

UNIVERSIDADE FEEVALE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLÓGICAS

ANA PAULA KRUMMENAUER

**REQUALIFICAÇÃO ESPACIAL DA ORLA DE GUAÍBA:
CIRCULAR, ESTRUTURAR E RECRIAR**

Novo Hamburgo

2017

ANA PAULA KRUMMENAUER

**REQUALIFICAÇÃO ESPACIAL DA ORLA DE GUAÍBA:
CIRCULAR, ESTRUTURAR E RECRIAR**

Pesquisa de Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Feevale.

Professores: Carlos Henrique Goldman, Alexandra Staudt Follmann Baldauf e Geisa Tamara Bugs

Orientadores: Bruno Cesar Euphrasio de Mello e Mariana Pavlick Pereira

Novo Hamburgo

2017

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a minha família que sempre esteve presente em minha vida acadêmica. Especialmente aos meus pais, Giovani e Rosana Krummenauer, os quais estiveram dispostos a dedicar seu tempo me apoiando e incentivando a perseverar durante todo o trajeto do curso.

Ao meu parceiro e namorado Michel F. Zimmer por me proporcionar conforto nos momentos de fraqueza. Agradeço por acreditar em mim, nos meus sonhos e no meu trabalho, e por todas as noites em que trocou seu sono pela ajuda na realização desta pesquisa e de outros trabalhos acadêmicos. Seu apoio foi fundamental e me deu força para progredir.

Ao meu orientador, Bruno Cesar Euphrasio, pelo seu tempo, sua paciência incomparável, sua dedicação e seu método descontraído de orientar. Também agradeço à professora Mariana Pavlick Pereira que me guiou no início deste trabalho por período suficiente para mostrar sua empolgação e o quanto acreditou em minha pesquisa.

Agradeço a todos colegas e amigos que permitiram a troca de conhecimento durante o curso, em especial às colegas e amigas Graziela Maria Aires, Gabriela Kuhn e Maria Julia Duarte pela parceria, amizade, risadas e noites em claro apoiando uma à outra e buscando os melhores resultados.

Por fim, agradeço aos funcionários da prefeitura municipal de Guaíba pelas entrevistas concedidas, aos amigos, moradores e turistas que puderam responder ao questionário necessário para o estudo da área de intervenção e à todos que de alguma forma contribuíram para minha jornada acadêmica.

“Cidades cheias de vida têm essa maravilhosa habilidade, inata, de compreender, de comunicar, de concatenar e inventar o que será necessário para combater suas dificuldades”.

Jane Jacobs, 1961

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 TEMA E JUSTIFICATIVA	8
2.1 REQUALIFICAÇÃO E APROPRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS	8
2.2 POTENCIALIDADES E INSUFICIÊNCIAS NA ORLA DE GUAÍBA	9
2.2.1 Histórico da Cidade de Guaíba	9
2.2.2 Turismo e Cultura Local	11
2.2.3 Planos, Programas e Projetos para a Área de Intervenção	17
3 MÉTODO DE PESQUISA	19
3.1 PESQUISA DE CAMPO	19
3.2 QUESTIONÁRIOS QUANTITATIVOS	21
3.3 ENTREVISTAS QUALITATIVAS	26
4 ÁREA DE INTERVENÇÃO	28
4.1 DADOS DO MUNICÍPIO	28
4.2 CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	28
4.2.1 Levantamento Planialtimétrico	30
4.2.2 Análise Solar e de Ventilação	31
4.2.3 Uso e Ocupação do Solo	32
4.2.4 Análise Volumétrica	32
4.2.5 Análise de Fachadas, Tipologias e Eixos Ordenadores	33
4.2.6 Análise da Infraestrutura e Equipamentos Urbanos	35
4.2.7 Análise Viária	38
4.2.8 Análise do Regime Urbanístico	39
5 PROJETO PRETENDIDO	42
5.1 PROJETOS REFERENCIAIS	42

5.1.1	Projetos Referenciais Análogos	42
5.1.1.1	ORLA DE AARHUS	43
5.1.1.2	ORLA DO LAGO PAPROCANY	47
5.1.2	Projetos Referenciais Formais	50
5.1.2.1	PRAÇA PÚBLICA DE OSLO	51
5.1.2.2	RIO DE ZHANGJIAGANG	54
5.2	NORMAS TÉCNICAS	58
5.2	PARTIDO	62
5.2.1	Programa de Necessidades	63
5.2.3	Partido Urbanístico	66
6	CONCLUSÃO	70
7	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	71
8	ANEXOS	75
9	APÊNDICES	77

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa de Trabalho Final de Graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Feevale tem como objetivo a coleta de dados e informações referentes à orla do município de Guaíba para o desenvolvimento do projeto de sua requalificação urbana. O local de intervenção está localizado na região metropolitana de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul.

Guaíba tem um grande potencial turístico. O município cresceu desordenadamente ao longo de sua história. Mais recentemente, com a ativação da travessia marítima, a demanda de pessoas que o procuram aumentou, mas a estrutura urbana existente não acompanhou tal evento. Além disso, a cidade tem um potencial histórico de grande relevância para o Estado do Rio Grande de Sul, em geral, e para os moradores, em particular.

O estudo tem como objetivo identificar todas as diretrizes para a realização da requalificação do espaço da orla através de três ordenadores: circular, estruturar e recriar. Para tal, é preciso garantir a mobilidade dos moradores e frequentadores; estruturar os equipamentos e meios existentes, respeitando o valor histórico-cultural do município; e criar novos espaços que suportem a carência existente e gere novos usos com novos atrativos para a permanência do usuário no local, aumentando o fluxo de visitantes.

Serão apresentados nesta pesquisa os estudos das eficiências e potencialidades da orla, as entrevistas e os questionários aplicados ao público pertinente ao objetivo, as análises da área de intervenção, a legislação disposta, os projetos referenciais e o partido, este último gerado com todas as informações analisadas durante o processo da pesquisa.

2 TEMA E JUSTIFICATIVA

Este capítulo apresentará o tema descrito nesta pesquisa, justificando a importância do mesmo para o município de Guaíba e para os usuários do local, partindo do pressuposto que os usufruidores do mesmo têm papel fundamental na forma em que o espaço urbano é organizado.

Para a justificativa de tal, serão apontadas a relevância da requalificação e apropriação da orla de Guaíba e as potencialidades e insuficiências nela presentes. Também serão descritos um breve histórico da cidade, seu processo de urbanização, os potenciais turísticos e os planos, programas e projetos que o município dispõe para a área.

2.1 REQUALIFICAÇÃO E APROPRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS

As cidades têm papel fundamental na vida pessoal de seus habitantes, se caracterizando com uma morfologia própria que envolve e favorece a interação do homem com o espaço. Assim, a mesma é um local de necessidades e possibilidades ofertadas e requeridas através de serviços. "Através das atividades de produção, de gestão, de distribuição, de atividades culturais e infraestruturas, as cidades oferecem tudo aquilo que a maior parte da população precisa" (SILVA, 2011).

A partir do século XVIII, quando o crescimento desorganizado foi desencadeado com os problemas sociais e econômicos da Revolução Industrial, surgiu a necessidade de repensar os espaços urbanos para que os mesmos voltassem a possuir sua função de atratividade. O desenvolvimento e crescimento das cidades contribuíram para que novas polaridades e novas geografias fossem geradas, proporcionando um desequilíbrio entre a realidade e o necessário (SILVA, 2011).

A requalificação do espaço se trata, assim, de uma atuação associada não somente com o espaço, mas com a cultura urbana em que se insere, sendo mais que um processo ou adequação e representando um desejo da população (MANSO, 2001).

Com as cidades em andamento, pode-se afirmar que cabe ao profissional urbanista o estudo dos centros urbanos e a formulação de estratégias que

qualifiquem os espaços em desuso. Assim, é necessário que sejam dotadas políticas de inclusão social, acessibilidade e mobilidade, articulados com o entorno físico existente e histórico do local de intervenção, além de ser do direito das pessoas o controle do uso do espaço e a maneira de sua utilização (SUN, 2008).

Neste âmbito, existem cinco dimensões propostas para a qualificação de espaços públicos. De acordo com Lynch (LYNCH apud ALEX, 2008): presença, uso e ação, apropriação, modificação e disposição.

A presença é o direito de acesso a um lugar, e sem ela o uso e a ação não são possíveis. Uso e ação referem-se às habilidades das pessoas de utilizar um espaço. Com a apropriação, os usuários tomam posse de um lugar, simbolicamente ou de fato. Modificação é o direito de alterar um espaço para facilitar o seu uso, e disposição é a possibilidade de desfazer-se de um espaço público (Lynch apud ALEX, 2008, p 21).

2.2 POTENCIALIDADES E INSUFICIÊNCIAS NA ORLA DE GUAÍBA

O município de Guaíba tem como seus principais atrativos suas belezas naturais provenientes do lago Guaíba e seu contexto histórico relacionado à cultura Guarani e à Revolução Farroupilha. Tais atrativos geraram no local uma potencial demanda turística não atendida com suficiência. Nos itens seguintes serão relatados todos os potenciais e insuficiências pertinentes à orla da cidade, bem como a importância dessa área para os órgãos públicos.

2.2.1 Histórico da cidade de Guaíba

O atual município de Guaíba tem como vestígios sítios arqueológicos¹ dos primeiros habitantes locais representativos dos tupi-guaranis, como os índios "Arachanes" e "Tapes", que habitavam áreas próximas ao lago Guaíba (RODRIGUES, 2006). Os guaranis tinham como principais atividades a caça e a pesca e eram horticultores e ótimos ceramistas. Segundo Worm (1974), essas populações primitivas agrupavam-se em aldeias de seis cabanas. Também acreditavam na imortalidade da alma, motivos de muitas das festas religiosas que realizavam.

¹ O mapa dos sítios arqueológicos e aldeias Guarani existentes em Guaíba está disponível do capítulo "Anexos" desta pesquisa, em Anexo A - Mapa da pré-história de Guaíba.

Aos grupos indígenas da região sucederam os imigrantes europeus. Segundo Rodrigues (2006), os primeiros colonizadores açorianos eram pertencentes ao grupo pioneiro de Jerônimo de Ornelas e chegaram em Guaíba por volta de 1732, confrontando os índios ali existentes e atraídos pela atividade de charqueada e pelas terras extensas e férteis. A disputa de fronteiras atingiu também o território de Guaíba quando os colonizadores espanhóis foram despertados pelos interesses que a terra oferecia.

Para evitar a ocupação espanhola e guarani, a coroa portuguesa dividiu as terras próximas à Guaíba (incluindo a mesma) em onze sesmarias e as doou à estancieiros, os quais tinham como obrigação ocupar as mesmas com criação de gado, galpões, senzalas, capela, cemitério e arvoredos (PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA, 2008). A casa-sede de cada sesmaria era construída na parte mais elevada da gleba para obter um melhor controle da mesma.

Antônio Ferreira Leitão comprou a sesmaria que representa o município de Guaíba atual em 1793, denominada Fazenda Pedras Brancas. Posteriormente, a passou por herança para sua filha, Dona Isabel Leonor, a qual era casada com José Gomes de Vasconcelos Jardim. Por ser um local estratégico, a fazenda foi escolhida como ponto de encontro pelos líderes farroupilhas nas últimas decisões para a tomada de Porto Alegre (RODRIGUES, 2006).

No ano de 1846, Pedras Brancas foi transformada no 9º Distrito da cidade de Porto Alegre, dando início ao processo de urbanização na área onde hoje se encontra o terminal hidroviário de Guaíba (Figura 1). Por meados de 1860 surgiram as primeiras ruas e demarcações de lotes, com uma população estimada em torno de 900 pessoas e um desenvolvimento econômico agropastoril (INFORMATIVO MUNICIPAL, 2001).

Figura 1 - Ponto de origem da colonização em Guaíba



Fonte: Secretaria de Planejamento e Coordenação de Guaíba (2004)

Ainda por meados de 1860, o título "Berço da Revolução Farroupilha" surgiu quando o CTG Maragato, de Porto Alegre, mas com sede provisória no distrito, carregou uma faixa com os dizeres em um desfile no 20 de setembro (PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA, 2008). Segundo Silva (2017), o título foi reconhecido oficialmente em 2011.

O interesse da população na emancipação do distrito ocorreu em 1920, quando o local já possuía autossuficiência econômica, social e política e características próprias (INFORMATIVO MUNICIPAL, 2001). A emancipação aconteceu então em 14 de outubro de 1926 originando a cidade de Guaíba, quando Pedras Brancas saiu vitoriosa na disputa com o distrito de Barra do Ribeiro para sediar a sede do novo município².

Ainda de acordo com o Informativo Municipal (2001), o nome Guaíba foi proposto pelos habitantes de Barra do Ribeiro em homenagem ao lago Guaíba³, causando a persistência da rivalidade com os mesmos por parte dos pedrenses⁴, os quais levaram alguns anos para se adaptar ao nome. Para o brasão municipal foram representadas simbolicamente a participação da cidade na Farroupilha e as indústrias, tendo o coroamento em quatro castelos fortes para simbolizar Guaíba como sede municipal (Figura 2).

Figura 2 - Brasão de Guaíba



Fonte: Portal da Prefeitura de Guaíba (2014)

2.2.2 Turismo e cultura local

Nas décadas de 50 e 60, Guaíba possuía um valor turístico relevante para o município por suas praias. A Praia da Alegria (Figura 3) e a Praia da Florida eram

² No Anexo B, no capítulo Anexos desta pesquisa, encontra-se o mapa com os desmembramentos territoriais ocorridos no município de Guaíba.

³ O nome Guaíba (Guahyba) foi dado ao lago pelos Guaranis e tem origem tupi (Gua-ybe), onde GUA significa *baía*, Y significa *água* e BE significa *em*, resultando na expressão *na baía de todas as águas*.

⁴ Nome designado aos habitantes do distrito Pedras Brancas.

alvos de veraneios, onde os moradores de maior poder aquisitivo da capital Porto Alegre e região possuíam suas casas de descanso, comparáveis à realidade atual das praias do litoral gaúcho (SILVA, 2017).

Figura 3 - Praia da Alegria em 1961



Fonte: Fotos Antigas de Guaíba (2013)

A travessia para a cidade de Guaíba era feita por barcas que cruzavam o lago todos os dias com cerca de seiscentos veículos e mil passageiros (Figura 4). Segundo a empresa de travessia atual, CatSul (2010), a obra de construção das pontes teve seu início e sua inauguração se deu em dezembro de 1958, o que gerou a desativação da travessia por meio marítimo.

Figura 4 - Barcas de travessia marítima entre Porto Alegre e Guaíba nos anos 50



Fonte: Fotos Antigas de Guaíba (2013)

Esse potencial turístico passou a decair com a inauguração da CMPC Celulose Riograndense em 1972, implantada ao lado da Praia da Alegria. A empresa trouxe um quadro de poluição à praia: ruídos durante o dia todo, chuva de

particulados, trepidação das residências próximas ao local, emissões de serragem e lançamento de resíduos no lago, dentre outros impactos que atingiram os moradores e turistas (SUL21, 2015).

A situação das praias, que antes eram grandes atrativos, se agrava ainda hoje. Porém, segundo Silva (2017), o turismo local se reergueu com olhares a novos pontos da cidade com a volta da travessia pelas águas do Guaíba, em 2011⁵. A demanda turística cresceu nas áreas próximas ao desembarque, local que abriga o terminal hidrorrodoviário de Guaíba atualmente, produzindo um efeito conhecido como "Efeito Catamarã".

Ao descerem do Catamarã⁶, os turistas retornavam ao passeio de volta à Porto Alegre, pois não encontravam atrativos ou estrutura que proporcionasse permanência (SILVA, 2017). Assim, o primeiro projeto turístico implantado na orla foi o Dindinho (transporte turístico) ofertado nas praias litorâneas, funcionando no período de um mês. O passeio era custeado pela prefeitura municipal e passava pelos principais pontos históricos de Guaíba. Ainda segundo Silva (2017), com o sucesso do roteiro o passeio passou a ser pago por seus usuários, gerando receita ao município (Figura 5).

Figura 5 - Passeio de Jardineira em Guaíba



Fonte: Itapema Trends (2015)

O segundo projeto para convidar os turistas a permanecerem na cidade foi a transferência dos camelódromos, locados antigamente em frente ao terminal hidrovial. Na época, os camelôs aglomerados e irregulares remetiam à lembrança

⁵ A empresa CatSul retomou o transporte fluvial entre Porto Alegre e Guaíba após 50 anos de inatividade, ofertando viagens diárias que partem do terminal hidrorrodoviário de Porto Alegre e do Píer da Zona Sul, inaugurado em 2014 em frente ao Shopping Barra Sul em Porto Alegre.

⁶ Embarcações conhecidas por possuírem dois cascos que proporcionam velocidade e estabilidade utilizadas pela CatSul em suas viagens.

de uma favela, espantando os turistas e gerando sensação de desconforto e insegurança (Figura 6).

Figura 6 - Camelódromos de Guaíba em 2014



Fonte: Google Earth (2014)

Hoje o local é conhecido por Largo José Claudio Machado e abriga alguns dos eventos que ocorrem no município, como o Food Park, evento gastronômico que teve sua 5ª edição em abril de 2017 (Figura 7). Os camelôs foram realocados criando um centro popular de compras com espaços organizados e atrativos (Figura 8), gerando maior fluxo de cliente para os comerciantes (SILVA,2017).

Figura 7 - Food Park 3ª edição



Fonte: Gastroterapia (2015)

Figura 8 - Centro Popular de Compras



Fonte: Descortinando Horizontes (2013)

A partir do crescimento da procura pela cidade de Guaíba, outros pontos turísticos se destacaram por sua atratividade. A casa do líder farrapo Gomes Jardim (Figura 9), onde Bento Gonçalves faleceu, é um deles. Localiza-se no Sítio Histórico e foi construída no final do século XVIII, sendo restaurada pela última vez em 2013. A casa foi o primeiro tombamento do Rio Grande do Sul a ser solicitado pelo

proprietário e hoje abriga alguns objetos antigos coletados na cidade (SECRETARIA DE TURISMO E CULTURA DE GUAÍBA, 2017).

Figura 9 - Casa Gomes Jardim antigamente



Fonte: IPHAE (2008)

Apesar das alterações de 2006 e 2013 (após o Efeito Catamarã), a casa já havia sofrido alterações antes do seu tombamento em 1994. As reformas anteriores alteraram e descaracterizaram sua configuração original, a qual possuía características típicas das casas de estância do período colonial (IPHAE, 2008).

O Píer 14 de Setembro, criado em 2005 e revitalizado recentemente em 2016, fez parte dos projetos para a melhoria da orla, bem como a escadaria 14 de Setembro localizada na rua em frente ao píer. O mirante existente no final da mesma recebeu uma pintura do quadro da Revolução Farroupilha em Guaíba (Figura 10) e a abertura do Claus Café, inaugurado em 2013 ao lado do mirante, garantindo a movimentação do local (SILVA, 2017).

Figura 10 - Mirante 14 de Setembro



Fonte: Autora (2017)

Seguindo o passeio após o mirante, a Vitrine Cultural se encontra no eixo de continuação da escadaria. O local que antes se encontrava degradado dando

espaço para pessoas usuárias de drogas e moradores de rua hoje possui espaço de exposições temporárias que abriga obras de artistas locais e exposição permanente que retrata o início da Revolução Farroupilha. Abriga também o Memorial da Chama Crioula do Milênio⁷, resultado de uma grande repercussão do primeiro acendimento fora da capital Porto Alegre (SILVA, 2017).

Ainda sobre as intervenções que contribuíram com o crescimento turístico da cidade, a praça Dr. Gastão Leão, localizada próxima a orla, passou por diversas transformações (Figura 11). Abrigou o Posto de Polícia Municipal em 1926, sendo sede do Poder Executivo. Posteriormente, chegou a possuir um mini zoológico e um pequeno playground. Atualmente a praça abriga apenas um bistrô que atende a alguns turistas que chegam ao local.

Vários dos eventos do município ocorrem no espaço da praça, como a Feira do Livro, exposições de artesanato, festas de Natal e Páscoa, Feira do Produtor e eventos religiosos (LEÃO, 2013). A Romaria da Capelinha, que ocorre anualmente, teve a participação de 25 mil pessoas em sua última edição (SILVA, 2017).

Figura 11 - Praça Dr. Gastão Leão em reformas



Fonte: Gazeta Centro-Sul (2013)

Alguns eventos acontecem também na orla, como a copa Guaíba de canoagem e o Sul Americano Jet-ski, que ocorrem nos meses de maio todos os

⁷ A Chama Crioula simboliza o apego à terra Gaúcha e traz o reconhecimento pela trajetória social e história do gaúcho. O acendimento se repete anualmente (O SUL, 2015).

anos (SILVA,2017). A rampa que dá acesso dos jet-skis ao lago ainda não suporta a grande demanda dos eventos.

2.2.3 Planos, programas e projetos para a área de intervenção

O plano diretor (PD) municipal de Guaíba foi aprovado em 2006. Para sua elaboração foi realizado, em 2004, um estudo técnico contando com a participação de uma comissão de reformulação do plano e da população da cidade. O estudo levou em consideração o histórico municipal, a legislação vigente, a percepção visual do espaço, o levantamento de campo e o Estatuto da Cidade.

No estudo, foram identificados os potenciais e as deficiências do município e do PD existente. Dentre elas, as que são pertinentes à esta pesquisa são a falta de incentivo municipal ao turismo e patrimônio histórico e cultural; o descaso com o ambiente natural da orla com o avanço das construções, a plantação de espécies inadequadas na mesma e nos espaços públicos e o depósito de lixo em arroios e no lago Guaíba; a orla como potencial turístico natural a ser explorado; e a facilidade de acesso às rodovias BR 290 e 116, bem como ao lago Guaíba.

Conforme o Art. 4º do Capítulo II do Plano Diretor Municipal (2006), fazem parte dos objetivos do desenvolvimento urbano: i) preservar e criar áreas de recreação e espaços verdes; ii) visar o desenvolvimento urbano, social e industrial através de pontos de atratividades, implantação de equipamentos de turismo, eventos e cultura para garantir o município como polo de comércio, serviços e turismo; iii) tratar globalmente a margem do lago Guaíba, respeitando a diversidade da cidade e potencializando a vocação turística da paisagem; iv) preservar e recuperar o Patrimônio Ambiental Natural com estímulo a manutenção dos recursos hídricos naturais; v) estimular operações consorciadas na falta de recursos públicos; e vi) fortalecer a identidade municipal como meio de aumento de atratividade turística.

As operações urbanas consorciadas dispostas no plano permitem a parceria pública com a iniciativa privada através de ajustes não dispostos no PD. No caso de Guaíba, as mesmas têm como finalidades pertinentes:

- I - intervenção urbanística para melhorias de setores urbanos, podendo abranger, entre outros, programas voltados para espaços de uso público e outros elementos da paisagem urbana, sistemas de transporte público e

individual e de circulação de pedestres, imóveis de interesse cultural e empreendimentos ou concentrações de empreendimentos - privados, comunitários ou governamentais - considerados de interesse público;

II - proteção de recursos naturais e paisagísticos, tais como matas e outras formas de vegetação significativa, formações especiais do relevo e corpos d'água;

III - criação e implementação de áreas verdes públicas e unidades de conservação, prioritariamente em áreas de interesse social e ambiental, tais como Áreas de Preservação Ambiental. (PLANO DIRETOR DE PLANEJAMENTO E GESTÃO MUNICIPAL, Lei Municipal 2.146 - Seção II, Art. 12, 2006).

Vale ressaltar que os estudos e alterações realizados foram consolidados antes do Efeito Catamarã (2011) descrito anteriormente. Portanto, retomando ao item anterior desta pesquisa, o crescimento turístico, mesmo que previsto com as revisões do PD, se deu de forma desordenada pela falta de projetos para suprir tal demanda. O município precisou de ações imediatas que vêm ocorrendo até a realidade atual da orla (SILVA, 2017).

Ainda segundo Silva (2017), além dos projetos descritos anteriormente, a secretaria de turismo e a secretaria de planejamento urbano pretendem realizar o projeto do Centro de Atenção ao Turista, que ficará locado próximo à estação hidroviária. Atualmente as informações turísticas são fornecidas no quiosque de venda de ingresso para o passeio turístico de jardineira, o que não é adequado à situação turística existente. O projeto está em fase de estudo e não tem previsão para sua conclusão.

O órgão público municipal pretende também executar em breve a restauração e requalificação do Mercado Público. Ele está, atualmente, com projeto em fase de licitação e já licenciado pelo IPHAE⁸ (GAZETA, 2016). O mercado é localizado ao lado do novo Centro Popular de Compras e, de acordo com Silva (2017), o projeto intitulado *Mercado das Artes* transformará o edifício existente degradado em um polo cultural, contando com teatro, salas de exposição e praça de alimentação.

⁸ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado.

3 MÉTODO DE PESQUISA

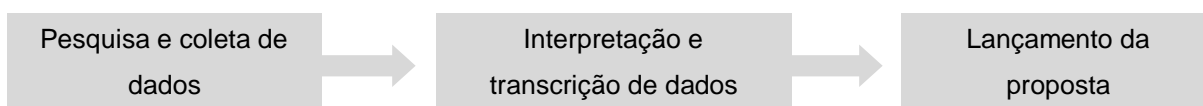
Para esta pesquisa foram utilizados métodos de coleta de dados com a finalidade de embasar a justificativa ao tema em questão e destacar maiores informações sobre a área da orla do município de Guaíba.

Como estratégia, a pesquisa bibliográfica se concretizou com a busca de artigos, livros, notícias e matérias em geral relativos à orla e ao município. A seleção dos materiais e de seus principais tópicos foram os passos seguintes, resultando a maior parte das informações contidas na pesquisa.

Após a coleta e entendimento de todo o material, foram utilizados métodos de natureza qualitativa e quantitativa: pesquisa de campo, questionário quantitativo e entrevista qualitativa⁹. Além dos citados, foi realizado um estudo de referenciais análogos e formais que contribuíram para o entendimento do tema, bem como para o desenvolvimento do partido proposto.

A pesquisa resultou em três grandes etapas: pesquisa e coleta de dados, interpretação e transcrição dos mesmos e lançamento da proposta (Figura 12).

Figura 12 - Diagrama das etapas



Fonte: Autora (2017)

3.1 PESQUISA DE CAMPO

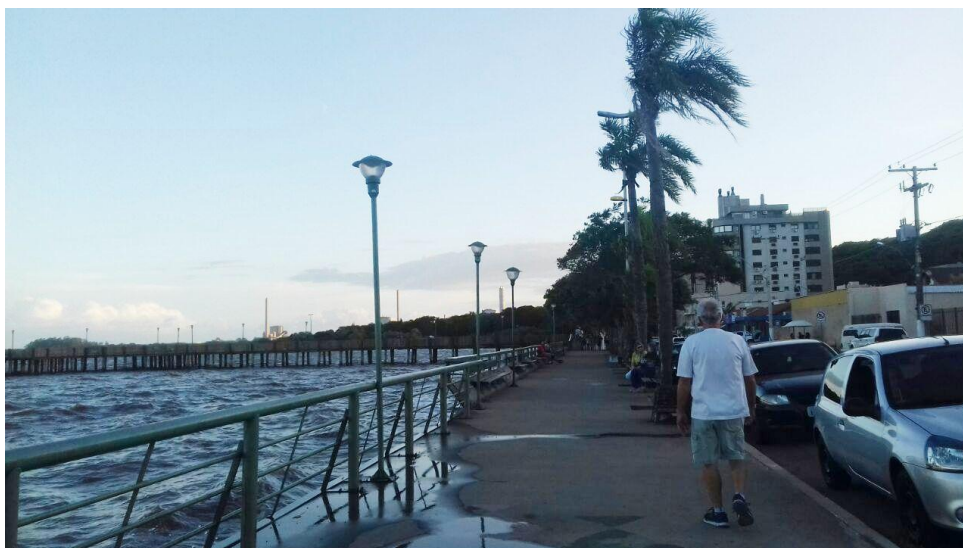
A pesquisa de campo foi realizada nos dias 18 de março e 25 de abril de 2017. O caráter do estudo utilizou, em suma, a técnica da observação direta e participativa, resultando na experiência com o meio da orla de Guaíba e na participação de formas de apropriação do local provindas de seus usuários.

As técnicas de observações foram desenvolvidas a partir da leitura do livro Métodos e Técnicas de Pesquisa Social (GIL, 2008), onde o observador assume o papel de membro do objeto a ser estudado. A técnica gerou informações sobre as atividades realizadas na orla: usos do espaço (Figura 13), locais específicos em que

⁹ Os modelos de questionário quantitativo e entrevistas qualitativas aplicados se encontram disponíveis nos apêndices "A", "B" e "C" desta pesquisa.

ocorrem e sua frequência, sendo assim possível o estudo do layout existente e sua eficácia.

Figura 13 - Orla de Guaíba no período da manhã em dia chuvoso



Fonte: Autora (2017)

A partir da observação comportamental, foram identificadas oito atividades: contemplação, caminhada, passeio de jardineira, baldeação, exercitação física, utilização do playground, alimentação e rodas de chimarrão; estas foram retratadas através do diagrama abaixo (Figura 14), feito no local e adaptado posteriormente:

Figura 14 - Atividades realizadas em cada espaço



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

O perfil dos usuários foi identificado como misto, caracterizado por crianças, jovens, adultos e idosos. A permanência dos mesmos no local é maior durante à

tarde e menor durante os turnos da manhã (Figura 16) e noite. Conforme mostra o diagrama a seguir (Figura 15), os locais de maior movimentação estão localizados próximos ao terminal hidroviário (Figura 17).

Figura 15 - Diagrama de fluxos feito no local



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

No período noturno, o local passa a ser utilizado apenas como passagem, tornando-se menos atrativo e frequentado. O desuso da orla à noite a torna insegura e menos povoada; segundo Jacobs (1961), um espaço seguro é originário de ruas e calçadas em movimento constantes.

Figura 16 - Trapiche no período da manhã



Figura 17 - Local em frente à hidroviária



Fonte: Autora (2017)

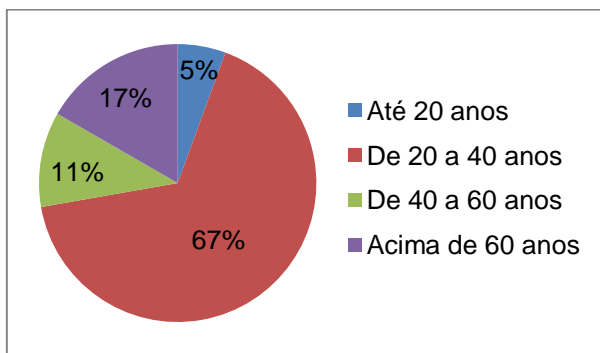
3.2 QUESTIONÁRIOS QUANTITATIVOS

O questionário de natureza quantitativa foi desenvolvido com questões comuns e pertinentes ao tema da pesquisa. As intenções eram o conhecimento do perfil dos usuários da orla, bem como a maneira que a orla se insere em seus cotidianos e quais as atividades que a mesma proporciona aos entrevistados.

Ao total, foram treze questões aplicadas, das quais três eram abertas e dez fechadas. As perguntas abertas inseridas no questionário possibilitaram uma interação maior e mais pessoal com o público alvo do mesmo. O questionário foi aplicado no local a 20 pessoas, nos dias 18 de março e 25 de abril de 2017 e online a 20 pessoas, entre os dias 1 de abril e 23 de abril de 2017. A seguir são apresentados os resultados obtidos.

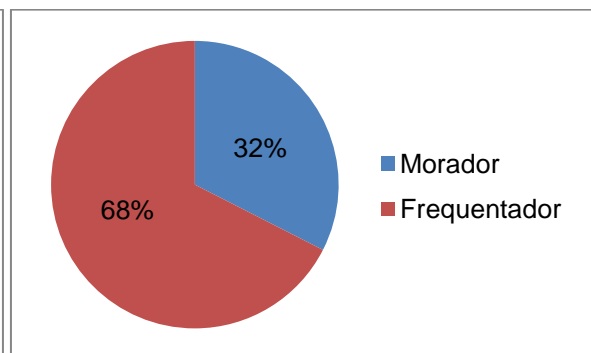
Para fins de caracterizar o perfil dos usuários da orla estudada, foi questionado a faixa etária dos mesmos, bem como sua relação com o local. As questões identificaram que o público predominante possui de 20 a 40 anos, representando 67% dos entrevistados (Gráfico 1). Os outros 33% são divididos entre as faixas acima de 40 anos e até 20 anos, sendo esta última a faixa de menor influência no local. O questionário apontou ainda que a maioria dos entrevistados não são moradores do local, o que indica um bom índice turístico para a orla (Gráfico 2).

Gráfico 1 - Faixa etária



Fonte: Autora (2017)

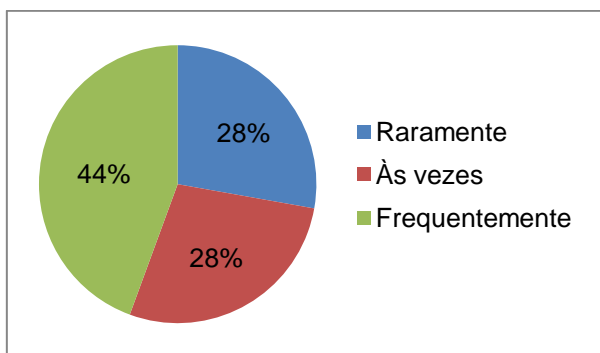
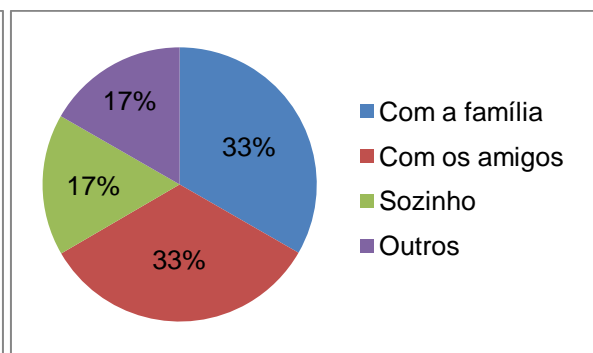
Gráfico 2 - Relação com a orla



Fonte: Autora (2017)

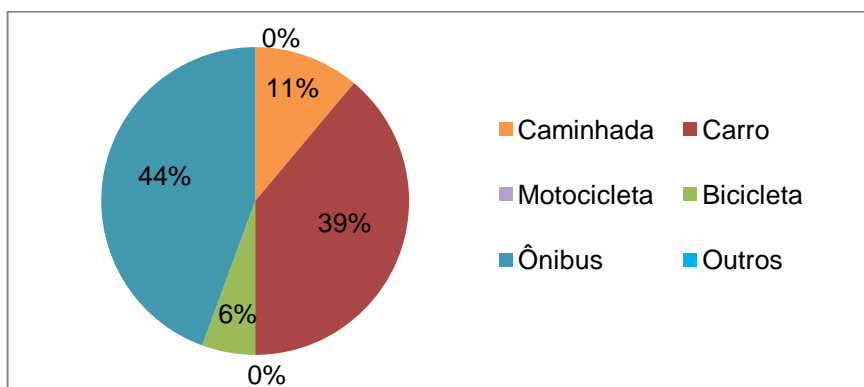
Ainda a respeito do perfil do público entrevistado, as perguntas seguintes constataram que a maior parte dos usuários do local têm o costume de visitar a orla frequentemente, representando 44% (Gráfico 3) e caracterizando um perfil de usuário fixo. O restante respondeu que frequenta o local às vezes ou que não têm o costume de frequentar, sendo estes visitantes variáveis.

Ao serem questionadas suas companhias ao frequentarem a orla, foi detectado que o público predominante é de amigos e familiares, representando 33% cada um dos públicos, conforme o gráfico abaixo (Gráfico 4). Foi identificado ainda que uma pequena parte visita a orla sozinho (17%) ou acompanhado de seu parceiro (17% - descrito no gráfico como "outros").

Gráfico 3 - Frequência da visitação**Gráfico 4 - Com quem frequenta**

Fonte: Autora (2017)

Com o objetivo de identificar a demanda de espaços destinados aos meios de transporte bem como a forma de tratamento para a mobilidade urbana que será aplicada na área da orla, foi questionado o transporte utilizado para chegar até a mesma (Gráfico 5). Quase metade dos usuários (44%) utilizam ônibus, sendo assim é perceptível a necessidade de um local apropriado para a demanda. As pessoas que utilizam carro para o trajeto também representam um número significativo para a composição do partido do projeto, representando 39%.

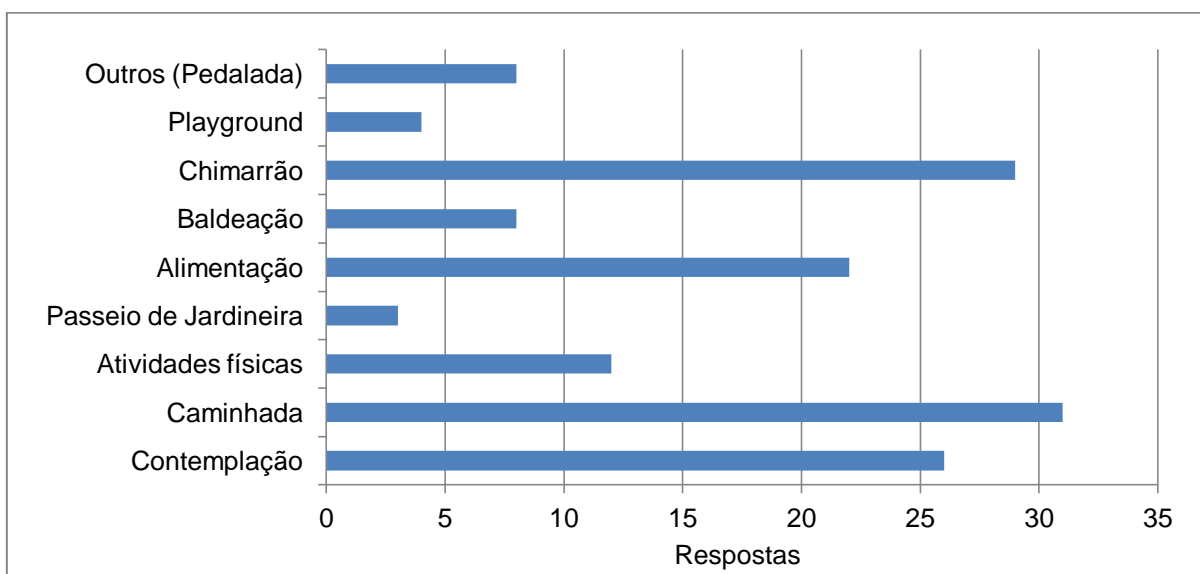
Gráfico 5 - Meio utilizado para chegar à orla

Fonte: Autora (2017)

Buscando averiguar as atividades realizadas na orla de Guaíba identificadas com as observações realizadas na pesquisa de campo, foi inserida a pergunta sobre as mesmas. As respostas mais relevantes referiam-se às atividades de contemplação, caminhada, tomar chimarrão e alimentação (Gráfico 6). A utilização do playground e o passeio de jardineira, apesar de terem sido identificadas na observação, não obtiveram números nas respostas. A opção "outros" possibilitou ainda a inserção da atividade de pedalada, citada por 8 dos 40 usuários entrevistados.

Os interesses destacados nas respostas foram de grande importância para a elaboração do programa de necessidades¹⁰ do partido proposto, visando que a estrutura urbana ofertada deve atender às demandas da população que frequenta o espaço e possuir atrativos que tragam novos usuários.

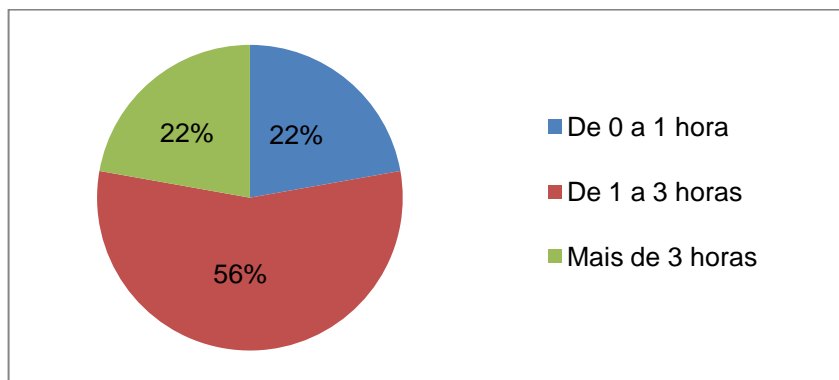
Gráfico 6 - Atividades realizadas na orla de Guaíba



Fonte: Autora (2017)

Houve também a necessidade de associar tais interesses com o tempo que o público permanece no local. O Gráfico 7 aponta que a maioria dos entrevistados utiliza a orla em um tempo que varia de 1 a 3 horas, identificando a conveniência não somente da inserção de espaços interativos de média permanência, mas também de locais que sejam convites de maior permanência na orla do lago.

Gráfico 7 - Tempo de permanência



Fonte: Autora (2017)

¹⁰ O Programa de Necessidades estudado para o Partido Proposto se encontra no Capítulo "Projeto Pretendido" desta pesquisa.

Quanto à segurança que o local oferece, a maior parte dos usuários respondeu, através do questionamento aberto, que se sentem seguros dependendo do horário de visitação. Contudo, o momento em que se sentem mais seguros é durante o dia, momento em que a orla é mais movimentada. À noite a orla não é atrativa, segundo os entrevistados, transformando-se em um local menos movimentado e mais inseguro. Uma parte das respostas contou ainda que ao frequentarem o local sozinhos, a sensação de conforto não é tão eficiente aos usuários. Essa questão destacou a importância de ofertar um uso noturno para o lugar, possibilitando a dinamicidade do mesmo.

Os gráficos seguintes mostram como os entrevistados avaliam a situação atual da orla do lago Guaíba. Ao serem questionados a respeito de alguns equipamentos disponíveis na orla (bancos, iluminação, lixeiras, banheiros e etc.), 61% os qualificaram como razoáveis e 33% como ruins, como mostrado no gráfico abaixo (Gráfico 8).

A qualificação negativa também se aplicou aos equipamentos de lazer dispostos no local (restaurantes, playground, equipamentos de ginástica e etc.), representando 55% das respostas (Gráfico 9). 39% das mesmas foram classificadas ainda como razoáveis, sendo mínima a opinião positiva.

Gráfico 8 - Equipamentos urbanos

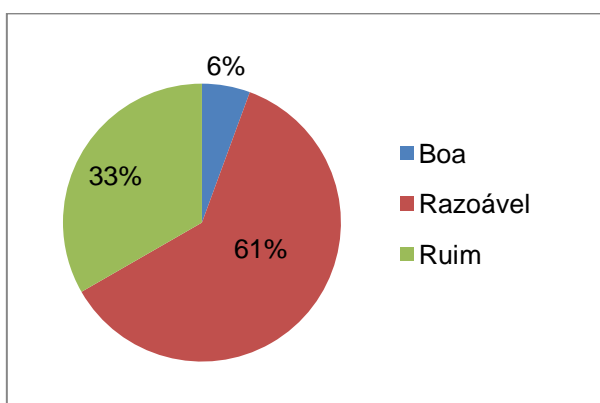
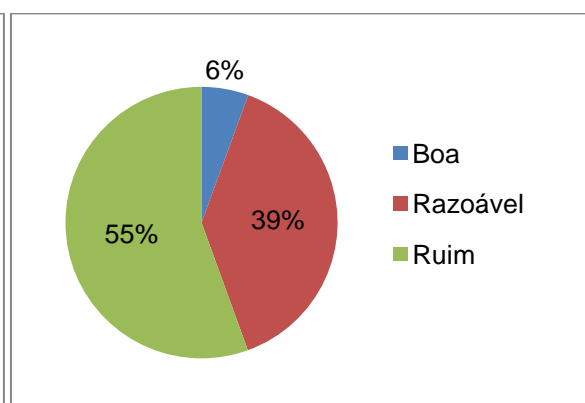


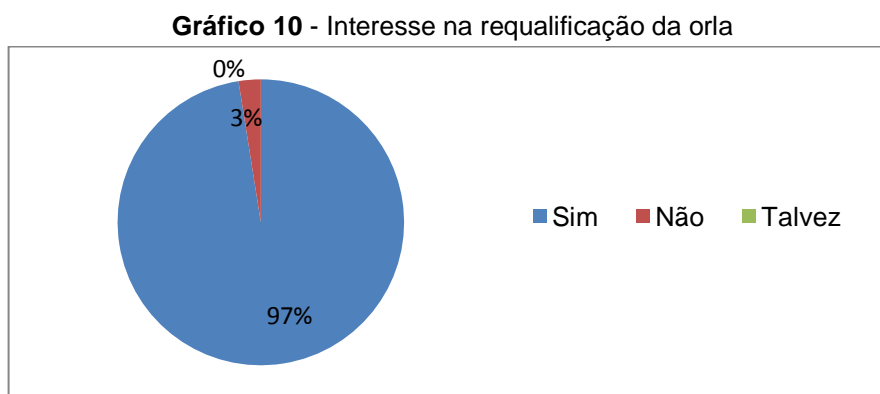
Gráfico 9 - Equipamentos de lazer



Fonte: Autora (2017)

Evidentemente a opinião da população sobre a orla é negativa nas questões de estrutura urbana, como apontado nos gráficos anteriores. O interesse em um local melhor e de maior atratividade foi confirmado pelos frequentadores ao serem questionados se gostariam da requalificação da orla. O gráfico 10 revela que dos 40

entrevistados, apenas 1 respondeu que talvez gostaria que a orla passasse por uma requalificação espacial (1%) e 39 gostariam (97%).



Fonte: Autora (2017)

Tendo como objetivo saber a opinião dos frequentadores sobre as maiores carências da orla, as duas últimas questões levantaram as sugestões para a melhoria do local e os principais problemas do mesmo.

Dentre as mais variadas respostas, destacaram-se como problemas pertinentes à pesquisa a insegurança e a sujeira do local. Também foram citadas as poucas opções de equipamentos de alimentação, ausência de locais com sombra, pouco espaço na largura do calçamento e pouco acesso ao lago.

As sugestões para a qualificação da orla foram, em suma, o alargamento do calçamento e a melhoria na iluminação para maior segurança noturna. Segundo os entrevistados, seria pertinente também uma pista de ciclismo, estacionamento para automóveis e mais espaços de lazer.

3.3 ENTREVISTAS QUALITATIVAS

As entrevistas qualitativas foram aplicadas com representantes da secretaria de Planejamento Urbano e da secretaria de Turismo e Cultura do município de Guaíba. As questões realizadas eram abertas e de capacidade de extração de dados necessários para a pesquisa, resultando em uma conversa informal dirigida por nove perguntas referentes ao Planejamento Urbano e 6 perguntas referentes ao Turismo e Cultura, disponíveis nos apêndices B e C desta pesquisa.

Ao serem questionados sobre o processo de crescimento da orla, o órgão público revelou um quadro histórico de grande valor cultural para os habitantes, que

carregam tal com orgulho, conforme descritos no subitem de potencialidades e insuficiências da orla de Guaíba desta pesquisa.

O órgão também pôde confirmar que a área estudada tem grande importância para a cidade e é um polo gerador de receita, tanto turisticamente como para a mobilidade e transição da capital para o município, ambos facilitados pela travessia marítima, já que o local abrange a área da hidroviária. Assim, o objeto de estudo ficou comprovado como um grande potencial que vem crescendo constantemente desde 2011 e que gerou uma demanda maior que a esperada estruturalmente.

A prefeitura municipal também respondeu que tem feito intervenções para acompanhar tal necessidade e que há ainda projetos em andamento, pois o crescimento é contínuo. Esses projetos compreendem o Centro de Atenção ao Turista e a restauração do mercado público. Os eventos que o município oferta também tiveram crescimento, gerando mídia local e interesse nos moradores da região que de alguns anos pra cá passaram a visitar Guaíba para eventos específicos.

Ao serem questionados sobre o plano diretor vigente, os entrevistados afirmaram ainda que a área da orla possui tratamento e leis particulares, sendo proibidas construções num espaço de 30,00 metros a partir da margem do lago. O mesmo também faz parte da AEICHA - Área Especial de Interesse Cultural, Histórico e Arquitetônico e estão previstas operações consorciadas que minimizem a falta de recursos públicos, podendo estas alterar as diretrizes previstas mediante a implantações de novas leis próprias para tal.

Todos os resultados coletados nas entrevistas foram indispensáveis para complementar o capítulo do tema e justificativa desta pesquisa. As respostas puderam evidenciar as intenções que a prefeitura de Guaíba tem para com a área, a qual é vista como um potencial.

4 ÁREA DE INTERVENÇÃO

Neste capítulo serão apresentados os dados gerais do município, bem como da área pontual de intervenção, além das análises pertinentes à esta pesquisa.

4.1 DADOS DO MUNICÍPIO

Figura 18 - Localização do município de Guaíba



Fonte: Autora (2017)

O município de Guaíba está localizado à 32km da capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, fazendo divisa territorial com Eldorado do Sul, Barra do Ribeiro e Mariana Pimentel. Sua extensão é de 376,947km² e abriga aproximadamente 99.186 habitantes. Destes, 2.166 habitam a zona rural do município. Assim, sua densidade demográfica, de acordo com o censo de 2010 do IBGE, é de 252,57 habitantes/km². Do ponto de vista ambiental, Guaíba possui clima tropical (IBGE, 2016).

4.2 CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área alvo da requalificação foi delimitada a partir dos estudos apresentados anteriormente nesta pesquisa (Figura 19).

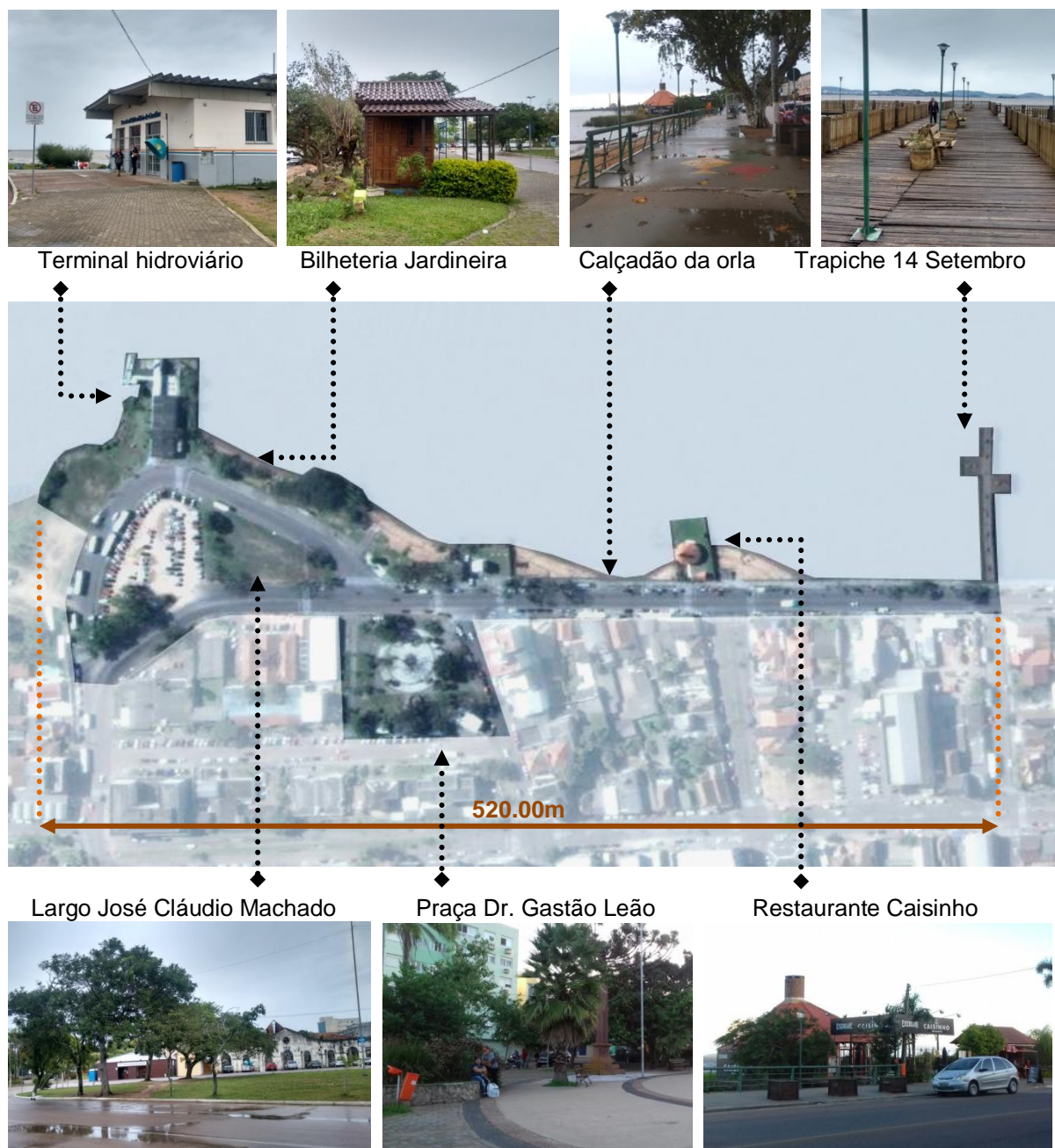
Figura 19 - Delimitação da área de intervenção



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

A área em questão – que possui cerca de 520 metros lineares – abrange os principais pontos da cidade locados próximos ao terminal hidroviário, foco do turismo de quem embarca ou desembarca do mesmo diariamente (Figura 20).

Figura 20 - Principais pontos presentes na área de intervenção



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

Começando pelo terminal hidroviário, a delimitação da intervenção abrange: i) o estacionamento locado a frente do terminal; ii) o largo José Claudio Machado; iii) a praça Dr. Gastão Leão (onde ocorrem os principais eventos da cidade); e iv) o

perímetro da orla até o trapiche 14 de Setembro (que faz ligação com a escadaria 14 de Setembro). Estes são os locais de maior fluxo de usuários.

4.2.1 Levantamento planialtimétrico

A área delimitada possui cerca de 31.060,00 metros quadrados e, como já referido, 520,00 metros lineares. A delimitação da área total está indicada na Figura 21, abaixo.

Figura 21 - Levantamento planialtimétrico do lote



Fonte: Autora (2017)

4.2.2 Análise solar e ventilação

Segundo o site Windfinder (2017), os ventos predominantes no local durante o ano são fundamentalmente de sudeste, conforme a Figura 22. Já temperatura é, em média, de 21°C, atingindo picos mínimos e máximos de 6°C em junho e julho e 27°C em janeiro e fevereiro, respectivamente.

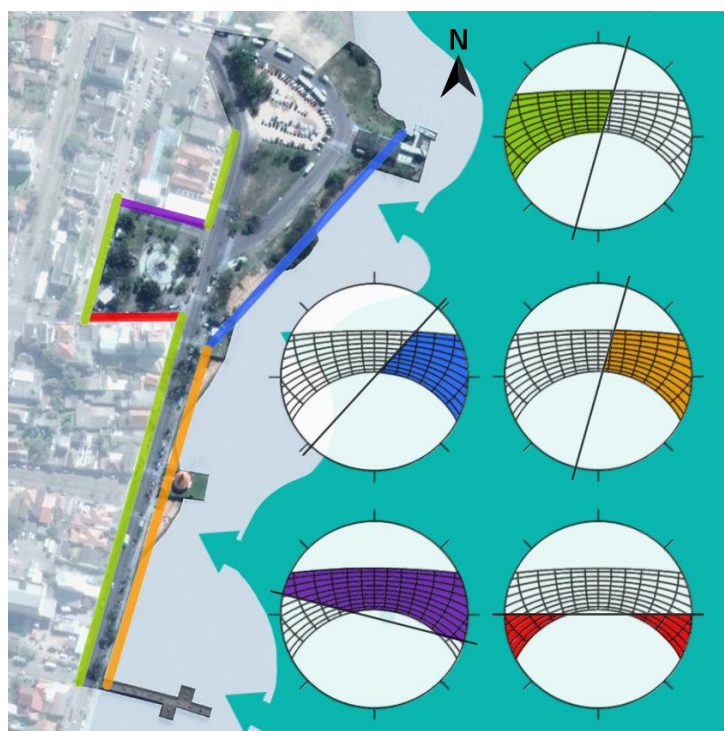
Figura 22 - Direção do vento e temperatura do ar em Guaíba

Mês do ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	1-12
Direção dominante do vento	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Probabilidade de vento >= 4 Beaufort (%)	21	20	20	12	13	10	12	16	23	22	25	22	18
Velocidade média do vento (kts)	8	8	8	7	7	6	6	7	8	8	8	8	7
Temp. média do ar (°C)	27	27	25	23	19	16	16	18	19	22	24	26	21

Fonte: Windfinder (2017)

Segundo a carta solar de Guaíba, pode-se identificar que a maior incidência solar durante o ano ocorre na fachada norte (marcada na cor roxa na Figura 23, abaixo) e a menor na fachada sul (cor vermelha), tendo incidência apenas de janeiro a julho. As testadas maiores, oeste e leste, recebem respectivamente maior incidência no horário da tarde (oeste) e manhã (leste).

Figura 23 - Análises de insolação em Guaíba



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

4.2.3 Uso e ocupação do solo

As ocupações existentes na área delimitada para a intervenção são, em sua maioria, de uso misto (residencial e comercial). O comércio local varia entre lojas e prestadoras de serviços. Também há uma área de agrupamento de edifícios institucionais, como secretarias e biblioteca (Figura 24).

Figura 24 - Zoneamento de usos da área de intervenção



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

4.2.4 Análise volumétrica

No local estudado e seu entorno imediato grande parcela das edificações são de baixa altura, variando entre duas categorias: 1 e 2 pavimentos; e algumas com mais de 2 pavimentos, estas que também não atingem muita altura. Assim sendo, a área se configura sem grandes interferências visuais verticais (Figura 25).

Figura 25 - Volumetria local



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

4.2.5 Análise de fachadas, tipologias e eixos ordenadores

A análise das fachadas das edificações foi realizada em 7 trechos, conforme indicados na Figura 25. O entorno foi caracterizado pelo predomínio das tipologias térreas e sobrados, sendo a maior parte das edificações alinhadas à testada do lote, sem recuo frontal. Algumas delas são ainda edificações antigas -estas destacadas como sobrados.

Figura 26 - Indicação dos trechos de fachadas analisados



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

No primeiro trecho se localizam o *Mercado Municipal* e o *Centro Popular de Compras*, apresentados anteriormente nesta pesquisa. A tipologia do trecho é térrea e possui uma pequena variação de altura entre os edifícios, além da grande variação na largura dos lotes (Figura 27).

Figura 27 - Trecho de fachada 01



Fonte: Autora (2017)

O segundo trecho apresenta uma edificação em altura na esquina de sua quadra, sendo a mais alta da área em estudo. Neste trecho, bem como no trecho 03, aparecem também a inserção dos recuos frontais em alguns lotes (Figura 28).

Figura 28 - Trechos de fachadas 02 e 03



Fonte: Autora (2017)

Os trechos 04 e 05 seguem as características citadas no trecho 03, possuindo tipologias térreas e sobrados, e a variação na largura dos lotes, conforme a Figura 29 abaixo.

Figura 29 - Trechos de fachadas 04 e 05



Fonte: Autora (2017)

O sexto trecho se caracteriza por uma sequência de edificações residenciais com recuo frontal iguais entre si, além de um recuo mais profundo na tipologia sobrado localizada no trecho. Já o trecho 07 apresenta uma grande área pertencente ao mercado local locado com os fundos para a avenida em questão. Neste espaço há um depósito descoberto e um lote vazio para carga e descarga (Figura 30).

Figura 30 - Trechos de fachadas 06 e 07



Fonte: Autora (2017)

4.2.6 Análise da infraestrutura e equipamentos urbanos

A infraestrutura presente no local, como introduzida anteriormente, apresentou mudanças com o crescimento do ramo do turismo. Ainda assim, a mesma não acompanhou a demanda e o potencial da área.

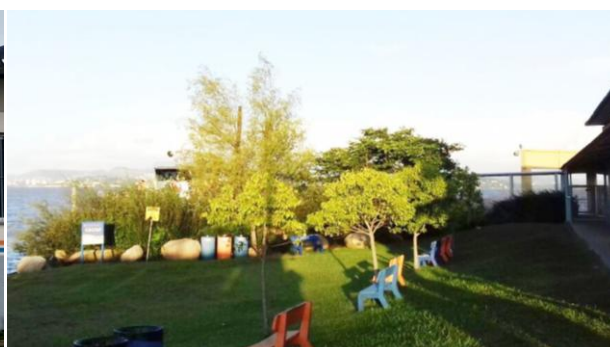
Ao chegar à cidade, após a travessia com o Catamarã, não há um espaço disponível para espera (Figura 31). A hidroviária existente possui em seu programa uma pequena e insuficiente sala de embarque e uma também pequena área de vegetação locada ao lado do desembarque (Figura 32), a qual possui alguns bancos e lixeira, mas que fica inutilizável em dias chuvosos. Nestes, as pessoas utilizam como área de espera e proteção o beiral da fachada frontal da hidroviária.

Figura 31 - Hidroviária em dias chuvosos



Fonte: Autora (2017)

Figura 32 - Área de vegetação



Fonte: Autora (2017)

A praça Dr. Gastão Leão, localizada próxima à hidroviária, encontra-se bem estruturada para receber os eventos municipais. Os espaços de estar e a quantidade de bancos instalados na mesma, por sua vez, são insuficientes em horários de maior fluxo e em finais de semana (Figura 33). A praça também abriga diversas feiras, mas não possui estrutura fixa ou espaço determinado para tal.

Figura 33 - Praça Dr. Gastão Leão



Fonte: Autora (2017)

Para receber os eventos *Guaíba de canoagem* e o *Sul Americano Jet-ski*, há uma rampa próxima à estação hidroviária para o acesso ao lago. Apesar da existência da mesma, não há espaço junto à rampa para espectadores e competidores (Figura 34). A prainha do trecho em questão também se encontra sem acesso apropriado (Figura 35).

Figura 34 - Acesso eventos no lago Guaíba



Fonte: Autora (2017)

Figura 35 - Prainha sem acesso



Fonte: Autora (2017)

O calçadão da orla possui em sua maior parte de extensão duas faixas de bancos, uma acompanhada de iluminação baixa e outra de arborização, além de uma faixa de passagem/passeio central (Figuras 36 e 37).

Figura 36 - Calçadão da orla



Fonte: Autora (2017)

Figura 37 - Calçadão



Fonte: Autora (2017)

Ainda no calçadão, há uma grande diferença de nível da via para a calçada. Porém, na maioria das faixas de segurança não há acesso. Na Figura 38, abaixo, é possível observar 3 situações de faixas existentes na orla: acesso feito através de uma pequena escada; faixa sem acesso; e faixa com boca de lobo locada no lugar do acesso.

Figura 38 - Situações de faixas de segurança encontradas na orla



Fonte: Autora (2017)

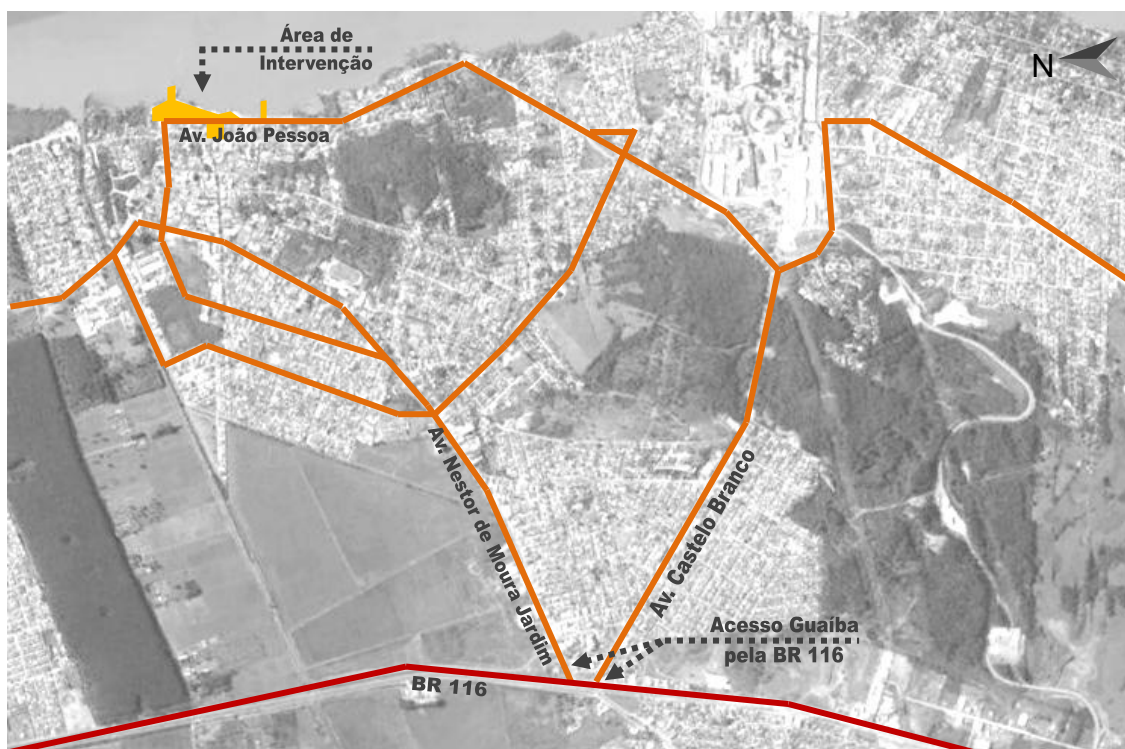
Durante o percurso do calçadão, há ainda outras duas praias, estas com acessos, mas pouco utilizadas por falta de atrativos, principalmente em épocas do ano em que o nível do lago fica mais alto (Figura 39).

Figura 39 - Acesso às praias do lago Guaíba

Fonte: Autora (2017)

4.2.7 Análise viária

O município de Guaíba possui dois principais acessos, ambos pela BR 116. Esses acessos são mais utilizados por moradores locais e regionais, tendo também como ponto nodal de acesso a estação hidroviária (Figura 40). Os percursos pluviais dão acesso diretamente à área de intervenção deste estudo.

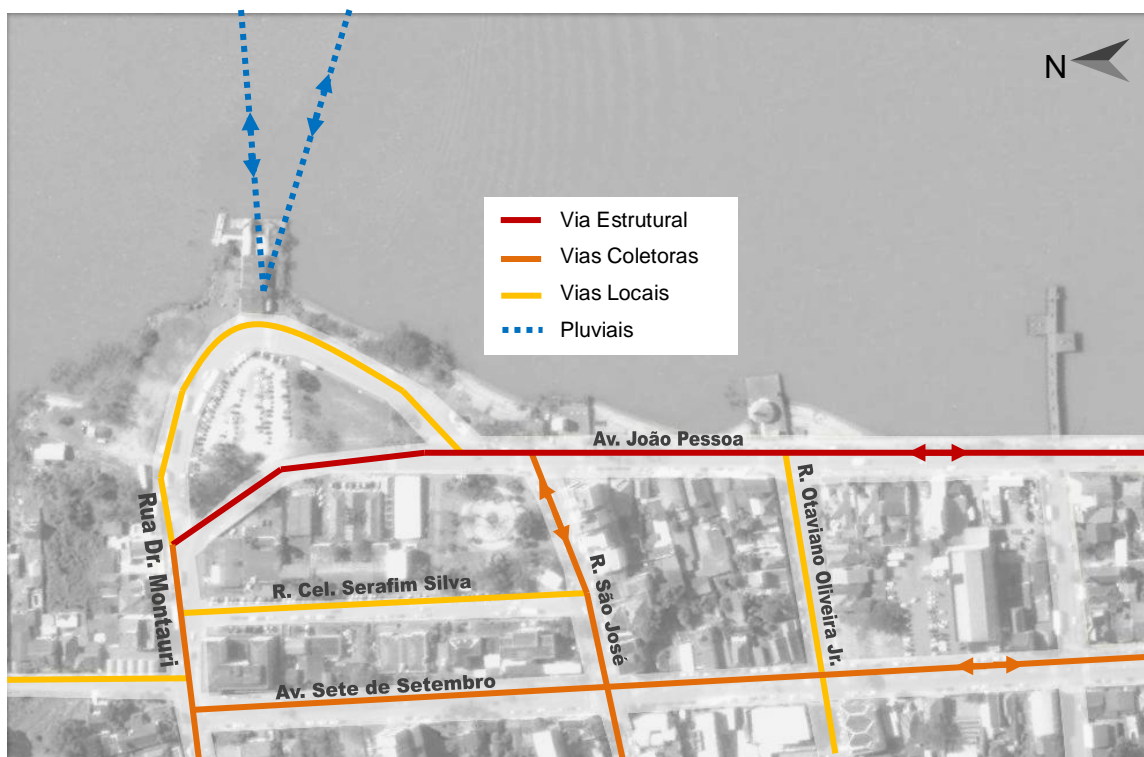
Figura 40 - Principais vias e acessos à Guaíba

Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

As vias presentes no local são todas de duplo sentido. A malha é composta por uma via estrutural (Av. João Pessoa) que percorre toda a orla paralelamente,

duas vias coletoras, sendo uma delas também paralela à orla (Av. Sete de Setembro) e outras vias locais. Além disso, duas rotas pluviais partem do terminal hidroviário, uma que faz conexão com a rodoviária de Porto Alegre e outra que conecta Guaíba ao Barra Shopping Sul, conforme a Figura 41.

Figura 41 - Vias existentes na área de intervenção



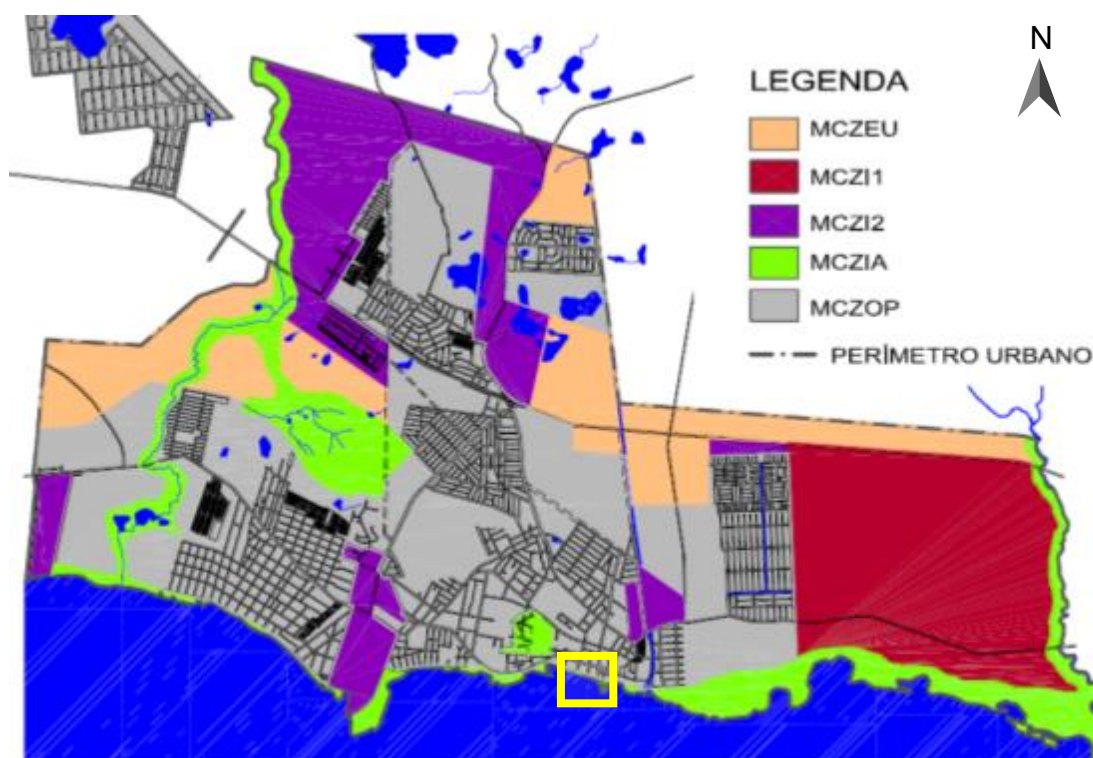
Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2017)

4.2.8 Análise do regime urbanístico

Para o levantamento das condicionantes legais do lote, foram pesquisadas as legislações pertinentes no Plano Diretor de Planejamento e Gestão Municipal.

A área de intervenção se encontra nas macrozonas MCZIA (área da orla) e MCZOP (malha urbana) (Figura 42). A MCZIA - Macrozona de Interesse Ambiental, é a área destinada à proteção do Patrimônio ambiental do município e a MCZOP - Macrozona de Ocupação Prioritária é uma área que objetiva alcançar transformações urbanísticas para equilibrar o uso do solo de forma equilibrada e ordenada.

Figura 42 - Macrozoneamento de Guaíba



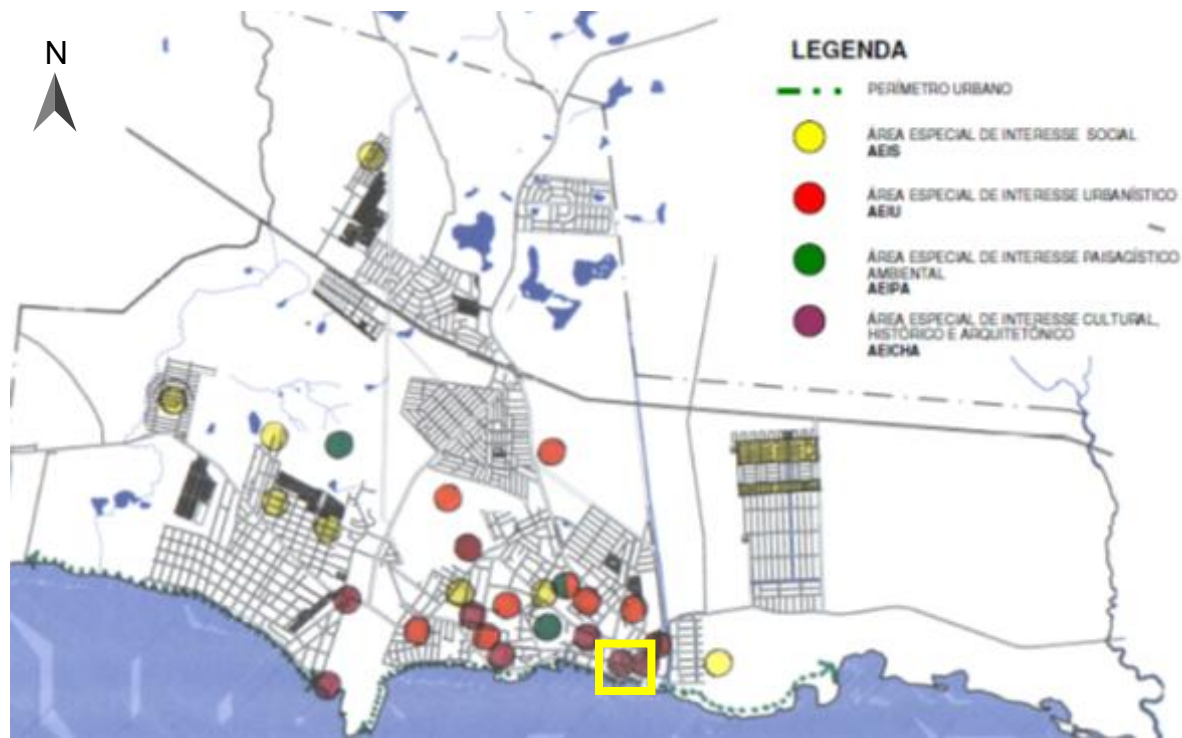
Fonte: Adaptado pela autora de Plano Diretor de Guaíba (2006)

A região da orla possui ainda especificações descritas no Anexo 08 do Plano Diretor do município, pertencendo a áreas de interesse específico (Figura 43). De acordo com o anexo, se localiza como Área Especial de Interesse Cultural, Histórico e Arquitetônico. De acordo com a seção III, do art. 103, essas áreas são definidas em função do interesse social de preservação, manutenção e recuperação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico. As mesmas devem ser objetos de ações visando:

- I - necessidade de preservação do patrimônio cultural, histórico e arquitetônico em geral;
 - II - ao suprimento de equipamentos urbanos e comunitários;
 - III - implantação e operação de equipamentos de grande porte.
- § 1º - As Áreas Especiais de Interesse Cultural, Histórico e Arquitetônico – AEICHA, constarão em lei específica, que obrigatoriamente determinará:**
- a) área do entorno com delimitação física através de mapa;
 - b) histórico da edificação;
 - c) características arquitetônicas da construção;
 - d) inventário das alterações e ampliações do imóvel;
 - e) regime urbanístico incidente;
 - f) Incentivos;

g) contrapartidas. (PLANO DIRETOR DE PLANEJAMENTO E GESTÃO MUNICIPAL, Lei Municipal 2.146 - Seção III, Art. 103, 2006).

Figura 43 - Áreas de Interesse Específico



Fonte: Adaptado pela autora de Plano Diretor de Guaíba (2006)

Especificamente direcionado à orla, o plano ainda menciona algumas condicionantes específicas da área. Em seu Art. 66, fica delimitada a margem de 30,00 metros para o uso de construções, devendo ser preservado o ecossistema natural do espaço. Porém, vale ressaltar que o PD prevê o uso de operações urbanas consorciadas, as quais permitem ajustes não dispostos no Plano, conforme descrito no capítulo Tema e Justificativa desta pesquisa. Assim, possíveis alterações necessárias para o projeto da orla poderão ser discutidas juntamente ao órgão competente, como projetos especiais.

5 PROJETO PRETENDIDO

Para a elaboração do projeto - objetivo principal desta pesquisa -, a definição do partido é de extrema importância. Segundo Neves (1998), o partido é a ideia inicial do objeto projetado:

É importante ressaltar que projetar um edifício é, na essência, o ato de criação que nasce na mente do projetista. É fruto da imaginação criadora, da sensibilidade do autor, de sua percepção e intuição próprias. É resultado do trabalho do pensamento (NEVES, 1998: 11).

A elaboração do partido foi constituída a partir de diversos vieses: i) análises da orla; ii) entrevistas e questionários; e iii) estudos de pesquisa e coletas de dados. Para o maior conhecimento sobre a requalificação do espaço proposto, foram também estudados projetos referenciais que agregaram fundamentação ao partido.

5.1 PROJETOS REFERENCIAIS

A demanda de requalificação, reestruturação e revitalização dos espaços públicos atinge cidades do mundo todo, principalmente devido ao crescimento acelerado dos centros urbanos e à insuficiência da ampliação da infraestrutura existente.

Os projetos referenciais utilizados nesta pesquisa constituíram um repertório dividido em dois projetos referenciais análogos e dois projetos referenciais formais, selecionados com o critério de possuir caráter urbano e objetivo de gerar vida em seus espaços. Os mesmos foram analisados em forma de diagramas sintéticos para uma melhor abordagem e compreensão dos objetivos projetuais individuais.

5.1.1 Projetos referenciais análogos

Os projetos referenciais análogos analisados a seguir possuem em comum ao objeto desta pesquisa uma orla com a necessidade de uma intervenção urbana e espacial. O objetivo é identificar seus processos funcionais de forma que contribuam para o programa de necessidades proposto.

5.1.1.1 Orla de Aarhus

O projeto para a orla do Basin 7 é um conjunto habitacional com atividades mistas e está localizado na orla de Aarhus, na Dinamarca (Figura 44 e 45). O projeto promete dar vida ao local, tal realizado pelo escritório BIG¹¹.

Figura 44 - Local do projeto, na Dinamarca



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2016)

Segundo BIG (2014), o projeto dará importância à esfera pública ao reorganizar os sete edifícios residenciais do projeto juntamente com uma série de atividades recreativas e culturais.

Figura 45 - Situação do local existente



Fonte: Google Earth (2016)

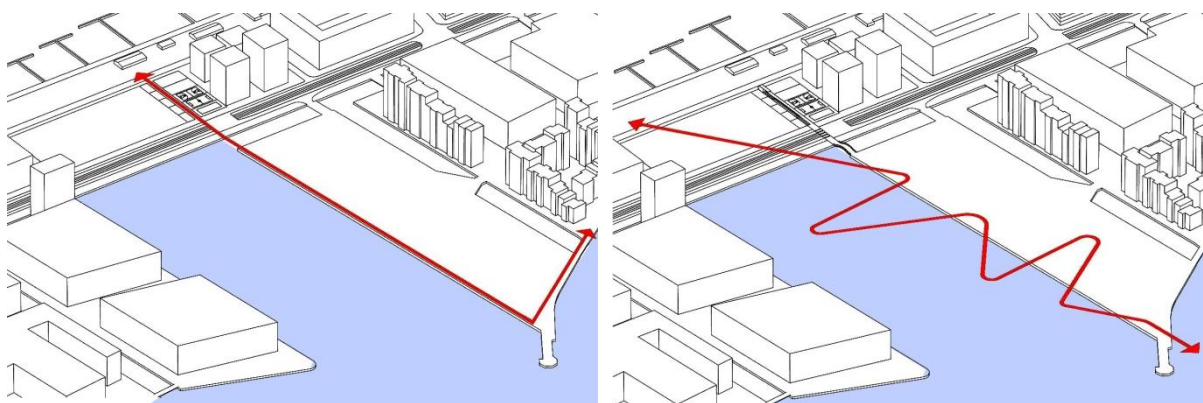
Apesar do lote a serem implantados os edifícios se encontrar em desuso, o local da orla, que ainda não possui estrutura, já é utilizado pela população local. As

¹¹ Bjarke Ingels Group, um renomado grupo de arquitetos, designers, engenheiros e pensadores localizado em Nova Iorque que atuam nas áreas de arquitetura, urbanismo, design de interiores, paisagismo, produtos e desenvolvimento.

atividades têm características semelhantes às da orla de Guaíba, dentre ela pedalada, caminhada e contemplação (BIG, 2014).

Para lançar o projeto proposto, o grupo partiu da ideia de conectar a área de lazer às vias próximas locais e à praça Nikoline Kochs Plads, traçando um eixo de passeio. Após, o eixo reto deu lugar a um traçado curvo, possibilitando a criação de espaços de lazer sobre o solo e sobre a água (Figura 46) (ARCHDAILY, 2014).

Figura 46 - Diagrama lançamento projetual



Fonte: Adaptado pela autora de BIG (2014)

O grupo BIG (2014) afirma que não há vias internas para veículos no projeto, isto porque os autores visaram priorizar os pedestres e tornar o local ocupado com o maior número de circulação de pessoas possível (Figura 47).

Figura 47 - Perspectiva da Orla

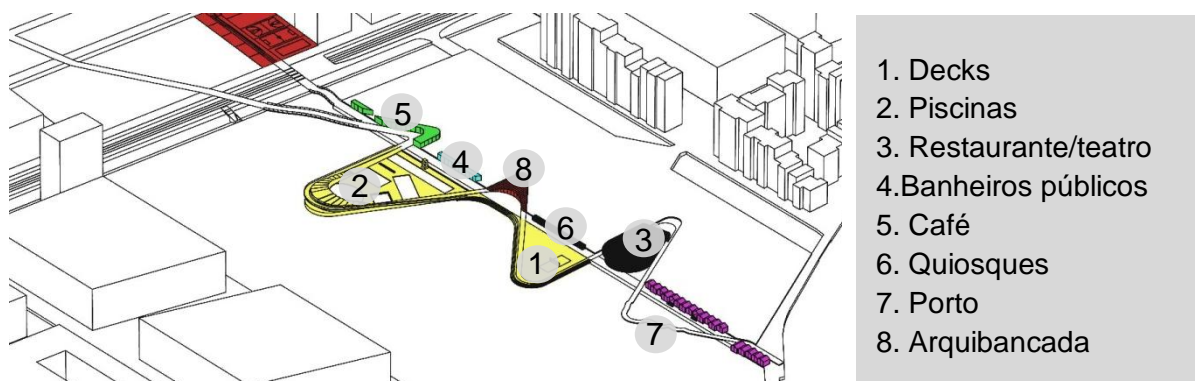


Fonte: Archdaily (2014)

Os espaços criados geraram a proposta de programa de necessidades das áreas públicas. Segundo BIG (2014), o lançamento das áreas públicas foi feito com maior prioridade e em primeiro plano, portanto, antes do lançamento do complexo

residencial. Foram então implantados, de acordo com a imagem a seguir: decks para passeio e contemplação, piscinas interativas, restaurante, teatro, banheiros públicos, café, quiosques de alimentação, porto e arquibancada (Figura 48).

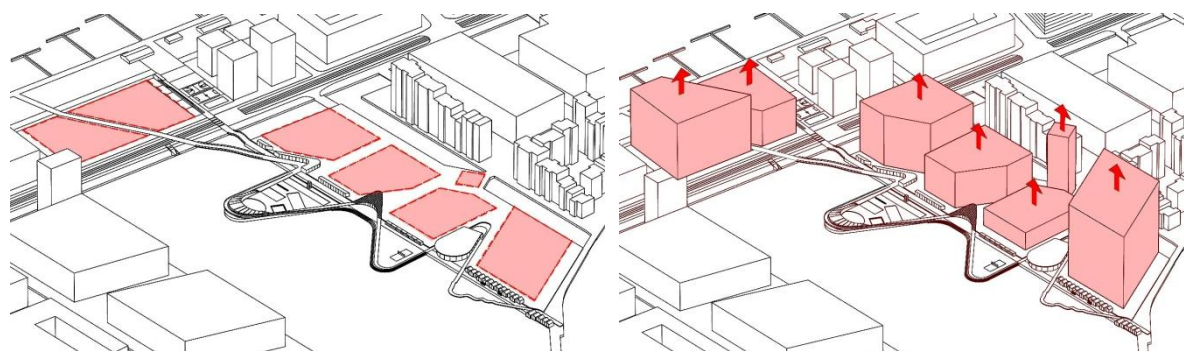
Figura 48 - Zoneamento



Fonte: Adaptado pela autora de BIG (2014)

Com a área pública resolvida, foram lançados os perímetros para a inserção da volumetria das edificações (Figura 49). Estas com caráter único e individual, variando alturas e pátios (BIG, 2014).

Figura 49 - Diagrama lançamento projetual



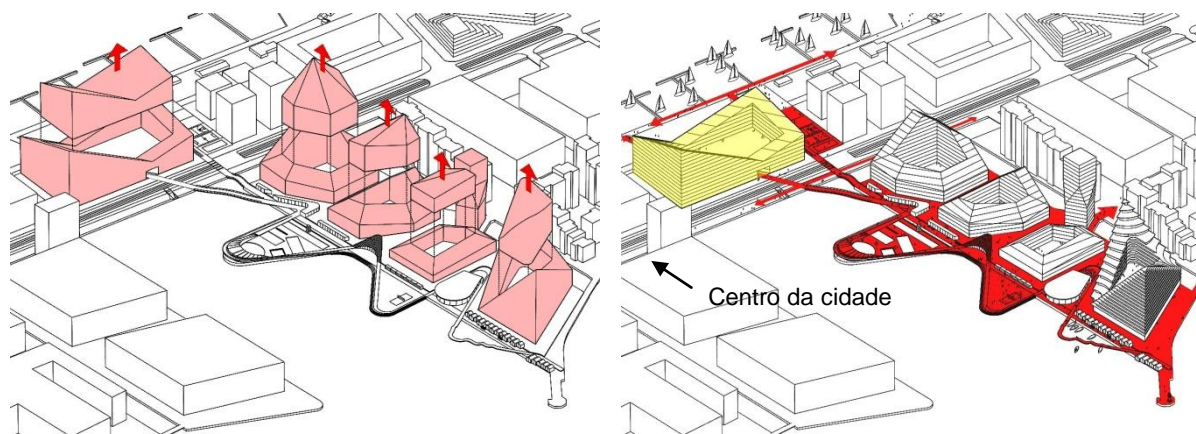
Fonte: Adaptado pela autora de BIG (2014)

Os espaços resultantes das edificações também tiveram usos públicos, direcionando os usuários à orla. Os arquitetos destacam a importância de optar pelos usuários pedestres:

Ao projetar o espaço público como o primeiro passo, o *masterplan* cuidadosamente mistura programas públicos com residências privadas, criando uma nova e dinâmica área urbana onde as esferas públicas e privadas convergem (BIG, 2014).

Também foram inseridas áreas de lazer privadas, removendo o volume central dos edifícios e utilizando as áreas resultantes nas sete edificações projetadas (ARCHDAILY, 2014).

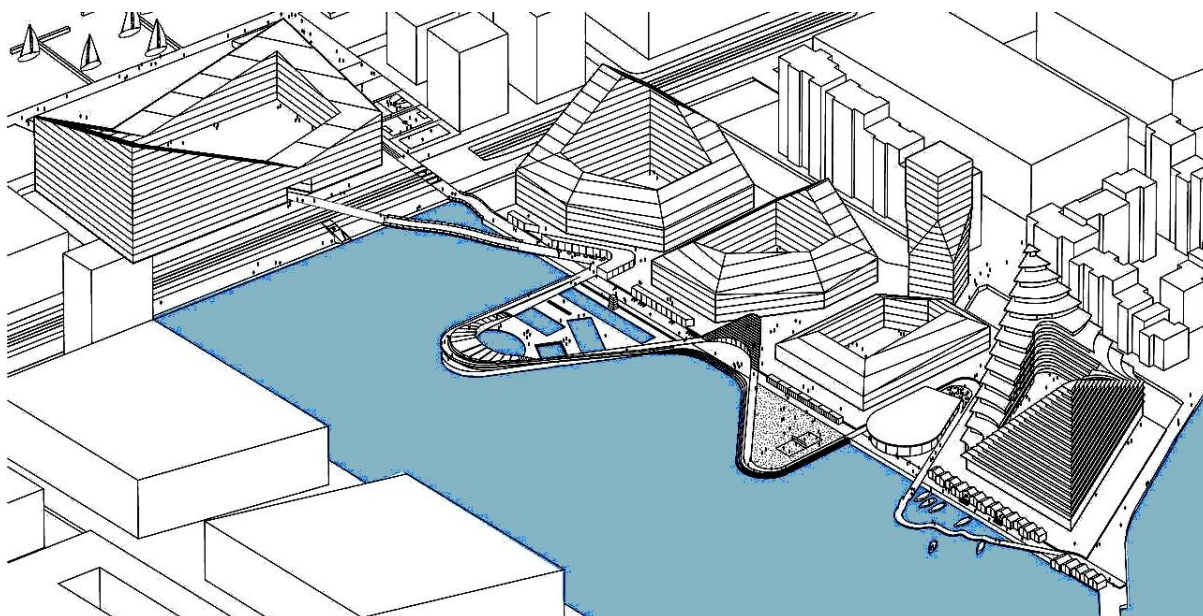
Figura 50 - Diagrama lançamento projetual



Fonte: Adaptado pela autora de BIG (2014)

Os eixos organizadores de espaço ligam o novo bairro peatonal ao centro da cidade, passando pelo último edifício da implantação, como mostrado na Figura 50 acima (ARCHDAILY, 2014).

Figura 51 - Diagrama projetual



Fonte: BIG (2014)

Com as análises do projeto, foi possível destacar alguns pontos primordiais que podem ser utilizados na orla de Guaíba. A priorização dos pedestres foi a

principal diretriz para a escolha desta referência, de forma a fazer com que os eixos peatonais dessem forma às edificações que são necessárias no programa (Figura 51). O avanço dos espaços de lazer sobre a água também são alternativas para aumentar o espaço estreito da orla, possibilitando a implantação de mais atrativos para o local (Figura 52).

Figura 52 - Perspectiva do projeto



Fonte: Archdaily (2014)

5.1.1.2 Orla do lago Paprocany

O lago Paprocany está localizado em Tychy, na Polônia (Figura 52). Segundo os arquitetos do escritório RS Plus (2015), o lago é o local de encontro onde os habitantes da cidade passam seus tempos livres. O projeto para tal foi concluído em 2014, possui aproximadamente 400 metros de orla e abrangeu um local que antes estava sendo utilizado por poucos pescadores da área, sendo apenas uma área de gramado à beira da estrada.

Figura 53 - Localização do projeto em Tychy



Fonte: Adaptado pela autora de Google Earth (2016)

Respeitando as existências locais, o conceito do projeto tem como base a percepção do espaço de uma forma diferente ao dia-a-dia nos centros das cidades, esta que se dá através do grande passeio em deck de madeira, que alterna entre solo e avança para a água (LANDEZINE, 2015).

O programa de necessidades buscou reproduzir diversas atividades que garantissem a permanência das pessoas no local, sempre intercalando passeios com áreas verdes e de estar (Figura 54) (RS Plus, 2015).

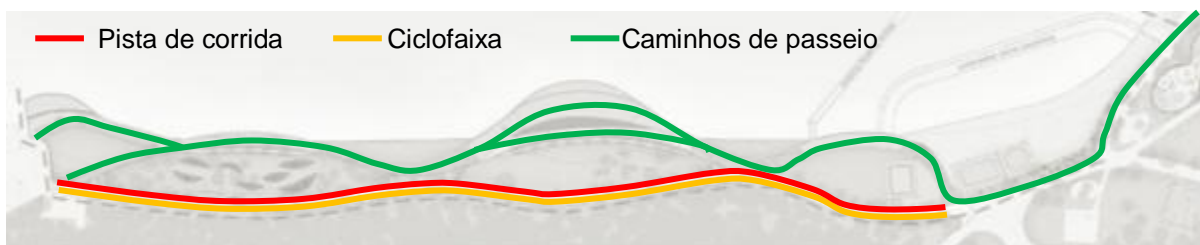
Figura 54 - Programa de necessidades



Fonte: Adaptado pela autora de EU Mies Arch (2016)

O projeto também se dividiu em três segmentos de locomoção (Figura 55), sendo priorizado os passeios e, conseqüentes das necessidades locais, uma faixa de ciclismo acompanhada de uma faixa para corridas e exercitação física (LANDEZINE, 2015).

Figura 55 - Fluxos



Fonte: Adaptado pela autora de EU Mies Arch (2016)

Segundo o RS Plus (2015), em algumas partes das plataformas de passeio foram utilizadas aberturas com redes sobre a água e bancos que acompanham o passeio, conjunto que propicia a permanência (Figura 56). Este local foi pensado para que pudesse ser usado também para atividades desportivas competitivas que acontecem no lago.

Figura 56 - Redes e mobiliário dispostos do lago



Fonte: Adaptado pela autora de Landezine (2015)

Além dos passeios, a área da praia era inexistente e foi implantada pelos arquitetos, bem como a área de exercícios ao ar livre, esta feita de superfície permeável à água (Figura 57), preocupando-se em não alterar totalmente o espaço (ARCHDAILY, 2016).

Figura 57 - Equipamentos de exercício



Fonte: Adaptado pela autora de Landezine (2015)

Os materiais escolhidos para o projeto buscaram enaltecer a área com a utilização de materiais naturais e que permitissem a permeabilidade. As plataformas sobre o lago foram estruturadas com vigas de aço sobre pilotis de concreto armado, estes ancorados no fundo do lago. Os bicicletários receberam pisos permeáveis e o deck de passeio foi feito com madeira, como já citado. Os urbanistas tiveram

também o cuidado ao utilizar luzes LED de baixo consumo em toda a orla (Figura 58) (ARCHDAILY, 2016).

Figura 58 - Orla à noite



Fonte: Landezine (2015)

Segundo o Archdaily (2016), após sua inauguração, apesar do clima não favorável, o local teve uma considerável frequência de visitantes, sendo visitado em sua maioria por famílias durante o dia e por casais à noite. O projeto recebeu também vários prêmios, de acordo com o RS Plus (2016), como melhor espaço público da região Silesian em 2015, melhor espaço público eleito pela Grand Prix em 2015 e de melhor espaço público desenvolvido da Polônia (Tup prêmio), também em 2015.

De interesse ao projeto da orla de Guaíba, destacam-se no projeto analisado a preocupação com o espaço natural existente, a utilização de materiais leves e de boa adaptação à área, o programa aplicado com o desejo de habitar um local em desuso e os passeios extensos que ofertaram locais de permanência no local.

5.1.2 Projetos referenciais formais

Para expressar algumas das intenções de projeto, os projetos referenciais formais a seguir expressam os objetivos formais através de texturas, cores, materiais, métodos construtivos, sombras e traçados lineares e volumétricos.

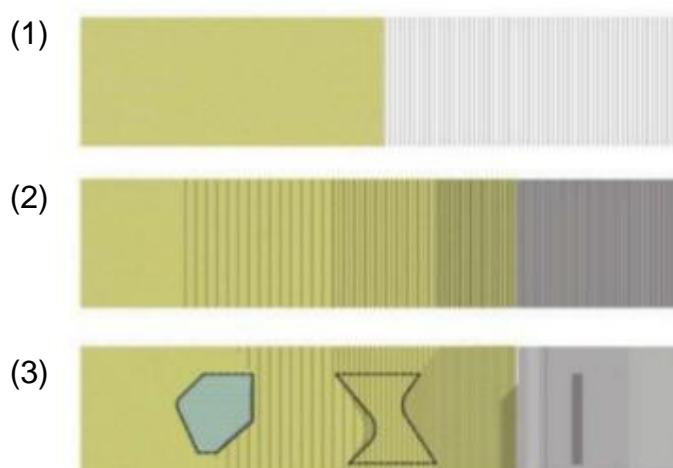
5.1.2.1 Praça pública de Oslo

Os escritórios MX_SI Studio e MestresWage venceram unanimemente, em junho de 2016, um concurso internacional para o espaço público Trygve Lies Plass, em Oslo, na Noruega. O concurso foi promovido pela câmara municipal e pelo programa Nordic Built Cities (ARCHDAILY, 2016).

O projeto Flying Carpet visou, especialmente, fazer a transição entre os meios de transporte oferecidos no local, ofertando uma boa mobilidade urbana e procurando uma solução que também abordasse as questões de qualidade de espaço (ARCHDAILY, 2016).

Desta forma, como mostra a Figura 59 abaixo, foi avaliada a situação existente (1), onde haviam uma área de espaço verde e praça seca, porém ambas sem usos. Em seguida, os arquitetos traçaram linhas guias para fazer a mesclagem dos espaços (2) e a extração de espaços e inserção de elevações que serviriam de apoio para o programa (3) (BYPLAN OSLO, 2016).

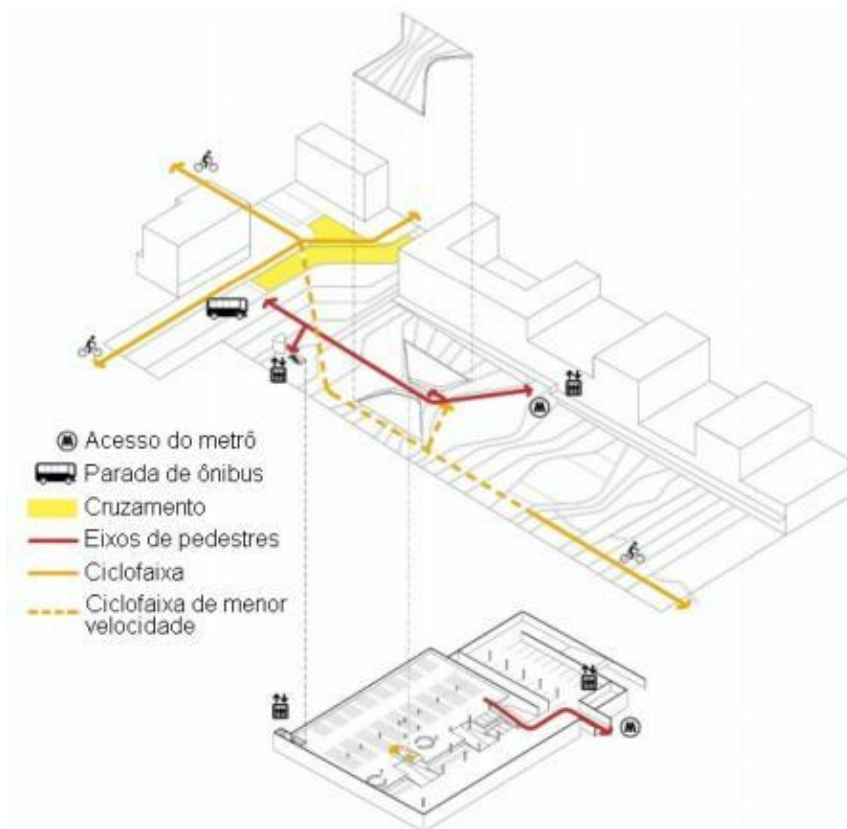
Figura 59 - Diagramas de concepção do projeto



Fonte: Byplan Oslo (2016)

O nome do projeto se deu pela elevação central da praça, constituindo a ideia de um tapete flutuante que dá espaço ao acesso do estacionamento de automóveis subterrâneo, hoje existente no nível da praça. O centro fará a conexão da população além de formar uma área coberta verde para ciclistas (Figura 60). Segundo os avaliadores, o projeto alcançou soluções eficientes de uma forma simples (ARKITEKTNytt, 2016).

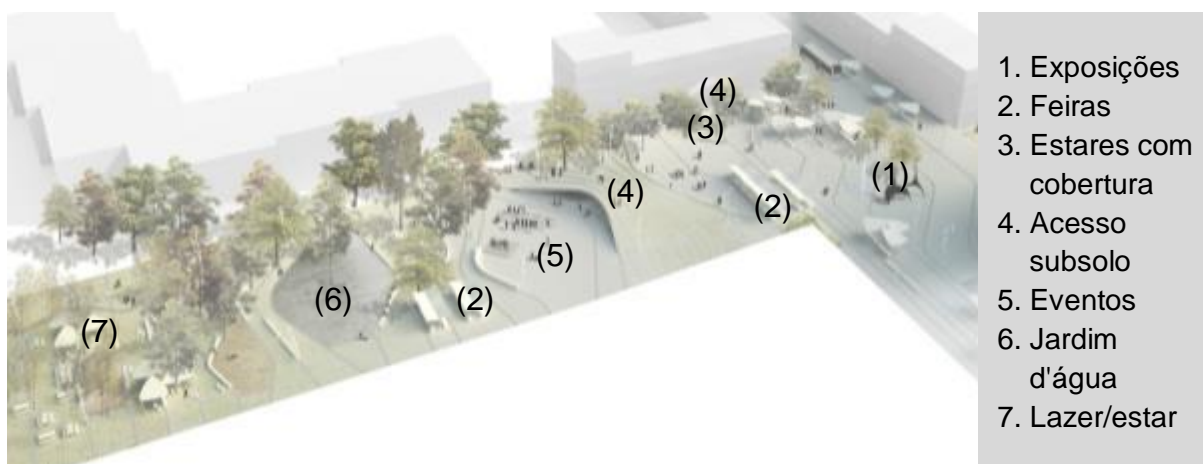
Figura 60 - Mobilidade urbana



Fonte: Adaptado pela autora de Byplan Oslo (2016)

Para garantir a mobilidade desejada, os vencedores trouxeram a ciclofaixa existente para o projeto, criando uma faixa mais lenta que percorre a praça e permite a contemplação da mesma. Foram criados também eixos de pedestres que dão acesso ao pavimento subterrâneo, além do acesso pelo "tapete" (ARKITEKTNYTT, 2016).

Figura 61 - Programa de atividades



Fonte: Adaptado pela autora de Byplan Oslo (2016)

Conforme a Figura 61 acima, o programa resultante contou com espaço para exposições artísticas locais, área para feiras e comércio, área com pequenas coberturas para sombreamento, elevação de acesso ao subsolo (Figura 62), área para eventos, jardim d'água para captação de águas das chuvas e áreas de lazer com mobiliários de permanência (ARCHDAILY, 2016).

Figura 62 - Perspectiva da praça



Fonte: Archdaily (2014)

A solução formal foi ainda, segundo o júri, uma maneira muito elegante e suave de tratar a praça, inovando em soluções ao se tratar de instrumentos arquitetônicos e paisagísticos para a mobilidade urbana verde e sustentável. Para a transição dos pisos permeáveis e da vegetação, por exemplo, foi feita uma paginação que sutilmente conecta os dois espaços (Figura 63) (ARCHDAILY, 2016).

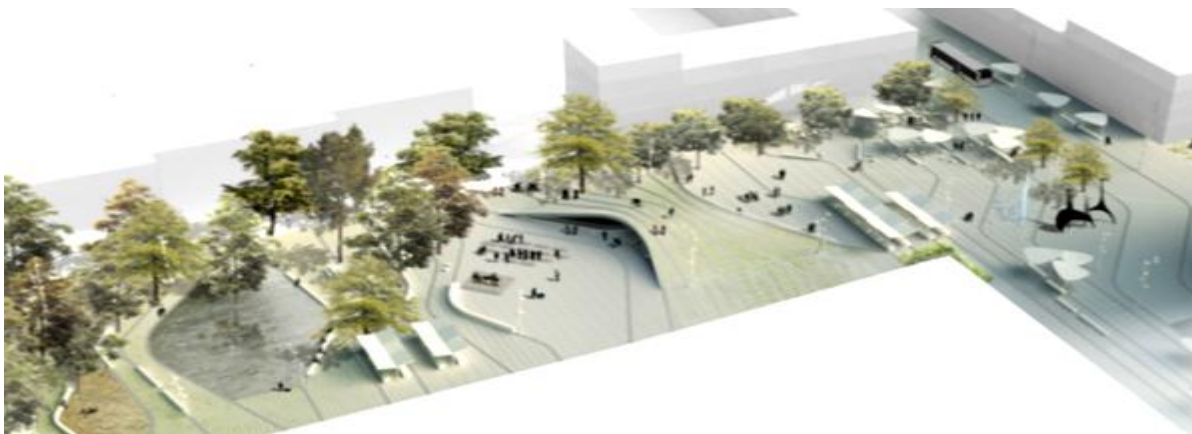
Figura 63 - Paginação de piso da praça



Fonte: Byplan Oslo (2016)

No projeto da orla de Guaíba, é pretendido utilizar sutilezas semelhantes com a obra apresentada. As formas orgânicas geradas para organizar o espaço geram guias de conexão e trazem visuais interessantes para o usuário, além da elevação também sutil do espaço central. Os materiais permeáveis, as texturas e cores utilizadas também permitiram um projeto limpo, simples, mas de grande importância na questão da mobilidade urbana (Figura 64).

Figura 64 - Perspectiva superior da praça



Fonte: Byplan Oslo (2016)

5.1.2.2 Rio de Zhangjiagang

O projeto para o rio de Zhangjiagang, localizado em Jiangsu, na China, foi realizado pelos arquitetos do Botao Landscape e transformou um local degradado e sujo em um espaço de diversas atratividades. Segundo o Botao Landscape (2014), o rio se encontrava poluído desde 1990, coberto de águas residuais que escoavam das residências irregulares que haviam ao longo do mesmo. O tráfego era congestionado, os edifícios muito deteriorados e o espaço não possuía uso (Figura 65).

Figura 65 - Local antes da implantação do parque

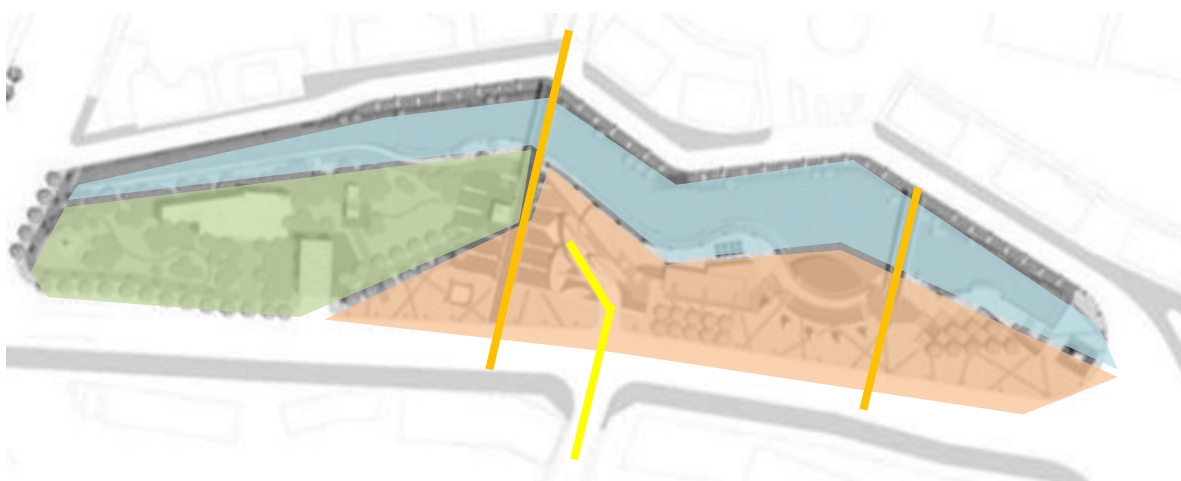


Fonte: Landarchs (2014)

O projeto de paisagem foi definido com o estilo Chinês moderno, o qual utiliza elementos simples para trazer o espírito Chinês de sua história local. Os urbanistas preocuparam-se em utilizar vegetações locais e preservar o rio para que a situação de poluição não volte a ocorrer (BOTAO LANDSCAPE, 2014).

Deste modo, foram identificadas três divisões de espaço: o rio, área de vegetação e área de pavimentação. Dois eixos principais dividem o projeto e ligam as vias que circundam o mesmo, beneficiando o fluxo do dia-a-dia dos moradores locais e criando visuais sobre o rio (Figura 66) (BOTAO LANDSCAPE, 2014).

Figura 66 - Eixos e divisão do espaço



Fonte: Adaptado pela autora de Landarchs (2014)

O programa se apresentou, conforme a Figura 67, ofertando três equipamentos de pequeno porte: um café, um centro de exposições e banheiros públicos. Os espaços abertos foram planejados em deck de uso misto/ anfiteatro, deck de passeio, áreas de descanso e sombreamento, esplanadas, travessias que atravessam o rio e vegetação com lazer (LANDARCHS, 2014).

Figura 67 - Programa de necessidades



Fonte: Adaptado pela autora de Landarchs (2014)

O desenho urbano gerou uma complexa nova infraestrutura para a cidade que inclui plantações exuberantes e um local noturno atrativo (Figura 68). O plano da equipe de projeto incluiu um novo desenho de vias e estacionamento subterrâneo para resolver os problemas de congestionamento de tráfego. O parque ecológico se destinou a servir tanto a ecologia quanto para ser acolhedor para o povo (BOTAO LANDSCAPE, 2014).

Figura 68 - Iluminação do rio à noite



Fonte: Botao Landscape (2014)

O espaço, que é um reflexo da cultura Jiyang, combinou elementos com linhas curvilíneas, plantações nativas e materiais mistos para representarem a história e vida que abundam no local. Os usuários podem caminhar ao longo da água e refletir sobre o passado ou olhar para o futuro, como as crianças brincando na água agora limpa, onde caminhos interativos flutuam no rio (Figura 69). Os responsáveis pelo projeto conseguiram limpar a poluição que existia no rio, criando um novo caminho fluvial e fazendo a drenagem do mesmo (LANDARCHS, 2014).

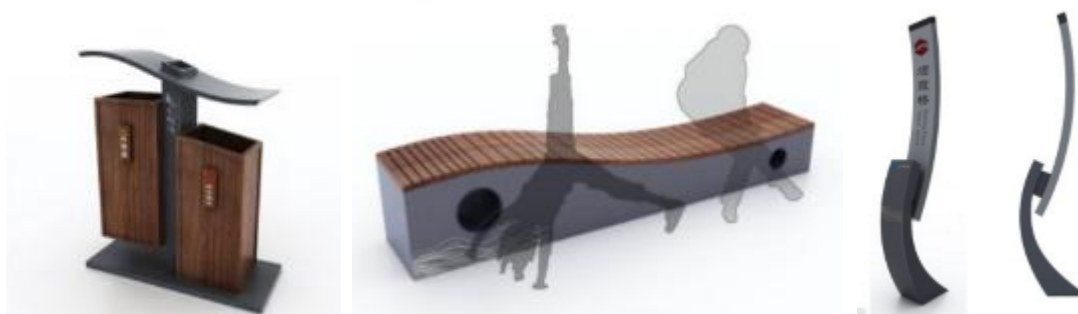
Figura 69 - Caminhos flutuantes interativos



Fonte: Botao Landscape (2014)

O mobiliário urbano utilizado também foi projetado especialmente para a praça e utilizou materiais como aço e madeira, todos fazendo referência às formas curvilíneas do projeto (Figura 70). Placas de informações explicando a cultura e história local foram também dispostas em toda extensão dos passeios (LANDARCHS, 2014).

Figura 70 - Mobiliário urbano



Fonte: Sinyu (2014)

A forma aplicada no projeto apresentado é aplicável à orla de Guaíba. Os caminhos que avançam no rio criam visuais interativas e convidam as pessoas à circularem o local (Figura 71). A forma com que a diferença de nível da via e do rio foi tratada gerou espaços de lazer funcionais e muito sutis através de patamares e escadarias que também servem de arquibancadas (Figura 72). Interessam ao projeto também a preocupação em fazer com que a história local permaneça e que novos frequentadores reconheçam a importância do espaço e a forma que o uso foi devolvido à cidade.

Figura 71 - Imagem aérea do rio



Figura 72 - patamares e escadarias



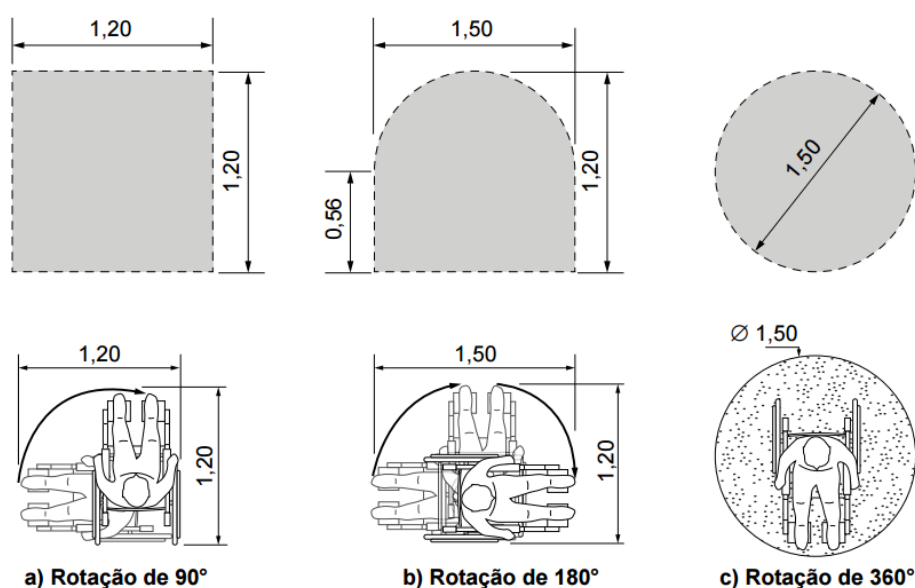
Fonte: Botao Landscape (2014)

5.2 NORMAS TÉCNICAS

Para o projeto do espaço urbano e dos sanitários públicos serão utilizadas as normas da NBR9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (2015). Os dados fundamentais ao projeto de requalificação da orla de Guaíba serão apresentados abaixo.

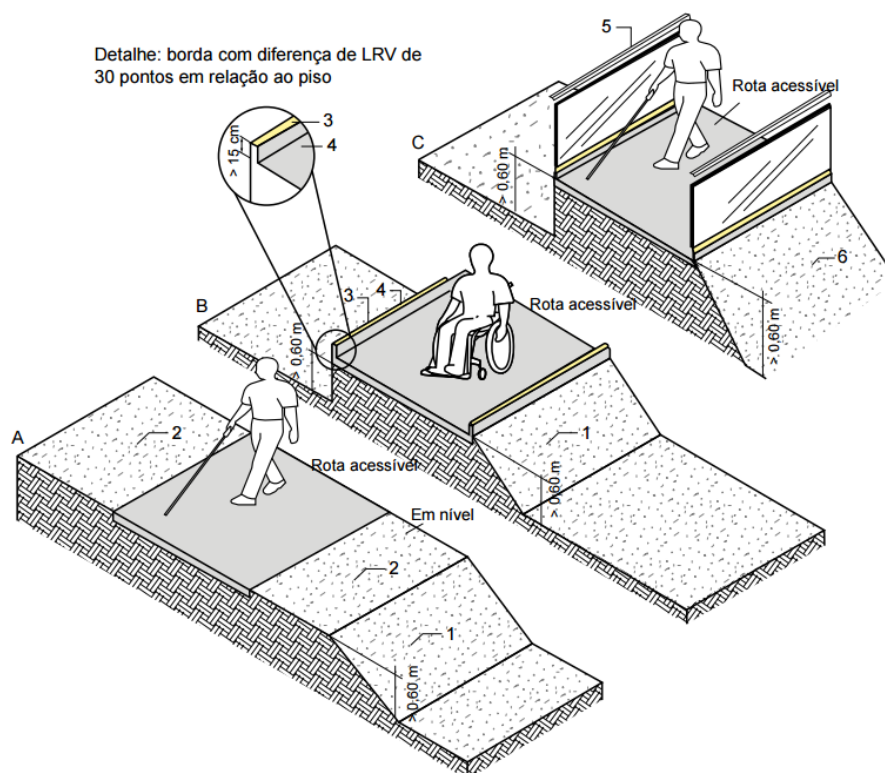
O espaço ocupado por uma pessoa em cadeira de rodas é de 1,20x0,80metros, conforme a NBR. A Figura 73 apresenta as dimensões da projeção de rotação de 90° (1,20x1,20m), de 180° (1,50x1,20m) e de 360° (Ø1,50m) de uma cadeira de rodas.

Figura 73 - Área de manobra para cadeira de rodas



Fonte: ABNT (2015)

Em escala urbana, a norma estabelece que em rotas acessíveis, onde há desnível em relação aos espaços paralelos à rota, deve haver uma proteção à queda. Conforme a Figura 74, há três tipos de situações ocorrentes: A) quando não há divisão elevada dos espaços, o desnível deve ser de no máximo 0,60m (1) e deve haver um patamar de nível igual ao nível da rota de 0,60m antes do trecho inclinado (2); B) quando o trecho inclinado ficar junto ou dentro do espaço de segurança de 0,60m deve haver uma proteção de 0,15m de altura (4) pintada em sua superfície superior com cor contrastante ao material da rota (3); e quando o desnível for superior à 0,60m (6) deve ser prevista uma proteção lateral (5).

Figura 74 - Proteção contra queda em rotas acessíveis

Fonte: ABNT (2015)

Para projetar rampas, a NBR determina uma inclinação máxima de 8,33% e descanso nos patamares intermediários a cada 50m. Além disso, as mesas devem seguir aos seguintes limites (Figura 75):

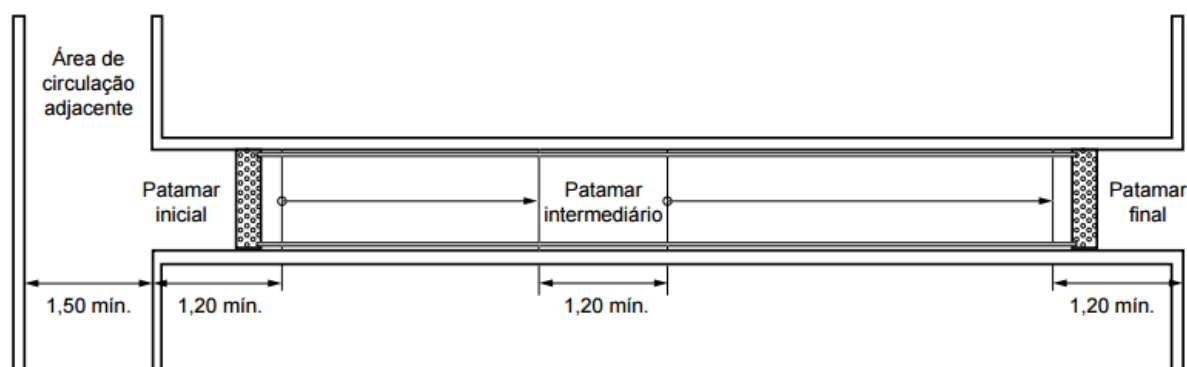
Figura 75 - Tabela de desníveis e inclinações para rampas

Desníveis máximos de cada segmento de rampa h m	Inclinação admissível em cada segmento de rampa i %	Número máximo de segmentos de rampa
1,50	5,00 (1:20)	Sem limite
1,00	$5,00 (1:20) < i \leq 6,25 (1:16)$	Sem limite
0,80	$6,25 (1:16) < i \leq 8,33 (1:12)$	15

Fonte: ABNT (2015)

Os patamares das rampas devem ter no mínimo 1,20m longitudinais com exceção de patamares de mudança de direção, os quais devem ter as dimensões da largura da rampa. Já a área adjacente que precede a rampa precisa ter largura mínima de 1,50m (Figura 76). Os corrimãos devem ser instalados em ambos os lados, a 0,90m e a 0,70m do piso (ABNT, 2015).

Figura 76 - Rampas



Fonte: ABNT (2015)

As rampas das calçadas/passeios também precisam possuir inclinação máxima de 8,33%, além de piso podotátil devidamente instalado (Figura 77). A dimensão mínima de largura de calçada deve atender à 3 faixas: de serviço (0,70m), livre (1,20m) e de acesso. Para a arborização é essencial que a escolha da vegetação permita uma altura livre de 2,10m (Figura 78).

Figura 77 - Rebaixo de calçadas

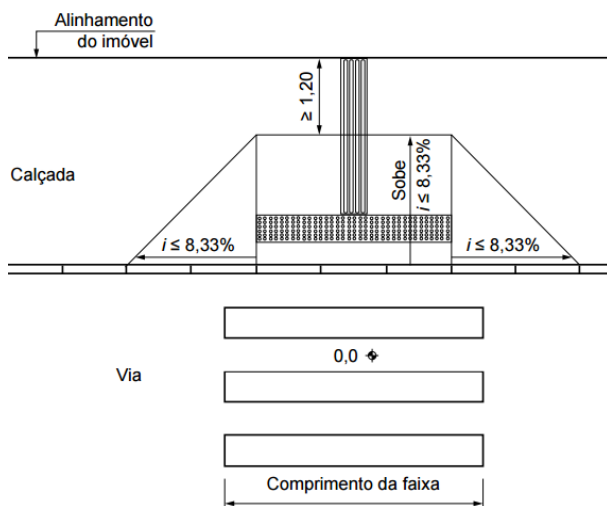
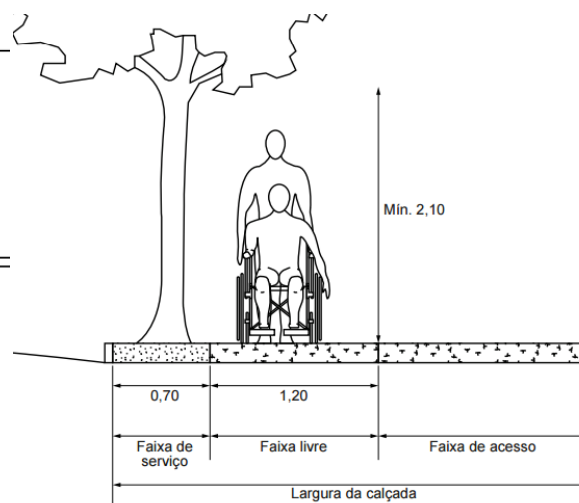
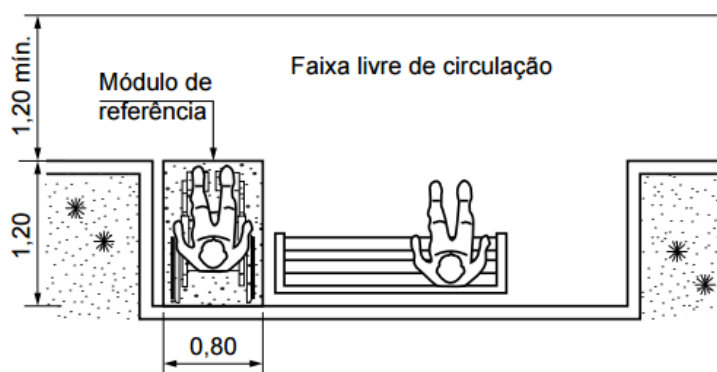


Figura 78 - Largura de calçadas



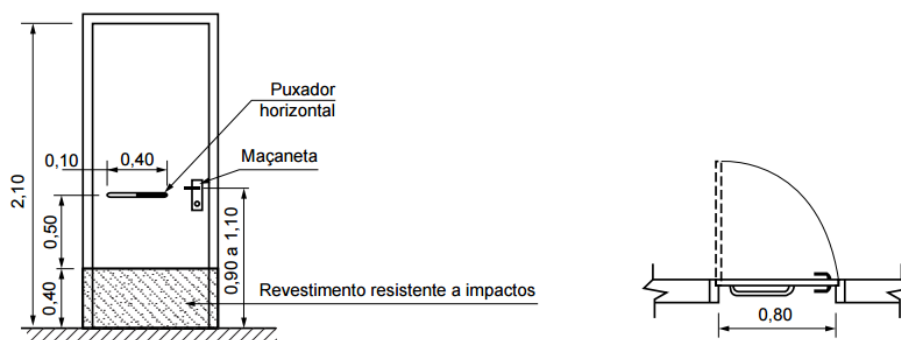
Fonte: ABNT (2015)

Para as áreas de estar e/ou permanência, deve-se prever um módulo de 0,80x1,20m para cadeirantes, sempre na lateral dos bancos, e o mesmo não deve interferir na faixa de circulação/passeio, a qual precisa ser igual ou maior a 1,20m, conforme a Figura 79 (ABNT, 2015).

Figura 79 - Áreas de bancos

Fonte: ABNT (2015)

Em escada pontual, a norma estabelece uma largura mínima de 0,80m para todas as portas das edificações. Devem conter puxadores horizontais ou verticais em uma altura de 0,90m à 1,10m e proteção com revestimento resistente a impactos na parte inferior em uma altura de 0,40m do piso. Todas as portas devem abrir para o lado externo, facilitando a abertura autônoma da mesma pelos usuários com mobilidade reduzida (Figura 80).

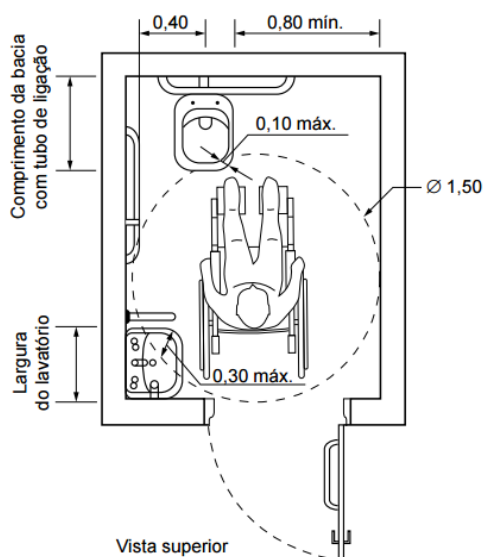
Figura 80 - Especificações para portas acessíveis

Fonte: NBR9050 (2015)

A norma estabelece ainda que a quantidade mínima de unidades de banheiros acessíveis é de uma unidade por sexo ou 5% do total de cada peça sanitária. O banheiros e vestiários devem ter quantidades mínimas de equipamentos, acessórios e barras de apoio, permitindo o uso com autonomia e segurança, além de entrada independente para que permita a entrada de acompanhantes para ajuda, sempre com portas de abertura para o lado externo.

As unidades de banheiro devem permitir uma circulação com o giro de 360°, área que garanta a transferência lateral, perpendicular e diagonal para a bacia sanitária, e área de manobra que utilize no máximo 0,10m sob a bacia sanitária e 0,30m sob o lavatório (Figura 81).

Figura 81 - Especificações da unidade de banheiro



Fonte: ABNT (2015)

5.3 PARTIDO

Analisados todos os itens desta pesquisa bibliográfica e de campo, fica clara a necessidade da mudança espacial da orla de Guaíba. A intenção da proposta é suprir as carências de infraestrutura que está crescendo com o turismo, mas ainda em proporções diferentes, dada a grande demanda do local.

A proposta é requalificar espacialmente a orla de maneira que ocorram em três segmentos identificados a seguir (Figura 82):

Figura 82 - Segmentos do partido

CIRCULAR	ESTRUTURAR	RECRIAR
Garantir a mobilidade urbana através da malha urbana, estrutura viária e conexões.	Estruturar o espaço existente na orla de forma que comporte a demanda turística.	Criar ambientes e dar novos usos ao espaço para que o mesmo atraia a permanência.

Fonte: Autora (2017)

Assim, a importância da orla de Guaíba para a economia, cultura e turismo local é retomada como símbolo urbano da cidade de Guaíba. A requalificação do espaço confirmará sua visibilidade fazendo com que os frequentadores continuem a utilizar o local e a demanda de novos turistas cresça ordenadamente.

5.3.1 Programa de Necessidades

O programa de necessidades proposto abrange as áreas da orla, do terminal hidroviário até o Píer de contemplação, da Praça Dr. Gastão Leão, do Largo José Cláudio Machado e do estacionamento existente¹².

Para a elaboração do mesmo, foram avaliadas as condições atuais de infraestrutura, sendo assim, algumas estruturas receberão a requalificação de seus espaços e outras sofrerão realocação, preocupando-se com o programa existente e com o conforto dos usuários. O Programa foi dividido em escalas, sendo uma parte de escala macro e outra de escala pontual englobando duas carências identificadas na orla (Figura 83).

Figura 83 - Divisão do Programa de Necessidades



Fonte: Autora (2017)

O programa proposto para os espaços abertos considerou as atividades que são realizadas na orla. Sendo assim, conta com a área do calçadão, com área de exposição, esplanada para eventos que acontecem na praia, espaço para eventos, ciclovia e bicicletário para a maior comodidade dos ciclistas, estacionamento de automóveis e motos, espaço para as feiras que ocorrem na cidade (dentre elas a feira anual do livro e semanal do agricultor), chimarródromo e píer contemplativo (Tabela 1).

¹² A delimitação da área compreendida do projeto se encontra no capítulo Área de Intervenção desta Pesquisa.

Tabela 1 - Programa de Necessidades de Espaços Abertos

ESPAÇOS ABERTOS						
	Nome do Ambiente	Função	Qtd.	Área Unitária	Área Total	Fonte
Orla	Calçadão da orla	Caminhada, passagem	1	Vide projeto	-	-
	Chimarródromo	Preparo chimarrão	1	6 m ²	6 m ²	Neufert (2013)
	Esplanada terminal	Espera	1	100m ²	100m ²	-
	Eventos Prainha	Agrupamento	1	200 m ²	200 m ²	-
	Bicicletário	Vagas para bicicletas	50	1,5 m ²	75 m ²	-
	Ciclovía	Pedalada	1	Vide projeto	-	ABNT (2015)
	Pier contemplativo	Contemplação	1	Vide projeto	-	-
Praça	Exposição	Exposições diversas	1	200 m ²	200 m ²	-
	Esplanada	Encontro	2	400 m ²	800 m ²	-
	Feiras	Comércio local	15	4 m ²	60 m ²	Neufert (2013)
Largo	Estacionamento	Vagas carros e motos	100	12,5 m ²	1.250 m ²	Neufert (2013)
	Eventos	Agrupamento	1	200m ²	200m ²	-

Fonte: Autora (2017)

Já as áreas cobertas abrangem equipamentos inexistentes ou em carência de demanda. Um posto policial ajudará na segurança debatida com os frequentadores, além deste, fazem parte do programa um posto de informações turísticas já previsto como importância pela prefeitura municipal, restaurantes, o bistrô existente na praça Dr. Gastão Leão e sanitários que atendam a orla (Tabela 2).

Tabela 2 - Programa de Necessidades de Espaços Fechados

ESPAÇOS COBERTOS					
Nome do Ambiente	Função	Qtd.	Área Unitária	Área Total	Fonte
Quiosques	Atendimento, preparo	3	13,00m ²	39,00m ²	Neufert (2013)
Terminal Hidroviário	Embarque e desembarque	1	450 m ²	450 m ²	Neufert (2013)
Posto Policial	Garantir segurança	1	20 m ²	20 m ²	Neufert (2013)
Posto Inf. Turísticas	Atendimento	1	20 m ²	20 m ²	Neufert (2013)
Sanitários	Higienização	2	30 m ²	60 m ²	ABNT (2015)
Sanitário PNE	Higienização	1	5 m ²	5 m ²	ABNT (2015)

Fonte: Autora (2017)

Para o programa do quiosque e do terminal hidroviário, foi realizada a pesquisa no livro de Neufert (2013) e identificados os ambientes necessários para tais tipologias, bem como projetos referenciais. Para cada tipologia, foi criado um programa de necessidades dispostos abaixo.

Os quiosques terão um programa reduzido para preparo de alimentos rápidos, contando com 2 a 3 funcionários por unidade. Os ambientes pertinentes ao mesmo abrangem balcão de atendimento com caixa, área de preparo rápido, vestiário e banheiro para funcionários (Tabela 3).

Tabela 3 - Programa de Necessidades dos Quiosques

QUIOSQUES					
Nome do Ambiente	Função	Qtd.	Área Unitária	Área Total	Fonte
Balcão	Atendimento	1	2m ²	2m ²	Neufert (2013)
Preparo rápido	Preparação	1	2m ²	2m ²	Neufert (2013)
Vestiário	Higienização	1	5m ²	5m ²	ABNT (2015)
Banheiro	Higienização	1	3 m ²	3m ²	ABNT (2015)

Fonte: Autora (2017)

O terminal hidroviário contará, em seu programa, com loja de conveniência, café, enfermaria e outros espaços pertinentes ao uso. Em sua bilheteria deverão ser vendidos ingressos para o Catamarã hoje existente, bem como possíveis passeios marítimos futuros que possam dar continuidade ao crescimento da demanda turística, além do passeio de Jardineira. O programa também contemplará o espaço de desembarque e espera inexistente na hidroviária implantada no lote. Sua área total será de aproximadamente 500m² e contará com 4 funcionários para as bilheterias, 1 para o controle, 4 para administração, 1 para enfermaria, 2 para cafeteria, 2 para cada conveniência e 2 para a limpeza, resultando em um total de 18 funcionários (Tabela 4).

Tabela 4 - Programa de Necessidades do Terminal Hidroviário

TERMINAL HIDROVIÁRIO					
Nome do Ambiente	Função	Qtd.	Área Unitária	Área Total	Fonte
Hall	Acesso e agrupamento	1	100 m ²	100 m ²	Neufert (2013)
Bilheteria	Venda de ingressos	4	4 m ²	16 m ²	-
Controle	Limitar acesso embarque	1	10 m ²	10m ²	-
Banheiro	Higienização	2	30 m ²	60 m ²	ABNT (2015)
Banheiro PNE	Higienização	2	5 m ²	10 m ²	ABNT (2015)
Sala de embarque	Espera	1	100 m ²	100 m ²	-
Área desembarque	Desembarque/espera	1	50 m ²	50 m ²	-
Administração	Administração	1	30 m ²	30 m ²	Neufert (2013)
Reuniões	Administração	1	10 m ²	10 m ²	Neufert (2013)
Copa	Refeições e preparos	1	10 m ²	10 m ²	Neufert (2013)
Vestiários	Higienização	2	5 m ²	10 m ²	Neufert (2013)
Depósito	Armazenamento	1	10 m ²	10 m ²	-
Depósito de limpeza	Armazenamento	1	5 m ²	5 m ²	-
Medidores	Energia	1	10 m ²	10 m ²	-
Enfermaria	Primeiros Socorros	1	10 m ²	10 m ²	-
Cafeteria	Refeições	1	20 m ²	20 m ²	Neufert (2013)
Conveniência	Comércio	1	20 m ²	20 m ²	-

Fonte: Autora (2017)

Também foram identificados os mobiliários urbanos necessários para estruturar a área de intervenção: bancos que possibilitem a permanência no local, lixeiras para a higienização do mesmo, luminárias para tornar o local mais seguro à noite, bicicletário que suporte a demanda da ciclovia que será implantada, parada de ônibus coberta, chimarródromo e ducha rápida para as praias, conforme a tabela abaixo (Tabela 5).

Tabela 5 - Lista de mobiliários urbanos

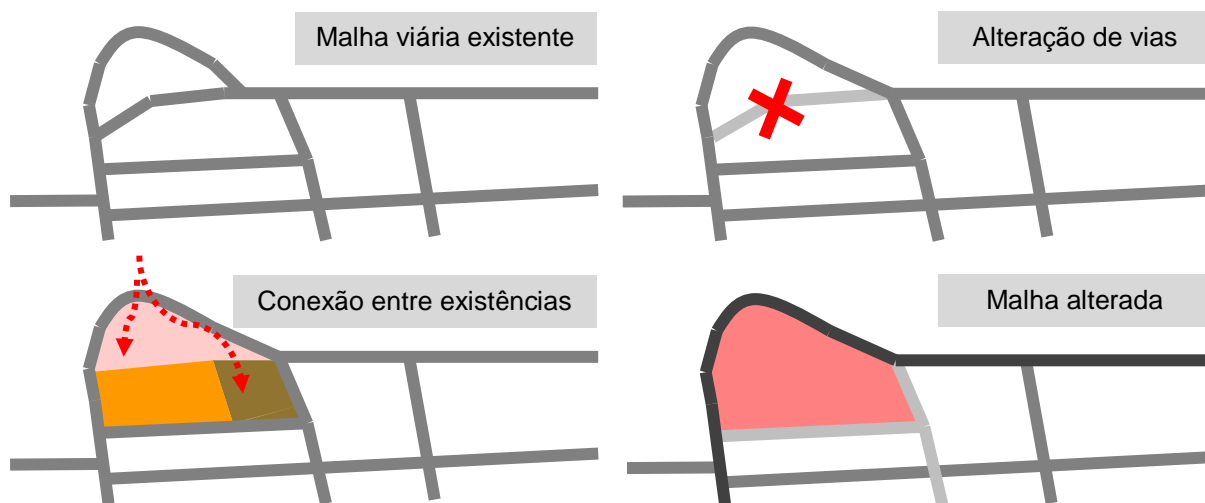
MOBILIÁRIOS URBANOS	
Nome do Ambiente	Função
Bancos	Permanência
Lixeiras	Higienização
Luminárias	Segurança e iluminação
Bicicletário	Segurança
Parada de Ônibus	Proteção e baldeação
Chimarródromo	Preparo
Ducha Rápida	Higienização

Fonte: Autora (2017)

5.3.2 Partido urbanístico

A partir das análises realizadas e do programa de necessidade definido foi lançado o partido urbanístico com zoneamento preliminar. Estas definições estão apresentadas a seguir.

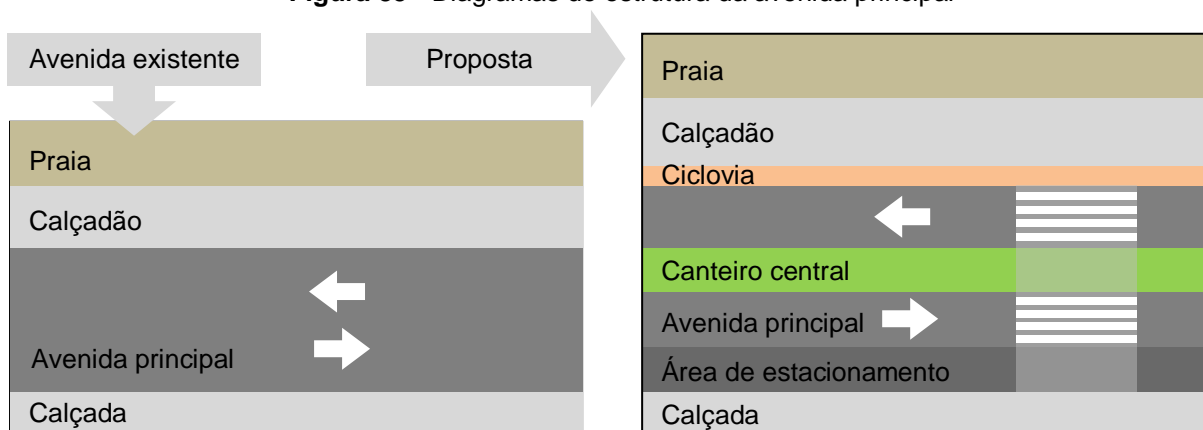
O primeiro passo foi modificar a malha viária existente, alterando minimamente a circulação viária do local de intervenção. A Avenida João Pessoa, localizada em frente à praça e ao mercado, dá espaço para uma área mais ampla para recepção e acolhimento aos turistas que desembarcam na hidroviária. A intenção é privilegiar estes turistas pedestres, bem como moradores locais que visitam a orla a pé. Este espaço será o mais amplo de todo o conjunto, local de maior de agrupamento de pessoas. Neste espaço será possível a realocação do estacionamento sem estrutura existente, além dos espaços estabelecidos no programa (Figura 84).

Figura 84 - Diagramas da malha viária

Fonte: Autora (2017)

Além disso, a eliminação da via une espaços pré-existent (mercado público, praça Dr. Gastão Leão e Centro Comercial à orla). As vias adjacentes a essa área, marcadas com cinza claro no último diagrama acima, se tornarão vias de velocidade reduzida e a avenida principal e de maior fluxo contornará a orla, passando pela hidroviária (marcada com cinza escuro no diagrama).

Para a avenida principal será proposto um alargamento que proporcione maior espaço de calçadão, melhor distribuição de faixas e inserção de canteiro central. Em alguns trechos será feita a conexão peatonal com as vias que chegam na avenida através de faixas de segurança e instrumentos de redução de velocidade (Figura 85).

Figura 85 - Diagramas de estrutura da avenida principal

Fonte: Autora (2017)

Para o zoneamento, foram estabelecidos os acessos principais – representados, na Figura 83, por setas pontilhadas vermelhas – provindos das vias que chegam à orla e do terminal hidroviário. Em frente ao terminal, foi delimitada uma área de esplanada que faz sua conexão com a área que antes abrigava um estacionamento e um largo. Em suas laterais estão locados os novos estacionamentos, seguindo os eixos gerados pelo volume do terminal, este dimensionado preliminarmente como um prisma de 25x20metros.

Ao lado da rodoviária foram inseridos os postos policial e de informações turísticas, ficando assim, próximos ao local de maior fluxo de acesso de turistas. A delimitação da praça Dr. Gastão Leão continuará a mesma, porém, com espaço fixo para feiras que já ocorrem no local. Em frente à praça, em direção à praia, foi determinada a área para eventos ocorridos anualmente na praia, bem como novas atividades que o município possa realizar.

Nos dois eixos centrais de acesso à orla foram estabelecidas zonas de alimentação, bem como a distribuição dos quiosques nas prainhas. A área de intervenção termina no trapiche, onde iniciam-se a intervenção do calçadão e a inserção da ciclovia. Ambos costeiam o lago Guaíba, conforme mostra a Figura 83.

6 CONCLUSÃO

A elaboração do partido urbanístico para o espaço público se deu por um processo complexo, que inter-relacionou os dados coletados (a análise do lugar, sua história, seus condicionantes ambiental e legal), o programa proposto, as referências (subsídios da proposta) e, finalmente, a síntese destes critérios.

Justificada principalmente pelo grande crescimento turístico na cidade de Guaíba ficou expressa, ao longo do trabalho, a necessidade e a viabilidade da intervenção no trecho da orla do município de Guaíba, caracterizada aqui como a porta de entrada para a cidade devido ao passeio de Catamarã.

A futura proposta urbanística terá como objetivo beneficiar os moradores e contribuir para o contínuo crescimento turístico local, garantindo a mobilidade urbana, estruturando o espaço existente e criando ambientes com novos usos de acordo com as demandas identificadas nos estudos. Assim, a importância da orla de Guaíba para a economia, cultura e turismo local será retomada como símbolo urbano da cidade.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARCHDAILY, **Conjunto projetado pelo BIG pretende reativar a orla de Aarhus**. 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/627972/conjunto-projetado-pelo-big-pretende-reativar-a-orla-de-aarhus>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

ARCHDAILY, **Mx_si e Mestre Swage remodelam uma praça em Oslo**. 2016. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/790165/mx-si-e-mestreswage-remodelam-uma-praca-publica-em-oslo>>. Acesso em: 21 abr. 2017.

ARCHDAILY, **Reurbanização da Orla do Lago Paprocany**. 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/794563/reurbanizacao-da-orla-do-lago-paprocany-rs-plus>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

ARKITEKTYTT, **Flyvende teppe på Trygve Lies plass**. 2016. Disponível em: <<https://www.arkitektytt.no/nyheter/flyvende-teppe-pa-trygve-lies-plass>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, **NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.

BIG, Bjarke Ingels Group **Project BSN7 Basin 7**. 2014. Disponível em: <<http://www.big.dk/#projects-bsn7>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

BOTAO LANDSCAPE, **Zhangjiagang Xiaochenghe Renovation**. 2014. Disponível em: <<http://www.botaoead.com/projecte-2.html>>. Acesso em: 22 abr. 2017.

BYPLAN OSLO, **Flyvende teppe på Trygve Lies plass**. 2016. Disponível em: <<http://byplanoslo.no/content/flyvende-teppe-pa-trygve-lies-plass>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

CATSUL. **Travessia Porto Alegre - Guaíba**. 2010. Disponível em: <<https://www.travessiapoaguaiba.com.br/site/default.asp?TroncoID=707064&SecaoID=0&SubsecaoID=0>>. Acesso em: 5 abr. 2017.

DESCORTINANDO HORIZONTES, **Uma passada por Porto Alegre**. Disponível em: <<http://www.descortinandohorizontes.com/2013/11/uma-passada-por-porto-alegre-conhecendo-meus-amigos-blogueiros-de-viagem.html>>. Acesso em: 23 mar. 2017.

EU MIES AWARD, **Remodeling of the Recreational Area at the Paprocany Lake**. 2016. Disponível em: <<http://miesarch.com/work/2788>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

FOTOS ANTIGAS DE GUAÍBA. **Guaíba era assim**. 2013. Disponível em: <<https://cacosantanna.wordpress.com/2010/09/30/guaiba-era-assim/>>. Acesso em: 2 abr. 2017.

GASTROTERAPIA, **Boa comida e paisagem linda no Food Park em Guaíba**. Disponível em: <<http://gastroterapia.com.br/2015/10/boa-comida-e-paisagem-linda-no-food-park-em-guaiba/>>. Acesso em: 8 mar. 2017.

GAZETA CENTRO-SUL, **Polêmica na câmara**. Disponível em: <<http://www.gazetacentro-sul.com.br/noticia.php?id=10739>>. Acesso em: 25 mar. 2017.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6ª ed. Editora Atlas. São Paulo, 2008.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Cidades - Guaíba**. 2016. Disponível em: <http://ibge.gov.br/cidadesat/painel/historico.php?codmun=430930&search=rio-grande-do-sul%7Cguaiba%7Cinphographics:-history&lang=_EN>. Acesso em: 21 mar. 2017.

INFORMATIVO MUNICIPAL. **Guaíba**. 2001, 3ª ed. Biblioteca Pública Municipal Darcy Azambuja.

IPHAE, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. **Casa Gomes Jardim**. 2008. Disponível em: <<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=14815>>. Acesso em: 5 abr. 2017.

ITAPEMA TRENDS, **Trends Trips: Conheça alguns recantos da cidade de Guaíba**. ClicRBS. Disponível em <<http://itapemafm.clicrbs.com.br/itapematrends/2015/12/22/11938/>>. Acesso em: 23 mar. 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 1ª ed. Editora Martins Fontes, 1961.

LAMAS, J. M. R.G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

LANDARCHS, **The Amazing Zhangjiagang Town River Reconstruction**. 2014. Disponível em: <<https://landarchs.com/the-amazing-zhangjiagang-town-river-reconstruction-ruction/>>. Acesso em: 23 abr. 2017.

LANDEZINE, **Paprocany Waterfront**. 2015. Disponível em: <<http://www.landezine.com/index.php/2015/11/paprocany-lake-shore-by-rs/>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

LEÃO, Mirian. **Praça Dr. Gastão Leão**. Placa informativa, 2013.

LYNCH, Kevin apud Alex. **A Imagem da Cidade**. Editora Martins Fontes. São Paulo, 2008.

MAGNUS WAGE, **Smart, green and urban - Trygve Lies Plass - Flying Carpet**. Concurso Nordic Built Cities, 2016.

MANSO, Álvaro et al. **Espaços exteriores urbanos sustentáveis - Guia de concepção ambiental**. Lisboa, Intervenção Operacional Renovação Urbana, 2001.

MENDONCA, Eneida Maria Souza. **Apropriações do espaço público: alguns conceitos**. Estud. pesqui. psicol., Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, dez. 2007. Disponível

em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812007000200013&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 20 mar. 2017.

NEVES, Laert Pedreira. **Adoção do partido na arquitetura**. Salvador, Edufba, 1998, p. 15.

O BUGIO. **Petição: Chega de poluição no Balneário Alegria**. 2016. Disponível em: <<https://www.obugio.org.br/petitions/cmpe-desenvolvimento-economico-a-que-preco>>. Acesso em: 5 abr. 2017.

O SUL, **A chama Crioula e sua história**. 2015. Disponível em: <<http://www.osul.com.br/a-chama-crioula-e-sua-historia/>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

PLANO DIRETOR DE PLANEJAMENTO E GESTÃO MUNICIPAL, **Lei Municipal 2.146. 2006**. Disponível em: <<http://www.guaiba.rs.gov.br/secretaria-de-planejamento-urbano/plano-diretor-de-planejamento-e-gestao-municipal/>>. Acesso em: 28 mar. 2017.

PLATAFORMA ARQUITECTURA, **Reconstrucción del Río de la Ciudad de Zhangjiagang**. 2014. Disponível em: <<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/756984/reconstruccion-del-rio-de-la-ciudad-de-zhangjiagang-botao-landscape>>. Acesso em 20 abr. 2017.

PORTAL DA PREFEITURA DE GUAÍBA. **Bandeira e brasão de Guaíba**. 2014. Disponível em: <http://www.guaiba.rs.gov.br:8888/Conheca_Guaiba/bandeira_brasao.html>. Acesso em: 2 abr. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA. **A Cidade**. 2008. Disponível em: <<http://www.guaiba.rs.gov.br>>. Acesso em: 2 abr. 2017.

RODRIGUES, Valdivino. **Estudos Guaibenses - Conhecendo Guaíba e sua realidade**. 2006. Biblioteca Pública Municipal Darcy Azambuja.

RS PLUS, **Zagospodarowanie wschodniego nabrzeża Paprocen w Tychach**. 2016. Disponível em: <http://rsplus.pl/projekty/publiczne/tychy_prom1/>. Acesso em 20 abr. 2017.

SILVA, Cássia Rodrigues. **Secretaria de Turismo e Cultura de Guaíba**. Entrevista concedida a Ana Paula Krummenauer. Guaíba, 24 abr. 2017.

SILVA, Geovany Jessé Alexandre. **Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana - estudo de caso: Cuiabá-MT**. Brasília, 2011. Disponível em: <<http://pct.capes.gov.br/teses/2011/53001010042P8/TES.PDF>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

SKYSCRAPER CITY, **Porto Alegre do passado**, 2009. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=783292>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

STUMVOLL, Denise. **Memória Visual de Porto Alegre 1880-1960**. Porto Alegre, v. 1, 2ª ed. 2008.

SUL21. **Moradores de Guaíba relatam problemas ambientais no entorno da Celulose Riograndense**. 2015. Disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/moradores-de-guaiba-relatam-problemas-ambientais-no-entorno-da-celulose-riograndense/>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

SUN, Alex. **Projeto da Praça: Convívio e Execução Público**. Editora Senac. São Paulo, 2008)

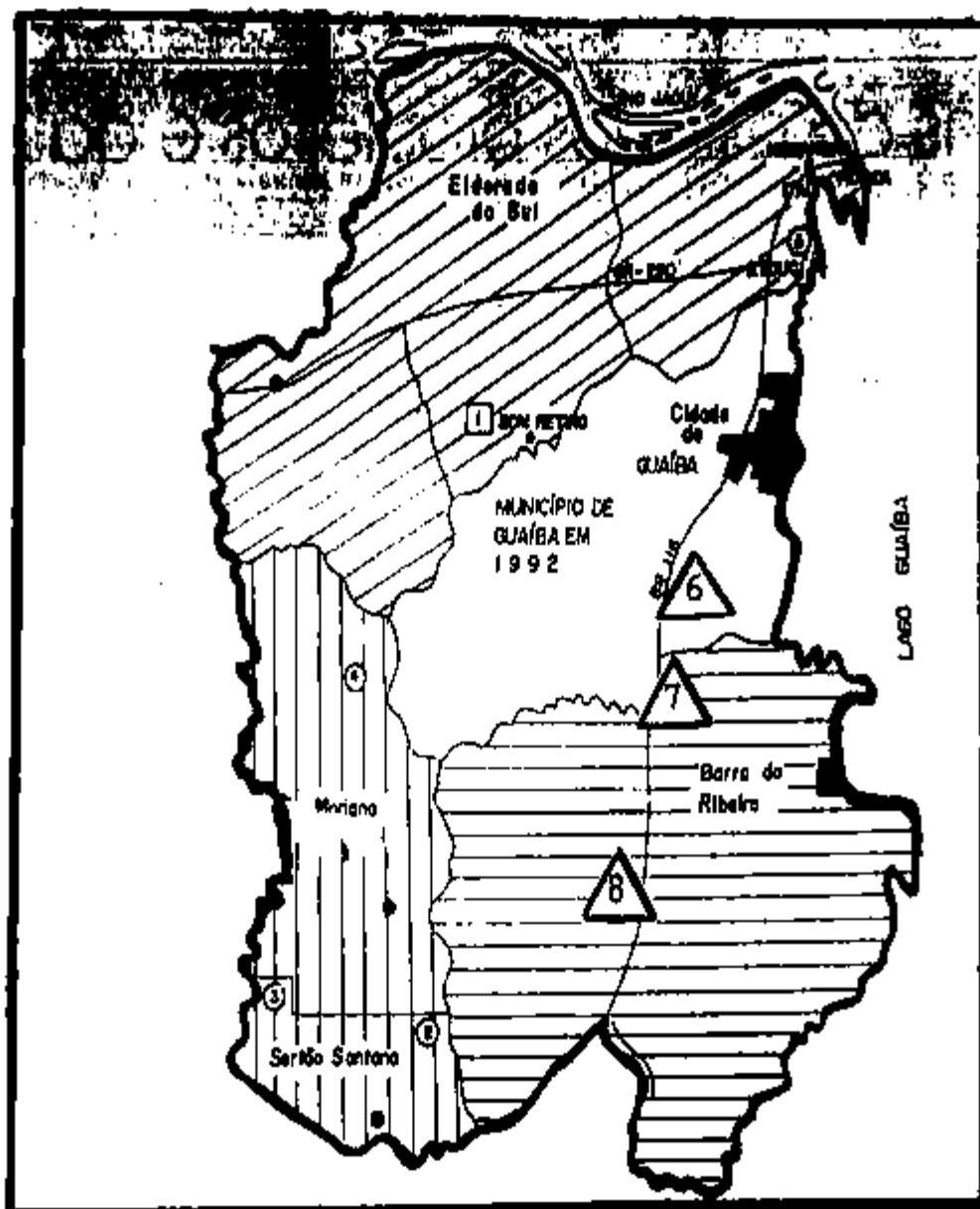
TURISMO GUAÍBA, **Conheça Guaíba**. Disponível em: <<http://www.turismoguaiba.com.br/br/conheca-guaiba>>. Acesso em: 8 mar. 2017.

WINDFINDER, **Estatísticas do Vento & Condições Atmosféricas de Porto Alegre**. 2017. Disponível em: <https://www.windfinder.com/windstatistics/porto_alegre>. Acesso em 16 mai. 2017.

WORM, Fernando. **Guaíba: Terra e Povo**. Editora Globo RS, 1974.

8 ANEXOS

ANEXO A - Mapa da pré-história de Guaíba

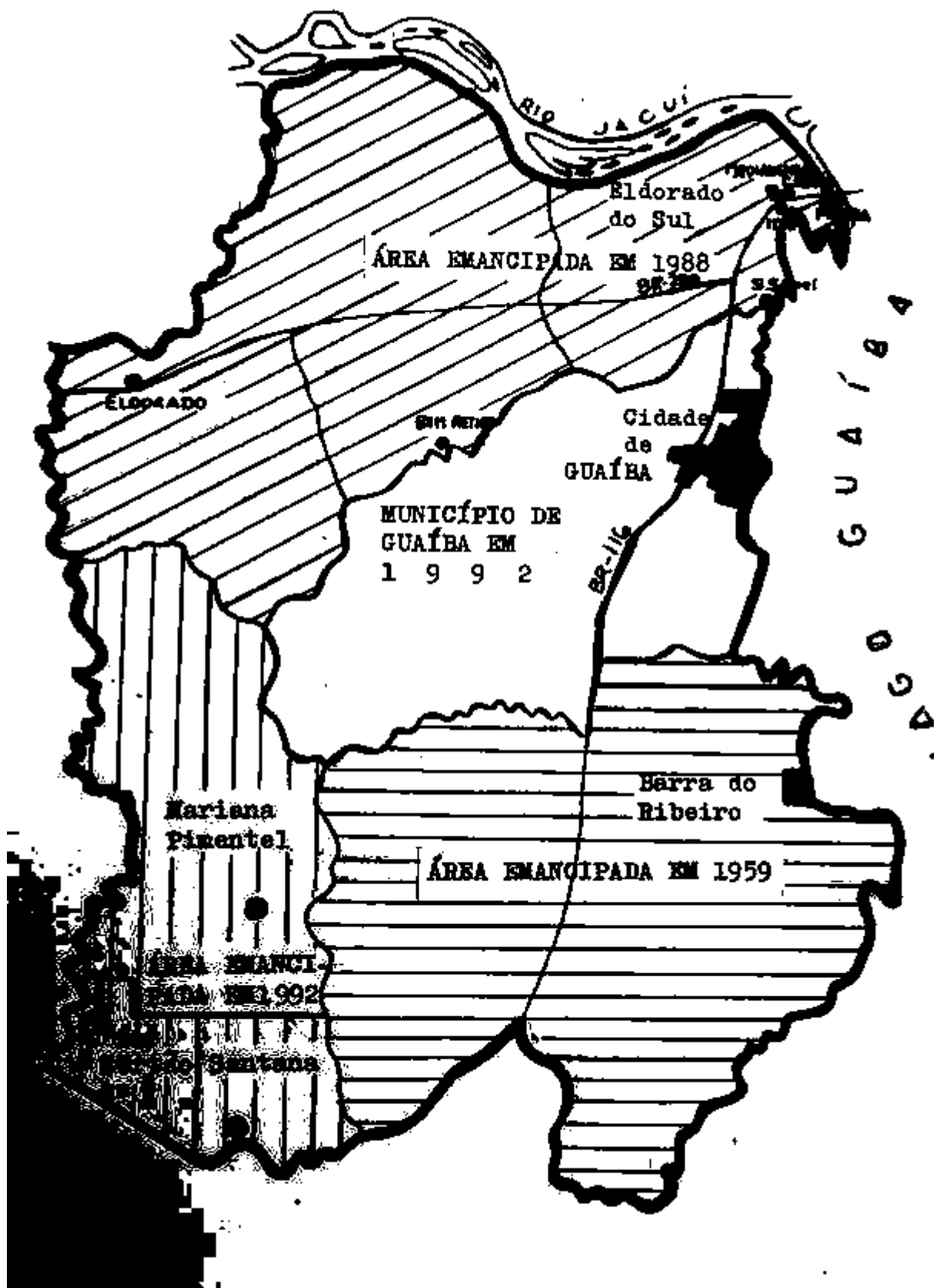
**Sítios Arqueológicos***Tradição Viçosa*

- 1 Sítio do Passinho (Bon Retiro)
- Tradição Tupi Guarani*
- 2 Sítio Arroio Ribeiro (Cerro da Dobra)
- 3 Sítios Arroio Pereira (Mato Bier)
- 4 Sítio Passo da Mônica (Mariana Pimentel)
- 5 Sítio Arroio do Conde (Região do Conde)

Aldeias Guarani

- 6 Petim
- 7 Passo Grande (Guaíba)
- 8 Passo da Estância (Barra do Ribeiro)

ANEXO B - Mapa de desmembramentos territoriais



9 APÊNDICES

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO QUANTITATIVO - FREQUENTADORES DA ORLA

1. Qual sua faixa etária?

() Adolescente/jovem () Adulto () Idoso

2. Qual a sua relação com a orla de Guaíba?

() Morador () Frequentador

3. Com qual frequência você visita a orla de Guaíba?

() Raramente () Às vezes () Frequentemente

4. Com quem você costuma vir até a orla?

() Com a família () Com os amigos () Sozinho () Outros

5. Qual o meio de transporte que você utiliza para vir até a orla?

() A pé () Carro () Motocicleta () Bicicleta () Ônibus

6. Quais as atividades costumeiras que você realiza nesse espaço?

() Contemplação

() Tomar chimarrão

() Caminhada pela orla

() Atividades físicas

() Passeio de jardineira

() Playground

() Alimentação

() Transporte ou baldeação

7. Em média, quanto tempo você permanece no local?

() De 0 à 1 hora () De 1 à 3 horas () Mais de 3 horas

8. Você se sente seguro enquanto permanece na orla?

() Sim () Não

9. Como você avalia a estrutura do local (bancos, iluminação, lixeiras, banheiros, etc.)?

Boa Razoável Ruim

10. Como você avalia os equipamentos de lazer do local (restaurantes, playgrounds, equipamentos de ginástica e etc.)?

Ruim Razoável Boa

11. Você gostaria da requalificação da orla do Guaíba?

Sim Não

12. Qual sua sugestão para a melhoria do local?

13. Quais os principais problemas para o uso desse espaço?

APÊNDICE B - ENTREVISTA QUALITATIVA - SETOR DE PLANEJAMENTO URBANO

1. Como se deu o processo de desenvolvimento urbano na área da orla de Guaíba?
2. Considerando os aspectos de mobilidade urbana, qual a importância da área de intervenção para o município?
3. Quais são as potencialidades e problemas da orla de Guaíba?
4. Quais os projetos já realizados para a área da orla de Guaíba e seus equipamentos (praças, mercado público e etc.) e quando foram colocados em prática?
5. Quais as maiores demandas que o local possui e qual o uso previsto para o mesmo?
6. Atualmente, existem projetos ou programas de intervenção para a orla? Se não, há previsão ou preocupação do órgão público municipal e estadual com o mesmo?
7. Qual a importância da área para o turismo municipal?
8. Como a área se insere no planejamento em termo de Plano Diretor (ou outros)?
9. Existe uma cobrança da população em relação à área da orla?

APÊNDICE C - QUESTIONÁRIO QUALITATIVO - SETOR DE TURISMO

1. Como se deu o processo de exploração turística na área da orla de Guaíba?
2. Qual a importância do local para o turismo do município e quais benefícios (receita) o mesmo gera?
3. Quais as atividades culturais e recreativas ofertadas na orla e nos equipamentos próximos?
4. Quantos turistas a cidade recebe semanalmente e em eventos específicos que ocorrem na área da orla?
5. Atualmente, existem projetos ou programas na orla/equipamentos que alavancam o crescimento turístico do município?
6. Existe uma cobrança da população em relação à área da orla?