



Universidade Federal de Juiz de Fora
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Mariana de Almeida Maia

SER URBANO

Estudo sobre a escala humana no urbanismo de São Pedro/JF

Monografia apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para conclusão da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso I.

Orientador: Prof. Luciane Tasca

Juiz de Fora
Dezembro/ 2016

Dedico este trabalho a todas as pessoas importantes na minha vida, inclusive aquela em gestação dentro de mim.

Agradecimentos

Pela ajuda e compreensão, eu agradeço, primeiramente, à minha família, que contribuiu com as opiniões sobre o meu trabalho. Agradeço também ao Leonardo por estar sempre ao meu lado, se interessar pelo trabalho e expor seu ponto de vista. Aos meus amigos por entenderem a minha dificuldade em estar sempre presente. Aos professores que ao longo destes anos de faculdade me ofereceram conhecimento suficiente para desenvolver este trabalho e, principalmente, a professora Luciane Tasca pela orientação.

Para ser um bom arquiteto você tem que ter amor pelas pessoas, porque a arquitetura é uma arte aplicada e lida com a moldura da vida das pessoas.

ERSKINE.

Resumo

O seguinte trabalho possui como temática o urbanismo, tendo como foco no projeto de revitalização, ao qual este trabalho será base de estudos, uma via estruturadora do bairro São Pedro em Juiz de Fora. O enfoque teórico se deu a partir de três autores da morfologia urbana: Kevin Lynch, Gordon Cullen e Jan Gehl. Nos estudos de caso são analisadas as intervenções em uma praça, um centro histórico e um parque linear, todos representando equipamentos urbanos importantes para as cidades. Na análise regional são utilizadas informações do plano diretor de Juiz de Fora, contribuindo para a compreensão do espaço. Por fim, conclui-se a necessidade de criar espaços públicos em coerência com as pessoas que habitam ou utilizam de alguma forma aquele local.

Palavras-chave

Urbanismo. Pessoas. São Pedro.

Sumário

Introdução	01
1. Metodologia	04
1.1. Kevin Lynch – A Imagem da Cidade.....	04
1.1.1. Conceitos Principais	05
1.1.2. Partes Constuíntes da Cidade	05
1.2. Gordon Cullen – Paisagem Urbana	08
1.2.1. Principais Conceitos	09
1.2.2. Elementos Constuíntes.....	10
1.3. Jan Gehl – Cidades para Pessoas.....	13
1.3.1. Cidade Viva, Segura, Sustentável e Saudável.....	14
1.3.2. Local de Encontro	15
1.3.3. Escalas	16
1.4. Objetivos.....	18
2. Estudos de Casos	19
2.1. Reforma na Praça do Patriarca	19
2.2. Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC.....	24
2.3. Renovação Urbana em Seul	32
3. Análise Regional	39
3.1. Histórico.....	39
3.2. Análise Física e Sócio-Econômica	42
3.2.1. Estruturação Espacial	42
3.2.2. Atividades Econômicas.....	45
3.2.3. Infraestrutura	46
3.2.4. Uso e Ocupação do Solo.....	47
3.2.5. Condições Sociais	50
3.2.6. Condições Ambientais	51
3.2.7. Conclusão da Análise Física e Sócio-Econômica	54
3.3. Visão Serial	55

3.3.1. Trecho I - Vazios	59
3.3.2. Trechos II e III - Transição	60
3.3.3. Trecho IV - Caos	62
4. Diretrizes	63
4.1. Propostas	63
4.2. Resultados Esperados.....	66
Conclusão	67
Bibliografia.....	68

Introdução

O desejo por renovação é observado em todos os seres humanos, abrangendo também os espaços e atividades desenvolvidos por pessoas e comunidades. Além desse desejo, a humanidade encontra necessidades de recuperação de questões ambientais e sociais, há muito tempo desgastadas com a evolução das cidades. Não é de hoje que existem problemas relacionados a esses dois pontos-chave no urbanismo. Todos os locais alternam o seu ciclo de vida entre fases de desenvolvimento e luta contra a degradação.

Até mesmo uma pequena região pode influenciar no comportamento ambiental de uma vasta região. Tendo isso em mente, a escolha por uma revitalização urbana nessa área localizada na Avenida Presidente Costa e Silva do Bairro São Pedro em Juiz de Fora, busca tentar tornar a cidade como um todo num espaço melhor para as pessoas.



Figura 1- Mapa geral. Fonte: Google Maps

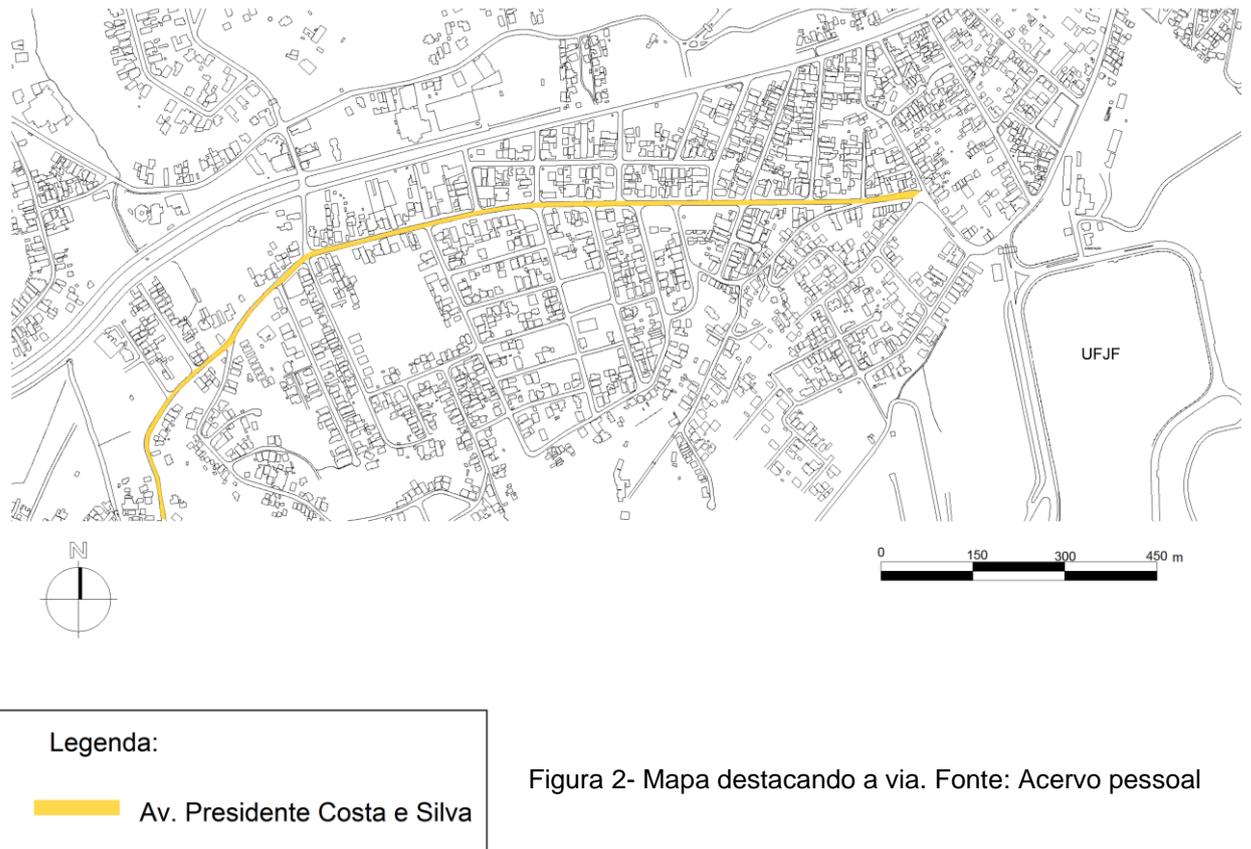


Figura 2- Mapa destacando a via. Fonte: Acervo pessoal

A partir da experiência de mais de 20 anos morando no bairro e com esse estudo detalhado, a resposta aos problemas locais será dada através de um projeto urbano.

Optou-se por esta via em especial, considerada a principal via estruturadora do bairro São Pedro, pelo fato de possuir um potencial para o comércio. Porém, apesar do destaque para o comércio, nos últimos anos, observa-se uma certa desvalorização nesse sentido.

De uma forma geral, poucos são os comércios que chegam ao local e permanecem por um longo tempo. A maioria encontra uma instabilidade e falta de mercado consumidor para seus produtos. À medida que aumentou a circulação de veículos na via, observou-se também uma menor movimentação de pessoas, em partes pela falta de segurança.

O processo de revitalização é feito através de pesquisas, estudos e projetos que ampliam ou trazem de volta a qualidade de vida em certas regiões, mudando a infraestrutura dos espaços.

Na monografia apresentada, em um primeiro momento, serão explanados conceitos de autores voltados para a formação urbana através de estudo metodológico. Em seguida, alguns casos de projetos semelhantes ao proposto para esse trabalho serão analisados. Por último, o estudo do terceiro capítulo será a forma na qual se deu a ocupação e qual é a atual situação física e sócio-econômica da região. O propósito de todas estas análises é traçar diretrizes, que serão vistas no último capítulo.

1. Metodologia

Todo arquiteto e urbanista deve se perguntar os motivos para as intervenções urbanas. O foco dessas intervenções são áreas consideradas deterioradas. Pela definição de Heliana Vargas no livro "Centros Urbanos: Por quê intervir?", tem-se que a deterioração urbana é um processo no qual em determinada região existe um congestionamento de atividades e uma qualidade de vida urbana menor comparada a regiões mais promissoras.

Para compreender a formação do meio urbano, assim como dos elementos que o compõe, se tratando principalmente da questão visual, serão analisados os textos de três autores: Kevin Lynch, Gordon Cullen e Jan Gehl. Além do fato de tratarem da morfologia urbana, todos trazem em suas obras uma preocupação primordial com a relação homem-espaço.

1.1. Kevin Lynch – A Imagem da Cidade

Em "A Imagem da Cidade", Kevin Lynch apresenta uma sensibilidade na leitura do espaço. A observação vai além da definição e categorização dos elementos, evidenciando também a percepção de grupos de pessoas que residem nas cidades estudadas.

Perceber a cidade coloca em operação todos os sentidos, já a imagem gerada seria uma combinação de todos eles. A cidade pode ser vista como o produto de muitos construtores, por conta disso, os detalhes estão sempre em modificação. De uma forma geral, agrupa-se os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade em cinco tipos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

Lynch afirma também que a leitura da cidade é algo fragmentário e quando se trata de beleza não há uma consistência também. Entretanto, fugindo dessa questão, o ambiente urbano pode ser aprazível quando é analisado em relação a seu entorno.

1.1.1. Conceitos Principais

Legibilidade, em relação a cidade, diz respeito a "facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num modelo coerente" (LYNCH, 2011, p.3), isto é, uma cidade legível é aquela onde os aspectos visuais possuem alguma lógica entre si.

Lynch fala sobre a imagem construída como sendo gerada através da relação entre observador e ambiente, desta forma, pode variar de pessoa a pessoa. Entretanto, quando é observada a existência de imagens mentais comuns a um grande grupo de habitantes da cidade, essa seria a imagem pública.

“Áreas consensuais que se pode esperar surjam da interação de uma única realidade física, de uma cultura comum e de uma natureza fisiológica básica.” (LYNCH, 2011, p.8).

Segundo Lynch, para ser analisada a imagem ambiental pode ser decomposta em estrutura, identidade e significado. Este último, pelo fato de ser muito complexo, se tratando da cidade, não é aprofundado no livro. Por estrutura, entende-se como a relação que o objeto possui com o observador e os outros objetos. Já a identidade é a distinção de um objeto em relação a outros.

O último conceito é a imaginabilidade, a qual pode ser descrita como:

A característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado. É aquela forma, cor ou disposição que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas. (LYNCH, 2011, p.11)

Observa-se uma ligação entre este conceito e o de legibilidade pelo simples fato da construção de uma visão nitidamente identificada e estruturada do ambiente serem provocadas principalmente por “imagens fortes”.

1.1.2. Partes Constituintes da Cidade

Vias

“São os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias.” (LYNCH, 2011, p. 52)

Considerando que as pessoas percebem a cidade enquanto se deslocam, as vias podem ser vistas como principais estruturadoras da experiência de quem a utiliza e dos outros elementos da imagem da cidade. A relevância de determinado caminho surge quando esta apresenta alguma característica que a distingue de outras vias, como por exemplo, pela concentração de um uso especial, por possuir qualidade diferenciada, ou por sua visibilidade de outro ponto da cidade.



Figura 3– Esquema de vias. Fonte: <http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>

Limites

Configuram quebras lineares entre duas regiões distintas. Quando são contínuos na sua forma e sem permeabilidade à circulação, além de proeminente visualmente, podem ser mais fortemente percebidos. Existem diversos tipos de elementos que formam um limite, podem ser considerados barreiras (rios, estradas, viadutos, etc), elementos de ligação (praças lineares, ruas de pedestres, etc) ou até ter qualidades direcionais, tal como os caminhos, um exemplo seria um rio.

Os limites podem criar um efeito de segregação nas cidades e também prejudicar uma visão geral do ambiente.



Figura 4– Representação de limite. Fonte: <http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>

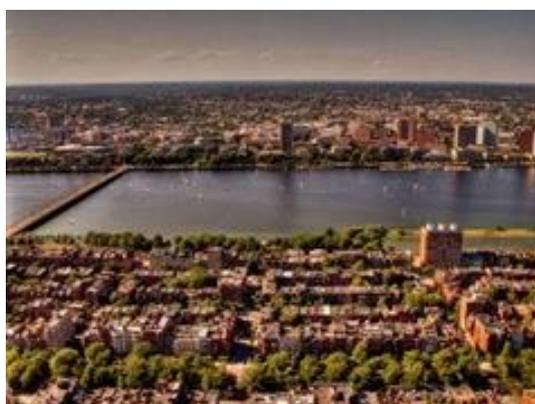


Figura 5– Cidade dividida por um rio. Fonte: <http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>

Bairros

Os bairros são as regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional. O observador neles ‘penetra’ mentalmente e, eles são reconhecíveis por possuírem características comuns que os identificam. (LYNCH, 2011, p. 52)

O conceito de bairros para Lynch tem relação mais a um critério visual do que a um critério administrativo, como é usado no conceito tradicional do Brasil. Trata-se de uma área observada como relativamente homogênea comparada ao restante da cidade. Os bairros podem ser determinados por várias características, como: texturas, formas, símbolos, tipos de edificações, usos, atividades, grau de conservação, topografia, habitantes etc.



Figura 6– Representação de bairros. Fonte:
<http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>

Pontos nodais

São lugares estratégicos da cidade, nos quais o observador pode entrar. Podem ser junções, praças, locais de interrupção do transporte, um cruzamento, ou até uma cidade inteira. O ponto nodal varia de acordo com a escala na qual se está analisando a imagem da cidade.

Apresentam-se tanto como conexões, quanto como concentrações. Alguns locais podem ser também “concentrações temáticas”, atraindo várias pessoas e sendo uma referência.



Figura 7– Representação de ponto nodal. Fonte:
<http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>

Marcos

Diferentemente do ponto nodal, o observador não entra nos marcos, mas também são referências. Aparecem em várias escalas: torres, domos, edifícios, esculturas, sinais ou montanha.

O marco é um elemento que apresenta alguma singularidade, uma característica única em relação ao entorno, desta forma, só existe quando pode ser visto de vários lugares ou se destaca localmente.



Figura 8– Representação de marco. Fonte:
<http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>

1.2. Gordon Cullen – Paisagem Urbana

Gordon Cullen em "Paisagem Urbana" usa um raciocínio lógico e objetivo para descrever os elementos, sempre os relacionando para expor os contrastes, e, conseqüentemente, o que caracteriza cada elemento.

O texto de Cullen começa explicando que quando se tem um conjunto quase homogêneo na sua aparência, qualquer edifício diferente do esperado se torna uma surpresa, justamente por contrastar do restante. Sendo assim, a reação (surpresa) é provocada mais pela composição do conjunto do que por causa dessa construção específica.

Sobre essa questão, Cullen também apresenta a diferença entre a ideia de grandeza e monumentalidade. O primeiro seria o tamanho físico, enquanto o segundo se trata de uma relação de referência com o entorno. Afirmar isto, nos leva a propor que existe uma arte do relacionamento.

O seu objectivo é a reunião dos elementos que concorrem para a criação de um ambiente, desde os edifícios aos anúncios e ao tráfego, passando pelas árvores, pela água, por toda a natureza, enfim, e entretecendo esses elementos de maneira a despertarem emoção ou interesse. (CULLEN, 2006, p.10)

Para uma cidade ser considerada um grande empreendimento humano, ela precisa invocar emoções. Se ao contrário, ela possuir um carácter taxativo nas soluções técnicas, ficaria monótona e incharacterística, sendo um fracasso. O urbanista deve procurar flexibilizar essas soluções.

Não se pretende ditar uma forma para o aglomerado urbano ou o meio-ambiente. Apenas se deseja descobrir meios que permitam "manobrar" dentro dos limites de tolerância. O que significa que há que procurar mais além do campo estritamente científico, novos valores e novos critérios. (CULLEN, 2006, p.10)

1.2.1. Principais Conceitos

Três características são apontadas para estruturar o conceito de paisagem: ótica, local e conteúdo.

O primeiro cria uma ideia de movimento, seria a visão serial propriamente dita, uma "sucessão de surpresas ou revelações súbitas", segundo Cullen. Deste conceito, surge a ideia de imagem aparente e imagem emergente.

Como atributo seguinte existe o local, ou seja, as reações do observador referente a posição no espaço, a percepção de estar dentro, fora ou a entrar um ambiente.

Por último, temos o conteúdo, que pode ser relacionado as características físicas: cor, textura, escalas, estilos.

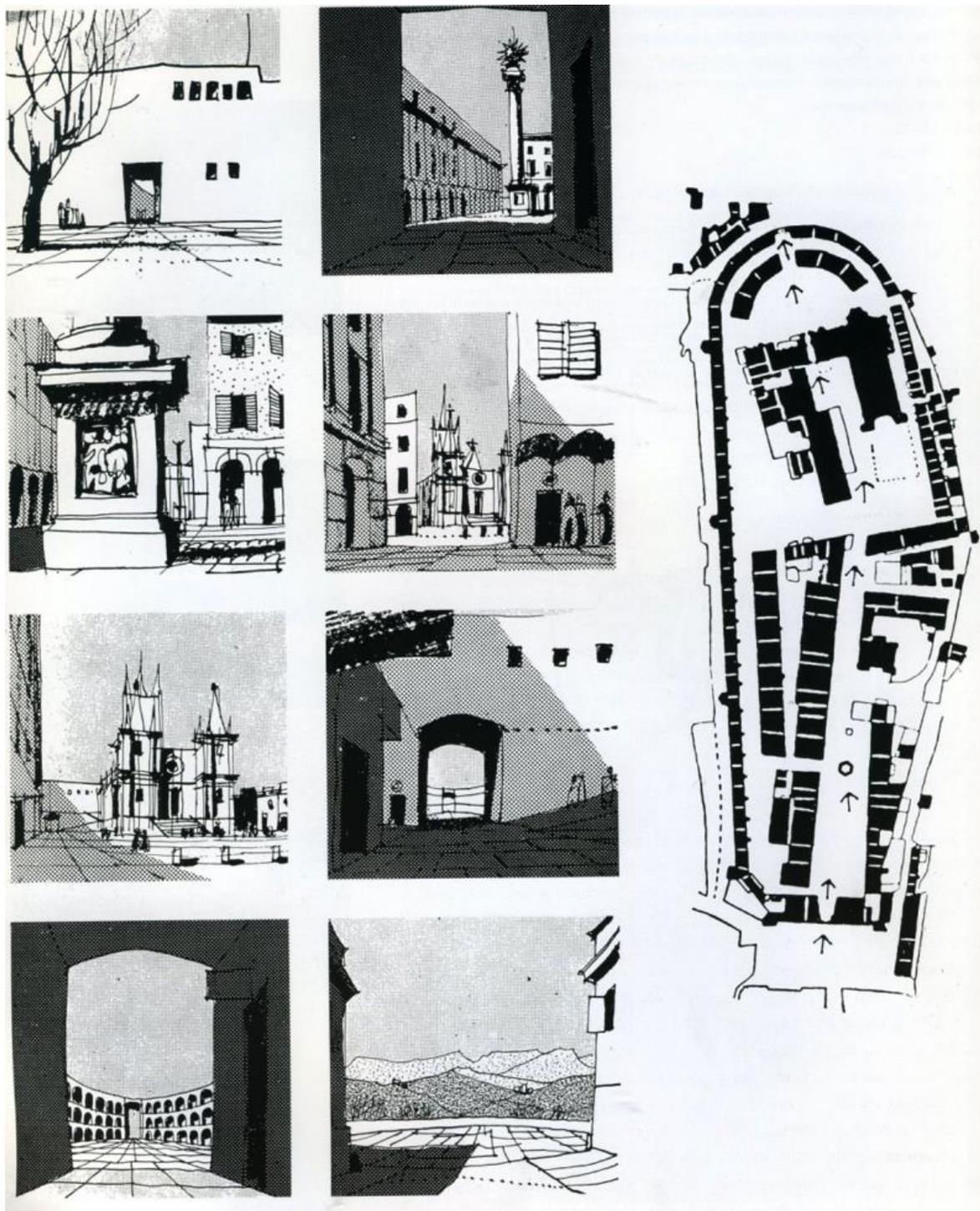


Figura 9– Visão Serial. Fonte: http://www.design.iastate.edu/news/11/12/2015/engler_book

1.2.2. Elementos Constituintes

Utilizando o conceito de paisagem como elemento organizador, Cullen mostra temas para a paisagem urbana. Estes temas se apresentam como contrastes súbitos numa progressão uniforme do caminhante, que geram grande impacto visual e dão vida ao

percurso, provocando sensações no ser humano. A seguir, são expostos alguns destes temas com o auxílio de ilustrações e conteúdos explicativos.

a) Recintos, pátios e praças

São locais onde se tem escala humana, permitem descanso e contato humano pelo fato de geralmente ser pontuado por árvores e bancos. Podem ser considerados espaços urbanos interiores, no qual predomina sossego e tranquilidade.



Figura 10– Recinto. Fonte: Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen, p. 64

b) Ponto focal

Representa um símbolo de convergência marcado pela verticalidade. O ponto focal colocado em locais específicos, numa rua animada ou num largo, define a situação, confirmando algo como “É aqui” ou “Pare”.



Figura 11– Ponto focal. Fonte: Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen, p. 65

c) Perspectiva grandiosa

A perspectiva possui a melhor configuração na qual se pode tirar partido da ideia de “aqui e além”. Ocorre uma sensação de imensidão, domínio e onipresença provocada pela ligação entre o primeiro plano e a paisagem longínqua.

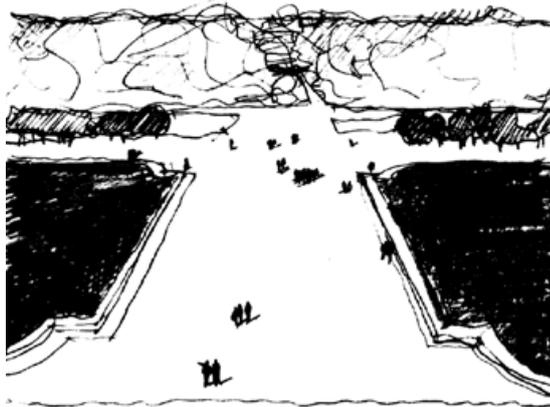


Figura 12– Perspectiva grandiosa. Fonte: Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen, p. 65

d) Animismo

O animismo afirma de uma forma poética que “isto é aquilo”, dando a sugestão, por exemplo, de uma fachada ser o rosto, na qual a porta seria a boca e as janelas os olhos. De certa forma, as manifestações de animismo podem causar estranheza e até irritação.

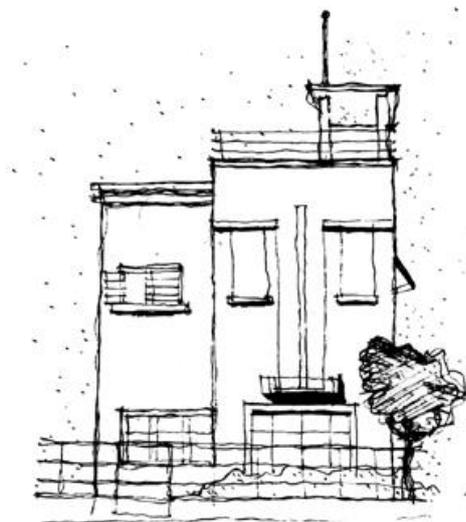


Figura 13– Animismo. Fonte: Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen, p. 65

1.3. Jan Gehl – Cidades para Pessoas

Jan Gehl, diferentemente de muitos arquitetos de sua época e até dos dias de hoje, surge com uma proposta de criar ambientes urbanos que demonstram uma preocupação maior com a escala humana, ao invés de apenas com a forma. Esta ideia foi influenciada por sua esposa psicóloga que o questionava frequentemente sobre os aspectos humanos na criação de projetos para cidades.

No livro “Cidades para pessoas”, o autor explica de forma detalhada questões referentes a inclusão da escala humana nos projetos, através de estudos de comportamento e casos nos quais as pessoas foram colocadas num primeiro plano ao se planejar as cidades.

Logo no início do livro, Gehl observa que o modernismo deu pouca prioridade para o espaço público:

“Pela primeira vez na história do homem como colonizador, as cidades não eram mais construídas como conglomerações de espaço público e edifícios, mas como construções individuais.” (GEHL, 2013, p. 3)

Houve também neste período uma mudança de foco nas cidades, onde o aumento do tráfego de automóveis se tornou dominante em diversas cidades.

“Espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo.” (GEHL, 2013, p.3)

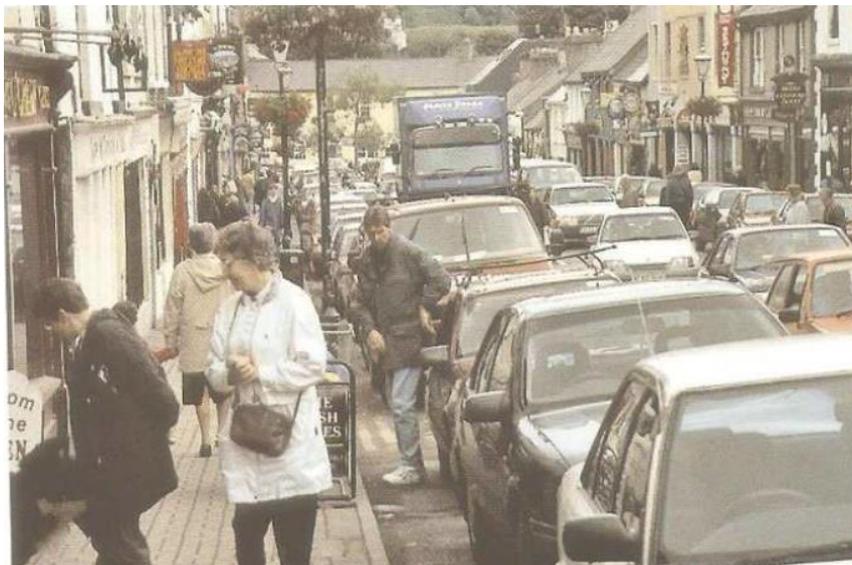


Figura 14- Muitos carros circulando na via. Fonte: Cidades para Pessoas, 2013, p. 5

Até o início do século passado, a maior parte da população global vivia na zona rural. Com este rápido crescimento da população urbana, tornou-se necessário introduzir no planejamento das cidades mudanças cruciais, para se adaptarem as pessoas que as utilizam.

1.3.1. Cidade Viva, Segura, Sustentável e Saudável

O desenvolvimento de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis deve ser o objetivo dos arquitetos e urbanistas, reforçando a função social dos espaços públicos como local de encontro e criando sustentabilidade social e uma sociedade mais democrática.



Figura 15- Copenhagen. Fonte: Cidades para Pessoas, 2013, p. 11

Uma cidade viva precisa ser composta de locais públicos onde as pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer. Este convite é feito através de atrações ou oportunidades sociais e culturais.

Esta questão também está associada a uma cidade segura, pois uma vez que mais pessoas circulam e permanecem no espaço, aumenta-se as atividades no local e mais pessoas vigiam os acontecimentos da cidade.

Na criação de uma cidade sustentável, fica bastante claro que é preciso uma maior liberdade na escolha de meios de locomoção para diminuir o congestionamento de veículos, ou seja, tirar os carros da rua exige bons sistemas de transporte público e condições de segurança apropriadas para ciclistas e pedestres. Utilizar como meio de transporte a chamada “mobilidade verde” gera diversos benefícios, tanto para a economia, quanto para o meio ambiente, diminuindo o consumo de recursos, as emissões de gases poluentes e o nível de ruídos.

Tendo o caminhar ou o pedalar como atividades diárias há um combate ao sedentarismo provocado pelos carros e cria uma política unificada de saúde, na qual as pessoas se sentem convidadas a exercer uma atividade física todos os dias.

1.3.2. Local de Encontro

A cidade é, acima de tudo, um local onde os relacionamentos humanos acontecem. Nos espaços públicos, pessoas exercem atividades sociais e de recreação, aumentando o contato humano. Mas este encontro entre as pessoas precisa ser favorecido no planejamento do espaço.

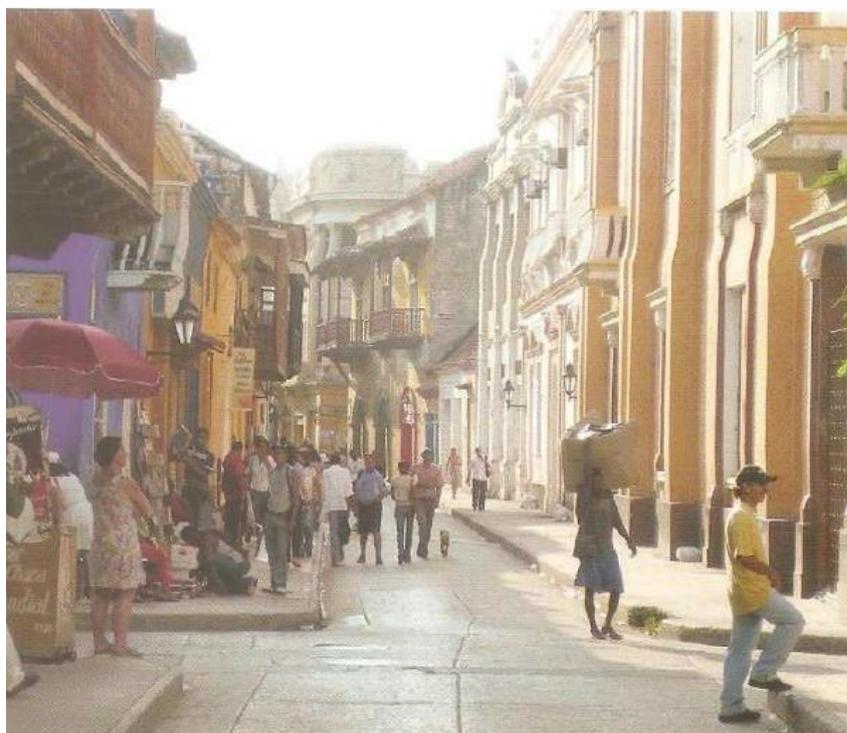


Figura 16- Cidade é um lugar de encontro. Fonte: Cidades para Pessoas, 2013, p. 127

Jan Gehl apresenta uma pesquisa detalhada de como os sentidos influenciam no relacionamento humano e também na relação do homem com o meio ambiente.

A vida nos espaços públicos acontecem junto com atividades necessárias ou opcionais e boas condições de exercer estas atividades vão determinar a qualidade do espaço público.

Nos dias atuais, além dessa forma direta de contato, ainda existem os meios eletrônicos. As pessoas tiveram a possibilidade de retratar como vivem e onde moram de uma maneira remota, estimulando outros a juntarem-se e desempenharem papéis mais ativos nos espaços públicos.

1.3.3. Escalas

A cidade precisa possuir uma qualidade ao nível dos olhos, proporcionando condições para caminhar, parar, sentar, olhar, ouvir e falar.

A importância da qualidade da cidade depende de o tráfego a pé ser uma questão de necessidade ou convite. A boa qualidade ao nível dos olhos deve ser considerada como direito humano básico sempre que as pessoas estejam nas cidades. Na escala menor, a da paisagem urbana dos 5 km/h, é que as pessoas se encontram de perto com a cidade. Aqui o pedestre tem tempo para fruir a qualidade ou sofrer com sua falta. (GEHL, 2013, p. 118)

Gehl evidencia que essa postura é bastante divergente do que se pensou para Brasília, onde observamos uma cidade interessante vista da janela do avião, mas vista da rua a dimensão humana é completamente esquecida.



Figura 17- Brasília. Fonte: Cidades para Pessoas, 2013, p. 194

O autor finaliza falando a respeito de densidade das cidades, por mais vantajoso no sentido de aproveitamento espacial e economia de energia e dinheiro em transporte, não deve ser realizado de forma a se tornar opressivo ou sufocador para o observador com a construção de edifícios muito altos.

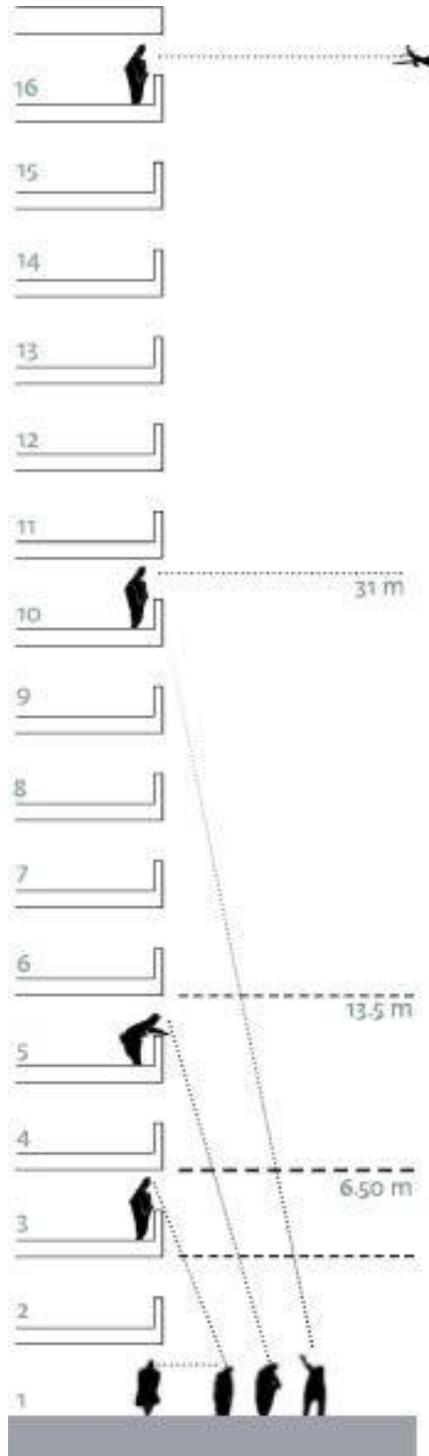


Figura 18- Até o quinto andar é possível estar em contato com a cidade. Fonte: <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/jan-gehl-fala-sobre-cidades-e-escala-humana-250160-1.aspx>

1.4. Objetivos

Segundo Heliana Comin Vargas no livro "Centros Urbanos: Por quê intervir?", existem vários motivos para se recuperar determinada área. No caso deste projeto específico, podem ser destacados:

- Reforço da referência e identidade
- Otimização da infraestrutura
- Adequação aos padrões atuais: sócio-econômico e tecnológicos
- Dinamização da economia urbana através do turismo, cultura e lazer

Fazendo um paralelo com os textos analisados, será buscado uma arquitetura voltada para a escala humana, com espaços que promovam uma permanência e um trajeto agradável para o usuário.

Será dada atenção a soluções flexíveis a fim de estabelecer um ambiente adaptável a qualquer perfil de usuário, não importando classe social, idade, profissão.

Considerando a importância de quebrar com a monotonia local, será criado um caminho que seja diferenciado e mais atraente a quem trafega sobre a via, seja caminhando, de bicicleta ou de carro.

Com isso, a intenção é utilizar o espaço aproveitando as suas potencialidades específicas e provocando um sentimento de pertencimento a comunidade, e então, uma atenção maior as questões urbanísticas desta via.

Todos os objetivos irão nortear as propostas e justificar as intenções projetuais, a fim de trazer um trabalho mais coerente.

2. Estudos de Casos

Nos estudos iniciais de um projeto de arquitetura e urbanismo, pesquisar e avaliar projetos semelhantes ao proposto é fundamental, pois esta análise traz referências importantes para a elaboração do programa de necessidades e composição espacial.

Foram selecionados três projetos de espaços públicos, sendo uma praça, um centro histórico e a recuperação de um córrego. Embora nenhum seja uma via comercial, os exemplos serão bastante relevante ao tratarem de projetos voltados para um amplo público.

2.1. Reforma na Praça do Patriarca



Figura 19– Pórtico visto de cima. Fonte:
<http://www.anualdesign.com.br/saopaulo/projetos/1240/reforma-praca-do-patriarca/>

Apesar da sua pequena extensão, a Praça do Patriarca é um ponto simbólico do centro de São Paulo. A reforma, idealizada por Paulo Mendes da Rocha, surgiu de uma bem-sucedida parceria entre a Associação Viva o Centro com a prefeitura paulistana.

Está situada numa região que forma um triângulo histórico na cidade, sendo o encontro entre o centro velho e o novo. Sob a praça, foi construída uma galeria na década de 1940 que abriga salas de exposições e serviços públicos.

A galeria possui o mesmo nome de quem a construiu, Prestes Maia, urbanista autor do plano de avenidas de 1930 e planejador no crescimento da cidade.

De fato, a praça incentivou o crescimento de São Paulo, como era previsto, porém acabou sufocada por ele. Por conta disso, em 1992, foi encomendado um projeto de revitalização da área a Paulo Mendes da Rocha.

Duas construções foram propostas: cobertura para a entrada da galeria Prestes Maia e modificação do viaduto do Chá para gare de ônibus. Apenas a primeira foi executada.

Existe uma lógica no projeto do arquiteto. Primeiro, com a eliminação dos ônibus, foi cedido um espaço maior para o fluxo de pessoas ao redor da praça. Além disso, o piso mosaico em pedra portuguesa foi restaurado e em uma das laterais da praça foi criada uma baia para veículos.



Figura 20– Piso antes da restauração. Fonte: <https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/paulo-mendes-da-rocha-praca-do-27-11-2002>

Em relação à cobertura, tem-se um pórtico metálico vencendo um vão de 40 m, que representa um rito de passagem do centro velho ao novo e do exterior para o interior da galeria. A estrutura esbelta sustenta uma casca composta por nervuras internas e

recobertas por chapas metálicas. Encontra-se apoiada sobre dois trechos numa composição assimétrica, que é travada por tensores a fim de dar estabilidade. A água da chuva é recolhida através de uma calha colocada na parte baixa.



Figura 21– Pórtico. Fonte: <https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/paulo-mendes-da-rocha-praca-do-27-11-2002>

Devido à complexidade, a estrutura demorou nove meses para ser executada. As fundações são do tipo radier e foram feitas de forma a não interferir no sistema de tubulações de água, luz, telefone e gás.

A construção, do lado externo, provoca uma sensação de “vazio coberto”, pois, na perspectiva do pedestre, a estrutura é enorme e dificulta a leitura do todo. No interior da galeria há a colocação em vitrines de peças de vários museus de São Paulo.

A Igreja de Santo Antônio, construída no século XVII, ganhou grande importância no projeto. Observada de um ponto estratégico, mostra diferentes períodos de construção da cidade. Assim como a igreja, outro elemento possui um local de destaque, a escultura de José Bonifácio, Patriarca da Independência. A escultura foi colocada alinhada ao eixo do viaduto do Chá e na lateral do pórtico metálico.

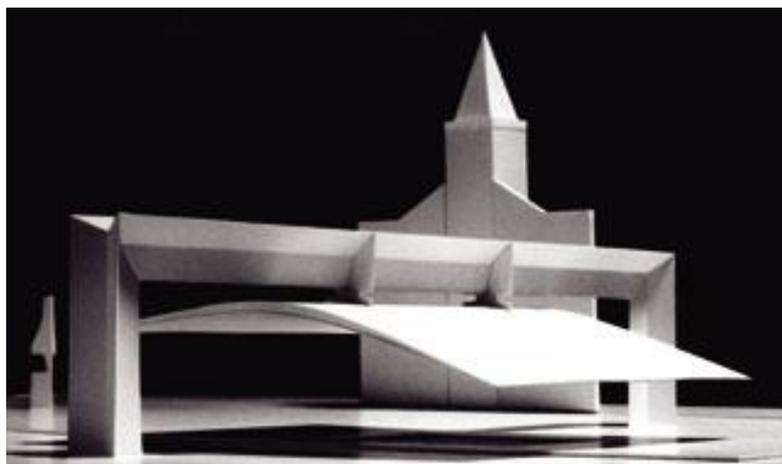


Figura 22– Estudo com maquete. Fonte: <https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/paulo-mendes-da-rocha-praca-do-27-11-2002>



Figura 23– Escultura de José Bonifácio. Fonte: <https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/paulo-mendes-da-rocha-praca-do-27-11-2002>

Ficha Técnica

Local: São Paulo-SP

Ano: 1992/2002

Projeto de Arquitetura: Paulo Mendes da Rocha

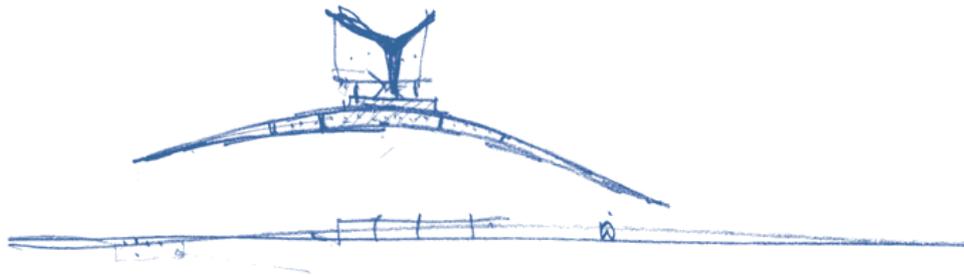


Figura 24– Croqui do pórtico. Fonte: <https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/paulo-mendes-da-rocha-praca-do-27-11-2002>



Figura 25– Pórtico. Fonte: <http://www.anualdesign.com.br/saopaulo/projetos/1240/reforma-praca-do-patriarca/>



Figura 26– Vista através da entrada da galeria. Fonte: <http://www.anualdesign.com.br/saopaulo/projetos/1240/reforma-praca-do-patriarca/>

2.2. Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC



Figura 27- Mapa geral. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

O seguinte projeto para Requalificação Urbanística do Centro Histórico de São José/ Santa Catarina foi apresentado num concurso, ficando em primeiro lugar. A reurbanização compreende o trecho situado entre duas igrejas importantes historicamente, no sentido norte-sul do principal eixo viário de São José, além de contemplar também a zona central do Município com os principais espaços públicos e edifícios históricos.

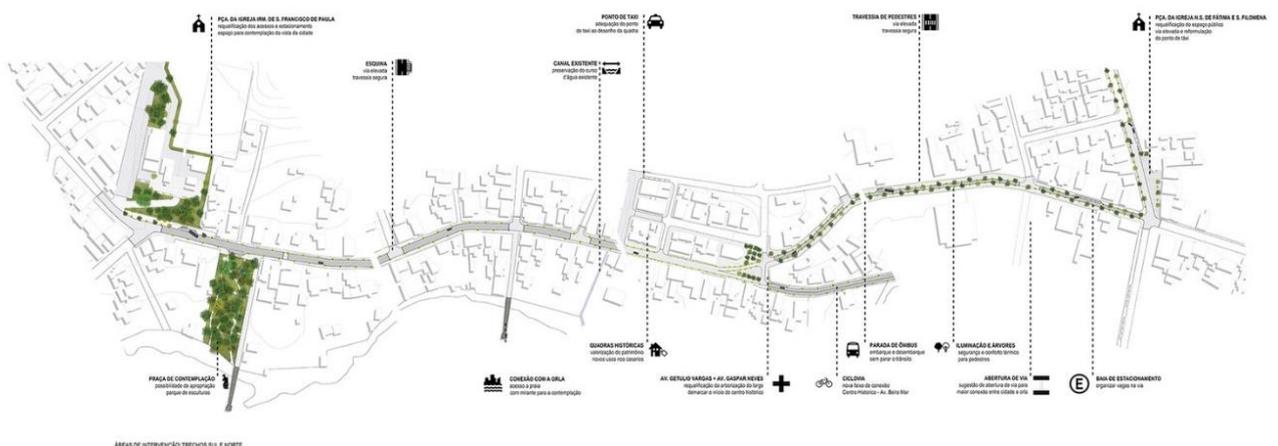


Figura 28- Mapa dos trechos. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Baseado num plano macro de intervenções a longo prazo, leva-se em conta alterações no Plano Diretor e adequação às diretrizes do Estatuto da Cidade. Espera-se uma diminuição progressiva no fluxo de carros, ônibus e caminhões no núcleo histórico, com a criação de uma malha viária mais permeável através da criação de conexões; e também, mais uso da BR-101 pela população, devido a um desvio do trânsito pela execução de alça de contorno rodoviária.

Por ser bastante diversificada, para o tecido urbano houve a proposta de camadas de intervenção: edifícios históricos, igrejas, praças, orla marítima, percurso peatonal, circulação de veículos, circulação de bicicletas, conexões viárias, equipamentos públicos, equipamentos culturais, iluminação, vegetação e áreas verdes.

A fim de valorizar o patrimônio histórico e a paisagem natural, a recentralização do Centro propõe uma configuração destes elementos trazendo-os como principais foco de turismo. Com a construção da Ponte Hercílio Luz e de edifícios públicos e residenciais na orla, o transporte marítimo foi sendo substituído pelo rodoviário. Reestabelecer a relação da cidade com a água é o objetivo principal do projeto. A construção de uma passarela, projetada dando continuidade ao circuito de caminhadas e ciclovia da Av. Beira Mar, cria uma ligação entre o Centro Histórico e o mar, propondo um novo acesso.

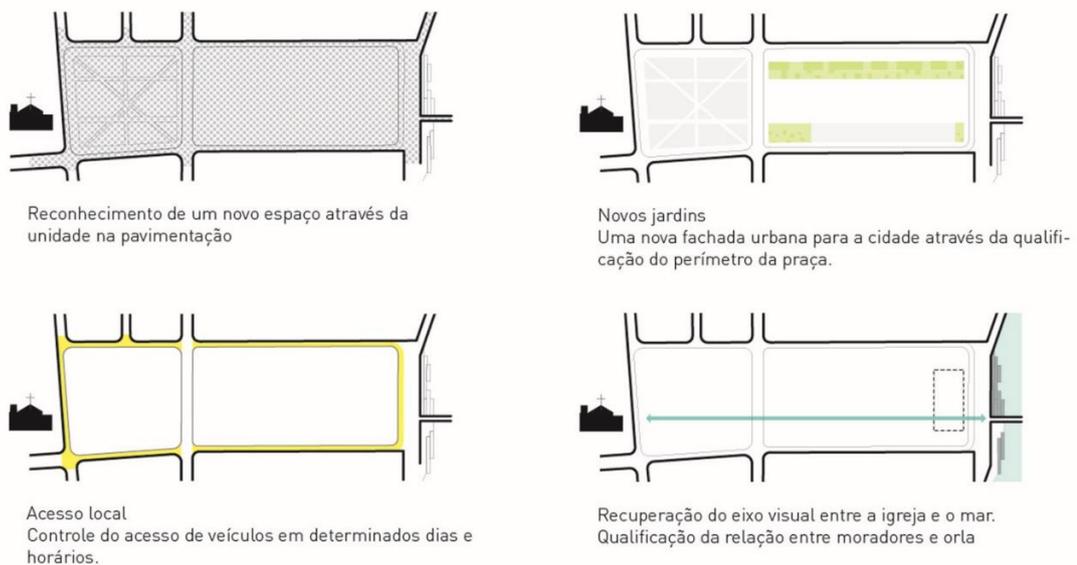


Figura 29- Estratégias. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Os espaços públicos serão remodelados com tratamento de pavimentação, instalação de mobiliários, iluminação e sinalização gráfica, criando uma nova identidade como protótipo de intervenções para o futuro. No projeto há ainda diretrizes sobre o traçado viário, demonstrando a necessidade de modificações no plano diretor, e a proposta de um “Manual de Intervenção no Centro Histórico”, contribuindo para uma melhoria na Paisagem Urbana.

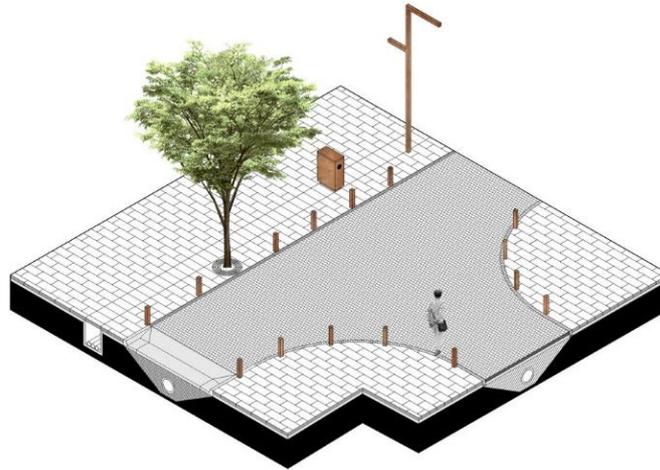


Figura 30- Tratamento da pavimentação. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Relacionado ao objetivo de dar prioridade ao pedestre, o projeto contempla um tratamento das vias, mantendo o destaque como elemento estruturador da cidade e permitindo o fluxo de pessoas e veículos. Há a criação de um ambiente humanizado e de convivência promovendo a permanência nos passeios, que sofreram um alargamento a fim de comportar mobiliário urbano, arborização e iluminação. Eleva-se também a via nas esquinas.



Figura 31- Cortes das vias. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Praça

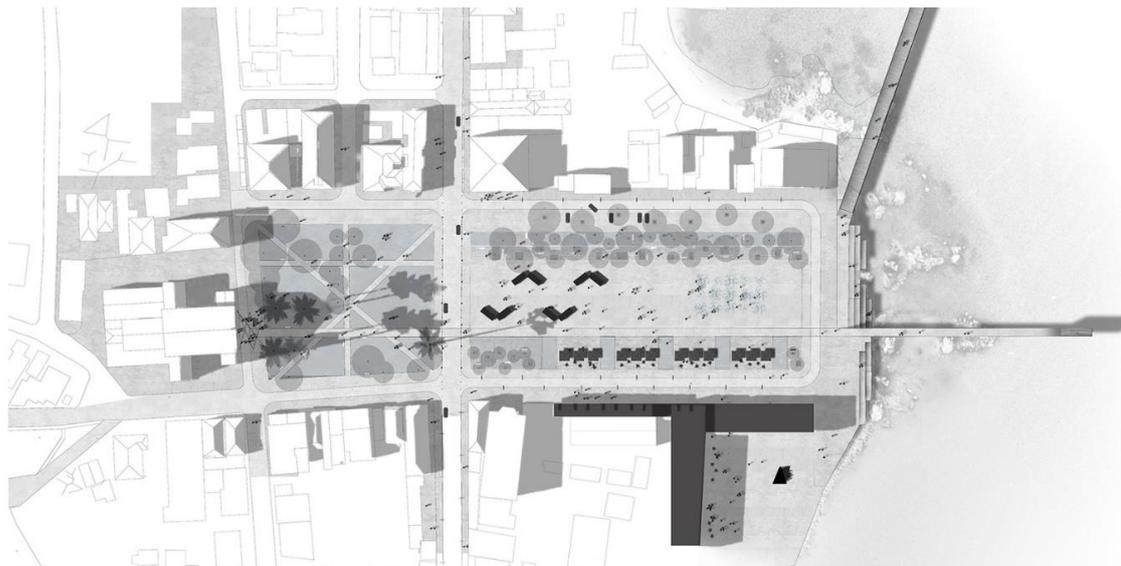


Figura 32- Planta da praça. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Como uma tentativa de retorno ao passado da conexão entre a Igreja da Matriz e a orla marítima, o tratamento desse importante eixo de São José contempla paisagismo com palmeiras imperiais e cria uma integração entre as praças Hercílio Luz, Arnaldo de Souza e o trapiche de acesso naval. Propõe-se para o espaço onde ficava o edifício da Câmara Municipal o Parque das Águas, atividades realizadas antigamente na Praia de São José foram transferidas para o coração da praça.

O Centro Histórico é uma local de intercâmbio e circulação, a configuração da nova praça busca esses valores, dando flexibilidade e dinamismo ao espaço e, com isso, criando diversas possibilidades de configuração com os quiosques, espaços de estar e convivência.



Figura 33- Corte 1 da praça. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>



Figura 34- Corte 2 da praça. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

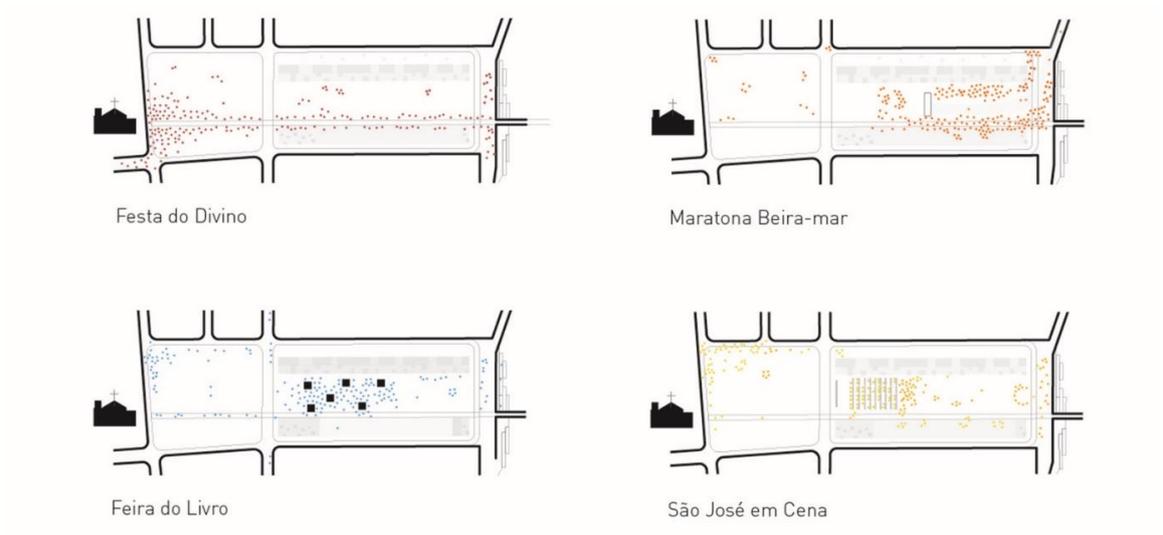


Figura 35- Possibilidades de uso da praça. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Parque

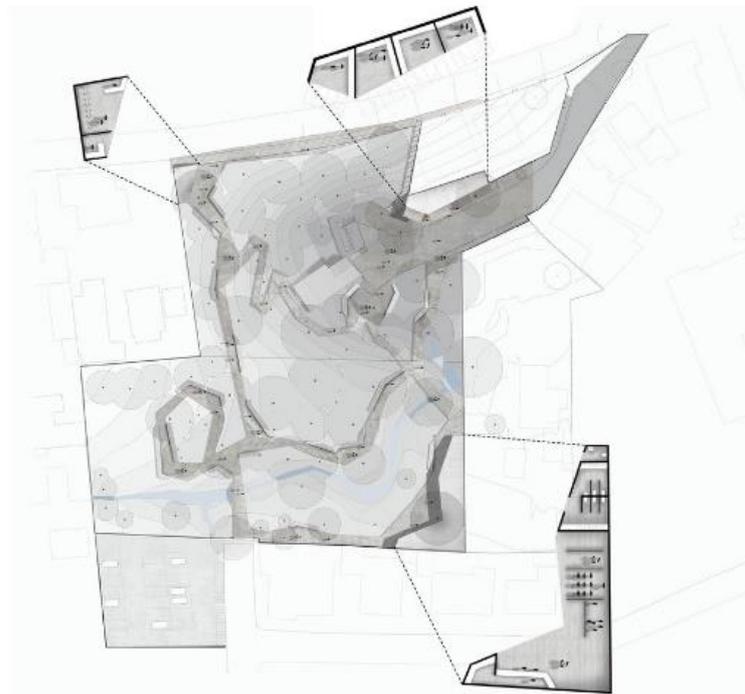


Figura 36- Planta do parque. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

A valorização do patrimônio natural e aproveitamento do córrego como elemento contrastante na paisagem traz para o Parque do Beco Carioca um retorno ao passado.

Foi proposto um conjunto edificado da Bica (cisterna, fonte e tanques), fazendo deste parque urbano um local com potencial turístico.

Os espaços para comércio propostos possuem como finalidade gerar renda e contribuir na manutenção da estrutura local. As bordas do parque são resultado da posição dos edifícios, que impedem a apropriação de áreas públicas por lotes vizinhos e controla os acessos.



Figura 38- Corte 1 do parque. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

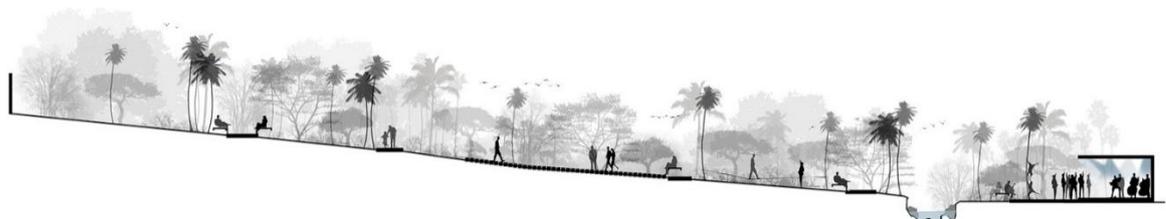


Figura 39- Corte 2 do parque. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>



Figura 37- Detalhe do parque. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

Ficha Técnica

Competição: Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC

Premio: Primeiro Lugar

Projeto: Recentrar o Centro

Autores: Cássio Sauer , Camila Thiesen (Metropolitano Arquitetos), Cássio Sauer e Elisa Martins (arquitetura pela rua), Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa. , Ignacio de la Vega, Lucas Weinmann e Lucas Zimmer., 2014, São José - SC



Figura 41- Perspectiva. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>



Figura 40- Perspectiva. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>



Figura 42- Perspectiva. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>



Figura 43- Perspectiva. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>



Figura 44- Perspectiva. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

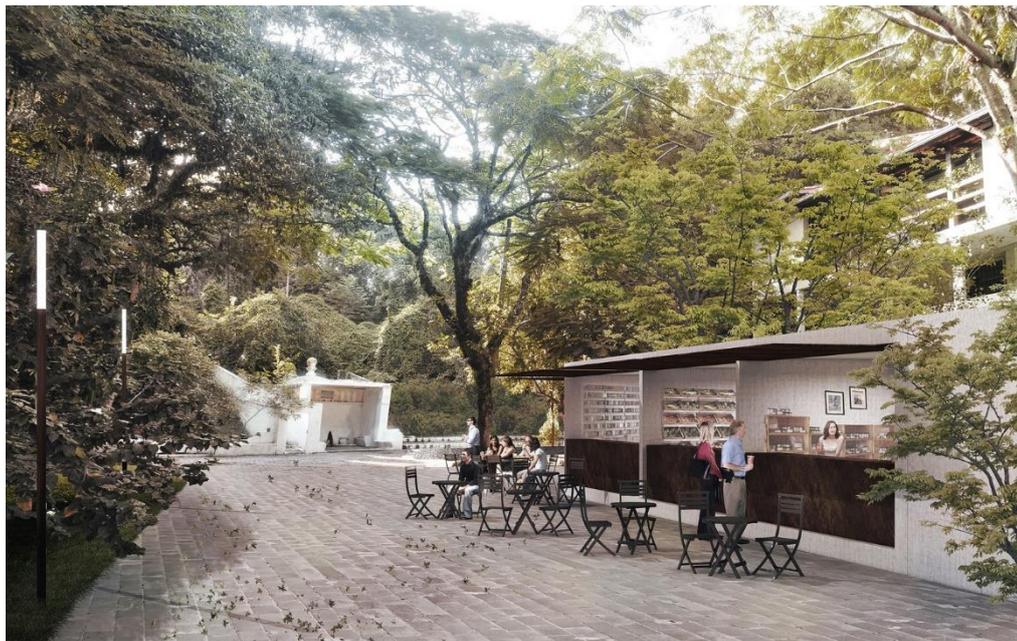


Figura 45- Perspectiva. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>

2.3. Renovação Urbana em Seul

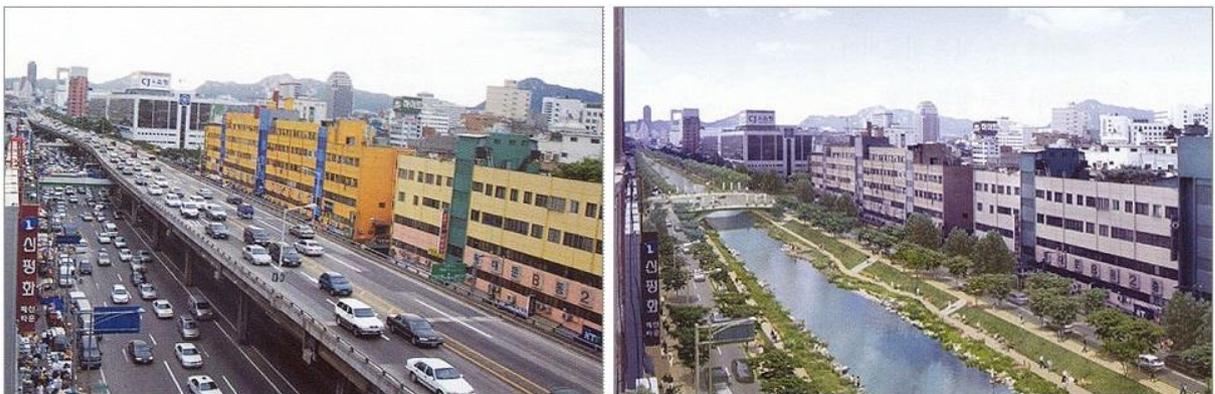


Figura 46- Renovação urbana em Seul. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

A recuperação do canal Cheonggyecheon, localizado a cerca de 3 quilômetros da Universidade Feminina de Ewha em Seul, é um modelo de modificações nos padrões de crescimento da cidade, retorno do papel natural de um canal urbano antigo e também de criação dos espaços públicos mais interessantes.

Construído durante a Dinastia Joseon (1392-1410), o Rio Cheonggyecheon funcionava como dreno da cidade. Durante centenas de anos manteve-se intacto, até fixação de uma grande população em torno do córrego em 1940. O córrego foi coberto por concreto ao

longo dos anos e em 1976 foram construídos aproximadamente 6 km de vias elevadas sobre ele.

Com a crescente quantidade de veículos, provocados pela expansão econômica da Coreia do Sul, a cidade promoveu infraestruturas e rodovias novas que atendessem à demanda de automóveis. Além disso, nessa mesma época houve um aumento da população, exigindo a construção de mais vias para sua locomoção. Com isso, o canal se tornou um esgoto a céu aberto, sendo soterrado abaixo de uma via expressa movimentada, considerada exemplo de industrialização bem-sucedida. Passado vários anos, a via tornou-se uma representação da deterioração urbana e de desenvolvimento a qualquer custo.



Figura 47- Via antes da reforma. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

O propósito de substituição da estrada deu início em 1999, ano no qual a Câmara Municipal se viu obrigada a fechar uma das três artérias rodoviárias de Seul. A consequência disso foi uma diminuição das viagens de carro, comprovando o Paradoxo Braess, que diz:

“Removendo o espaço em uma área urbana e diminuindo a capacidade extra dentro de um sistema de rede viária, pode-se diminuir o trânsito de automóveis em geral.”

Em julho de 2003, através de uma iniciativa do prefeito de Seul, urbanistas criaram um projeto de revitalização da área, propondo a destruição da auto-estrada e contribuindo na transformação da cidade em um lugar mais moderno e ecologicamente correto. Ocorreu a recuperação do córrego junto com a execução de um parque linear de 5,8 km de extensão, 400 hectares e largura de 80 metros.



Figura 48- Córrego. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

Como proposta ecológica, foram reutilizados para a construção do parque e reabilitação do córrego mais de 75% do material original demolido da antiga via. Os peixes, pássaros e insetos retornaram para habitar a área. Houve também vantagens no microclima que é 3.6 graus Celsius abaixo da média de outras regiões da cidade.



Figura 49- Construção. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

O investimento no projeto de restauração custou cerca de 300 milhões de dólares e levou 3 anos para ser concluída a execução. Atualmente, vários casais, famílias e amigos frequentam o local. A cada final de semana, o parque recebe um público de aproximadamente 30.000 pessoas.

Em agosto de 2003 foi concluída a eliminação da Cheonggye Expressway. Foram mantido três dos seus pilares de sustentação simbolizando a industrialização da Coreia do Sul e para demonstrar a importância desta restauração.



Figura 50- Pilares mantidos. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>



Figura 51- Pilares mantidos. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

Na extremidade onde se encontra a fonte do rio, também está situada a Cheonggye Plaza. Neste ponto existe uma réplica do antigo fluxo e uma cachoeira. Encontra-se em exposição neste local um retrato da procissão do Rei Jeongjo, o “Banchado”, com 63 páginas na sua forma original, apresenta essa procissão com 1.779 pessoas e 779 cavalos em 5.120 cerâmicas e 630 metros de comprimento.



Figura 52- Cheonggye Plaza. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>



Figura 53- Banchado. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

No extremo leste do rio, o Museu Cheonggyecheon, inaugurado em 2005, oferece aos visitantes um pouco da história de Cheonggyecheon, contada através de modelos em miniaturas em permanente exposição e apresentações de vídeos.



Figura 54- Museu Cheonggyecheon. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

Para suprir a demanda resultante do crescente número de usuários optando por sistemas de transporte alternativos e mudança de hábitos de viagem, a malha de transporte público teve de ser ampliada e houve alterações no fluxo de veículos do centro da cidade.



Figura 55- Cheonggyecheon. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

Esta intervenção urbana em Seul exemplifica como é possível lidar com processos difíceis e técnicas complexas para retornar a uma situação de melhores condições de mobilidade e lazer urbano para os habitantes da cidade.



Figura 56- Cheonggyecheon. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>



Figura 57- Cheonggyecheon. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>

3. Análise Regional

Nesta etapa, as informações obtidas de histórico, questões físicas e sócio-econômicas e situação da paisagem atual da Avenida Presidente Costa e Silva formarão uma base para justificar e ajudar a compreender como se encontra a via dentro do contexto de uma região, sendo assim, as propostas abordadas no próximo capítulo serão feitas a partir dos problemas citados neste capítulo.

3.1. Histórico

A história do bairro São Pedro tem muita relação com a construção da Estrada União e Indústria e a chegada de imigrantes alemães. Tratando-se do grande desenvolvimento que ocorreu no bairro nos últimos anos, considerando que há algumas décadas se assemelhava mais a uma zona rural do que urbana, a maior influência a ser destacada é a Universidade Federal de Juiz de Fora.

Na década de 1850, o governo Imperial começou a incentivar a imigração para o Brasil com o intuito de povoar regiões vazias, valorizar terras ocupadas pelos imigrantes e abastecer as lavouras de café com a produção de alimentos. Neste momento também, deu-se início a construção da Estrada União e Indústria, uma iniciativa de Mariano Procópio Ferreira Lage. O objetivo era diminuir a distância no transporte de café entre a Corte e a Província de Minas.

A fim de conseguir mão-de-obra especializada na construção da estrada, Mariano Procópio obteve empréstimos para a introdução de colonos alemães na cidade. Em 1853, foram contratados técnicos, engenheiros, arquitetos, artífices como ferreiros, pintores e latoeiros. Cerca de 2 mil colonos foram contratados por ele e, em 1857, chegaram 1162 imigrantes alemães, que correspondiam a 20% da população total de Juiz de Fora. Os imigrantes instalaram-se em uma vasta área que hoje corresponde aos bairros São Pedro, Borboleta e parte do Fábrica. Distribuíram-se em lotes de terras e foram encarregados de produzir gêneros alimentícios.

O bairro São Pedro, nesta época, era conhecido como Colônia de Cima e tinha uma ocupação formada totalmente por imigrantes germânicos. Os colonos construíram casas simples, com tijolos aparentes e telhado “chalet”, comum na Europa por ser mais apropriado a neve. Seu tempo era dedicado ao trabalho e à religião. Por ser mais afastado do centro, a região era considerada uma zona rural e havia muitas dificuldades na ida a cidade:

Com 83 anos, Cecília Hagale Lima, moradora do bairro São Pedro, conta que muitas crianças estudavam na Escola Fernando Lobo, no bairro São Mateus. Para chegar até lá, elas saíam, por volta de 9,00 hs., em pequenos grupos e desciam à pé pelo lugar conhecido como “matinho”, uma trilha que passava por onde hoje se encontra a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). O percurso levava cerca de uma hora e era preciso fazê-lo todos os dias. “Às vezes a gente aproveitava e levava o almoço para quem trabalhava na cidade. Assim dava para ganhar um trocadinho”, relembra Cecília. Outras formas utilizadas pelos imigrantes e seus descendentes para “ir à Juiz de Fora” eram as carroças e os animais. (STEPHAN, 2015)

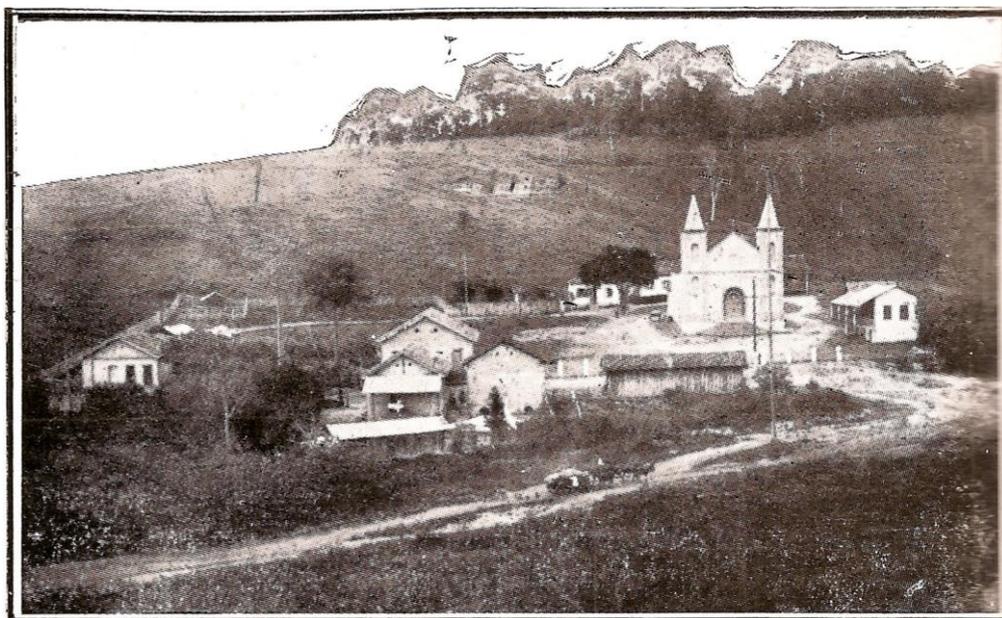
Segundo o depoimento de Roberto Dilly, os alemães estabeleceram efetivamente o seus costumes e cultura na região, devido a este “afastamento”:

Até a década de 60, quando se subia a ‘estrada velha’, atual Estrada Engenheiro Gentil Forn, podia-se perceber claramente que se entrava em um local marcadamente alemão, diferente do restante da cidade. As casas com tijolos aparentes, os cabelos loiros e os olhos claros dos moradores que falavam ainda com sotaque carregado de alemão mostravam as particularidades da região. (STEPHAN, 2015)



Figura 58 – Antiga casa no Bairro São Pedro. Fonte: <https://juizdeforaonline.wordpress.com/arquivo/150anos/patria/colonia-de-cima/>

Por conta da falta de mercado para os produtos plantados associada à falta de incentivos, a colônia não conseguiu se manter. Muitos colonos abandonaram suas terras e fixaram-se na cidade, integrando às atividades urbanas como carroceiros, sapateiros, marceneiros, operários, pedreiros etc. Juntamente a outras pessoas da cidade, os alemães desenvolveram costumes, fundições e malharias, contribuindo no crescimento industrial.



Vista da Colonia de S. Pedro

Figura 59- Bairro São Pedro em 1915 ou anterior. Fonte:
<http://www.mariadoresguardo.com.br/2010/04/bairro-sao-pedro-em-1915-ou-anterior-do.html>

Decorridos vários anos, no final da década de 60, época do governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira, houve a criação da Universidade Federal de Juiz de Fora, trazendo para a cidade milhares de estudantes e incentivando um maior consumo de bens e de serviços. O crescimento populacional e especulação imobiliária motivaram uma arquitetura “descuidada”, com a construção de “caixotes” para diminuição do custo de produção. A influência da Universidade para o bairro São Pedro será mais aprofundada nos próximos itens, visto que, hoje em dia, boa parte das questões sócio-econômicas da região se dão em torno da implantação da UFJF.

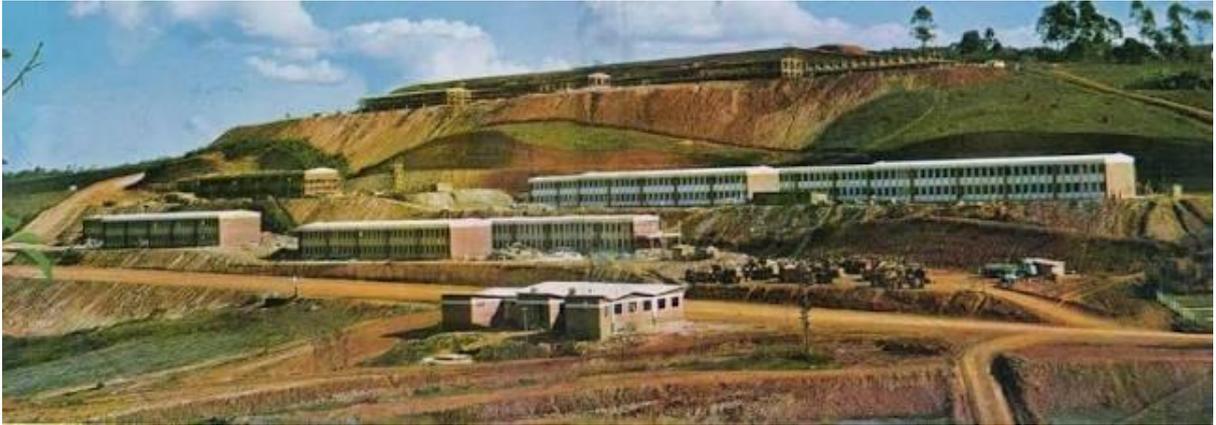


Figura 60- UFJF em 1960. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013&page=2>



Figura 61- UFJF em construção. Fonte: <http://projeto-historia-da-ufjf.webnode.com/album/fotos-obtidas-no-grupo-antiga-juiz-de-fora-e-site-maria-do-resguardo-/o-nascimento-da-ufjf-decada-1960-jpg/>

3.2. Análise Física e Sócio-Econômica

3.2.1. Estruturação Espacial

Estendendo-se do Morro do Imperador até a bacia do Corrêgo São Pedro no sentido leste-oeste, temos a região conhecida como Cidade Alta, ou São Pedro. Nesta região intensificou-se a ocupação com a construção da BR-040, além disso, existem vários eixos de penetração, configurando numa ligação do Centro com o eixo do extremo oeste. A Avenida Presidente Itamar Franco pode ser considerada como principal estruturadora na

orientação para essa região, consolidando a Cidade Alta como “área de expansão urbana”. Por conta da diferença de altitude e posição geográfica, nota-se uma relativa desintegração do Bairro Borboleta com os demais da região.



Figura 62- Mapa destacando São Pedro. Fonte: Google Maps

A Cidade Alta é destacada há décadas como área de grande potencial para o crescimento da cidade, visto a sua posição geográfica estratégica e a presença de grande beleza natural. Para a induzir a expansão dessa região, foi instalado o Campus da UFJF, numerosos condomínios horizontais e loteamentos, além disso, nos fins da década de 70, a Prefeitura encomendou o Plano Diretor da Cidade Alta.



Figura 63- Praça Cívica UFJF. Fonte: <http://www.ufjf.br/secom/2015/01/15/sisu-2015-confira-12-motivos-para-estudar-na-ufjf/>

Para os padrões ambientais de Juiz de Fora, São Pedro é onde encontram-se áreas verdes de maiores relevância, como o Morro do Imperador e seu entorno, algumas áreas verdes no Borboleta e até mesmo o Campus Universitário, representando um equipamento de recreação e lazer importante para a cidade.



Figura 64— Mirante no Morro do Imperador. Fonte: <http://www.brasil.gov.br/turismo/destinos-turisticos/galeria-de-imagens-destinos-turisticos>

De acordo com o IBGE de 2010, em São Pedro vivem 14.641 pessoas¹, representando 2,84% da população total de Juiz de Fora.

3.2.2. Atividades Econômicas

Na parte central de Borboleta e nos principais corredores dos bairros São Pedro, Nossa Senhora de Fátima, Santos Dumont e Marilândia existe uma concentração maior de atividades econômicas. Observa-se também que há uma heterogeneidade nas atividades, predominando supermercados, açougues, lojas de materiais de construção, farmácias, padarias, etc., além de prestação de serviços, como postos de combustíveis, serralherias, oficinas mecânicas e restaurantes.

Em São Pedro também está instalada a Quiral Química, que representa um processo de implantação de indústria de base tecnológica motivada pela Universidade.



Figura 65– Portão de entrada da Quiral Química. Fonte: Google Street View

¹ População. **População São Pedro – Juiz de Fora**. Disponível em: <http://populacao.net.br/populacao-sao-pedro_juiz-de-fora_mg.html> - Acesso em 05 dez. 2016.



Figura 66– Fachada sul da Quiral Química. Fonte: Google Street View

Apesar da atividade econômica ter um padrão relativamente baixo quando comparada a outras regiões, se mostra heterogênea por ter caráter comercial em São Pedro e Borboleta, mas claramente residencial no Imperador e Parque Jardim da Serra.

3.2.3. Infraestrutura

A região de São Pedro é um pouco desarticulada do restante da cidade, porém possui acessos com boas condições. Como acessos temos a Estrada Gentil Forn, Av. Prefeito Melo Reis (antiga Av. Guadalajara), Avenida Itamar Franco (antiga Av. Independência) e pelo Bairro Borboleta. Outros acessos mais recentes se dão pela BR-040 e Rua Agulhas Negras, no Bairro Monte Castelo. Muitas das vias de circulação interna se apresentam deficitárias pelas pequenas dimensões das caixas. A passagem de transporte coletivo também fica prejudicada por conta disso e pela declividade acentuada encontrada nos pontos mais altos de muitos loteamentos (Casablanca, Adolfo Vireque, Parque São Pedro, N. Sra. de Fátima).

Boa parte das vias não apresentam boa articulação e bom fluxo de veículos. As ruas João Lourenço Kelmer, Av. Senhor dos Passos e Av. Presidente Costa de Silva são consideradas vias estruturantes internas da parte mais adensada. Apenas um trecho da Av. Presidente Costa e Silva sofreu um alargamento condizente com a sua função. Além disso, esta via forma um binário com a Av. Pedro Henrique Krambeck, descongestionando o trânsito e oferecendo nova alternativa de ligação com a Av. Senhor dos Passos.

Onde se encontra menor adensamento e predominância de granjeamentos, por concentrar menor tráfego, o sistema viário não é de tanta relevância. Grande parte dos itinerários de ônibus se dá por vias asfaltadas ou num nível razoável.

A Represa de São Pedro é responsável pelo abastecimento de água de toda a região. Está localizada no Bairro Cruzeiro de Santo Antônio. Em áreas menos adensadas e com lotes maiores, o abastecimento é feito por meio de poços com boa qualidade.

Existem redes coletoras de esgotos, lançados nos cursos d'água mais próximos, como o Córrego São Pedro. Já em locais de granjeamentos, a coleta é realizada através de fossas, interferindo muitas vezes em poços e nascentes.

Observa-se também, em vários lotes vagos, lançamento indevido de resíduos sólidos, prejudicando na questão de limpeza pública. Este quadro se torna mais grave em regiões mais altas, onde a coleta de lixo é dificultada.

Há poucos equipamentos públicos de lazer, principalmente, "praças de bairros" nos locais mais populosos.

3.2.4. Uso e Ocupação do Solo

O parcelamento do solo e padrão de ocupação possuem fortes distinções internas, seja pelas dimensões dos terrenos ou qualidade da edificação. Evidencia-se que o Bairro Borboleta e o centro de São Pedro possuem solo retalhado de lotes com tamanho reduzido, existem poucas áreas de recreação ou desocupadas. A ocupação desses pontos é antiga, porém, construções mais atuais vêm gerando impactos a essas áreas e ao entorno, comprometendo a infraestrutura e identidade cultural.



Figura 67 – Residências no Bairro Borboleta. Fonte: Google Street View

Nas demais áreas do Bairro São Pedro, Marilândia e Santos Dumont ocorre em maior número parcelamento de lotes com médio porte. Edificações situadas em locais mais baixos dessas mesmas áreas apresentam um padrão inferior. Percebe-se um processo de alteração de construções originais por edificações para elevar o padrão, motivado pela ocupação de população com maior renda, que se instalaram na região desde a implantação do Campus da Universidade Federal.



Figura 68– Residências no Bairro São Pedro. Fonte: Google Street View

Em outras áreas - como Jardins Imperiais, Chalés do Imperador, Granville, Parque Imperial, etc – surge um padrão definido por loteamentos novos, fechados, de uso unifamiliar e voltados a população com maior renda, são as áreas de condomínios fechados.



Figura 69– Residências no Granville. Fonte: https://www.vivareal.com.br/venda/minas-gerais/juiz-de-fora/bairros/granville/casa_residencial/

O último padrão é caracterizado por lotes com grandes dimensões. Identificado nos bairros Parque Jardim da Serra, Nova Califórnia, Novo Horizonte e Cruzeiro de Santo Antônio, alguns possuem uso voltado ao lazer.



Figura 70 – Residência no Bairro Cruzeiro de Santo Antônio. Fonte: Google Street View

3.2.5. Condições Sociais

De uma forma geral, o índice de rendimento médio dos chefes de família é de 2,9 salários mínimos, porém, observa-se uma forte disparidade interna na distribuição. Enquanto no Imperador tem-se uma média de 10 salários mínimos, encontramos no Bairro N. Sra. de Fátima uma média de 2 salários mínimos. Além disso, predomina rendimentos até 2 salários mínimos em todos os bairros (60,20% na média da região).

Os habitantes de áreas situadas nas partes mais altas, costumam conviver com essa realidade de menores rendimentos, além de deficiência na infraestrutura. Ocorrem em alguns pontos ocupações de baixo padrão habitacional.

A região conta com quatro escolas municipais próximas a população de baixa renda. Nestes colégios são oferecidos somente ensino fundamental (1º ao 9º ano). Já o ensino médio é oferecido em escolas estaduais.

Com relação a saúde, existem duas Unidades Básicas de Saúde e uma Unidade de Pronto Atendimento. Próximo a UPA, está localizado o Centro de Especialidade Odontológica. Existem algumas clínicas particulares na região também.



Figura 71– UPA São Pedro. Fonte: Google Street View



Figura 72– Centro de Especialidade Odontológica, ao fundo, a UPA São Pedro. Fonte: Google Street View

3.2.6. Condições Ambientais

Por se tratar do principal manancial e de uma referência na paisagem da região, a bacia hidrográfica da Represa de São Pedro carece de atenção especial, visto que, a grande ocupação de suas margens e das nascentes podem comprometer na qualidade e quantidade de água armazenada. Poços rasos para o abastecimento da população local apresentam indícios de contaminação. A Represa vem sofrendo um processo de assoreamento provocado pela construção da BR-040, a qual seccionou a bacia em cerca de 4 km. O assoreamento agravou com a movimentação de terra, causada com o aumento de ocupação e desmatamento.



Figura 73– Represa de São Pedro. Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/36333963>

Há alguns anos, o Córrego São Pedro e o Córrego Borboleta, seu principal afluente, comprometiam a condição sanitária de algumas áreas às margens, agravando nas épocas de estiagem. Recentemente, o Córrego São Pedro foi parcialmente canalizado, eliminando o risco de transbordamento em alguns trechos.



Figura 74– Córrego do Borboleta. Fonte: <http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/05/corrego-sem-manutencao-afeta-moradores-em-juiz-de-fora.html>



Figura 75– Córrego do Borboleta mostrando o acúmulo de lixo. Fonte: <http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/05/corrego-sem-manutencao-afeta-moradores-em-juiz-de-fora.html>

Embora a região não seja constituída de relevo acentuado, gerando riscos de deslizamentos, em determinados pontos são observados instabilidade do solo, ocorrendo principalmente junto às encostas do Borboleta, Tupã e Jardim Casablanca.

Distribuídas internamente e nos limites, evidencia-se grandes extensões de áreas verdes com elevados níveis de áreas florestadas, podendo citar: Reserva Biológica de Santa Cândida e Mata de Borboleta/Fábrica, Mata de São Pedro (próxima a represa) e a Mata do Morro do Imperador.



Figura 76– Mara do Morro do Imperador. Fonte: <http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/05/historiador-comenta-importancia-do-morro-do-imperador-para-juiz-de-fora.html>

3.2.7. Conclusão da Análise Física e Sócio-Econômica

A região de São Pedro vem atraindo a população de classe média, porém é preciso compatibilizar a infraestrutura e estrutura consolidada a futuras demandas, evitando-se um adensamento que não corresponda a sua capacidade de absorção.

Com relação as questões ambientais, deve ser dada atenção especial a área do manancial, para garantir sua qualidade, e a alguns pontos com problemas de erosão, implantando medidas de combate e recuperação do processo.

Por ter instalado grandes equipamentos públicos, como a UFJF, e ser importante para todo o Município, é preciso promover outras ligações com bairros de maior potencial de crescimento, além das ligações já existentes com o centro, as quais possuem um tráfego excessivo de veículos.

3.3. Visão Serial

Ao longo da Avenida Presidente Costa e Silva encontram-se diversos fatores que prejudicam a paisagem e a tornam menos propícia para um caminho feito a pé ou até mesmo de bicicleta. De uma forma geral, em toda a via existem problemas, como:

- Ausência de locais de permanência de qualidade
- Falta de vegetação (provocando forte incidência solar)



Figura 77– Forte incidência solar por falta de vegetação.
Fonte: Acervo pessoal

- Muitos carros estacionados nas baias



Figura 78– Veículos estacionados. Fonte: Acervo pessoal

- Condições precárias nos pontos de ônibus



Figura 79– Ponto de ônibus mal conservado. Fonte: Acervo pessoal

- Filas de veículos (principalmente na entrada do posto de gasolina e próximo a ufjf)



Figura 80– Filas de veículos. Fonte: Acervo pessoal

- Poucos espaços exclusivos para pedestres (estacionamentos na calçada de academias, farmácias, mecânica, entrada de veículos no posto de gasolina e em garagens)

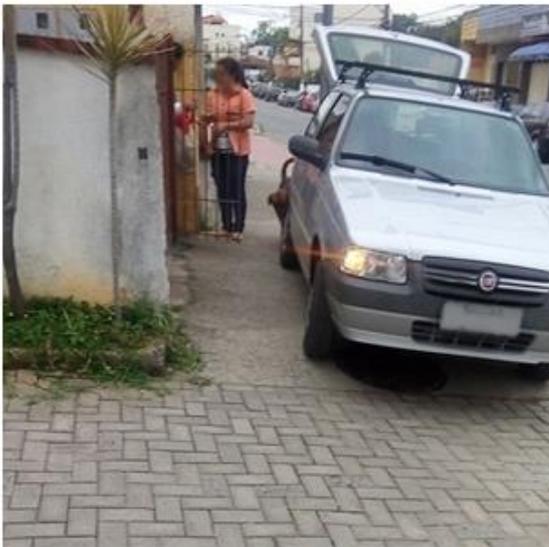


Figura 81– Veículos estacionados na calçada. Fonte: Acervo pessoal

- Lixos colocados nas calçadas dificultando a passagem



Figura 82– Lixo colocado de forma inadequada nas calçadas. Fonte: Acervo pessoal

Em alguns trechos foram identificados também uma área com morador de rua e terrenos vazios.



Figura 84– Área com morador de rua. Fonte: Acervo pessoal

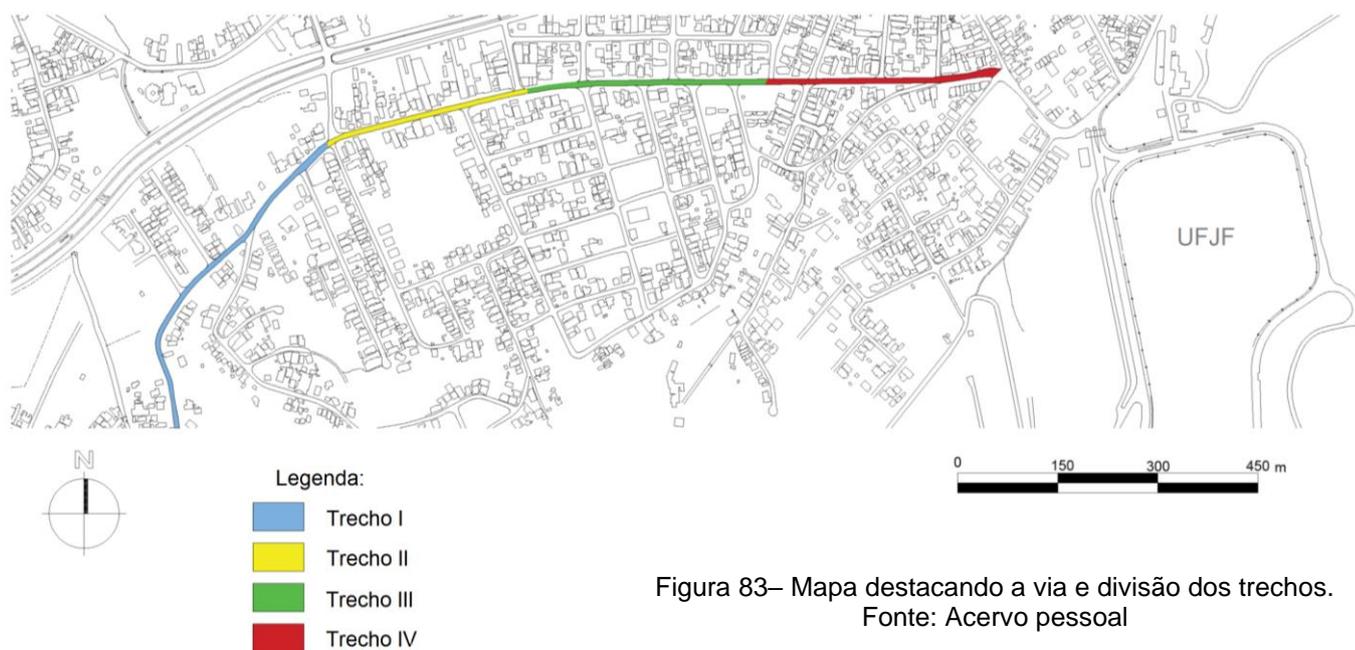


Figura 83– Mapa destacando a via e divisão dos trechos. Fonte: Acervo pessoal

3.3.1. Trecho I – Vazios

Marcado por vazios urbanos, condições precárias de calçadas, fluxo pouco intenso de pessoas e veículos. Neste trecho existem mais residências do que comércio, e são de gabarito mais baixo.

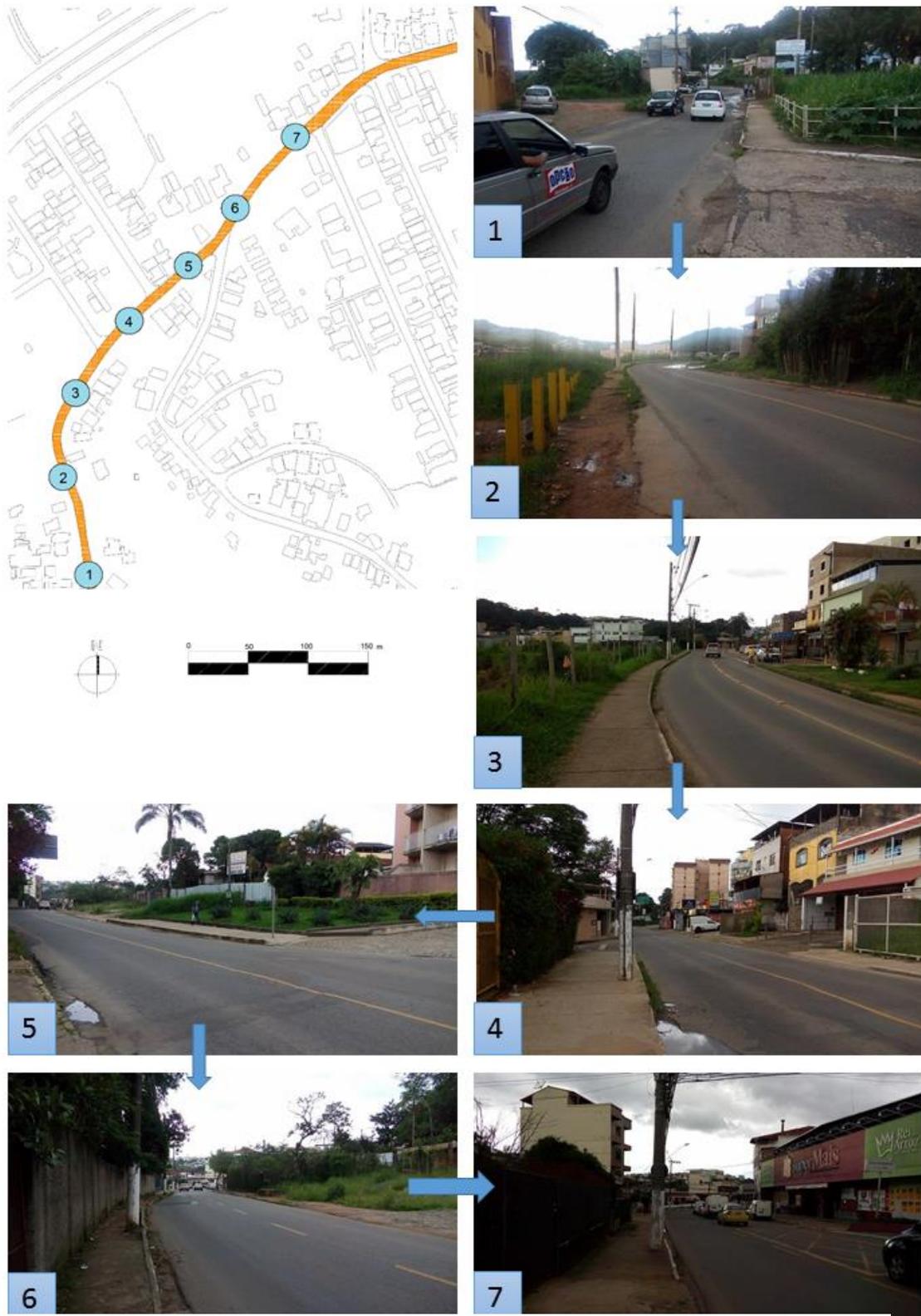


Figura 85– Visão Serial do trecho I. Fonte: Acervo pessoal

3.3.2. Trechos II e III - Transição

São os trechos no qual observa-se uma transição, começam a surgir transtornos provocados por veículos. O gabarito dos edifícios fica um pouco maior e o uso é misto, padrão este mantido até o final da via.

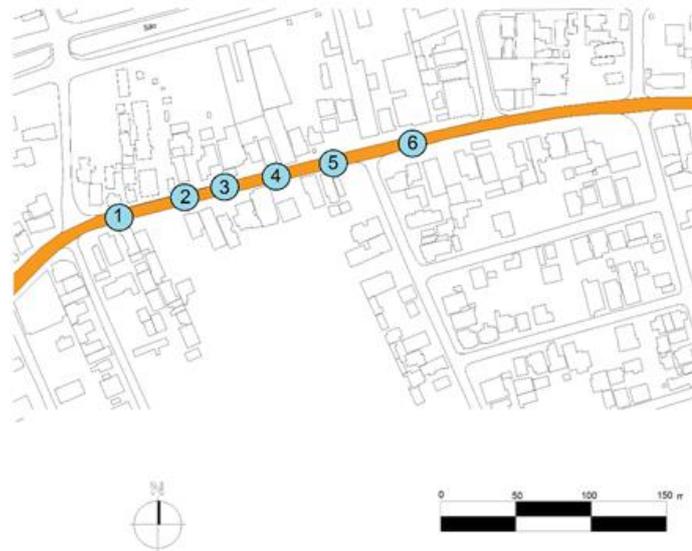


Figura 86– Visão Serial do trecho II. Fonte: Acervo pessoal

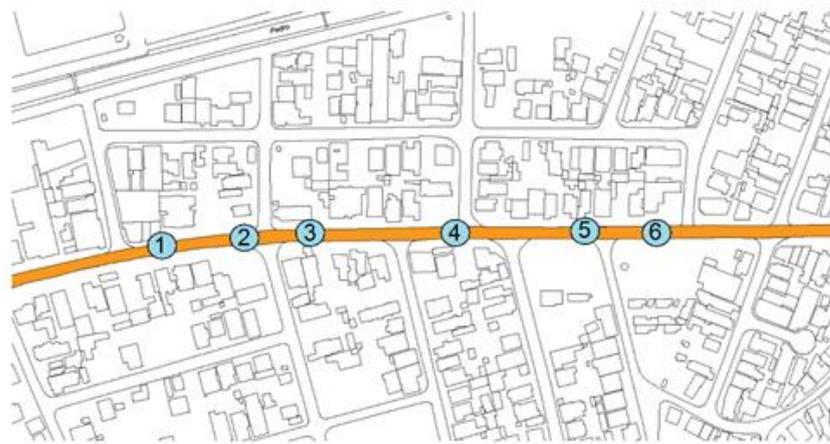


Figura 87– Visão Serial do trecho III. Fonte: Acervo pessoal

3.3.3 Trecho IV - Caos

Mais próximo da UFJF e dos acessos ao centro da cidade, ocorre um fluxo muito intenso de veículos, gerando diversos conflitos nessa região. O fluxo de pedestre também é bem forte.



Figura 88– Visão Serial do trecho IV. Fonte: Acervo pessoal

4. Diretrizes

A partir das análises de metodologia, estudos de casos e da região, foram traçadas algumas diretrizes a fim de transformar esta via, que já possui um potencial comercial, num shopping a céu aberto. A ideia de valorizar principalmente o pedestre pode ser vista como algo que dará um impulso ao comércio local, pelo fato do caminho a pé ser feito dando mais atenção aos elementos do entorno, desta forma, provocando um maior interesse nos produtos e serviços comercializados.

4.1. Propostas

- 1) Mudar rotas de veículos para eliminar os congestionamentos, aproveitando o trecho da BR-040

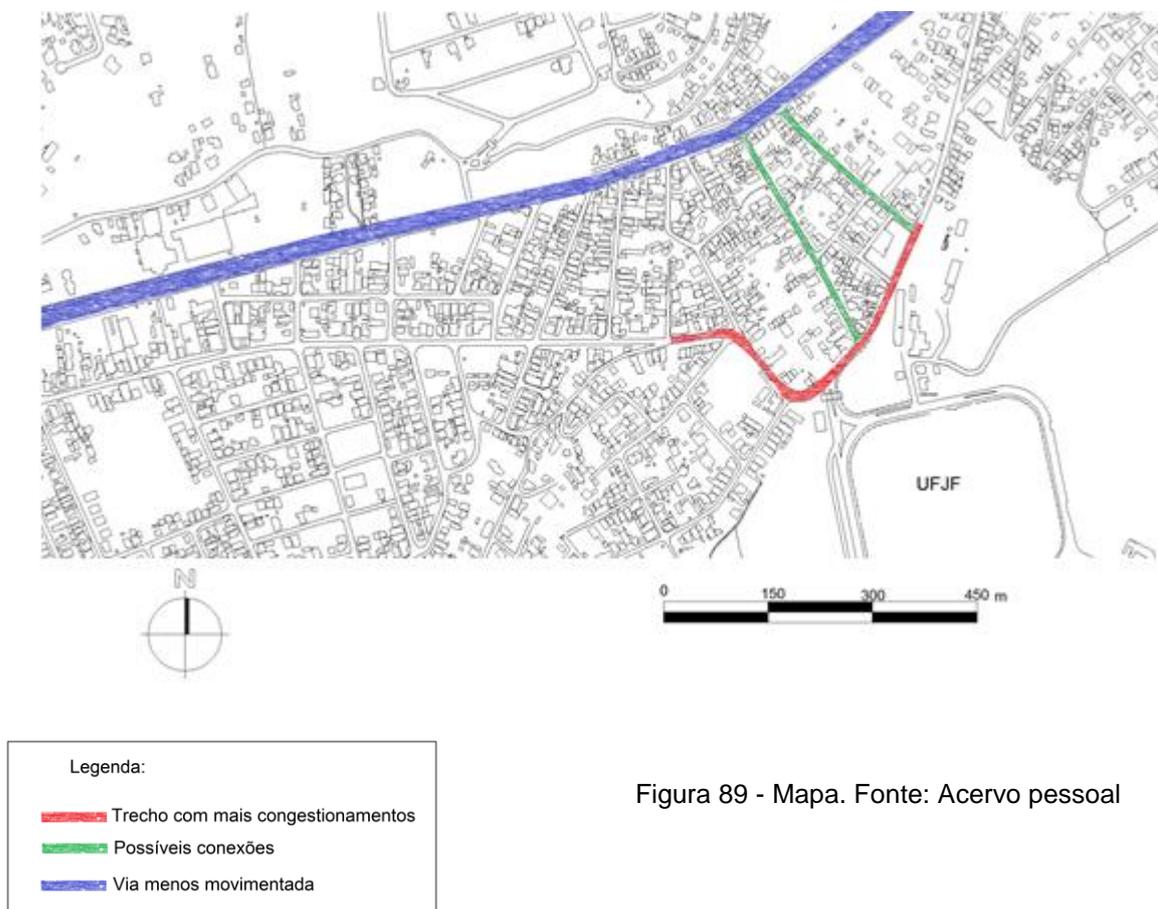


Figura 89 - Mapa. Fonte: Acervo pessoal

- 2) Criar estacionamentos subterrâneos, aproveitando o terreno para a criação de algum equipamento para a população, como uma praça

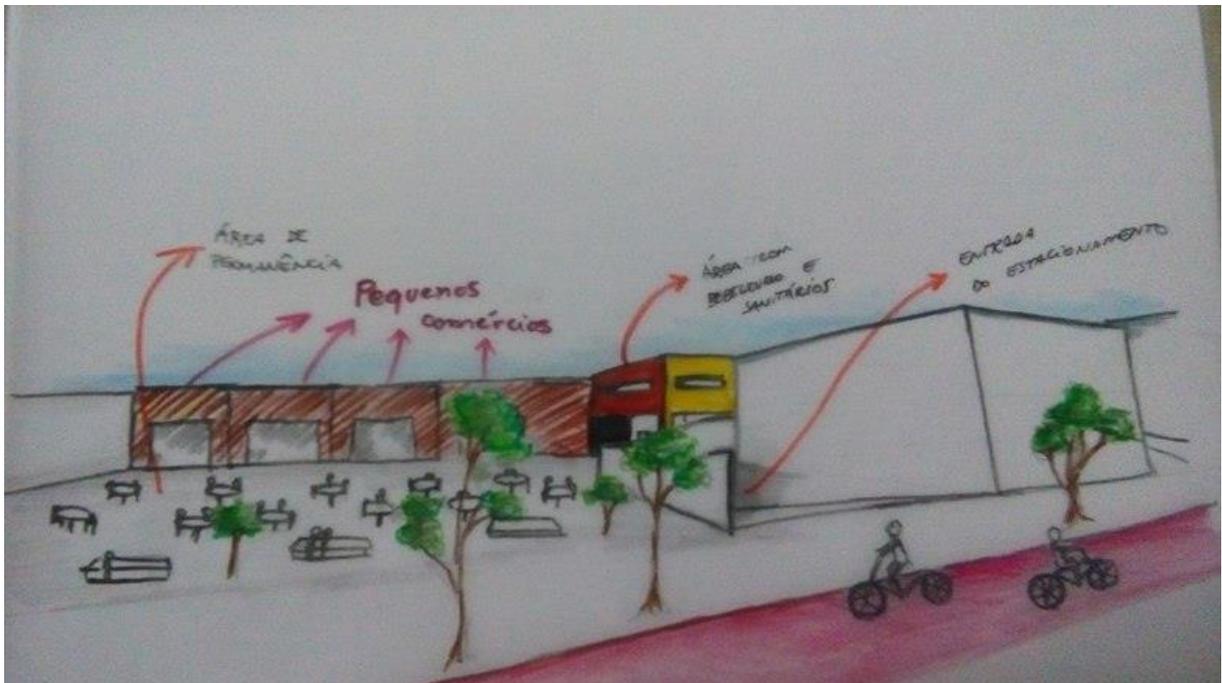


Figura 90- Croqui da praça. Fonte: Acervo pessoal

- 3) Usar o espaço das baias como pequenos espaços de permanência (parklet) e parada de ônibus
- 4) Criar ciclovias com o suporte necessário para os ciclistas
- 5) Diminuir a velocidade máxima da via, dando mais segurança ao pedestre e desestimulando o acesso de veículos por esse trecho



Figura 91- Croqui da rua mostrando a ciclovia. Fonte: Acervo pessoal

- 6) Fechar a via nos finais de semana para eventos na rua (feiras, pequenos shows, etc)



Figura 92- Croqui de um evento na rua. Fonte: Acervo pessoal

- 7) Fazer trabalho de paisagismo que torne mais confortável o trajeto
- 8) Aterrar fiação

4.2. Resultados Esperados

Compreendendo a necessidade de trabalhar o espaço dando a possibilidade do pedestre apreciar os detalhes desta via, busca-se com este projeto incentivar o acesso das pessoas por este trecho e valorizar o comércio local.

Percebe-se a influência dos teóricos em diversas dessas propostas. Ao criar espaços de permanência, tem-se a revelação dos estudos de Cullen. Além desta, nota-se esses estudos na proposta de melhoria da paisagem, tendo também a influência do conceito de imaginabilidade e legibilidade do Lynch, com uma imagem construída mais elaborada para permanecer na memória dos cidadãos.

A referência do Jan Gehl está presente em cada uma das propostas, uma vez que a escala humana foi o foco principal a fim de trazer mais conforto, segurança e prazer ao observador, tornando a vida no local mais ativa e colaborando para haver um maior interesse por parte da população em manter este pedaço importante da cidade com um bom estado de conservação.

Seguindo por uma questão ecológica, o fato de dificultar o acesso de veículos no trecho e incentivar o uso de transportes alternativos torna o meio ambiente mais agradável e a vida das pessoas mais saudável, pois diminui a poluição do ar, sonora e visual, além de gerar menos transtornos e estresse com a consequente diminuição de congestionamentos no trânsito.

Conclusão

No processo de revitalização urbana é necessário um planejamento abrangendo uma ocupação ordenada, preocupação com acessibilidade e soluções de transporte público, reduzindo o impacto provocado pelo adensamento populacional.

Todo o estudo preliminar apresentado aqui neste trabalho será a base principal para a próxima etapa. A metodologia serviu de instrução teórica de como diferentes autores lidam com o processo urbanístico em diversas cidades. A partir dos conceitos e análises evidenciados aqui, no projeto haverá uma elucidação maior em relação a forma identificada para descrever as características e classificar os melhores métodos para solucionar ou aprimorar essas características. Parte destes métodos foram mostrados nos estudos de casos.

Com a análise regional se tornou possível visualizar o local a partir das características e problemas descritos. Já as diretrizes são, num primeiro momento, as propostas de medidas a serem tomadas no projeto. Serão aprofundadas na próxima etapa, bem como avaliadas se há viabilidade de execução.

Assim, o trabalho apresentado em formato de monografia proporcionou um importante instrumento para o projeto urbano, arquitetônico e paisagístico pensado para a avenida Presidente Costa e Silva.

Embora atinja toda a população, a busca pela humanização dos espaços públicos é negligenciada em diversas cidades pelos governantes. Não se trata de algo solucionado rapidamente, mas de forma progressiva, despertando o interesse da população por esta questão e trazendo um resultado cada vez mais positivo. Por este motivo, dar continuidade a este estudo/projeto é fundamental para Juiz de Fora ser uma cidade melhor para as pessoas.

Bibliografia

ADAM, Roberto. **Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen**. Curitiba: Da Vinci, v. 5, n, 1, p. 61-68, 2008

ANTUNES, Bianca. **Jan Gehl fala sobre cidades e escala humana**. Disponível em: <<http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/jan-gehl-fala-sobre-cidades-e-escala-humana-250160-1.aspx>>. Acesso em: 21 set. 2016.

Anual Design. **Reforma Praça do Patriarca**. Disponível em: <<http://www.anualdesign.com.br/saopaulo/projetos/1240/reforma-praca-do-patriarca/>>. Acesso em: 11 out. 2016.

BARATTO, Romullo. **Primeiro Lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC**. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

CBRE. **Revitalização urbana: novos projetos para antigos espaços**. Disponível em: <<http://www.cbre.com.br/noticias/revitalizacao-urbana-novos-projetos-para-antigos-espacos/>>. Acesso em: 05 dez. 2016.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana** / Gordon Cullen ; tradução Isabel Correia e Carlos de Macedo . Lisboa : Editora Edições 70, 2006

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas** / Jan Gehl ; tradução Anita Di Marco. – 2ª ed. – São Paulo : Perspectiva, 2013

GIARETTA, Rafael. **Uma impressionante renovação urbana em Seul**. Disponível em: <<http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>>. Acesso em: 22 nov. 2016.

JATOBÁ, Sérgio. **Cidades para pessoas**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/pesquisa/bookshelf/book/1516>>. Acesso em: 21 set. 2016.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade** / Kevin Lynch ; tradução Jefferson Luiz Camargo. – 3ª ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção Cidades)

OLIVEIRA, Mônica. **História da Cidade**. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/cidade/historia.php>>. Acesso em: 14 out. 2016.

Prefeitura de Juiz de Fora. **Plano Diretor**. Disponível em: <<http://www.planodiretorparticipativo.pjf.mg.gov.br/pddu/analise4.htm#14>>. Acesso em: 14 out. 2016.

SABOYA, Renato. **Kevin Lynch e a imagem da cidade**. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>>. Acesso em: 21 set. 2016.

SERAPIÃO, Fernando. **O último movimento do patriarca**. Disponível em: <<https://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/paulo-mendes-da-rocha-praca-do-27-11-2002>>. Acesso em: 11 out. 2016.

STEPHAN, Luiz Antônio. **A colônia de cima**. Disponível em: <<https://stephanimigracaoalema.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 05 dez. 2016.

VARGAS, Heliana. **Centros Urbanos: Por quê intervir?**. Palestra apresentada no Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais. São Paulo: EPUSP, 2006.