compõem a cidade, ofertam por si diversas atratividades e promovem o bem-estar (VIANNA, 2020).

Além de espaços de amenização urbana conforme visto, destaca-se o fato de locais públicos serem geradores de diversidade urbana de pessoas. Ramos (2019) trouxe a narrativa sobre o contexto do bairro Jardim Itatinga, na qual a praça atende a um público diversificado e essa mistura de 'povos' só é possível quando se está em espaços livres. Por exemplo, se nesta praça avista-se uma mulher de trajes curtos ou cores fortes o olhar é natural, contudo, se esta cidadã circular com esses trajes em espaços privados iria causar desconforto em determinadas pessoas e, em alguns casos, poderia até ser solicitada a se retirar do local.

Aliado a produção do espaço público democrático de uso coletivo, não se pode deixar de falar sobre questões e instrumentos de segurança urbana nas cidades, praças, ruas, quarteirões etc. Milton Santos (2004) em Por outra Globalização faz uma descrição a partir de uma foto de satélite noturna, sobre quais países são mais desenvolvidos e outros não. Isso é possível constatar segundo o autor pelo número de pontos luminosos, quanto mais pontos luminosos tem a área mais desenvolvida ela é.

A iluminação assim como Santos (2004) descreve, além de indicar fatores de desenvolvimento também chama atenção para fatores de segurança urbana. A prevenção de violência a partir do uso de elementos arquitetônicos possibilita que os ambientes sejam mais seguros. O local da cidade seja uma praça, rua ou avenida, quando melhor iluminado é mais utilizado pelas pessoas, já aquele ambiente que possui uma iluminação fraca ou nenhuma dificilmente vai apresentar qualquer sensação de segurança (JACOBS, 2014).

Nesse sentido, destaca-se como o espaço público de qualidade colabora para o resguardo do crime e a mitigação da sensação de insegurança urbana (Ramos 2019). A cultura do medo tem crescido de forma considerável em todo o território urbano e hoje em dia é normal visualizar edificações protegidas com grades, muro alto, câmeras por todos os lados, dentre outros equipamentos. Em muitos casos o

uso exacerbado de elementos de segurança em ambientes privados, evidencia a falta de elementos nos ambientes públicos. Segundo Lira (2014), o medo e o alto índice de violência urbana influenciam diretamente no modo de habitar e usar as cidades, fazendo com que cada vez mais as pessoas se escondam em suas fortificações.

Encontrar-se seguro na cidade é um dos elementos fundamentais para a frequência dos espaços públicos. Jane Jacobs (2014) em Morte e Vida das Grandes Cidades, discutia a importância de ruas seguras e cautela à criminalização através da vivência urbana, onde o movimento das ruas, descrito por ela como balé urbano de pessoas, os olhos das ruas, as janelas das casas abertas com seus moradores sempre a postos asseguravam que a rua sempre estava sendo vigiada. Já Gehl (2010) salienta o conceito da 'vida nas cidades' ser incentivado a partir de elementos de segurança urbana. Um espaço melhor iluminado será mais atrativo que um ambiente não iluminado, a sensação de segurança será maior. Uma calçada contínua e com pavimento adequado vai atender melhor uma pessoa idosa do que uma esburacada e desnivelada.

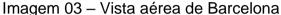
Por fim, fecha-se esta narrativa urbana dizendo que quanto mais pessoas nas ruas, maior é a sensação de segurança e que para isso é imprescindível iluminação adequada e qualidade nos espaços públicos.

3.1.1 Elementos do espaço público

Ao longo desse item será possível identificar diferentes autores que trabalham evidenciando os elementos que compõe as cidades, sua inter-relação e para quem são projetados. Elementos do espaço público ou equipamentos urbanos, segundo a ABNT (1986), são definidos sendo: todos os objetos; elementos e construção integrante da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não devidamente autorizado pelo poder público, em via pública com objetivo de atender a população de acordo com o serviço solicitado. Esses equipamentos são responsáveis pelo ordenamento das cidades não só de maneira fixa, mas também por seus fluxos.

Desde o início das cidades os fluxos urbanos são planejados e ordenados, essa ordenação permite, por exemplo, que quadras ou quarteirões com seu agrupamento de lotes possam ser implantados a partir da definição de um traçado urbano. Lamas

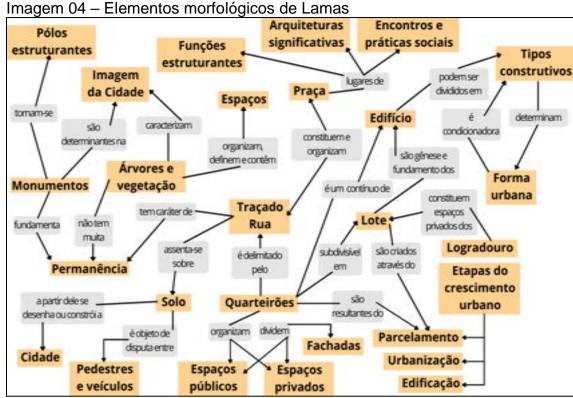
(2007) em morfologia urbana das cidades estabelece um parâmetro para a forma urbana onde dimensões setoriais são traçadas. A escala da rua é definida como setorial; a urbana o bairro e territorial a escala da cidade. Essa organização do espaço é realizada a partir do uso de elementos morfológicos que estabelecem características e formas nas cidades (Imagem 03).





Fonte: Revista Projeto (2021).

Diante da definição estabelecida por Lamas (2007) sobre as escalas urbanas dos podemos verificar as cidades possuem uma hierarquia elementos, que organizacional e uma setorização. O autor destaca onze elementos morfológicos no total conforme imagem a seguir, que agrupados dão origem ao traçado da cidade: Lote, Quarteirão, Rua, Traçado, Fachada, Logradouro, Edifício, Praça, Vegetação, Monumento, Mobiliário. Uma das características marcantes no traçado urbano é a presença de praças, ao longo da história das cidades, e suas peculiaridades. Por sua vez, as praças são conectadas ao tecido urbano por meio de vias que são canais por onde o transeunte se locomove dentro de uma determinada região. Tudo conectado e integrado na conformação de um bairro.



Fonte: Adaptado de Lamas (2007).

Jah Gehl em Cidades para Pessoas (2010) traz uma narrativa sobre a preocupação em se projetar cidades que possam atender mais aos pedestres em detrimento ao uso exacerbado de automóveis como vem acontecendo nos últimos anos (Imagens 05 e 06).



Fonte: WRI Brasil (2018).



Imagem 06 – Projeto para cruzamento em Nova York

Fonte: Mobilize Brasil (2013).

Dentro desse contexto ele aborda uma crescente preocupação com os espaços públicos nos locais, em especial as praças, que precisam ser presentes em todas as cidades, mas que passam em alguns países por crises estruturais, onde o Governo ou órgãos responsáveis não dão a devida atenção e importância.

Jan Gehl (2010) Dinamarquês, Arquiteto Urbanista, transformou a cidade no que antes era conhecida como o local para trabalho em local para se viver bem, trabalhar e recrear. Durante muitos anos Copenhague, capital da Dinamarca, enfrentou sérios problemas urbanos principalmente o de mobilidade decorrente do aumento do número de carros. Foi durante essa época que o arquiteto desenvolveu e defendeu a ideia de que as cidades eram feitas para servir pessoas e não carros. Que se esse modelo de cidades compactas e sustentáveis fosse aplicado os ganhos não seriam somente de mobilidade, mas a população e o país como um todo sairiam ganhando.

Jah Gehl (2010) salienta que o processo de mudança quando adotado, sendo o ser humano centro da pesquisa, pode transformar não só lugares, mas o modo de vida no geral. A cidade quando projetada de forma correta pode superar não só as expectativas de seus usuários, mas o modo de vida deles. No caso de Copenhague o pedestre e a bicicleta foram os pontos centrais no projeto de mudança da cidade, no qual vias largas foram projetadas beneficiando e incentivando a locomoção dos transeuntes e ciclistas. O resultado foi excelente e muitos usuários de automóveis

aderiram ao uso do transporte alternativo, melhorando não somente o meio urbano como também ofertou melhor qualidade de vida aos usuários (Imagens 07 e 08).

Imagem 07 – Copenhague: uma cidade bike friendly



Fonte: VEJA (2016).

O modelo de cidade compacta também foi amplamente discutido. A ideia era trabalhar perto de casa, assim o deslocamento seria menor e possivelmente feito de bicicleta ou a pé, ter lazer próximo a partir da instalação de equipamentos urbanos que proporcionasse o mesmo. Com essas novas medidas a vida da cidade foi mudando e hoje Copenhague, e a Dinamarca no geral, influenciam outros países a adotarem medidas alternativas, sustentáveis, acessíveis, igualitária, seguras e justas para seus cidadãos como bem demostra a imagem a seguir.

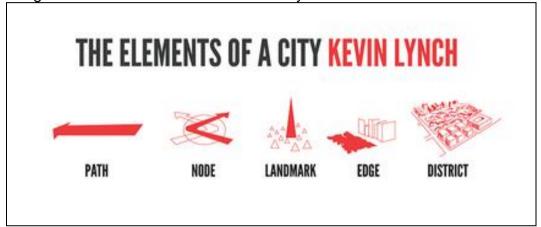
Imagem 08 – Rua para pedestres



Fonte: ArchDaily (2019).

Outro autor referência no assunto leitura das cidades é o Kevin Lynch. Em seu livro a 'A Imagem da Cidade' (2011) destaca a forma como percebemos de forma individual a cidade a partir de cinco elementos estruturantes em sua visão que são: as vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes (imagem 09). A descrição dos elementos feita por Kevin Lynch marca o desenho da cidade e seus conjuntos de fluxos, ordenamento dos elementos dão forma a cidade.

Imagem 09 – Os 5 elementos de Kevin Lynch



Fonte: Pinterest (2018).

3.1.2 Requalificação Urbana: Espaços Ressignificados

Com o crescente avanço imobiliário nas cidades e ausência de áreas livres para construção de espaço público, a requalificação urbana de áreas existentes ganhou destaque nas cidades e segundo Bezerra e Chaves (2014), a revalorização de áreas urbanas tem ganhado espaço nas cidades sendo amplamente explorada, reforçando a vida nas cidades.

Segundo Tanscheit (2017) os projetos de requalificação urbana desempenham um importante papel nas cidades, é a partir deles que potencialidades de áreas esquecidas ou pouco usadas são despertadas. Ainda segundo o autor, diferentes meios de intervenções nas cidades ou áreas são capazes de reativar e tratar questões sociais, econômicas e ambientais. O processo de requalificação urbana proporciona um novo uso ou função das áreas escolhidas, atuando em aspectos físicos, estruturais, estéticos e funcionais bem ilustrado pela imagem a seguir.



Imagem 10 – Requalificação urbana em Veranópolis/RS

Fonte: Archdaily (2019).

Já Moreira (2007) cita que a essência da requalificação urbana caracteriza alterações integradas de uma área em declínio, ou em processo. Esse método aglomera ações com objetivo de transformar um espaço, transmudando seu estado de crítico dentro da cidade, correspondendo a perspectiva da população em geral, de forma que esse espaço urbano atenda de forma agradável, durável, acessível e confortável.

De acordo com Silva (2011), o processo de requalificação urbana aprimora o desenho urbano já existente, pois a partir dele a cidade ganha uma nova função, seu espaço antes de exclusão, passa a desempenhar o papel de inclusão social, seja ele por envolver a comunidade ou população em volta da área, ou por abordar interagindo com componentes sociais, de forma amena. No contexto ambiental a requalificação urbana trabalha de forma equilibrada e sustentável. É por meio delas que o construído sem uso ganha vida nova. O autor ainda destaca que os projetos de requalificação urbana deveriam ser ponto de prioridade nas cidades, como podemos observar na imagem a seguir.



Imagem 11 – Projeto de requalificação da Rua Júlio de Castilhos

Gehl (2010) observa no livro 'Cidade para Pessoas', que de nada vale requalificar os espaços se a escala do projeto não for levada em conta, neste caso a escala humana, onde os espaços possam não só atender às expectativas dos usuários, mas que também estejam prontos para recebê-los e abrigá-los. Deák (2004) sintetiza sobre a necessidade de disciplinas que tratassem problemas de áreas urbanas já consolidadas. Soluções e ações de intervenção urbana que oferecessem uma maneira de revalorizar as cidades e áreas que antes possuíam valor urbano, mas que durante algum declínio foram esquecidas ou deixadas de lado pela população. Segundo o autor o planejamento e requalificação dos espaços são bens que nenhuma cidade pode abdicar.

Por citar problemas urbanos, convém trazer Rolnik (2019) que alerta sobre avaliação e participação popular durante a tomada de decisão em projetos de intervenção, requalificação e renovação urbana de forma a evitar uma possível *Gentrificação*. Em Recife, capital de Pernambuco (Imagem 12), ocorreu um projeto de requalificação de

orla levando a expulsão da população que havia se instalado com seus familiares em prol da recuperação da baía. Neste caso a ideia do projeto de requalificação não era devolver uma área *nova* para a cidade, mas sim esfoliar a cidade e preparar o terreno para novos empreendimentos imobiliários.

Imagem 12 – Ocupação Estelita no Projeto Novo Recife



Fonte: G1 Globo (2019).

Rolnik (2019) em Guerra dos Lugares faz um parâmetro urbano sobre o avanço imobiliário sobre as cidades, sobre os altos preços de aluguéis, e como essas áreas foco do mercado imobiliário recebem investimento privados. Nesses locais onde a população de classe baixa é substituída pela classe média, os espaços públicos funcionam como ponto de alívio urbano. Tanto para moradores antigos como para frequentadores locais.

O termo *gentrificação* vem sendo um tema muito abordado e discutido na sociedade atual relacionando-se a outros temas, como planejamento urbano, formação de cidades, expulsão de áreas, formação de áreas ilegais, o que nos faz pensar em nossos modelos de cidades enquanto sociedade. Segundo Rangel (2015) o termo *gentrificação* tem suas primeiras definições conectadas a questão do mercado imobiliário, na substituição de classe mais baixas por classes médias, uma 'renovação' social dos espaços (Imagem 13). Para Arantes (2002) um modelo de diluição culturalista, pois o que realmente importa nesse processo é determinar

quem entra e quem sai na máquina urbana de crescimento marcada pela limpeza do território.



Imagem 13 – Prédio de luxo do Morumbi: símbolo da desigualdade social

Fonte: UOL (2019).

Segundo Furtado (2003) *gentrificação* é o efeito de mudanças não somente na qualidade, composição e distribuição de força de trabalho, mas especialmente na reorganização do espaço para a produção, circulação e consumo de mercadoria, uma nova forma de um antigo processo: a reestruturação urbana, processo que faz parte da organização do espaço, hoje é um meio absolutamente desigual.

Smith (2006) faz uma associação do termo *gentrificação* como fator determinante para a expansão urbana econômica das cidades, sendo crucial seu acontecimento, uma regeneração urbana cujo único fim é ordenar os espaços. Essa dita ordem dos espaços tem como única finalidade setorizar as cidades, criar muros e barreiras sociais, muros que denunciam a réplica de um modelo feudal.

Como visto e apresentado por diversos autores ao longo desse capítulo, o processo de requalificação urbana embora necessário e prioritário em algumas cidades, baseado na função de preservar o traçado original das áreas, e possibilitar melhorias tanto no ambiente quanto na qualidade de vida de seus usuários, enfrenta questões quanto ao planejamento das áreas (SILVA, 2011).

Durante um processo de requalificação urbana é imprescindível que a ideia central do projeto seja a recuperação urbana das áreas, seja ela uma praça ou uma avenida inteira. São esses projetos que devolverão para as cidades seu uso, que em muitos casos não é realizado devido à falta de atrativos que ofereçam o mínimo de conforto para seus usuários. Essa recuperação urbana segundo Humberto Eco (2006) quando realizada por Arquitetos Urbanistas, os últimos humanistas da terra que são capazes de realizar feitos tanto estéticos como culturais.

3.1.3 Deslocamentos Seguros: Ergonomia, NBR 9050 e Mobilidade Urbana

No mundo contemporâneo não muito diferente do mundo antigo o assunto acessibilidade, ergonomia e mobilidade urbana ainda enfrentam desafios quando o assunto é aplicabilidade. É muito comum em muitos municípios ou cidades ausência de elementos ou equipamentos urbanos que possibilitem o livre acesso aos espaços por todos, sem a existência de obstáculos que impeçam o direito físico de circular. Dentro dessa temática o presente capítulo vai abordar questões relacionadas a ergonomia, NBR 9050 e por fim mobilidade urbana.

Ergonomia é o estudo das adaptações do homem ao seu trabalho. Para Ergonomics Research Society, a ergonomia pode ser definida como o estudo do relacionamento entre o homem e seu ambiente de trabalho, seus equipamentos, e por fim, aplicabilidade dos conhecimentos de anatomia, estudo do corpo humano, fisiologia e psicologia para solução de problemas surgidos da relação homem - trabalho (OLIVEIRA, 2013).

Em todo o mundo estudos relacionados a ergonomia são realizados com a finalidade de atender e intervir da melhor forma possível as áreas, locais, mobiliários dentre muitos outros elementos que atendam o ser humano. A necessidade em se adaptar ao ambiente natural ou artificial para melhor atender pessoas sempre esteve presente em diversas áreas ao longo dos tempos, contudo no meio da arquitetura e urbanismo a matéria em questão tem principal relevância.

Há muito tempo as cidades veem enfrentando problemas relacionados à ausência de espaços para se crescer horizontalmente, em muitos casos a saída é verticalizar dentro dos parâmetros possíveis de leis. A cidade que antes abria espaços para seus grandes casarões, hoje mal tem espaço para abrigar casas. Prédios

multifamiliares ganharam o mercado imobiliário, e cada vez mais o espaço casa vem reduzindo. A casa que antes era projetada para atender uma família de 04 ou mais pessoas, hoje atende mais casais (OLIVEIRA, 2013).

Dentro da arquitetura como relatado no parágrafo anterior, padrões estéticos têm sido levados em consideração no lugar de padrões humanos. No caso das praças, projetos de equipamentos públicos ou elementos que possam servir a cidade e as pessoas, a ergonomia deve estar presente em todos os lugares praticáveis. Jan Gehl (2010) diz que a cidade não escolhe seus usuários, os usuários que escolhem as cidades.

Da Norma NBR 9050-2020 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2020), desenvolvida para estabelecer direitos igualitários de mobilidade entre pessoas com algum tipo de necessidade especial, destaca-se que seu objetivo central é adequar os espaços possibilitando o acesso de todos.

Segundo Harari (2015) a necessidade da acessibilidade dos espaços esteve presente desde a ancestralidade, nas tribos indígenas quando uma mãe estava grávida ao dar à luz a seu filho fosse constatado uma deformação física, essa criança era sacrificada, pois entendia-se que a deficiência física era espécie de maldição trazida de outra vida, caso ela seja permanecida na tribo, todos os outros estariam expostos a ela. Mesmo depois de milhões de anos passados, a falta de acessibilidade nas cidades e espaços ainda é um grande dilema.

A norma NBR 9050 (ABNT, 2020) ofereceu possibilidade de adaptação de espaços e a criação de espaços acessíveis a todos os cidadãos. No quesito adaptação, a norma possibilitou que espaços existentes fossem adaptados aos critérios estabelecidos na NBR, assim uma empresa ou casa já construída poderia facilmente se adaptar aos quesitos na norma. No caso de edificação nova ela seria toda projetada de acordo com a NBR.

Contudo, só a NBR 9050 (ABNT, 2020), não seria o suficiente para a mudança dos espaços físicos. O projeto de Lei 8213/91 que obriga empresas com mais de 100 funcionários a contratar pessoas com algum tipo de deficiência físicas ou reabilitado, anterior a NBR, garantiu vagas no mercado de trabalho para pessoas portadoras de algum tipo de deficiência. Com isso os espaços privados precisaram se adaptar.

Mas o indivíduo portador de alguma necessidade especial, quando não enfrenta nenhum obstáculo no meio privado, precisa enfrentar no meio público com os espaços não adaptados. A requalificação urbana, vai além de dar uma nova vida aos espaços, possibilita que os mesmos sejam reavaliados para que recebam adaptações conforme estabelecem as normas.

Entende-se por mobilidade o ato de circular entre os espaços a partir de possíveis interações de fluxos, podendo ser entendida como deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, sendo pertencente desse espaço, tanto fluxos motorizados quanto os não motorizados. Ela é, portanto, um atributo da cidade (IBAM, 2005). Na atualidade é visível notar que as cidades não são dotadas de boa mobilidade urbana, não possuem padrões ergonômicos adequados que possibilitem o conforto do usuário vindo de encontro a proposta que se propõe nessa monografia cujo objetivo é requalificar um espaço da cidade promovendo boa mobilidade e ofertando equipamentos que favoreçam ao convívio dos usuários, principalmente dos pedestres.

3.2 ESTUDOS DE REFERÊNCIA

3.2.1 Copenhague

A capital da Dinamarca desde a década de 50 encara a qualidade de vida da população como questão de administração política ou pública, movimento que se consolidou a partir do projeto Cidade para Pessoas de Jan Gehl (ARCHDAILY, 2012). Copenhague busca civilidade através dos parques e espaços públicos, ciclovias, calçadões e acessibilidade, conscientizando a população sobre a promoção da saúde física e mental para a qualidade de vida dos habitantes. Isso faz com que ela esteja a frente de inúmeras cidades quanto ao quesito planejamento urbano em prol do bem coletivo onde todos tem direito e acesso a tudo que a cidade representa. A meta de Copenhague era chegar no ano de 2015, tendo metade da sua população, em média 541 mil pessoas, utilizando bicicletas como transporte para seus locais de trabalho e estudo, e apesar da cultura de andar de bicicleta ser presente na cidade, as infraestruturas para bicicletas foram ampliadas justamente para incentivar ainda mais o uso (ARCHDAILY, 2014).

A mobilidade sustentável favorece para que a bicicleta seja um dos principais meios de transportes da cidade (Imagem 14) e é por meio do desenho urbano que Copenhague passou a ser considerada a capital mundial do ciclismo urbano e a primeira capital mundial com saldo neutro quanto as emissões de carbono (ARCHDAILY, 2014). Vale mencionar 6 metas relacionadas a mobilidade urbana que a cidade desejava alcançar até 2025: 1- Transportes com saldo de emissões de carbono neutro; 2- Crescer o número de usuários de transporte público em 20% com relação a 2009; 3- Ter metade da população se deslocando pro trabalho de bicicleta; 4- Que 75% da população se desloque a pé, de bicicleta ou de transporte público pela cidade; 5- De 20% a 30% dos veículos usem novos combustíveis; 6- de 30% a 40% dos veículos pesados usem novos combustíveis (ARCHDAILY, 2016).



Fonte: Archdaily (2016).

Além da questão de mobilidade urbana, Copenhague também trabalha em questões de sustentabilidade de edifícios e ambientes urbanos através da implantação de coberturas verdes que devem estar presentes em cada novo edifício buscando a redução da temperatura do meio urbano (ARCHDAILY, 2016). A ponte para ciclistas

nomeada "The Snake" (Imagem 15) inaugurada em 2014, tem 4 metros de largura e 235 metros de comprimento e conta com tráfego nos dois sentidos conectando os bairros Vesterbro às Ilhas de Brygge (ARCHDAILY, 2014).

Imagem 15 – "The Snake", ponte para ciclistas em Copenhague



Fonte: Archdaily (2014).

3.2.2 Curitiba

A capital do Paraná é um exemplo de planejamento urbano reconhecida internacionalmente e é considerada uma referência nacional como *smart city*, que une qualidade de vida e inovação de acordo com a Prefeitura de Curitiba (2018). A cidade conta com soluções inteligentes que funcionam e atendem a população, acompanhando o crescimento da cidade de maneira ordenada e buscando sempre melhorar a cidade como um todo (ARCHDAILY, 2020).

A requalificação da rua Voluntários da Pátria participa do programa Rosto da Cidade, que trata um conjunto de intervenções na área central da cidade para valorização e requalificação do espaço. A rua Voluntários da Pátria é a conexão de um terminal de transporte público com a rua XV de Novembro, tem grande fluxo de pedestres, conta com vários comércios, prédios centenários e está perto de uma escola tradicional do estado. A requalificação trouxe mais segurança para os

pedestres devido à preocupação com a acessibilidade onde foram ampliadas as calçadas, implantados novos mobiliários urbanos, além é claro da preservação do patrimônio histórico da região realçando a identidade do local (ARCHDAILY, 2020). Na imagem a seguir podemos ver que o asfalto foi substituído por paralelepípedos o que ajuda no desaceleramento dos carros que trafegam por ali e as calçadas foram alargadas, mostrando a priorização do pedestre que por ali transita.

Imagem 16 – Rua Voluntários da Pátria antes e depois



Fonte: Archdaily (2020). Adaptado pela autora (2021).

Após ser palco de uma urbanização acelerada na década de 70 e ter obtido sucesso em seu planejamento urbano, agora Curitiba é desafiada como uma grande metrópole tendo que repensar a questão urbana de forma humana, visando em primeiro plano quem vive na cidade (CURITIBA, 2015).

Entre os destaques da cidade, podemos citar o sistema BRT (Imagem 17) implantado pelo então prefeito Jaime Lerner que criou uma linha expressa exclusiva, já que trazer um metro para cidade era inviável devido ao seu custo elevado. O sistema deu tão certo que que foi copiado e influenciou outras cidades que aprovaram esse transporte com sistema de embarque rápido com poucas paradas (GAZETA DO POVO, 2021).

Imagem 17 – Sistema BRT em Curitiba



Fonte: Archdaily (2020).

A Rua XV de novembro em Curitiba foi o primeiro calçadão implantado no Brasil nos anos 1972. Na época em que os carros de passeio eram objeto de desejo e as ruas das cidades eram alargadas para recebê-los, Curitiba foi na contramão e criou essa rua para uso exclusivo de pedestres (Imagem 18). O calçadão liga o centro à Praça Santos Andrade e Praça Osório e tem uma gama grande de lojas, sendo passagem para pedestres que vão para o trabalho ou que adiram o local e desfrutam do tempo na cidade (CURITIBA, 2015).

Imagem 18 – Rua XV de Novembro antes e depois



Fonte: Prefeitura de Curitiba (2015). Adaptado pela autora (2021).

3.2.3 Parque Urbano da Orla do Guaíba

Inaugurado em 2018 em Porto Alegre/RS e com uma área de 567.000m² o Parque Urbano da Orla do Guaíba (Imagem 19) é uma intervenção de 1,5km de extensão na margem do lago Guaíba projetado por Jaime Lerner, arquiteto. O local que estava abandonado, degradado e enfrentava problemas sérios de segurança deu lugar para um ponto de encontro dos habitantes e visitantes da região. Este é um projeto que afeta de forma positiva a qualidade de vida da população, conectando as pessoas com cultura e a natureza oriunda da regeneração urbana planejada e executada (ARCHDAILY, 2021).



Imagem 19 – Vista panorâmica da Orla do Guaíba

Fonte: Archdaily (2021).

O parque impacta positivamente a cidade, pois recuperou uma área ociosa e aumentou o convívio da população pelo viés do urbanismo, arquitetura e paisagismo integrados, mostrando como requalificação urbana e ambiental são benéficas e uma combinação perfeita. O parque tem acesso facilitado para pedestres, ciclistas e transportes em geral devido a sua localização. A forma como o parque abraça a natureza e acomoda os passeios, cria um cenário para se admirar. As formas curvas que modelam os longos passeios trazem leveza entre o concreto e a água, tendo arquibancadas para se sentar e contemplar o pôr do sol que é o cartão postal da cidade (Imagem 20).

Imagem 20 - Arquibancadas na Orla do Guaíba



Fonte: Archdaily (2021).

O parque trouxe mais visibilidade para o mirante Olhos Abertos (Imagem 21), uma obra de arte do paulista José Resende toda em estrutura metálica em balanço instalada em 2005 durante a 5ª Bienal do Mercosul (GLOBO, 2021), de onde pode-se observar o pôr do sol.

Imagem 21 – Mirante Olhos Abertos



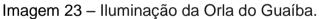
Fonte: Archdaily (2021).

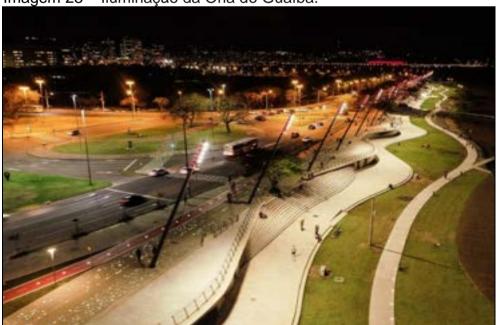
Outro ponto presente no parque urbano Orla do Guaíba foi o restaurante panorâmico (Imagem 22) em estrutura metálica e vidro presente no parque urbano. A iluminação também é um elemento de destaque deste projeto, de noite cria-se um espetáculo que remete ao céu estrelado que é projetado por toda a extensão do calçadão do parque (Imagem 23).

Imagem 22 – Restaurante panorâmico



Fonte: Archdaily (2021).





Fonte: Archdaily (2021).

4 DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO

O diagnóstico urbanístico é de extrema importância quando se analisa um bairro ou algum local que se pretende requalificar. Trata-se de um compilado de informações que ilustram aspectos demográficos e morfológicos, caracterização da população, condições sociais, condições econômicas, de legislação etc. Diante disso, este capítulo traz informações e pesquisas pertinentes sobre o bairro Jardim América, a fim de identificar as características urbanas e dados do bairro. Nele serão abordados: Histórico e Localização; Zoneamento, Uso do Solo e Gabarito; Infraestruturas Urbanas, Equipamentos Públicos, Sistema Viário e Transporte Público; Leitura do Bairro segundo Lynch; Apontamento das Problemáticas Urbanas e por fim, o Resultado da Consulta Pública.

4.1 HISTÓRICO E LOCALIZAÇÃO

A área do presente estudo está situada no bairro Jardim América, localizado no município de Cariacica que é um município constituinte da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) do estado do Espírito Santo (Imagem 24).



Imagem 24 – Microrregiões administrativas do Espírito Santo

Fonte: Propagação Aberta (2013).

De acordo com o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020), Cariacica possui uma área territorial de 279,718km² e tem sua população estimada em 386.495 mil pessoas. O município de Cariacica se conecta com a Capital Vitória através da Segunda Ponte que é onde se inicia a Rodovia Federal BR262 e, além desta, o município também é cortado pela Rodovia Federal BR101 e rodovias estaduais. Vale mencionar aqui que em 1890 deu-se início à urbanização de Cariacica, mesmo ano em que a Cidade foi emancipada da atual Capital Vitória (PMC, 2014).

O bairro Jardim América está localizado na Região Central de Cariacica e é um dos primeiros bairros de Cariacica que se tem acesso vindo da Capital Vitória pela Segunda Ponte, onde se inicia a BR262 (Imagem 25). De acordo com a Prefeitura de Cariacica (2014), o bairro possui aproximadamente 8.069 habitantes – sendo 4.337 mulheres e 3.732 homens e o uso do solo predominante é misto, pois contém grande atividade comercial diurna devido à comércios e empresas presentes no local.



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

De acordo com o Jornal A Gazeta (2005), o bairro Jardim América era conhecido como Fazenda de Paul e existe desde 1827, data da primeira escritura de compra e venda (Imagem 26). Em 1934 o construtor e marceneiro Hugo Viola chegou ao

bairro e no ano seguinte comprou a propriedade que até então pertencia à família Vieira. Em 1936 ele fundou a Companhia de Melhoramentos de Vitória S.A e loteou a área em terrenos de até 300,00m² para a construção de casas populares para à venda (Imagem 27).

Imagem 26 – Linha do tempo do bairro Jardim América

SAIBA MAIS

- 1827 O bairro era uma propriedade rural conhecida como Fazenda de Paul. Uma escritura pública de compra e venda de 23 de setembro daquele ano revelou que a área pertencia ao padre André Vitoriano Delgado. Com o passar dos anos, a propriedade possuiu vários donos.
- 1934 Chegada do marceneiro e construtor Hugo Viola ao Espírito Santo. No ano seguinte, ele compra a propriedade, que pertencia à família Vieira.
- 1936 Fundação da Companhia de Melhoramentos de Vitória S.A., de propriedade de Hugo Viola. Após o loteamento, foi iniciada a construção

- de casas populares para serem comercializadas
- Década de 40 Início da instalação da iluminação pública, na rua Paraguai.
- 1944 Hugo Viola doou uma área à família Oliveira Santos para a construção da Companhia Ferro e Aço de Vitória, atual Belgo Mineira.
- 1953 Construção da Igreja São Jorge, que passou a se chamar Santa Maria Gorete.
- 1954 Falecimento de Hugo Viola.
 Nessa época, 100 casas já haviam sido construídas em Jardim América.
- Final da década de 50 Início das obras de pavimentação das ruas do bairro.

Fonte: Jornal A Gazeta (2005).

Imagem 27 – Primeiras casas da antiga Fazenda Paul, 1947

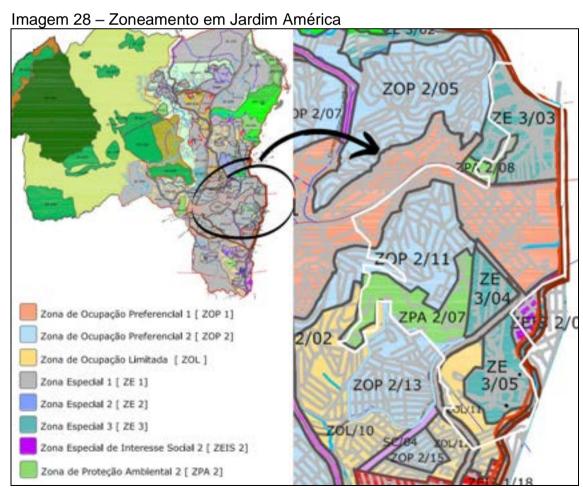


Fonte: Jornal A Gazeta (2005).

Segundo A Gazeta (2005), as casas que foram construídas serviram para amenizar o problema residencial que ocorria em Vitória devido a grande população que a capital tinha para a época. As edificações residenciais foram construídas contendo 02 quartos, 01 sala, 01 varanda, 01 banheiro e 01 cozinha, a conhecida casa de conjunto.

4.2 ZONEAMENTO, USO DO SOLO E GABARITO

O Plano Diretor Municipal de Cariacica (2007, pg. 19) por meio da Lei Complementar Nº. 018/2007, define Zoneamento no Art. 64º como sendo "... divisão do espaço em zonas, estabelecendo as instruções para o uso e a ocupação do solo da cidade, tendo como orientação às peculiaridades dos ambientes natural e construído." Em relação a Jardim América cabe destacar que no bairro se inserem as seguintes zonas: Zona de Ocupação Preferencial 1 e 2 (ZOP 1 e ZOP 2); Zona de Ocupação Limitada (ZOL); Zona Especial 1, 2 e 3 (ZE 1, ZE 2 e ZE 3); Zona de Interesse Social 2 (ZEIS 2) e Zona de Proteção Ambiental 2 (ZPA 2) conforme imagem abaixo.



Fonte: Plano Diretor Municipal de Cariacica (2007). Adaptado pela autora (2021).

A Zona de Ocupação Preferencial (ZOP) está descrita no art. 86 do PDM de Cariacica cuja descrição são áreas dentro do perimetro urbano próximas a outras com melhor infraestrutura e onde se incentiva o adensamento. Nessa zona o objetivo principal é estimular o uso múltiplo e promover a interação entre os usos residenciais e não residenciais, induzindr a ocupação urbana. A ZOP se divide em Zona de Ocupação Preferencial 1 (ZOP 1) e Zona de Ocupação Preferencial 2 (ZOP 2) conforme podemos observar na imagem 29. A ZOP 1 é composta por áreas com melhor infraestrutura sendo e com potencial para ser uma porção central do municipio, tendo os usos permitidos: residencial, comercial, serviço, institucional — que atenda aos bairros próximos e o municipio — e industrial. A ZOP 2, ao lado da anetrior, estão sucetíveis ao adensamento também e com prováveis transformações na estrutura viária, tendo os usos permitidos: residencial, comercial, serviço, institucional — que atenda ao próprio bairro e seus confrontantes — industrial I e industrial II caso seja aprovado pelo Conselho Municipal do Plano Diretor de Cariacica, o CMPDC. (PDM DE CARIACICA, 2007).



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

A Zona de Ocupação Limitada (ZOL) conforme podemos observar na imagem a seguir, está descrita no art. 91 do PDM como as áreas dentro do perímetro urbano que tenha baixa densidade de ocupação e vazios urbanos que apresente demanda de infraestrutura urbana e que imponha limites quanto à ocupação do sistema viário. O objetivo principal da ZOL é estimular o uso multiplo com a interação de usos

residenciais ou não; compatibilização do adensamento com o sistema viário e com limitações de infraestrutura urbana; prover áreas de equipamentos urbanos e sociais; incentivo de ocupação de vazios urbanos a partir de melhorias na infraestrutura urbana e no sistema viário; preservar locais de interesse ambiental e visual. Os usos permitidos nessa zona são: residencial, comercial, serviço, institucional – que atenda a vizinhança –, industrial I, e industrial II caso seja aprovado pelo CMPDC (PDM DE CARIACICA, 2007).

Imagem 30 – Zona de ocupação limitada e zona especial 3

Zona de Ocupação
Limitada (ZOL)

Zona Especial 3
(ZE 3)

Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

A Zona Especial (ZE) conforme o art. 93 do PDM, são áreas com localização estratégica que apresentam potencial para receber determinadas atividades que sujeitem impactos econômicos, ambientais, sociais e urbanístico, onde sua ocupaça dependerá de planos especificos para cada área de acordo com a ocupaçao do solo e seus impactos. A ZE tem como ojetivo principal o estimulo do desenvolvimento econômico integrando os aspectos sociais, ambientais e cultuais; integrar os equipamentos que forem ser instalados com a cidade; estimular a elaboração de planos de ocupação com previsão para futuras expansões; incentivar a recuperação e manutenção de espaços públicos e uso coletivo. (PDM DE CARIACICA, 2007). A ZE se subdivide em Zona Especial 1 (ZE 1). Zona Especial 2 (ZE 2) e Zona

A ZE se subdivide em Zona Especial 1 (ZE 1), Zona Especial 2 (ZE 2) e Zona Especial 3 (ZE 3), porém a ZE 1 não foi descrita no PDM nem tampouco seus usos. Já a ZE 2 trata de áreas com baixa densidade de ocupação e com diversidade de

equipamentos com abrangência regional e com complexidade social, os usos permitidos são residenciais, misto, comercial ou serviço, institucional – que atenda as regiões próximas, o município e a regiao – e industrial I, II e III, mas as atividades implantadas dependem da elaboração de planos especificos. A ZE 3 tem áreas com equipamentos de interesse econômico com atividades que possam impactar economicamente, socialmente, urbanístico e ambientais do município. Os usos da ZE 3 são residencial, misto, comercial, serviço, institucional – que atenda bairros próximos, município e região – e industrial I, II e III tendo as atividades implantadas dependendo da elaboração de planos especificos (PDM DE CARIACICA, 2007).

A Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) de acordo com o art. 99 do PDM, são áreas que necessitam de tratamento diferenciado dos parâmetros de ocupação e uso do solo, sendo ocupados em sua maioria por população carente, tendo programas habitacionais de interesse social em áreas não utilizadas ou subutilizadas. Os principais objetivos da ZEIS são regularização urbanística e fundiária de locais ocupados por população de baixa renda; cessar os riscos provindos de ocupações inadequadas e reassentar os ocupantes quando for possível; ampliar áreas de equipamentos sociais, espaços públicos, áreas de serviço e comércios e áreas culturais; viabilizar áreas para habitações de interesse social – HIS; impedir a expulsão indireta que ocorre a partir da valorização imobiliária de moradores beneficiados pela recuperação de assentamentos precários e dinamização de atividades comerciais e de serviço local (PDM DE CARIACICA, 2007).

A ZEIS se subdivide em Zona Especial de Interesse Social 1 (ZEIS 1), Zona Especial de Interesse Social 2 (ZEIS 2) e Zona Especial de Interesse Social 3 (ZEIS 3), mas no caso do bairro Jardim América (Imagem 31), apenas consta a ZEIS 2 no bairro, conforme o art. 103 ela é composta por áreas públicas e particulares que tenha infraestrutura urbana parcial, com acessibilidade inadequada que apresentam demanda de equipamentos comunitários e de serviços e seus usos permitidos são residencial, comercial, serviço, institucional local e industrial I (PDM DE CARIACICA, 2007).

Zona Especial de Interesse Social (ZEIS)

Imagem 31 – Zona especial de interesse social

Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

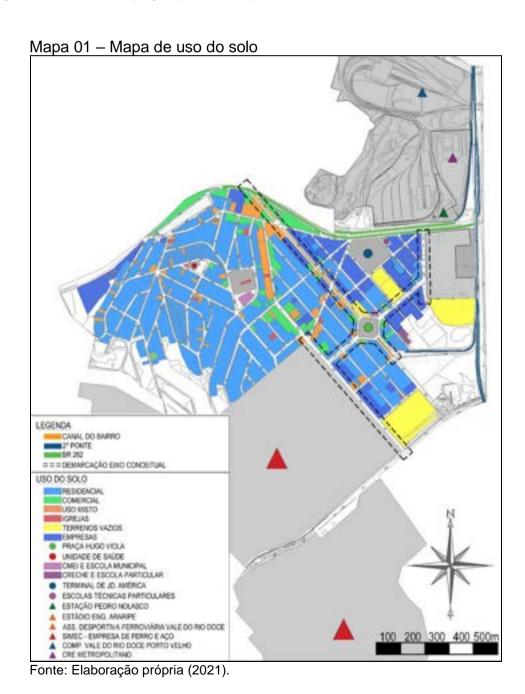
A Zona de Proteção Ambiental (ZPA) de acordo com o art. 77 do PDM tem o objetivo de preservar ou recuperar a vegetação e recursos naturais; resgatar a fisiografia e visualização de elementos paisagísticos e naturais; tornar a ocupação urbana compatível com as condições para melhorar a qualidade ambiental; recuperar áreas e potencializar as qualidades que possam se incorporar na paisagem; promover atividades sustentáveis de acordo com vocações ou restrições para estabelecer a leitura da realidade municipal.



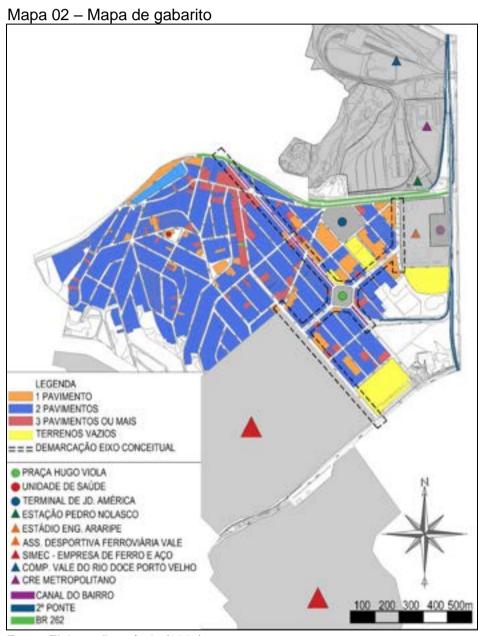
A ZPA se divide em Zona de Proteção Ambiental 1 (ZPA 1) e Zona de Proteção Ambiental 2 (ZPA 2), mas apenas a ZPA 2 está presente no bairro Jardim América (Imagem 32). Onde a ZPA 2 de acordo com o art. 78 no PDM trata sobre áreas

destinadas a áreas de recuperação e conservação de recursos naturais, assegurando a qualidade ambiental e controlando o uso do solo e ocupação, utilizando-o para fins de recreação, educação ambiental, atividades ligadas a turismo, cultura, esportes e pesquisa científica (PDM DE CARIACICA, 2007).

Em relação ao uso do solo, segue o Mapa 01 por onde observa-se que o uso residencial é predominante no bairro Jardim América, seguido de empresas e comércios. É notável também alguns terrenos vazios e sem uso que poderiam estar sendo destinados para o uso da população de alguma forma para compensar a falta de opções de lazer e espaços públicos que o bairro carece.



Quanto ao Gabarito (Mapa 02), ou seja, o número máximo de pavimentos de uma edificação e assim definido pelo Plano Diretor Municipal de Cariacica (2007, pg. 47), percebem-se que edificações com 02 (dois) pavimentos são mais usuais, além de haver, em alguns casos, mais pavimentos superiores transformando as antigas casas em uso misto onde o primeiro pavimento atende a população com comércio ou serviço.



Fonte: Elaboração própria (2021).

Após análise do objeto de estudo quanto as características urbanas consideradas relevantes para esta pesquisa, segue um olhar para outras questões que se deseja melhorar, tais como segurança, acessibilidade, dentre outros.

4.3 INFRAESTRUTURAS URBANAS, EQUIPAMENTOS PÚBLICOS, SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTE PÚBLICO

Jardim América é um bairro com grande fluxo de atividades comerciais diurnas, logo bem movimentado durante o dia. Porém, à noite ocorre o fenômeno da desertificação uma vez que não possui muitas opções de lazer e entretenimento noturnos. Quanto à infraestrutura, o bairro pode ser considerado adequado em relação aos usos essenciais da população como: ruas pavimentadas em quase sua totalidade, fornecimento de energia elétrica, coleta de esgoto, abastecimento de água, drenagem pluvial, transporte coletivo, coleta de lixo etc. Entretanto, carrega um histórico de fortes alagamentos em suas vias.

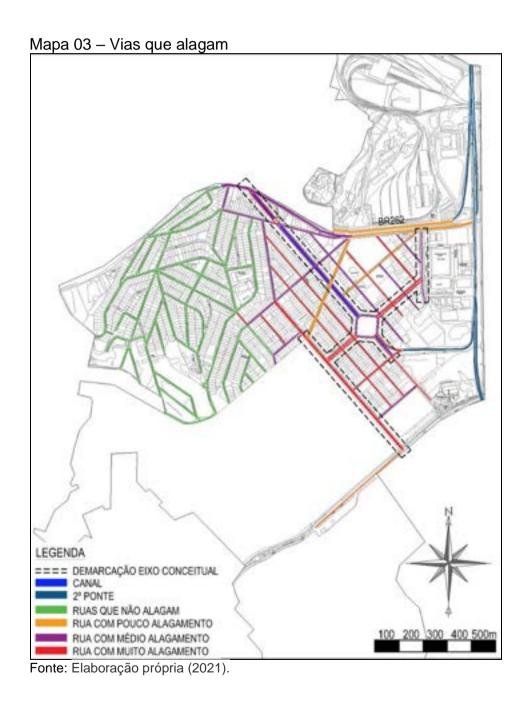
A Avenida América por exemplo, é um dos vários pontos do bairro marcados por alagamentos constantes em períodos chuvosos (Imagens 33 e 34). Nesta Avenida, se encontra o esgoto canalizado do bairro com aberturas por toda sua extensão e onde, infelizmente, alguns moradores jogam lixos de forma inapropriada contribuindo para o entupimento do canal e consequentemente ocasionando o transbordo em dias de chuva. Além do problema de mau cheiro, o canal fica invisível quando às águas sobem, o que se torna perigoso para pedestres e motoristas que precisam trafegar pela avenida, correndo risco de cair dentro das valas abertas existentes.

Imagens 33 e 34 – Reportagens sobre alagamentos no bairro

MORADORES RECLAMAM DE ALAGAMENTOS EM RUAS

Fonte: A Gazeta (2005). G1 Globo (2015).

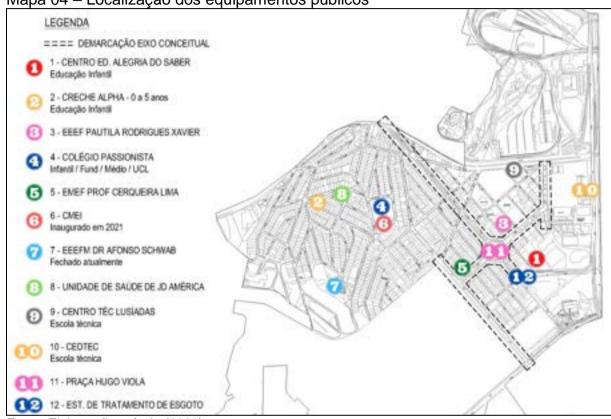
Conforme o mapa 03 mostra abaixo, nota-se o quanto as vias do bairro sofrem com os alagamentos e em destaque as vias no entorno do canal onde está sendo proposto o eixo conceitual nesta pesquisa demarcado com a linha tracejada. As únicas vias do bairro que não alagam situam-se na porção mais elevada do bairro cujo aclive intensifica ainda mais o problema de alagamento na parte mais baixa, pois as águas da chuva ganham força e formam uma espécie de *correnteza urbana*.



Quanto aos equipamentos públicos, de acordo com o a Lei nº 5.536 (2015) que trata o Parcelamento do Solo do Município de Cariacica, o Art. 9º considera como

Espaços Livres de Uso Público os que são destinados à praças e áreas verdes de forma geral, e considera como Comunitários os equipamentos destinados à educação, cultura, esporte e outros similares.

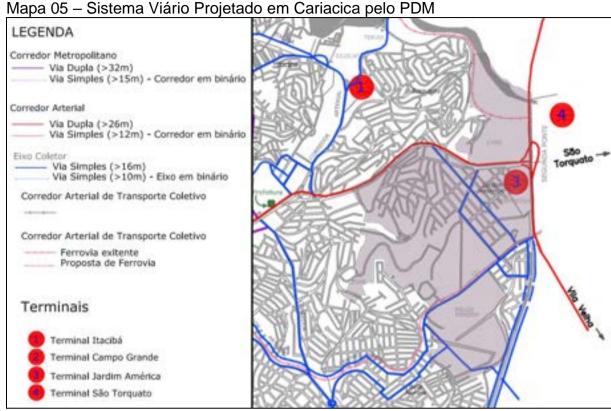
Mapa 04 – Localização dos equipamentos públicos



Fonte: Elaboração própria (2021).

Lê-se no mapa acima que o bairro está bem servido de Equipamentos Comunitários (EC), considerando a oferta de unidade de saúde e várias instituições de ensino. Em contrapartida, o bairro é carente de Espaços Livres de Uso Público (ELUP), pois atualmente tem apenas a praça Hugo Viola que não está em boas condições.

No Anexo 10 do PDM de Cariacica consta o Sistema Viário Projetado do município, porém foi observado que a classificação viária abrange apenas o Corredor Metropolitano, Corredor Arterial, Eixo Coletor e os corredores arteriais de transporte coletivo conforme podemos analisar no mapa a seguir extraído do PDM de Cariacica.

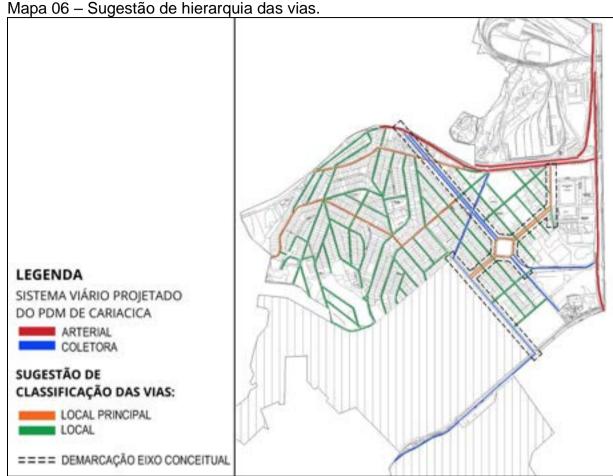


Fonte: PDM de Cariacica (2007). Adaptado pela autora (2021).

Diante disso, analisando então a classificação viária do que consta no Plano Diretor Urbano (2018) da capital Vitória, no art. 44 do capítulo V, temos:

- Vias arteriais: são vias de ligação entre as regiões ou cidades.
- Vias coletoras: vias que complementam as vias arteriais, coletam e distribuem o fluxo pelos bairros e vizinhança
- Vias locais principais: vias de acesso ao bairro que fazem a distribuição dos fluxos pelas vias locais no próprio bairro.
- Vias locais: vias de acesso aos imóveis

Considerando a inexistência de uma completa hierarquia viária para Cariacica, foi elaborado um (Mapa 06) como sugestão para a classificação das vias do bairro Jardim América, levando em consideração a classificação do PDU de Vitória (2018) e o sistema viário projetado para o município de Cariacica conforme consta no Anexo 10 do PDM de Cariacica (2007).



Fonte: PDM Cariacica (2007). PDU Vitória (2018). Adaptado pela autora (2021).

Observou-se que a maioria das vias do bairro são pavimentadas, em quase sua totalidade com asfalto, com sinalização regular, porém algumas não possui dimensão satisfatória para atender ao fluxo de pedestres e veículos que lá transitam.

No mapa a seguir é possível e compreender quais vias são de mão única e qual o tamanho delas. Ao longo dos anos já foi adotado o sentido de mão única em algumas vias do bairro, mas devido ao fluxo de veículos e ao tamanho de algumas vias, ainda é preciso que outras vias deixem de ser de mão dupla e seja adotado sentido de mão única, contribuindo para a melhoria do fluxo de veículos no bairro que em horário de pico se torna complicado principalmente nas vias com largura apertada que precisa comportar veículos em sentido de mão dupla e estacionados.

LEGENDA EEEE Demarcação Eixo Conceitual /eiculos em movimento, com 4 ou 5 faixas em cada sentido. → Espaço confortável. Via larga Veículos estacionados nos 2 lados e 2 veículos em movimento. → Espaço confortável. Via média -Veiculos estacionados em 1 lado e 2 veículos em movimento. → Espaço suficiente. Via estreira Veículos estacionados em um lado, veiculos em movimento em apenas 1 sentido. Espaço mínimo e desconfortável. Sentido das vias de mão única. Pontos de ónibus

Mapa 07 – Dimensão das vias

Fonte: Elaboração própria (2021).

O transporte público atende bem à população local, e o fato de o bairro estar às margens da BR262 o torna privilegiado neste sentido, por ser esta uma via com fluxo intenso de transportes públicos de várias linhas que conectam os diversos terminais rodoviários. O bairro também conta com o Terminal Rodoviário de Jardim América (Imagens 35 e 36), que facilita ainda mais a vida dos usuários desta modalidade de transporte.



Imagem 35 – Reportagem sobre as obras do terminal de Jardim América

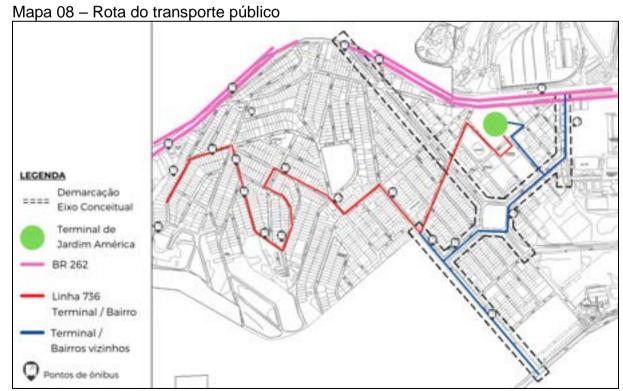
Fonte: Jornal A Tribuna, 05 de junho de 2007.



Imagem 36 - Passageiros no Terminal de Jardim América

Fonte: A Gazeta (2021).

Dentro do bairro, é possível ter acesso a uma boa quantidade de linhas, há linhas que vem de Campo Grande e Itacibá e vão para Vila Velha, Vitória e Serra, e passam pela BR262 e outras passando por dentro do bairro, além das linhas que partem do Terminal Rodoviário de Jardim América em sentido aos bairros vizinhos e outras cidades conforme mostra o mapa abaixo (Mapa 08).



Fonte: Elaboração própria (2021).

4.4 LEITURA DO BAIRRO SEGUNDO KEVIN LYNCH

Kevin Lynch em seu livro A Imagem da Cidade (2011) sugere uma forma de percepção individual da cidade por meio de cinco elementos que são facilitadores da leitura urbana e que para ele estruturaram as urbes como as vias, limites, cruzamentos, pontos nodais e o bairro.

O primeiro elemento são as vias que, segundo o autor são "caminhos ao longo dos quais o observador transita, de forma usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser vias, meios [...] Para muitos, estes são elementos predominantes na sua imagem" (LYNCH, 2011, pg.58). Um das vias de destaque em Jardim América é a BR262 que tem seu início na Segunda Ponte (Imagem 37)e por se tratar da conexão entre a Capital Vitória e os municípios de Cariacica e Vila Velha e é considerada uma via arterial. As vias coletoras que interligam o interior do bairro às vias arteriais citadas são a Avenida América, Avenida Brasil, Avenida Espírito Santo e a Rua Engenheiro José da Silva conforme mapa abaixo, além é claro da vias locais e locais principais sugeridas conforme mostrou o Mapa 06.



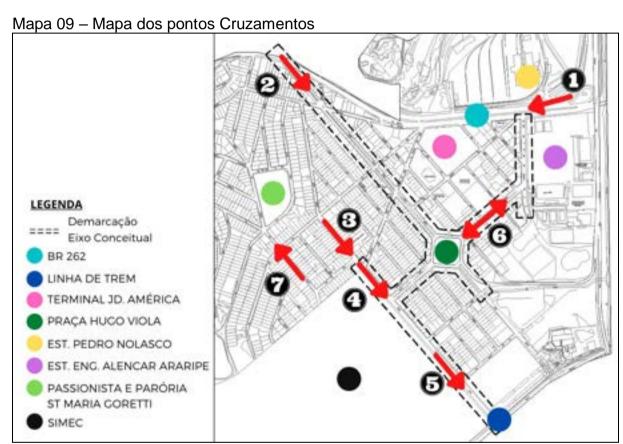


Fonte: G1 Globo (2021).

O segundo elemento de Lynch, limite é descrito como "cursos lineares não utilizados nem considerados pelas pessoas como vias. Sendo a limiar entre duas partes, embargos lineares [...] obstáculos desimpedidos que mantêm um local separado de outros" (LYNCH, 2011, pg.58). Assim, o bairro conta com algumas tipologias de limites, sendo interrupções lineares não visiveis na divisa de Jardim América com alguns bairros como Vera Cruz; a BR262 como barreira linear com o bairro Itaquari e Alto Laje; limite por costas marítimas e fluviais como a Baía de Vitória; barreiras menos penetráveis que são as áreas de mata que envolvem a divisa com Cantinho Feliz, Vale Esperança e Boa Sorte e Itaquari. A presença de grandes empresas também são barreiras, pois não são acessadas pela população (Imagem 38).



Na sequência achou-se interessante trazer os **cruzamentos** classificados como "pontos estratégicos de um município, através dos quais o espectador nela pode adentrar e criam diversos focos para os quais e dos quais ele se move [...] entrelaçar ou convergir de ruas" (LYNCH, 2011, pg.58) como podemos observar no mapa abaixo.



Fonte: Elaboração própria (2021).

No mapa acima observam-se demarcados os pontos denominados cruzamentos, por onde os moradores ou visitantes do bairro Jardim América adentram ao bairro, unindo pontos importantes que conectam as vias residenciais à vias que recebem fluxos maiores da região devido a presença da BR262 e de vias dentro do bairro que o conectam com outros bairros vizinhos.

Ponto 01: Descida da Segunda Ponte pela BR262 na Estação Ferroviária Pedro Nolasco e Estádio Engenheiro Alencar de Araripe (Desportiva), no início do bairro Jardim América (Imagem 39), local onde se inicia o bairro Jardim América, tem fluxo intenso de veículos devido a conexão feita pela Segunda Ponte entre os municípios Vitória, Vila Velha e Cariacica.



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pelo autor (2021).

Ponto 02: Início da Avenida América, à esquerda a BR262 sentido bairro São Torquato e à direita a via que adentra o bairro Jardim América (Imagem 40), local de acesso ao bairro Jardim América para quem vem de Campo Grande e Itacibá, além de ser também um ponto de retorno do fluxo que vem sentido Segunda Ponte x Campo Grande, adentrarem ao bairro Jardim América.



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pelo autor (2021).

Ponto 03: Avenida Espírito Santo, à esquerda Rua Engenheiro José Sertã que vem da BR262 e Terminal de Jardim América. À direita o muro da empresa de ferro e aço Simec (Imagem 41), estre cruzamento interliga o fluxo do próprio bairro com o que

vem da BR262, grande parte sendo transporte público, pois essa Avenida Espirito Santo é rota para que se chege à outros bairros.

Imagem 41 – Av. Espírito Santo com Rua Eng. José Sertã



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pelo autor (2021).

Ponto 04: Avenida Espírito Santo, à esquerda Avenida Brasil onde está localizada a Escola Cerqueira Lima e a Praça Hugo Viola, à direita o muro da empresa SIMEC (Imagem 42), este cruzamento é trajeto de todos os transportes públicos que vem dos bairros vizinhos e de Vila Velha com destido ao Terminal de Jardim América, além de também trafegar pela região caminhões que prestam serviços para as empresas e comércios da região, além de ser rota para os moradores do bairro Jardim América.

Imagem 42 – Cruzamento da Av. Espírito Santo com Av. Brasil



Ponto 05: Linha de trem final da Avenida Espírito Santo, ao lado direito o final do muro da Simec, convergindo à direita na Rua Fernando Antônio, o acesso aos bairros Bela Aurora, Vale Esperança, Boa Sorte e outros. À esquerda, Rua Leopoldina. Seguindo reto pela Rua Ricardo Luís, acesso ao bairro Nova América e a divisa entre os municípios de Cariacica e Vila Velha. (Imagem 43).



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pelo autor (2021).

Ponto 06: Avenida Brasil e Rua Pará à esquerda, da acesso ao Terminal de Jardim América, seguindo à frente acessa ao Estádio Engenheiro Araripe (Imagem 44). Abaixo, (Imagem 45) o mesmo ponto da Avenida Brasil, vendo no sentido contrário o fundo da Praça Hugo Viola. Este local recebe grande fluxo de transporte público, é por este caminho que os veículos acessam a Rua Eng. José Himério que desemboca na BR262, segue para o bairro São Torquato em Vila Velha e se acessa a Segunda Ponte com destino a capital Vitória.





Imagem 45 – Vista dos fundos da Praça Hugo Viola na Av. Brasil

Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pelo autor (2021).

Ponto 07: Rua Venezuela com o começo da Rua Bolívia à (conhecida como rua da biquinha) que tem sequência para o lado direito levando à parte frontal do colégio Passionista e Paróquia Santa Maria Goretti. De frente à esquerda, Rua Costa Rica que acessa a parte alta do bairro, sendo a via utilizada para tráfego do ônibus que vem do Terminal de Jardim América e leva os passageiros para o bairro Vera Cruz. De frente à direita, continuação da Rua Venezuela, acessa os fundos do Colégio Passionista (imagem 46).



Outro elemento de destque do Lynch, são os pontos nodais que é descrito como "edificação, sinaleira, comércio ou monte. [...] Alguns pontos marcantes situam-se a grande distância, acima dos cumes de outros elementos mais pequenos e são usados como referências radiais." (LYNCH, 2011, pg.59) e no bairro foram elencados os seguintes pontos marcantes (Mapa 10):

Mapa 10 – Pontos nodais do bairro



Fonte: Elaboração própria (2021).

- Ponto 01 BR262 e Segunda Ponte: uma importante Rodovia Federal que interliga o Espírito Santo à outros estados e que tem seu início de fato no começo da Segunda Ponte.
- Ponto 02 Terminal de Jardim América: terminal rodoviário inaugurado em 2009 que atende em média 30 comunidades, tendo 8 linhas troncais que vão de terminal para terminal e 14 linhas alimentadoras que transitam de terminais para os bairros adjacentes.
- Ponto 03 Estação Ferroviária Pedro Nolasco: se encontra em funcionamento desde 1904 em Cariacica/ES com linhas que vão até Minas Gerais.
- Ponto 04 Unidade de Saúde de Jardim América: lozalizado na Rua Nicarágua, atende a população local e é referência no tratamento de

- Tuberculose. Atualmente passa por reforma para ampliação e melhoria na acessibilidade para melhor atender à população.
- Ponto 05 Praça Hugo Viola: atualmente ainda é a única praça do bairro, localizada no centro das Avenidas América e Brasil, duas avenidas bem movimentados do bairro, sendo rota dos transportes públicos que vão sentido ao Terminal de Jardim América, veículos de forma geral, podendo acessar a Rua Engenheiro José Himério que desemboca na BR262, sendo possível acessar a Segunda Ponte ou ir sentido ao bairro São Torquato, Vila Velha.
- Ponto 6 Estágio Engenheiro Alencar Araripe: É um dos principais estádios do estado do Espírito Santo, recebe jogos de times de todo o estado.
- Ponto 7 Paróquia Santa Maria Goretti, Colégio Passionista, Faculdade UCL:
 Localizados no mesmo local, a torre da Paróquia pode ser vista da Segunda
 Ponte por quem transita entre Vitória e Vila Velha, tendo no local estrutura
 adequada que atende desde de ensino infantil até o ensino superior, sendo
 ofertados em horários diferentes.
- Ponto 8 Avenida América: Avenida muito importante do bairro por ser um polo comercial, onde também se encontra o canal do bairro. Nela há a presença de comercios e grandes empresas, influenciando para a valorização do bairro, onde a população tem a sua disposição uma vasta variedade de serviços.
- Ponto 9 Agências bancárias: Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Banco Bradesco, Banco Itaú, Sicoob, Banescard e duas casas lotéricas estão presentes no bairro, contribuindo para a valorização do bairro Jardim América e possibilitando o oferecimento da grande maioria dos serviços bancários presentes no estado do Espírito Santo em um único bairro.
- Ponto 10 Grupo SIMEC: antiga ArcelorMitall Cariacica e Belgo Mineira, é hoje uma das principais empresas de ferro e aço do mundo.

Por fim, o elemento **bairros**, definido por ele como sendo "áreas em que o espectador adentra (para dentro de) mentalmente e que atesta como tendo algo de semelhante e de identificável" (LYNCH, 2011, pg.58). Jardim América está circundada de vários outros bairros e a transição com seus vizinhos se dá por meio de elementos importantes, como a BR262 que faz a conexão com os bairros Alto Laje, Itaquari e Alto Boa Vista e o Rio Marinho tido como limite entre os bairros São

Torquato, Cobi de Baixo, Nova América e Vasco da Gama (Imagem 47).

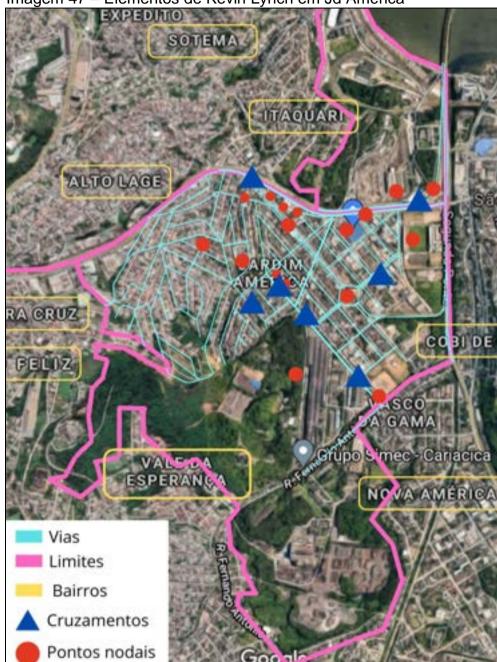


Imagem 47 – Elementos de Kevin Lynch em Jd América

Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pelo autor (2021).

Kevin Lynch é considerado um dos maiores urbanistas, em A imagem da Cidade ele aborda os aspectos visuais da cidade distribuídos em 5 itens conforme foram citados ao longo do texto, onde podemos ver de que maneira esses itens se comportam de maneira geral conforme mostra o agrupamento dos itens demonstrados na imagem acima (Imagem 47), tendo uma percepção visual do todo.

4.5 APONTAMENTO DAS PROBLEMÁTICAS URBANAS

Ao estudar o bairro, foi possível notar que Jardim América enfrenta hoje diversos problemas, mas a abertura de vãos abertos no canal que corta toda a Avenida América é um dos mais críticos, pois além de se tornarem elementos perigosos para pedestres e carros, a situação de alagamento se intensifica quando chove. Conforme a imagem abaixo (Imagem 48) percebe-se que o canal é coberto por uma laje que está praticamente no mesmo nível da rua e com isso a população aproveita para usar essa laje como estacionamento entre um vão aberto e outro que estão sempre abertos e não contam com nenhuma grade de proteção ou outro meio que seja.



Imagem 48 - Av. América com vãos abertos do canal

Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Além disso, nesta mesma avenida as calçadas são irregulares tanto pela falta de manutenção, quanto pela presença de várias rampas de acesso a garagens que não seguem uma padronização e acabam criando degraus e obstáculos para o pedestre que precisa caminhar pelo local. Outra questão que marca a Avenida América é a quantidade de comércio e empresas em meio a poucas residências, fazendo com que ao fim do expediente comercial essa região se torne bastante insegura.

Outro ponto de destaque ao longo desta avenida é a praça Hugo Viola (Imagem 49), que é o único espaço público de lazer que a região possui, todavia encontra-se num estado que varia de regular à péssimo em relação a sua infraestrutura como um todo e a condição em que os equipamentos ofertados se encontram. Suas calçadas estão desniveladas, com buracos e ressaltos, comprometendo o caminhar seguro do

pedestre. Os jardins estão sem receber manutenção, tendo sua vegetação comprometida. Os mobiliários urbanos e o banheiro público se encontram em más condições, não podendo oferecer um mínimo de conforto para os usuários. Com isso, os moradores ficam sem opção de lazer dentro do próprio bairro, tendo que se deslocar para outros bairros ou cidades vizinhas que possam oferecer esse tipo de espaço com qualidade adequada para uso.

Imagem 49 – Situação atual da praça Hugo Viola



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Imagem 50 – Reportagem sobre reforma da praça

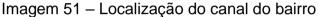


Fonte: A Tribuna, 22 de junho de 2012.

Conforme a reportagem da A Tribuna (2012) acima, há algum tempo a população já pede por reforma e manutenção na infraestrutura da praça. O calçamento está irregular, a quadra e o parque infantil estão com grades e equipamentos enferrujados, bancos e mesas com problemas etc. A situação precária em que hoje

se encontra a praça afeta diretamente à população que, com o tempo, foi deixando de frequentar o local e aos poucos foi ficando deserta e insegura.

Vale ressaltar que o canal percorre toda a Avenida América cortando a Praça Hugo Viola (Imagens 51, 52 e 53) ao meio. Além do mau cheiro no entorno do canal, também é perigoso algum transeunte se acidentar caindo em algum dos vãos abertos principalmente em dias chuvosos quando esse volume de água aumenta fazendo com que transborde a água insalubre.





Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Imagem 52 – Canal na praça e Avenida América



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Imagem 53 – Final da Av. América



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

O problem.a de alagamento no bairro é constante e não ocorre somente na Avenida América, mas sim em várias vias. Esse fato ocorre devido à falta de um plano de drenagem eficiente que faz com a água da chuva seja escoada com fluidez evitando assim as enchentes em dias chuvosos. As imagens abaixo (Imagem 54) mostram como a Rua México e a Avenida Brasil ficam quando chove e alagam devido ao acúmulo de água.



Fonte: A Gazeta (2019).

As calçadas irregulares (Imagens 55 e 56) também chamam atenção com sua total falta de manutenção adequada e sem qualquer padronização. Percebeu-se que os moradores foram construindo suas casas ao longo dos anos sem levar em conta a calçada do seu vizinho, ou seja, passeios desnivelados uns dos outros. De outro ponto de vista, Jardim América, além de ruas planas, também é composta em sua rede viária por várias ruas em aclive induzindo a construção de calçadas com degraus ou rampas com inclinações além do adequado o que leva o transeunte muitas caminhar carrocável da via. vezes а na parte



Imagem 55 - Calçadas em Jardim América

Fonte: Google Maps (2021).



Fonte: Google Maps (2021).

As ruas do bairro por sua vez, muitas vezes se apresentam imperfeitas, com vários buracos e ondulações (Imagem 57). Situação essa complicada para os motoristas de um modo geral, mas principalmente para ciclistas que não tem seu o espaço separado trafegar para de bicicleta.



Imagem 57 - Ruas em Jardim América

Fonte: Google Maps (2021).

Como Equipamento Livre de Uso Público, atualmente o bairro possui apenas a praça Hugo Viola que, no momento, precisa de reparos e manutenção em sua infraestrutura. Em contrapartida, está sendo construído um parque linear, o Parque da Biquinha, que leva no nome o apelido da Rua Bolívia (rua da biquinha) onde o mesmo será implantado. Este equipamento num futuro será mais uma opção de lazer para a população local e o local de sua implantação hoje é um espaço ocioso (Imagens 58 e 59).

Imagem 58 – Local onde será implantado o Parque da Biquinha

PLOCAL DO PARQUE
PRAÇA HUGO VIOLA

Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).



Imagem 59 - Projeto do Parque da Biquinha

Fonte: Prefeitura de Cariacica (2021).

Jardim América apesar de ser uma região com grande fluxo comercial durante o dia, tem poucos estabelecimentos que funcionam no período da noite fazendo com que o bairro fique deserto nesse período. Os assaltos são regulares a qualquer hora do dia como é relatado nas imagens abaixo extraídas de reportagens dos jornais locais, e a sensação de insegurança é ainda maior quando os comércios estão fechados.



Fonte: Tribuna Online (2021). Folha Vitória (2021).

4.5 RESULTADO DA CONSULTA PÚBLICA

Com o intuito de compreender melhor as necessidades e opiniões da população que mora e/ou frequenta o bairro em análise, foi realizada uma pesquisa para coleta de dados por meio de um questionário online disponibilizado via redes sociais e conforme a estrutura demonstrada no Apêndice A.

O questionário foi respondido por 122 pessoas no total, entre moradores, pessoas que trabalham no bairro e visitantes. Na primeira fase foram abordadas questões para entender o perfil dos entrevistados como mostram os gráficos de 01 a 06.

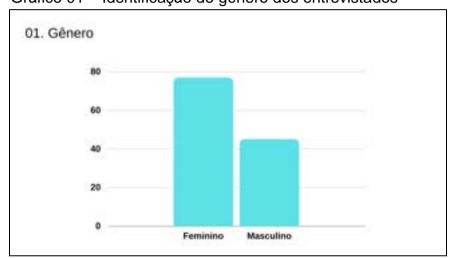


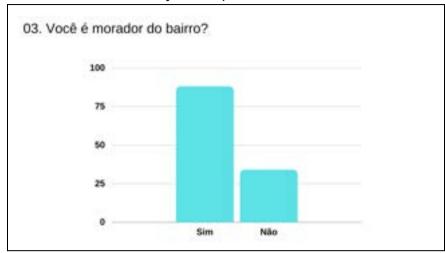
Gráfico 01 – Identificação do gênero dos entrevistados

Fonte: Autoral (2021).



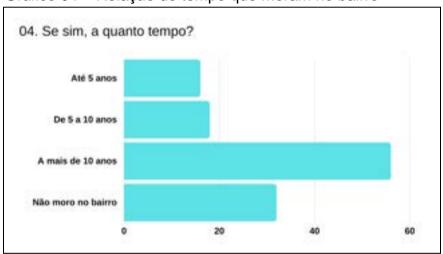
Gráfico 02 – Relação da idade dos entrevistados

Gráfico 03 - Identificação de quantos moram no bairro



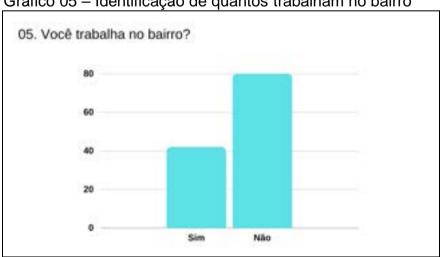
Fonte: Autoral (2021).

Gráfico 04 – Relação do tempo que moram no bairro



Fonte: Autoral (2021).

Gráfico 05 – Identificação de quantos trabalham no bairro



O Gráfico 06 traz à tona os meios de transporte mais utilizados entre os entrevistados, que infelizmente é o automóvel.

Gráfico 06 – Meios de transportes utilizados

06. Quais meios de transporte você costuma utilizar?

A pé
Bicicleta
Moto
Carro
Onibus

Transporte por aplicativo

0 20 40 60 80

Fonte: Autoral (2021).

Na segunda etapa do questionário, o objetivo era entender como os entrevistados classificam a infraestrutura do bairro como um todo, abrangendo a qualidade das vias, calçadas e iluminação pública. De acordo com Gráfico 07 a classificação ficou entre regular e ruim. Já no caso da iluminação pública conforme mostra o Gráfico 08, o resultado foi em sua maioria classificando a iluminação pública como regular.

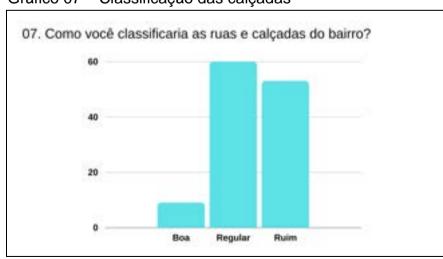


Gráfico 07 – Classificação das calçadas

08. Como você classificaria a iluminação pública do bairro?

100

75

50

25

Boa Regular Ruim

Gráfico 08 – Classificação da iluminação pública

Fonte: Autoral (2021).

Sabendo que as calçadas de Jardim América atualmente são estreitas e irregulares, questionou-se à população se o alargamento e a regularização das calçadas eram importantes. A resposta, conforme mostra o Gráfico 09, constata que sim.



Se fossemos dividir o território do bairro entre parte plana e parte em aclive, teríamos aproximadamente 50% de cada parte. Mas apesar disso, na parte plana não há atualmente ciclovias no bairro. Os ciclistas que precisam transitar em suas bicicletas precisam se arriscas nas vias disputando espaço com os veículos ou utilizando dividir com os pedestres as calçadas irregulares do bairro. Diante disso, foi questionado aos entrevistados se eles consideravam importante ter ciclovias em Jardim América, e o resultado consta no Gráfico 10.

10. Você considera importante que ter ciclovias pelo bairro? 125 100

Gráfico 10 – Importância de ciclovias

Fonte: Autoral (2021).

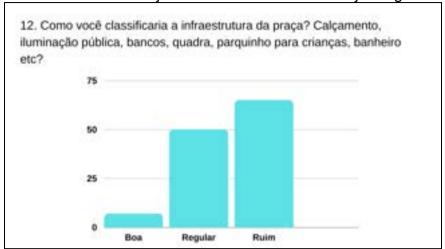
A terceira etapa da pesquisa questionou sobre os espaços de lazer da região, mais especificamente a Praça Hugo Viola, tendo em vista que atualmente é a única praça presente no bairro. Foi questionado se a população frequentava este local e se consideravam importante e necessária a implantação de mais locais como este, o resultado podemos ver abaixo, confirmando que sim pelos 95%.



Fonte: Autoral (2021).

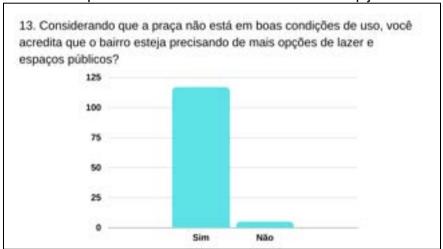
Tendo em vista que uma parte das pessoas entrevistadas ainda frequenta a Praça, mesmo que este número de frequentadores seja menor em relação a anos atras, foi abordado como essas pessoas classificam a infraestrutura existente na Praça Hugo Viola (Imagem 61) conforme mostra o Gráfico 12, e no Gráfico 13 foi questionado se Jardim América precisa de novos espaços de lazer para a população.

Gráfico 12 – Classificação da infraestrutura da Praça Hugo Viola



Fonte: Autoral (2021).

Gráfico 13 – Opinião sobre a necessidade de mais opções de lazer



Fonte: Autoral (2021).

Imagem 61 – Praça Hugo Viola



Fonte: Google Maps (2021).

A quarta etapa deste questionário buscou classificar a relação de pedestres/ciclistas quanto à utilização das vias mais importantes do bairro, que são a Avenida América (Imagem 62), Avenida Espírito Santo (Imagem 63) e a Rua Eng. José Himério S Oliveira (Imagem 64).



Fonte: Autoral (2021).



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Gráfico 15 – Relação do pedestre/ciclista com a Av. Espírito Santo



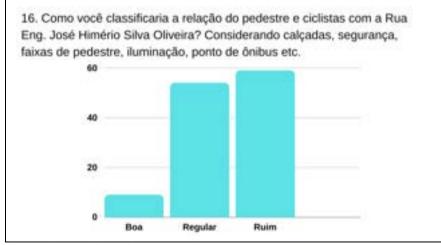
Fonte: Autoral (2021).

Imagem 63 e 64 - Av. Espírito Santo e Rua Eng. José Himério S Oliveira

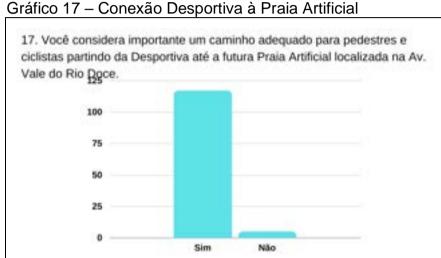


Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Gráfico 16 - Relação do pedestre/ciclista com a R. Eng. José Himério S Oliveira



Considerando o projeto divulgado pela Prefeitura Municipal de Cariacica quanto a futura Praia Artificial de Cariacica que ficará localizada na Av. Vale do Rio Doce, às margens do Rio Santa Maria (Imagem 65), perguntou-se a importância de se ter um caminho de conexão entre a Desportiva Ferroviária e o novo equipamento. O resultado exposto no Gráfico 17, constatou-se que a população considera importante.



Fonte: Autoral (2021).



Imagem 65 - Projeto da Praia Artificial de Cariacica

Fonte: Folha Vitória (2021).

Na última etapa da consulta pública foi solicitado que a população fizesse alguma sugestão de melhoria para o bairro. A maior parte dos entrevistados fez mais de uma sugestão no mesmo comentário, fato esse que culminou para que algumas sugestões fossem apontadas por mais de um entrevistado. A partir disso, foi analisado a quantidade de pessoas que sugeriram os mesmos itens e elaborado o gráfico abaixo mostrando quais pontos estão sendo mais apontados pelo público entrevistado.



Gráfico 18 – Problemas gerais apontados pelos entrevistados.

Fonte: Autoral (2021).

Por fim, ressaltam-se as seguintes problemáticas do bairro na ordem de importância. Em primeiro estão os constantes alagamentos, a falta de segurança, o canal de esgoto com vãos abertos e a condição precária das vias, fatores que causam maior incomodidade. Em segundo plano aparecem a falta de arborização, ciclovias, iluminação pública, espaços de lazer e a infraestrutura da praça também foram apontados. E por último, mas não menos importante, foram citados a falta de acessibilidade no bairro, vagas para estacionamento, o estado degradado dos pontos de ônibus e a sinalização ruim do bairro.

5 EIXO CONCEITUAL HUGO VIOLA - REQUALIFICANDO JARDIM AMÉRICA

Após os estudos que se fizeram necessários, neste capítulo serão abordadas as diretrizes urbanísticas utilizadas na elaboração da proposta do Eixo Conceitual Hugo Viola – Requalificando Jardim América. Com base nos diagnósticos e estudos, foi possível identificar as áreas que necessitavam de intervenções.

O ponto de partida da proposta para o Eixo Conceitual foi a Praça Hugo Viola por se tratar do único equipamento de lazer presente no bairro e devido a precariedade de sua infraestrutura, cujo objetivo é trazer vida novamente para este local que há anos foi bastante frequentado pelos moradores e visitantes do bairro. A ideia inicial desta pesquisa era tornar este espaço mais convidativo e beneficiar o convívio do coletivo. No entanto, percebeu-se que somente propor a requalificação da Praça Hugo Viola não seria suficiente para promover melhoria na qualidade de vida dos usuários do bairro como um todo. A partir disso, expandiu-se a intervenção para além da praça, criando assim o Eixo Conceitual Hugo Viola, que também inclui o sistema viário a ele interligado e terrenos vizinhos ao eixo subutilizados ou vazios atualmente. Tendo em vista a grande área que carecia de intervenções, foi feito da seguinte maneira: Intervenções projetuais numeradas de 1 a 5 abaixo, para as vias do eixo conceitual e para a Praça Hugo Viola, onde foi elaborado a proposta projetual conforme será explanado ao longo do capítulo e como consta no Apêndice B e C. E intervenções sugestivas, numeradas de 6 a 12, que trata terrenos, vias do entorno do Eixo Conceitual. Para melhor entendimento, segue abaixo um breve resumo de todas as intervenções com seus nomes e em que áreas atuam e posteriormente temos o Mapa de Intervenções demonstrando na malha viária onde se situa cada ponto citado.

Abordando de forma resumida as intervenções de projeto observada no mapa, temos:

Item 1 – Praça Hugo Viola: A proposta é requalificá-la como um todo.
 Fechando o canal que corta a praça ao meio, nivelando o calçamento total da praça com os jardins, oferecer usos com infraestrutura adequada, oferecer espaço central para food trucks e eventos, implantar novo banheiro público, melhorar a iluminação pública, melhorar a acessibilidade, implantar ciclovia na circunferência da praça, utilizar pavimentação drenante para auxiliar na

- melhoria de alagamentos do entorno etc.
- Item 2 Avenida América: Nesta avenida está localizado o canal do bairro, que será canalizado para possibilitar a implantação de uma ciclovia na via inteira com canteiros laterais, melhorando a mobilidade urbana do bairro e conectando a BR262 à Praça Hugo Viola. Além de padronizar calçadas, a pavimentação da via, melhorar a sinalização e iluminação pública. Após a praça, essa avenida continua por uma quadra onde atualmente existe uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) e a Estação Elevatória de Esgoto Bruto (EEB), a proposta é fazer um jardim para absorver a água da chuva.
- Item 3 Avenida Brasil: Nesta avenida será implantado uma ciclovia central com canteiros laterais, melhorias na iluminação pública, acessibilidade, sinalização como um todo e tendo faixa de pedestre elevada em frente à Escola Cerqueira Lima.
- Item 4 Avenida Espírito Santo: Sendo considerada a avenida principal do bairro com grande fluxo diurno, será implantado um calçamento novo com ciclovia por toda a extensão da via, novos pontos de ônibus com recuo para o ônibus estacionar, muros de parede cega com aberturas de cobogós e gradis, jardins, pontos de descanso com mobiliário urbano, e uma pequena praça central com banca de jornal e food truck.
- Item 5 Rua Eng. José Himério S. Oliveira: Nesta avenida é proposto mudança na entrada de pedestres e veículos para o Centro Esportivo devido a estrutura da nova calçada, que apresenta ciclovia, jardins, novo ponto de ônibus recuado, sinalização, iluminação pública e mobiliário urbano.

Abordando sobre as intervenções sugestivas observadas no mapa, temos:

- Item 6 Casa da Memória Hugo Viola: A ideia é a implantação da Casa da Memória para o bairro onde atualmente está a residência da família Hugo Viola que foi o fundador do bairro. Trata-se de uma residência com arquitetura italiana bem diferente das demais residências do bairro e está localizada na Avenida Espírito Santo, a principal do bairro, com concentração comercial e alto fluxo de pessoas durante o dia, sendo um ótimo local para uma Casa da Memória.
- Item 7 Conjunto de Habitação Social: O terreno em guestão está localizado

aos fundos do Terminal de Jardim América e atualmente, sem uso especifico, vem sendo utilizado para estacionamento de caminhões e ônibus. Aproveitando a proximidade com o terminal, fica sugerido a implantação de um Conjunto de Habitação Social que possa atender as famílias carentes do bairro.

- Item 8 Centro Comunitário/Faça Fácil: Este terreno se encontra nas mesmas condições descritas no item 7, devido ao fluxo de pessoas que o terminal recebe todos os dias, neste terreno fica sugerido a implantação de um Centro Comunitário ou um "Faça Fácil" para atender a população local e de bairros vizinhos, tendo em vista que não há no bairro algo com esta finalidade.
- Item 9 Centro Esportivo Engenheiro Araripe: Neste item fica sugerido transformar o Estádio Engenheiro Araripe em um Centro Esportivo aberto à população para que possam usufruir do espaço com novas propostas esportivas para crianças e adultos, fazendo do espaço um local para o uso amplo de pessoas e sem restrições.
- Item 10 Sesc Jardim América: Considerando a falta de atrativos que o bairro enfrenta e tendo este terreno subutilizado ao lado do Centro Esportivo Engenheiro Araripe que foi sugerido anteriormente, fica sugerido um Sesc para o bairro, sendo uma nova opção de lazer e entretenimento para a população local e adjacências, trazendo cada vez mais movimento de pessoas e turistas para o bairro.
- Item 11 Área de proteção ambiental: Neste local atualmente se encontra uma parcela de vegetação que permeia o Rio Marinho, para preservar este local e o rio, fica sugerido a criação de uma área de proteção ambiental, tendo em vista que no zoneamento esta área já está propícia a receber este uso.
- Item 12 Escola pública de tempo integral: Considerando que atualmente o bairro conta com 02 escolas técnicas particulares e que a única escola de ensino médio pública foi fechada, neste terreno em questão fica sugerido a implantação de uma escola pública de tempo integral, atendendo a população local e adjacências, devido ao seu local estratégico em relação ao transporte público que circula por esta via onde o terreno está localizado.

 Item 13 – Conexão BR262 à Praia Artificial: Sabendo-se da existência de um projeto para a criação de uma praia artificial em Cariacica, conforme divulgado pela Prefeitura de Cariacica, sugere-se que seja criado um caminho que conecte a BR262 a esse equipamento, facilitando o acesso de pedestres e ciclistas sem que seja necessário passar pelo bairro São Torquato.

No mapa abaixo pode-se observar a localização das intervenções listadas acima e como elas se conectam pela malha urbana do bairro.

Mapa 11 – Mapa de intervenções



Fonte: AUTOCAD (2021). Desenho produzido/adaptado pela autora (2021).

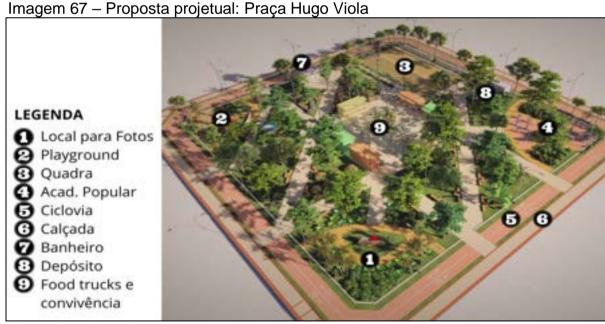
A partir do entendimento resumido das diretrizes urbanísticas gerais, segue essa pesquisa descrevendo o Projeto Conceito do Eixo Hugo Viola. Inicia-se relatando sobre a Praça Hugo Viola que foi o ponto de partida para a requalificação do Eixo Conceitual, cuja proposta é a renovação geral da mesma. A praça está localizada no encontro das avenidas Espírito Santo e Brasil, possui uma área de aproximadamente 60.000m². Atualmente oferece pista de skate, playground, quadra descoberta, academia popular com poucos aparelhos, local para jogar bocha subutilizado, quiosque central e banheiro público em má condição. Além disso, é cortada ao meio pelo canal do bairro que percorre toda a Avenida América conforme

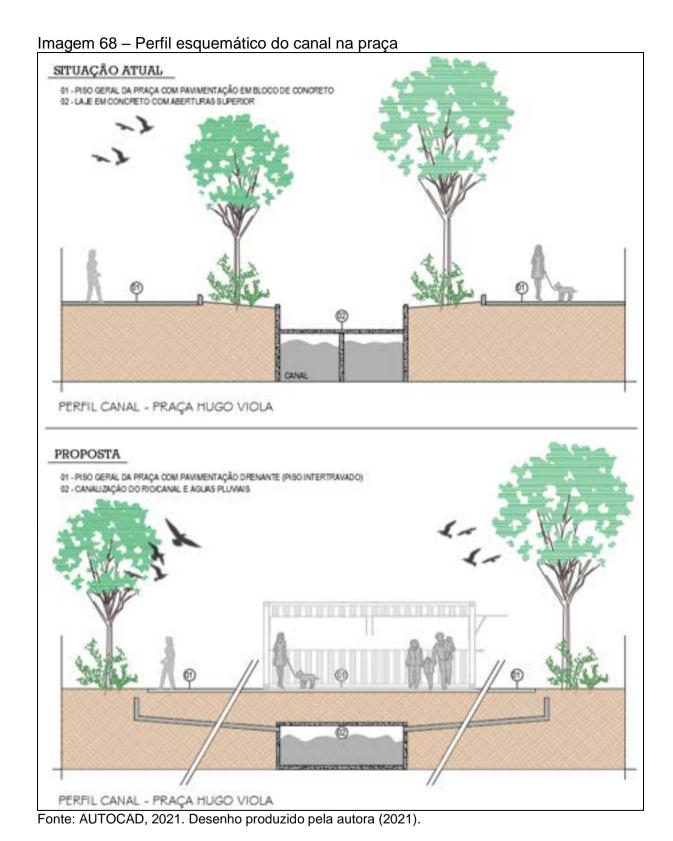
mostra a imagem abaixo.



Fonte: Google Maps (2021). Adaptado pela autora (2021).

Os novos espaços da praça foram dispostos nas extremidades, conforme mostra a imagem 67 abaixo, fechando o canal e deixando a parte central livre para *food truck* e convivência de pessoas visando o movimento de pedestres no período noturno ou a realização de algum evento.





O canal que corta a praça ao meio é um grande problema por causa do mau cheiro e devido ao perigo que apresenta suas valas abertas, sendo ainda a situação piorada nos dias chuvosos face ao transbordo. A solução então foi fechar o canal e canalizar o rio, possibilitando que a praça se tornasse um local com a pavimentação

totalmente linear. Os jardins da praça não apresentam delimitações por meio fio ou outro elemento, melhorando o escoamento das águas pluviais que também é favorecido devido ao uso de piso drenante do tipo intertravado por toda a extensão da Praça Hugo Viola.

Imagem 69 – Perfil esquemático da calçada e via da praça SITUAÇÃO ATUAL DT - CALICADA COM PAVIMENTACÂD EM CONCRETO 02 - MEIO FIO COMUNI EM CONCRETO 03 - SARJETA EM CONCRETO 04 - PISTA DE ROLAMENTO COM PAVAMENTAÇÃO EM CONCRETO 65 - PISO GERAL DA PRAÇA COM PRIMIENTAÇÃO EM BLOCO DE CONCRETO 620 210 680 PERFIL CALÇADA E VIA - PRAÇA HUGO VIOLA PROPOSTA 01 - CALÇADA COM PAVMENTAÇÃO DREMANTE (PISO INTERTRAVADO) MEIO RO DRENANTE 03 - SARJETA EMICONCRETO 04 - PISTA DE ROLAWENTO COM PWWMENTAÇÃO EM CONCRETO 05 - PISTA DE ROLAMENTO COM PAVIMENTAÇÃO DIRENANTE (PISO INTERTRAVADO). DE - SARUETA COM PAVIMENTAÇÃO DIRENANTE (PISO INTERTRAVADO). 07 - CICLOVIA COMPRIMIENTAÇÃO DISENANTE (PISO INTERTRAVADO) DE-PISO GERAL DA PRAÇA COMPANIMENTAÇÃO DREMINTE (PISO INTERTRAVADO). 50 60 150 150 100 350 350 250 800 PERFIL CALÇADA E VIA - PRAÇA HUGO VIOLA

Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

A via que contorna a praça foi alargada e dividida em dois tipos de pavimentação conforme mostra a imagem acima. Na via interna foi utilizado piso intertravado para colaborar com o escoamento das águas pluviais e evitar alagamentos. Na via da extremidade foi utilizado pavimentação de concreto que suporta melhor o peso de

ônibus e caminhões que trafegam diariamente pelo local. A calçada de 2,5m de largura foi padronizada, feita em piso intertravado na cor cinza, onde a população pode caminhar sobre um passeio nivelado e acessível, tornando possível o acesso de idosos ou pessoas portadoras de necessidades especiais. A partir dessa calçada foi projetada uma ciclovia com faixas de mão dupla para as bicicletas que, por sua vez, se conecta com as ciclovias projetadas nas vias do eixo conceitual. A ciclovia receberá também piso intertravado, mas na cor vermelha. Para delimitá-la foi utilizado um canteiro de pequeno porte entre a calçada e a ciclovia e outro de médio porte para separar a ciclovia da parte interna da praça que suporta espécies maiores de vegetação. Importante ressaltar a opção por meio-fio drenante, como podemos ver Imagem 70 a seguir.

O meio-fio utilizado no projeto foi o modelo drenante ACO Kerbrain (Imagem 70) da ACO Brasil, ele é fabricado em concreto polímero e além de ser uma solução drenante também reduz a entrada de sujeiras, além de ser mais resistente do que o meio-fio tradicional (ACO BRASIL, 2021).



Fonte: ACO Brasil (2021).

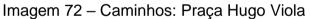
Em toda pavimentação da praça adotou-se o piso intertravado em variadas cores como podemos observar na próxima imagem, por ser este um piso com eficiência drenante que auxilia o escoamento da água da chuva. A calçada que contorna a praça recebeu piso drenante da cor cinza que é o mesmo utilizado em toda a praça. Este é um revestimento sustentável, de fácil aplicação e oferece segurança por ter sua superfície antiderrapante e aguentar o fluxo de pessoas e de veículos.





Fonte: Autoral (2021).

A praça foi projetada para ser um local de pavimentação linear onde o calçamento e os jardins estão no mesmo nível (Imagem 72), não havendo barreiras para o escoamento das águas da chuva.





Na quina principal da praça que se inicia na Avenida Brasil, foi projetado um espaço para que os visitantes e usuários possam tirar fotos junto ao elemento que leva o nome do bairro, tendo toda a praça como cenário de fundo para o registro (Imagem 73). É uma forma de aproximar as pessoas do espaço, compartilhando o registro e promovendo a praça para que mais pessoas possam se interessar em conhecê-la e frequentá-la.

Imagem 73 - Local para fotos: Praça Hugo Viola



Fonte: Autoral (2021).





A quadra (Imagem 74) além de levemente realocada, está localizada no lado oposto do elemento para fotografia e recebeu uma arquibancada para acomodar as pessoas que desejam acompanhar as partidas esportivas que o local poderá sediar.

O playground foi também foi realocado e teve sua área útil aumentada, tendo agora mais opções de brinquedos na parte de areia e na parte gramada. Na separação das áreas do playground e em seus caminhos foi utilizado o piso intertravado na cor amarela que conversam com o verde da grama e o tom da areia. Completando a composição, os jardins laterais receberam bancos de madeira para os pais acompanharem seus filhos nesse espaço (Imagem 75).

Imagem 75 – Playground: Praça Hugo Viola



Fonte: Autoral (2021).

A academia popular também teve sua área ampliada, podendo acomodar mais equipamentos para a população em meio a pisos coloridos e jardins laterais como pode ser observado na próxima imagem.



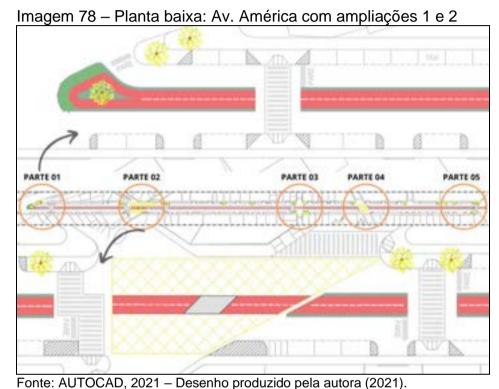
Imagem 76 – Academia popular: Praça Hugo Viola

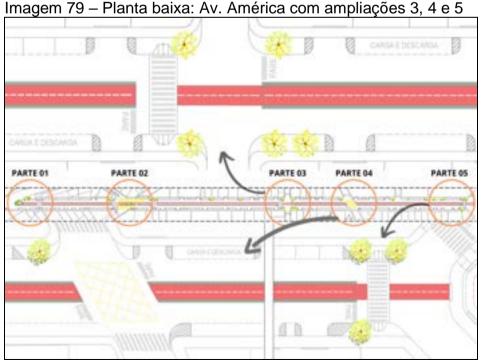
Fonte: Autoral (2021).

No centro da praça foi projetado um espaço aberto para *food trucks* com espaço central para mesas e cadeiras, sendo uma forma de atrair as pessoas para a praça no período noturno. Os *food trucks* são padronizados e feitos em containers para se familiarizar com o alto tráfego de caminhões com carga em container que circula pelo bairro. A ideia foi fazer um espaço aconchegante e aberto, possibilitando a convivência da população em meio aos jardins e mobiliário urbano disposto por toda a praça, trazendo vida novamente para este espaço da comunidade.

Imagem 77 – Área central: Praça Hugo Viola

Quanto a proposta para a Avenida América, cujo canal existente corta a praça ao meio, as diretrizes são a padronização das calçadas com acessibilidade, implantação de bolsões de estacionamento e canteiros para arborizar o local que atualmente não conta com a presença de vegetação. Abaixo, é possível analisar nas Imagens 78 e 79 a planta urbanística setorizada com suas respectivas ampliações.





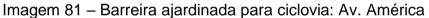
Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

A Parte 01 demarcada nas imagens anteriores, trata-se do início da Avenida América. Neste encontro da avenida com a BR262, o fluxo de veículos que acessam o bairro é constante.

Imagem 80 – Parte 01, barreira ajardinada para ciclovia: Av. América



Fonte: Autoral (2021).



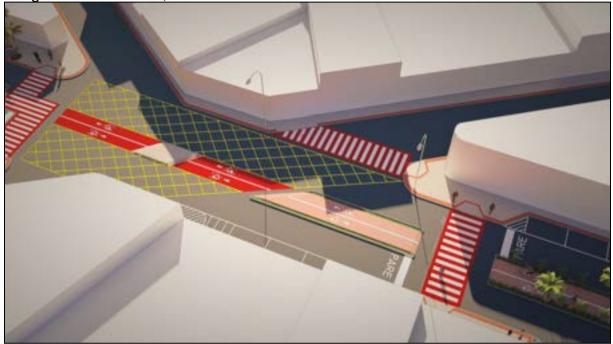


Fonte: Autoral (2021).

Por meio das imagens 80 e 81, já é notório toda padronização pretendida para o

eixo conceitual que incluem calçadas remodeladas, via ordenada, baias de estacionamento, com destaque para a proteção ajardinada da ciclovia. Já na Parte 02, destaca-se um cruzamento remodelado, onde faixas de pedestres foram pintadas na cor vermelha para chamar a atenção tanto dos transeuntes como dos motoristas, promovendo uma travessia mais segura.





Fonte: Autoral (2021).





Vale destacar aqui que na Avenida América foi implantada uma ciclovia. Para que a mesma fosse centralizada, o canal que corre no centro da via precisou ser fechado e o rio canalizado para tratamento adequado. Então, sobre a canalização, acontece a uma ciclovia bidirecional resguardada por canteiros laterais (Imagens 84 e 85). É importante citar que um ideal seria recuperar o Rio que ali passava em épocas atrás, mas por ser um procedimento demorado, sugere-se a canalização até que o mesmo se recupere.

Imagem 84 – Perfil esquemático 01 da Avenida América 91 - CALCADA COMPAVMENTAÇÃO EMICONOPIETO 92 - MEIO PIO COMUMIEMICONOPIETO SITUAÇÃO ATUAL 03 - ESTACIONAMENTO COM RIVINDITAÇÃO BINASFALTO 94 - RISTACIE POLIZIENTO COM PAVIMENTAÇÃO BINASPALTO 95 - LAJE BIN CONCRETO COM ABERTURAS SUPERIOR 394 394 G44 PERFIL CALÇADA, VIA E CICLOVIA - AVENIDA AMÉRICA PROPOSTA EL CALDADA COMPANAMENTAÇÃO DESMATE PISO INTERTRADAD EL MEIO PIO DIEMANTE EL SARJETA EMICOMOPETO 64. ESTACIONAMENTO COM PRIMIENTAÇÃO EM ASFALTO 05. RISTA DE ROLAMENTO COM PRIMIENTAÇÃO EM ASFALTO 95 - CANALUZAÇÃO DO PROCIANAL E AGUAS PLUMAIS ST - CICLOVIA COM PRIVINENTAÇÃO OPENANTE (PISO INTERTITAMADO) 150 PERFIL CALÇADA, VIA E CICLOVIA - AVENIDA AMÉRICA

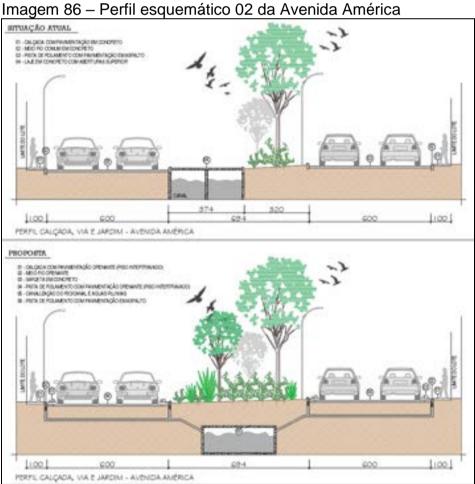
Fonte: AUTOCAD, 2021 - Desenho produzido pela autora (2021).



Imagem 85 – Proposta para Avenida América

Fonte: Autoral (2021).

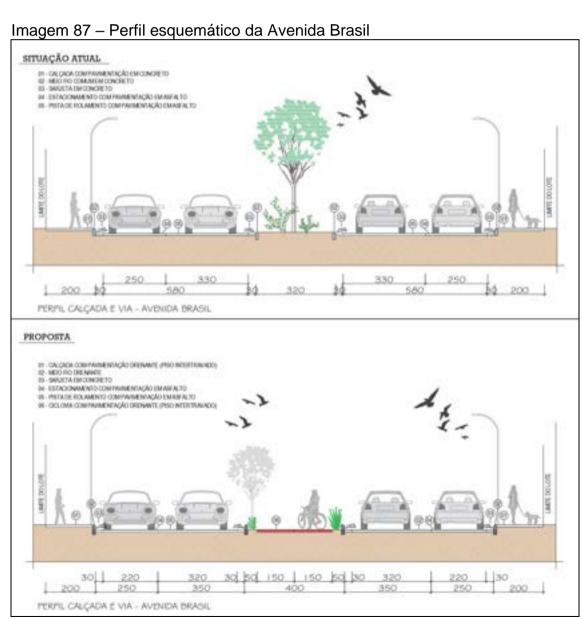
Após a praça, a Avenida América tem continuidade por uma quadra onde estão localizados a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) e a Estação Elevatória de Esgoto Bruto (EEB), como bem ilustra na Imagem 86 o perfil atual e a proposta.



Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

Dando continuidade à requalificação do eixo, cabe mencionar que nesse trecho final da Avenida América foi criado um jardim para ajudar na absorção da chuva e que também serve de filtro da água que caminha até os lençóis freáticos conforme mostra o perfil esquemático acima.

Outra via requalificada, como mostrou o Mapa 11, é a Avenida Brasil que também passa pela praça delimitando junto com a Avenida América o Eixo Conceitual Hugo Viola. Essa via também foi requalificada em toda a sua extensão, recebendo uma ciclovia central com canteiros laterais conforme mostra o perfil abaixo, as calçadas foram padronizadas para ter acessibilidade, sinalização e iluminação pública melhoradas etc.



Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

Outro ponto relevante de destaque na intervenção aqui proposta, é a faixa de pedestre elevada implantada em frente da Escola Cerqueira Lima no intuito de diminuir a velocidade dos carros neste local, pois o tráfego de crianças é intenso durante o dia. A calçada dessa avenida hoje não comporta o modelo de ponto de ônibus implantado nas demais vias, logo foi necessário adaptar o modelo ao estilo container para este caso específico como mostra a Imagem 88.

Imagem 88 – Ponto de ônibus e faixa de pedestre: Av. Brasil



Fonte: Autoral (2021).

Também fazendo parte do Eixo Conceitual Hugo Viola, a Avenida Espírito Santo foi totalmente requalificada. A via ganhou alargamentos a partir de contrapartidas com a Empresa SIMEC. Na área dos bolsões projetados e na Praça proposta, a via teve sua extensão aumentada em até 26 metros em relação a sua largura original. A Avenida Espírito Santo conforme mostra no Mapa 11 abaixo, também tem grande fluxo de veículos e para torná-la mais atrativa foram feitos novos calçamentos e no muro que separa a empresa da avenida sugere-se a aplicação de elementos vazados como os Cobogós e/ou Gradis ao contrário das paredes cegas da SIMEC. Além disso, o projeto para esta avenida oferece pontos de descanso para os pedestres, mobiliário urbano, calçadas acessíveis e ciclovia em toda sua extensão, ambos com piso intertravado para servir de dreno (Imagens 88, 89 e 90).

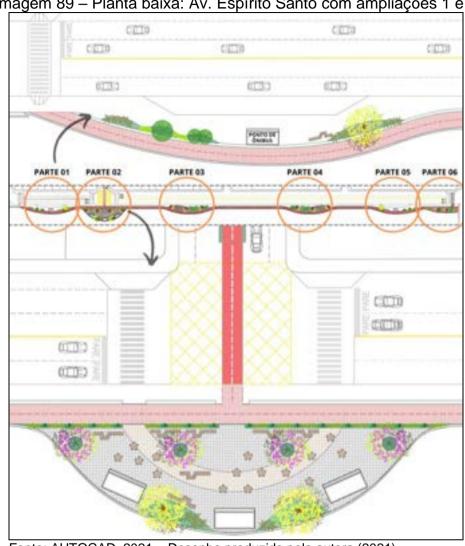


Imagem 89 – Planta baixa: Av. Espírito Santo com ampliações 1 e 2

Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

Mapa 11- Mapa de intervenções



Fonte: AUTOCAD (2021). Desenho produzido/adaptado pela autora (2021).

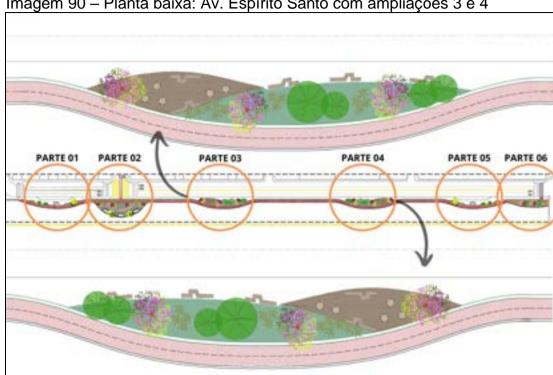
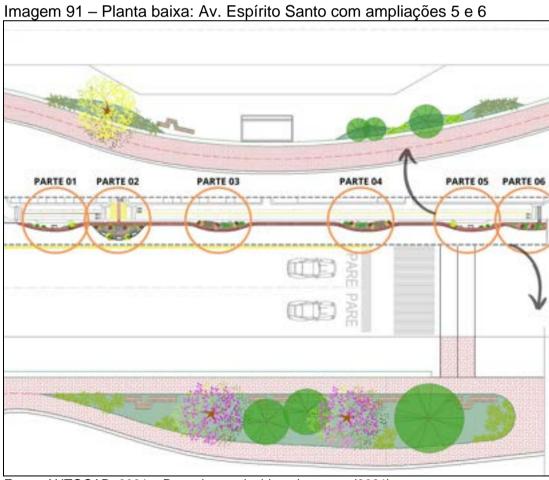


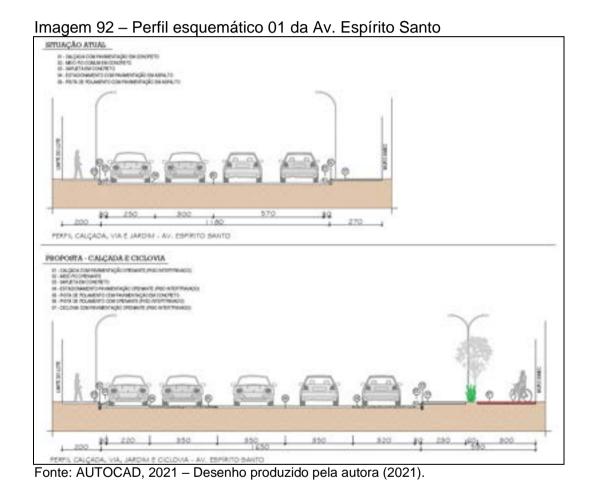
Imagem 90 - Planta baixa: Av. Espírito Santo com ampliações 3 e 4

Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).



Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

No início e no final desta avenida já existiam pontos de ônibus que foram mantidos no local, porém totalmente remodelados. O ponto de ônibus em si recebeu uma nova estrutura padronizada em container, com mobiliário urbano, jardim, acessibilidade, sinalização e recuo na pista de rolamento para o ônibus estacionar no embarque e desembarque dos passageiros sem atrapalhar o trânsito. Os perfis abaixo (Imagens 91 e 92) demonstram como ao longo da avenida a caixa da rua teve suas larguras estendidas e requalificadas.





Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

O recuo para estacionamento do transporte público abriga 2 ônibus para embarque e desembarque de passageiros como pode ser observado nas imagens 93 e 94 abaixo.

Imagem 94 – Vista aérea do ponto de ônibus: Av. Espírito Santo

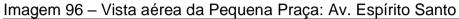


Fonte: Autoral (2021).

Imagem 95 – Ponto de ônibus: Av. Espírito Santo



No encontro com a Avenida Brasil foi criada uma pequena praça que pode ser vista na Imagem 96. Este espaço estando próximo à Escola Cerqueira Lima se torna um ponto de espera para pais e crianças no dia a dia, pois oferece mobiliário urbano de descanso, local para barracas de alimentação, paisagismo agradável etc.





Fonte: Autoral (2021).





Também foram criados nessa mesma avenida bolsões de jardim e estar para os pedestres com deck e mobiliário urbano, de forma que os transeuntes possam usufruir de um local para descompressão ao ar livre.





Fonte: Autoral (2021).





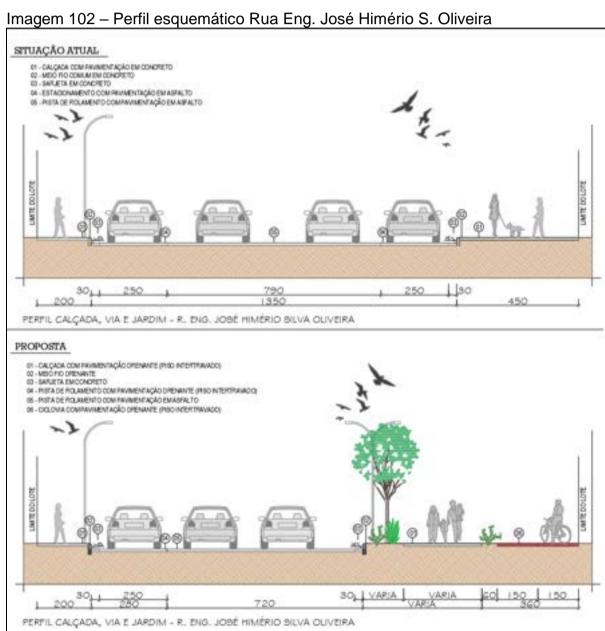
Ao final da avenida, foi mantido a localização do ponto de ônibus, também padronizado em container. A ideia de usar container nos pontos de ônibus dá sequência aos food trucks utilizados na Praça Hugo Viola e a intenção é criar uma conexão de identidade entre o local e as ocorrências urbanas do cotidiano do bairro, como, por exemplo, o constante fluxo de caminhões carregados que trafegam pela região. Além do ponto de ônibus, nesta parte final da via foi proposto outro recuo que possibilita fazer o retorno da ciclovia conforme mostram as imagens abaixo.



Fonte: Autoral (2021).



Fechando as propostas projetuais do Eixo Conceitual Hugo Viola, tem-se Rua Engenheiro José Himério Silva Oliveira, onde atualmente localiza-se o Estádio Engenheiro Araripe. A ideia é que este equipamento se torne o Centro Esportivo da comunidade. Com isso, a avenida foi mantida como via de mão única, porém os acessos ao equipamento esportivo foram realocados para o final da via, possibilitando a implantação de uma ciclovia que conecta a Avenida Brasil à BR262. Em toda sua extensão foi possível oferecer calçamento amplo e jardins diversos.



Fonte: AUTOCAD, 2021 – Desenho produzido pela autora (2021).

A calçada recebeu pavimentação drenante com piso intertravado e bolsões de jardim, canteiros arborizados e mobiliário urbano. O ponto de ônibus existente

também foi mantido, recebeu nova estrutura de container e o espaço de estacionamento do ônibus para embarque e desembarque de passageiros foi recuado para não atrapalhar o trânsito (Imagens 102 e 103).

Imagem 103 - Calçada: Rua Eng. José Himério S. Oliveira



Fonte: Autoral (2021).







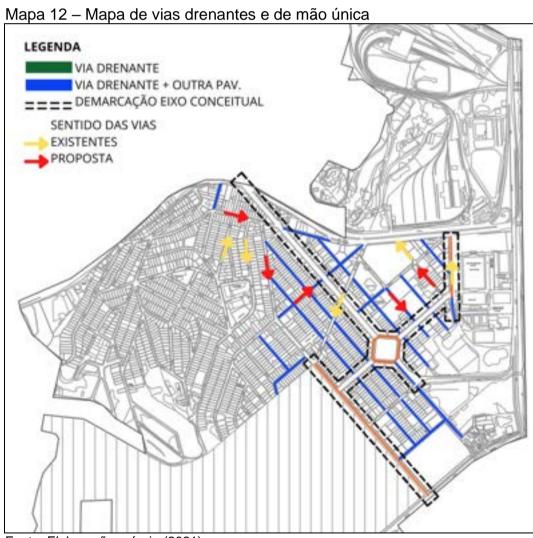
Imagem 105 – Jardim e calçada: Rua Eng. José Himério S. Oliveira

Fonte: Autoral (2021).

A ciclovia foi mantida no canto sem atrapalhar a passagem dos pedestres pela calçada, ambos com pavimentação drenante. Bancos de madeira foram dispostos por toda a avenida, oferecendo descanso para os pedestres em meio aos jardins diversos presentes no local (Imagens 104 e 105).



Uma reclamação recorrente dos moradores e visitantes do bairro foram sobre os problemas enfrentados com os constantes alagamentos, diante disso, para solucionar esse problema foi preciso fazer algumas intervenções em trechos da malha viária de Jardim América conforme mostra o mapa abaixo. O projeto prevê a substituição do asfalto por piso drenante nas vias de acesso às residências, considerando que o fluxo é apenas de veículos de passeio por essas ruas. Dessa forma, a água escoa melhor quando utilizada uma pavimentação drenante na via junto ao meio-fio de mesmo nome. Algumas vias do bairro são estreitas para comportar o tráfego em de mão dupla, tendo a passagem estreitada devido aos inúmeros carros que estacionam e os que transitam ao mesmo tempo. Sendo assim, conforme o mapa abaixo, sugere-se que determinadas vias sejam de mão única evitando assim possíveis congestionamentos em horas de pico.



Fonte: Elaboração própria (2021).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das pesquisas e propostas aqui apresentadas, passou-se a entender como é importante a requalificação de partes das cidades, aqui classificados como Eixos Urbanos. Apreendeu-se também que as intervenções urbanísticas baseadas não só em diagnósticos e análises, mas principalmente na opinião dos usuários que vivenciam o meio e, neste caso, a população do bairro Jardim América, são mais sólidas. Segundo Jan Gehl (2013) é importante que as pessoas abracem o meio urbano e, a partir disso, elas próprias são capazes de tornar a cidade mais seguras e convidativas. Santoro (2013) complementa este pensamento explanando que para se ter ruas seguras elas devem ter vida, *ter pessoas*, pois só assim se tornarão seguras.

Tendo em vista que Jardim América é um bairro com grande ocorrência de furtos, com poucas opções de lazer para a população e carente de infraestrutura urbana adequada, viu-se na Requalificação Urbana do Eixo Conceitual Hugo Viola uma oportunidade de descortinar os problemas e propor soluções de transformação da região. A intenção foi convidar as pessoas para as ruas cuja remodelação das mesmas a tornaram seguras no caminhar e mais atrativas com os novos equipamentos sugeridos.

Respondendo ao questionamento desta pesquisa, acerca de quais aspectos são importantes para tornar um espaço urbano mais atrativo para os usuários, fazendo com que ele seja usual novamente. Pode-se dizer que para tornar um espaço urbano mais atrativo para as pessoas ele deve ser pensado para seus usuários, onde a opinião da população é de extrema importância para que sejam propostos usos adequados para o local de estudo. Dessa forma, a requalificação urbana oferece lazer e bem-estar através da disposição de intervenções que abrace esse meio, conectando as pessoas às ruas, trazendo cada vez mais os usuários para os equipamentos implantados, que, neste caso, se deu por meio das ciclovias que conectam o bairro de um extremo ao outro, possibilitando que o ciclista faça um percurso completo. Cabe lembrar que a proposta se originou com a requalificação da Praça Hugo Viola, a fim de devolver para a população um espaço de lazer e bemestar para a convivência dos moradores, oferecendo acessibilidade, mobilidade urbana e segurança, pois a partir do momento que as pessoas ocuparem as ruas, elas mesmas serão os olhos desse local e se sentirão mais seguras.

Pode-se dizer que esta pesquisa alcançou os objetivos diante das análises apresentadas e diretrizes elencadas para o bairro. As soluções encontradas buscaram tornar a vivência do bairro mais segura, a partir da oferta de infraestrutura urbana adequada aumentando, assim, a qualidade de vida das pessoas. A proposta aqui apresentada teve sua base na conexão entre a mobilidade, caminhabilidade, equipamentos públicos, ordenação viária, drenagem urbana, todos em prol do conforto urbano. Acredita-se que a partir da implantação das ideias expostas no resultado da pesquisa a população irá se sentir mais segura e fará mais uso do bairro.

Por fim, deixo a seguinte frase para reflexão: "Cidades inertes, é verdade, contém as sementes de sua própria destruição e pouco mais. Mas as cidades animadas, diversas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia suficiente para transportar para problemas e necessidades fora de si mesmos."

Jane Jacobs

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050 : Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro; 2020. 161pag.
NBR 9283: Mobiliário Urbano. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.
ACO Brasil. Drenagem e meio-fio combinados para gestão moderna e sustentável de água superficial. Disponível em:< 2017 https://acodrenagem.com.br/aco-kerbdrain/>. Acesso em: 01 out. 2021.
ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos . Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.
ARCHDAILY. "The Snake": a nova ponte para ciclistas de Copenhague. Brasil, 2014. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br/623156/the-snake-a-nova-ponte-para-ciclistas-de-copenhague?ad_source=search&ad_medium=projects_tab&ad_source=search&ad_medium=search_result_all>. Acesso em: 29 out. 2021.
O que podemos (e não podemos) aprender com Copenhague. Brasil, 2020. Disponível em: <a 907892="" br="" href="https://www.archdaily.com.br/br/952310/o-que-podemos-e-nao-podemos-aprender-com-copenhague?ad_source=search&ad_medium=projects_tab&ad_source=search&ad_medium=search_result_all>. Acesso em: 30 out. 2021.</td></tr><tr><td>Parque Urbano da Orla do Guaíba / Jaime Lerner Arquitetos Associados. Brasil, 2021. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados >. Acesso em: 27 nov. 2021.
Bloco B arquitetura e Giz de Terra vencem concurso para requalificação urbana em Veranópolis - RE. Brasil, 2019. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/916652/bloco-b-arquitetura-vence-concurso-para-requalificacao-urbana-em-veranopolis-rs . Acesso em: 10 set. 2021.
BEZERRA, Aline M; CHAVES, Cézar R. Revitalização urbana: Entendendo o processo de requalificação da paisagem. Revista do CEDS. Maranhão, ago.

Disponível em: http://www3.camaracariacica.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/L55362 015.html>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BRASIL. Lei Nº 5.536, de 10 de dezembro de 2015. Dispõe sobre o parcelamento

do solo no município de Cariacica, e dá outras providências.

BRASIL. Lei Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. **Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, e dá outras providências.**

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm. Acesso em: 04 nov. de 2021.

BRASIL. Lei Nº 8.213, de 24 de julho de 1991. **Dispõe sobre os planos de Benefícios da Providência Social e dá outras.**

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm. Acesso em 15 nov. de 2021.

CARIACICA (ES). **Plano Diretor Municipal.** nº 018/2007, de 10 de junho de 2001. Disponível em:https://www.cariacica.es.gov.br/pagina/semdec-pdm. Acesso em: 10 ago. 2021.

CURITIBA (PR). **Perfil da cidade Curitiba.** Prefeitura de Curitiba. [s.d.]. Disponível em: < https://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/perfil-da-cidade-de-curitiba/174>. Acesso em: 15 out. 2021.

_____. Saiba como Curitiba virou referência nacional em smart city. Prefeitura de Curitiba. 20 de fevereiro de 2018. Disponível em: https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/saiba-como-curitiba-virou-referencia-nacional-em-smart-city/45072. Acesso em: 18 out. 2021.

DEÁK, C. O processo de urbanização no Brasil: Falas e façanhas. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp, 2004.

ECO, Humberto. **Arquitetura do Eu**. São Paulo: Perspectiva,2006.

EVERS, Henrique. **Nossa Cidade: O papel do espaço público na vida urbana**. The City Fix Brasil, 2015. Seção Desenvolvimento Urbano. Disponível em :< http://thecityfixbrasil.com/2015/05/06nossa-cidade-o-papel-do-espaço-publico-na-vida-urbana/> Acesso em: 17 ago. de 2021.

FERREIRA, **Aurélio** Buarque de Holanda. **Dicionário** Eletrônico **Aurélio** Século XXI. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira e Lexikon Informática, 1999. Versão 3.0

FURTADO, Carlos Ribeiro (2003). **Gentrificação e (re)estruturação urbana no Brasil: o caso de Porto Alegre: 1965-1995**. Tese de doutorado. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

GAZETA DO POVO. **Uma cidade para pedestres.** Brasil, 2011. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/uma-cidade-para-os-pedestres-5ajg7dthskieltba7h2tias7i/. Acesso em: 28 set. 2021.

GAZETA DO POVO. **10 obras icônicas de Jaime Lerner que traduzem o legado do arquiteto.** Brasil, 2021. Disponível em:

https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/10-obras-iconicas-de-jaime-lerner-que-traduzem-o-legado-do-arquiteto/. Acesso em: 28 set. 2021.

GLOBO. **Mirante da Orla do Guaíba é reaberto ao público após revitalização.** Brasil, 2021. Disponível em: https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2021/11/12/mirante-da-orla-do-guaiba-e-reaberto-ao-publico-apos-revitalizacao.ghtml>. Acesso em: 21 nov. 2021.

HARARI, Y. N. **Sapiens: uma breve história da humanidade**. Porto Alegre: L&PM, 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Estimativas da população residente para os municípios e para as unidades da federação brasileiros com data de referência em 10 de julho de 2016. 2016. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv97868.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Ministério das cidades**, p.52, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama populacional de Cariacica**. 2021. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/es/cariacica.html Acesso em: 08 ago. 2021.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LAMAS, José M. Ressano. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 4 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulberkian/Junta Nacional de Investigação Científica, 2007.

LIRA, P. Geografia do crime e arquitetura do medo. Vitória: GSA 2014.

LYNCH, K. A imagem da cidade. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. 1.ed. – São Paulo: Expressão Popular 2015. 112p.

MOREIRA, Maria da Graça Santos Antunes. **Requalificação Urbana: Alguns Conceitos Básicos**. Arquitextos. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº5, 2007, p117-129. Disponível em: http://hdl.handle.net/10400.5/1802 Acesso em: 05 out. 2021.

OLIVEIRA, Celina Vanat de, **Mobiliário Urbano: Um Abrigo Ergonômico.** Tese (Monografia de Especialização em Engenharia de Segurança no Trabalho, Universidade Técnologica Federal do Paraná 2013). Disponivel em:

http://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/8725/1/PG_CEEST_04_2012_05. pdf> Acesso em: 09 out. 2021.

RAMOS, Helene. Mulheres, direito a cidade e estigma de gênero: a segregação urbana da prostituição em Campinas. São Paulo: Annablume, 2019.

RANGEL, Natália Fonseca de Abreu. **O Esvaziamento do Conceito de Gentrificação Como Estratégia Política**. Caderno NAUI, julho 2015. Disponível em: https://naui.ufsc.br/files/2016/06/O-esvaziamento-do-conceito-de-gentrificacao.pdf>. Acesso em: 02 out. 2021.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 2. Ed.- São Paulo: Boitempo, 2019. 456p.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. 4ª ed. 1ª Reimpressão. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA, Ana Marina. **Requalificação urbana: o exemplo da intervenção Polis em Leiria**. 2011. 174 f. Dissertação de mestrado. Universidade de Coimbra. Portugal, 2011.

SMITH, Neil. **A gentrificação generalizada**. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. Introdução. De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

TANSCHEIT, Paula. Espaços Públicos: A transformação urbana com a participação da população. The City Fix Brasil, Porto Alegre, 2017. Seção Desenvolvimento Urbano. Disponível em:

http://thecitybrasil.com/2017/06/28/espaços-publicos-a-transformacao-urbana-com-a-participacao-da-populacao/ Acesso em: 08 ago. 2021.

VIANNA, L. F. de N. (2020). **Antropoceno e o COVID-19: Uma era de integração ou de controle da Natureza?** Revista Brasileira de Meio Ambiente, v.8, n.1, p.114-117.

VITÓRIA (ES). **Plano Diretor Urbano.** nº 9.271, de 22 de maio de 2018. Disponível em: https://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2018/L9271.PDF>. Acesso em: 12 out. 2021.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO URBANA DO BAIRRO IARDIM AMÉRICA

JAKOINI AMERICA		
Gênero	() Feminino () Masculino () Prefiro não dizer	
Idade (em anos)	R:	
Você é morador do bairro Jardim América?	()Sim ()Não	
Se sim, a quanto tempo mora no bairro Jardim América?	() Até 5 anos () A mais de 10 anos () De 5 a 10 anos () Não moro no bairro	
Você trabalha no bairro Jardim América?	()Sim ()Não	
Quais meios de transporte você costuma utilizar no bairro?	() A pé () Carro () Bicicleta () Ônibus () Moto () Transporte por aplicativo	
Como você classificaria as ruas e calçadas do bairro?	() Boa () Regular () Ruim	
Como você classificaria a iluminação pública do bairro?	() Boa () Regular () Ruim	
Você considera importante ter calçadas mais largas e com calçamento regular para os pedestres?	()Sim ()Não	
Você considera importante que ter ciclovias pelo bairro?	()Sim ()Não	
Você frequenta a praça de Hugo Viola?	()Sim ()Não	
Como você classificaria a infraestrutura da praça? Calçamento, iluminação pública, bancos, quadra, parquinho para crianças, banheiro etc.	() Boa () Regular () Ruim	
Considerando que a praça não está em boas condições de uso, você acredita que o bairro esteja precisando de mais opções de lazer e espaços públicos?	()Sim ()Não	

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO URBANA DO BAIRRO JARDIM AMÉRICA

JAK	DIWI AMERICA
Como você classificaria a relação do pedestre e ciclistas com a Avenida América (conhecida como rua do valão)? Considerando calçadas, segurança, faixas de pedestre, iluminação etc.	()Boa ()Regular ()Ruim
Como você classificaria a relação do pedestre e ciclistas com a Avenida Espírito Santo (conhecida como "muro da belgo")? Considerando calçadas, segurança, faixas de pedestre, iluminação, ponto de ônibus etc.	() Boa () Regular () Ruim
Como você classificaria a relação do pedestre e ciclistas com a Rua Eng. José Himério Silva Oliveira (rua da desportiva)? Considerando calçadas, segurança, faixas de pedestre, iluminação, ponto de ônibus etc.	()Boa ()Regular ()Ruim
Você considera importante um caminho adequado para pedestres e ciclistas partindo da Desportiva até a futura Praia Artificial localizada na Av. Vale do Rio Doce?	()Sim ()Não
Se você pudesse sugerir alguma melhoria para o bairro, qual seria?	R: