

UNIVERSIDADE FEEVALE  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLÓGICAS

NATÁLIA BREYER

CAMINHOS DA CIDADE

Plano de Ligação entre Três Praças e Estudo de Requalificação do Espaço Urbano  
para Acessibilidade e Mobilidade

Novo Hamburgo

2014

NATALIA BREYER

CAMINHOS DA CIDADE

Plano de Ligação entre Três Praças e Estudo de Requalificação do Espaço Urbano  
para Acessibilidade e Mobilidade

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

Professores: Alessandra Migliori do Amaral Brito  
Caroline Kehl

Orientador: José Arthur Fell

Novo Hamburgo  
2014

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
2	TEMA	6
3	OBJETIVOS	7
3.1	OBJETIVO GERAL	7
3.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
4	JUSTIFICATIVA	8
5	LUGAR	12
5.1	O MUNICÍPIO	12
5.2	HISTÓRICO	13
5.3	SITUAÇÃO ATUAL	17
5.3.1	VEÍCULOS X PEDESTRES	17
5.3.2	RUAS PARA PESSOAS	19
5.4	AS TRÊS PRAÇAS	21
5.4.1	LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS	21
5.4.2	PRAÇA DAS BANDEIRAS	22
5.4.3	PRAÇA 20 DE SETEMBRO	24
5.4.4	PRAÇA DO IMIGRANTE	26
6	MÉTODO	28
7	ÁREA DE INTERVENÇÃO	31
7.1	LEGISLAÇÃO	40
8	PROJETOS REFERENCIAIS	43

8.1	REFERENCIAIS FORMAIS _____	43
8.1.1	Requalificação do Largo do Mercado Público de Florianópolis __	43
8.1.2	Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José _____	45
8.2	REFERENCIAIS ANÁLOGOS _____	48
8.2.1	Requalificação Urbana da Área Central –Niterói _____	48
8.2.2	REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA SAVASSI _____	50
9	PROPOSTA DE PROJETO _____	54
9.1	PROGRAMA DE NECESSIDADES _____	55
9.1.1	PRAÇA DA BANDEIRA _____	56
9.1.2	TRECHO 1 _____	57
9.1.3	PRAÇA 20 DE SETEMBRO _____	58
9.1.4	TRECHO 2 _____	59
9.1.5	PRAÇA DO IMIGRANTE _____	59
9.2	MOBILIARIO URBANO _____	61
9.3	RUAS E PASSEIOS _____	65
10	CONCLUSÃO _____	67
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	68
	APÊNDICE _____	70
	ENTREVISTA DE CAMPO _____	70

## 1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa do trabalho final de graduação tem como objetivo fundamentar o projeto de ligação entre as praças do centro da cidade de Novo Hamburgo e propor melhoramentos desses espaços. Trata-se de um estudo preliminar que busca reunir informações pertinentes ao projeto, explicando a situação existente das praças e da mobilidade urbana da cidade de Novo Hamburgo.

Neste estudo apresento uma análise sobre o tema de requalificação urbana, a relevância dele para a cidade de Novo Hamburgo, demonstrando a importância da melhoria dos espaços urbanos para a cidade. Justifico a escolha do tema através de exemplos e estudos de profissionais renomados, apresento também, um breve histórico do município com um foco maior nas áreas de intervenção.

Após essas análises teóricas foi feito um levantamento da área, contendo mapas e análises das ocupações e fluxos existentes, levantado seus aspectos positivos e negativos e seus potenciais de projeto. Através desses mapas e das análises dos projetos de referências análogos e formais, formo o programa de necessidades da proposta, que servirá como parâmetro para lançamento do trabalho final de graduação.

A pesquisa tem como intuito coletar informações e referenciais que busquem auxiliar na proposta de melhoramento das áreas urbanas existentes no centro da cidade, bem como propor novos espaços com usos diversos, melhorando a qualidade do espaço público para os pedestres, com um foco na mobilidade urbana e na acessibilidade universal.

## 2 TEMA

O centro de Novo Hamburgo possui três praças históricas que fazem parte do crescimento da cidade: a Praça da Bandeira, Praça 20 de Setembro e a Praça do Imigrante. Essas praças se encontram em pontos de Novo Hamburgo onde tudo acontece e onde quase todas as pessoas da cidade circulam o que torna esses espaços uma centralidade dentro da cidade. Eles fazem parte do Centro, cuja área é predominantemente comercial, ou seja, temos uma densidade de pessoas muito grande circulando por esses espaços. E a grande questão é que esses espaços não estão integrados com essa rotina de centro, de fluxo intenso, de muitas pessoas circulando e de muitos carros nas vias.

Outro ponto incisivo é a intensificação do uso do carro, que aparentava ser uma opção eficiente no século 20 à necessidade de circulação, mas que levou à paralisia do trânsito, no qual se perde muito tempo, combustível e paciência. Essa valorização, aliada à falta de planejamento no desenvolvimento urbano, fez com que os espaços urbanos públicos fossem esquecidos pelas pessoas que passam e sequer notam o quão grande e importante eles são. Consistem-se áreas não exploradas pelos usuários.

Analisando a situação atual, tanto das praças quanto dos fluxos viários, propondo um novo olhar sobre a ocupação das praças de Novo Hamburgo, bem como uma diminuição de ênfase no uso do carro, enfatizando a necessidade de uma requalificação urbana no centro da cidade de Novo Hamburgo.

A idéia é fazer com que as ruas deixem de ser só de passagem e voltem a ser locais de convivência (MOBILIZE, 2003).

### 3 OBJETIVOS

Serão apresentados os objetivos gerais e específicos que buscam orientar a coleta de dados e a pesquisa de informações e organizá-los de forma clara e coerente.

#### 3.1 OBJETIVO GERAL

- Buscar organizar as informações e os dados coletados para o entendimento da proposta de requalificação urbana a ser realizada no próximo semestre do curso. Coletar e separar aspectos e acontecimentos vinculados formação da vida social dentro das áreas urbanas da cidade de Novo Hamburgo.
- Analisar o impacto que as requalificações urbanas causam nos grandes centros capitalistas, e quais os benefícios que eles trazem para a qualidade de vida das pessoas.

#### 3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Os objetivos específicos dessa pesquisa são apresentados a seguir:

- Obter dados históricos do crescimento e do desenvolvimento do centro urbano da cidade;
- Localizar e documentar os dados gerais e técnicos pertinentes à área de estudo;
- Analisar, através de visitas técnicas e entrevistas com os usuários do espaço, a situação atual do local;
- Fazer uma síntese dos usos e funções de cada praça dentro da cidade, ou seja, quais atividades são executadas nela;
- Anexar levantamento planialtimétrico, dados do regime urbanístico, plano diretor e estatuto das cidades;
- Formular através das pesquisas de opinião e da análise geral, um programa de necessidades para o local;
- Buscar em projetos de intervenções urbanísticas, referências formais e funcionais.

#### 4 JUSTIFICATIVA

Historicamente as praças de Novo Hamburgo têm uma forte participação na vida e no crescimento da sociedade. Depois da emancipação de Novo Hamburgo, em 1927, a Praça do Imigrante foi requalificada pelo poder público para se tornar um espaço agradável aos usuários e bem glamoroso aos visitantes, bem como houve requalificação das outras áreas públicas do centro da cidade.

Entretanto atualmente não se vê essas intervenções, tanto na preservação das áreas urbanas de interesse social quanto no planejamento viário e de crescimento do centro da cidade, que afetam diretamente na qualidade urbana e social da mesma.

Nos últimos anos, vêm ocorrendo em várias cidades espalhadas pelo mundo, reformas urbanas, cidades que chegaram ao esgotamento do uso de concreto e asfalto, precisando de um novo “pulmão”. Nos projetos realizados, buscam-se a inserção do pedestre nas ruas, formas de atrair as pessoas não somente para que elas passem por esses lugares, mas para que elas fiquem e desfrutem dos mesmos, como no caso da cidade Seoul (Figura 1), que recebeu uma reforma urbana ao longo do riacho proporcionando mais espaço para as pessoas.

Figura 1- Revitalização do riacho no centro de Seoul, Coréia do Sul



Fonte: SKYSCRAPERCITY, 2014.



Quando falamos de reforma urbana temos um exemplo muito marcante na capital gaúcha, Porto Alegre, com a abertura da Avenida Borges de Medeiros (Figura2) em meados de 1928, quando começaram a ser feitas as desapropriações para que nova estrutura fosse implantada.

**Figura 2 - Foto histórica da avenida sendo estruturada, meados de 1928.**



**Fonte: VIVA O CENTRO, 2014.**

Os escritores chamam a intervenção de cirurgia urbana, na qual ocasionou em rampas de acessos para pedestres, desvio de outras ruas e desapropriações. Na figura 3 podemos ver o resultado dessa obra, nesse local hoje, temos um centro de encontro, com comércios de diversos segmentos que proporcionam um fluxo mais de pedestres.

**Figura 3 - Foto atual da Avenida Borges de Medeiros.**



**Fonte: SKYSCRAPERCITY, 2008.**

Nos casos acima notamos que se faz necessário um intervenção de grande porte quando queremos mudar drasticamente um determinado trecho dentro da

cidade e essas propostas nos mostram que pensar em grandes intervenções e mudanças não é utopia, que sim é possível fazer essas transformações.

Analisa-se, portanto que existe uma grande necessidade de voltarmos nosso olhar para esses espaços que são essenciais para a vida social e que são partes fundamentais na história do desenvolvimento da cidade.

Para enfatizar essa necessidade de reurbanização, fez-se necessária a realização de uma pesquisa de campo na área de intervenção. Nesta pesquisa (ver item 6) de campo foram feitas algumas perguntas aos usuários visando investigar a relação pedestre com o espaço público e percebeu-se que sim, precisamos de uma requalificação urbana e melhoria na qualidade dos equipamentos urbanos.

Enfatizo também, como cidadã comum da cidade, que são poucas as vezes que eu usufruo do espaço urbano das praças do centro das cidades, em nenhum momento senti uma atração em querer fazer parte daquele espaço, de estar e desfrutar dele, fora a época na qual temos a feira do livro municipal que acontece na Praça 20 de Setembro, porém apesar da pouca infraestrutura, nos atrai pela questão cultural.

A praça e os espaços públicos de uma cidade têm uma função muito importante dentro do funcionamento da cidade, que é a questão do convívio social, as pessoas precisam aprender a conviver em sociedade e esses espaços, junto com as escolas e entidades, comprem esse papel. Devemos estruturar esses espaços dar a devida atenção a eles, pois são muito importantes na formação cultural das pessoas.

A questão de repensar o urbanismo das cidades tem sido muito citada nos últimos anos, devido ao fato das grandes cidades estarem sofrendo conseqüências pesadas com a falta de planejamento urbano. O tema tem muita relevância para a cidade de Novo Hamburgo, pois nessa última gestão política, houve uma maior preocupação com os espaços públicos, realizou-se projetos para reformas desses espaços. Existe hoje um projeto de remodelação urbana realizado pela prefeitura que busca requalificar de forma estética e funcional os espaços urbanos do centro da cidade, porém ainda não existe projeto de nenhuma solução para a questão do excesso de veículos e da mobilidade urbana.

Algumas cidades Brasileiras, como Porto Alegre, São Paulo, Rios de Janeiro e Pernambuco estão aderindo ao programa Mobilidades, que busca propor soluções inteligentes e alternativas sustentáveis para proporcionar melhores

condições de mobilidade urbana. A utilização de uma ciclo faixa é a alternativa mais usada nas cidades brasileiras (MOBILICIDADES, 2014).

Na reportagem de Augusto (2013) para a Folha de São Paulo, pode-se perceber que Nova Iorque, tomou medidas drásticas em resposta ao excesso de carros, transformando completamente muitas ruas de veículos em calçadas e ciclovias. Os benefícios que o incentivo ao uso de bicicletas trouxe para Nova Iorque é bastante recompensar, sendo que diminuíram acidentes de carros e a paisagem urbana está mais bonita. (AUGUSTO, 2013)

Outro dado muito importante é de que 1/3 das viagens feitas no Brasil são feitas a pé, o que obriga as cidades a ter uma estrutura para as pessoas caminharem e se deslocarem a pé dentro do espaço urbano (MOBILIZE, 2003).

Vendo esse quadro se agravando cada vez mais nas grandes cidades, seria de muita inteligência do poder público tomar medidas para que isso não aconteça nas médias cidades, como é o caso de Novo Hamburgo.



## 5.2 HISTÓRICO

No início Novo Hamburgo pertencia a São Leopoldo, cidade que teve origem com a colonização alemã no Brasil. Chamada no princípio de *Hamburger Berg*, NH ficava no entroncamento entre a Estrada Geral (mapa 1), que ligava a capital com o Norte do Estado, e a Estrada das Tropas, que ligava a antiga província no sentido noroeste-centro. Portanto no entroncamento dessas das estradas cresceu o núcleo de *Hamburger Berg*, que mais tarde se torna o centro Histórico de NH, chamado de Hamburgo Velho (SCHUTZ, 2002).

Mapa 1 - Traçado viário de Hamburger Berg



Fonte: GIESBRECHT, 2013

Nas proximidades da província de *Hamburger Berg*, localizava-se a estação ferroviária, que foi aberta em 1876 no prolongamento Porto Alegre - Novo Hamburgo, a via férrea chegava pela rua 1º de Março, ao lado da Praça do Imigrante. Porém a via não se estendia até Hamburger Berg, isto só aconteceu muitos anos depois, e após essa extensão a linha estendeu-se até Taquara e Canela (SCHUTZ, 2002).

Anteriormente a sua emancipação, NH sempre foi uma forte fonte econômica para a cidade de São Leopoldo, pois tendo mais unidades industriais do que comerciais, tornou-se uma Cidade Industrial. Entretanto, São Leopoldo não retornava para a província esse grande lucro que a mesma gerava, não investia em infraestrutura, tratamento de esgoto e fornecimento de água. Extremamente desconfortável com esta situação, a província de *Hamburger Berg* tentou de várias formas sua emancipação porém sempre foi negada por vários motivos, entretanto em 5 de abril de 1927, foi assinada oficialmente a elevação da província para Município (SCHUTZ, 2002).

Mesmo tornando-se uma cidade independente podemos concluir que a história de NH está diretamente ligada à cidade de São Leopoldo.

Nas décadas de 50 e 60, a cidade já crescida, passou a ser um centro urbano, muitas pessoas circulando pelas ruas, pessoas desconhecidas por todos os lados. Desde o princípio pode-se perceber como a falta de planejamento dificulta a fruição das cidades, pois já naquela época as calçadas ficaram pequenas para o número de transeuntes. Assim cresceu Novo Hamburgo, uma cidade onde as pessoas circulam a passos largos, que passam, mas não param, não observam a cidade (SCHUTZ, 2002).

No início da década de 60, o caos tomou conta da cidade. As ruas mal dimensionadas, excesso de veículos e pessoas, fiscalização indecente, a situação ficou impossível. Sobre isso, Jeferson Selbach cita em seu livro, o depoimento de um anônimo:

*O problema é o abuso das buzinas. É verdadeiramente impressionante a ensurdecadora sinfonia executada, principalmente pelos coletivos, pelas estridentes buzinas a vácuo e a ar em nossas ruas centrais, dando a impressão de as mesmas serem grandes auditórios de espetáculos de cunho rocambollesco e alucinante. Alucinante sim, não é absoluto exagero de terminologia, pois duvidamos que alguém que permaneça cerca de uma hora na Avenida Pedro Adams Filho não seja vítima de, pelo menos 3 a 5 choques provocados pela clarina de uma buzina manipuladora por alguém que não imagina o maléfico do seu procedimento.*

O Bairro Centro, onde será feita a proposta de requalificação, possui três praças históricas, que marcaram o crescimento da cidade. A Praça da Bandeira, Praça do Imigrante e Praça 20 de setembro. A Praça 20 de setembro foi uma



doação de terra que Adam Adolf Schmitt fez a o município e exigiu que ali sempre fosse praça. Já a Praça do Imigrante (chamada popularmente de Praça das Pombas) ficou marcada por receber a estação ferroviária, que posteriormente foi destruída.

**Figura 5– Praça 20 de Setembro antigamente.**



Fonte: SCHUTZ, 2001

A praça 20 de Setembro (figura 5) é patrimônio da cidade desde 1881.

**Figura 6 – Praça do Imigrante em 1940.**



Fonte: BISSIGO, 2013.

A vegetação que cobre essas praças é de resquícios da Mata Atlântica. A área central em geral era muito alagadiça, principalmente na região das praças, porém com tempo o quadro foi se alterando, com a vinda do trem essa área alagadiça foi se modificando e tornando-se um local de comércio e encontro entre as pessoas (SCHUTZ,2001).

**Figura 7 - Praça da Bandeira antigamente.**



Fonte : BISSIGO, 2013.

Na figura 6 temos a Praça do Imigrante em 1940, podemos perceber que tinha pouca vegetação e que era mais permeável, estava no mesmo nível da rua, logo era mais usada pelas pessoas. Antes da vinda da ferrovia, essa área da cidade não tinha muita importância, começou a se desenvolver após a construção da ferrovia (BISSIGO, 2014).



### 5.3 SITUAÇÃO ATUAL

A situação atual do centro da cidade de Novo Hamburgo (NH) é bem crítica, o centro não tem mais espaço para tantos carros que saem das concessionárias todos os dias. De acordo com o DENATRAN, circulam pelas vias e estradas do país cerca de 45 milhões de veículos. Esse problema está sendo enfrentado pela maioria das grandes cidades do país. Os engarrafamentos dificultam o ir e vir do dia a dia das pessoas, eles custam muito dinheiro e atrapalham o crescimento do país. Quanto mais carros têm, maior o número de acidentes de trânsito e temos também, que investir muito dinheiro em novas vias e estradas e na manutenção das mesmas. A cada dia que passa os congestionamentos se alastram pelas novas vias em diferentes horários (VEJA, 2014).

O centro de NH possui bastante estacionamentos privativos e ao longo de todas as vias temos os estacionamentos paralelos com faixa nobre. Hoje estamos com ocupação máxima dos estacionamentos das ruas e os privativos estão quase ficando lotados em dias de muito movimento, ou seja, não temos mais espaço e não temos espaços livres para aumentar os estacionamentos. A solução é tirar os carros do centro, traçando novas rotas e incentivando as pessoas a caminharem mais, deixando assim o carro um pouco distante do trabalho.

#### 5.3.1 VEÍCULOS X PEDESTRES

O fluxo intenso de veículos, pessoas, ciclistas, caminhões, carroceiros, indo e vindo de forma aleatória, sem respeito às abrangências de ruas e calçadas, principalmente de calçadas, torna a cidade desorganizada para quem vem de fora e ao mesmo tempo cansativa e feia para quem necessita vir ao centro todo dia. Outro fato que agrava a situação atual é a necessidade que as pessoas têm de ir de carro até a porta do trabalho, muitas vezes por comodidade e preguiça de deixar o carro mais longe e caminhar um pouco mais ou por falta de transporte público de qualidade e em horários menos espaçados. Se a grande maioria deixassem seus carros uma ou duas quadras fora do centro já teríamos uma diminuição significativa nos congestionamentos no centro da cidade de Novo Hamburgo.

Muitos falam que temos que ser mais sustentáveis, escolas ensinam suas crianças a separar o lixo e cuidar da natureza. Mas embora todos saibam o mal que os gases emitidos pelos veículos fazem ao nosso ar, poucos são os que estão

dispostos a abrir mão deles. A ostentação de querer estar no centro e a especulação imobiliária fazem com que muitos dos olhares volte-se para um único ponto, logo não temos calçadas suficientes para todos, muito menos espaço para todos os carros. O crescimento desordenado do centro da cidade de Novo Hamburgo, falta de planejamento viário, aliado ao incentivo da mídia pelo uso do carro, são aspectos que levaram à diminuição de mobilidade urbana. O uso do carro fez com que as calçadas fossem menos usadas, bem como as praças e os espaços públicos.

Para que seja possível revitalizar um centro dentro de uma cidade, para onde queremos convergir às vias principais, e colocar as estruturas públicas precisamos projetar um espaço compatível com as necessidades e demandas de pessoas, para atender a todos os usuários da cidade.

Existem várias alternativas que buscam otimizar o uso do carro, como tirar os estacionamentos laterais das vias. Com isso, além de conseguirmos aumentar as calçadas, eliminamos o transtorno causado a cada vez que um carro precisa parar para entrar ou sair de uma vaga. Outra solução eficiente, que felizmente já acontece em Novo Hamburgo, é o uso de estacionamentos pagos. Por meio deles, consegue-se tirar muitos veículos dos estacionamentos que acontecem ao longo da via. Podem-se também estudar rotas alternativas para os veículos, pois há muitas ruas que ligam os mesmos lugares, mas a grande maioria acabam usando as vias principais do centro, como a Bento Gonçalves e a Pedro Adams Filho.

A inserção de uma estrutura mais eficiente para os pedestres, que possibilita os transeuntes de chegar a vários lugares, facilitaria o ir e vir das pessoas. Elas iriam se sentir mais à vontade de fazer pequenas caminhadas para chegar ao banco, à livraria, ao supermercado ou ao shopping da cidade.

Tirando o carro da rua e aumentando a calçada, podemos mostrar para as pessoas que o deslocamento pedonal pode ser mais interessante e rápido do que o deslocamento feito via carro e que a cidade pode ser mais atrativa, e que o ar pode ser mais limpo, tornando assim o centro da cidade mais seguro aos usuários e aos moradores.

### 5.2.2 RUAS PARA PESSOAS

Com o início do modernismo no planejamento urbano tivemos muitos exemplos ruins de cidades que não foram pensadas para as pessoas e principalmente para os pedestres, como Brasília, na qual temos muitos edifícios altos de grande porte. Logo se perdeu a proporcionalidade entre a rua para as pessoas e os edifícios, e isso aconteceu em várias cidades do Brasil. Vemos em Novo Hamburgo um resquício desse pensamento modernista, onde primeiro se preocupa com os edifícios e depois com os espaços livres e por último com as pessoas (GEHL, 2006)

Para que haja interação entre os espaços públicos e as pessoas, se faz necessário a projeção de um traçado urbano que propicie isso. A forma que os equipamentos urbanos estão dispostos ao longo das calçadas e das praças influencia nessa interação. Para fomentar essa integração, devemos evitar a utilização de muros, cercas e barreiras visuais, evitar distâncias muito largas dos passeios, diminuir a velocidades dos carros e deixar o passeio público e um único nível (GEHL, 2006).

Segundo GEHL (2006) temos três tipos de atividades executadas nos ambientes externos, são elas as atividades necessárias, as opcionais e as sociais:

As atividades necessárias, que incluem levar as crianças à escola, esperar o ônibus, ir ao local de trabalho, fazer compras, levar correspondência, ir ao médico, etc.

As atividades opcionais são desenvolvidas quando na maioria das vezes os espaços convidam para isso, por serem atividades de contemplação, de tomar um sol, pegar um ar fresco na rua.

As atividades sociais, como o nome já diz, estão voltadas para a socialização, como jogos recreativos, feiras ao ar livre, prática de esportes, praça infantil, pista de skate.

Analisa-se abaixo um exemplo da Times Square em (figura 8), Nova Iorque onde foi usada alternativa de transformar ruas em grandes calçadas, espaços onde não entram carros, voltados apenas para pedestre e comércio. O projeto busca a multifuncionalidade, já que se trata de uma grande cidade onde muitas coisas acontecem ao mesmo tempo com pessoas de diferentes países. A idéia surgiu da necessidade de aumentar o canteiro de obras para os pedreiros e com isso formou-

se um grande calçadão que funcionou muito bem. Com o fluxo de pessoas mais organizado, constatou-se que a segurança do comércio melhorou. Com a retirada do carro, que passava no meio da Times Square, também contribuiu para uma diminuição de 33 % nos acidentes de trânsito com feridos (GAETE, 2014).

Figura 8 - Pedonalização da Times Square, imagens da proposta que estará pronta em 2016.



Fonte : Gaete, 2014

Temos plena consciência que existe um conflito em dar estrutura para se ter mais trânsito de veículos ou ter uma estrutura com mais qualidade urbana para as pessoas. Para que possamos ter um traçado de ruas mais voltado para as pessoas precisamos abrir mão do uso intenso do carro.

## 5.4 AS TRÊS PRAÇAS

A praça é um lugar espaçoso dentro da cidade, um espaço povoado onde se vendem mantimentos, onde se tem comércio, onde acontecem as celebrações e as festas públicas (SEGAWA,1996).

Cada uma das praças de Novo Hamburgo possui características diferentes, usos diversificados e usuários diferentes. O fato de terem essas diferenças cria um grande potencial, pois cada uma cumpre uma função dentro da vida urbana da cidade. Isso é muito importante para o entendimento dos espaços públicos.

Observa-se também as falhas desses espaços como a falta de estrutura para realizar eventos sociais como a Feira do Livro, que hoje é montada como uma estrutura temporária na rua lateral da Praça 20 de Setembro para que possa ser realizada a cada edição. A feira de artesanato, realizada na Praça do Imigrante, também não possui uma estrutura permanente, e hoje é montada uma estrutura de metal com lona por cima.

### 5.4.1 LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS

No mapa a seguir, da região central da cidade de Novo Hamburgo, identifico as três praças: a Praça da Bandeira (3) fica a 500 metros da Praça da 20 de Setembro(2) que fica a 300 m da praça do Imigrante(1). No meio do percurso, entre as duas últimas praças temos o calçadão Osvaldo Cruz, local com muito comércio e lancherias. No entorno dessas praças temos importantes vias de circulação como a Av. Nações Unidas, na qual passa a linha dos trens metropolitanos (TRENSURB) e a Av. Nicolau Becker.

Figura 9 - Mapa com a localização das praças na cidade.



Fonte: GOOGLE EARTH, 2014 - Modificada pelo autor.

#### 5.4.2 PRAÇA DAS BANDEIRAS

Localiza-se no limite entre o bairro Centro e o bairro Hamburgo Velho, circundando pelas ruas: Rua Victor Hugo Kunz, Rua Almirante Barroso e Rua Julio de Castilhos, com aprox. 2.000 m<sup>2</sup>. Ao seu redor estão importantes edificações, como a Câmara Municipal, a Biblioteca Pública e um posto da Brigada Militar. Nas proximidades, encontra-se o corpo de bombeiros.

A praça encontra-se com poucas atividades, possui um ponto de táxi e uma parada de ônibus junto à rua Victor Hugo Kunz. Nos seu eixo central possui um pergolado muito usado por mendigos. A quantidade de vegetação é relativamente boa, não possuem muitas, mas também não poucas, são de médio para baixo porte, não possuem muita altura, porem os diâmetros das copas são grandes.



**Figura 10 - Foto da atual lixeira pública das Praças.****Fonte: Autor, 2014.****Figura 11 - Foto Praça da Bandeira.****Fonte: Autor, 2014.**

Nas figuras 11 e 12 podemos ver que a Praça da Bandeira possui bastante verde, muita grama e pouca calçada para as pessoas circularem. Possui lixeiras e bancos, mas ambos em estado razoável de conservação. Na figura 13 temos a implantação da praça que possui forma de triângulo, possui estacionamento paralelo e oblíquo em todo seu perímetro.

**Figura 12 - Vista superior da Praça da Bandeira.****Fonte: GOOGLE EARTH, 2014.**

### 5.4.3 PRAÇA 20 DE SETEMBRO

Fica na parte mais central da cidade, rodeada por Agências Bancárias, circundada pela Rua Bento Gonçalves, Rua Joaquim Nabuco, Rua Julio de Castilhos e a Rua Christian Huber. A Praça possui aproximadamente 8.705 m<sup>2</sup>. Na sua face norte existe um parágrafo de ônibus com uma pequena banca de utilidades. Na face oeste possui um ponto de táxi e ao longo da face leste possui estacionamento oblíquo. Nessa praça ocorre a Feira do Livro da cidade, que se instala na Rua Christian Huber, com barracas que são montadas no local e desmontadas no final da feira. Também ocorre no centro da praça uma feira de artesanato. No perímetro da quadra que se encontra a praça está localizado o centro de cultura de Novo Hamburgo e uma Igreja.

A praça é muito arborizada, considerada bem fechada, pois a sombra toma conta do local. O calçamento é de pedras, formando um passeio não muito adequado para pessoas com problemas de locomoção, ou seja, existe pouca preocupação com a acessibilidade de portadores de deficiências. As edificações que existem são um bloco de sanitários que fica muito escondido no meio da vegetação e uma pequena banca de utilidades.

Figura 13 - Praça 20 de Setembro.



Fonte: GOOGLE EARTH, 2014.



Na figura 15 podemos ver a Praça 20 de Setembro na sua fase pela Rua Christian Huber. Percebemos que a praça possui muitas árvores em toda sua extensão, as edificações existentes na praça, para apoio, estão em estado de abandono, sem uso. Na figura 16 vemos a praça nas esquinas da Rua Bento Gonçalves com a Rua Joaquim Nabuco, o cruzamento desta é esquina é muito intenso tanto de carros como de pedestres.

**Figura 14 - Foto da Praça na Rua Christian Huber.**



**Fonte: Google Earth, 2014.**

**Figura 15 - Foto da Praça 20 de Setembro.**



**Fonte: Google Earth, 2014.**

#### 5.4.4 PRAÇA DO IMIGRANTE

Considera-se que seja a mais importante das três praças do centro, a que reúne mais atividades e tem maior extensão. Conformada pelas ruas Bento Gonçalves, Pedro Adams Filho, Lima e Silva e Rua Gomes Portinho, possui aproximadamente 10.440 m<sup>2</sup>.

Nesta praça temos espaço com equipamentos para ginástica, pracinha para as crianças, possui uma pequena pista de skate, espaço com palco central para celebração de festas municipais e eventos em geral e nela ocorre outra feira de artesanato. Nela está localizado o centro de informações turísticas, prédio com dois andares e de arquitetura contemporânea. Na extremidade Sul está às bancas de lanches, muito importantes para a história da cidade e que são muito utilizadas pelas pessoas até hoje. É uma praça muito integrada na rotina da cidade. Possui sanitários públicos e ponto de táxi.

A praça possui muitos desníveis em relação à calçada, podemos perceber que algumas estruturas existentes, como a pista de skate e o centro de informações turísticas, criam uma barreira visual da praça, bem como bloqueiam um pouco a permeabilidade do local. A praça está munida de uma boa cobertura vegetal.

Figura 16 - Foto da praça



Fonte: Google Earth, 2014

Acima temos a imagem da situação atual das bancas de lanches da Praça do Imigrante, trata-se de um local muito utilizado, porém não possui muita infraestrutura

para receber as pessoas, possui algumas mesas com bancos para atendimento e uma cobertura metálica como proteção. Com o crescimento da população e da densidade do centro da cidade, devemos prever que os espaços de atendimento e prestação de serviço cresçam também.

**Figura 17: Foto da estrutura para a feira de artesanato.**



**Fonte: Google Earth, 2014.**

A figura 17 e 18 mostra a Praça do Imigrante hoje. Podemos perceber na figura 18 a estrutura temporária que é instalada para receber a feira de artesanato, nesta foto fica claro que essa estrutura obstrui a calçada, logo eles retiram o estacionamento paralelo e usam a via como calçada para as pessoas.

Na figura 19 temos a implantação da praça, ao lado oeste temos a Rua 1° de Março que hoje comporta os parados de ônibus.

**Figura 18 : Praça do Imigrante.**



**Fonte: GOOGLE EARTH, 2014.**

## 6 MÉTODO

O processo de formulação dessa pesquisa de trabalho final de graduação está embasada em dois métodos: pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo.

A pesquisa bibliográfica foi concebida através de livros, artigos e publicações da internet, reportagens de jornal, teses e pesquisas de mestrado. Teve como foco buscar embasamento teórico relacionado a requalificação de espaços urbanos abertos, analisando as soluções dadas para as espaços públicos e diferentes formas de transformação desses espaços.

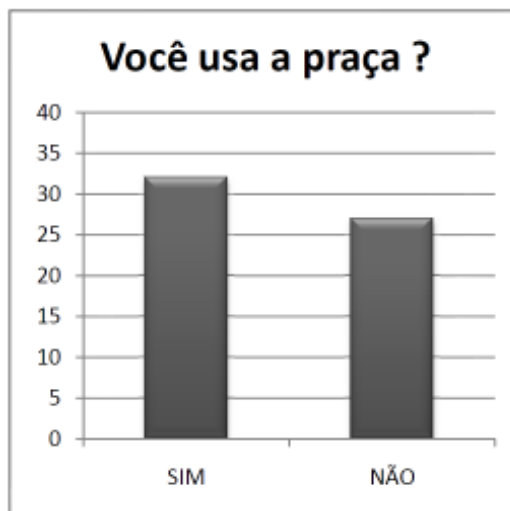
A pesquisa de campo está vinculada principalmente a usabilidades dos espaços de estudo. Teve a finalidade de observar como esses locais são usados pelas pessoas, levantar aspectos negativos e positivos da situação atual, quais equipamentos são usados e quais faltam. Foram feitos levantamentos fotográficos para que se possa analisar a qualidade e quantidade de infraestrutura existente.

Na pesquisa de campo foi realizada uma pesquisa em forma de questionário com os usuários, foram feitas algumas perguntas visando investigar a relação pedestre com o espaço público. Entrevistou-se 59 pessoas, sendo que 11 delas na Praça da Bandeira, 22 na Praça 22 de Setembro e 26 na Praça do Imigrante.

Com os dados coletados na pesquisa, construíram-se alguns gráficos. Esses gráficos mostram uma comparação entre a quantidade de pessoas que usam as praças e seus equipamentos.

No gráfico 1 vemos a quantidade de pessoas que usam as praças, mais da metade alega não usar esses espaços por não ver neles nenhum atrativo, a maioria dos usuários alega que só passa por ali, mas que não é um lugar no qual param para conversar ou vão para se encontrar com alguém.

Gráfico 1 - Gráfico com o resultado da Pergunta : Você usa a praça?



Fonte: Autor, 2014

Durante as entrevistas com as pessoas, se teve um contato maior com a percepção do usuário do espaço público, levando em consideração que foram entrevistadas pessoas de todas as idades e classes sociais. As praças da cidade possuem um grau significativo de movimento, e fluxo de pessoas, Porém durante as entrevistas foi possível observar através dos relatos, que esses lugares serviam de passagem, de ligação entre dois pontos, às vezes até de atalho entre lugares. Isso mostrou que as pessoas não utilizam esses lugares para permanência, elas apenas passam por eles.

Gráfico 2- Resultado da Pergunta : Você usa os equipamentos das praças?



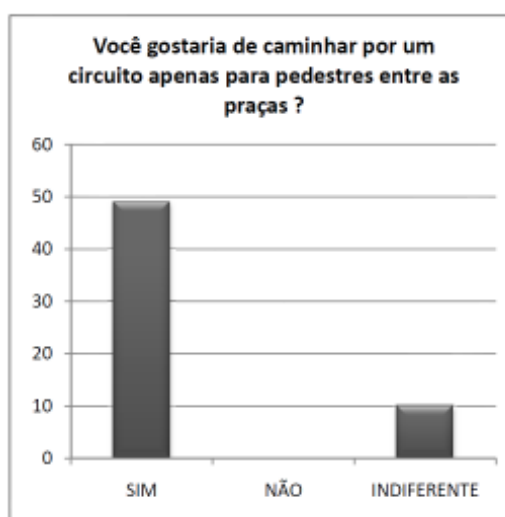
Fonte: Autor, 2014



No gráfico 2 podemos ver que tivemos muitas respostas negativas em relação ao uso de equipamentos das praças, isso nos leva a concluir que os equipamentos existentes estão em mal estado de conservação e ou que não existem equipamentos para suprir a quantidade de usuários.

Em relação à estrutura dos espaços públicos, muitos se mostram indiferentes, pois não usam esses espaços, não notam que eles estão ali. Quando perguntado em relação à vegetação da praça, a grande maioria não tinha reparado nesse aspecto.

**Gráfico 3- Gráfico com resultado da pergunta : Você gostaria de caminhar por um circuito apenas para pedestres entre as praças?**



**Fonte: Autor, 2014**

No gráfico 3 vemos que a maioria das pessoas gostaria de ter dentro da cidade um espaço urbano mais convidativo. Em alguns relatos foram citadas atividades que as pessoas gostariam poder realizar nesses espaços como tomar chimarrão no final de tarde, passear com animal de estimação e fazer caminhadas pela manhã.

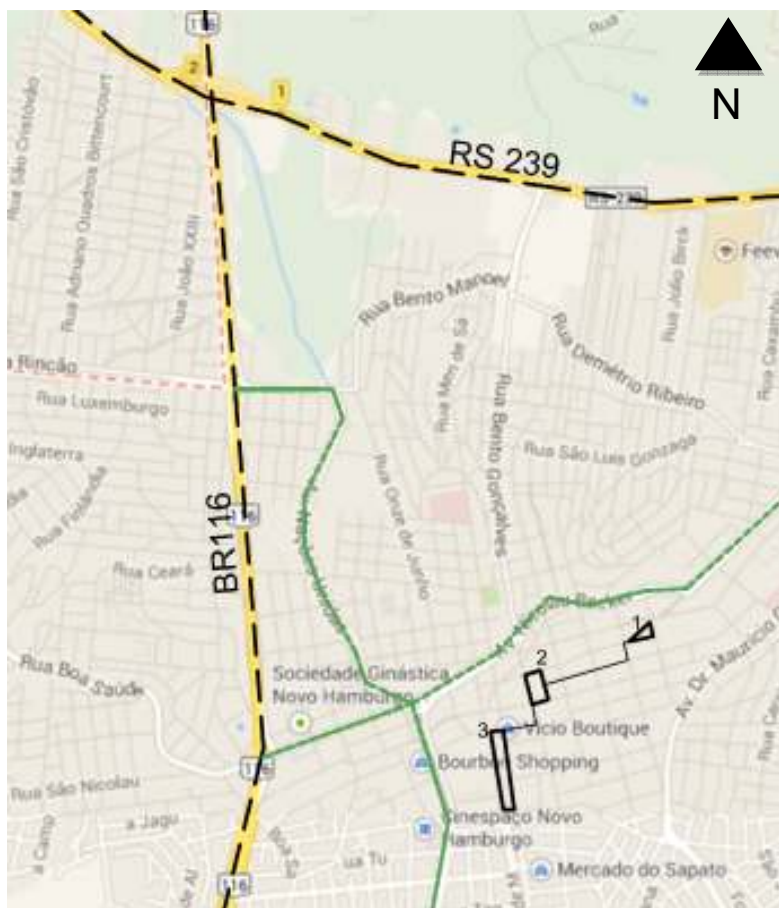
Com a pesquisa de campo e bibliográfica pude ficar mais perto da real situação dos espaços públicos, assim será mais acertada a construção do programa de necessidades. Para agregar informações sobre a área será feito também um levantamento técnico da área de intervenção, apresentado no próximo capítulo.

## 7 ÁREA DE INTERVENÇÃO

Neste capítulo apresento os mapas e diagramas realizados para documentação dos dados existentes, como: levantamento planialtimétrico, edificações existentes e seus usos, altura das edificações, dimensões de ruas e calçadas, vegetação, edificações tombadas e áreas ou edificações degradadas.

Nos mapas a seguir (figuras 19 e 20) temos a localização da área dentro da cidade de novo Hamburgo, a área de intervenção está localizada no centro da cidade.

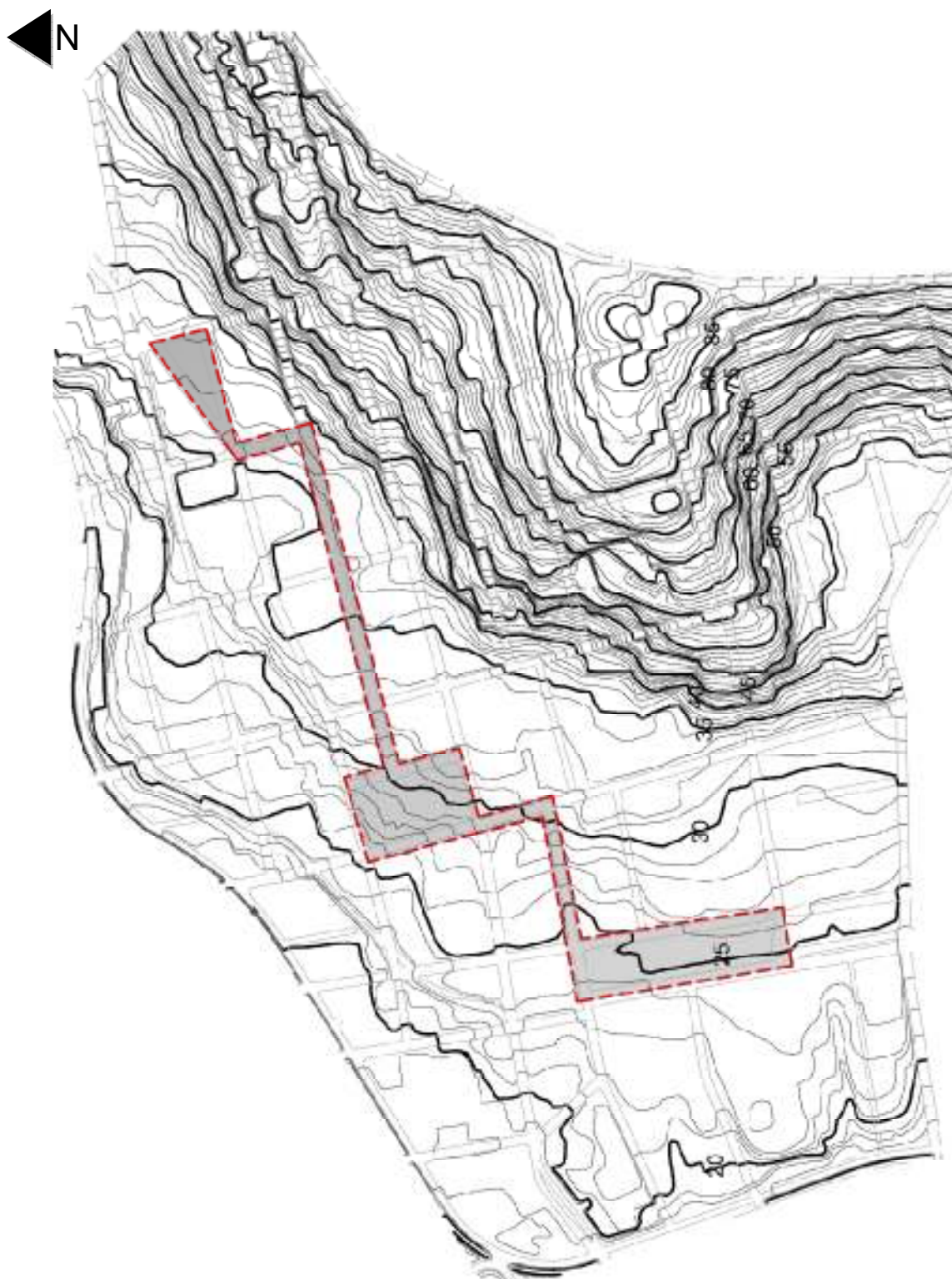
Figura 19 - Mapa da Localização geral das praças em relação a cidade.



Legenda: 1- Praça da Bandeira; 2 - Praça 20 de Setembro; 3 - Praça do Imigrante;

Fonte : Google maps, 2014,modificado pelo autor.

Figura 20 - Mapa da topografia da área de intervenção.

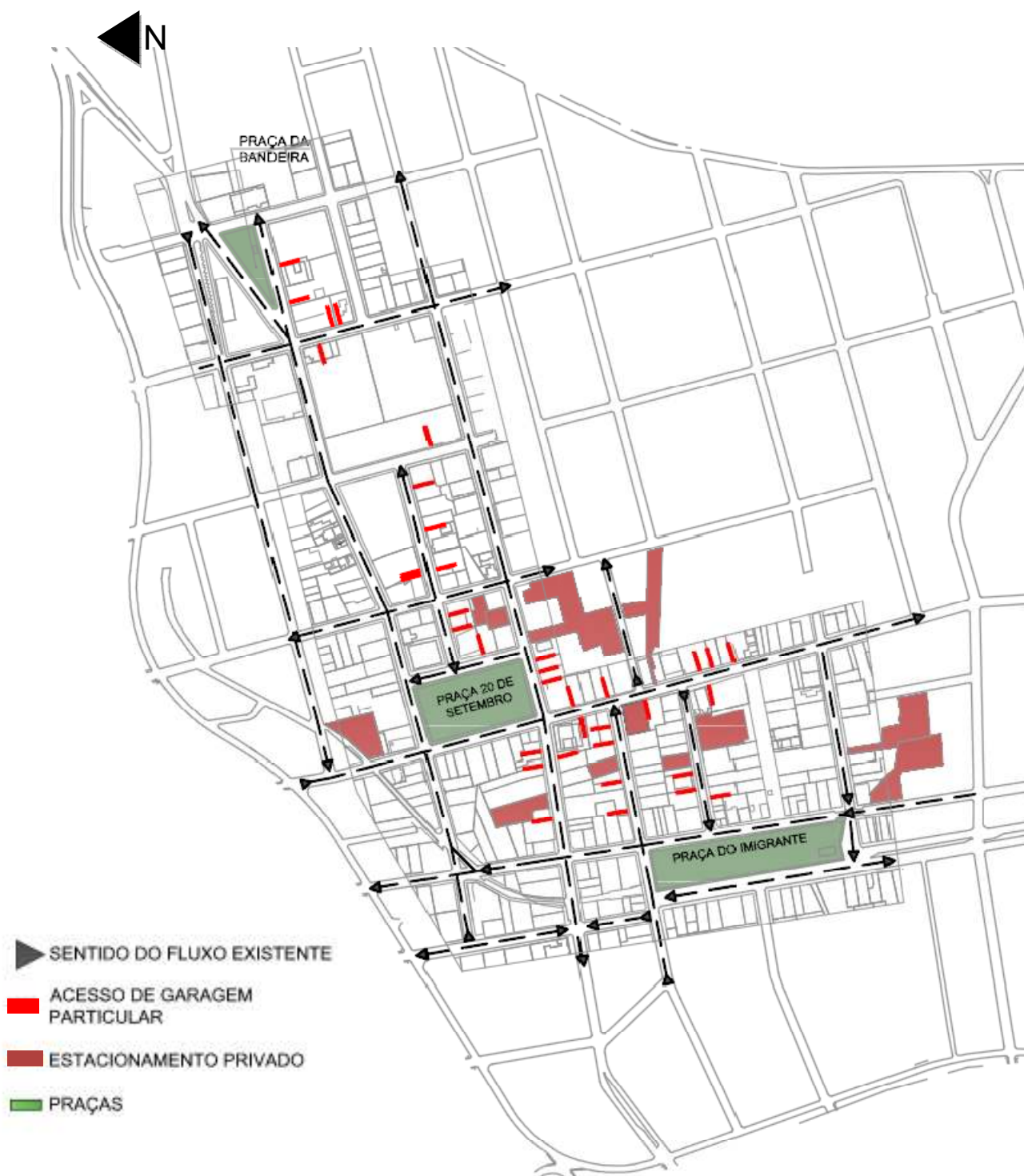


Fonte : PMNH, 2014 - Modificado pelo autor.





Figura 22 - Mapa com localização das garagens.



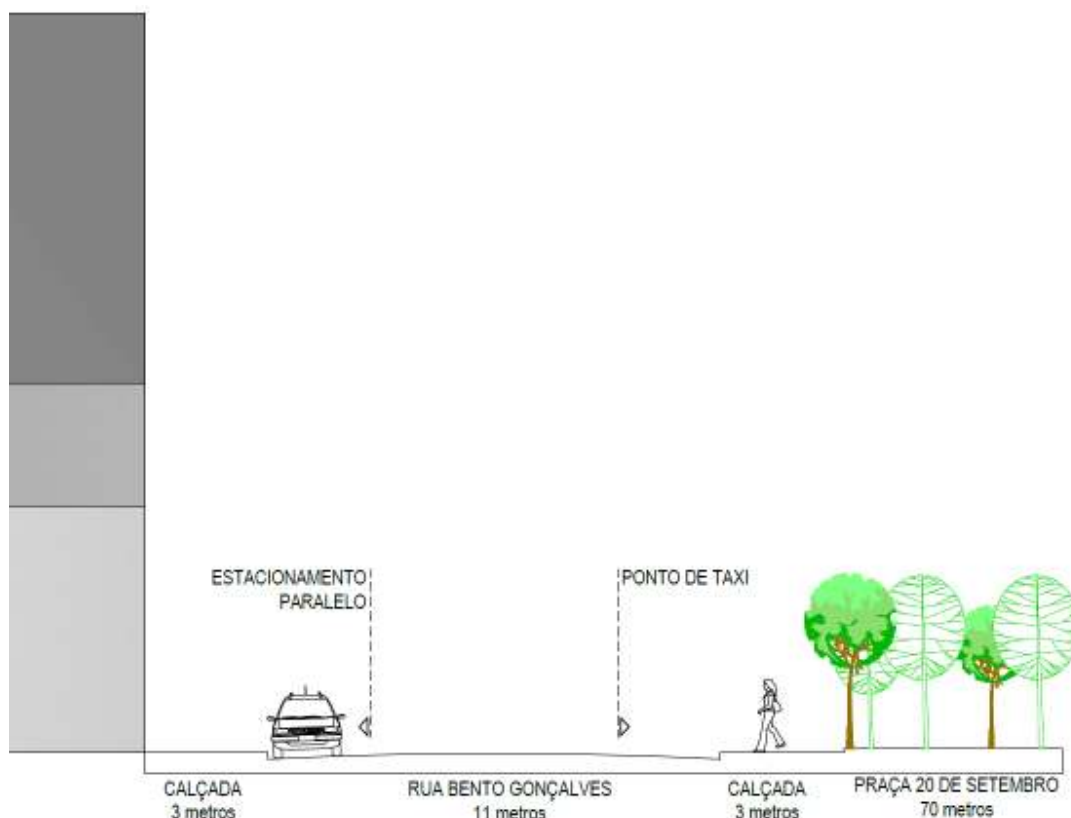
Fonte : PMNH, 2014 - Modificado pelo autor.





Analisa-se também o impacto das alturas dos edifícios na escala do pedestre, para isso foi feito um diagrama com o perfil das principais vias, mostrando suas larguras e as alturas dos edifícios existentes.

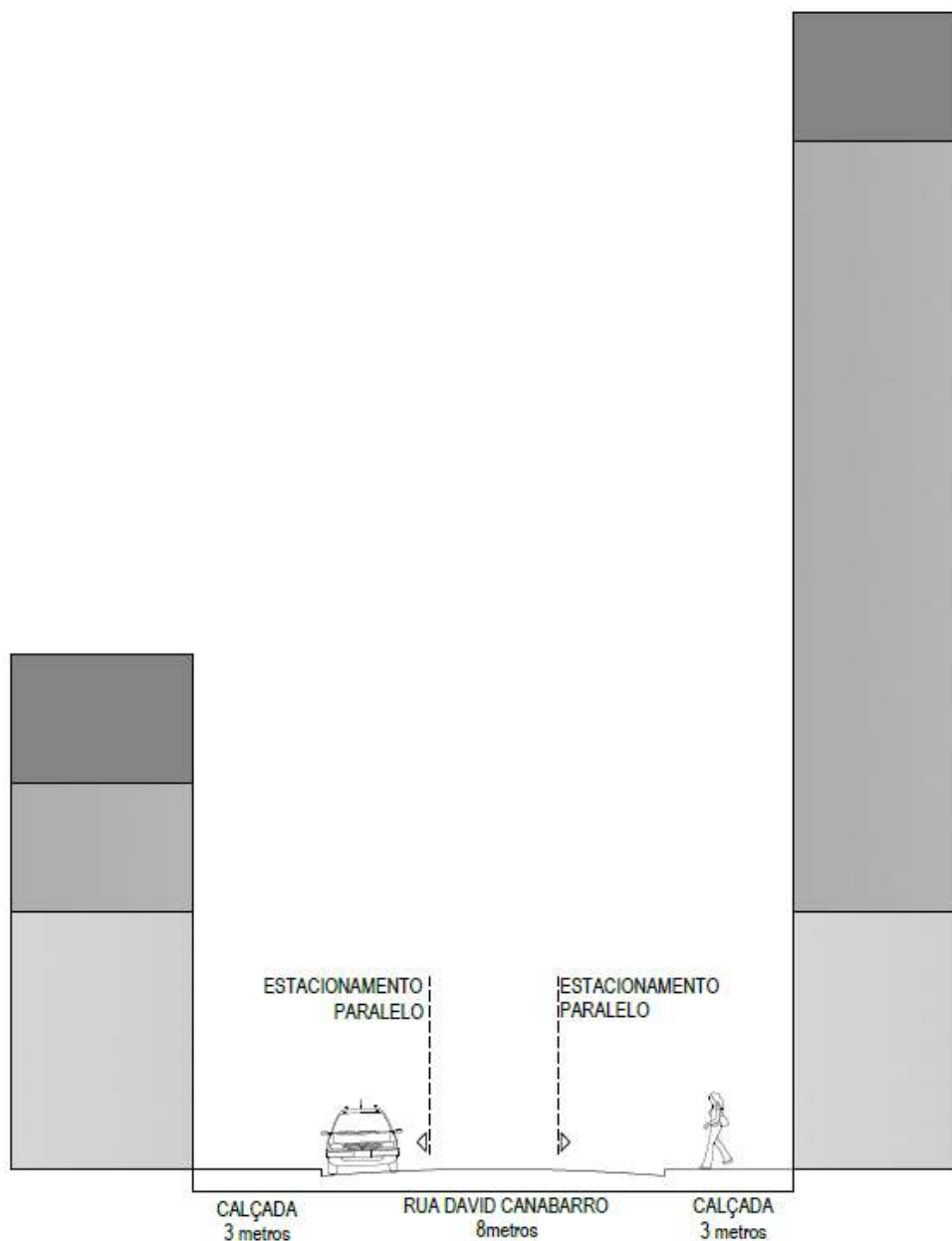
**Figura 24 - Perfil da Rua Bento Gonçalves.**



**Fonte: Produzido pelo Autor, 2014.**

Na figura 24 temos o perfil da rua Bento Gonçalves, na qual temos a Praça da Bandeira da fase leste. A via possui 2 faixas de rolamento, estacionamento paralelo de um lado e ponto de táxi e estacionamento de motos do outro. As edificações que circundam a praça possuem bastante variedade de alturas, desde 2 pavimentos até 10, o que causa certa desordem visual, pois não temos uma fachada contínua. Outro aspecto é as diferenças de sombreamento que essas alturas causam, hora temos incidência de sol, hora não, geralmente onde temos edifícios mais altos as calçadas são mais úmidas.

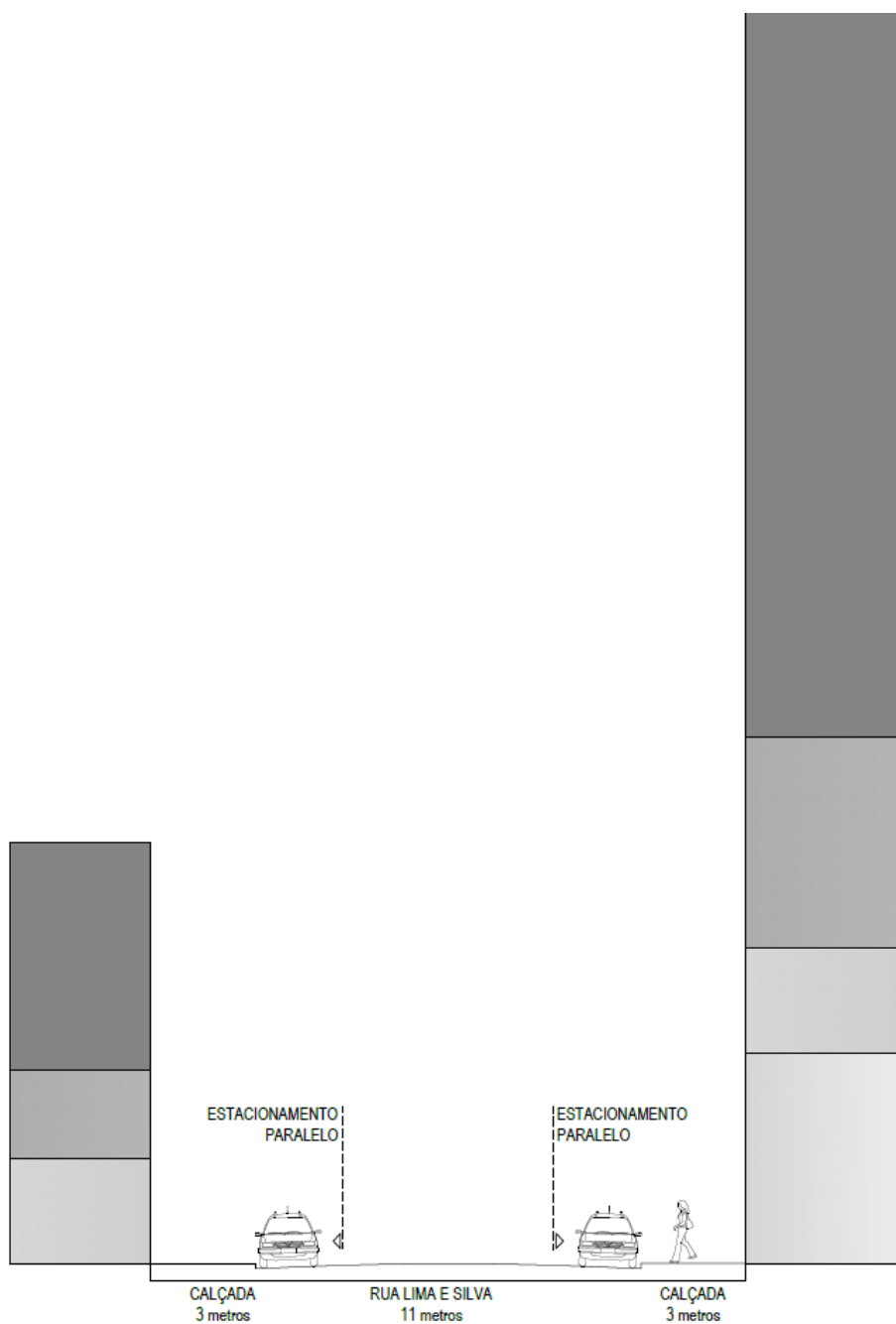
Figura 25 - Perfil da Rua David Canabarro.



Fonte: Produzido pelo Autor, 2014.

Na Figura 25 temos o perfil da Rua Davis Canabarro, na qual temos apenas 8 metros de largura de via e 3 metros para cada calçada, o aspecto da via é bastante sombrio, por ser mais estreita e possuir edificações muito altas a via quase não recebe incidência de sol, as calçadas quase sempre estão com aspecto úmido. No momento ela possui estacionamento paralelo dos dois lados, porém é possível o tráfego de um carro entre os estacionamentos paralelos.

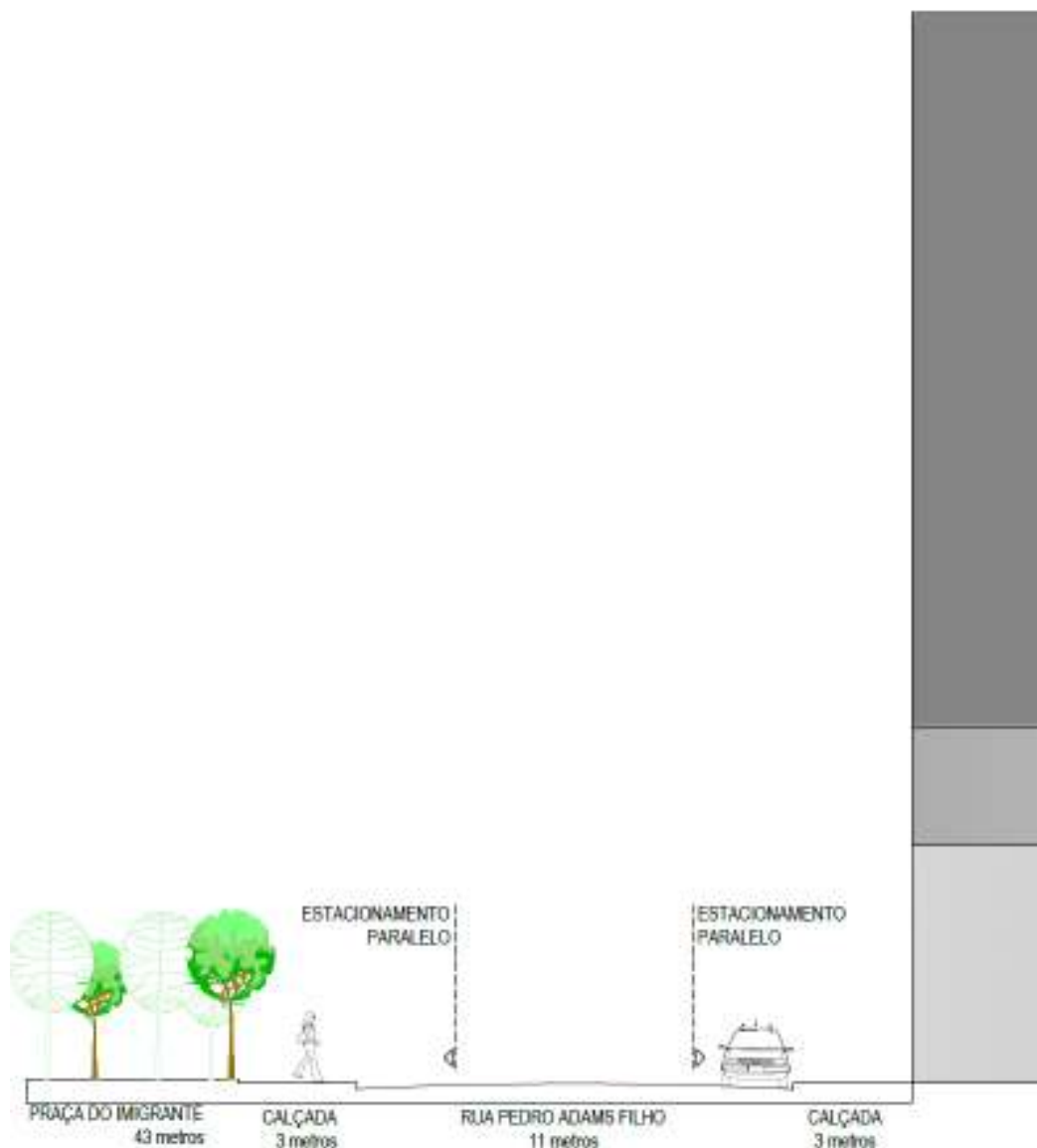
Figura 26 - Perfil da Rua Lima e Silva



Fonte: Produzido pelo Autor, 2014.

A Rua Lima e Silva (figura 26) possui uma configuração padrão das vias, possui único fluxo e estacionamento paralelo nas duas laterais. Trata-se de uma via de circulação dos veículos que estão dentro do centro, ou seja, não é uma rota de fuga para sair do centro ou desviar fluxo.

Figura 27 - Perfil da Rua Pedro Adams Filho.



Fonte: Produzido pelo Autor, 2014.

A Rua Pedro Adams Filho, se assemelha bastante com o perfil de rua da Bento Gonçalves (figura 27). Possui 11 metros de largura com duas pistas de rolamento e estacionamentos paralelos nas laterais. A Rua não possui acessos de garagem no trecho da área de intervenção, ponto positivo, pois assim não precisamos fazer dela uma via só com acesso local, ela pode ser transformada em calçadão.

## 7.1 LEGISLAÇÃO

Para análise da legislação, foram consultados o plano diretor, o código de edificações e as NBR pertinentes ao tema.

No plano diretor temos as diretrizes e premissas que a administração da cidade propõe, dentre essas premissas cito as que referenciam a qualidade da estrutura urbana.

Plano Diretor de Novo Hamburgo, (PMNH, 2014):

Dos objetivos:

**VI** - preservar, proteger e conservar o patrimônio histórico, cultural, paisagístico e os recursos naturais;

**XIII** - introduzir mecanismos controle da drenagem urbana no uso do solo.

Das generalidades:

**Art. 27** O desenvolvimento das diferentes atividades dos setores e corredores é viabilizado pela mobilidade, ocupação e implantação dos equipamentos urbanos e comunitários.

**Parágrafo único.** É considerada mobilidade a qualificação do sistema de circulação de pessoas, cargas e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos e atendendo as necessidades da população, pelo transporte coletivo, de pedestres, de bicicletas, redução de distâncias, capacitação da malha e do sistema de transporte.

Da setorização, na área de intervenção temos a incidência de três setores:

CD -Corredor de Densificação: Corredor vinculado às vias arteriais e coletoras do sistema viário, com previsão de densidade maior ou igual ao setor servido pela via;

SCC- Setor com característica de ocupação e uso comercial e de prestação de serviços, com atividades compatíveis permitidas, apresentando necessidade de programa e projetos especiais;



SM3 - Setor Miscigenado 3: Setor com característica de ocupação e uso preferencial habitacional multifamiliar, com atividades compatíveis permitidas;

No Código de Edificações de Novo Hamburgo, podemos analisar que a área de intervenção recebe incidência de três zonas diferentes, possuímos assim três possibilidades de zoneamentos diferentes. A Praça do Imigrante e a Praça 20 de Setembro estão no Setor SCC no qual temos um índice de aproveitamento igual a 4, já a Praça da Bandeira está no setor SM3 com índice de aproveitamento igual a 2,4.

A taxa de ocupação é de 75 % em todas as áreas. Em relação aos recuos frontais, as áreas da Praça do Imigrante e 20 de Setembro, não possuem recuo obrigatório, ou seja, as edificações podem ser construídas no limite do lote, já na área da Praça da bandeira, o recuo obrigatório é de 4 metros da divisa do lote.

Figura 28 - Tabela do Código de Edificações de Novo Hamburgo

MAPA 03																
Macrozoneamento		APA			ZM											
Regime Urbanístico	Setores	APA Norte	APA Sul	APA LG	SM1	SM2	SM3	SM4	SCC	CHHV	CC	CCS	CTT	CTR	CD	SCLG
	TO	%(máx)	10	5	5	75	75	75	75	75	50	50	75	75	75	75
IA	(máx)	0.2	0.1	0.1	2	1	2,4	2	4	1	1	2,4	2,4	1	2,4	1
ALTURA (H)	m(máx)	7.95	7.95	7.95	-	13.35	-	-	-	7.95	7.95	-	-	-	-	13.35
RECUO DE AJARDINAMENTO	m(min)	10	10	10	4	4	4	0	0	-	-	0	0	5	0	4
AFASTAMENTOS A=H/6 (min)	Lateral	S	S	S	S	S	S	S	CE	-	-	S	S	S	S	S
	Fundos	S	S	S	S	S	S	S	CE	-	-	S	S	S	S	S
	Frente	S	S	S	S	S	S	S	N	-	-	S	S	S	S	S
OBSERVAÇÕES		2	2	2	2/5/6	2/5/6	2/5/6	2/5/6	7	3	3	1/5	1/5	2/4/5	1/5	2

Fonte: PMNH, 2014.

Na NBR 9050 podemos ter acesso às dimensões mínimas necessárias para a acessibilidade do portador de necessidades especiais. Sendo essas as exigências:

- Vão livre de 80 cm para circulação do cadeirante e circunferência de 1,50 metros para o giro da cadeira.

- Vão livre de 90 cm para pedestre com muleta.
- Pisos regulares e planos para circulação.
- Piso tátil para orientação.

Deverá ser projetado sanitário adaptado para portador de necessidades especiais, respeitando as dimensões mínimas de 1,50 x 1,50, deverão ser colocadas barras de apoio.

## 8 PROJETOS REFERENCIAIS

Essa pesquisa busca apresentar projetos referenciais análogos e funcionais que irão formar um conjunto de idéias e intenções para a próxima etapa de consolidação da proposta de projeto.

### 8.1 REFERENCIAIS FORMAIS

#### 8.1.1 Requalificação do Largo do Mercado Público de Florianópolis(VITRUVIUS,2014)

Trata-se um projeto de concurso realizado em 2010 para requalificação do largo do Mercado Público de Florianópolis, tendo como vencedora a equipe Mader Arquitetos Associados. O projeto tem como foco a valorização do espaço público (figura 29), propiciando mais relações sociais e interação entre as pessoas, busca também resgatar e requalificar os espaços de convívio, propiciando melhor interação das relações humanas.

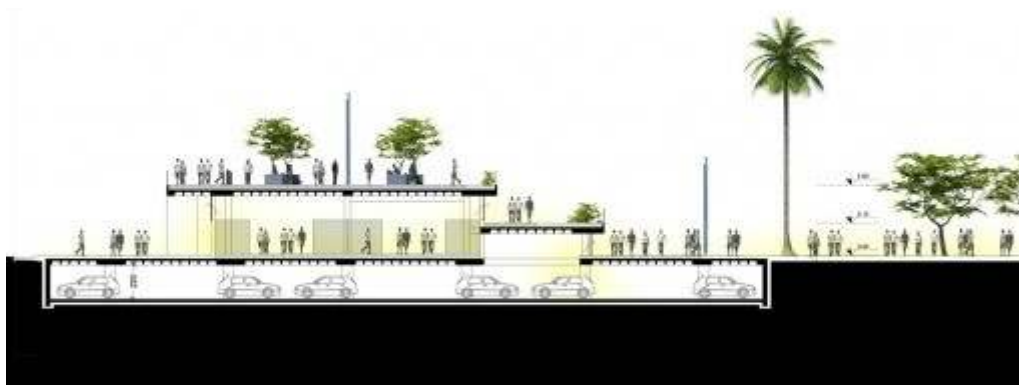
**Figura 29 - Perspectiva da praça.**



**Fonte : Vitruvius, 2014.**

Para poder fazer um espaço mais permeável para as pessoas, optou-se por deixar o estacionamento subterrâneo (figura 30). Desta forma consegue-se liberar o solo e aumentar o espaço aberto propiciando melhor um espaço mais convidativo para o pedestre.

**Figura 30 - Corte da praça mostrando o estacionamento subterrâneo.**



Fonte : Vitruvius, 2014.

O projeto busca deixar o espaço com plena acessibilidade, optando sempre pelo uso da rampa e não de escadas. Propõe também o uso de uma ciclovia para a incentivar a diminuição do uso do carro.

Outro elemento muito interessante no projeto é o banco Floreira (figura31) com linhas contemporâneas, buscam trazer uma nova identidade para o local. O projeto preocupa-se em trazer vasta arborização para o percurso dos pedestres, mobiliário urbano de qualidade, espaços de contemplação da paisagem, espaços de lazer e principalmente de interação entre as pessoas.

**Figura 31- Proposta para o Banco floreira.**



Fonte 1 : Vitruvius, 2014.

O projeto paisagístico do Largo busca pontuar árvores frutíferas e floríferas, espécies de fácil adaptação em vasos ou canteiros. São citadas algumas dessas espécies: pitangueira, goiabeira, jabuticabeira, araçá, ipê-amarelo, quaresmeira e ingá-feijão caroba, cedro, ingá-feijão, guapuruvu, jerivá, ipê-amarelo, ipê-roxo, canafístula. A qualidade das vegetações propostas para

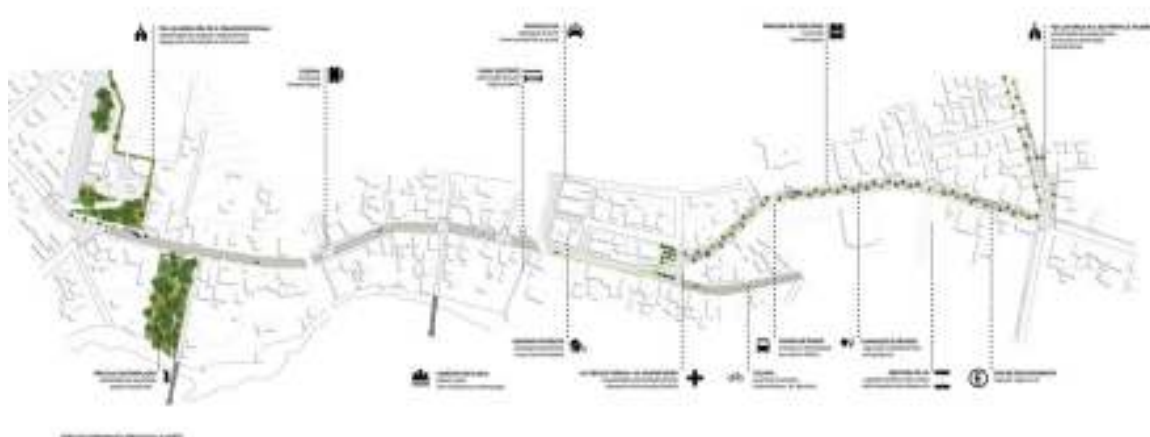
O projeto traz bastante reverência a valorização do espaço do pedestre, conceito que será trago para o projeto de requalificação de áreas urbanas de Novo Hamburgo. Aspectos como a eliminação do carro na cota do pedestre, levar o veículo para o subsolo e abrir mais espaço de piso para propiciar o convívio social e urbano da cidade, são elementos presentes na proposta de Florianópolis e que de certa forma serão implementados no projeto que será proposto.

#### 8.1.2 Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC (ARCHDAILY, 2014).

O projeto realizado através de um concurso, por um grupo de arquitetos, foi solicitado pelo IAB de Santa Catarina. O concurso tinha como objetivo desenvolver uma proposta para a requalificação do centro histórico da cidade de São José em Santa Catarina. Apresenta também, uma discussão sobre o crescimento das cidades em meio a demanda de preservação do patrimônio histórico. Analiso a proposta vencedora do concurso. A proposta busca a valorização do centro histórico, ligação do centro com o mar, reativação das ligações navais e reformulação do espaço público.

Podemos ver na figura 32na implantação geral da proposta, que se estende por praças, pela orla marítima e pelas vias da cidade. Como a idéia é priorizar o pedestre, muitas vias de veículos foram ou extintas ou tiveram diminuição nas pistas de rolamento, para suprir a necessidade de ir e vir de carros, foram criados novas vias por outras rotas de circulação.

**Figura 32 - Implantação geral da área de intervenção.**



Fonte: ARCHDAILY, 2014.

Como estratégia de requalificação do urbanismo, foi proposto tratamento especial na pavimentação, implantação de mobiliário urbano, iluminação adequada e sinalização gráfica. Propõe uma reorganização no traçado viário, buscando priorizar o pedestre, conforme podemos ver na figura 33, onde mostra os perfis atuais das ruas e como eles vão ficar após a intervenção.

**Figura 33 - Perfil das ruas, situação atual e proposta.**



Fonte: ARCHDAILY, 2014.

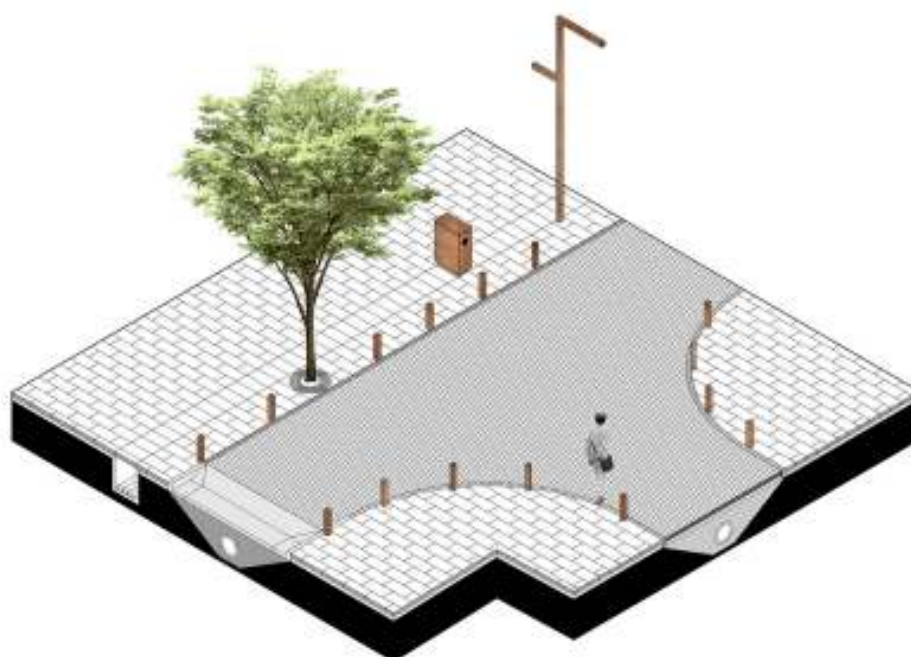
A priorização pelo pedestre é ressaltada com a elevação das vias nas esquinas, para que não haja desníveis na cota do pedestre. O espaço compartilhado



pelos pedestres e veículos tem um tratamento diferente nos pisos, pois buscam a diminuição da velocidade dos carros, propiciando uma melhor estrutura para a circulação peatonal.

Outra estratégia de projeto é despoujar a imagem visual dos espaços, criando canalização para embutir a rede elétrica propõem também novo design para os postes de iluminação e mobiliário urbano.

**Figura 34 - Perspectiva de cruzamentos com calçadas e vias de veículos.**



Fonte: ARCHDAILY, 2014.

A proposta tem vários elementos importantes que estarão presentes no trabalho que seguirá. As estratégias de projeto, como a canalização subterrânea da rede elétrica, alargamento de calçada e diminuição das pistas de rolamento, são pontos muito importantes para a qualidade do projeto proposta. Assim, podemos proporcionar para as pessoas diferentes formas de deslocamento com qualidade e segurança.

## 8.2 REFERENCIAIS ANÁLOGOS

### 8.2.1 Requalificação Urbana da Área Central –Niterói (SECRETÁRIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE, 2014)

O projeto surgiu da necessidade de requalificar as zonas degradadas do centro da cidade. Na segunda década do século XXI, o governo municipal passa a direcionar recursos para esse fim e através de muito planejamento e discussão foi promulgada a Lei Nº 3.061/2013, que autoriza a Operação Urbana Consorciada (OUC) da Área Central de Niterói.

Essa OUC busca uma olhar mais inovador para a requalificação de zonas urbanas. Neste projeto são listados oito princípios clássicos para um projeto de mobilidade urbana. Sendo eles: compactar, adensar, uso misto, rede caminhável, rede ciclo viária, conectividade, rede de transporte e mudança modal. Dentro desse conjunto de princípios eles especificam diretrizes para que os mesmos sejam atendidos, ressalvo os mais relevantes e que de alguma forma possam estar presente na proposta de projeto: Encurtar as distâncias entre os equipamentos urbanos, para que as pessoas não precisem do automóvel para se deslocar entre eles; requalificar as ruas com foco nas pessoas, deixando o trânsito mais lento na velocidade do pedestre; foco na mudança modal onde veículos motorizados individuais serão desnecessários no dia-a-dia.

A área na qual foi feita a intervenção tem um diagnóstico muito parecido com o centro de Novo Hamburgo, calçadas com baixa qualidade e pequenas, edificações pontuais em situação de abandono, falta de estacionamento entre outros aspectos. Como programa de necessidades para reparar essas deficiências da área eles usaram as seguintes diretrizes: ofertar equipamentos urbanos e comunitários, serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população, propor elementos que valorizem a ocupação do solo.

A proposta propõe repaginação dos pisos das vias de automóveis para redução da velocidade deles, implementação da ciclo faixa (figura 35) .

**Figura 35- Perspectiva do projeto da ciclo faixa**



Fonte : RIO DE JANEIRO, 2014.

**Figura 36 - Foto da situação atual das ruas do Centro de Niterói.**



Fonte : RIO DE JANEIRO, 2014.

Neste projeto também foi pensada parte de canalização e infraestrutura subterrânea (figura 36). Outro aspecto de grande valia é que eles canalizaram a rede elétrica para que não houvesse mais a poluição visual que os fios causavam na paisagem (figura 37).

**Figura 37 - Perspectiva da infraestrutura sob o solo**



Fonte : RIO DE JANEIRO, 2014

### **8.2.2 REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA SAVASSI (SOLUÇÕES PARA CIDADES, 2014)**

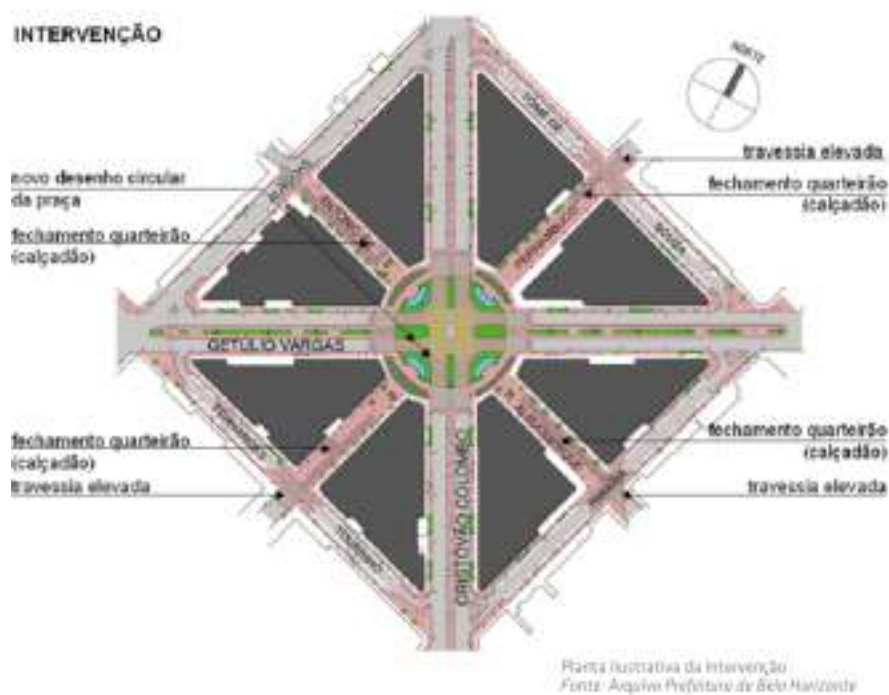
Projeto idealizado pelo Programa Soluções para Cidades, no qual busca a revitalização da Praça Diogo de Vasconcellos (Praça da Savassi), em Belo Horizonte, Minas Gerais. Dentre as diretrizes estabelecidas no projeto, apresento as que mais poderão fazer parte da proposta de projeto que será realizada. Sendo essas diretrizes: ampliar o convívio social nos espaços públicos da cidade; não criar apenas espaços espetáculos, mas sim criar uma resposta urbana aos interesses da coletividade, ressaltando assim a valorização da pedonalização e não do uso individual do veículo automotor; privilegiar o pedestre, ampliando o espaço público, adequando-o para potencializar o convívio e para a realização de eventos.

Conforme podemos observar (figura 39), a praça possui um cruzamento bastante intenso no seu centro. A primeira imagem em preto e branco mostra a praça em meados de 1970 onde a mesma ainda possui um obelisco no centro que permaneceu ali por 6 anos. Na segunda foto da praça em 2010, podemos ver o fluxo intenso de carro se que seu espaço era usado principalmente por carros e a última imagem mostra a praça depois da execução do projeto de requalificação.

Podemos observar que após a requalificação, o projeto privilegia o pedestre, com a ampliação dos passeios, criação de calçadões como extensão das praças, sistema de drenagem e melhorias das ruas do entorno.

Como não se podia interromper totalmente o cruzamento de carros, alguma medidas foram adotadas para sinalizar e organizar o espaço entre pedestre e carros. Essas medidas são: uso de piso intertravado de diferentes cores; deixar a praça e os cruzamentos no mesmo nível, gerando acessibilidade e permeabilidade por toda a extensão da praça. Algumas vias foram completamente fechadas para criar grandes calçadões (Figura 38) com canteiros, bancos, bicicletários, totem de iluminação e etc.

**Figura 388- Implantação do projeto de requalificação da Praça Savassi.**



Fonte : SOLUÇÕES PARA CIDADES, 2014



Figura 399 - Imagens da evolução da praça durante os anos.



Fonte: Soluções para a Cidade, 2014.

Os benefícios que a intervenção trouxe para a cidade são muito favoráveis para as pessoas. Com os espaços públicos ganhando nova vida e novos usos as pessoas começaram a ficar mais nesses espaços, eles começaram a ser usados.



Com as mudanças de pavimentação e melhoria da sinalização, os carros diminuíram suas velocidades, diminuindo conseqüentemente o número de acidentes e aumentando a valorização dos imóveis da região.

As vagas de estacionamento público, que eram 111, foram substituídas pela utilização de estacionamento privado, foram criadas 2,2 mil vagas e existe proposta para criação de estacionamento subterrâneo. A reforma da praça também irá fomentar o comércio gastronômico, principalmente a noite.

## 9 PROPOSTA DE PROJETO

O projeto pretendido irá propor melhoramentos da qualidade dos espaços urbanos, preparando a cidade para o futuro, onde cada vez mais teremos uma densidade alta nas regiões centrais. As grandes capitais estão passando por um estágio no qual estamos repensando o uso excessivo do carro e é nesse ponto que surge a necessidade de estruturas urbanas adequadas para a escala do pedestre.

O projeto terá uma área de intervenção de aproximadamente 51 mil m<sup>2</sup>, atingirá todos os públicos e classes sociais existentes na cidade. A proposta buscará diminuir o número de carros circulando na região central da cidade, remoção dos estacionamentos paralelos a via pública. Pretende-se destinar uma parcela das vias públicas para criação de grandes calçadas entre as praças. Será proposta um novo padrão de mobiliário urbano, que irá se repetir em cada parcela da área, conforme divisão do programa de necessidades.

A intenção do projeto é criar um marco para a cidade, no qual possa atrair pessoas de outras cidades e turistas, que vem para desfrutar do espaço. Criar um ponto de convergência das pessoas, um ponto de encontro, onde haja atrativos úteis para a rotina das pessoas. O projeto deverá atender todas as normas vigentes, bem como será adaptado para todos os usuários.

O conceito principal da proposta é trazer mais vida social para o centro da cidade, promover mais relações entre as pessoas, instigar o encontro, a valorização das praças e dos espaços públicos. Para que possamos criar um espaço com todos os aspectos e objetivos listados acima, precisamos implantar um programa de necessidades eficiente que comporte todas essas necessidades e que também tenha espaço para novos usos e novas atividades.

## 9.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades foi dividido em 5 partes, conforme figura 40, no qual se constituem de 3 Praças e 2 calçadões de extensão entre as praças. Cada trecho irá ter suas atividades específicas, para a determinação dessas atividades foram levadas em considerações as atividades que já são executados hoje, agregando mais estrutura e mobilidade para a realização das mesmas.

Figura 40 - Perímetro da área de intervenção, modificada pelo autor.



Fonte : GOOGLE EARTH, 2014.

Teremos algumas diretrizes gerais que deverão ser implantadas em todas as áreas do projeto:

- Utilização de piso semipermeável, de forma que não comprometa a drenagem da área.
- Implantação de células fotovoltaicas para coletar energia durante o dia que será utilizado para a iluminação a noite.
- Substituir a iluminação pública atual, trabalhando com novos modelos de postes de iluminação que se adequem a cada escala do projeto. Tornando os espaços atraentes tanto de dia quanto a noite.
- Todos os espaços deverão ter acessibilidade universal, deverão ter piso com sinalização para deficientes visuais, escrita em braile nos totens de informação, sanitários e demais equipamentos urbanos.

#### 9.1.1 PRAÇA DA BANDEIRA

A praça tem um grande potencial de contemplação, é um lugar mais calmo e tranquilo, deverá de concentrar aqui uma academia ao ar livre para idosos e um espaço de recreação para crianças. Além de contemplar esses usos principais, deverá também receber intervenções como:

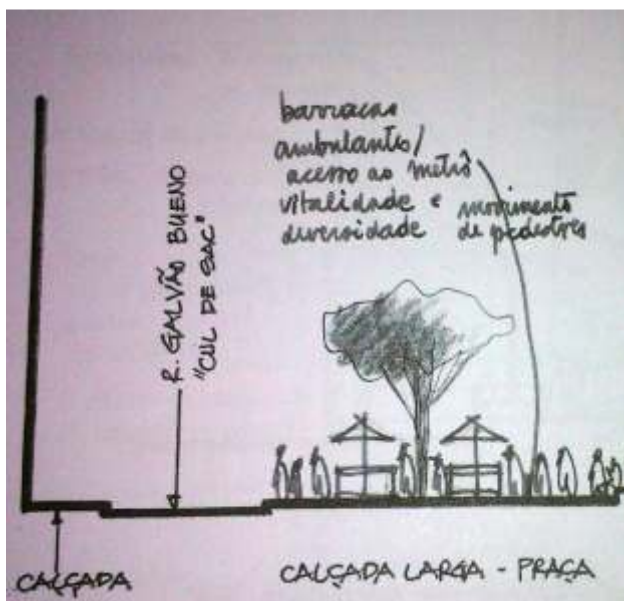
- Alargamento do perímetro da praça que deverá avançar na rua, diminuindo o número de pistas de rolamento das vias que a circunda.
- Criação de um espaço multiuso, para feiras de artesanato, encontro de jovens e pais, que possa servir de apoio à Livraria Municipal para eventos relacionados à cultura.
- Repaginação dos canteiros e pisos de forma que deixe a praça com mais pisos caminháveis e menos áreas não caminháveis.
- Colocação de equipamentos urbanos como bancos, iluminação, jardins de contemplação, sanitários, paradas de ônibus com bancos, pontos de táxi, lixeiras, bicicletário e totens de informação.
- Marcação de uma ciclovia que tenha seu início nessa Praça e continue até a Praça do Imigrante. Essa Ciclovia poderá se conectar com a ciclovia existente abaixo dos trilhos do TRENSURB.
- Criação de uma galeria subterrânea para a rede de energia elétrica.

### 9.1.2 TRECHO 1

O trecho 1 fica entre as Praças da Bandeira e a Praça 20 de Setembro, terá via para veículos com acesso local, será composta de duas calçadas, uma mais larga e outra mais estreita, conforme exemplo da figura 41.

- Propor ruas apenas com acesso local para as garagens existentes.
- Prever troca de piso quando houver rebaixo de calçada para entrada de garagem.
- Usar pinturas e pisos diferentes para organizar o fluxo das pessoas e dos carros.
- Propor equipamentos urbanos como: bancos, lixeiras para separação de resíduos, canteiros com vegetação e totens de informação.
- Prever faixa de ciclovia, que deverá ser interligada com a faixa de ciclovia da praça 20 de Setembro e seguir para os outros pontos.
- Propor canalização subterrânea para a rede elétrica.

Figura 41 - Exemplo de composição da via do trecho 1.



Fonte : ALEX, 2008.

### 9.1.3 PRAÇA 20 DE SETEMBRO

Nesta praça deverá acontecer eventos mais culturais por estar próximo do centro de cultura da Rua Christian Huber. Essas atividades deverão fazer um link entre esses dois espaços muito importantes para a cidade.

Seguem abaixo as atividades e intervenções a serem realizadas no local:

- Fechamento da Rua Christian Huber para carros, transformando-a em uma extensão da praça, projetar nesse espaço uma estrutura coberta permanente para realização de eventos como: Feira do Livro, feira de artesanato e apresentações culturais.
- Trocar o piso da praça que é de pedras irregulares, por pavimento regular e plano. Fazer repaginação do piso, com marcação de caminho principal e caminhos secundários.
- Alargamento do passeio ao longo das outras faces da praça.
- Onde houver o trânsito de veículos no perímetro da Praça trocar da pavimentação de asfalto por blocos intertravados de concreto.
- Propor tratamento diferenciado do piso nas esquinas da praça, fazer elevação e estreitamento da pista, favorecendo o pedestre.
- Substituir pequenas escadas por rampas.
- Projetar pequenos recuos na calçada para que os veículos possam fazer o embarque e desembarque sem congestionar a via.
- Sanitários para atender os usuários, com fraldário e sanitário para pessoas com deficiência.



#### 9.1.4 TRECHO 2

O trecho 2 terá as mesmas características que o trecho 1, sendo que, quase todas as edificações são de uso comercial, exceto algumas pré-existências que são residenciais. Neste trecho teremos uma via de acesso local e duas calçadas, uma de cada lado da via. Seguem abaixo as intervenções e modificações que o trecho sofrerá:

- Criar uma barreira vegetal entre a calçada e a via de acesso local.
- Propor ao longo das calçadas espaços de contemplação, com bancos, bancas de revista que possam vender alimentos rápidos.
- Prever continuação da ciclofaixa, com totens de informação e iluminação adequada para orientação dos ciclistas e pedestres.
- Equipamentos urbanos, como bancos, lixeiras, porte de iluminação, vegetação de porte adequado e acessibilidade universal.
- Prever continuidade da canalização subterrânea da rede de energia elétrica.
- Paginação de piso que para orientação dos motoristas e pedestres.
- Marcação diferenciada no pavimento quando houver entrada de garagem, troca de sentido ou parada de ônibus e carga e descarga de caminhões.

#### 9.1.5 PRAÇA DO IMIGRANTE

A praça do imigrante é a que comporta atualmente a maioria das atividades culturais da cidade. Serão mantidas essas atividades, porem sofrerá algumas alterações, conforme itens abaixo:

- Projetar uma estrutura permanente com cobertura para atender melhor a demanda de usuários das bancas de lanches.
- Reestruturar a pista de skate, colocando uma marcação de piso mais imponente e uma estrutura que bloqueie a passagem de pedestres.
- Fazer o piso da praça em um único plano, tirando as elevações e rebaixos de piso que ocorrem no local atualmente.

- Propor uma grande esplanada para realização de eventos, com uma cobertura que possa ser montada e desmontada.
- Colocar equipamentos urbanos, como bancos, muretas sentáveis nos canteiros, sanitários, cestas de lixo e iluminação.
- Espaços cobertos com bancos para que em dias de chuva ou muito sol as pessoas possam usar a praça.
- Desenho de piso que privilegiem o acesso das pessoas, marcação diferenciada quando houver desníveis, troca de sentido e acesso de veículos.
- Prever faixa de ciclovia em uma das suas fases, essa faixa deverá estar ligada com a faixa do trecho 2 e conectada com os outros pontos respectivamente, deverá ter um bicicletário coberto, onde as pessoas possam deixar suas bicicletas durante o dia.

## 9.2 MOBILIÁRIO URBANO

Como referências para as intenções de projeto, trago modelos de mobiliário urbano, bancos, lixeiras entre outros. Os mobiliários são elementos muito importantes dentro do cenário urbano, pois eles instigam as pessoas a ter certas atitudes, através desses elementos e também da paginação dos pisos podemos induzir as pessoas a fazerem algo, ou ir por um caminho determinado.

Na figura 42, referência de banco em madeira e metal, na figura 43 temos um modelo de lixeira de metal, já com separador para fezes dos animais.

**Figura 42 – Referência de banco.**



**Fonte: MMCITÉ, 2014.**

**Figura 43 - Referência de Lixeira.Figura 44 - Referência de cinzeiro.**



**Fonte : MMCITE,2014**

Na figura 45 e 46 temos exemplos de mobiliária para bicicleta, com design contemporâneo, buscam ser minimalistas para não poluir a paisagem. O bicicletário da figura 46 possui múltiplas funções como uma floreira e um banco tratam-se de um único móvel com 3 funções. Na figura 47 temos um modelo de arquibancada ao ar livre no qual podemos explorar seu potencial na Praça do Imigrante, que terá mais atividades sociais e culturais.

**Figura 45 - Mobiliário para bicicletas.**



**Fonte: IGREEN SPOT, 2014.**

**Figura 46 - Bicletário com banco e floreira.**



**Fonte: CONCEITO OUTDOOR, ano.**

**Figura 47 - Arquibancada ao ar livre.**



**Fonte: CONCEITO OUTDOOR, ano.**

**Figura 48 - Totem de informação e bicicletário.**



**Fonte: MMCITE,2014.**

Na figura 48 temos um exemplo de totem de iluminação informação, será muito utilizado ao longo dos trechos entre as praças para a indicação dos caminhos e principais serviços oferecidos e onde eles estão dentro do centro da cidade.

**Figura 49 - Balizador.**



**Fonte: MMCITE,2014.**

Outro elemento muito importante são os balizadores, eles ajudam a delimitar os espaços e impedir a invasão dos carros, são muito utilizados quando temos áreas



muito grandes onde carros e pessoas transitam no mesmo nível e o pavimento é o mesmo. O modelo da figura 49 possui iluminação embutida, logo se torna um elemento essencial para delimitar a ciclo faixa, trazendo mais segurança a todos principalmente à noite.

### 9.3 RUAS E PASSEIOS

As ruas têm a principal função dentro da cidade, pois elas que dão as pessoas à possibilidade de ir e vir. Podemos usar a pavimentação das ruas e calçadas para induzir as pessoas e também para delimitar espaço. Na Figura 50 temos um exemplo de tratamento diferente do piso para o perímetro ao redor das árvores. São elementos importantes para evitar situações onde as raízes das árvores sobressaem a calçada, obstruindo o passeio público.

**Figura 50 - Referência para marcação do piso**



**Fonte: MMCITÉ,2014.**

A figura 51 mostra um exemplo de tratamento de esquinas dos cruzamentos, onde se tem um avanço da calçada diminuindo a distância que o pedestre precisa atravessar para chegar ao outro lado da via. Essa configuração de esquina também ajuda a diminuir a velocidade dos carros, pois ele estrangula a passagem, forçando os carros a irem mais devagar.

**Figura 51– Projeto de piso para as esquinas das vias.**



**Fonte: OS VERDES CHANGEMAKERS, 2014,**

## 10 CONCLUSÃO

Com todas as análises realizadas, podemos concluir que precisamos ter um planejamento urbano, pensando no crescimento da cidade, na densidade populacional e nos avanços da tecnologia. Devemos nos preocupar com a qualidade dos espaços urbanos, certificando sempre se eles estão sendo utilizados pelas pessoas e se possuem os equipamentos necessários para isso.

A escolha do local se mostrou bastante propícia, principalmente depois das entrevistas realizadas com os usuários dos espaços, que afirmou com veemência que esses espaços precisam de uma requalificação e que o centro de Novo Hamburgo está congestionado pelo excesso de carros.

Com os projetos de referenciais análogos e formais podemos perceber que as grandes metrópoles estão sofrendo conseqüências pesadas com a falta de planejamento urbano e de controle da quantidade de veículos, realizando reformas urbanas drásticas para melhorar o centro da cidade.

Baseando-se em todas as informações coletadas, nas referências apresentadas, no estudo do histórico da área de intervenção e com a análise de campo, temos dados suficientes para o lançamento da proposta posterior na disciplina de Trabalho Final de Graduação.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEX, Sun. Projeto de Praça: **Convívio e exclusão no espaço público**. São Paulo. Editora Senac São Paulo, 2008.

ARCHDAILY. Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>>. Acesso em 19 de jun. de 2014.

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

AUGUSTO, Marcos. **New York contra o carro**. Disponível em : <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1355344-ny-contra-o-carro--e-pela-polemica.shtml>>. Acesso em 20 mar 2014.

BISSIGO, Luis. **Almanaque do Gaúcho**: Outros carros, a mesma praça. Disponível em : <<http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2013/01/11/outros-carros-a-mesma-praca/?topo=13,1,1,,13>>. Acesso em abril de 2014.

CONCEITO OUTDOOR. Disponível em: <<http://www.streetlife.nl/nl/>> Acesso em 20 de jun de 2014.

GAETE, Constanza Martínez. **Peatonalización de Times Square estaría lista en 2016**. Disponível em : <<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/04/14/peatonalizacion-de-times-square-estaria-lista-en-2016/>>. Acesso em 10 de jun de 2014.

GEHL, Jan. **La Humanización del Espacio Urbano**: La vida social entre lós edificios. Barcelona: Reverté, 2006.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_linhaspoa/novohamb.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/novohamb.htm)> Acesso em Abril de 2014.

IGREEN SPOT. Disponível em: <<http://www.igreenspot.com/urban-furniture-design-bin-bike-racks-by-pelizziararchitettura/comment-page-1/>>

MMCITÉ. Mobiliário Urbano. Disponível em: <<http://www.mmcite.com/pt/produtos>> Acesso em 12 de jun de 2014.

MOBILICIDADE. Disponibiliza produtos e serviços que proporcionam comodidade e mobilidade às pessoas nos ambientes urbanos. Disponível em :<<http://www.mobilicidade.com.br/>> Acesso em 12 de Maio de 2014.

MOBILIZE. **Mobilidade Urbana Sustentável**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel>> Acesso em abril de 2014.

MACEDO. Silvio Soares;ROBBA. Fabio. **Praças Brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2002.

**OS VERDES CHANGEMAKERS**. Coleções de Recursos sobre Sustentabilidade e Green Living. Disponível em:<<http://green-changemakers.blogspot.com.br/2009/12/traffic-calming-101.html>>.

PMNH. Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo. Disponível em : <<http://www.novohamburgo.rs.gov.br/>> Acesso em 20 de abr de 2014.

SOLUÇÕES PARA CIDADES. Requalificação na Praça Savassi em Belo Horizonte - MG. Disponível em: <<http://solucoeparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-praca-savassi-em-belo-horizonte-mg/>>. Acesso em 08 de jun de 2014.

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MOBILIDADE . **Requalificação Urbana na Área Central de Niterói**. Disponível em: <[http://www.urbanismo.niteroi.rj.gov.br/novo/?page\\_id=38](http://www.urbanismo.niteroi.rj.gov.br/novo/?page_id=38)> Acesso em 01 de maio de 2014.

SCHUTZ. Liene M. Martins. **Novo Hamburgo: Sua história sua Gente**. Porto Alegre. Pallotti, 2002.

SCHUTZ. Liene M. Martins. **Os bairros de Novo Hamburgo**.Gráfica Sinodal, 2001.

SEGAWA. Hugo. **Ao amor do público** : Jardins do Brasil. São Paulo: Studio Novel, 1996.

VEJA. Em Profundidade Trânsito : O impacto do caos nas ruas. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/transito/contexto1.html>> Acesso em 16 jun de 2014.

VIVA O CENTRO. Viaduto Otavio Rocha. Disponível em : <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p\\_secao=89#](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=89#)> Acesso em maio de 2014.

VITRUVIUS. Concurso Público de Requalificação do Largo do Mercado. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.122/3755?page=3>>. Acesso em Abril de 2014.

## APÊNDICE

### ENTREVISTA DE CAMPO

#### QUESTIONÁRIO

LOCAL :

DIA / HORA:

NOME:		IDADE:	SEXO: F M
OCUPAÇÃO:			
ESCOLARIDADE :			
FUNDAMENTAL	ENSINO MÉDIO	ENSINO SUPERIOR	POS GRADUAÇÃO

Você usa a praça ?

SIM	NÃO	AS VEZES
-----	-----	----------

Para que você utiliza a praça ?

Você gostaria de caminhar por uma rota/ apenas para pedestres entre as praças da cidade?  
(praça 20, praça do imigrante e praça da bandeira)

SIM	NÃO	INDIFERENTE
-----	-----	-------------

Você acha que falta algum equipamento nas praças ? Qual ?

SIM	NÃO	NÃO SEI
-----	-----	---------

Você acha que a praça deve ser mais árvores ou menos arvores?

MAIS ARVORES	MENOS ARVORES	NÃO SEI
--------------	---------------	---------

CONSIDERAÇÕES :