



LIGA DE ENSINO DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA

**NO TEMPO DO VERDE NASCE: REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO
HISTÓRICO DE CEARÁ- MIRIM/RN**

NATAL
2023

THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA

**NO TEMPO DO VERDE NASCE: REQUALIFICAÇÃO URBANA CENTRO
HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM/RN**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI/RN) como requisito final para obtenção do título de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador (a): Prof.(a) Dra Huda Andrade Silva de Lima

NATAL/RN

2023

Catálogo na Publicação – Biblioteca do UNI-RN

Setor de Processos Técnicos

Silva, Thacyany Thaynara Fagundes de Lima.

No tempo do verde nasce: requalificação urbana centro histórico de Ceará-Mirim/RN / Thacyany Thaynara Fagundes de Lima Silva. – Natal, 2023.

116 f.

Orientadora: Profa. Dra. Huda Andrade Silva de Lima.

Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário do Rio Grande do Norte.

Material possui 6 pranchas.

1. Requalificação urbana – Monografia. 2. Urbanidade – Monografia. 3. Caminhabilidade – Monografia. 4. Ceará- Mirim – Monografia. I. Lima, Huda Andrade Silva de. II. Título.

RN/UNI-RN/BC

CDU 72

AGRADECIMENTOS

À Deus, pela dádiva da vida e pela força.

Aos meus pais, Evilásio e Marília por ensinarem valores essenciais, como a fé, simplicidade e importância das pequenas coisas. Agradeço o zelo, cuidado, paciência e pelos sacrifícios feitos em prol da minha educação. Ao meu irmão mais novo, Pedro, pela sensibilidade, abraços quentinhos e pelo verbo mais importante do seu vocabulário: despertar. Estendo meus agradecimentos aos familiares, em geral, que fazem parte da certeza, da rotina, de todos os dias, que torcem, apoiam e me inspiram, cada um à sua maneira.

Ao meu parceiro de vida, Matheus Lisboa, por ser sagaz, por sonhar, me inspirar continuamente, encorajar e por acreditar em mim até mais do que eu mesmo.

Agradeço, de todo coração, a todos os meus amigos de classe que tornaram essa caminhada mais leve e divertida, em especial aos que viveram mais intensamente a rotina de trabalhos acadêmicos: Paolla, Lorena, Guilherme, Maria Luiza, Luciana e recordo com carinho Thaianara.

Minha gratidão se estende à orientadora Huda Andrade pela orientação perspicaz em meu trabalho, bem como pela preocupação e paciência demonstradas ao longo do processo. Agradeço igualmente aos docentes que fizeram parte da minha formação na UNI RN, pessoas simpáticas, compreensivas, motivadoras e humanas que inspiram a profissão.

RESUMO

Nos espaços públicos ocorrem diversas atividades diárias, incluindo as interações sociais, passeios, deslocamentos, sejam eles curtos ou longos. A vitalidade dessas áreas se reflete na forma como são aproveitadas, na frequência de sua utilização e na interação pessoal com os elementos construídos. Com processos de expansão e novas dinâmicas urbanas, os espaços públicos nos centros históricos demandam atenção, uma vez que enfrentam desafios relacionados ao esvaziamento e à descaracterização. Portanto, tornar essas áreas mais adequadas às demandas da população é crucial para o estímulo à utilização dessas localidades. Nesse contexto, o presente trabalho objetiva desenvolver uma proposta de requalificação urbana, a nível de anteprojeto, para o espaço público do centro histórico de Ceará-Mirim, iniciando no mercado público e abrangendo o seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária. A proposta considera as condições de urbanidade, caminhabilidade e interação com o patrimônio cultural local. Para alcançar esse objetivo, este estudo se dedica a analisar a região por meio de abordagem exploratória e descritiva, utilizando pesquisa bibliográfica, análise de referências projetuais, coleta de dados realizados por meio de visitas in loco e entrevistas, utilizando a metodologia de Jan Gehl. A análise compreende o contexto histórico, socioeconômico e natural da cidade de Ceará-Mirim, identificação de pontos de interesse histórico e turístico, conflito de fluxo viários e análise da dinâmica de uso entre o desenho urbano e a população local. Além disso, procurou-se identificar e elencar os conceitos de urbanidade, sua relação com a vitalidade urbana e formas de promover a valorização dos bens, contribuindo para o turismo de Ceará-Mirim. Diante da análise, o resultado é um projeto que apresenta soluções destinadas a atender as atividades e necessidades da área estudada.

Palavras-chave: Requalificação urbana. Urbanidade. Caminhabilidade,. Ceará-Mirim.

ABSTRACT

Various daily activities take place in public spaces, including social interactions, walks, trips, whether short or long. The vitality of these areas is reflected in the way they are used, the frequency of their use and the personal interaction with the built elements. With processes of expansion and new urban dynamics, public spaces in historic centers demand attention, as they face challenges related to emptying and loss of character. Therefore, making these areas more suitable to the demands of the population is crucial to encouraging the use of these locations. In this context, the present work aims to develop an urban requalification proposal, at a preliminary project level, for the public space in the historic center of Ceará-Mirim, starting with the public market and covering its surroundings, extending to the railway station. The proposal considers the conditions of urbanity, walkability and interaction with local cultural heritage. To achieve this objective, this study is dedicated to analyzing the region through an exploratory and descriptive approach, using a bibliographical, analysis of project references, data collection carried out through on-site visits and interviews, using Jan Gehl's methodology. The analysis comprises the historical, socioeconomic and natural context of the city of Ceará-Mirim, identification of points of historical and tourist interest, road flow conflict and analysis of the dynamics of use between the urban design and the local population. Furthermore, we sought to identify and list the concepts of urbanity, its relationship with urban vitality and ways of promoting the appreciation of properties, contributing to tourism in Ceará-Mirim. Given the analysis, the result is a project that presents solutions designed to meet the activities and needs of the area studied.

Keywords: Urban Requalification. Urbanity. Walkability. Ceará-Mirim.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 01: Estado e cidade da intervenção..... | 32 |
| Figura 02: Mapa com locais de intervenção..... | 33 |
| Figura 03: Centro histórico, morfologia proposta..... | 34 |
| Figura 04: Proposta de requalificação da área..... | 35 |
| Figura 05: Ilustrações de antes e depois, respectivamente da proposta de intervenção..... | 36 |
| Figura 06: Localização da Cidade Veranópolis..... | 37 |
| Figura 07: Imagens da proposta..... | 37 |
| Figura 08: Subdivisões da proposta..... | 38 |
| Figura 09: Edificações históricas como pontos de destaque..... | 39 |
| Figura 10: Vista aérea da proposta..... | 40 |
| Figura 11: Localização da Avenida Champs Élyssés..... | 41 |
| Figura 12 e 13: Imagem da via Champs Elysées e a render com a nova proposta.. | 42 |
| Figura 14 e 15: Imagem da via Champs Elysées e soluções projetuais da nova proposta..... | 43 |
| Figura 17 e 18: Imagem da via Champs Elysées e a render com a nova proposta.. | 43 |
| Figura 19: Mapa de localização do município de Ceará-Mirim/RN..... | 46 |
| Figura 20 : Mapa de municípios de fazem divisa com Ceará - Mirim/RN..... | 46 |
| Figura 21: Rio Ceará- Mirim: início da história..... | 47 |
| Figura 22: Imagem do Engenho Carnaubal..... | 48 |
| Figura 23 e 24: Prédio da Intendência municipal no início do século XX e Mercado Público,respectivamente..... | 49 |
| Figura 25 e 26 : Ruínas do Engenho Cruzeiro e Carnaubal respectivamente..... | 50 |
| Figura 27: Vista aérea do entorno da linha férrea, em 2019 contemplando o..... | 51 |
| início do bairro Centro e Santa Águeda..... | 51 |
| Figura 27: Praça Onofre Lopes e Travessa São Pedro com feira livre;..... | 54 |
| Figura 28 e 29: Diferentes tipos de barracas encontradas na área;..... | 55 |

| | |
|--|----|
| Figura 29: Problemas encontrados na via General João Varela..... | 57 |
| Figura 30: Entorno do mercado público, Travessia São Paulo..... | 58 |
| Figura 31: Entorno do Mercado Público, Rua Boa Ventura de Sá..... | 59 |
| Figura 32: Problemas encontrados na via General João Varela..... | 59 |
| Figura 33: Problemas encontrados no entorno do Mercado Público..... | 60 |
| Figura 34: Problemas encontrados no entorno do Mercado Público..... | 61 |
| Figura 35: Problemas encontrados na via General João Varela..... | 61 |
| Figura 36: Problemas encontrados na área de estudo..... | 62 |
| Figura 37: Problemas encontrados na área de estudo..... | 63 |
| Figura 38: Problemas encontrados na área de estudo..... | 63 |
| Figura 39: Problemas encontrados na área de estudo..... | 64 |
| Figura 40 e 41 : Fluxo de veículos na Rua General João Varela..... | 69 |
| Figura 42: Fluxo de veículos na Rua General João Varela..... | 71 |
| Figura 43 e 44: Vista da Rua Rodolfo Garcia e Travessa São Paulo, respectivamente | 73 |
| Figura 45 e 46: Vista da Travessa São Paulo e Rua Manoel Fernandes Sobral Garcia, respectivamente..... | 73 |
| Figura 47 e 48: Vista da Travessa São Pedro e Rua Boa Ventura de Sá,..... respectivamente..... | 74 |
| Figura 48 e 49: Vistas da Rua General João Varela;..... | 75 |
| Figura 50 e 51: Residência em processo de degradação na seção 02..... | 78 |
| Figura 52: Residência em processo de degradação na seção 02..... | 79 |
| Figura 53: Faixas de calçadas..... | 81 |
| Figura 54: Rebaixamento das calçadas..... | 81 |
| Figura 55: Piso Tátil..... | 82 |
| Figura 56: Dimensionamento do piso tátil..... | 82 |
| Figura 57: Padronização da sinalização de advertência..... | 84 |
| Figura 58: Diferentes formas da sinalização de advertência..... | 86 |
| Figura 59: Mobiliário Urbano..... | 87 |
| Figura 60: Mobiliário Urbano..... | 88 |

| | |
|---|-----|
| Figura 61: Mobiliário Urbano..... | 88 |
| Figura 62: Mobiliário Urbano..... | 89 |
| Figura 63: Mobiliário Urbano..... | 89 |
| Figura 64: Regulamentação de Ultrapassagem..... | 90 |
| Figura 65: Estacionamento regulamentado de motos e carros, respectivamente.... | 91 |
| Figura 66: Estacionamento regulamentado de veículos..... | 91 |
| Figura 67: Estacionamento regulamentado de veículos..... | 92 |
| Figura 68: Estacionamento regulamentado de veículos..... | 92 |
| Figura 69: Estacionamento regulamentado de veículos..... | 93 |
| Figura 70: Estacionamento regulamentado de veículos..... | 94 |
| Figura 71: Mood board do projeto..... | 101 |
| Figura 72: Seção 01 - Travessa São Paulo..... | 102 |
| Figura 73: Antes e depois da proposta - Travessa São Paulo..... | 103 |
| Figura 74: Antes e depois da proposta - Travessa São Paulo..... | 103 |
| Figura 75: Seção 02 - Rua Manoel Fernandes Sobral..... | 104 |
| Figura 76: Antes e depois da proposta - Rua Manoel Fernandes Sobral..... | 105 |
| Figura 77: Antes e depois da proposta - Rua Manoel Fernandes Sobral..... | 105 |
| Figura 78: Antes e depois da proposta - Boa Ventura de Sá..... | 106 |
| Figura 79: Seção 02 - Rua Boa Ventura de Sá..... | 106 |

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E QUADROS

| | |
|---|-----|
| Quadro 01: Justificativas que conduzem as intervenções nos centros..... | 22 |
| Quadro 02: Referências adotadas para a proposta projetual..... | 44 |
| Tabela 01: Sinalização de advertência..... | 83 |
| Tabela 02: Sinalização de regulamentação..... | 85 |
| Gráfico 01: Gráfico dos principais meios de locomoção dos entrevistados..... | 96 |
| Gráfico 02: Frequência na via..... | 97 |
| Gráfico 03: Frequência na via..... | 97 |
| Gráfico 04: Resultados sobre a existência de equipamentos públicos que auxiliam na limpeza..... | 99 |
| Quadro 03: Programa de necessidades..... | 101 |

LISTA DE MAPAS

| | |
|--|----|
| Mapa 01: Delimitação da área de intervenção..... | 53 |
| Mapa 02: Pontos com relevância histórica na área de intervenção..... | 54 |
| Mapa 03: Divisão da área de intervenção para análise..... | 56 |
| Mapa 04: Visuais da seção 01..... | 57 |
| Mapa 05: Visuais da seção 02..... | 62 |
| Mapa 06: Insolação e ventilação..... | 66 |
| Mapa 07: Desnível da área..... | 67 |
| Mapa 08: Hierarquia viária, com base nas diretrizes de Rodrigues..... | 68 |
| Mapa 09: Mapa de fluxos de veículos, sentidos e conflitos..... | 70 |
| Mapa 10: Visuais do ponto de conflito 01..... | 72 |
| Mapa 11: Visuais do ponto de conflito 02..... | 74 |
| Mapa 12: Mapa de passeio público e pavimentação..... | 76 |
| Mapa 13: Divisão da área de intervenção para análise..... | 77 |
| Mapa 14: Mapa de uso do solo no raio de 300 m da Via de intervenção..... | 77 |

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| AGRADECIMENTOS | 4 |
| RESUMO | 5 |
| ABSTRACT | 6 |
| LISTA DE FIGURAS | 7 |
| LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E QUADROS | 10 |
| LISTA DE MAPAS | 11 |
| INTRODUÇÃO | 15 |
| 2 APRENDENDO SOBRE O TEMA | 17 |
| 2.1 ESPAÇO PÚBLICO, PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO..... | 18 |
| 2.3 INTERVENÇÕES URBANAS E TURISMO CULTURAL..... | 21 |
| 2.4 VITALIDADE, URBANIDADE E DESENHO URBANO..... | 26 |
| 3 RELACIONANDO OS CONHECIMENTOS | 30 |
| 3.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ, SC.. | 31 |
| 3.2 REQUALIFICAÇÃO URBANA EM VERANÓPOLIS, RS..... | 35 |
| 3.3 REQUALIFICAÇÃO URBANA NA AVENIDA CHAMPS ÉLYSÉES, FRANÇA..... | 39 |
| 3.4 ANÁLISE REFERENCIAL..... | 43 |
| 4. COMPREENDENDO O UNIVERSO | 44 |
| 4.1 CONTEXTO HISTÓRICO..... | 44 |
| 4.1.2 Recorte de intervenção | 51 |
| 4.2 ASPECTOS FÍSICOS AMBIENTAIS..... | 64 |
| 4.2.1 Características bioclimáticas | 64 |
| 4.3 ASPECTOS URBANÍSTICOS..... | 67 |
| 4.3.1 Hierarquia viária | 67 |
| 4.3.2 Sistema viário, fluxo e conflitos | 69 |
| 4.3.4 Pavimentação | 74 |
| 4.3.5 Uso do solo e gabarito | 75 |
| 4.4 ASPECTOS LEGAIS..... | 78 |
| 4.4.1 Acessibilidade | 79 |

| | |
|---|------------|
| 4.4.2 Conselho nacional de trânsito..... | 82 |
| 4.5 QUEM VIVE A RUA..... | 93 |
| 4.6 PROGRAMA DE NECESSIDADES..... | 99 |
| 5. IDEALIZANDO O PROJETO..... | 101 |
| 5.1 CONCEITO E PARTIDO..... | 101 |
| 5.2 PROPOSTA FINAL..... | 102 |
| 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 106 |
| REFERÊNCIAS..... | 108 |
| APÊNDICES..... | 112 |
| APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA..... | 112 |

INTRODUÇÃO

O espaço público de uma cidade é o cenário em que se criam conexões de identidade e sentimento de pertencimento, isso ocorre tanto em relação ao ambiente físico quanto à comunidade construída naquele local. O estímulo à utilização desses espaços ocorre a partir da vitalidade do tecido urbano, isto se dá a partir da diversificação de usos com atividades de lazer, encontros ou contemplação juntamente com inserção ativa do pedestre.

Na cidade de Ceará - Mirim, município do Estado do Rio Grande do Norte, percebeu-se que mais intensamente, na década de 2000, houve um notável desenvolvimento e expansão da malha urbana através dos conjuntos habitacionais, como também processos de conurbação com os distritos rurais dos arredores (PDCM,2006). Diante dessa situação, é fundamental compreender as características dos espaços urbanos públicos do centro histórico que apresentam qualidades capazes de promover a vitalidade urbana, visando direcionar esforços para mitigar os impactos negativos das novas dinâmicas e atrair a permanência e o uso desses espaços pelos moradores e visitantes.

O município de Ceará-Mirim experimentou seu auge econômico no início do século XX, impulsionado pelo cultivo da cana-de-açúcar. Nesse período, a região abrigava inúmeros engenhos, incluindo o Engenho Verde Nasce, cuja estrutura ainda se mantém conservada, atraindo turistas interessados na história local. Hoje em dia, os vestígios da era do cultivo da cana-de-açúcar desempenham um papel fundamental no turismo da histórico da cidade através dos engenhos, mercado público, casarões do centro da cidade, com arquitetura colonial e *art nouveau*, que constituem os principais pontos de interesse para os visitantes que exploram o município. (MTUR, 2023)

Dessa forma, valorizar os espaços públicos próximos aos pontos de interesse é uma maneira de promover a vitalidade do centro histórico. No entanto, a região está em desvantagem no que diz respeito à criação de espaços acolhedores tanto para a comunidade local quanto para os turistas, uma vez que necessita de uma maior diversidade de funções, a priorização de espaços para pedestres com áreas de permanência e circulação, bem como uma mobilidade mais variada. Nesse contexto, este estudo tem como finalidade entender as relações e dinâmicas entre a

comunidade e o espaço público do centro histórico a fim de propor o redesenho e a integração das edificações patrimoniais no contexto da cidade.

Para isso, a fim de abordar o tema de projeto de requalificação urbana, foi escolhido como universo de estudo a cidade de Ceará-Mirim, município do Rio Grande do Norte, tendo como recorte espacial a área que compreende a seção da Rua Doutor João Varela a partir do mercado público e seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária, totalizando aproximadamente de 660 metros de extensão. A fração urbana estudada conta duas praças públicas e também apresenta duas edificações tombadas pelo governo do Estado, as quais se identificam pelo Mercado Público e o Solar Antunes.

A motivação para a elaboração desta pesquisa surgiu da ligação emocional que a autora possui com o município de Ceará-Mirim, onde cresceu ao lado de sua família. Durante esse período, pode testemunhar o crescimento da cidade, assim como as potencialidades e deficiências da região. A pesquisa se justifica ao buscar reativar a importância da memória local, como também propor soluções que estimulem uma variedade de atividades na área.

Isto se torna ainda mais relevante diante da fragilidade do patrimônio histórico, da escassa promoção do desenvolvimento turístico-histórico e da carência de infraestrutura e de equipamentos urbanos que acaba por não explorar o potencial da área. Assim, a expressão do título do trabalho “No tempo do verde nasce” surge como uma referência e lembrança à uma possibilidade de ressurgimento desse apogeu.

Diante desse contexto, foi estabelecido como objeto de estudo dessa pesquisa a utilização de estratégias projetuais embasadas nos princípios da urbanidade, voltada para o desenvolvimento do destino turístico do centro histórico de Ceará-Mirim. A partir do objeto proposto, foi estabelecido como objetivo geral elaborar um redesenho da seção da Rua Dr. Manoel Varela João Varela a partir do mercado público e seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária. Para isso, foram elencados os seguintes objetivos específicos:

- I. Compreender as dinâmicas de uso entre o desenho urbano e a população;
- II. Identificar e elencar os conceitos de urbanidade, sua relação com a vitalidade urbana e como poderá contribuir para o turismo da região;

- III. Considerar os contextos histórico, socioeconômico e natural da cidade de Ceará-Mirim a fim de traçar os melhores caminhos de intervenção;
- IV. Incorporar os conceitos de urbanidade na concepção da requalificação urbana, de modo a promover a valorização dos bens locais.

Para atender aos objetivos estabelecidos, o trabalho foi organizado em quatro capítulos:

O primeiro capítulo, denominado “Aprendendo sobre o tema”, contém o embasamento teórico para o desenvolvimento da proposta de projeto. Ainda na etapa conceitual da primeira parte do trabalho, também explora o desenho urbano e a importância da consideração da dimensão humana no planejamento urbano.

A segunda etapa deste trabalho, denominado “Relacionando conhecimentos”, tem como foco analisar as referências projetuais relacionando o conteúdo abordado no primeiro capítulo, demonstrando de forma prática a aplicação das estratégias e conceitos estudados.

O terceiro capítulo “Conhecendo o Universo” será analisar o universo de estudo, com isto os aspectos históricos e sociais da cidade de Ceará-Mirim que é o foco de estudo desta pesquisa. Ademais, abordará as análises do espaço urbano, os modos de apropriação observados no recorte analisado, análise do terreno, condicionantes legais e ambientais e por fim resultado da entrevista e coleta de informações dos indivíduos que utilizam a área.

Por fim, a etapa “Idealizando o projeto” apresenta um caráter mais orientado para as propostas. Nesta fase, serão introduzidos o conceito do projeto e os passos de elaboração da proposta, e por último, o resultado final.

2 APRENDENDO SOBRE O TEMA

Neste capítulo serão abordadas discussões relacionadas à vitalidade urbana e à urbanidade com o propósito de destacar componentes que, quando presentes nos espaços públicos, têm o potencial de enriquecer a vitalidade das cidades. Além disso, serão analisados os princípios que exercem influência sobre a caminhabilidade nos ambientes urbanos, com o objetivo de evidenciar estratégias que promovam a priorização do pedestre.

2.1 ESPAÇO PÚBLICO, PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Levando em consideração o objetivo geral deste trabalho, é essencial fornecer uma introdução sobre os conceitos de espaço público, paisagem urbana e patrimônio histórico.

As cidades são constituídas por uma infinidade de elementos que fazem parte da vida urbana, desde a arquitetura das edificações, das ruas, das avenidas, das praças, do transporte até as pessoas que circulam e ocupam esses espaços. São estes elementos aliados à cultura e à história da cidade que tornam o espaço único e que definem a personalidade e a identidade de um lugar, pois cada cidade possui sua própria peculiaridade, e é isso que a torna o lugar especial.

De acordo com Jan Gehl (2013), para obter qualidades nas cidades são necessários espaços públicos com condições físicas melhores, que contribuam para envolvimento da população uma vez que “(...) num bom ambiente, um amplo espectro de atividades humanas é possível” (GEHL, 1971, p. 16). O espaço público, configura-se por um subproduto do espaço, e conceitua-se por locais de propriedade e apropriação pública. No entanto, para sua compreensão absoluta é necessário considerar três aspectos: a questão fundiária, a apropriação e a acessibilidade aos espaços (HIJIOKA ET AL, 2007).

No que se refere às questões fundiárias, à propriedade pública configura-se por “ tudo aquilo que pertence à União, Estado, Município, autarquias e fundações públicas” (HIJIOKA ET AL, 2007, p. 120) dentre as categorias têm-se os bens de uso comum do povo, os quais definem-se como mares rios, estradas, ruas e praças. Acerca da apropriação tem-se que “todo o espaço público é apropriado pela população”, no entanto entende-se que raramente um espaço será apropriado por todos os indivíduos, mas poderá ser compartilhado por diferentes grupos sociais. Por fim, a acessibilidade, o qual reitera que o espaço público necessita ser acessível nas diferentes variantes seja física, cultural, social (HIJIOKA ET AL, 2007).

Em complemento a definição de espaço público, Sux Alex (2008) amplia a definição, ilustrando suas manifestações:

O espaço público na cidade assume inúmeras formas e tamanhos, compreendendo desde uma calçada até a paisagem vista da janela. Ele também abrange lugares designados ou projetados para o uso cotidiano, cujas formas mais conhecidas são as ruas, as praças e os parques. A palavra “público” indica que os locais que concretizam

esse espaço são abertos e acessíveis, sem exceção, a todas as pessoas (ALEX, 2008, p.19).

A citação de Sun Alex (2008, p.19), afirma que o espaço público pode ser percebido “até a paisagem vista da janela”, incorporando assim a paisagem à discussão sobre a compreensão do espaço público. A paisagem, por sua vez, é compreendida de diferentes formas:

A paisagem pode ser considerada como um produto e como um sistema. Como um produto porque resulta de um processo social de ocupação e gestão de determinado território. Como um sistema, na medida em que, a partir de qualquer ação sobre ela impressa, com certeza haverá uma reação correspondente, que equivale ao surgimento de uma alteração morfológica parcial ou total (MACEDO, 1999, p. 11 apud Hijioka,2007).

Com isto, é compreendida como resultado do processo de interação entre o homem, o ambiente e a percepção do lugar, que é gerada a partir dos diversos padrões culturais. Desse modo, o sujeito desempenha um papel fundamental, uma vez que a paisagem é definida como a “fisionomia percebida pelo observador em dado instante” (HIJIOKA ET AL, 2007), o qual se forma a partir da junção de diversos processos sociais e naturais que estão intrinsecamente ligados à dimensão de percepção e à materialidade afetividade, que, por sua vez está vinculada a uma dimensão temporal (HIJIOKA ET AL, 2007).

Em acréscimo à definição de paisagem, Pesavento (2007) também aborda a noção de uma paisagem social, que se manifesta como a própria cidade, uma vez que emerge a partir de um recorte da natureza, o qual reflete a apropriação social do território. Nesse contexto, a construção da paisagem engloba diversos agentes de significância que visualmente contribuem para a formação do espaço, conferindo singularidade e identidade à urbe.

Os elementos constituintes da paisagem, carregados de significados, estabelecem diferentes formas de relação com cada cidadão. Dentre as relações, conforme Lynch (1960) enfatiza, os elementos como as ruas, cruzamentos, vias, bairros, monumentos podem atuar como pontos de referência na cidade, auxiliando na orientação do transeunte durante seu deslocamento no meio urbano. Esses elementos são percebidos como marco, desempenhando um papel importante como referência espaço-temporais justificando, assim, as diversas maneiras encontradas para se situar no tempo e no espaço urbano.

Entretanto, é válido destacar que tal percepção pode ser influenciada, visto que somos educados e instruídos a reconhecer determinados lugares na cidade, compartilhando referências de sentido semelhantes, em um processo de vivência do imaginário urbano coletivo. O reconhecimento coletivo em questão ocorre em virtude da identidade da urbe, construída a partir de sua história, memória e dos símbolos que a representam no local (PESAVENTO, 2007).

Segundo Pesavento (2007), esses símbolos estão predominantemente presentes nos centros urbanos e são considerados pelos cidadãos "coisa nossa", uma vez que se trata de uma herança cultural, transmitida de geração em geração, carregando um valor identitário e sendo reconhecido pelo povo, tanto em sua forma material quanto imaterial. Este conceito, introduzido por Pesavento, é trazido na Constituição Federal Brasileira de 1988, onde é denominado como "*Patrimônio Cultural Brasileiro*", nessa definição o patrimônio cultural engloba bens, sejam eles materiais e imateriais, que, individualmente ou em conjunto, refletem a identidade, as ações e a memória dos diversos grupos que compõem a sociedade brasileira. Isso inclui, assim:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico- culturais;
- V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, ecológico e científico.

Nesse contexto, é notável que o número total de bens que compõem o patrimônio cultural de um povo, de uma nação ou mesmo de um pequeno município, é incalculável quando comparado ao patrimônio oficial, que seleciona apenas alguns poucos bens para serem preservados para as gerações futuras (LEMOS, 1984). Isso é claramente exemplificado na cidade de Ceará-Mirim, que é parte do objeto de estudo deste presente trabalho, que abriga numerosos monumentos que desempenham um papel importante na narrativa histórica do local e do Estado. No entanto, há apenas quatro edificações tombadas a nível estadual, pela Fundação José Augusto, que configuram-se pela Casa Grande do Engenho Verde Nasce, Casa Grande do Engenho Guaporé, Mercado Público de Ceará Mirim e o Solar Antunes.

O tombamento configura-se por uma ação administrativa regulamentada pelo Decreto-lei 25/37 e realizada pelo Poder público, tem como propósito a

preservação de bens de valor histórico, arquitetônico, cultural, ambiental e de significado afetivo para a comunidade. Esse procedimento visa evitar a destruição e descaracterização desses bens, desempenhando um papel fundamental para a prática preservacionista do Brasil, visto que para a preservação do patrimônio, particularmente arquitetônico, é necessário o apoio do Estado e de outros tipos de entidades oficiais, uma vez que sem esta contribuição há risco de perda, má conservação e descaracterização do patrimônio cultural (LEMOS, 1984).

Para reverter o cenário em áreas históricas que demandam atenção em diferentes níveis, existem diversas abordagens que podem ser adotadas, dentre as estratégias podem envolver a implantação de medidas de intervenção como recuperação, revitalização, reabilitação, reutilização e requalificação.

2.3 INTERVENÇÕES URBANAS E TURISMO CULTURAL

De acordo com a portaria nº420, de 22 de dezembro de 2010, o termo “intervenção” é definido como qualquer modificação do aspecto físico de um bem edificado tombado ou em sua área de entorno. Essas intervenções englobam várias ações, tais como serviços de manutenção, conservação, reforma, demolição, construção, restauração, recuperação, ampliação, instalação, montagem e colocação de publicidade. No entanto, para que ocorram nos centros urbanos, é fundamental realizar uma análise histórica e patrimonial do local, levando em consideração o aspecto da funcionalidade da estrutura urbana. Há diversos fatores que motivam ações nos centros históricos, como os elencados no Quadro 01: preservação referencial e a identidade, a compreensão da história urbana; a sociabilidade e diversidade, a utilização da infraestrutura existente, as mudanças nos padrões sociodemográficos, os deslocamentos pendulares e a distribuição e abastecimento (VARGAS & CASTILHO, 2006).

Quadro 01: Justificativas que conduzem as intervenções nos centros.

| | |
|-----------------------------|---|
| Referência e identidade | Os centros têm um papel essencial quanto a identidade e a referência de seus cidadãos e visitantes. |
| História urbana | O centro é o lugar onde se encontram as sedimentações e as estratificações da história de uma cidade. |
| Sociabilidade e diversidade | A variedade de atividades e a tolerância às |

| | |
|--|---|
| | diversidades reforçam o caráter singular dos centros urbanos em relação aos subcentros mais recentes. |
| Infraestrutura existente | Nos centros das cidades, geralmente há um sistema viário consolidado, saneamento básico, energia e serviços de telefonia, transporte coletivo, equipamentos sociais e culturais de diversas naturezas. O descarte dessa infraestrutura, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental é injustificável |
| Mudanças nos padrões sociodemográficos | Alterações como maior expectativa de vida e conseqüentemente envelhecimento da população; redução do número de componentes da família, ampliação do trabalho feminino, entre outros aspectos, facilitam e reconduzem ao retorno de habitações nas áreas centrais. |
| Deslocamentos pendulares | Estatisticamente, o centro de muitas cidades ainda concentra um maior número de postos de emprego. O retorno do uso residencial para o centro diminui sensivelmente a necessidade de movimento pendular diário moradia-trabalho. |
| Distribuição e abastecimento | Durante muitas décadas, vem ocorrendo a dispersão locacional dos negócios. Em diversas escalas, entretanto, os centros ainda retêm uma parcela da distribuição de bens de serviços. |

Fonte: Vargas e Castilho (2006), adaptado pela autora (jun..2023)

As intervenções urbanísticas ocorrem desde a década de 1950, as quais compõem os processos de ações desenvolvidas nos centros urbanos, divididas em três fases: Renovação Urbana (1950 - 1960), Preservação Urbana (1970 - 1980) e Reinvenção Urbana (1990 - 2000). Cada uma dessas fases diferenciando-se tanto em seus objetivos quanto em suas estratégias (VARGAS & CASTILHO, 2006).

A primeira fase, denominada Renovação Urbana, ocorreu entre a década de 1950 e 1960, influenciada pelo sentimento pós-guerra e pelas ideias do movimento modernista. Nesse período, prevaleceu uma abordagem centrada na demolição e em novas construções uma vez que acreditava-se na renovação das cidades como solução para os desafios urbanos da época. Na Europa, o movimento buscava solucionar os problemas dos espaços públicos e a reconstrução após a guerra, ao passo que na América do Norte, a ênfase estava na criação de áreas destinadas a torres de escritórios e apartamentos, o que implicava na demolição de quarteirões

inteiros. Notavelmente, estas intervenções ocorreram sem a participação das comunidades locais, resultando na transferência da população de suas moradias e, por conseguinte, gerando um cenário de segregação (VARGAS & CASTILHO, 2006).

As intervenções, na fase da Renovação Urbana, baseadas nas ideias modernistas, desconsideraram a dinâmica urbana ao privilegiar os edifícios fechados, incapazes de atrair os habitantes, os quais são considerados fundamentais para o estímulo e manutenção da vitalidade urbana. Jan Gehl (2013) discorre e repudia sobre este movimento quando relata “(...) se alguém pedisse a uma equipe de planejamento para reduzir drasticamente a vida entre edifícios, eles não encontrariam um método mais efetivo do que a utilização dos princípios modernistas de planejamento(...)” (GEHL, 2013, p. 04).

Dentro desta intervenção urbana, uma das estratégias adotadas na tentativa de recuperação da área central envolveu a conversão das vias de áreas comerciais, em ruas com uso exclusivo para pedestres. No entanto, essa abordagem acabou tendo resultados indesejados, pois as pessoas passaram a preferir ir a shopping centers, onde encontravam estacionamento fácil, horários de funcionamento flexíveis, segurança e outras comodidades ausentes nos centros urbanos. As críticas deram origem a um novo movimento: a Preservação Urbana, fase que foi pautada entre a década de 1970 e 1980 em contrapartida ao Movimento Moderno, visto que o foco passou a ser preservação de edifícios históricos e estruturas antigas, com a reutilização dos locais esquecidos através da incorporação de novos usos (VARGAS & CASTILHO, 2006).

Este movimento permitiu o alargamento das práticas de conservação, o que contribuiu para que a cidade fosse reconhecida por apresentar potencialidades comerciais ao turismo. No entanto, as práticas de conservação tinham como objetivo criar cenários e objetos de consumo, promovendo a construção de um espetáculo para atrair visitantes. Somado a isto, as intervenções foram isoladas da cidade, voltadas na maioria das vezes a restauração das edificações pontuais. Como resultado, estas estratégias conduziram processo de exclusão social (Samuel, 2000 apud Vargas & Castilho, 2006).

Por fim, surgiu o movimento da Reinvenção Urbana, o qual ocorreu entre a década de 1990 e o início dos anos 2000. Nesse contexto, a cidade passou a ser vista como um empreendimento, havendo alteração na forma de gestão, com a consolidação de parcerias entre o setor público e privado, impulsionadas pelo capital

imobiliário que estimulava a demanda por meio da oferta. Ao mesmo tempo, o poder público local que buscava a valorização da imagem da cidade para captação de investimentos externos através do marketing urbano. Com a revolução nas comunicações da época, o turismo se destacou como alternativa para o desenvolvimento econômico e social, visando impulsionar a economia das cidades (VARGAS & CASTILHO, 2006).

Nesse período, várias estratégias foram adotadas, incluindo melhorar as condições de acessibilidade, segurança, recuperação de edifícios e áreas abandonadas, bem como ampliação das ofertas de espaços públicos. No entanto, o principal foco era enfatizar os aspectos culturais e simbólicos, visando o destaque a partir da identidade única do local. Esse processo foi marcado por tendências de mercantilização, globalização e espetacularização da cidade e da cultura, resultando em efeitos negativos para a dinâmica urbana (VAZ, 2004).

A consequência da mercantilização das cidades inclui a patrimonialização, caracterizada pela atribuição excessiva do status de patrimônio, isto resulta à inflexibilidade das dinâmicas espaciais e sócio culturais. Além disso, há a musealização, que envolve a conversão de prédios históricos em museu, ocasionando em poucas multiplicidade de usos. A gentrificação, que por sua vez, provoca a expulsão da população residente de áreas sujeitas às intervenções, devido a valorização dos imóveis da área. Por fim, a espetacularização, situação em que a população se torna espectadores da cidade, sem participação ativa (VAZ, 2004).

Com isso, surgem outras maneiras de intervir, integrando o turismo através da associação da memória, do patrimônio e das demandas locais nos centros urbanos, conforme disposto na Carta de Lisboa (1995, IPHAN, p.1):

Reabilitação Urbana - É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela reabilitação e instalação de equipamentos, infraestrutura, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a quem dizem respeito.

Revitalização Urbana - Engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas.

Requalificação urbana - Aplica-se sobretudo a locais funcionais da “habitação”; tratam-se de operações destinadas a tornar a dar uma actividade adaptada a esse local e no contexto actual.

Segundo Sotratti (2015) às nomenclaturas, como revitalização, reabilitação e requalificação urbana compartilham um objetivo comum: a valorização de áreas que apresentam relevância patrimonial e que enfrentam processos de degradação. As estratégias aplicadas por essas ações ocorrem a partir de uma “refuncionalização dirigida e estratégica” que considera a análise da demanda relacionada ao turismo, cultura, negócio, comércio e habitação.

Todavia, o terminologia “requalificação” destaca-se como sendo o termo mais atual, uma vez que se preocupa e está associado a c (Sotratti, 2015).

Com isto a Moreira reitera que a Requalificação urbana é :

“(…) um processo social e político de intervenção no território que visa essencialmente (re)criar qualidade de vida urbana, através de uma maior equidade nas formas de produção (urbana), de um acentuado equilíbrio no uso e ocupação dos espaços e na própria capacidade criativa e de inovação dos agentes envolvidos nesses processos” (FERREIRA, LUCAS e GATO, 1999 aput MOREIRA, 2007, 2007)

Embora o turismo não seja o fator primordial que conduz a requalificação urbana, ele desempenha um papel significativo. Isso ocorre porque o turismo se destaca como uma das principais atividades que possibilitam a apropriação e o interesse da sociedade contemporânea, uma vez que “ressaltar a identidade local e, ao mesmo tempo, conduz as áreas dotadas de patrimônio cultural a novas dimensões de desenvolvimento” (Sotratti, 2015). Nesse contexto, a requalificação dos centros pode gerar a apropriação e a visibilidade da cidade pelos turista, uma vez que “basear as intervenções privilegiando a apropriação do espaço por parte de quem nele habita, pode permitir, além do seu ‘direito à cidade’, também a possibilidade de atrair turistas capazes de múltiplas interpretações na descoberta do lugar” (GAGLIARDI, 2012).

A discussão levantada com os tópicos dos espaço público, formação da paisagem e património associada a intervenções urbanas em centro históricos desempenham um papel fundamental no desenvolvimento deste trabalho devido às características apresentadas pelo recorte espacial que será foco de intervenção urbana da pesquisa.

2.4 VITALIDADE, URBANIDADE E DESENHO URBANO

A discussão sobre a vitalidade urbana é fundamental devido à sua relação com conceito de espaço público, apresentado no item 2.1, o qual requer que esse espaço seja apropriado pela comunidade, acessível e democrático. Conforme Jacobs (2014), enfatiza a presença constante de pessoas nas ruas, em todas as horas do dia, está associada à vitalidade urbana, a qual é composta pela pluralidade de usos, atividades e integração que o ambiente urbano é capaz de proporcionar. Assim, pode-se considerar que a vitalidade se manifesta quando os espaços são efetivamente aproveitados pela comunidade, o que ocorre quando as pessoas utilizam o espaço de maneira ativa nas atividades do cotidiano.

Segundo a definição de Saboya (2004), a vitalidade urbana é entendida a partir de “alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público”, ou seja, espaços em que pessoas apreciam estar, geralmente, concentrada em múltiplas atividades e relações econômicas. Gehl (2013) completa essa perspectiva, enfatizando que para alcançar a vitalidade dos espaços públicos, é crucial criar estruturas agradáveis que convidem os indivíduos a realizar atividades ao ar livre e permanecerem nesses locais. Ele observa que “embora a estrutura física não tenha influência direta sobre a qualidade, conteúdo e intensidade dos contatos sociais(...) podem afetar nossas possibilidades de encontrar, ver e ouvir pessoas.”(GEHL, 2013, P.16). Desse modo, a fim de ampliar essas possibilidades de encontros no espaço público, Gehl (2013) discorre quatro perspectivas para o desenvolvimento de uma cidade viva: vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde.

Em relação a vitalidade destaco a correlação entre alta densidade e frequência, Gehl (2013) enfatiza a importância de equilibrar o tempo de permanência (frequência) e a quantidade de pessoas (densidade) no local. Isso porque, um espaço que atrai um número grande de pessoas, mas onde essas transitam rapidamente, pode apresentar menos vitalidade em comparação a um local com um menor número de indivíduos que permanecem por um período mais longo de tempo. Com isso, a relação entre estes dois indicadores propõe a análise do fator velocidade de circulação, que também serve como um indicador de vitalidade. Como estratégia para alterar este indicador, Gehl propõe abordagens de planejamento que incentivem as pessoas a caminhar e pedalar, uma vez que esses meios de locomoção são caracterizados pelo tráfego lento, com isso contribuem para a

diminuição do tráfego rápido, e conseqüentemente mais tempo nas ruas e locais mais propícios à vitalidade.

Durante a análise da área de intervenção, conforme discutido no item 4.0, identificou-se por meio de entrevistas, a seção 4.5 “ Quem vive a rua”, que o meio de transporte mais prevalente é o automóvel. Além disso, durante as visitas presenciais, observou-se a presença de ônibus intermunicipais, minivans, motos, caminhões de carga e descarga, os quais abastecem os pontos comerciais da região. Diante dessas circunstâncias, na proposta projetual, foram incluídas faixas de uso compartilhado entre os veículos particulares, ônibus e para fins de carga e descarga. Ademais, houve um enfoque na priorização dos meios não motorizados, com a criação e expansão de áreas destinadas para o fluxo de bicicletas e pedestres.

Outro estratégia de aumentar o tempo de circulação de pessoas nas ruas é a presença de agradáveis espaços de transição, que se configuram em locais de entre o edifício e a rua em que:

As pessoas procuram pontos bem localizados junto a esses limites, para esperar seja o que for. Esses espaços constituem também uma escolha cuidadosa para permanências mais longas em bancos ou cafés de calçada. Nossas costas ficam protegidas e temos uma bela visão geral. Quando existem toldos ou guarda-sóis, além da visão geral, fica-se à sombra protegido. Obviamente, é um ótimo lugar para se ficar. (GEHL, 2013, p.76)

Conforme destacado pelo o autor, o funcionamento eficaz dos espaços de transição fortalece a vida na cidade, criando um ambiente onde as caminhadas se tornam mais seguras e as distâncias parecem mais curtas, visto que esses locais oferecem descanso temporário das pessoas que circulam pela região, com assentos e visão abrangente do espaço público. Essa visão, como Gehl (2013) ressalta, compreende o que está disponível para ser observado e experimentado dentro de um campo visual de aproximadamente cem metros.

Para Jane Jacobs (2014) a alta densidade, a qual configura-se por calçadas com “usuários transitando ininterruptamente” é incentivada pela implementação de fachadas ativas com comércio e equipamentos nos espaços públicos a fim de atrair e manter o fluxo de pessoas nas ruas. Este conceito é abordado por Gehl(2013) onde conjunto edificado ativo em torno do espaço público engloba esta experiência visual que é de suma importância para condições de uma cidade viva, uma vez que

“o ritmo das fachadas, os materiais, as cores e as pessoas dentro ou perto das edificações e, em grande parte, isso determina se nossa caminhada é interessante e memorável.” (GEHL, 2013).

A segurança também desempenha um papel fundamental na promoção do uso e permanência uma vez que “sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano”(GEHL, 2013). Jacobs (2014) sugere que a diversidade de funções desempenha um papel importante na construção da sensação de segurança. A autora argumenta que a presença de pessoas em diferentes atividades contribui para a vigilância do local, conceito denominado por ela de “olhos da rua”. Esta sensação de segurança na comunidade é realizada pelos próprios indivíduos que utilizam os espaços, pois ao observarem e vivenciarem as vias tornando-se, nas palavras da autora, “vigas da rua”, podendo pode coibir ações criminosas.

Outro fator essencial é a segurança física no pedestre, que depende de um desenho urbano que facilite o deslocamento seguro, levando em consideração as distâncias e o ritmo adequado. Em muitos casos, o fluxo é interrompido devido à implementação de barreiras físicas que bloqueiam os trajetos, expondo o pedestre a situações de insegurança. Sobre a situação do pedestre nas ruas:

“é impressionante observar quantos obstáculos e dificuldades foram incorporados à paisagem do pedestre no decorrer dos anos. Sinais de tráfego, postes de iluminação (...) e todos os tipos de aparelhos de controle são sistematicamente colocados nas calçadas, para não "atrapalhar a rua".” (GEHL, 2013)

Diante do exposto, foram adotadas estratégias para melhorar a experiência do pedestre, como concentrar os mobiliários e equipamentos urbanos em faixa retilínea, com o propósito de minimizar as interferências no fluxo de caminhada pedestres. Ademais, foram incorporadas elementos de acessibilidade como rampas e piso tátil para atender pessoas com mobilidade reduzida promovendo a inclusão no espaço público. No espaço destinado à feira, foram estabelecidos setores de delimitação para as bancas, criando corredores apropriados de circulação visando a otimização do espaço e assegurando um fluxo contínuo.

No contexto da apropriação dos espaços urbanos, é pertinente considerar o conceito de urbanidade, o qual apresenta várias definições e perspectivas. No presente trabalho, será abordado relacionado ao caráter urbano, conforme definido por Aguiar (2012). O autor descreve a urbanidade como o “modo como a relação espaço/corpo se materializa”, ou seja, a urbanidade é um resultado da interação

entre os indivíduos e os ambientes urbanos, considerando tanto as características positivas quanto as negativas que compõem as cidades. Este resultado é avaliado em um parâmetro que expressa a intensidade e grau de urbanidade em determinado ambiente, o qual provém da estruturação formal de um espaço. Em outras palavras, as características físicas desse local podem torná-lo convidativo ou não para as interações e atividades.

Com isto, o autor define a urbanidade como “ uma qualidade da forma ou das formas; trata-se de algo essencialmente material, ainda que repercuta diretamente no comportamento e no bem estar das pessoas no espaço público.” (Netto, 2012 apud Aguiar, 2010). Esta definição também é abordada por Hillier, que enfatiza a importância da estrutura da cidade na produção da urbanidade. Para o autor, a dimensão estrutural está relacionada à vitalidade urbana, conceito discutido no início desta seção, uma vez que a cidade precisa oferecer condições favoráveis tornando-o convidativo para que haja pessoas e trocas no espaço público.(Netto, 2012 apud Hillier, 1984).

Saboya (2011) também estabelece uma relação entre vitalidade e urbanidade ao conceituar a urbanidade com base em indicadores do espaço público. Para ele, há presença de urbanidade em locais com as seguintes características: grande número de pessoas utilizando espaços públicos, presença de uma diversidade de perfis, interação significativa entre o espaços abertos e espaços fechados, uma diversidade de modos de transporte e deslocamento, a presença de pessoas interagindo em grupos, como também traços da vida cotidiana.

Portanto, ao reconhecer a importância da qualidade na forma do espaço público para a construção de ambientes com alta urbanidade e vitalidade urbana é relevante aprofundar a análise dos aspectos da forma que contribuem para a qualidade do espaço. No livro “A imagem da cidade” Lynch (1960) dispõe sobre algumas características da forma urbana relacionadas ao design desses espaços, denominadas “qualidades da forma” (LYNCH, 1960, p 118), os quais são apresentados a seguir com o intuito de enriquecer a discussão sobre o tema sobre a qualidade dos espaços urbanos.

Dentre os tópicos expostos por Lynch (1960) está: A singularidade: O qual refere-se a capacidade de um lugar se destacar, ser reconhecível e único; A simplicidade da forma: Baseia-se na utilização de formas geométricas simples, visto que são fáceis de reconhecer e lembrar; A continuidade: Utilização de semelhança

nas formas e no material utilizado facilitando a percepção do local, como também sugere uma identidade própria. A predominância: Nesta característica uma parte se sobrepõe às outras em relação ao tamanho, intensidade com isto, há uma distinção em relação ao todo mas ainda em composição ao ambiente; A clareza de ligação: Envolve a clareza de rotas e conexões entre diferentes partes, deve haver boa visibilidade das ligações para se movimentar mais facilmente.

Há também a Diferenciação direcional: características que diferenciam os lados e direções, ajudando as pessoas a se orientarem no espaço; Alcance visual: qualidade da forma que aumenta a organização visual para determinado ponto. A consciência de movimento: Maneiras de intervir em que o observador se torne sensível ao seu movimento, isto ocorre através de indicativos como clareza de desníveis, curvas, coerência na direção; As séries temporais: qualidade das formas em que os elementos se associam, influenciando na imagem total que fazem do espaço. Por fim, nomes e significados, são características não físicas que reforçam a imagem de um elemento, e indicam pistas de localização.

As estratégias analisadas sobre vitalidade, urbanidade e qualidade da forma auxiliam na elaboração de diretrizes a serem aplicadas no projeto de requalificação da área de estudo. O foco principal recai na priorização da escala do pedestre, incentivando a utilização e permanência por meio das novas possibilidades nos trajetos dos espaços públicos, com o objetivo de recuperar a vitalidade e alta urbanidade no espaço.

3 RELACIONANDO OS CONHECIMENTOS

Esta etapa tem por finalidade associar os aspectos apreendidos a partir do referencial teórico com os projetos urbanos, tendo como ênfase as requalificações urbanas. Serão avaliadas três referências projetuais, incluindo duas nacionais e uma internacional com o objetivo de analisar os aspectos negativos e absorver aspectos positivos dos projetos, que possam servir como fonte de inspiração e, ao mesmo tempo, serem aprimorados para contribuir com as soluções na área de intervenção. Tendo em vista o grau de importância entre a relação do ambiente urbano com o patrimônio histórico que possui para o desenvolvimento deste trabalho, foi necessário a análise de referencial projetual critérios que englobassem contexto, relação com o entorno e materiais aplicados.

3.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ, SC

A intervenção urbana do Centro Histórico de São José foi vencedora de um concurso público lançado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil em 2014, e contribui para o presente trabalho por apresentar soluções no centro histórico com a integração com o patrimônio da cidade de São José, valorização da mobilidade pedonal, a utilização dos materiais adequados para obras públicas e aproveitamento paisagístico. Para compreender plenamente a proposta desse projeto, é fundamental conhecer a história do local, com isto o município de São José está localizado no Estado de Santa Catarina, Rio Grande do Sul do Brasil (Figura 01).

Figura 01: Estado e cidade da intervenção



Fonte: Archdaily, 2023 adaptado pela autora..

A região foi colonizada em 1829, e durante esse período, o acesso à ilha de Florianópolis dependia principalmente do transporte marítimo, e com isto a cidade foi expandindo junto à costa. Posteriormente, com a ascensão do transporte rodoviário e a construção da ponte de ligação com Florianópolis, o desenvolvimento da região passou a se concentrar na via de acesso à capital. Esta nova dinâmica urbana levou à estagnação de ofertas da área costeira, uma vez que faltavam investimentos para a valorização e na criação de espaços públicos de qualidade. No entanto, a região continuava a atrair turistas devido às edificações históricas próximas à costa, à beleza da paisagem da orla marítima e à facilidade de acesso, visto que a BR 101 encontra-se próxima ao centro histórico (BARATTO, 2023).

Diante disso, a proposta surge para recuperar o antigo centro através de uma intervenção de larga escala (Figura 02) que se estende pelo principal no eixo viário da localidade. O projeto tem o intuito de conectar os espaços requalificados através de corredores verdes, os quais favorecem e incentivam a utilização do deslocamento pedonal, como também torna a ocupação do espaço mais acessível em diferentes horários do dia, aumentando as possibilidades de uso e apropriação. (BARATTO, 2023).

Figura 02: Mapa com locais de intervenção.



Fonte: Archdaily, 2023 adaptado pela autora.

Devido ser uma intervenção de larga escala, a análise se concentra exclusivamente no centro histórico e no percurso do trajeto requalificado (Figura 02). No centro histórico, o qual apresenta valor significativo na identidade e memória do local, houve a reformulação dos materiais, mobiliários e unificação das quadras para criação de um espaço que contemplasse maior espaço de circulação de pessoas, como também acomodar os diferentes usos que ocorrem na região, tais como a Feira do Divino, Maratona Beira-Mar, Feira do Livro e São José em Cena (BARATTO, 2023).

Além dessa intervenção no desenho urbano, uma das mudanças significativas foi a remoção do edifício da Câmara Municipal, com o objetivo de eliminar barreiras visuais e favorecer a visualização da paisagem, resgatando assim a conexão da comunidade com o mar. Apesar dessas alterações, o projeto conseguiu preservar a linguagem cartesiana da praça Hercílio Luz com interligações de caminhos em linhas retas (Figura 03).

Figura 03: Centro histórico, morfologia proposta.



Fonte: Archdaily, 2023 adaptado pela autora.

Um dos pontos de destaque do projeto é a valorização da paisagem, a qual foi potencializada por meio da criação de uma passarela que se estende até o mar, formando um eixo de ligação desde a Igreja Matriz até a Orla Marítima (Figura 03). Nesse ponto, utiliza-se do recurso de qualidade da forma: clareza de ligação com o alcance visual proposto por Lynch(1960), onde os projetistas utilizam a mesma pavimentação e recurso visual para conduzir o pedestre. Além disso, o projeto prioriza a mobilidade do pedestre favorecendo a utilização do centro de forma pedonal, através de estratégias como o controle do fluxo de veículos, a implantação de uma nova pavimentação que nivela o passeio público ao mesmo nível das vias, proporcionando um ambiente mais acessível, seguro e convidativo para o pedestre.

Figura 04: Proposta de requalificação da área.



Fonte: Archdaily, 2023.

A segunda parte da análise aborda as vias, que foram submetidas a diversas melhorias, indispensável para o conforto térmico da área e para o aumento do tempo de permanência dos pedestres nos espaços públicos. Dentre estas o sistema de drenagem e introdução de vegetações de pequeno porte, com irrigação automática e altura limitada a até 5 m de altura, com o objetivo de prevenir futuras interferências das raízes nas faixas de passeios.

Nesta área do projeto de intervenção continuam a priorizar a experiência do pedestre, visto que houve o alargamento das calçadas, alteração de fluxo, redução da prioridade ao transporte rodoviário com a transformação de vias duplas em vias de mão única (Figura 05). Além disso, a pavimentação foi modificada para a utilização de pavimento permeável em piso concreto drenante, favorecendo a drenagem da água e redução da temperatura da via.

Figura 05: Ilustrações de antes e depois, respectivamente da proposta de intervenção.



Fonte: Archdaily, 2023 adaptado pela autora.

Outro aspecto relevante é a seleção do mobiliário urbano, o qual se fundem harmoniosamente ao contexto urbano, evitando destaque de forma desproporcional em relação às edificações do entorno. Além disso, os materiais foram escolhidos por sua durabilidade e facilidade de manutenção, tornando ideais para os projetos públicos, como o uso do concreto e aço corten.

3.2 REQUALIFICAÇÃO URBANA EM VERANÓPOLIS, RS

A intervenção urbana na Rua Júlio de Castilhos, localizada no centro da cidade de Veranópolis, no Rio Grande do Sul, Figura 06, foi desenvolvida em colaboração entre o escritório Bloco B e o Giz de Terra Paisagismo. A proposta do projeto visa valorização dos monumentos do entorno, como também a promoção deste espaço público como patrimônio material e imaterial da cidade, através de melhorias do local para se tornar um novo ícone turístico da região. Neste projeto, o ponto observado da qualidade da forma de Lynch(1960) foi a utilização da singularidade, o ambiente foi projetado para destacar a Matriz de São Luiz, visando tornar o edifício o ponto reconhecível e único. Há também a qualidade da forma de

predominância, onde o que se sobrepõe ao contexto geral é o edifício histórico, mas há composição e integração com o ambiente.

Figura 06: Localização da Cidade Veranópolis.



Fonte: Archdaily, 2023 adaptado pela autora.

Além disso, o projeto busca novas maneiras de utilizar esse espaço, incorporando uma variedade de usos que atendam os mais diversificados grupos sociais, visando impactar a economia local e da região (Figura 07). Este impacto é fomentado através de soluções projetuais que envolvem o reordenamento do fluxos, usos do espaço, como também fortalecimento do comércio varejista local.

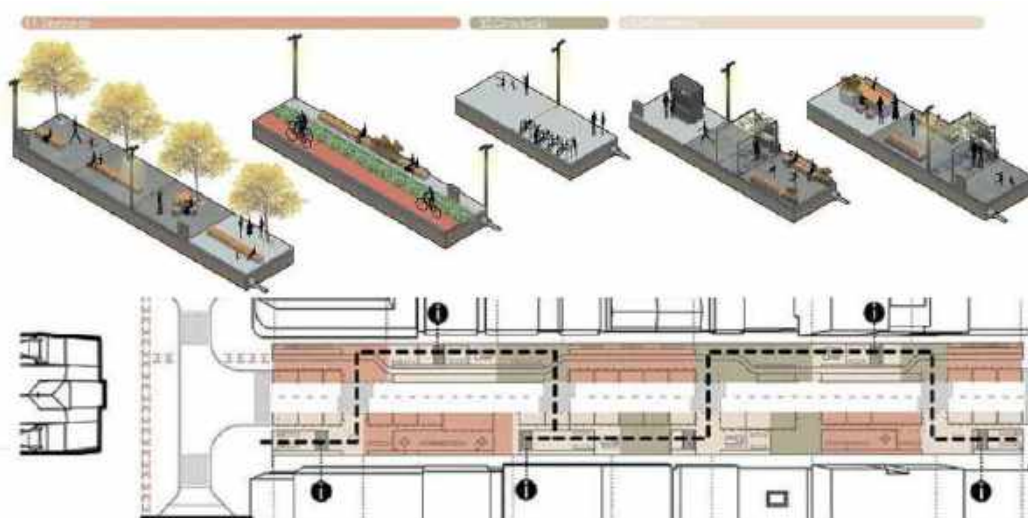
Figura 07: Imagens da proposta.



Fonte: Archdaily, 2023.

A intervenção se desenvolve em três áreas que integram entre si: descanso, circulação e informação (Figura 08). Na zona de descanso, foram instalados mobiliários urbanos, como bancos e lixeiras, além de postes de iluminação, acompanhados por vegetação de copas mais altas, proporcionando um ambiente mais convidativo para descanso, encontros, conversas e apreciação do entorno.

Figura 08: Subdivisões da proposta.



Fonte: Archdaily, 2023.

Nos espaços de circulação, incorporam vegetações de porte menor e mais espaços para os pedestres transitarem com conforto. Além disso, há espaço para instalação de bicicletários, estimulando usos de meios de mobilidade alternativos. Por fim, na área de informação, posicionaram pontos ao longo da rua, equipados com mobiliário específico que oferece informações sobre a via, local e cidade visando transformar o espaço em um local turístico e educativo.

Figura 09: Edificações históricas como pontos de destaque..



Fonte: Archdaily, 2023.

Um dos principais pontos de destaque do projeto é a atenção especial dada ao enquadramento da edificação de destaque da via, que é a Matriz de São Luiz Gonzaga (Figura 09). Para alcançar esse objetivo, os volumes vegetais foram estrategicamente dispostos para moldar a paisagem das extremidades ao centro, visando direcionar o olhar do pedestre para a edificação histórica. Essa qualidade da forma é evidenciada por Lynch (1960), e é denominada de alcance visual, representando a organização dos elementos com objetivo de uma possibilidade de visão a determinado ponto. Ademais, foi feita uma cuidadosa seleção de vegetação sendo integradas ao projeto as espécies arbóreas de pequeno porte com folhagens ralas para transparência e permeabilidade à paisagem.

Figura 10: Vista aérea da proposta.



Fonte: Archdaily, 2023.

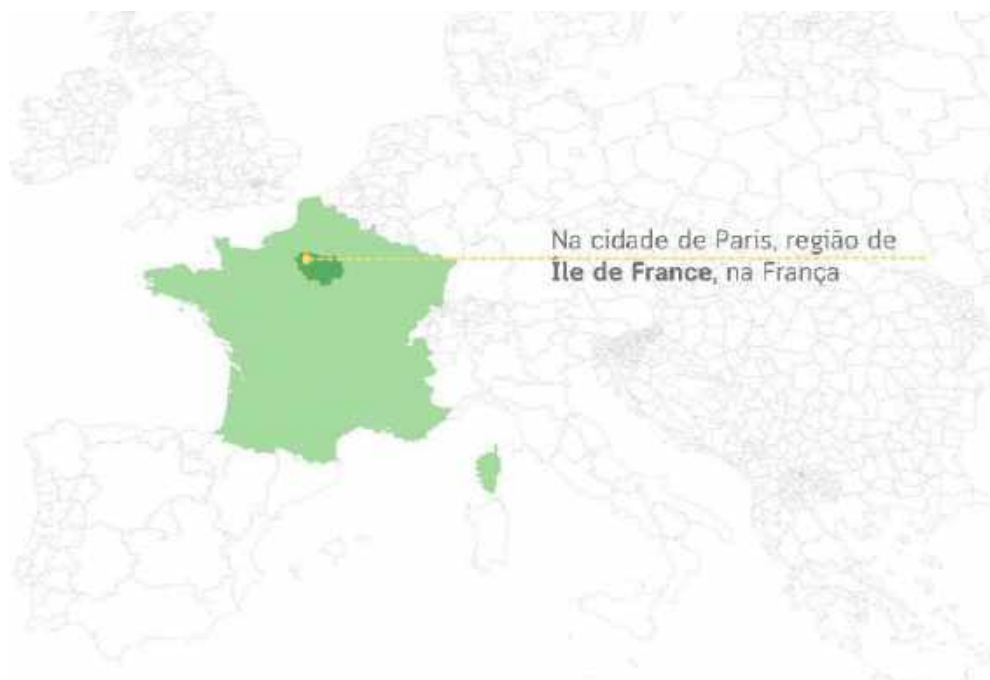
Em relação ao mobiliário urbano, foram utilizados materiais de baixo custo e de grande disponibilidade no mercado local, a fim de facilitar a implantação, execução e a manutenção do projeto. Adicionalmente, para o ordenamento da paisagem, foi proposto o cabeamento elétrico subterrâneo (Figura 10), visando reduzir a poluição visual, como também padronização de fachadas históricas através de sinalização vertical fixadas nas fachadas frontais.

3.3 REQUALIFICAÇÃO URBANA NA AVENIDA CHAMPS ÉLYSÉES, FRANÇA.

A via Champs Élysées é reconhecida como a via mais famosa de Paris, (Figura 11), devido à abundância de comércio, serviços e atividades ao ar livre. O traçado desta avenida foi definido em 1721, estendendo-se por dois quilômetros e é notável por apresentar vasta arborização, resultado de um projeto de plantação implementado em 1640. A avenida é dividida em duas zonas, a primeira zona encontra-se na parte mais baixa, no qual abriga a praça Concorde, repleta de

edifícios imponentes, enquanto a segunda parte tem início no Arco do Triunfo, onde se encontra uma diversidade de estabelecimentos comerciais incluindo restaurantes, lojas, cinemas, entre outros (BALDWIN, 2021).

Figura 11: Localização da Avenida Champs Élysées.



Fonte: Archdaily, 2023 adaptado pela autora

Além dessas atrações, a Avenida Champs Élysées oferece uma vista do Grande Arco e é palco de eventos notáveis, como a linha de chegada do Tour da França, uma prestigiada corrida e ciclismo de estrada. No entanto, devido a sua fama, a via atrai milhões de visitantes todos os anos, o que gera desafios como poluição sonora, atmosférica, questões de mobilidade urbana, problemas enfrentados por várias cidades ao redor do mundo (BALDWIN, 2021).

Estas adversidades acabam por afastar a comunidade residente, resultando em uma baixa apropriação do espaço pelos moradores. Este fato foi corroborado por uma pesquisa realizada pelo comitê de Champs-Élysées, que constatou que os parisienses tendem a evitar a área, apesar do significado da via como parte integrante da identidade da cidade (BALDWIN, 2021).

Além dessa preocupação, é importante destacar que a França faz parte do compromisso global de desenvolvimento sustentável delineado na Agenda 2030.

Portanto, o país se encontra diante da necessidade de repensar o planejamento urbano, a fim de reduzir o impacto das questões ligadas à mobilidade urbana, bem como reconsiderar a relação da cidade com a natureza, tratando-a como parte fundamental de um ecossistema (Baldwin, 2021).

Diante desse cenário, surge a necessidade de um projeto que ofereça soluções para os males da modernidade ocidental. Este projeto foi desenvolvido pelo escritório PCA - STREAM em colaboração com a população de Paris, com o intuito de trazer uma proposta para o retorno dos parisienses à Avenida Champs Élysées, como ilustrado na Figura 12 e 13 (BALDWIN, 2021).

Figura 12 e 13: Imagem da via Champs Élysées e a render com a nova proposta.



Fonte: Autor desconhecido e Archdaily, 2023.

Dentre as soluções apresentadas, destacam-se espaços acolhedores para famílias e crianças, isto inclui a criação de novos espaços verdes com uma ampla variedade de espécies, proporcionando áreas de sombreamento que ajudem no conforto térmico da via. Este espaço é pensado para oferecer oportunidades de novas experiências e momentos de contemplação (Figura 16). Além disso, para atender a demanda da comunidade residente, foi proposto a uniformização do piso e a criação de um passeio intermédio para abrigar quiosques, os quais foram pensados seguindo as restrições paisagísticas da via, para garantir uma integração harmoniosa com o entorno (BALDWIN, 2021).

Figura 14 e 15: Imagem da via Champs Elysées e soluções projetuais da nova proposta.



Fonte: Autor desconhecido e Archdaily, 2023.

Uma solução notável é a diversificação das opções de mobilidade, obtida através do estreitamento da via que, anteriormente, era predominantemente utilizada para o transporte rodoviário. Este redesenho resulta (Figura 18) em um espaço seguro para o deslocamento de bicicletas quanto para o pedestre, promovendo uma mobilidade mais sustentável para a via. A transformação ocorre a partir da implementação de ciclovias, ilhas de refúgio, sinalização horizontal, locais de descanso e espaço de integração entre o monumento e o pedestre. Outra vantagem deste redesenho é a redução significativa nos níveis de poluição sonora e do ar, uma vez que a diminuição dos automóveis contribui para um ambiente mais saudável.

Figura 17 e 18: Imagem da via Champs Elysées e a render com a nova proposta



Fonte: Autor desconhecido e Archdaily, 2023.

Em relação a qualidade da forma proposta por Lynch (1960) além da continuidade do piso, mobiliário e massas vegetais ligando diferentes pontos da via. Nota-se evidenciado a singularidade do local expressa em pontos focais para o visual do Arco do Triunfo associado à vegetação elemento singular da via. Além

disso, percebe-se a série temporal em que os elementos que compõem este espaço se associam e influenciam na percepção do conjunto, o qual é a Avenida.

3.4 ANÁLISE REFERENCIAL

Estas intervenções estão como referência devido a organização dos fluxos dos pedestres, dispendo da harmonia entre pedestres e veículos, a disposição dos espaços de transição, a acessibilidade, como também a sensibilidade com o entorno e a paisagem, visto que são intervenções urbanas em centros históricos. Outro fator, é a questão do retorno do morador a vivenciar as áreas, mostrando o quão importante e necessário é a utilização dos espaços públicos pelos residentes. Com isso, os estudos de caso revelaram soluções pertinentes que poderão ser aproveitadas no desenvolvimento da proposta projetual, o qual a síntese conta no Quadro 02.

Quadro 02: Referências adotadas para a proposta projetual.

| ESTUDO DE CASO | REFERÊNCIAS ADOTADAS |
|--|---|
| Requalificação Urbana no Centro Histórico de São José, SC. | <ul style="list-style-type: none"> - Abordagem na circulação com o eixo de ligação utilizando continuidade na pavimentação para ligar pontos relevantes ao projeto; - Alargamento e priorização de fluxos pedonais, com ampliação dos espaços de transição para diversas atividades; - Mobiliário que se integra ao contexto urbano, com cores neutras e simplicidade da forma. - Área ampla projetada para diferentes atividades com clareza de ligação; |
| Requalificação Urbana em Veranópolis, RS. | <ul style="list-style-type: none"> - Projeto que permite direcionamento visual aos monumentos históricos, utilizando artifício do alcance visual. - Mobiliário informativo e educacional sobre a área. - Separação de áreas para atividades específicas; |

| | |
|--|---|
| Requalificação Urbana na Avenida Champs Élysées, França. | <ul style="list-style-type: none"> - Delimitação de áreas de estacionamento e áreas de tráfego de pedestres; - Inserção de mobiliário que permita a contemplação da paisagem; - Áreas arborizadas; |
|--|---|

Fonte: Elaborado pela autora.

4. COMPREENDENDO O UNIVERSO

Neste capítulo, apresento os aspectos físicos e históricos, como também o levantamento e a análise da área com o intuito de compreender o contexto urbano atual, que servirá de base para a proposta de requalificação. A análise envolve a introdução da localização da área, contexto histórico, análise morfológica, avaliação das potencialidade e fragilidades, como também a perspectiva dos moradores, visando ao fim a elaboração do programa de necessidades..

4.1 CONTEXTO HISTÓRICO

O município de Ceará-Mirim (Figura 19), situa-se no litoral leste do Estado do Rio Grande do Norte (RN), o território possui uma área aproximada de 724,838 km², tornando-o o mais extenso da Região Metropolitana de Natal - RMN - à qual pertence desde 1997. Esta grande área provém dos latifúndios utilizados para o plantio de cana-de-açúcar, os quais atualmente se encontram ociosos, mas compõem a paisagem da cidade. (NETO, 2015)

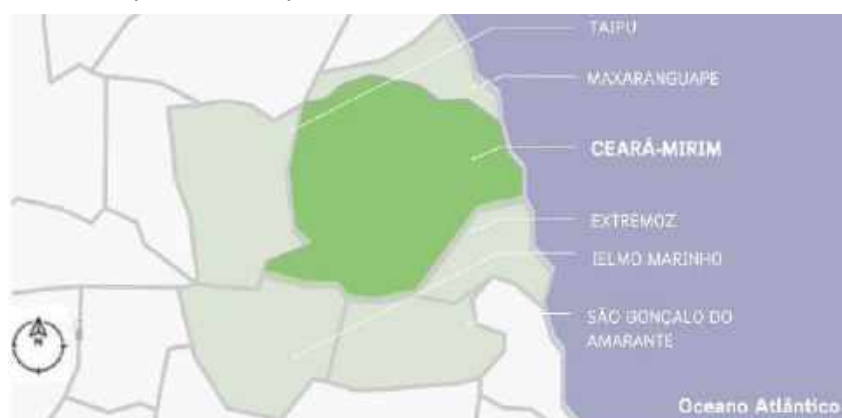
Figura 19: Mapa de localização do município de Ceará-Mirim/RN.



Fonte: Produzido pela autora a partir do IBGE (2022).

A região faz fronteira com cinco locais (Figura 20) ao norte com Maxaranguape, ao sul com Ilmo Marinho, São Gonçalo do Amarante e Extremoz; a oeste Taipu e a leste, o Oceano Atlântico, o qual banha as praias do município - Jacumã, Porto Mirim e Muriú. Em relação a população, é o sexto mais populoso do Estado, contando com cerca de 79.115 habitantes, de acordo com a estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE - em 2023.

Figura 20 : Mapa de municípios de fazem divisa com Ceará - Mirim/RN.



Fonte: Produzido pela autora a partir do IBGE (2022).

A cidade com nomenclatura do vocabulário indígena “Ce-ará-mirim”, que significa “canto do papagaio pequeno” surgiu por volta do século XVI, quando se

desenvolveu uma intensa relação comercial às margens do rio de mesmo nome (Figura 21), entre os índios janduís, com os franceses e os holandeses, que buscavam pau-brasil (CASTRO, 1992, apud HORA NETO, 2015). Neste período, não havia centro urbano, mas existiam aldeias, com cerca de onze mil habitantes espalhadas pelo território (SENNÁ, 1974, apud. HORA NETO, 2015).

Figura 21: Rio Ceará- Mirim: início da história.



Fonte: Reportagem do ano de 2011, Jornal Tribuna do Norte.

A colonização portuguesa no Brasil estava em desenvolvimento, e, por isso, ainda não havia alcançado domínio e controle sobre todo o território. Essa circunstância apresentou diversos desafios, como a dificuldade na desapropriação das terras, a aculturação dos indígenas e também possibilitou que estes mantivessem relações comerciais com outros povos. Diante dessas questões, os portugueses geraram expedições colonizadoras a fim de obter o domínio da região. Após a conquista, houve o estabelecimento da estrutura fundiária por meio do sistema de acordo das sesmarias, que visavam fixar o domínio territorial através de doações de grandes latifúndios a pessoas cristãs de confiança da coroa (CASCUDO, 2002 apud HORA NETO, 2015).

As primeiras atividades desenvolvidas nesta nova ocupação, sob o vale do Rio Ceará Mirim, foram criação de gado e agricultura de subsistência. Neste período, a economia do Rio Grande do Norte era dedicada ao cultivo do algodão e à pecuária no interior da província. No entanto, devido às modificações econômicas, os proprietários começaram a procurar terras para investir no cultivo da

cana-de-açúcar, visto que esta atividade estava consolidada na região nordeste, devido aos investimentos do império na modernização do setor açucareiro (NETO, 2015).

Com isto, no ano de 1840, no vale do Rio Ceará-Mirim, é implantado o primeiro engenho, por Antônio Bento Viana, nomeado por Carnaubal (Figura 22). A partir desse momento, a configuração da paisagem sofre constantes transformações, o vale de Ceará Mirim passa a ser composto por plantações de cana, a edificação do engenho, a casa grande dos senhorios do Engenho, como também capelinha, estradas, senzalas. Isto ocorre devido às terras férteis do vale do Ceará-Mirim que ganham visibilidade, se iniciam investimentos de outros latifúndios na produção da cana e conexões urbanas com cidades ao redor (NETO, 2015).

Figura 22: Imagem do Engenho Carnaubal



Fonte: Gibson Machado. Disponível em:
<http://tempodamemoria.blogspot.com/2013/09/fotos-antigas-dos-engenhos-de-ceara.html>.

Essas novas configurações permitiram o início dos primeiros processos de urbanização com o surgimento do povoado no século XIX, denominado Boca da Mata, habitado por agricultores e comerciantes de grande poder aquisitivo. Segundo Hora Neto (2015), a localização em que o povoado surgiu foi de extrema importância para consolidação da cidade, visto que estava posicionada em um ponto de encontro entre estradas que conectava o sertão potiguar aos municípios de Natal e Extremoz.

A posição estratégica apresentava fluxo de comerciantes, viajantes e carregamento de produtos, com isto, a dinâmica juntamente com o desenvolvimento do setor açucareiro possibilitou a expansão do povoado. Neste período, a paisagem de Ceará - Mirim começa a se transformar, com a introdução de elementos espaciais típicos de vila, como casas duplamente geminadas, sem recuos e com telhados de duas águas.

Em 1855, conquista o título de vila e se torna a sede do município de Extremoz. No entanto, houve a suspensão da lei de elevação e transferência da sede, devido à necessidade de atender a construção de uma casa de câmara na sede. Dessa maneira, apenas 2 anos depois, em 30 de julho de 1858, o povoado ganhou o título de vila do Ceará-Mirim (NETO, 2015).

O desenvolvimento e crescimento do tecido urbano de Ceará - Mirim ocorre a partir de dois fatores limitadores: a dominação político - econômica da igreja como principal agente da gestão territorial e o rio Ceará - Mirim, o qual em sua margem esquerda forma-se o núcleo da cidade (NETO, 2015). O núcleo urbano em questão começou a se configurar durante a metade do século XIX, pelo que atualmente é reconhecido como bairro Centro, o qual se desenvolveu ao redor da linha férrea, e o bairro Santa Águeda, que abriga os edifícios mais marcantes do séc XIX, representados nas Figuras 23 e 24. Dentre essas notáveis construções, destacam-se o Mercado Público, a Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição, os diversos casarões históricos, entre outras edificações.

Figura 23 e 24: Prédio da Intendência municipal no início do século XX e Mercado Público, respectivamente.



Fonte: Gibson Machado. Disponível em:
<http://tempodamemoria.blogspot.com/2013/09/fotos-antigas-dos-engenhos-de-ceara.html>.

A classe social enriquecida pela agroindústria açucareira contribuiu para o desenvolvimento da cidade, uma vez que, algumas vias foram sendo arborizadas e iluminadas pela iniciativa particular, elementos que na época demarcavam nos espaços públicos valores específicos de uma classe social (NETO, 2015). Em 1882, Ceará - Mirim conquistou o título de cidade, que durante três décadas seguintes, até o início do século XX, se desenvolveu vinculada à economia açucareira, que chegou a produzir 60% do açúcar do Estado potiguar (SANTOS, 2001, P.19).

A falta de desenvolvimento tecnológico desempenhou um papel fundamental no declínio da indústria açucareira, uma vez que o mercado do açúcar começou a se tornar competitivo tanto nacional quanto internacionalmente. Apesar disso, houveram tentativas de adaptação, como a instalação do chamado “Bicas”, um maquinário a vapor, instalado na década de 70, no entanto, devido a complexidade técnica, esse avanço não foi efetivamente utilizado (SANTOS, 2001, P.27). À medida que o progresso avançava, surgiram as usinas, superiores aos engenhos em termos de tamanho, maquinário, e produção, com isto, os engenhos foram gradualmente perdendo relevância e se tornando obsoletos.

“Foram transformadas em usinas os engenhos São Francisco e Ilha Bela, sendo que este último é o resultado das junções dos engenhos Guanabara, Igarapé, São Leopoldo e Ilhabela, que ficaram de “ fogo morto” cedendo duas canas para a nova usina.” (SANTOS, 2001, P.39 apud Andrade p.43)

Apesar da introdução da nova tecnologia e aumento de produção devido às usinas, o Vale do Ceará-Mirim não conseguiu reverter o declínio da economia açucareira deixando apenas as ruínas como testemunha na paisagem de Ceará-Mirim (Figuras 25 e 26).

Figura 25 e 26 : Ruínas do Engenho Cruzeiro e Carnaubal respectivamente.



Fonte: Google.com

Além disso, houveram outros vários fatores que contribuíram para o declínio da indústria açucareira, como a queda do preço no mercado internacional, as enchentes do rio Ceará-Mirim que devastaram as lavouras, as limitações de recursos na província e o crescente incentivo à produção de algodão no Estado, a qual foi reforçada pela facilidade na plantação e o aumento dos preços internacionais, causado pela Guerra da Secessão dos Estados Unidos, que interrompeu o fornecimento para a indústria têxtil europeia (SANTOS, 2001, P.23).

O declínio transformou Ceará-Mirim em uma região empobrecida, que atualmente subsiste através do serviço público, comércios, serviços e pouca expressividade na indústria e setor agropecuário (COUTINHO, 2016) com isto, nada lembra a cidade que um dia foi destaque no Estado do Rio Grande do Norte. Adicionado a esta perspectiva, há uma crescente integração com a capital, Natal, o que facilita o acesso a serviços que não estão disponíveis no município. No entanto, este facilitador tem transformado a cidade de Ceará - Mirim em um município dormitório, em que as pessoas moram no município, mas não fazem da cidade cenário de suas vivências cotidianas.

Figura 27: Vista aérea do entorno da linha férrea, em 2019 contemplando o início do bairro Centro e Santa Águeda.



Fonte: Francisco Guia. Disponível em:
<http://franciscoguiacm.blogspot.com/2019/04/fotos-aereas-de-ceara-mirim-rn.html>.

Embora a era do açúcar não faça mais parte do contexto atual do município (Figura 27), é fundamental reconhecer o papel crucial que desempenhou na formação da cidade de Ceará- Mirim. Sua influência permanece visível em diversos elementos que compõem a cidade, incluindo o traçado urbano, a arquitetura, a paisagem e a memória cidadina. Essa herança histórica se reflete na forma como os moradores enxergam e se relacionam com o local, e essas conexões com o passado merecem ser lembradas e preservadas. Nesse contexto, o projeto busca integrar soluções que promovam a apropriação do espaço pelos moradores, como também evidenciem os edifícios históricos presentes na área de intervenção visando ressaltar a identidade local e com isto valorizar a área para novas dimensões de desenvolvimento, como visto na seção 2.3.

4.1.2 Recorte de intervenção

Dentro do universo de estudo, foi feito um recorte espacial delimitado pelo local situada entre o bairro de Santa Águeda e o Centro, na qual abrange a secção da Rua General João Varela a partir do mercado público e seu entorno demarcado pela seguintes vias: Rua Manoel Fernandes Sobral, Rua Boa Ventura de Sá, Travessia São Paulo e estendendo-se a Rua Doutor Manoel Varela até a estação ferroviária, totalizando aproximadamente de 660 metros de extensão, como ilustrado no Mapa 01.

Mapa 01: Delimitação da área de intervenção.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

A escolha da área de intervenção se deve à sua localização no centro histórico do município, onde se destacam dois edifícios tombados pela Fundação José Augusto, além de outras construções que testemunham a história da região, o Mapa 02 ilustra a localização dos pontos de grande relevância para a cidade, encontrados na via de intervenção. Destacam-se as edificações históricas que compõem a paisagem através do dinamismo das fachadas que apresentam cores marcantes, muitas aberturas frontais voltadas à rua, promovendo uma maior interação entre transeuntes com as fachadas (CRUZ, 2015). Entre as linguagens arquitetônicas identificadas, incluem-se o estilo colonial, arquitetura pernambucana e por fim, a neoclássica, caracterizada pelas platibandas decoradas, janelas e portas com vãos em arco com bandeiras em rosáceas em madeira e vidro (SOUZA, 1999).

Apesar do contraste com estilos arquitetônicos não definidos, sem elementos marcantes encontrados no entorno, essas construções históricas desempenham um papel fundamental na história e paisagem da cidade. Dessa maneira, é de suma importância e necessidade integrá-las com a cidade como forma de proteger e preservar o patrimônio.

Mapa 02: Pontos com relevância histórica na área de intervenção.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Além disso, o local é constantemente movimentado devido a presença de comércio local, serviços municipais e de duas modalidades de feira livre, conforme informações fornecidas pela Secretaria de Habitação do município. A primeira delas é a feira fixa, que se encontra instalada nos dias de semana ao redor da Praça Onofre Lopes composta por 13 barracas (Figura 27) que se estende até o Mercado da fruta.

Figura 27: Praça Onofre Lopes e Travessa São Pedro com feira livre;



Fonte: Google Earth (2023).

A segunda modalidade é a feira móvel, que reúne, em média de 30 unidades e é montada aos sábados, ao lado do Mercado Público, na via Boa Ventura de Sá. Nessa feira, os feirantes costumam expor os produtos a partir das quatro horas da manhã, retirando por volta das três horas da tarde, sendo o processo de desmontagem realizado por carroceiros. Ademais, para garantir a segurança dos transeuntes, são dispostas barreiras na via, tornando a área estritamente pedonal durante o funcionamento da feira.

Nestas feiras são oferecidos os mais diversos produtos como roupas, calçados, verduras, frutas, condimentos, plantas, ervas, produtos de couro, barro, artesanato, entre outros. No entanto, não há demarcações bem definidas de setorizações, o que seria interessante para facilitar a circulação e organização da área, além de ser uma estratégia de orientação espacial do local. Ademais, as atuais barracas não apresentam um padrão definido de tamanho ou material, sendo algumas em chapas de aço, mas a maioria delas tem estrutura de madeira, e cobertura de lona plástica (Figura 28 e 29), sendo oportuno esta padronização para contribuir com o visual da área que apresenta os edifícios de interesse histórico.

Figura 28 e 29: Diferentes tipos de barracas encontradas na área;



Fonte: Google Earth (2023).

Para uma melhor compreensão da área de intervenção, foi dividido em duas seções (MAPA 03). A seção 01, destacada em amarelo, abrange a fração da Rua General João Varela, que se estende desde o Mercado Público até a Biblioteca Municipal de Ceará-Mirim como também o entorno do Mercado composto pelas seguintes vias: Rua Manoel Fernandes Sobral, Rua Boa Ventura de Sá, Travessia

São Paulo. Na seção dois, destacada em vermelho, abrange a rua Doutor Manoel Varela, que se estende até a Estação Ferroviária.

Mapa 03: Divisão da área de intervenção para análise.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Na seção amarela, encontra-se a maioria dos edifícios em comércio e serviços e abriga dois edifícios históricos, tombados pelo Estado do Rio Grande do Norte: o Mercado Público e o Solar Antunes. Para melhor compreensão, no Mapa 04, é possível identificar a localização das imagens inseridas na área.

Mapa 04: Visuais da seção 01.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Figura 29: Problemas encontrados na via General João Varela.

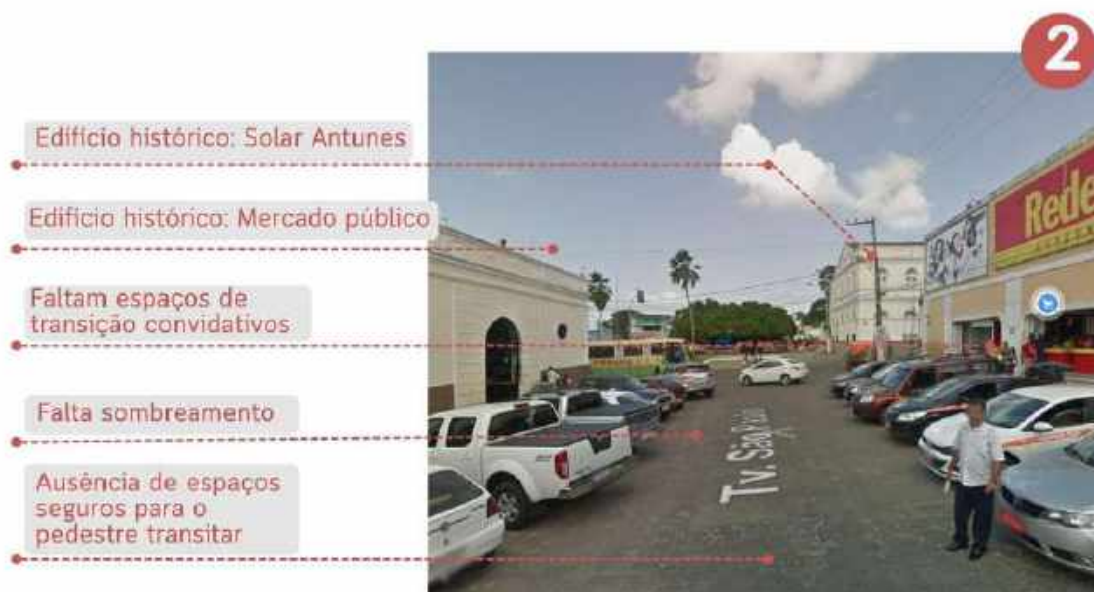


Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

A Figura 29 foi capturada na Rua General João Varela, que proporciona uma vista do Vale do Ceará-Mirim. Nessa visão, fica evidente o conflito de fluxo entre ciclistas e veículos, refletindo a necessidade de uma delimitação para trânsito de bicicleta. Observa-se a falta de mobiliário urbano, como um bicicletário para organização de bicicletas das pessoas que utilizam o local. Na imagem, é possível

notar uma pessoa aguardando o ônibus à sombra de um poste, ressaltando a carência de abrigos adequados para os passageiros.

Figura 30: Entorno do mercado público, Travessia São Paulo.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

A via Travessa São Paulo (Figura 30), onde é possível ver o edifício histórico Solar Antunes, o Mercado Público, Rua General João Varela, e a Praça Onofre Lopes, no entanto, o que chama mais atenção na imagem é a quantidade de carros estacionados. Nesse local, faltam áreas de transição para permanência no local como também a conexão entre os edifícios privados e as áreas públicas.

Figura 31: Entorno do Mercado Público, Rua Boa Ventura de Sá.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

A Figura 31 foi capturada a partir da via Rua General João Varela para a visualização da Rua Boa Ventura de Sá. Nela, pode-se observar o edifício histórico do Mercado Público, alguns edifícios descaracterizados, e semelhante a imagem anterior, uma grande quantidade de locais destinados ao estacionamento de veículos. Ademais, é evidente a ausência de sinalização que promova a segurança de pedestres visto que é possível observar um indivíduo se arriscando para atravessar a via.

Figura 32: Problemas encontrados na via General João Varela.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

A partir da via Rua General João Varela (Figura 32), com vista para a Rua Travessa São Pedro que termina no antigo Mercado do peixe e das frutas. A via abriga bancas de feira que funcionam durante a semana, conforme mencionado anteriormente. Essas bancas se estendem desde o Mercado do Peixe e das Verduras até o final da Praça Onofre Lopes, que está localizada em frente à seção de intervenção, a Rua General João Varela.

Dentre os conflitos existentes nessa área, destacam-se a visibilidade comprometida das edificações e comércios ao longo dessa via. Ademais, a segurança dos pedestres é um ponto importante, uma vez que as bancas se estendem até o limite da Travessa São Pedro, concentrando pessoas próximas em uma via de fluxo intenso, a Rua General João Varela, sem espaços de segurança com isso pode apresentar um risco aos transeuntes. a um fluxo intenso, podendo ser perigoso para os transeuntes que passam por ali. Adicionalmente, observa-se a falta de assentos para feirantes, ausência de lixeiras adequadas e espaço insuficiente para o pedestre transitar.

Figura 33: Problemas encontrados no entorno do Mercado Público.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Na Travessa São Paulo (Figura 33), com vista para a Rua Manoel Fernandes Sobral, onde é possível observar um pouco da paisagem do Vale do Ceará-Mirim. A imagem 6, capturada a partir da Travessa São Paulo com vista para a Rua Boa Ventura de Sá destaca-se o edifício histórico: Mercado Público. No entanto, em ambas as imagens, o que mais chama atenção é a grande área

destinada ao estacionamento, cercada por estabelecimentos comerciais ao redor. Ademais, nota-se a ausência de equipamentos e mobiliário públicos, como postes de iluminação, lixeiras, assentos como também, áreas de proteção para o pedestre transitar com segurança.

Figura 34: Problemas encontrados no entorno do Mercado Público.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Figura 35: Problemas encontrados na via General João Varela.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Descendo a Rua General João Varela (Figura 35), com vista para a Rua Doutor Manoel Varela. Nessa imagem, é possível observar a paisagem do Vale do Ceará-Mirim, alguns comerciais e residências. A via é larga, no entanto, em uma das

laterais o espaço é destinado ao estacionamento de veículos. As calçadas são estreitas, apresentam pavimentação irregular, não uma faixa de serviço específica para acomodação de vegetação, iluminação bem como mobiliário urbano.

Mapa 05: Visuais da seção 02.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Figura 36: Problemas encontrados na área de estudo.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Na seção 02, a imagem 1 (Figura 36) foi registrada na Rua Doutor Manoel Varela, com vista para a Rua General João Varela e a interseção com a via Heráclito Vilar. Nesta imagem é possível observar o edifício histórico na esquina, onde funciona a biblioteca municipal. Há sinalização horizontal para o pedestre, no

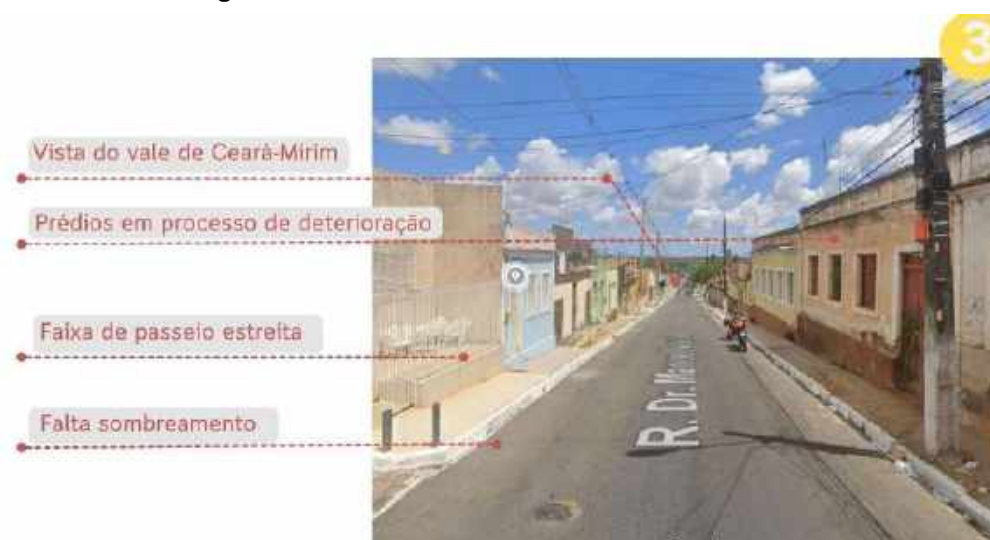
entanto, as faixas de travessias estão desgastadas e não há acessibilidade para subida à cota da calçada. Ademais, como dito anteriormente, a região carece de mobiliário urbano, como consta na imagem, há pessoas sentadas no chão, buscando abrigo sob a sombra do prédio de esquina.

Figura 37: Problemas encontrados na área de estudo.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Figura 38: Problemas encontrados na área de estudo.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

A imagem 2 e 3 (Figura 37 e 38) foram registradas na Rua Doutor Manoel Varela, com vista em direção à estação ferroviária. Nesta região, ambas as imagens apresentam características semelhantes, contemplam a paisagem do Vale de Ceará-Mirim. Além disso, trata-se de áreas residenciais com algumas habitações em processo de degradação. As ruas são estreitas, e os poucos equipamentos urbanos

se tornam obstáculos nas calçadas devido a largura da via, o que dificulta a circulação do pedestre.

Figura 39: Problemas encontrados na área de estudo.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Por fim a imagem 4 (Figura 39), que foi registrada no fim da Rua Doutor Manoel Varela, com vista em direção à estação ferroviária. A área apresenta pavimentação irregular, carece de sinalização apropriada para orientar os pedestres que se dirigem à estação, como também ausência de abrigos no ponto de ônibus. Em relação à presença de vegetação na área de estudo, destaca-se que há presença de árvores implantadas na Praça Onofre Lopes, em frente ao Mercado Público e na Praça da Independência. No entanto, não são encontradas em frente aos lotes, calçadas e passeios públicos, o que prejudica o conforto térmico no ambiente urbano.

Assim, torna-se evidente a necessidade de aumentar a quantidade de árvores na área, uma vez que estas permitem a produção efetiva de áreas sombreadas, com isto, há melhora nas condições de conforto ambiental, especialmente em relação aos aspectos térmicos.

Em relação às potencialidades gerais, destaca-se o intenso fluxo de pessoas na área, a presença de edificações marcantes como mencionados na seção 4.1.2, diversidade de usos no local, como também, o potencial paisagístico, devido à vista do Vale de Ceará-Mirim. Outra potencialidade relevante a ser observada são as praças existentes na via, que contam com arborização significativa, proporcionando

sombras agradáveis e locais convidativos para permanência e interação das pessoas. Além disso, as larguras das vias possibilitam ampliação de espaços de passeio e realocação de espaço de feira livre.

4.2 ASPECTOS FÍSICOS AMBIENTAIS

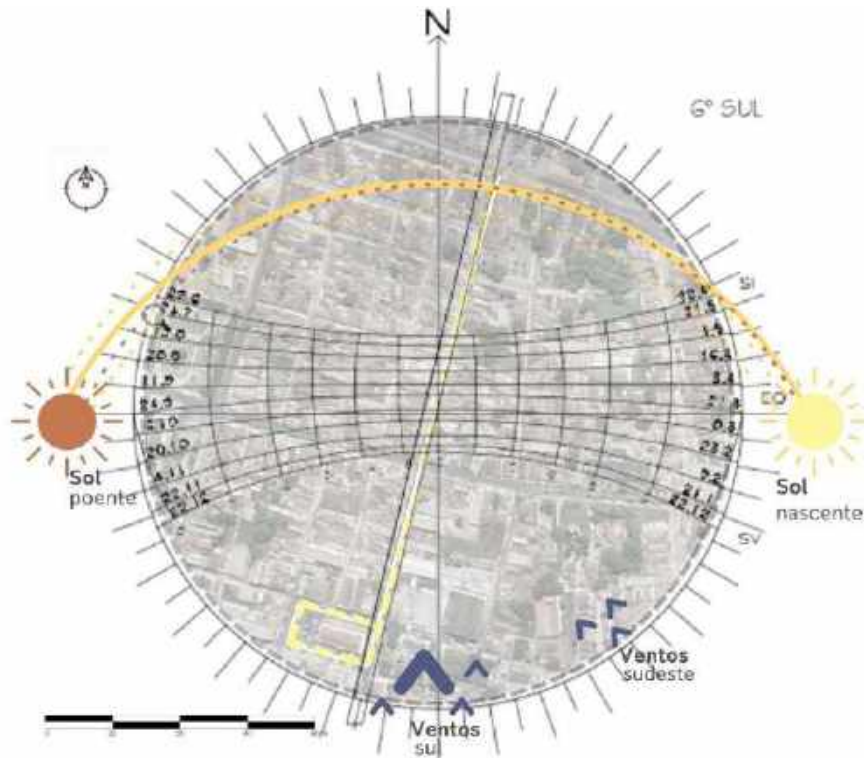
Nesta fase, a análise concentra-se nas características físicas e naturais da área de estudo, uma vez que esses elementos têm impacto significativo no desenvolvimento das soluções projetuais para o projeto de intervenção. Dentre os fatores analisados tem-se o clima, o qual desempenha um papel determinante nas condições de conforto térmico para o usuário. A topografia, visto que as características geográficas afetam o layout, condições de acessibilidade e o percurso dos pedestres na área.

4.2.1 Características bioclimáticas

A região apresenta um clima tropical chuvoso com um período de verão seco e umidade relativa média anual de 79%. Os ventos predominantes na área sopram principalmente do sudeste, e em menor frequência do sul. Dada a configuração do entorno, acredita-se não existir barreiras relevantes para a passagem dos ventos. O período de chuvas na região abrange os meses de março a agosto, com uma média de precipitação de 1.514 mm. Quanto às temperaturas, a região registra médias anuais com máxima de 30°C e mínima de 21°C e 2.700 horas de insolação (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA , 2005).

A seguir, no Mapa 06, está inserida a carta solar da cidade de Ceará - Mirim e sua projeção na área de estudo, com a indicação do sol nascente em amarelo e o sol poente em vermelho. As fachadas do oeste recebem o recebe-sol durante o período da manhã, enquanto as do leste recebem o sol durante o período da tarde. Diante de tais informações obtidas pela carta solar, tem-se como prioridade estabelecer proteção nas áreas voltadas para a direção leste, visto que a incidência solar é mais desconfortável no período da tarde

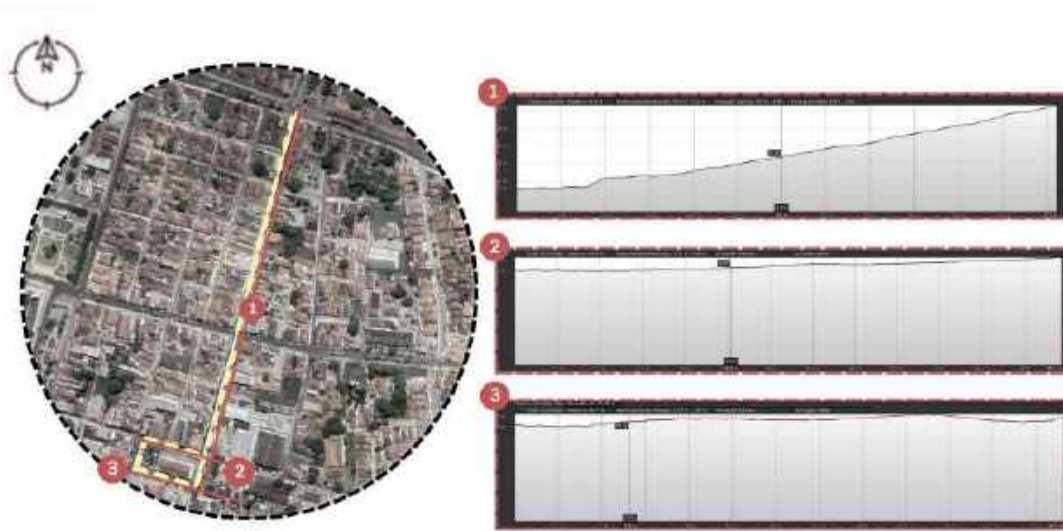
Mapa 06: Insolação e ventilação.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Em relação à vegetação, a área apresenta formação vegetal de floresta sub-caducifolia, a qual se caracteriza pela queda das folhas no período seco (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2005). Ademais, o relevo da área configura-se por planície fluvial, com altitude de 33 metros em relação à sede. O mapa 07 ilustra a variação de altitude, indo do ponto mais baixo ao mais alto da área de intervenção, bem como o desnível transversal desta seção.

Mapa 07: Desnível da área.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Em relação a topografia da área de estudo, observa-se no Mapa 07 um desnível natural que se estende da parte sul, mais elevada, para parte norte, mais baixa, indo em direção ao Rio Ceará-Mirim. Ao analisar o perfil longitudinal, torna-se evidente a necessidade de uma maior vigilância na região mais baixa, uma vez que o desnível favorece o escoamento das águas para áreas inferiores, o que pode ocasionar em alagamento e acúmulo de água nos períodos de chuva. Vale ressaltar que, ao fim da Rua Doutor Manoel Varela existe uma galeria destinada à captação de águas pluviais.

O desnível é um fator a ser considerado para a caminhabilidade durante este percurso, uma vez que o desnível de 33 metros ao longo de 660 metros de extensão pode representar um desafio para algumas pessoas, visto que se torna mais íngreme em determinados trechos. Conforme mencionado por Jan Gehl (2013) terrenos planos são mais propícios a caminhadas, enquanto inclinações acentuadas podem dificultar a mobilidade a pé. Com o objetivo de melhorar a experiência de caminhada no percurso de intervenção, foram incorporados locais com mobiliário, como assentos que permitem que o pedestre descansa ao longo do caminho, bem como a utilização de materiais com superfícies antiderrapantes.

Por outro lado, a topografia apresenta vantagens, como as vistas para paisagem do Vale do Ceará-Mirim e as diferentes perspectivas da paisagem da cidade que evitam a monotonia no percurso.

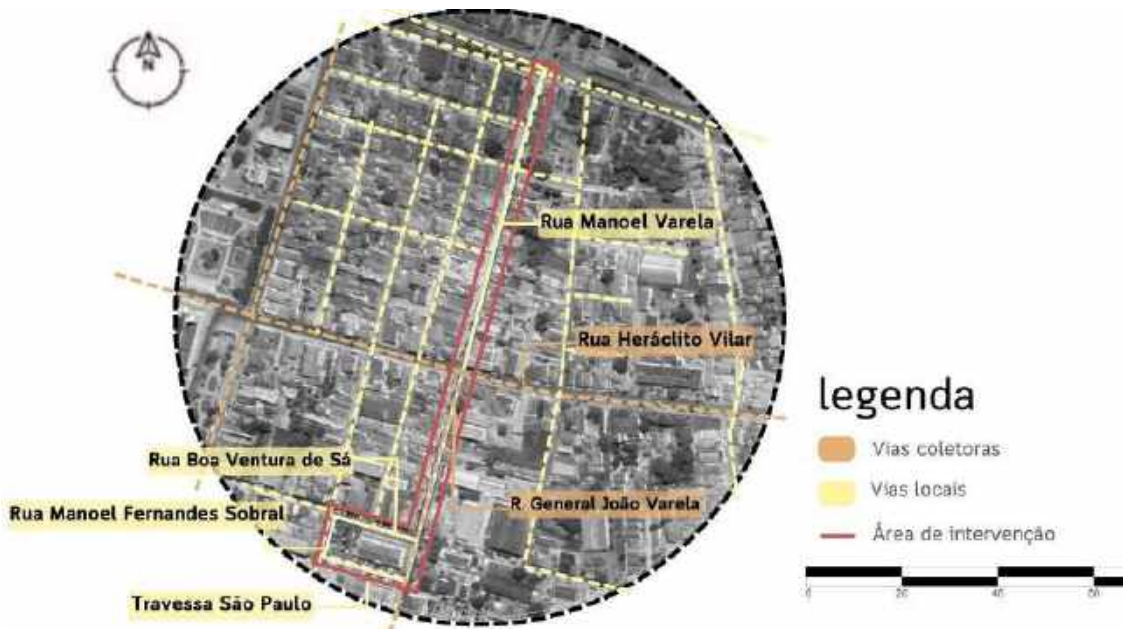
4.3 ASPECTOS URBANÍSTICOS

Nesta etapa, será realizada uma avaliação das características estruturais, elementos e organização da área de estudo, com objetivo de compreender o ambiente construído. Entre as análises a serem conduzidas estão a hierarquia viária, o fluxo de veículos, conflitos nas vias como também a ocupação do solo, a fim de entender como a região é utilizada. Além disso, a pavimentação e aspectos relacionados a caminhabilidade desse espaço.

4.3.1 Hierarquia viária

Para melhor compreensão mais abrangente da mobilidade urbana, incluindo fluxos e possíveis conflitos nas vias, foi crucial analisar a hierarquia viária do entorno. No entanto, esta informação encontra-se indisponível na legislação municipal, portanto as vias foram classificadas com base nas definições de Rodrigues (1986) a fim de estabelecer as características, funções e desempenho.

Mapa 08: Hierarquia viária, com base nas diretrizes de Rodrigues.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Com isto, de acordo com as definições de Rodrigues (1986), a via de intervenção Rua General João Varela, Mapa 04, se enquadra como uma via

coletora, uma vez que desempenha o papel de coletar e distribuir o tráfego local, servindo de conexão tanto para deslocamentos de curta distância entre bairros quanto para acessar os centros urbanos. Além disso, a via apresenta um fluxo de transporte urbano significativo, com intersecção regulamentada por sinalização e velocidade variando entre 20 a 60 km/h, de acordo com as diretrizes de Rodrigues (1986).

Figura 40 e 41 : Fluxo de veículos na Rua General João Varela.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Corroborando com essa classificação, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), no Art. 60, define que uma via é considerada coletora quando apresenta indicadores físicos de uma pista simples ou dupla, com um número de faixas de trânsito por sentido igual ou superior a 1, e possui uma velocidade permitida situada entre 40 a 50 km/h, características identificada na via General João Varela.

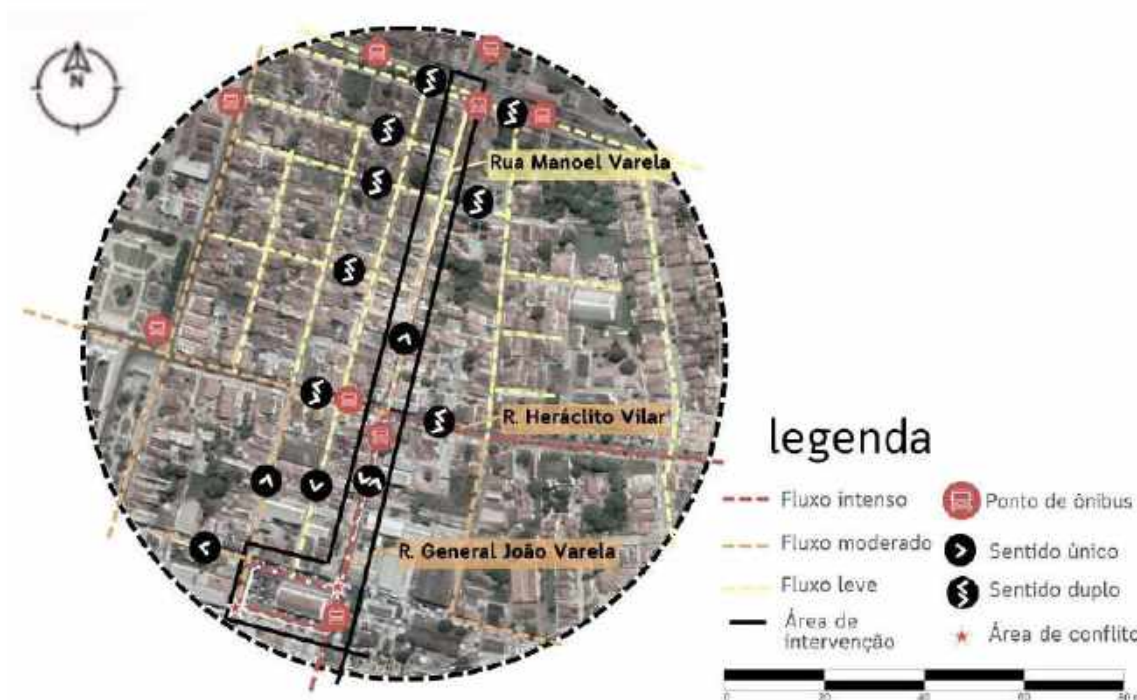
As outras vias da área de intervenção que são Rua Manoel Fernandes Sobral, Rua Boa Ventura de Sá, Travessia São Paulo, Rua Doutor Manoel Varela se enquadram na categoria de “locais”, uma vez que tem a função de facilitar o tráfego de curta distância dentro do bairro, estabelecem conexões com a via coletora e são destinadas principalmente ao tráfego de veículos individuais.

Com isto, a área de intervenção se destaca como privilegiada, uma vez que a via proporciona fácil acesso e mobilidade ao conectar eficientemente dois extremos da cidade e estabelecendo uma intersecção com outra via coletora, Rua Heráclito Vilar. Contudo, sendo uma região central que engloba a maioria dos estabelecimentos comerciais e serviços, enfrenta uma considerável concentração de veículos, especialmente durante o horário comercial, resultando em congestionamento em algumas áreas específicas.

4.3.2 Sistema viário, fluxo e conflitos

O mapa 09 apresenta a análise realizada na área de estudo, que envolveu visitas ao local no dia 08 de julho de 2023. período entre 12:00 e 17:30. Durante essas visitas, foram observados os sentidos e fluxos do tráfego de veículos motorizados, bem como identificados os possíveis conflitos. Nesta seção, pode-se constatar que há um intenso fluxo de veículos ao redor do mercado público e nas vias coletoras, como também alguns pontos de conflito, destacados no mapa com uma estrela, indicando a necessidade de uma readequação para facilitar o fluxo de deslocamento na área.

Mapa 09: Mapa de fluxos de veículos, sentidos e conflitos.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

No mapa, também foi identificada a direção das vias por meio de setas, uma vez que o recorte da Rua General João Varela tem sentido duplo, enquanto as demais Rua Manoel Fernandes Sobral, Rua Boa Ventura de Sá, Travessia São e Rua Doutor Manoel Varela apresentam um sentido de circulação. É importante destacar que os sentidos dos fluxos não foram alterados e com isso, consideradas nas decisões projetuais.

Além disso, no mapa consta os pontos de ônibus na área de intervenção, onde existem duas paradas. É importante ressaltar que na cidade de Ceará - Mirim, não há um sistema de transporte público que opera rotas internas pela cidade, mas há disponibilidade de ônibus intermunicipais que transportam passageiros para diversas regiões, incluindo a capital do Estado, em frequência estimada de 30 minutos. Adicionalmente, existem ônibus que servem destinos a praias do município, realizam transporte de estudantes da zona rural que frequentam escolas na zona urbana e também serviços de transporte fretados para conectar diferentes áreas à sede do município de Ceará-Mirim

Os pontos de ônibus da área de intervenção estão desprovidos de abrigos, contanto apenas com placas de sinalização que indicam o local onde o veículo pode parar, Figura 42. Isso resulta em condições desfavoráveis para os passageiros que desejam utilizar o transporte público, pois falta infraestrutura para as condições climáticas, segurança, acessibilidade e atratividade do transporte público. Essa situação tende a incentivar o uso de veículos particulares, o que não é benéfico para o meio ambiente nem para a mobilidade urbana.

Figura 42 : Fluxo de veículos na Rua General João Varela.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Após identificar os locais de conflito de fluxo no Mapa 09, procederei com uma análise mais detalhada das condições estruturais da área onde esses pontos

estão localizados, visando investigar os elementos que contribuem para a ocorrência desses conflitos de fluxos. Para tornar a investigação mais didática, serão analisados individualmente, usando fotografias que registram as condições atuais do local. A partir dessas análises, pretende propor algumas soluções para as situações identificadas, visando contribuir para a organização do trânsito, com o foco na priorização do pedestre. No entanto, é importante esclarecer que a natureza deste trabalho não é solucionar integralmente os problemas de conflitos urbanos, pois isso demandaria uma abordagem multidisciplinar envolvendo profissionais especializados.

4.4.2.1 Conflito 01: Encontro da via Rodolfo Garcia x Travessa São Paulo x Rua Manoel Fernandes Sobral.

Mapa 10: Visuais do ponto de conflito 01.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

O mapa 10 indica os locais de visualização do ponto de conflito. Neste trecho, a falta de sinalização que indique os sentidos da via e ausência de sinalização de advertência causa confusão no fluxo de veículos e pedestres. A única sinalização são as faixas amarelas em meio fio, que indicam a proibição de estacionamento, no entanto há falta de manutenção desta sinalização.

Figura 43 e 44: Vista da Rua Rodolfo Garcia e Travessa São Paulo, respectivamente



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Na imagem 3 e 4 (Figura 45 e 46) é possível observar pedestres compartilhando a via com veículos por falta de espaços de locomoção adequados e a ausência de elementos que garantam a segurança entre as vias. Além disso, o espaço é compartilhado com carros de mão com produtos de venda, o que contribui para a desorganização do espaço.

Figura 45 e 46: Vista da Travessa São Paulo e Rua Manoel Fernandes Sobral Garcia, respectivamente.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Com isso, com a análise entende-se que a medida mais eficaz para melhorar o conflito existente é a instalação de uma rotatória para o fluxo se tornar mais seguro, como também adicionar sinalização indicando os locais do pedestre transitar de forma segura e aumentar espaços livres nas calçadas, evitando que os pedestre se vejam obrigados a compartilhar a via com os veículos.

4.4.2.1 Conflito 02: Encontro da via General João Varela x Travessa São Pedro x Rua Boa Ventura de Sá.

Mapa 11: Visuais do ponto de conflito 02.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Nesse ponto de conflito (Mapa 11), há via de mão dupla e sentido oposto, da Rua General João Varela, permite manobra a Rua Boa Ventura de Sá mas não há sinalização vertical ou horizontal que indique a permissão de manobra dos veículos da Rua General João Varela para a Rua Boa Ventura de Sá em ambos os sentidos, como ilustrado na imagem 2 e 4 (Figura 47 e 48).

Figura 47 e 48: Vista da Travessa São Pedro e Rua Boa Ventura de Sá, respectivamente.

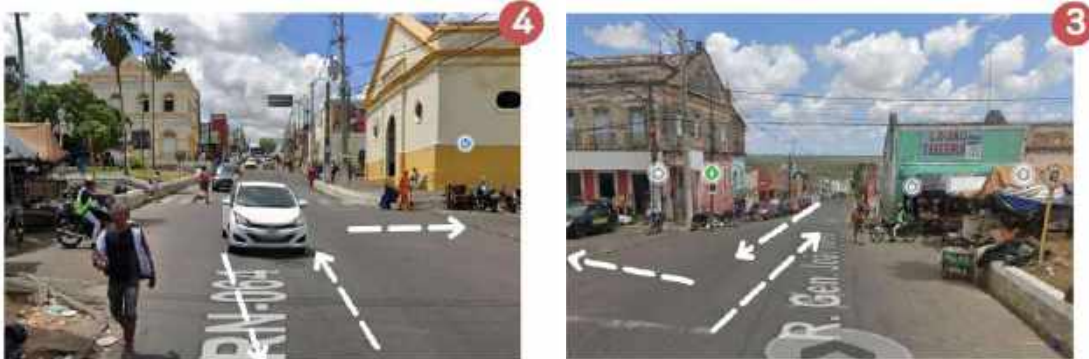


Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

Além disso, há carência de faixa de pedestre em locais de concentração de pessoas, o qual mostra ser na saída da Travessa São Pedro para a Rua Boa Ventura de Sá, uma vez que a área é especialmente movimentada devido a presença da feira livre na via Travessa São Pedro, e ao fluxo de pessoas provenientes do Mercado da Fruta. A única faixa de pedestre disponível (Figura 48) não segue o fluxo natural das pessoas e as passagens não são acessíveis devido a

diferença de cota de nível da rua para a calçada, estes fatores contribuem para a insegurança no percurso.

Figura 48 e 49: Vistas da Rua General João Varela;



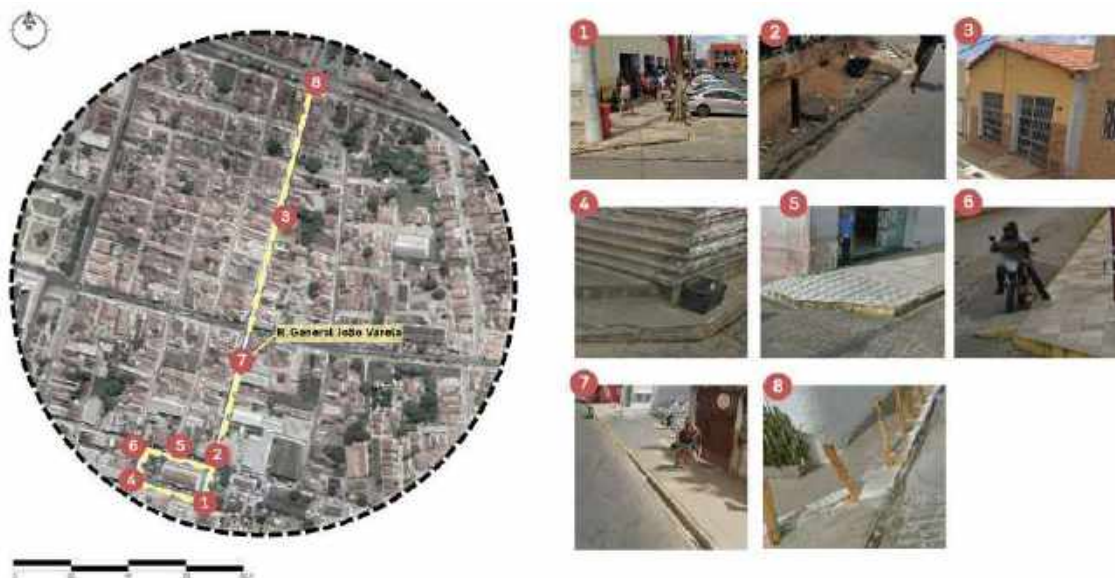
Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth (2023).

A Travessa São Pedro é coberta pelas lonas das barracas de feira, Figura 48 e 49, o que impacta a visibilidade dos pedestres, do comércio presente na área, e das edificações do entorno. Portanto, com esta análise se torna essencial realocar estes pontos dos feirantes, implantar sinalização para manobras e criar faixa de pedestre nos locais de maior fluxo visando garantir a segurança dos trauseuntes, uma vez que atualmente precisam se arriscar entre os veículos em movimento, e também criar passagem acessíveis para calçadas

4.3.4 Pavimentação

Quanto à pavimentação e passeio público, é possível observar no Mapa 12 que as vias de intervenção estão revestidas com asfalto, enquanto algumas vias mais estreitas e secundárias no entorno apresentam pavimentação em paralelepípedo. É importante destacar que os passeios não são acessíveis, não há padronização de nivelamento, o que significa que não estão em conformidade com a NBR 9050, que tem como objetivo garantir condições de utilização autônoma, independente e segura do ambiente, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida.

Mapa 12: Mapa de passeio público e pavimentação.



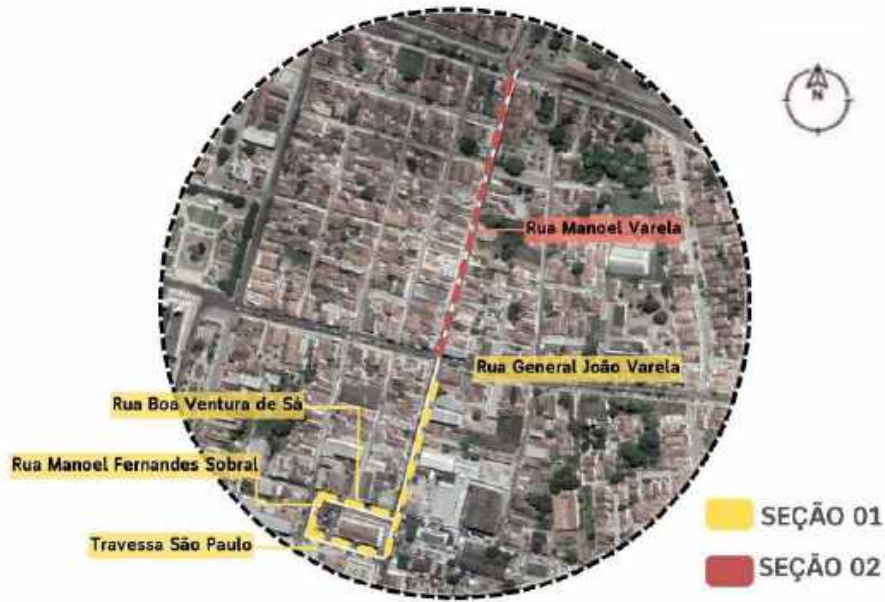
Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth e Google Maps (2023).

É possível constatar elementos que reduzem a área de circulação do pedestre, podendo contribuir com acidentes de impacto físico, tais como rampas que avançam além do limite da calçada e balizadores que também restringe o espaço estreito das calçadas. Dessa maneira, há uma série de melhorias necessárias a serem implementadas para garantir a acessibilidade e a segurança nas calçadas, como incluir a adequação das larguras para permitir a circulação segura dos pedestres, a incorporação de pisos táteis para orientação de pessoas com deficiências visuais, a instalação de rampas de acesso nas esquinas para facilitar a mobilidade, bem como a padronização da pavimentação. A fim de proporcionar aos pedestres a tranquilidade e segurança necessárias ao caminhar.

4.3.5 Uso do solo e gabarito

Na área em análise, é possível identificar duas configurações distintas no sentido Sul para Norte. Para tornar a análise mais didática, consideraremos o Mapa 13, o qual recorta a área de intervenção em duas seções.

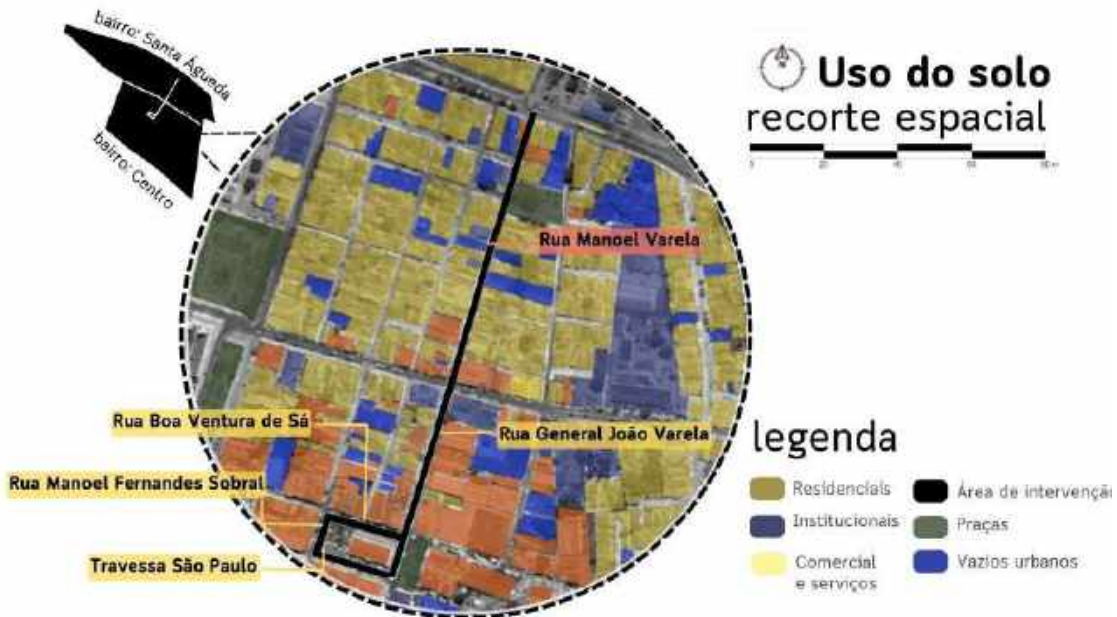
Mapa 13: Divisão da área de intervenção para análise.



Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Maps 2023.

Na primeira seção, destacada em amarelo, há a predominância de atividades comerciais, juntamente com a presença de serviços institucionais. Além disso, notamos a existência de alguns vazios urbanos nesta seção, os quais configuram-se por áreas subutilizadas, desocupadas ou abandonadas.

Mapa 14: Mapa de uso do solo no raio de 300 m da Via de intervenção.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth e Google Maps (2023).

Na segunda seção, em vermelho, após o cruzamento, a característica predominante é o uso residencial, como também uma maior concentração de áreas abandonadas. Nesse contexto, a zona analisada se destaca por ser diversificada atendendo residências, comércios, serviços institucionais e praças que atraem uma variedade de pessoas em diferentes horários do dia. Dessa maneira, a dinâmica de variedade de uso pode criar uma sensação de segurança devido à constante movimentação na área. No entanto, a presença considerável de imóveis desocupados compromete essa perspectiva, uma vez que contribui para a sensação de abandono e negligência, o que pode impactar negativamente a percepção de segurança na região (Figura 50 e 51).

Figura 50 e 51: Residência em processo de degradação na seção 02.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth e Google Mapas (2023).

Como indicado no mapa de uso do solo, na área de intervenção, identificamos três vazios, os quais são antigas propriedades privadas, muradas, que se encontram desocupadas e em processo de degradação. A presença desses vazios gera uma sensação de insegurança, uma vez que falta o que Jane Jacobs denominou como “os olhos da rua”. Esse conceito, explorado na seção 2, destaca a importância da presença de pessoas nas casas e ruas para criar um ambiente com sensação de segurança aos transeuntes. Além disso, esses espaços costumam atrair atividades indesejadas, como vandalismo e criminalidade, e tendem acumular lixo, o que pode levar à proliferação de insetos.

Em relação ao gabarito, a topografia local favorece a vista para o vale do rio Ceará Mirim, e por isso, a paisagem da área é preservada por meio do Plano Diretor, que estabelece limites de altura para construções, fixados em até 7,5 metros. Conseqüentemente, a zona analisada possui edifícios com um a dois pavimentos,

sendo os de dois pavimentos destinados a fins comerciais, enquanto as demais construções se limitam a um único pavimento, com isto, se mantém a harmonia com o entorno e paisagem.

Figura 52: Residência em processo de degradação na seção 02.



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth e Google Mapas (2023).

4.4 ASPECTOS LEGAIS

Para o desenvolvimento de propostas de intervenções urbanas é necessário atender às legislações, sendo essas o Plano Diretor de Ceará-Mirim - PDCM, Código de Obras de Ceará-Mirim, NBR 9050 e o Código de Trânsito Brasileiro.

De acordo com o macrozoneamento municipal de Ceará-Mirim, estabelecido na Lei Complementar nº 006, de 19 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Ceará Mirim - PDMC, em seu capítulo I, o recorte de projeto se insere na Zona Urbana da sede do município, o qual refere-se a porção que contempla a sede do poder público municipal e está ocupada em caráter urbano, ou seja, apresenta variedade de usos e acesso de infraestrutura urbana que inclui abastecimento de água, saneamento, eletricidade entre outros serviços essenciais.

Incluída entre dois bairros, Centro e Santa Águeda, os quais se inserem na Zona de Adensamento Básico que apresenta o coeficiente de aproveitamento 1, taxa de permeabilidade do solo 20% e gabarito máximo de até 02 pavimentos, ou seja, 7,5 metros.

De acordo com PDCM/2006, (CEARÁ-MIRIM, 2006) está inserida na área especial de interesse histórico e cultural, a qual configura-se por locais destinados à produção, manutenção e recuperação de edifícios e/ou sítios de valor

reconhecidamente histórico e cultural. Além disso, está localizada em uma área de controle de gabarito, sendo limitado ao limite máximo de um pavimento, ou seja 3,5 metros para conservação da paisagem do Vale do Rio Ceará-Mirim.

No Capítulo IV da legislação, são delineadas as diretrizes para a mobilidade urbana do município. Entre essas diretrizes, destaca-se a priorização do pedestre, do transporte coletivo e de massa, bem como o estímulo ao uso de bicicletas. Além disso, no Artigo 85, é estabelecida uma largura mínima de 1,20 metros para o passeio público em vias locais, o qual necessita ser contínuo, sem desnivelamento ou depressões, com superfície antiderrapante e incluindo piso tátil para indicar limites e barreiras físicas, cujo altura mínima é de 0,25 centímetros (CEARÁ-MIRIM, 2006)

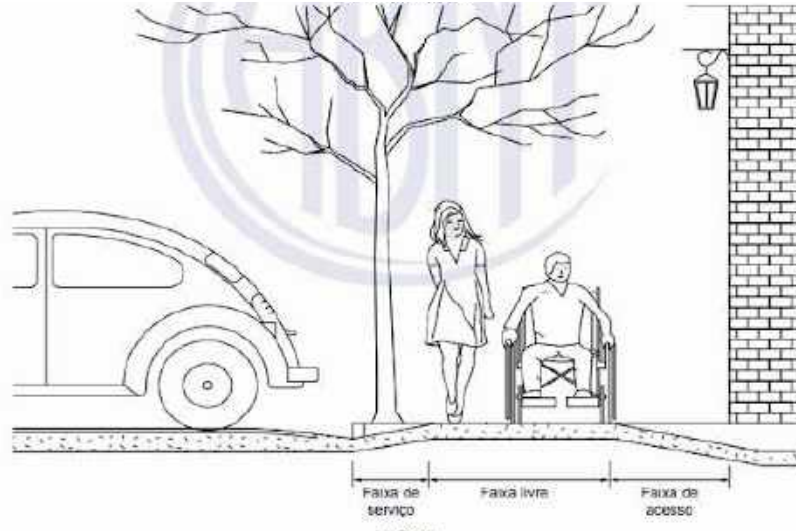
4.4.1 Acessibilidade

Com o intuito de seguir recomendações do PDMC e garantir acesso universal ao projeto de intervenção, foi adotada a Norma Brasileira 9050:2020, NBR9050, criada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), o qual dispõe de um conjunto de critérios que visam atender as necessidades de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, proporcionando condições de utilização com segurança e autonomia.

Conforme a NBR 9050:2020, as calçadas devem ser projetadas considerando três faixas distintas, cada uma com funções específicas, a fim de facilitar a locomoção dos pedestres (Figura 53). A primeira delas é a faixa de passeio, que deve ter no mínimo 1,20m de largura e garantir uma altura livre de 2,10 m. Essa faixa é exclusivamente destinada à circulação de pedestres, sendo essencial que seja contínua ao longo dos lotes, livre de qualquer obstáculo e possua uma inclinação transversal em até 3%.

A segunda faixa, denominada faixa de serviço, deve ter uma largura mínima de 0,70m e é projetada para acomodar mobiliário urbano, canteiros, árvores e postes de iluminação ou sinalização. Por fim, terceira faixa, conhecida como faixa de acesso, a qual é utilizada em calçadas com largura superior a 2m. Esta faixa serve como espaço de transição entre a área pública e a propriedade privada, visando facilitar o acesso aos lotes.

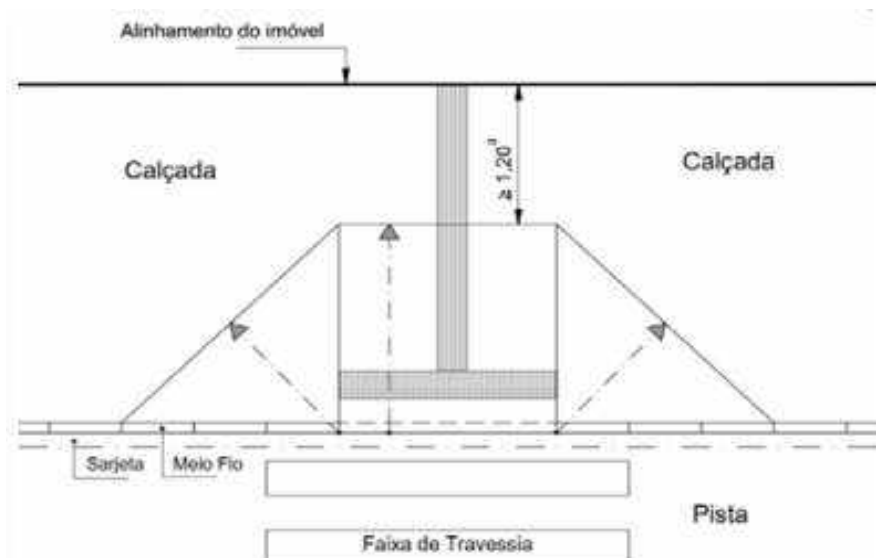
Figura 53: Faixas de calçadas.



Fonte: NBR 9050.

Em relação ao rebaixamento de calçadas (Figura 54), é recomendado que a sua construção seja em direção ao fluxo da travessia de pedestre, a fim de facilitar o acesso às faixas de pedestres ou aos locais de embarque e desembarque. Além disso, a norma reforça que a inclinação deve ser menor que 5% no fluxo de travessia, no entanto no sentido longitudinal pode chegar até 8,33%. É fundamental destacar que o rebaixamento da calçada não pode interferir na dimensão da faixa de passeio.

Figura 54: Rebaixamento das calçadas.

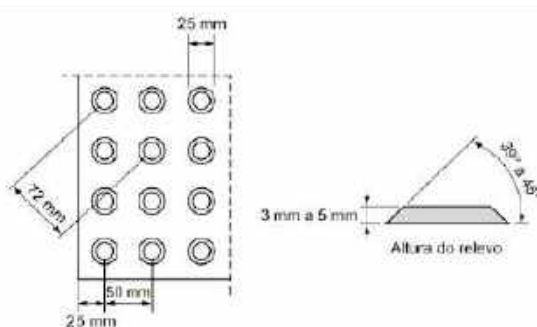


Fonte: NBR 9050.

É importante analisar o terreno a fim de identificar a presença de desnível ou inclinação transversal do leito carroçável que seja superior a 5% entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável da via, uma vez que esse desnível pode dificultar a locomoção de pedestre, impedindo o movimento contínuo e seguro. Nesse cenário, a NBR 9050:2020 recomenda a implantação de uma faixa de acomodação com uma largura que varia entre 0,45 metros e 0,60 metros ao longo dos planos inclinados em toda a largura do rebaixamento, visando um local seguro para que o pedestre possa transitar de forma adequada.

Em relação a pavimentação, é necessário incluir sinalização tátil para garantir acessibilidade de indivíduos com deficiência visual ao longo de toda a via, uma vez que visa alertar sobre as áreas de interesse coletivo, de uso e de serviços. Esta sinalização precisa ser antiderrapante e atender às características especificadas na Norma 9050 (Figura 55 e 56).

Figura 55: Piso Tátil.



Fonte: NBR 9050.

Figura 56: Dimensionamento do piso tátil.

| | Recomendado | Mínimo | Máximo |
|---|---------------------------------|--------|--------|
| Diâmetro da base do relevo | 30 | 25 | 30 |
| Diâmetro do topo do relevo | 1/2 a 2/3 do diâmetro da base | | |
| Distância horizontal e vertical entre centros do relevo | Diâmetro da base do relevo + 20 | | |
| Altura do relevo | 4 | 3 | 5 |

Fonte: NBR 9050.

De acordo com a NBR9050, o mobiliário urbano também deve ser projetado de forma inclusiva, quando instalados na rota acessível. Com isso, deve apresentar

altura de 0,60 m até 2,10m do piso, sem saliência com mais de 0,10 m de profundidade e detectável com bengala longa.





4.4.2 Conselho nacional de trânsito

Com intuito de promover a segurança viária da área de intervenção, recorreu-se às diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a fim de cumprir as normas e regulamentos que orientam o trânsito em nosso país, garantindo sinalização apropriada e eficaz. Esse órgão desempenha um papel fundamental, uma vez fornece diretrizes que promovem a padronização de sinais de trânsito, placas de sinalização, pintura de faixas nas vias, além de outros elementos que ajudam a reduzir acidentes.

Na análise das diversas sinalizações, merece destaque a sinalização vertical de advertência, regulamentação e indicação. A Sinalização de advertência alerta os condutores sobre condições potencialmente arriscadas nas vias, ou nas proximidades, tais com a presença de travessias de pedestres, rotatórias e áreas próximas a linhas férreas, no manual consta sessenta e nove sinais, cada um desenhado para alertar sobre situações específicas. Dentre os sinais, destacam-se os ilustrados na Tabela 01 uma vez que se ajustam às condições do local, conforme respaldo por análises realizadas na área.

Tabela 01: Sinalização de advertência.


| | |
|---|---|
|  | Passagem sinalizada de pedestres, adverte o condutor do veículo da existência, adiante, de local sinalizado com faixa de travessia de pedestres. |
|  | Trânsito compartilhado por ciclistas e pedestres, adverte o ciclista e o pedestre da existência, adiante, de trecho de via com trânsito compartilhado. |
|  | Trânsito de ciclistas, adverte o condutor do veículo da existência, adiante, de trecho de pista ao longo do qual ciclistas circulam pela via ou cruzam a pista. |

| | |
|---|--|
|  | Passagem sinalizada de ciclistas, adverte os condutores da existência, adiante, de faixa sinalizada para travessia de ciclistas. |
|  | Interseção em círculo, adverte o condutor do veículo da existência, adiante, de uma interseção em círculo (rotatória), na qual a circulação é feita no sentido anti-horário. |
|  | Passagem de nível sem barreira, adverte o condutor do veículo da existência, adiante, de um cruzamento com linha férrea em nível sem barreira. |
|  | Cruz de Santo André, adverte o condutor do veículo da existência, no local de cruzamento com linha férrea em nível. |

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Para garantir a padronização da sinalização e assegurar a sua legibilidade e uniformidade, é fundamental seguir as normas estabelecidas, as quais determinam que os sinais adotem uma forma quadrada, com uma das diagonais posicionada verticalmente, bem como a predominância das cores amarela e preta (Figura 57). Além disso, esses sinais apresentam dimensões mínimas estabelecidas conforme o tipo da via. Em áreas urbanas, as dimensões mínimas são de 0,45 metros para o lado, 0,009 metros para a orla externa e 0,018 metros para a orla interna. Em área protegida por legislação específica, tais como aquelas relacionadas ao patrimônio histórico artístico, cultural, arquitetônico, arqueológico e natural necessitam ter lado mínimo de 0,30 metros, orla externa mínima de 0,006 metros e orla interna mínima de 0,012 metros.

Figura 57: Padronização da sinalização de advertência.


| Forma | Cor | |
|-------|---|---------|
| |  | Fundo |
| | Símbolo | Preta |
| | Orla interna | Preta |
| | Orla externa | Amarela |
| | Legenda | Preta |

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

A sinalização de regulamentação tem o propósito de estabelecer as obrigações, limitações, proibições ou restrições que orientam o uso da via. Em contraste com a sinalização de advertência, a desobediência aos sinais de regulamentação configura infrações, sujeitas às penalidades previstas no capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. O manual inclui cinquenta e sete sinais de regulamentação, porém apresento aqueles os mais condizentes com as situações identificadas na área de intervenção (Tabela 02).

Tabela 02: Sinalização de regulamentação.

| | |
|---|---|
|  | <p>Parada obrigatória, assinala o condutor que deve parar seu veículo antes de entrar ou cruzar a via/pista.</p> |
|  | <p>Regulamentação de Velocidade, Regulamenta o limite máximo de velocidade em que o veículo pode circular na pista ou faixa, válido a partir do ponto onde o sinal é colocado</p> |
|  | <p>Sentido de circulação da via ou pista, assinala ao condutor que a via/pista sinalizada tem sentido único de circulação.</p> |
|  | <p>Sentido de circulação na rotatória, Assinala ao condutor do veículo a obrigatoriedade do movimento no sentido anti-horário em rotatória.</p> |
|  | <p>Proibido virar à esquerda, assinala ao condutor do veículo a proibição de realizar o movimento de conversão à esquerda.</p> |
|  | <p>Proibido virar à direita, assinala ao condutor do veículo a proibição de realizar o movimento de conversão à direita.</p> |
|  | <p>Assinala ao condutor do veículo que é proibido realizar o movimento de ultrapassagem no trecho regulamentado, pela(s) faixa(s) destinada(s) ao sentido oposto de circulação.</p> |
|  | <p>Assinala ao condutor que é proibido o estacionamento de veículos.</p> |

| | |
|---|--|
|  | Assinala ao condutor que é permitido o estacionamento de veículos. |
|---|--|

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Estas placas podem sofrer modificações uma vez que podem introduzir informações adicionais para aprimorar a compreensão dos sinais de regulamentação (Figura 58) ao incluir detalhes como o período de validade, especificações relacionadas às características e ao uso do veículo, bem como as condições de estacionamento. A maioria dos sinais de regulamentação são válidos no ponto em que estão instalados, enquanto outros são vinculados à sinalização horizontal e tem validade estabelecida com base na extensão das quadras onde estão implantados.

Figura 58: Diferentes formas da sinalização de advertência.



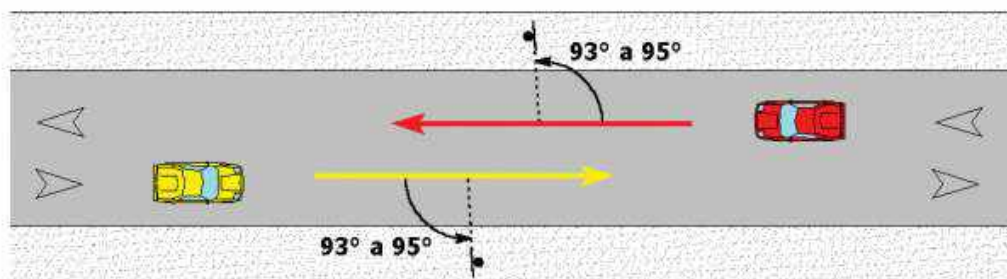
Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Esta segue o formato padrão, que é circular, utiliza as cores vermelha, preta e branca. As dimensões mínimas também variam de acordo com o tipo de via, as urbanas devem ter o diâmetro mínimo 0,40 metros, a tarja mínima é de 0,040 metros, a orla mínima 0,04 metros. Em vias que apresentam áreas protegidas por legislação especial relacionadas a patrimônio histórico, artístico, cultural, arquitetônico, arqueológico e natural devem possuir o diâmetro mínimo 0,30 metros, a tarja mínima é de 0,030 metros, a orla mínima 0,03 metros.

No que diz respeito à posição das placas verticais nas vias, o posicionamento deve assegurar que as interferências não prejudiquem a visualização da sinalização, como vegetação, mobiliário urbano e placas publicitárias. Ademais, devem ser alocadas a uma altura que varia de 2,00 a 2,50 metros acima do nível do solo, visto que esta disposição minimiza o impacto no deslocamento do pedestre. Além disso, é importante ter afastamento lateral da via de, no mínimo 0,30 metros para trechos retos e 0,40 metros para trechos em curva.

As placas devem ser posicionadas verticalmente, em um ângulo de 93° a 95° em relação ao fluxo de tráfego, voltadas para o lado externo da via, visto que assegura boa visibilidade e leitura dos sinais, como também evita reflexo especular causados pela incidência de luz dos faróis ou raios solares (Figura 59).

Figura 59: Mobiliário Urbano.

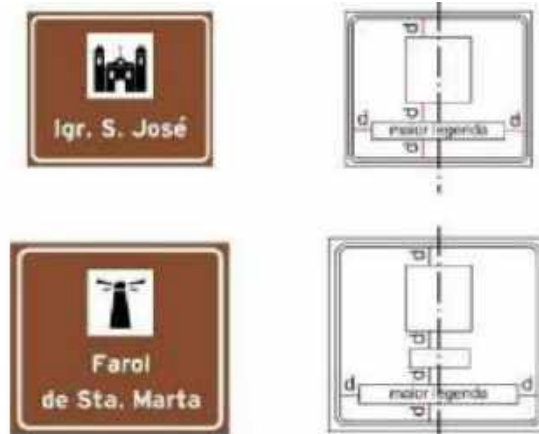


Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Outro ponto importante é considerar a distância mínima que deve separar a placa do potencial fator de risco, sendo a velocidade da via o fator determinante. Isso se deve à necessidade de proporcionar tempo suficiente para que os condutores percebam e reagem adequadamente. O manual estipula que as vias com limite de 40km/h, a distância mínima de visibilidade deve ser de 60 metros; para as vias com limite de 50km/h, essa distância aumenta para 70 metros, e vias com limite de 60 km/h, a distância mínima de visibilidade é 80 metros.

Finalmente, a sinalização vertical de indicação, a qual desempenha diversas funções, destacando-se a capacidade de localizar e destacar pontos de interesse turístico. Esses informam aos usuários da via sobre a presença de atrações turísticas e fornecem orientações quanto à direção a seguir ou identificando os locais de interesse. Os sinais são compostos por pictograma e legenda próprios de cada atrativo (Figura 60) podendo incluir informações sobre distâncias ou setas.

Figura 60: Mobiliário Urbano.



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Essas placas podem ser instaladas de duas maneiras: no lado direito da via ou suspensas sobre a pista. Quando posicionadas de forma suspensa sobre a pista, é necessário garantir uma altura livre de 4,80 metros, medidas a partir da borda inferior da placa, bem como garantir uma inclinação de 3° a 5°, Figura 61. No caso de sinais de identificação de atrativo turístico, devem ser colocadas, em frente ao atrativo, com face voltada para o fluxo de veículos, se possível uma adicional ao mesmo suporte, com face voltada para o sentido de circulação dos pedestres.

Figura 61: Mobiliário Urbano.



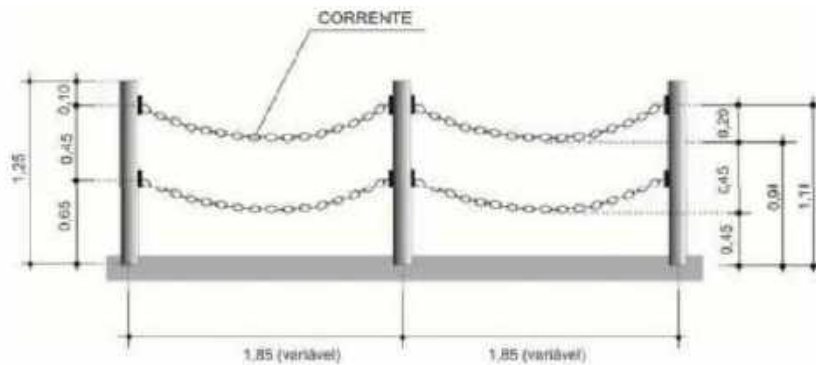
Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Em relação a padronização, estas possuem forma retangular, com a cor de fundo e da orla externa em marrom, enquanto as legendas, orla interna, setas e tarjas são na cor branca. A legenda, deve ser centralizada em relação ao eixo vertical e conter o nome do atrativo turístico, como também grafada em letras maiúsculas e minúsculas, com o respectivo pictograma centralizado em relação ao eixo vertical, posicionado acima da legenda. Quanto ao tamanho das letras nas

legendas, as placas de identificação devem ter uma altura mínima de letra maiúscula de 100 milímetros, enquanto as placas indicativas de distância do atrativo turístico em via urbana devem ter altura mínima de 125 milímetros.

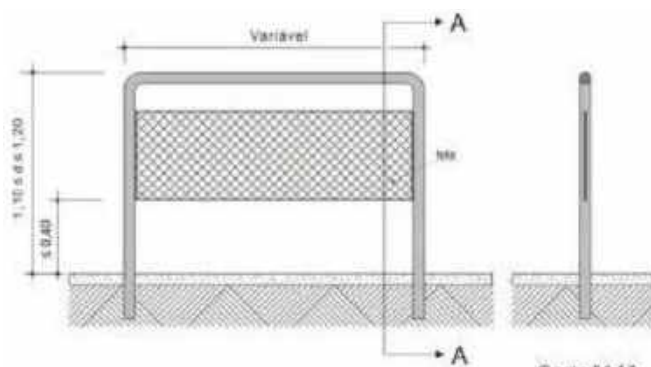
Além das placas de sinalização vertical, é importante destacar a presença dos dispositivos auxiliares, os quais têm como função proporcionar maior segurança ao usuário da via. Entre esses dispositivos, destaco o gradil, utilizado como dispositivo de proteção para pedestres e ciclistas, para direcionar, reter ou bloquear o fluxo e eliminar potenciais pontos de conflitos com os veículos. Quando instalados nas calçadas, fazem parte do mobiliário e devem ser projetados de modo a não interferir no espaço urbano. Portanto, devem compor um conjunto homogêneo e integrado a fim de preservar a paisagem urbana.

Figura 62: Mobiliário Urbano.



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Figura 63: Mobiliário Urbano.



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

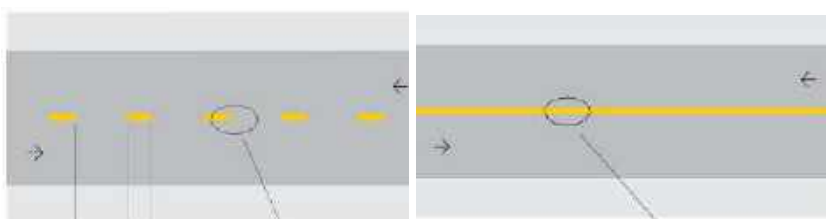
O gradil deve ser projetado para assegurar o menor percurso aos pedestres, evitando comportamentos inadequados, como o de contornar ou pular o dispositivo, o que poderia resultar em riscos de atropelamento. Dentre as opções disponíveis,

destacam-se o gradil fixo e maleável, cuja escolha dependerá das necessidades específicas do local. Ambos os tipos são instalados no piso, com afastamento lateral do meio fio de 0,25 metros e compostos por elementos ou placas vazadas. O elemento fixo (Figura 63) possui altura mínima de 1,10 metros e máxima de 1,20 metros, com placa com vão livre inferior de no máximo 0,40 metros. Por outro lado, o maleável é composto por correntes ou cordas de no máximo 1,10 metros nas extremidades e de 0,90m no ponto mais baixo (Figura 62).

Por fim, a sinalização horizontal categorizadas por cores, amarelo, branco, vermelho, azul e preto, tem por finalidade orientar os usuários sobre as condições de utilização adequada da via, abrangendo proibições, restrições e informações necessárias para que adotem comportamentos seguros e contribuam para a ordenação do tráfego.

A cor amarela desempenha várias funções na sinalização horizontal, incluindo delimitação de áreas onde o estacionamento e/ou parada são proibidos. Além disso, quando associadas a marcas longitudinais, têm o propósito de separar os movimentos de veículos em sentidos opostos e regulamentar a ultrapassagem. Uma linha amarela contínua sinaliza a proibição da ultrapassagem, enquanto uma linha amarela seccionada permite a ultrapassagem e em vias com velocidade inferior a 80 km/h, a largura é estabelecida em 0,10 metros.

Figura 64: Regulamentação de Ultrapassagem.

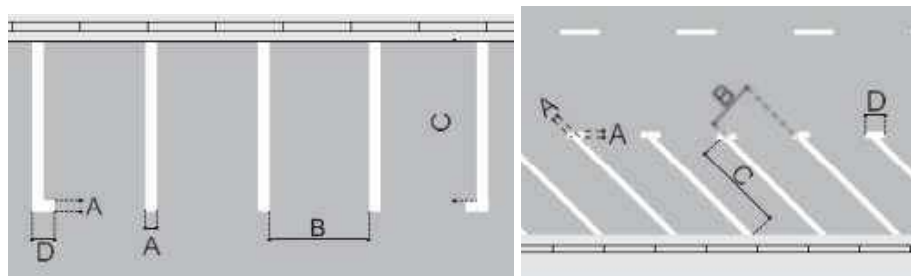


Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

A cor branca é utilizada para determinadas situações, incluindo a marcação de áreas destinadas ao estacionamento regulamentado de veículos. No caso de estacionamento de motos (Figura 65), a largura da linha (A) é de no mínimo de 0,10 metros, a largura efetiva da vaga (B) é de 1,00 metro, o comprimento da Vaga (C) é de 2,20 metros, e o delimitador da vaga (D), sendo opcional possui valor mínimo de 0,20 metros. Quando se trata da marcação do estacionamento de veículos a 45°, (Figura 65), a largura da linha (A) é de no mínimo de 0,10 metros, a largura efetiva da vaga (B) tem no mínimo de 2,20 metros e máxima de 2,70 metros, o comprimento

da vaga é variável, e o delimitador da vaga (D) é opcional com um mínimo de 0,40 metros.

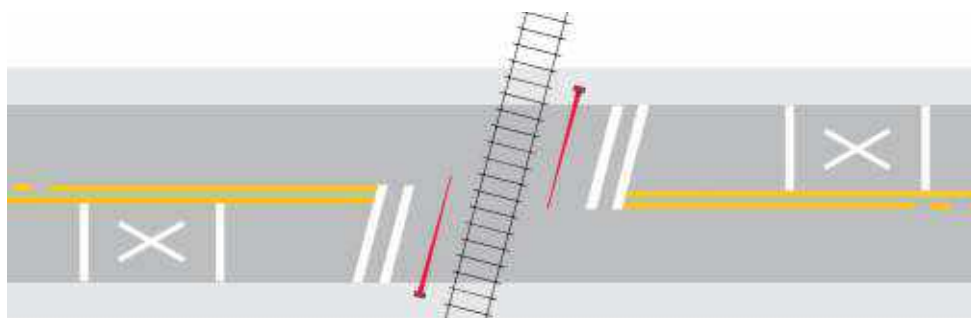
Figura 65: Estacionamento regulamentado de motos e carros, respectivamente.



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Além disso, a cor branca regulamenta linhas de transposição e ultrapassagem, como é o caso da marcação de cruzamento rodoferroviário através de linhas de retenção. Essas linhas consistem em duas faixas com largura variando de 0,30 metros a 0,60 metros, com espaçamento uniforme entre elas (Figura 65). Para essa sinalização, também é previsto o retângulo de advertência, que é a área delimitada pelas linhas longitudinais que regulam a circulação da via, espaçadas a uma distância de 1,50 metros entre si, com a adição da “Cruz de Santo André”.

Figura 66: Estacionamento regulamentado de veículos.

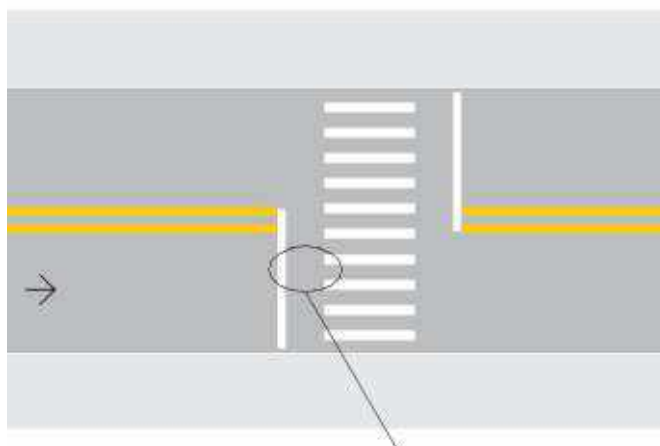


Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Delimita áreas de circulação, como a linha de retenção que tem a finalidade indicar ao condutor o ponto limite onde o veículo deve ser parado. A largura mínima dessa linha é de 0,30 metros, podendo chegar a 0,60 metros. Em situações em que existe uma faixa para travessia de pedestres, a linha de retenção deve ser localizada a uma distância mínima de 1,60 metros a partir do início desta. Além disso, regulamenta a faixa de pedestre, a qual é destinada à travessia segura dos pedestres, regulando a prioridade de passagem dos mesmos em relação aos veículos. As linhas que compõem a faixa tem uma largura que varia de 0,30 metros

a 0,40 metros, com uma distância entre elas que varia de 0,30 metros a 0,80 metros. A extensão mínima das linhas é de 3,00 metros, mas pode variar em fluxo de pedestres e as condições de visibilidade, sendo recomendada 4,00 m.

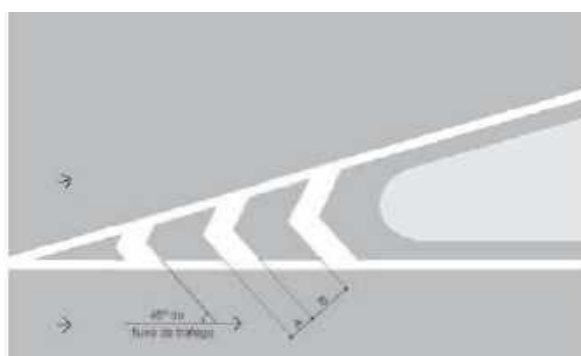
Figura 67: Estacionamento regulamentado de veículos.



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Por fim, delimita os trechos das pistas, como nas das áreas centrais das mini rotatórias e na canalização do fluxo através de preenchimento zebrado. Essa técnica reforça a ideia de que a área não é destinada à circulação de veículos, ao mesmo tempo em que direciona os condutores para o correto posicionamento na via. Na (Figura 68) quando o preenchimento zebrado for utilizado para circulação, a linha interna (A) pode variar de 0,30 metros a 0,50 metros, e a distância entre linhas (B) pode variar de 1,10 metros a 3,50 metros. Em áreas de proteção para estacionamento, a dimensão da linha interna (A) pode variar de 0,10 metros a 0,40 metros, e a distância entre linhas (B) pode variar de 0,30 metros a 0,60 metros.

Figura 68: Estacionamento regulamentado de veículos.

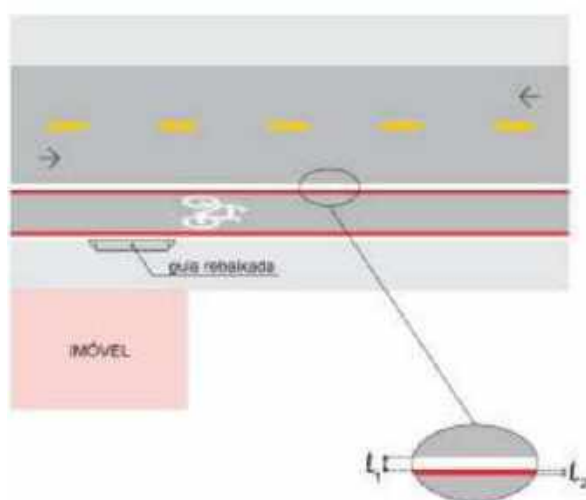


Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

A cor vermelha é empregada na demarcação de ciclovias ou ciclofaixas, a qual é composta por uma linha contínua com largura (l1) variando entre, no mínimo,

0,20 m e, no máximo, 0,30 metros (Figura 69). Para a ciclofaixa de sentido único, é recomendado uma largura mínima de 1,50 metros, enquanto para ciclofaixa de sentido duplo, a largura ideal é de 2,50 metros, sendo recomendada sua colocação na lateral da pista. Além disso, a demarcação da ciclofaixa pode ser complementada com o símbolo “Bicicleta” aplicado no piso da ciclofaixa, e para aumentar a segurança, podem ser aplicados tachões com elementos retrorrefletivos para separar a ciclofaixa do restante da pista de rolamento.

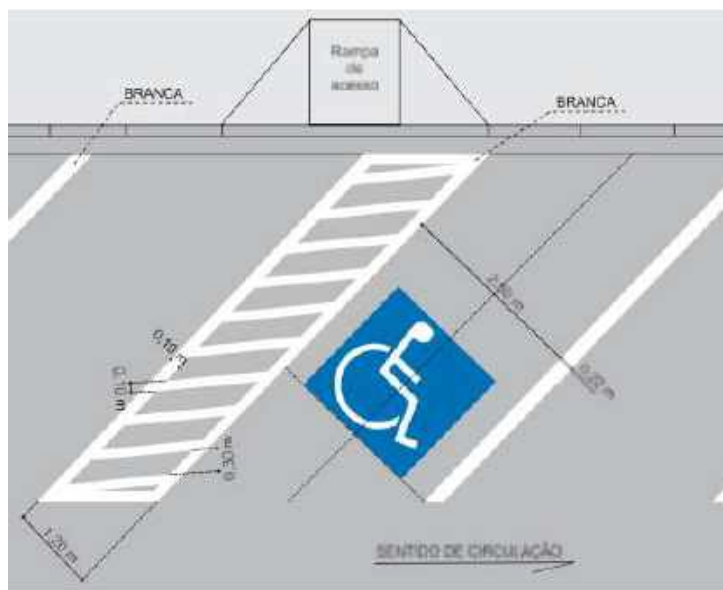
Figura 69: Estacionamento regulamentado de veículos.



Fonte: NBR 9050.

Por fim a cor azul que é usada como base para a inscrição de símbolos em áreas especiais de estacionamento ou parada destinadas ao embarque e desembarque de pessoas portadoras de deficiência física.

Figura 70: Estacionamento regulamentado de veículos.



Fonte: NBR 9050.

A marca delimitadora de estacionamento regulamentado é acompanhada pelo símbolo, a qual configura-se pela pictograma, na cor branca, inserido em um quadrado de fundo azul utilizado para indicar vagas reservadas para veículos destinados a pessoas com deficiência física. Essas marcações devem ser complementadas por sinais verticais de regulamentação de estacionamento e /ou parada, bem como quaisquer informações adicionais necessárias.

4.5 QUEM VIVE A RUA

A fim de obter perspectivas variadas sobre a área de estudo, foi elaborado um questionário (em apêndice) que segue as quatro etapas da metodologia de análise proposta por Jan Gehl em seu livro “ Cidade para Pessoas” (2013). A abordagem do autor enfatiza que cidades vivas dependem da participação ativa das pessoas no espaço público. Por isso, a entrevista tem como objetivo avaliar o grau de conformidade da área de intervenção, situada na seção da Rua General João Varela, com os princípios que o autor discorre em sua obra.

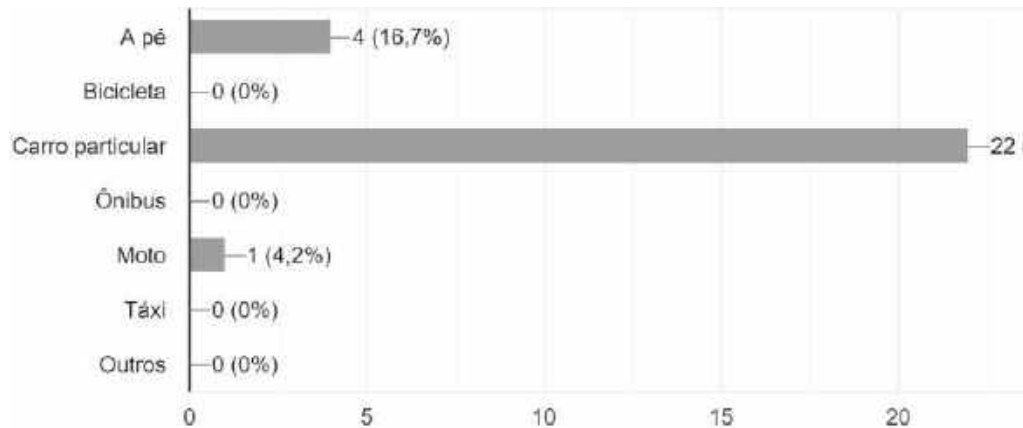
Dentre os aspectos mencionados pelo autor, investiga-se a forma que as pessoas interagem com o ambiente, observando o tempo que permanecem na rua em questão. Além disso, é avaliado a percepção de segurança das pessoas sobre a

localidade, em relação a possíveis ameaças criminais e riscos físicos, fator fundamental para experiência urbana. Analisa-se a infraestrutura disponível, buscando identificar elementos que convidam as pessoas a permanecerem no local e se a via permite a utilização de diferentes formas de deslocamento. Este ponto é fundamental uma vez que diferentes modais como o uso de bicicletas e a locomoção a pé contribuem para a redução das emissões de carbono, como também para a promoção da saúde física das pessoas que habitam a área.

Esse questionário foi aplicado a 24 pessoas que transitavam pela Rua General João Varela, no dia 08 de julho de 2023. No geral, houve um equilíbrio de gênero nas entrevistas, com faixa etária diversificada, embora a maioria dos entrevistados tenha idade entre 20 e 24 anos, seguida pelo grupo de 40 a 44 anos. Quanto ao nível de escolaridade, a maioria dos entrevistados possui graduação incompleta, conforme os dados obtidos.

Todos os entrevistados são residentes no município de Ceará-Mirim, porém apenas 25% deles residem nas proximidades do trecho específico da Rua Dr. General João Varela, que se estende do Mercado Público até a estação ferroviária. A maioria dos entrevistados tem residência nos bairros Luiz Lopes Varela, São Geraldo e Planalto. Estes bairros estão mais afastados da área de intervenção, o que justifica o resultado encontrado (Gráfico 01), onde o automóvel individual se torna o principal meio de locomoção utilizado para chegar até ao trecho. Esse contexto é considerado no projeto, uma vez que houve a expansão da área destinada à locomoção de pedestres, proporcionando trajetos mais confortáveis. Além disso, a inclusão de ciclofaixas para garantir percursos seguros para ciclistas, incentivando assim o uso de bicicletas como meio de transporte. Esses pontos contribuem para tornar a área mais acessível, independentemente da distância de residência dos entrevistados.

Gráfico 01: Gráfico dos principais meios de locomoção dos entrevistados.

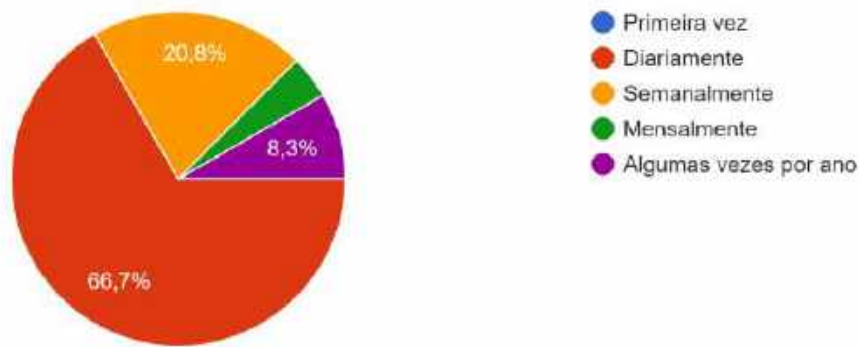


Fonte: Fonte: Elaboração autoral via *Google Forms*.

Após a coleta dos dados gerais dos entrevistados, o questionário foi subdividido em quatro partes: “Espaço Vivo”, “Seguro”, “Sustentável” e “Saudável”, baseado na metodologia de Jan Gehl (2013). Essa abordagem visa estimular a reflexão dos indivíduos sobre o espaço que vivenciam. Em relação à primeira etapa, “Espaços vivos”, o objetivo é compreender o movimento da rua, a diversidade de usos, permanência e a infraestrutura do local.

Através da análise do questionário, foi possível identificar os principais fatores que levam os entrevistados a frequentar a via em questão. Destacam-se a inclusão da rua em seus percursos diários, a disponibilidade de opções comerciais e o fato de alguns trabalharem na área. Essa frequência de movimento diário, Gráfico 02, justifica a inclusão da via no percurso cotidiano, bem como a maior presença de pessoas nos horários da manhã e da tarde, que coincidem com o horário comercial, como ilustrado no Gráfico 03.

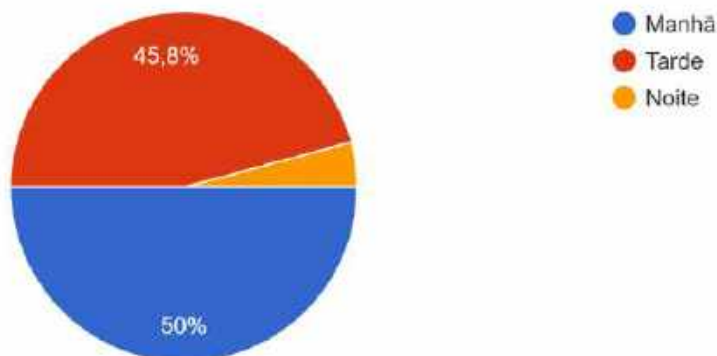
Gráfico 02: Frequência na via.



Fonte: Elaboração autoral via *Google Forms*.

No entanto, é notável que, embora haja presença regular de pessoas, estas optam transitar por veículos particulares e não permanecem na via por períodos prolongados. Como discutido no tópico 2.4, estas características contribuem para uma baixa vitalidade na localidade, o que se reflete na baixa frequência de permanência das pessoas na via, com uma média de permanência em torno de uma hora, Gráfico 02, apesar da elevada densidade populacional na área. Este resultado evidencia a necessidade de medidas que promovam a permanência e o apropriação do espaço pelas pessoas, a fim de torná-la mais atrativa e propicia a interação.

Gráfico 03: Frequência na via.



Fonte: Elaboração autoral via *Google Forms*.

Além disso, 91,7 % dos entrevistados acreditam que há pontos atrativos na rua, o que é corroborado pelas respostas à pergunta seguinte, na qual 54,2% afirmam que há atividades que podem ser realizadas em grupo, como aquelas envolvendo familiares e amigos. Dentre as atividades elencadas, encontram-se visitas a estabelecimentos privados, como visita a bares, sorveterias, restaurantes e locais de entretenimento. No entanto, não houve menção a atividades específicas no em espaços públicos, embora tenha sido citada a presença de edifícios públicos históricos, como o Mercado Público e o Solar Antunes, atualmente abrigando a prefeitura e o museu do cinema.

No entanto, também foi revelada ausência de alguns serviços e equipamentos públicos, com destaque para banheiros, acessibilidade, sinalização e arborização. Por fim, 58,3% dos entrevistados acreditam que há manutenção e conservação dos espaços públicos, o que contribui para atrair a população da área.

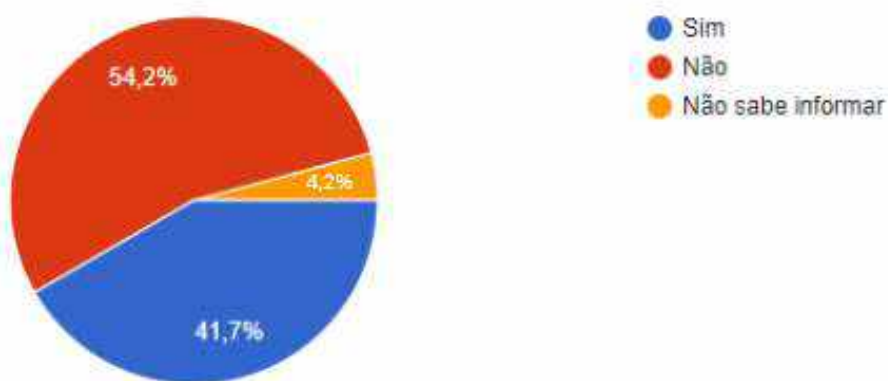
Em relação à segunda etapa, “Espaços seguros”, buscou-se compreender a sensação de segurança na área. Durante o período da manhã, 75% dos entrevistados afirmaram sentir-se seguros, classificando sua sensação de segurança entre 3 e 4 em uma escala de 1 a 5, onde 1 representa se sentir seguro e 5 representa se sentir extremamente inseguro. Por outro lado, durante o período da noite 83,3% dos entrevistados não se sentem seguros, classificando sua sensação de segurança entre 4 e 5, de acordo com o parâmetro mencionado anteriormente.

De acordo com minha análise da área, a sensação de segurança durante o no período da noturno é afetada pela escassa iluminação pública, como também a falta de diversidade de funções na área, visto que “em ruas comerciais onde, fora do horário comercial, as lojas são fechadas por portas metálicas, cria-se um sentido de rejeição e insegurança.”(GEHL, 2013). Em relação ao período matutino, a sensação de segurança é comprometida devido ao desenho do espaço público, o qual mostra-se pouco atrativo, que carece de uma estrutura clara e convidativa. Além disso, a sensação de insegurança tem “profundas raízes nas condições sociais” da região, o que influencia a percepção das pessoas em relação à segurança.

Na fase do questionário intitulado “Espaços Sustentáveis”, buscou-se informações relacionadas a espaços convidativos e limpeza. Nesse contexto, 70,8% dos entrevistados acreditam que a via é limpa, este dado ponto positivo, pode indicar um comportamento cívico responsável por parte dos habitantes, como também

sugerir um comprometimento da gestão atual com a limpeza. No entanto 54,2 % acreditam que não existem equipamentos suficientes que contribuam para a manutenção da limpeza local, como ilustrado no Gráfico 04, com isto percebe-se a necessidade de adição de pontos de coleta para melhorar ainda mais a manutenção da limpeza da área. Por fim, quando questionados sobre arborização 70,8 % dos entrevistados relatam presença de vegetação na área de intervenção.

Gráfico 04: Resultados sobre a existência de equipamentos públicos que auxiliam na limpeza



Fonte: Elaboração autoral via *Google Forms*.

Na quarta etapa, denominada “Espaços Saudáveis”, foram investigados os sentidos dos indivíduos em relação à via General João Varela, incluindo a audição, visão e a sensação térmica. Com isso, foi constatado que a via necessita de intervenções no que diz respeito ao conforto acústico, uma vez que 33,3% relatam que a via apresenta muitos ruídos, os quais prejudicam a comunicação e a concentração.

Em relação ao sentido visual, três elementos se destacam na via: as pessoas, as fachadas comerciais e os carros. Além disso, também foram mencionados os prédios de valor histórico como pontos de destaque na via. Em relação à sensação térmica, os entrevistados indicaram que a temperatura é elevada, uma vez que classificaram a sensação térmica entre 3 e 5 em uma escala de 1 a 5, onde 1 representa uma temperatura agradável e 5 temperatura extremamente elevada.

Com intuito de melhorar o aspecto do conforto acústico, sensação térmica, como também o visual da área de intervenção optou-se por posicionar árvores em locais de permanência do pedestre. Essa escolha se justifica pelas vantagens que a

presença de árvores em áreas públicas oferece, indo além do aspecto estético, pois influencia na percepção térmica do local. Esse efeito é resultado das copas das árvores, visto que a presença das folhas influencia na quantidade de luz solar incidente, mantendo ou reduzindo a temperatura e umidade relativa do ar naquele local (CUNHA, 2019).

Somado a isto Oliveira (1996) reitera:

A vegetação urbana é importante para o controle climático, controle da poluição do ar e acústica, melhoria da qualidade estética porque as árvores embelezam as cidades, tem efeito positivo sobre a saúde mental e física da população, aumento do conforto ambiental, além disso valorizam as áreas verdes para o convívio social.

Por fim, quando questionados sobre as mudanças que gostariam ver implementadas na via, as respostas variaram, mas houve maior incidência de sugestões relacionadas à arborização, sinalização, ao fluxo de pessoas e veículos bem como à exploração do potencial turismo na área. Essas perspectivas dos residentes de Ceará-Mirim em relação a área de intervenção demonstra que percebem os prédios históricos como pontos de identidade da área, como exposto na seção 2.1. A aplicação do questionário permitiu a compreensão abrangente das necessidades e percepção dos residentes da cidade sob a área de intervenção. Com isto foi possível orientar a proposta projetual, visando atender as demandas sociais, ambientais e culturais da região.

4.6 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades foi construído com base na reflexão das etapas anteriores. Inicialmente, com o embasamento teórico do capítulo 1, a aplicação dos conceitos de Jan Gehl com formas de promover a caminhabilidade na área, como também formas de promover urbanidade através de algumas propostas projetuais baseadas nos indicadores de urbanidade de Saboya (2011) como a criação de trajetos mais largos, seguros e acessíveis que proporcionem espaços que atendam uma linguagem inclusiva; introdução de faixas para uso de ciclista, como também estratégias para reduzir espaços do veículo na área e mobiliários que atendam a demanda vida cotidiana.

Logo após, as referências analisadas no capítulo 2, as quais são requalificações urbanas que trouxeram soluções de integração das intervenções aos edifícios históricos, para evidenciar sua relevância e identidade cultural da localidade ao preservar e inserir no contexto urbano atual, sem descaracterizá-lo. Com isto, o projeto propõe áreas para eventos culturais, mobiliários que ofereçam informações sobre a via, como também com uma linguagem visual limpa a fim de valorizar prédios históricos da área.

Por fim, a avaliação das condicionantes da fração urbana, onde houve uma compreensão mais aprofundada do entorno, embasando as intervenções projetuais. A partir da análise da hierarquia viária e fluxos, a proposta projetual visa contribuir para a melhoria na organização do tráfego, isto inclui a realocação da feira livre com espaços que favorecem a visibilidade dos comerciantes de rua, setorização da feira para melhor organização, indicação de áreas para estacionamento de caminhões, sinalização horizontal e vertical. Ao analisar o uso do solo, é necessário estimular o uso misto presente na área, bem como prolongar o uso dos espaços em diferentes horários do dia, para isto a adição de postes de iluminação para favorecer o uso durante a noite. Além disso, incorporou-se às considerações e perspectivas dos moradores e por isto soluções para atenuar o desconforto por calor, garantindo uma arborização que promova cobertura e favoreça o conforto térmico da via, como também implementar infraestrutura de apoio ao usuário, incluindo a locação de depósitos de lixo em múltiplos pontos da área, assentos, coberturas, abrigos de ônibus. Com estas ideias, o programa de necessidades para a proposta projetual foi consolidado (Quadro 03).

Quadro 03: Programa de necessidades.

| | |
|---|---|
| Fortalecimento das interações nos espaços públicos. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Inserir mobiliário de permanência para descanso e descontração; 2. Rota acessível com a inserção de rampas e piso tátil; 3. Espaço de atividade física ao ar livre; 4. Inserir iluminação pública para uso noturno; |
| Respeito à paisagem local e edifícios | <ol style="list-style-type: none"> 5. Adição de mobiliário que permita comunicação visual com os edifícios históricos e aspectos culturais; |

| | |
|--|--|
| históricos presentes na área de intervenção | 6. Mobiliário educativo ligada sobre a história da Cidade de Ceará- Mirim |
| Incentivo a diferentes mobilidades; | 7. Alargamento de áreas de transição para o pedestre; 8. Inserir ciclofaixa; 9. Padronizar e nivelar passeio público existente; 10. Delimitar área para estacionamento; 11. Organização de espaços de encontro do trânsito de carros e pessoas com rotatórias, sinalização de trânsito, área para caminhões; |
| Potencialização do conforto térmico e acústico | 12. Implantar massas arbóreas nas vias 13. Inserir estruturas de sombreamento no passeio e proteção contra Intempéries; |

Fonte: Elaboração autoral.

5. IDEALIZANDO O PROJETO

5.1 CONCEITO E PARTIDO

Ao analisar as reflexões e as características associadas à proposta projetual como organização, a legibilidade e conexões entre os lugares, pessoas e a cultura local, surgiu a busca por um conceito unificador, onde culminou na concepção da ideia de “Reconectar”. O verbo “reconectar” denota a ação de estabelecer novas conexões, uniões ou ligações entre elementos diversos, com isso a aplicação desse conceito ao projeto permite a seguinte analogia: os elementos do espaço urbano, previamente dispersos e fragmentados, podem adquirir novos desenhos e características a partir de reconexões e reorganização. Essa abordagem permite a criação de um novo olhar, possibilitando a formação de novas relações com o espaço.

A ação do verbo “Reconectar” exige a presença de espaços singulares, integrados, acessíveis e dinâmicos. Essas quatro palavras compõem o partido do projeto, uma vez que representam as características essenciais de espaços conectados, atrativos, que promovem a reintegração das pessoas, como também

facilitam a formação de vínculos e sentimento de pertencimento entre essa fração do município e de seus habitantes.

5.2 PROPOSTA FINAL

Com o intuito de facilitar a compreensão, a intervenção foi dividida em 3 trechos. O primeiro trecho abrange a porção da Rua General João Varela e Travessa São Paulo até o fim do Mercado Público. O segundo trecho encontra-se situado atrás do Mercado, na Rua Manoel Fernandes Sobral. O terceiro trecho contempla a Rua General João Varela e a Rua Boa Ventura de Sá.

No decorrer do processo, foram definidos os materiais utilizados na proposta como ilustra a imagem 71, o qual apresenta o moodboard do projeto. Destacam-se o aço corten destinado ao corredor turístico de informação, a madeira empregada no caramanchão e o concreto para o mobiliário urbano, como assentos e lixeiras. As calçadas recebem o piso intertravado e piso tátil para a acessibilidade, enquanto as ruas que são revestidas com o asfalto recebem pinturas com as cores vistas no código de trânsito. Além disso, foram integradas algumas vegetações para compor a paisagem do local, como as espécies conhecidas como ipê e açoita-cavalo, ambas escolhidas devido a adaptação ao clima da região.

Figura 71: Mood board do projeto.



Fonte: Elaborado pela Autora.

O trecho 01 (Figura 72) apresenta um trecho de calçada largo, mas quando comparado a área para veículos de 16m, observa-se uma grande disparidade. Diante disso, propõe-se a ampliação dos espaços para o pedestre com inserção de mobiliário de permanência nos passeios públicos. Além disso, a inclusão de vegetação arbórea e caramanchão para sombreamento, tornando o trajeto mais seguro e incentivando maior permanência no local. Outro ponto fundamental é o equipamento de iluminação pública na escala humana visando atender as atividades que podem ser desenvolvidas no período noturno.

Figura 72: Seção 01 - Travessa São Paulo.



Fonte: Elaborado pela Autora.

Na Figura 73, observa-se a permeabilidade do corredor cultural em relação à edificação histórica do Mercado público. Nessa representação visual, é possível notar a expansão do espaço destinado aos pedestres e para outras modalidades, como a bicicleta. Além disso, o emprego de vegetação na localidade, a qual é utilizado também como composição paisagística do local. Com o intuito de facilitar o deslocamento do pedestre houve a padronização e nivelamento das calçadas existentes contribuindo também para a legibilidade do espaço. Para assegurar a acessibilidade foram incorporadas a adição de rampas em toda a extensão do projeto, tais rampas se adequam a largura disponível da calçada.

Figura 73: Antes e depois da proposta - Travessa São Paulo.



Fonte: Elaborado pela Autora.

Na figura 74, ainda situada na Travessa São Paulo, é possível observar com mais detalhes o espaço designado para permanência, destacando-se o caramanchão de madeira que oferece sombra, auxiliando no conforto térmico, como também contribui para a estética do local. Adicionalmente, o mobiliário em concreto foi posicionado entre as copas das árvores visando aproveitar a sombra, como também para estabelecer uma conexão com a vegetação do local.

Figura 74: Antes e depois da proposta - Travessa São Paulo.

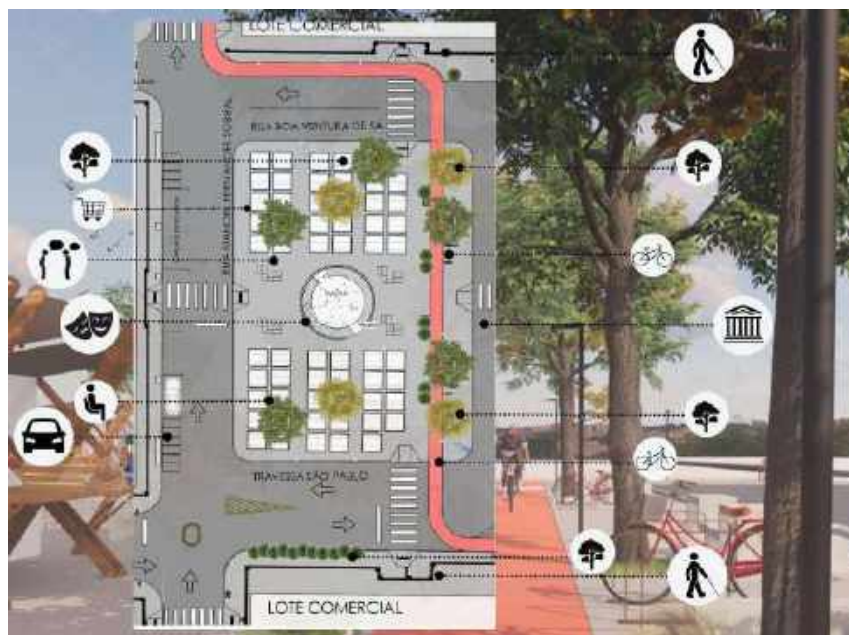


Fonte: Elaborado pela Autora.

Para promover a conexão dos locais e fornecer informações para turistas propõe-se um corredor cultural com histórias, curiosidades e imagens da cidade de Ceará-Mirim, situando-se entre os dois edifícios tombados pelo Estado do Rio Grande do Norte. Vale ressaltar que a intervenção considera os edifícios históricos presentes na área, influenciando os materiais, disposição de fluxos e conectividade visual com essas edificações.

No trecho 02 (Figura 75) serão implantadas medidas para ajustar o trânsito na área, incluindo a adição de uma rotatória e uma faixa zebrada para delimitação do percurso dos veículos e espaço para carga e descarga de caminhão, visto que a área apresenta um ponto de conflito de fluxo. Ademais, está prevista a realocação da feira livre, com a inserção de bancas móveis, permitindo a utilização da área para eventos adicionais em um largo que atualmente é utilizado para estacionamento. As bancas serão dispostas em linhas paralelas, facilitando trajetos e formando corredores de circulação, acompanhados por mobiliário de permanência como assentos com mesas, lixeiras e postes de iluminação. Neste espaço também contará com um palco a 50 cm do chão, na frente do mercado público destinado a apresentações culturais, com isto a edificação do Mercado será plano de fundo para os eventos culturais.

Figura 75: Seção 02 - Rua Manoel Fernandes Sobral.



Fonte: Elaborado pela Autora.

Na figura 76, observa-se na reconfiguração da paisagem a ênfase do edifício histórico, o qual ganha destaque no cenário urbano, com isto a história de Ceará - Mirim serve como elemento integrador, o qual enriquece o contexto visual e cultural do espaço. Ao mesmo tempo, propõe um local dinâmico de atividades e dedicado ao pedestre.

Figura 76: Antes e depois da proposta - Rua Manoel Fernandes Sobral.



Fonte: Elaborado pela Autora.

Na Figura 76, observa-se o espaço em outra perspectiva, onde é possível verificar o setor destinado à feira, o fluxo de bicicleta e espaço destinado ao mobiliário urbano como bicicletários e assentos para as pessoas utilizarem durante a feira e outras atividades na área.

Figura 77: Antes e depois da proposta - Rua Manoel Fernandes Sobral.



Fonte: Elaborado pela Autora.

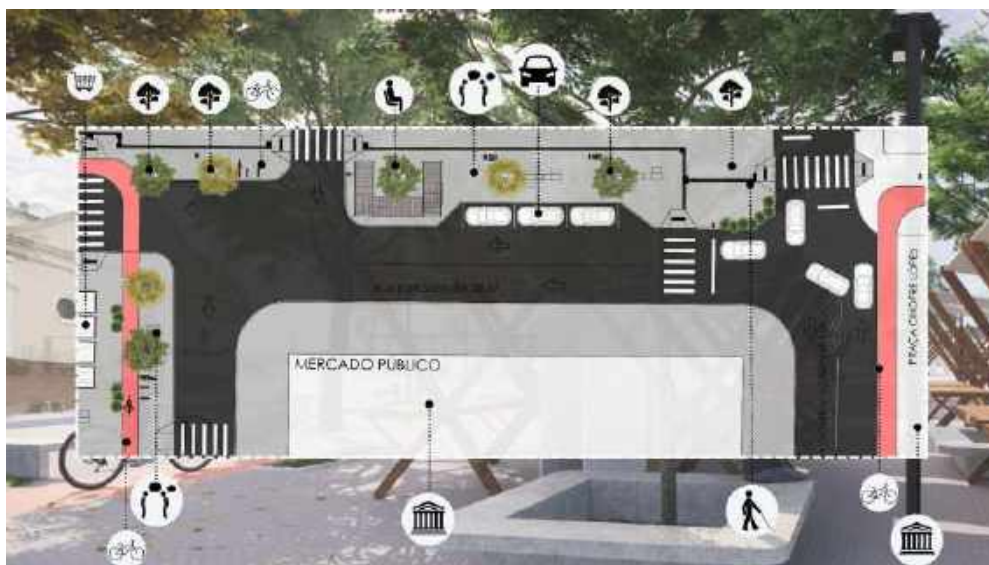
Figura 78: Antes e depois da proposta - Boa Ventura de Sá.



Fonte: Elaborado pela Autora.

No trecho 03 (Figura 77) serão implementadas extensões de calçadas com jardineiras fixas para orientar o pedestre a utilização da faixa de pedestres. Além disso, a padronização e ampliação da calçada Travessa São Pedro, visando reduzir a área neste ponto crítico e assim, diminuir a velocidade devido ao alto fluxo de pedestres nas proximidades. Nas vias adjacentes propõe-se que sejam destinadas ao estacionamento de veículos.

Figura 79: Seção 02 - Rua Boa Ventura de Sá.



Fonte: Elaborado pela Autora.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como analisado durante o desenvolvimento do trabalho, nos espaços públicos ocorrem as diversas possibilidades de trocas e relações humanas. As boas características desses locais, associadas às dinâmicas de apropriação pelos moradores, desempenham um papel fundamental para ocorrência da vitalidade e alta urbanidade do tecido urbano. Portanto, atentar a soluções que melhorem a qualidade desses espaços é fundamental para a dinâmica e vida da cidade. Nesse contexto, o intuito deste trabalho foi apresentar uma proposta projetual que visasse à requalificação urbana na fração do Centro histórico de Ceará-Mirim alinhada às necessidades da população e o contexto urbano do local.

Os estudos na fração urbana revelaram a necessidade de intervenção no Centro Histórico, uma vez que carece de espaços públicos atrativos, que valorizem a identidade e a cultura da cidade, bem como adequadas condições de caminhabilidade. Através da entrevista com os habitantes locais, foi possível ter informações, os anseios e expectativas em relação a área, confirmando a sua importância para o desenvolvimento da cidade. É importante destacar que considerar a entrevista e perspectiva dos moradores nas soluções propostas é fundamental para o resultado final do projeto, uma vez que o respeito a preexistência física, ambiental e cultural do lugar responde às necessidades da população como também facilita a identificação e apropriação pela comunidade.

Com isto, a proposta projetual não apenas atende às demandas das apropriações existentes como também incentiva novos usos, estimula os pedestres e ciclistas a permanecerem nos espaços públicos, como também busca integrar a intervenção com o entorno. Ademais, prevê a arborização dos espaços, soluções voltadas para a organização do tráfego, áreas para contemplação da paisagem e ligação visual com os monumentos históricos presentes na área abordada, bem como locais para convívio social em diferentes horários do dia.

Por fim, compreende-se que este trabalho é apenas um passo no processo multidisciplinar de estudo e proposição de requalificação do Centro Histórico de Ceará Mirim. No entanto, acredita-se que a proposta leva em consideração os múltiplos perfis dos usuários da área, como pedestres, comerciantes, feirantes e turistas, e tem potencial para contribuir nas discussões sobre soluções necessárias

no contexto urbano, aproveitando o potencial do local que se encontram atualmente negligenciados.

REFERÊNCIAS

Alex, Sun. **Projeto da praça**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

Bloco B. **1º lugar Concurso Nacional Rua Júlio de Castilhos**. Disponível em: <https://www.blocob.arq.br/urbano-ruajuliodecastilhos>. Acesso em: 18 de agosto de 2023.

Baldwin, Eric. Paris transformará a Champs Élysées em um enorme jardim urbano linear. https://www.archdaily.com.br/br/955089/paris-transformara-a-champs-elysees-em-um-enorme-jardim-urbano-linear?ad_medium=gallery. Acesso em: 12 de junho de 2023.

Baratto, Romullo. Primeiro lugar no concurso para requalificação urbana do Centro Histórico de São José, SC. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>. Acesso em 16 de maio de 2023.

Brasil. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil, Artigo n. 216 de 5 de outubro de 1988**. Disponível em <senado.leg.br> Brasília, 1988.

Brasil. SPHAN. **Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em <portal.iphan.gov.br>. Brasília: IPHAN, 1937.

Carta de Nairobi. **Recomendação de Nairobi**. 1976. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao de Nairobi 1976.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao_de_Nairobi_1976.pdf). Acesso em: 14 de abril de 2023.

Carta de Turismo Cultural. Carta de Turismo Cultural. 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Turismo%20Cultural%201976.pdf>. Acesso em: 16 de abril de 2023.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO . **Sinalização vertical de regulamentação**. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 1, Brasília, 2007.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO . **Sinalização vertical de Advertência**. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 2, Brasília, 2007.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO . Sinalização vertical de indicação. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 3, Brasília, 2014.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO . Sinalização horizontal. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 4, Brasília, 2007.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO . Sinalização semaforicas. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 5, Brasília, em discussão na câmara temática.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Dispositivos Auxiliares. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 6, Brasília, versão preliminar, em discussão na câmara temática.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Sinalização temporária. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 7, Brasília, versão preliminar, em discussão na câmara temática.

Coutinho, C.C.P. **O progresso econômico do município de Ceará-Mirim/RN** Monografia (Graduação em economia) - Departamento de Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006.

Cruz, Luana Honorio. **Os caminhos do açúcar no Rio Grande do Norte: o papel dos engenhos na formação território potiguar: século XVII ao início do século XX**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2015.

Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações. **Carta de Atenas**. 1931. Disponível no Portal

IPHAN:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280 p.

Hijioka, A., Santos, A. A., Klintowitz, D., Queiroga, et al. **Espaços livres e espacialidades da esfera de vida pública**: uma proposição conceitual para o estudo de sistemas de espaços livres urbanos no país. Paisagem e Ambiente. Ed. 23. São Paulo.2007. (p. 116-123).

Hora, J. A. N. **Dinâmica de Expansão Urbana de Ceará-Mirim/RN: aspectos locais e metropolitanos?** Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2015

ICOMOS – INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITIES. **Carta de Veneza**. 1964. Disponível no Portal IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 03 de abril de 2023;

Jacobs, Jane. **Morte e vida das grandes cidades americanas**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. 3ª ed.

Lemos, Carlos. **O que é patrimônio?** São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

Lynch, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1960.

Ministério de Minas e Energia.**Diagnóstico do Município de Ceará-Mirim**. Disponível em https://rigeo.cprm.gov.br/jspui/bitstream/doc/16950/1/rel_ceara_mirim.pdf. Acesso em: 03 de abril de 2023.

Montenegro, M. E. **A Produção do Espaço Rural no Município de Ceará-Mirim**.Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação e Pesquisa em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2004.

Moreira, Maria da Graça Santos Antunes (2007) Requalificação Urbana – Alguns conceitos básicos. CEFA (Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura) + CIAUD (Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design), pp. 117- 118; 124.

Pesavento, Sandra Jatahy. **História, memória e centralidade urbana**. 2007. Revista Nuevo Mundo, Mundos Nuevos. Disponível em: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/3212>. Acesso em: 15 abr. 2023.

Rodrigues, Ferdinando de Moura. Desenho urbano: cabeça, campo e prancheta. São Paulo: Projeto, 1986.

Santos, J. S. M. **A expansão Canavieira no Vale do Ceará-Mirim: 1845-1930**. Monografia (Disciplina de Pesquisa Histórica II – Curso de História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2001.

Silva, Ana Maria Ribeiro. **Requalificação Urbana: O exemplo da intervenção Polis em Leiria**. 2011. 175 f. |Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2011.

Souza, Aldenizia de Medeiros. **Arquitetura do século XIX em Ceará-Mirim**. Monografia (Disciplina de Pesquisa Histórica II – Curso de História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1999.

Sotratti, Marcelo Antônio. **Revitalização**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/58/revitalizacao>. Acesso em: 07 de Agosto de 2023.

Vargas, Heliana Comin; Castilho, Ana Luisa Howard de (Org). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.

APÊNDICES

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

1. Dados gerais do entrevistado

1.1 Gênero: Masculino () Feminino () Outro ()

1.2 Idade: 15 anos a 19 anos () 20 anos a 24 anos () 25 anos a 29 anos () 30 anos a 34 anos () 35 anos a 39 anos () 40 anos a 44 anos () 45 anos a 49 anos () 50 anos a 54 anos () 55 anos a 59 anos () 60 anos a 64 anos () 65 anos a 69 anos () 70 anos a 74 anos () 75 anos a 79 anos ()

1.3 Grau de escolaridade: Analfabeto () Educação infantil () Fundamental incompleto () Fundamental completo () Médio incompleto () Médio completo () Graduação completa () Graduação incompleta () Pós Graduação ()

1.4 Reside no município de Ceará-Mirim? Sim () Não ()

1.5 Você reside nas proximidades do trecho mencionado anteriormente? Sim () Não ()

1.6 Caso a resposta seja "Não", poderia informar em qual bairro ou região reside? Santa Águeda () Novos tempos () São Geraldo () Planalto () Luís Lopes Varela Passa e fica () Centro () Outros ()

1.7 Qual meio de locomoção você utiliza para chegar até esta rua? A pé () Bicicleta () Carro particular () Ônibus () Moto () Táxi () Outros ()

2. Espaços vivos e Infraestrutura

2.1 Quais são os motivos que o levam a frequentar esta região da Rua General João Varela? Trabalho no local () Resido próximo a rua () Transito por essa área () Opções de lazer () Opções de comércio () Opções de restaurante () Turismo histórico () Outro ()

2.2 Com que regularidade você costuma frequentar essa parte da Rua General João Varela? Primeira vez () Diariamente () Semanalmente () Mensalmente () Algumas vezes por ano ()

2.3 Em que período do dia costuma ser? Manhã () Tarde () Noite ()

2.4 Quanto tempo costuma permanecer nesse trecho? Até 1 hora () De 2 a 3 horas () De 4 a 5 horas () + 6 horas ()

2.5 Existem pontos atrativos nesta área da Rua General João Varela? Sim () Não ()

2.6 Quais serviços públicos ou equipamentos estão disponíveis nesta região da Rua General João Varela?

Iluminação () Segurança () Arborização () Acessibilidade () Coleta de lixo ()
Transporte público () Saneamento () Banheiro público () Praças () Outros

2.7 Quais serviços públicos ou equipamentos não estão disponíveis nesta região da Rua General João Varela?

Iluminação () Segurança () Arborização () Acessibilidade () Coleta de lixo ()
Transporte público () Saneamento () Banheiro público () Praças () Outros

2.8 Nesse percurso, há atividades para serem realizadas em grupo (por exemplo, atividades em família ou com amigos)? Sim () Não ()

2.9 Caso a resposta seja "SIM", poderia informar quais atividades? _____

3.0 Acredita que há manutenção conservação dos prédios e espaços públicos?

Sim () Não () Não sabe informar ()

3. Espaços seguros

3.1 Durante o período da manhã, você se sente seguro(a) na Rua General João Varela? Sim () Não () Não sabe informar ()

3.2 De 0 a 5, qual sensação de segurança?(Parâmetro: 1 = Me sinto seguro(a); 5 = Me sinto extremamente inseguro(a) 1 () 2 () 3 () 4 () 5 ()

3.3 Durante o período da noite, você se sente seguro(a) na Rua General João Varela? Sim () Não () Não sabe informar ()

3.4 De 0 a 5, qual sensação de segurança?(Parâmetro: 1 = Me sinto seguro(a); 5 = Me sinto extremamente inseguro(a) 1 () 2 () 3 () 4 () 5 ()

3. Espaços sustentáveis

3.1 Você considera que esta parte da Rua General João Varela é limpa? Sim () Não () Não sabe informar ()

3.2 Existem equipamentos públicos suficientes que auxiliam na limpeza? (Por exemplo: lixeiras) Sim () Não () Não sabe informar ()

3.3 Há presença de vegetação na Rua General João Varela? Sim () Não () Não sabe informar ()

4. Espaço saudável

4.1 De 0 a 5, quanto acha a Rua Dr. João Varela barulhenta? (Parâmetro: 1 = Os ruídos não incomodam; 5 = Muito ruídos e sons, prejudicam a comunicação e concentração) 1 () 2 () 3 () 4 () 5 ()

4.2 O que mais atrai sua atenção quando você olha para a Rua Dr. João Varela?

() Árvores () Carros () Pessoas () Fachadas de lojas () Fios elétricos () Outros

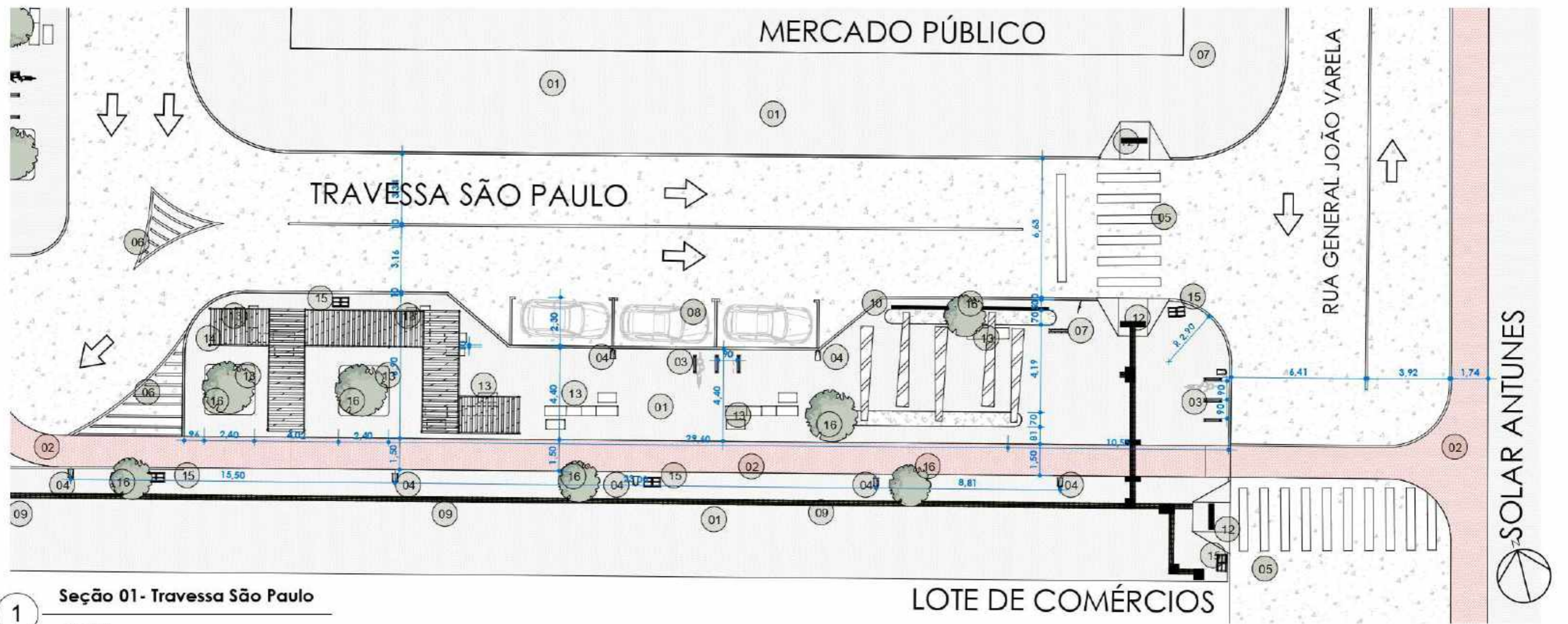
4.3 Caso você tenha selecionado "Outros", poderia especificar o que seria? _____

4.4 De 0 a 5, quanto está a sensação térmica na Rua Dr. João Varela ? (Parâmetro: 1= Temperatura agradável; 5 = Temperatura extremamente elevada) v) 1() 2 () 3 () 4 () 5 ()

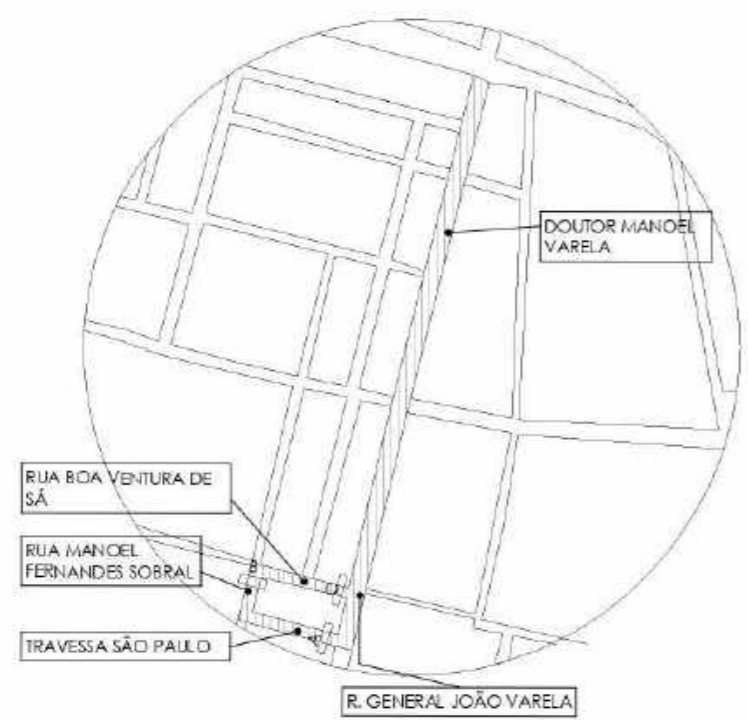
5. Perspectiva do entrevistado

5.1 Por fim, o que mudaria na Rua Dr. João Varela? Alguma melhoria/sugestão ou comentário? _____

ANEXOS



1 Seção 01 - Travessa São Paulo
1 : 200

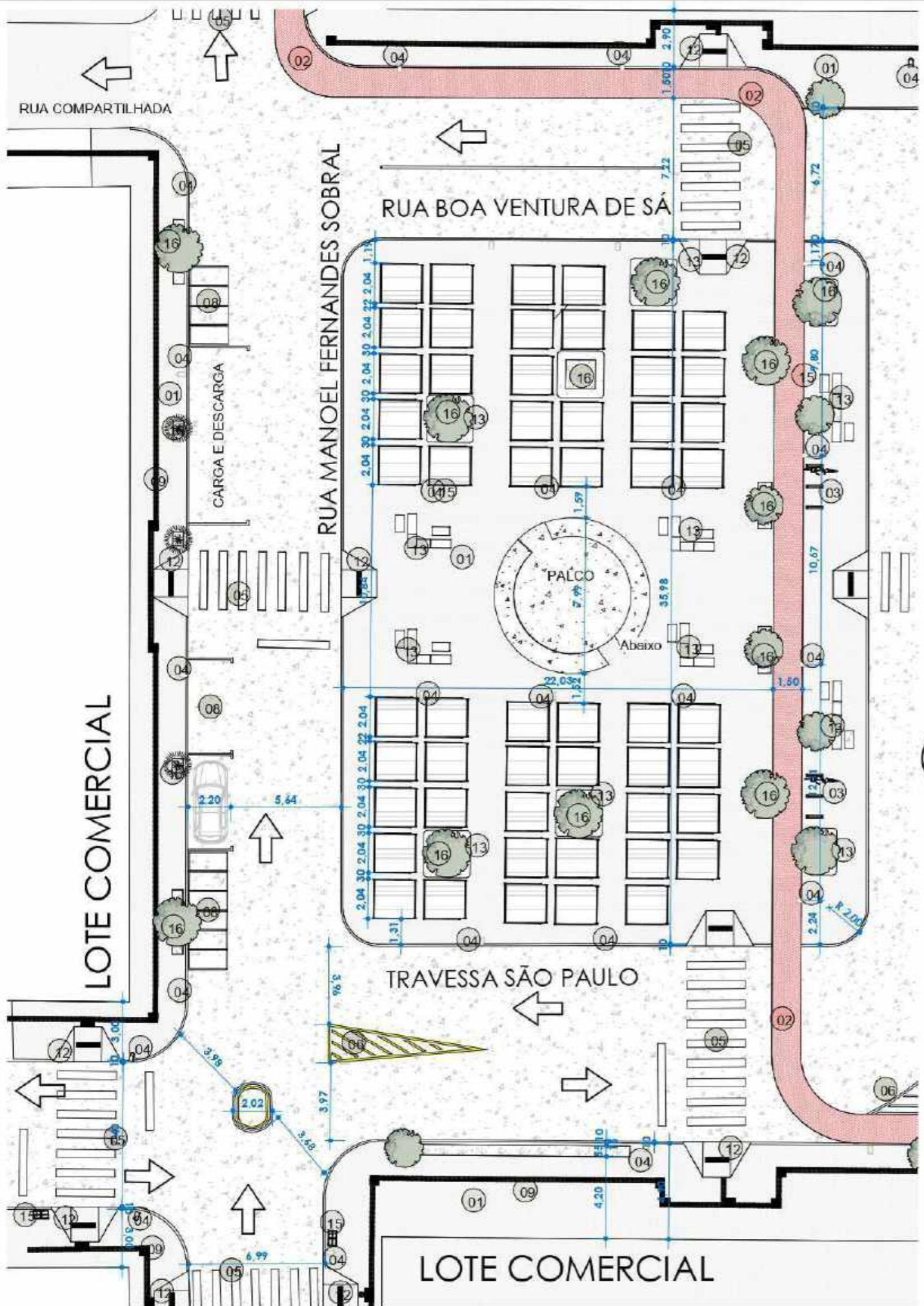


2 Localização - Seção 01
1 : 300

LEGENDA

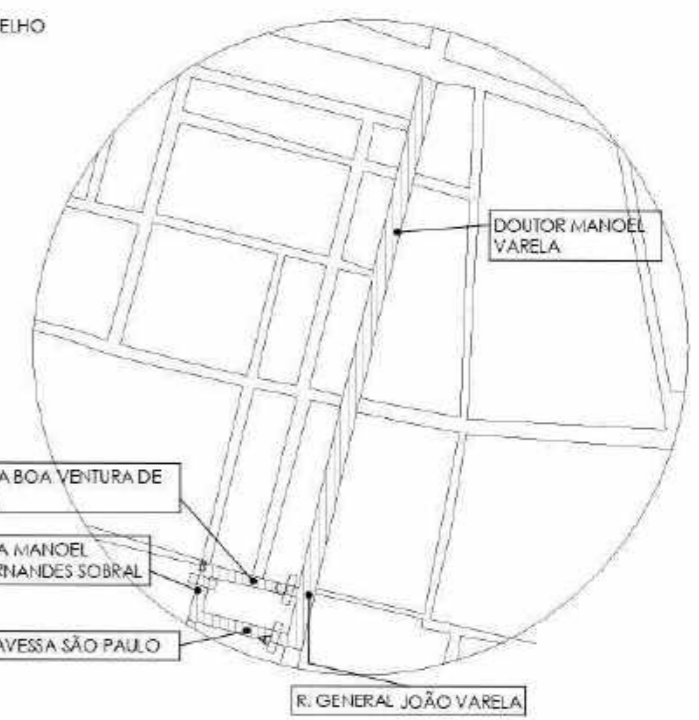
| | |
|----|--|
| 01 | PISO EM CONCRETO INTERTRAVADO SEMIPERMEÁVEL COR CINZA |
| 02 | PISO EM CONCRETO INTERTRAVADO SEMIPERMEÁVEL COR VERMELHO |
| 03 | BICILETÁRIO |
| 04 | LUMINÁRIA NÍVEL PEDESTRE |
| 05 | PINTURA DE FAIXA DE PEDESTRE |
| 06 | SINALIZAÇÃO HORIZONTAL - FAIXA ZEBRADA |
| 07 | TOTEM INFORMATIVO |
| 08 | ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULOS |
| 09 | IMPLANTAÇÃO DE PISO TÁTIL EM TODO O PASSEIO PÚBLICO |
| 10 | GRELHA PARA ESCOAMENTO DAS ÁGUAS PLUVIAIS |
| 11 | ESTRUTURA PARA INFORMAÇÕES SOBRE A CIDADE |
| 12 | RAMPA DE ACESSO |
| 13 | ASSENTOS |
| 14 | PERGOLADO |
| 15 | LIXEIRA |
| 16 | INSERÇÃO DE VEGETAÇÃO |

| | | |
|---|---|---------------------------------------|
|  | CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO | PRANCHA 01/06 |
| | TÍTULO DO TRABALHO NO TEMPO DO VERDE NASCE - REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM | |
| DISCENTE THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA | | DATA 14/11/2023 |
| ORIENTADOR (A) PROF. (A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA | | ÁREA DO TERRENO 7263,236 m² |
| ÁREA DE CONSTRUÇÃO - | ÁREA DE COBERTURA - | ÁREA DE AMPLIAÇÃO - |
| ÁREA DE REFORMA - | ÁREA PERMEÁVEL - | ESCALA INDICADA |




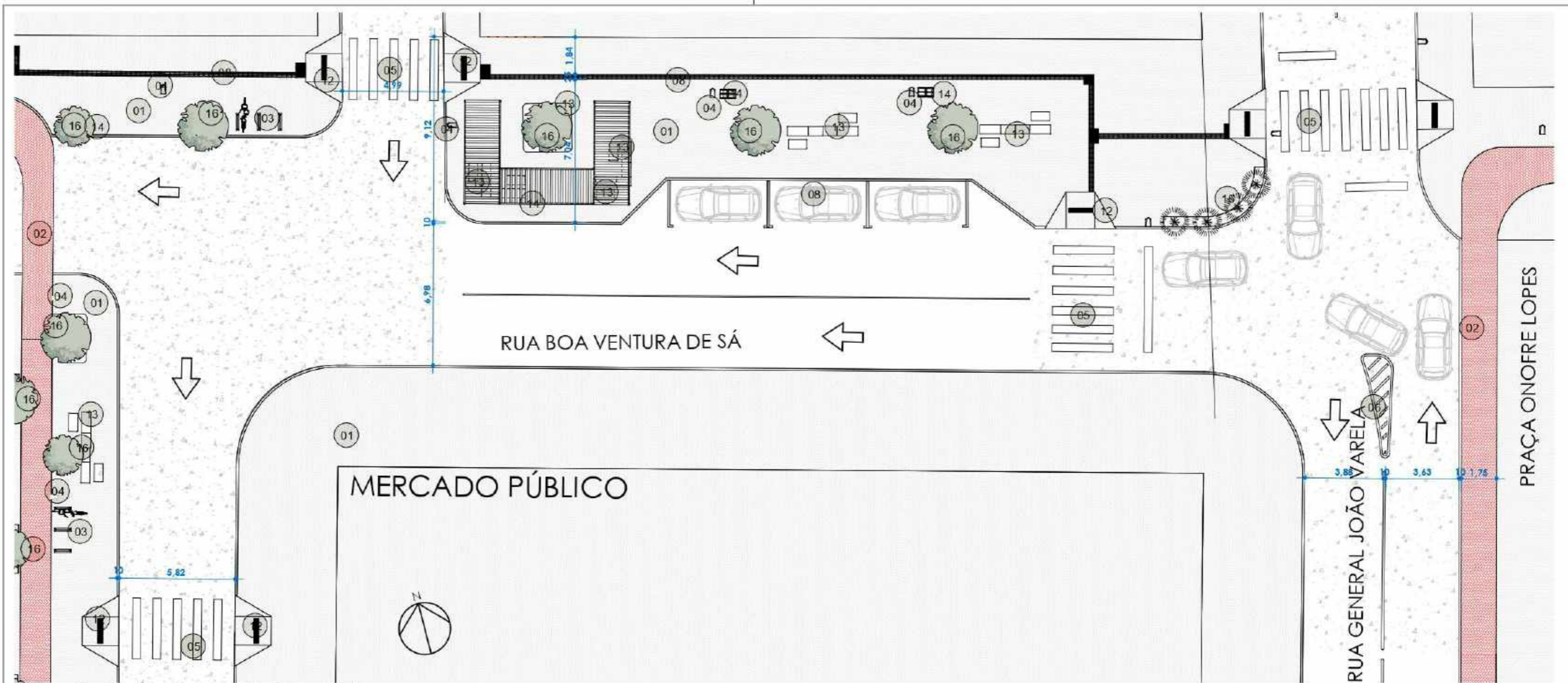
1 Seção 02 - Rua Manoel Fernandes Sobral
1 : 250

- 01 PISO EM CONCRETO INTERTRAVADO SEMPERMEÁVEL COR CINZA
- 02 PISO EM CONCRETO INTERTRAVADO SEMPERMEÁVEL COR VERMELHO
- 03 BICLETÁRIO
- 04 LUMINÁRIA NÍVEL PEDESTRE
- 05 PINTURA DE FAIXA DE PEDESTRE
- 06 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL - FAIXA ZEBRADA
- 07 TOTEM INFORMATIVO
- 08 ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULOS
- 09 IMPLANTAÇÃO DE PISO TÁTIL EM TODO O PASSEIO PÚBLICO
- 10 GRELHA PARA ESCOAMENTO DAS ÁGUAS PLUVIAIS
- 11 ESTRUTURA PARA INFORMAÇÕES SOBRE A CIDADE
- 12 RAMPA DE ACESSO
- 13 ASSENTOS
- 14 PERGOLADO
- 15 LIXEIRA
- 16 INSERÇÃO DE VEGETAÇÃO



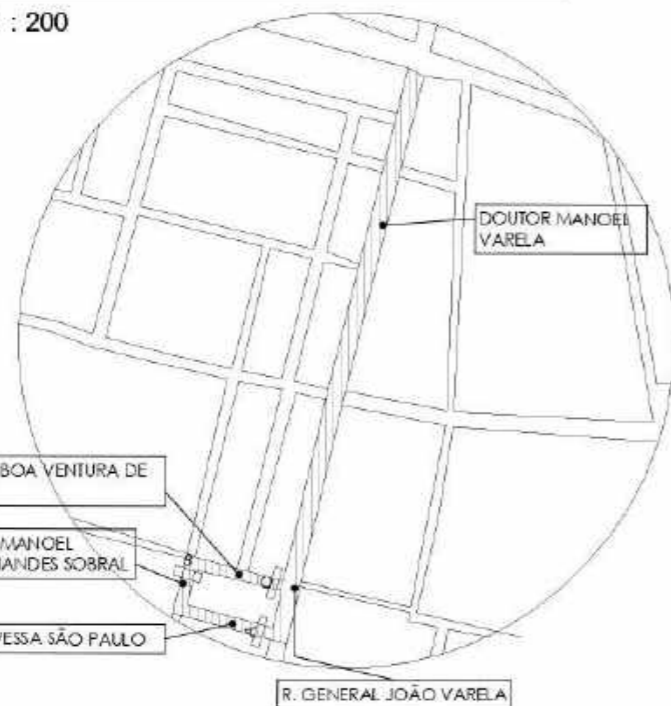
3 Localização - seção 02
1 : 300

| | | | |
|---|---|---|---|
|  | CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO | | PRANCHA 02/06 |
| | TÍTULO DO TRABALHO NO TEMPO DO VERDE NASCE - REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM | | CONTEÚDO DA PRANCHA DETALHAMENTO SEÇÃO 02 |
| DISCENTE THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA | | DATA 14/11/2023 | |
| ORIENTADOR (A) PROF. (A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA | | ÁREA DO TERRENO 7263,236 m ² | |
| ÁREA DE CONSTRUÇÃO - | ÁREA DE COBERTURA - | ÁREA DE AMPLIAÇÃO - | |
| ÁREA DE REFORMA - | ÁREA PERMEÁVEL - | ESCALA INDICADA | |



Seção 03 - Rua Boa Ventura de Sá

1
1 : 200

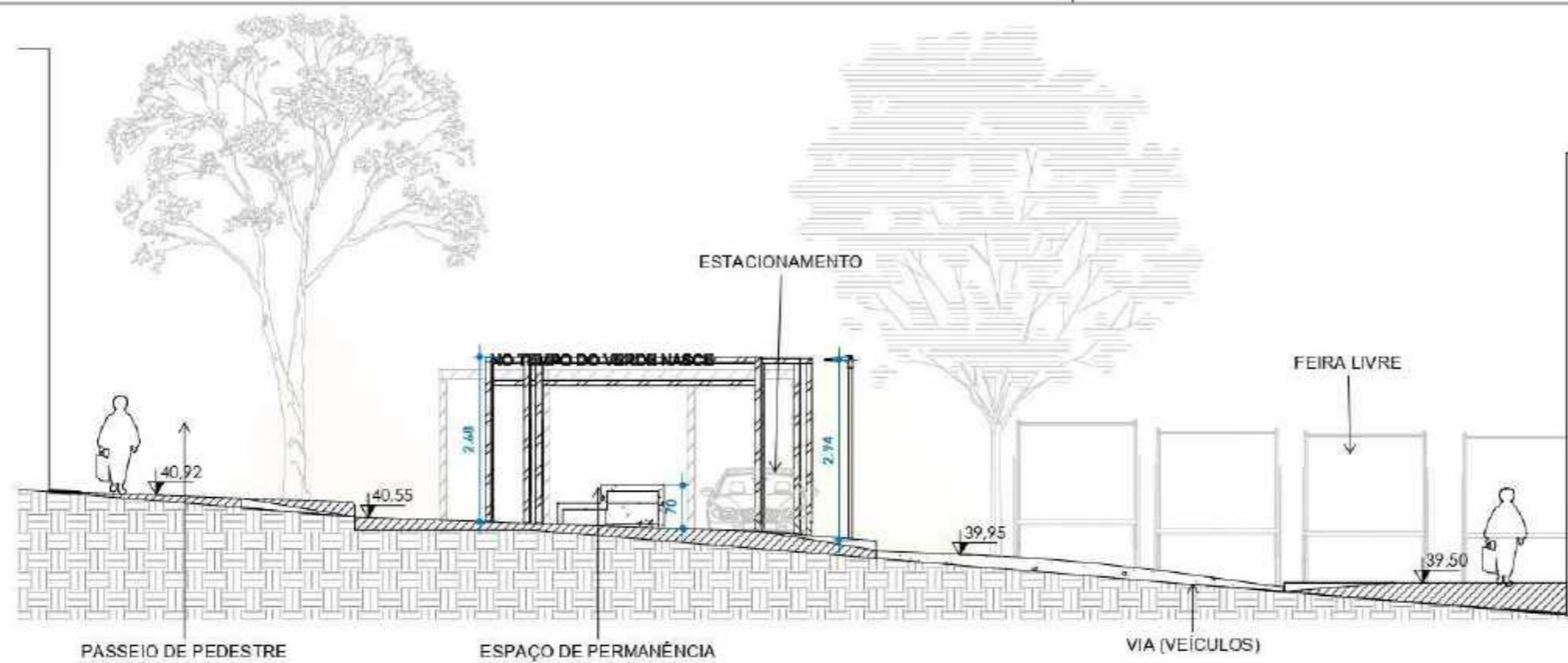


Localização - Seção 03

2
1 : 300

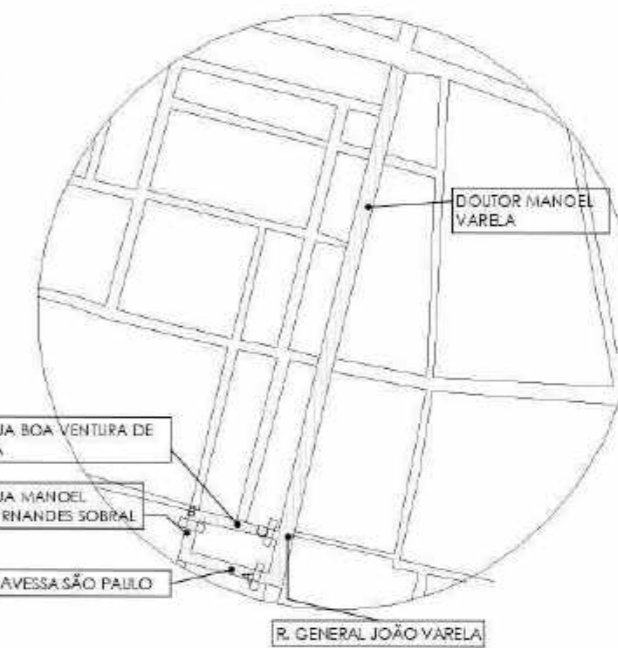
- 01 PISO EM CONCRETO INTERTRAVADO SEMIPERMEÁVEL COR CINZA
- 02 PISO EM CONCRETO INTERTRAVADO SEMIPERMEÁVEL COR VERMELHO
- 03 BICLETÁRIO
- 04 LUMINÁRIA NÍVEL PEDESTRE
- 05 PINTURA DE FAIXA DE PEDESTRE
- 06 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL - FAIXA ZEBRADA
- 07 TOTEM INFORMATIVO
- 08 ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULOS
- 09 IMPLANTAÇÃO DE PISO TÁTIL EM TODO O PASSO PÚBLICO
- 10 GRELHA PARA ESCOAMENTO DAS ÁGUAS PLUVIAIS
- 11 ESTRUTURA PARA INFORMAÇÕES SOBRE A CIDADE
- 12 RAMPA DE ACESSO
- 13 ASSENTOS
- 14 PERGOLADO
- 15 LIXEIRA
- 16 INSERÇÃO DE VEGETAÇÃO

| | | |
|---|------------------------|---|
|  CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO | | FRANCHA 03/06 |
| TÍTULO DO TRABALHO NO TEMPO DO VERDE NASCE: REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ- MIRIM/RN | | CONTEÚDO DA FRANCHA DETALHAMENTO SEÇÃO 03 |
| DISCENTE THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA | | DATA 14/11/2023 |
| ORIENTADOR (A) PROF. (A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA | | ÁREA DO TERRENO 7263,236 m² |
| ÁREA DE CONSTRUÇÃO - | ÁREA DE COBERTURA - | ÁREA DE AMPLIAÇÃO - |
| ÁREA DE REFORMA - | ÁREA PERMEÁVEL - | ESCALA INDICADA |



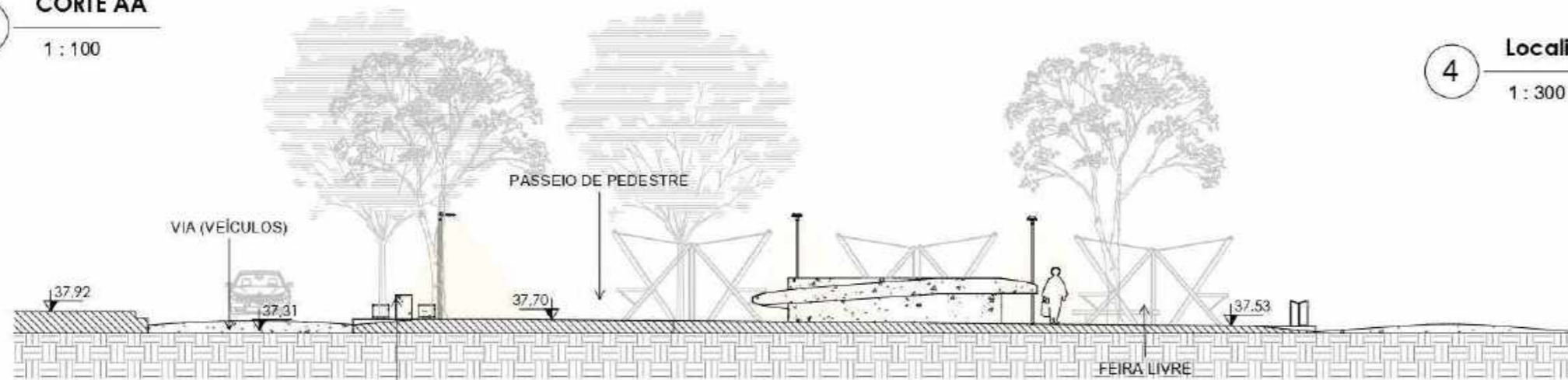
CORTE AA

1 : 100



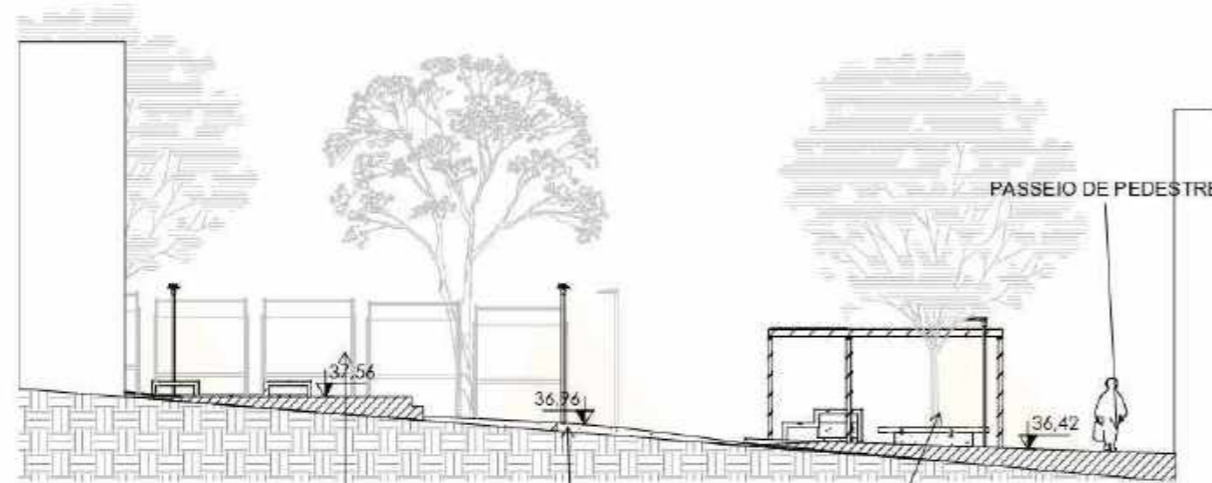
4 Localização - Cortes

1 : 300



CORTE BB

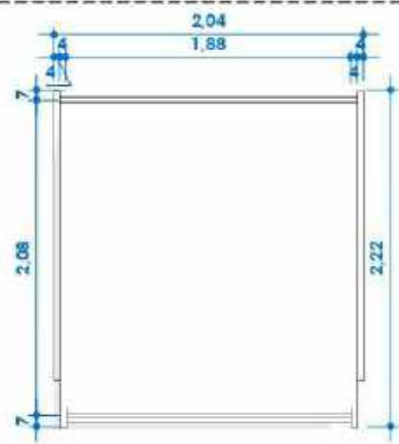
1 : 150



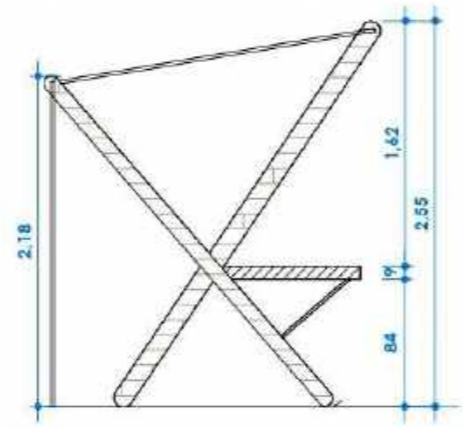
CORTE CC

1 : 150

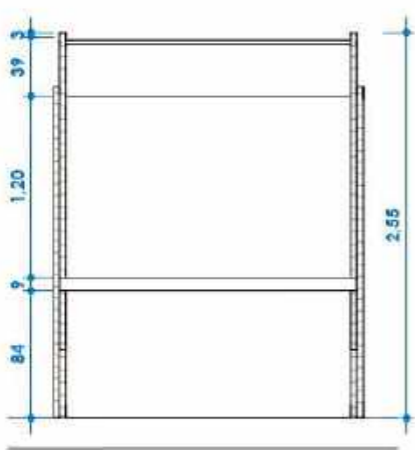
| | | | |
|---|---|---------------------------------------|--------------------------------------|
|  | CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO | | PRANCHA 04/06 |
| | TÍTULO DO TRABALHO NO TEMPO DO VERDE NASCE - REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM | | CONTEÚDO DA PRANCHA CORTES |
| DISCENTE THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA | | DATA 14/11/2023 | |
| ORIENTADOR (A) PROF. (A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA | | ÁREA DO TERRENO 7263,236 m² | |
| ÁREA DE CONSTRUÇÃO - | ÁREA DE COBERTURA - | ÁREA DE AMPLIAÇÃO - | |
| ÁREA DE REFORMA - | ÁREA PERMEÁVEL - | ESCALA INDICADA | |



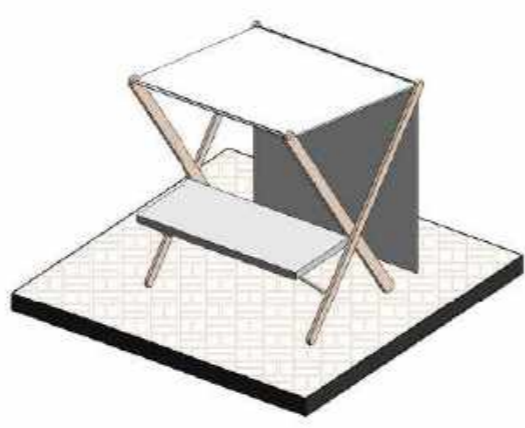
1 PLANTA BAIXA
1 : 50



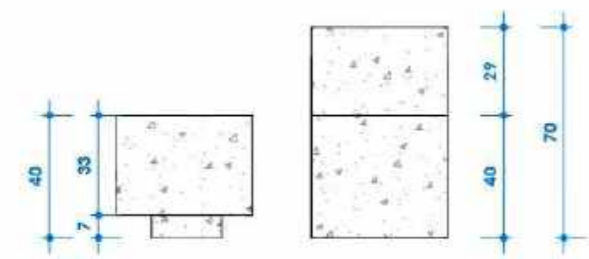
4 VISTA LATERAL
1 : 50



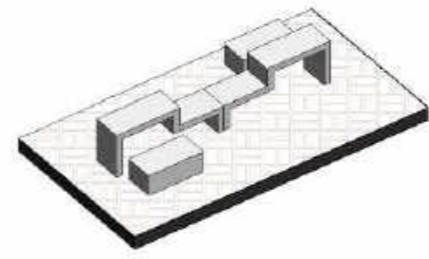
3 VISTA FRONTAL
1 : 50



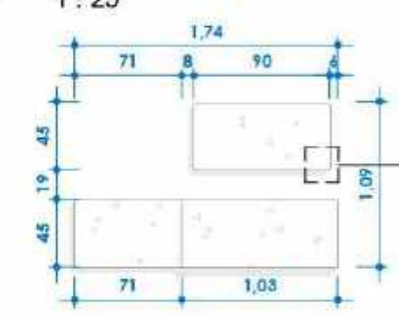
2 PESPECTIVA



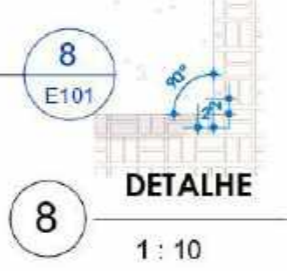
9 VISTA FRONTAL
1 : 25



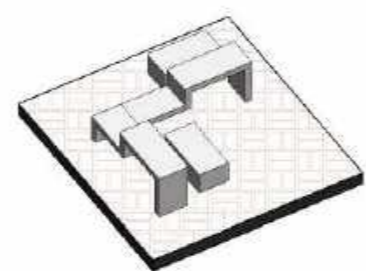
5 PESPECTIVA 01



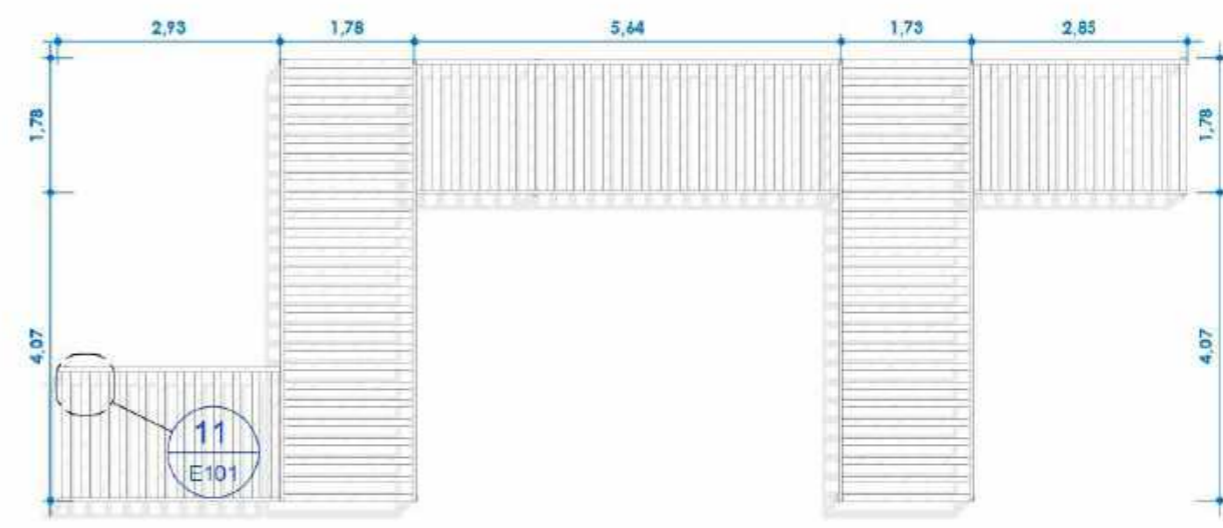
7 PLANTA BAIXA
1 : 50



8 DETALHE
1 : 10



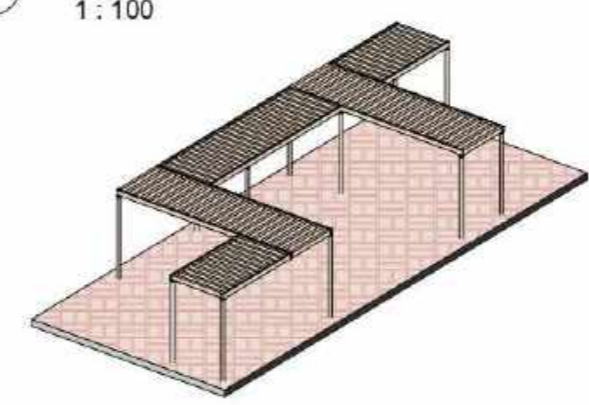
6 PESPECTIVA 02



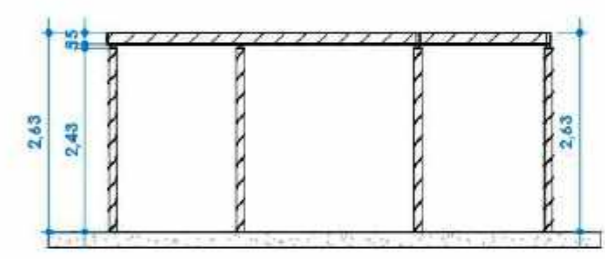
10 PLANTA BAIXA
1 : 100



11 DETALHE
1 : 25



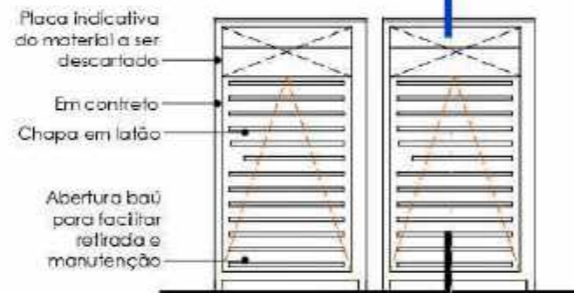
12 PESPECTIVA



13 VISTA LATERAL
1 : 100

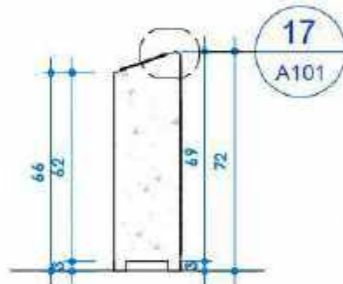
| | | |
|---|------------------------|--|
|  CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO | | FRANCHA 05/06 |
| TÍTULO DO TRABALHO NO TEMPO DO VERDE NASCE - REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM | | CONTEÚDO DA PRANCHA DETALHES DE MOBILIÁRIO |
| DISCENTE THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA | | DATA 14/11/2023 |
| ORIENTADOR (A) PROF. (A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA | | ÁREA DO TERRENO 7263,236 m² |
| ÁREA DE CONSTRUÇÃO - | ÁREA DE COBERTURA - | ÁREA DE AMPLIAÇÃO - |
| ÁREA DE REFORMA - | ÁREA PERMEÁVEL - | ESCALA INDICADA |

LIXEIRA

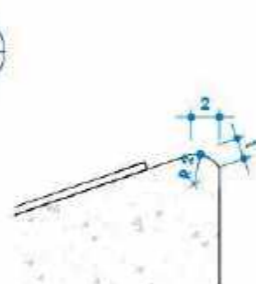


14 PLANTA BAIXA
1 : 25

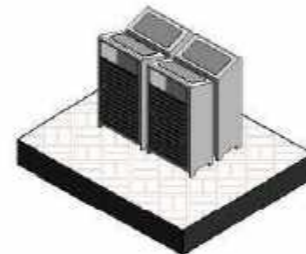
15 VISTA FRONTAL
1 : 20



18 CORTE
1 : 25



17 CHAMADA DE DETALHE
1 : 5

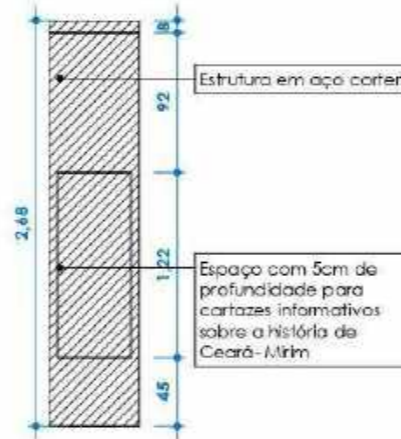


16 PESPECTIVA

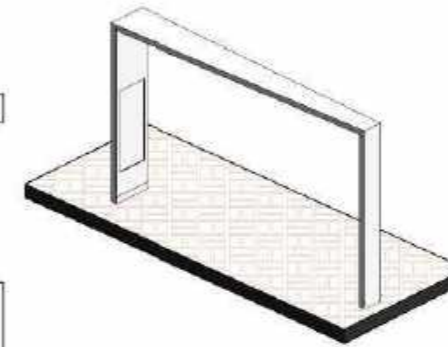
ESTRUTURA DE INFORMAÇÃO



27 TÉRREO ANTEPROJETO
1 : 50



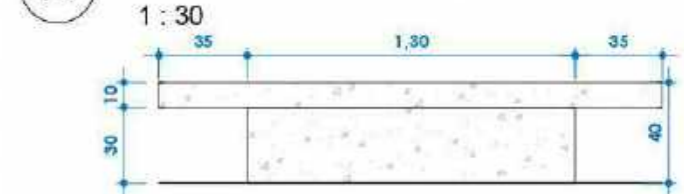
28 CORTE
1 : 50



29 PESPECTIVA



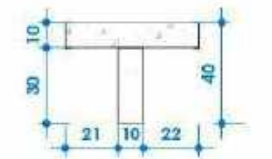
19 PLANTA BAIXA
1 : 30



22 VISTA FRONTAL
1 : 30

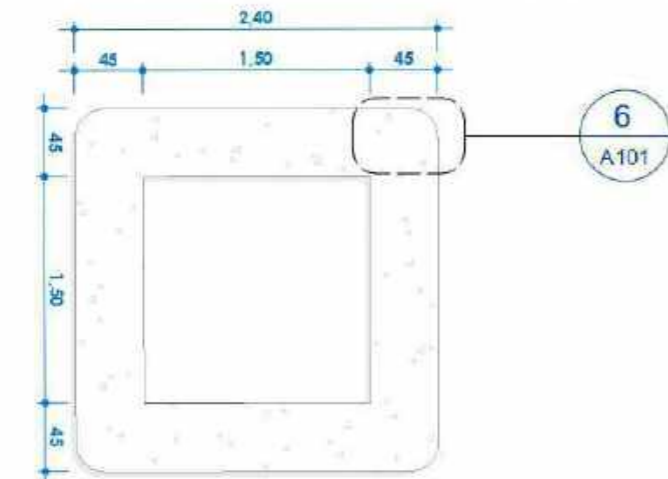


21 PESPECTIVA
BANCO



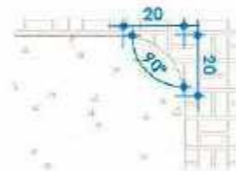
20 VISTA LATERAL
1 : 30

BANCO

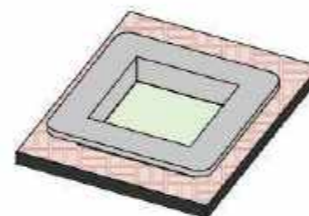


5 PLANTA BAIXA
1 : 50

6 CHAMADA DE DETALHE
1 : 25



9 VISTA FRONTAL
1 : 25



7 PESPECTIVA



CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PRANCHA

06/06

TÍTULO DO TRABALHO

NO TEMPO DO VERDE NASCE - REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM

CONTEÚDO DA PRANCHA

DETALHES DE MOBILIÁRIO

DISCENTE

THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA

DATA

14/11/2023

ORIENTADOR (A)

PROF. (A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA

ÁREA DO TERRENO

ÁREA DE CONSTRUÇÃO

ÁREA DE COBERTURA

ÁREA DE AMPLIAÇÃO

ÁREA DE REFORMA

ÁREA PERMEÁVEL

ESCALA

INDICADA



CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE- UNIRN
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NO TEMPO DO VERDE NASCE

REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO HISTÓRICO DE CEARÁ-MIRIM.

DISCENTE: THACYANY THAYNARA FAGUNDES DE LIMA SILVA

ORIENTADORA: PROF.(A) DRA HUDA ANDRADE SILVA DE LIMA

CONVIDADA INTERNA: CAMILA FURUKAVA

CONVIDADA EXTERNA: ALENUSKA LUCENA MEDEIROS



tema

|Requalificação urbana;

área do conhecimento

| Projeto de urbanismo e intervenção urbana;

contextualização

/ SOBRE O
TRABALHO

Espaço público de uma cidade é o cenário em que se **criam conexões de identidade** e **sentimento de pertencimento**.

Novas dinâmicas urbanas = desafio no centro histórico = **esvaziamento e à descaracterização**.

Vestígios da era do cultivo da cana-de-açúcar - **Turismo histórico**

Fortalecer laços e expansão da atividade turística



tema

| Requalificação urbana;

área do conhecimento

| Projeto de urbanismo e intervenção urbana;

| O objeto de estudo é utilização de estratégias projetuais embasadas nos princípios da **urbanidade**, voltada para o desenvolvimento do destino turístico do centro histórico de Ceará-Mirim.

contextualização'''

/ SOBRE O
TRABALHO

Espaço público de uma cidade é o cenário em que se **criam conexões de identidade** e **sentimento de pertencimento**.

Novas dinâmicas urbanas = desafio no centro histórico = **esvaziamento e à descaracterização**.

Vestígios da era do cultivo da cana-de-açúcar - **Turismo histórico**



SOBRE O TRABALHO

objetivo geral.

Requalificação urbana da seção da Rua Dr. Manoel Varela a partir do mercado público e seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária.

1

Compreender como se dá as dinâmicas de uso entre o desenho urbano e a população;

/ SOBRE O TRABALHO

objetivo geral.

Requalificação urbana da seção da Rua Dr. Manoel Varela a partir do mercado público e seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária.

1

Compreender como se dá as dinâmicas de uso entre o desenho urbano e a população;

2

Identificar e elencar os conceitos de urbanidade, sua relação com a vitalidade urbana e como poderá contribuir para o turismo da região;

SOBRE O TRABALHO

objetivo geral.

Requalificação urbana da seção da Rua Dr. Manoel Varela a partir do mercado público e seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária.

1

Compreender como se dá as dinâmicas de uso entre o desenho urbano e a população;

2

Identificar e elencar os conceitos de urbanidade, sua relação com a vitalidade urbana e como poderá contribuir para o turismo da região;

3

Considerar os contextos histórico, socioeconômico e natural da cidade de Ceará-Mirim a fim de traçar os melhores caminhos de intervenção;

/ SOBRE O TRABALHO

objetivo geral.

Requalificação urbana da seção da Rua Dr. Manoel Varela a partir do mercado público e seu entorno, estendendo-se até a estação ferroviária.

1

Compreender como se dá as dinâmicas de uso entre o desenho urbano e a população;

2

Identificar e elencar os conceitos de urbanidade, sua relação com a vitalidade urbana e como poderá contribuir para o turismo da região;

3

Considerar os contextos histórico, socioeconômico e natural da cidade de Ceará-Mirim a fim de traçar os melhores caminhos de intervenção;

4

Incorporar os conceitos de urbanidade na concepção da requalificação urbana, de modo a promover a valorização dos bens locais.

METODOLOGIA

Análise da região por meio de abordagem **exploratória e descritiva**, utilizando pesquisa bibliográfica, análise de referências projetuais, coleta de dados realizados por meio de visitas in loco e entrevistas, utilizando a metodologia de Jan Gehl.

Introdução

02/ Aprendendo sobre o tema | Referencial teórico

03/ Relacionando os conhecimentos | Referencial projetual

04/ Compreendendo o universo | Condições projetuais e entrevista

05/ Idealizando o projeto | Conceito, partido e projeto

Considerações finais

Referências



**02 / Aprendendo
sobre o tema**

espaço, paisagem e
patrimônio histórico.

intervenções urbanas,
turismo cultural

Vitalidade e
urbanidade

ESPAÇO PÚBLICO:

Questão fundiária, a apropriação e a acessibilidade aos espaços.

HIJIOKA ET AL, 2007

PAISAGEM

“ forma percebida pelo observador em dado instante.”

PESAVENTO, 2007

PATRIMÔNIO

Herança cultural, transmitida de geração em geração, carregando um valor identitário.

LEMOS, 1984

Tombamento - ação administrativa evitar a destruição e descaracterização dos bens.

LEMOS, 1984

espaço, paisagem e
patrimônio histórico.

intervenções urbanas,
turismo cultural

Vitalidade e
urbanidade

ESPAÇO PÚBLICO:

Questão fundiária, a apropriação e a acessibilidade aos espaços.

HIJIOKA ET AL, 2007

PAISAGEM

“ forma percebida pelo observador em dado instante.”

PESAVENTO, 2007

PATRIMÔNIO

Herança cultural, transmitida de geração em geração, carregando um valor identitário.

LEMOS, 1984

Tombamento - ação administrativa evitar a destruição e descaracterização dos bens.

LEMOS, 1984

INTERVENÇÕES

Renovação Urbana (1950 - 1960),
Preservação Urbana (1970 - 1980)
Reinvenção Urbana (1990 - 2000)

VARGAS & CASTILHO, 2006

REQUALIFICAÇÃO URBANA

valorização das origens da cidade e às manifestações socioculturais locais.

TURISMO CULTURAL

ao ressaltar a identidade do lugar > áreas abertas a novas dimensões de desenvolvimento

POR QUE INTERVIR ?

Referência e a identidade, a compreensão a história urbana; variedade de atividades, a utilização da Infraestrutura existente.

espaço, paisagem e
patrimônio histórico.

intervenções urbanas,
turismo cultural

**Vitalidade e
urbanidade**

ESPAÇO PÚBLICO:

Questão fundiária, a apropriação e a acessibilidade aos espaços.

HIJIOKA ET AL, 2007

PAISAGEM

“ forma percebida pelo observador em dado instante.”

PESAVENTO, 2007

PATRIMÔNIO

Herança cultural, transmitida de geração em geração, carregando um valor identitário.

LEMOS, 1984

INTERVENÇÕES

Renovação Urbana (1950 - 1960),
Preservação Urbana (1970 - 1980)
Reinvenção Urbana (1990 - 2000)

VARGAS & CASTILHO, 2006

REQUALIFICAÇÃO URBANA

POR QUE INTERVIR ?

Referência e a identidade, a compreensão a história urbana; variedade de atividades, a utilização da Infraestrutura existente.

TURISMO CULTURAL

ao ressaltar a identidade do lugar > áreas abertas a novas dimensões de desenvolvimento

VITALIDADE URBANA

Ambiente é aproveitado pela comunidade.

URBANIDADE

Características físicas desse local podem torná-lo convidativo ou não para as interações e atividades.

Alcançar qualidade e ambientes urbanos prazerosos

GEHL, 2013

ESTRATÉGIAS PROJETUAIS

03 / **Relacionando os conhecimentos**

/No Centro histórico de São José, SC



Valorização da mobilidade pedonal = alargamento das calçadas, alteração de fluxo, redução da prioridade ao transporte rodoviário

Espaço acessível em diferentes horários do dia, **umentando** as possibilidades de uso e apropriação.



Clareza de ligação com o alcance visual proposto por Lynch(1960), onde os projetistas utilizam a **mesma pavimentação** e recurso visual para conduzir o pedestre.

fonte: Archdaily

/Avenida Champs Élysées
Paris.



Sombreamento que ajudem no conforto térmico da via.

Espaço **seguro** para o deslocamento de **bicicletas** = mobilidade mais sustentável para a via



Mobiliário que se **integra** ao contexto urbano, com cores neutras e simplicidade da forma.

fonte; Archdaily

/Requalificação urbana em
veranópolis

Separação de áreas para
atividades específicas;



Mobiliário **informativo** e
educacional sobre a área.



Enquadramento da edificação de destaque da
via= direcionar o olhar do pedestre para a
edificação histórica,

fonte: Archdaily

The background is a solid light green color. It features abstract, wavy, thin green lines that create a sense of depth and movement, particularly on the left and right sides. The lines are more densely packed in some areas, creating a mesh-like effect. In the center, there is a text overlay in black.

04 / **compreendendo**
o universo

• Localização do Rio Grande do Norte no Brasil



• Localização de Ceará Mirim no RN



/ **Universo**
de estudo

• Município de Ceará - Mirim



legenda

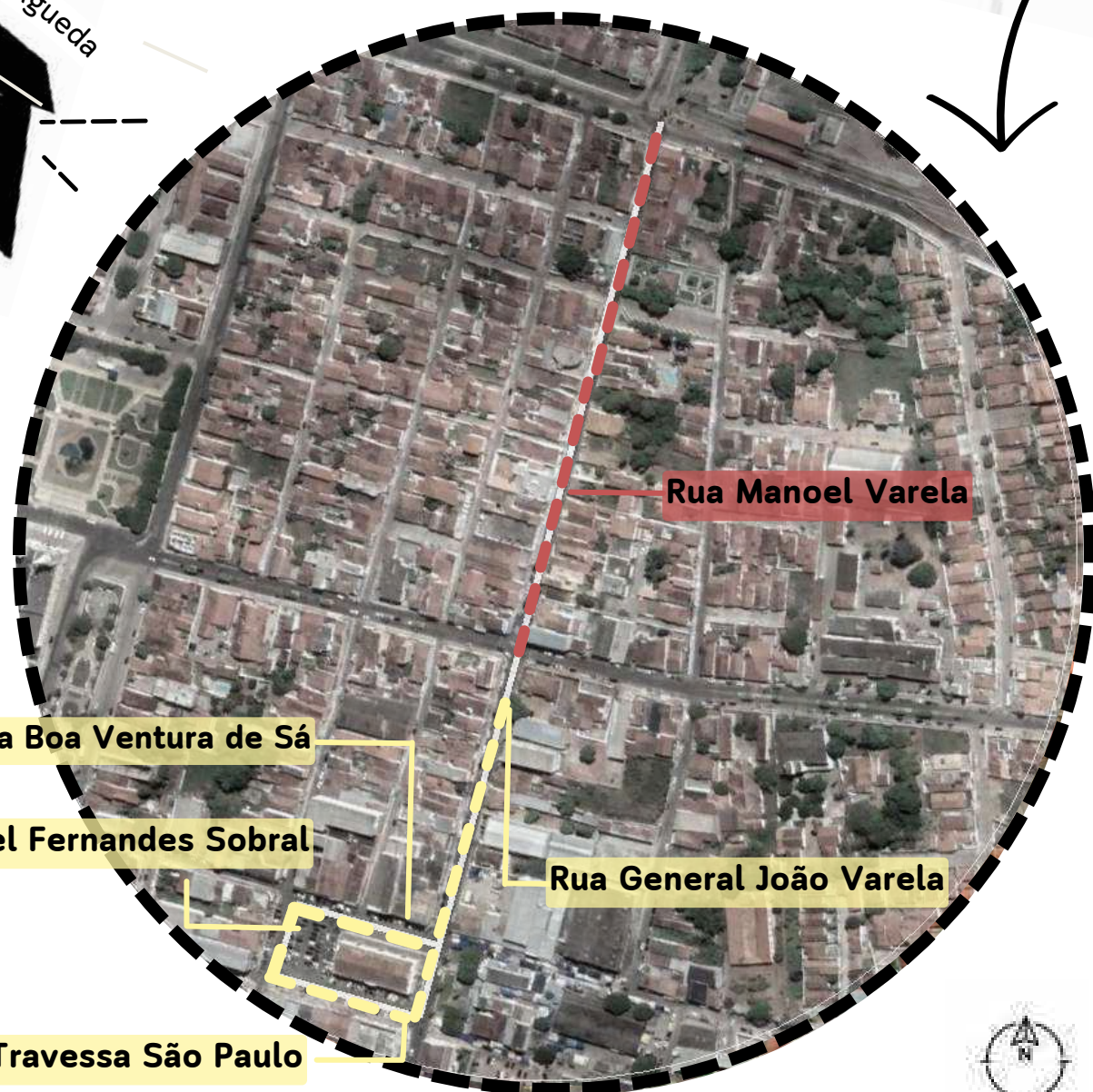
--- Área de intervenção

● Seção 01

● Seção 02

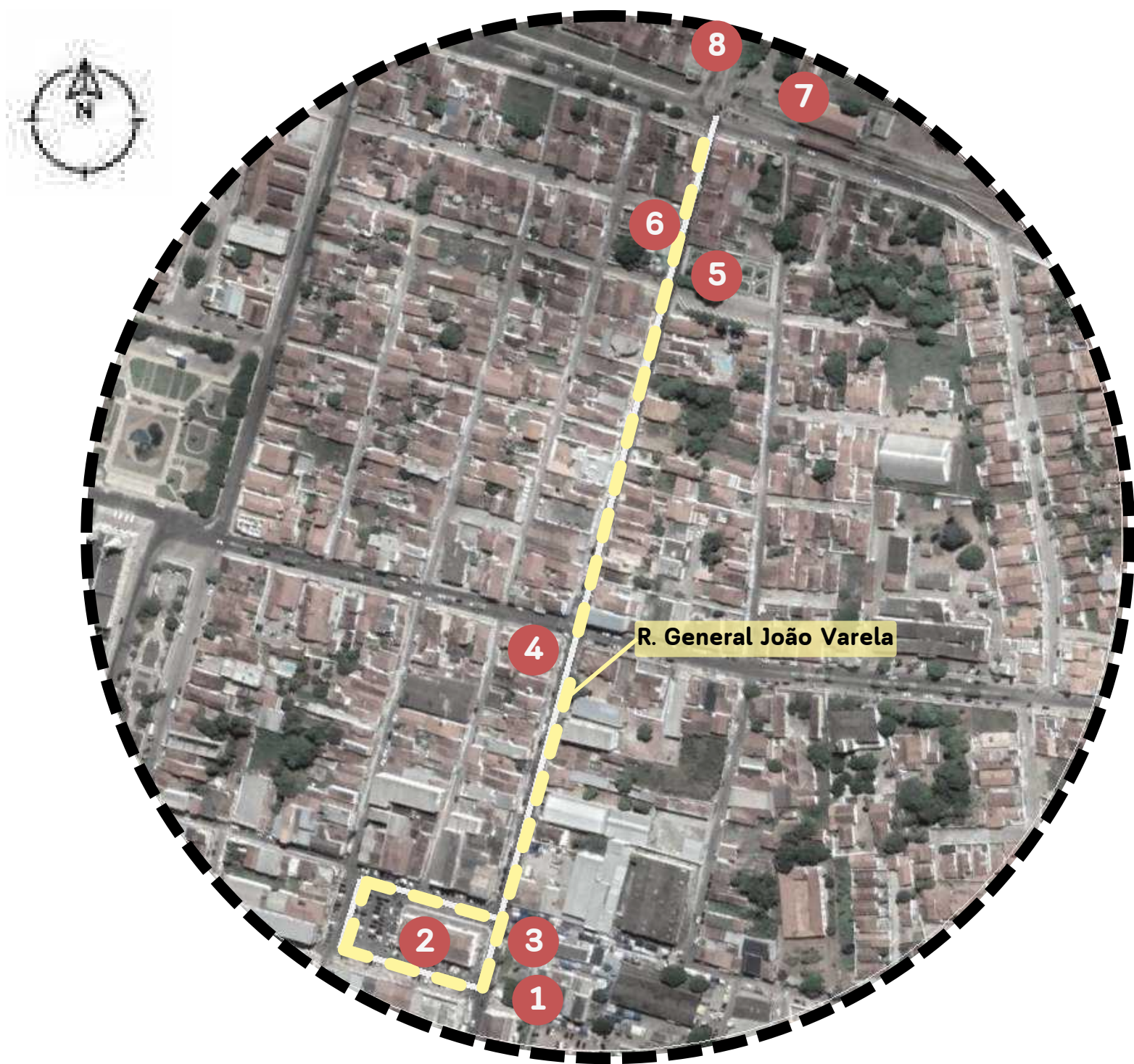
bairro: Santa Águeda
bairro: Centro

Delimitação
área de intervenção



contexto
HISTÓRICO

surgiu por volta do século XVI, as margens do Rio
Colonização portuguesa >
Sesmarias > Império >
Modernização do setor açucareiro



1 Mercado público



2 Solar Antunes



3 Praça Onofre Lopes



4 Biblioteca municipal



5 Câmara municipal



6 Praça da Intendência



7 Estação Ferroviária



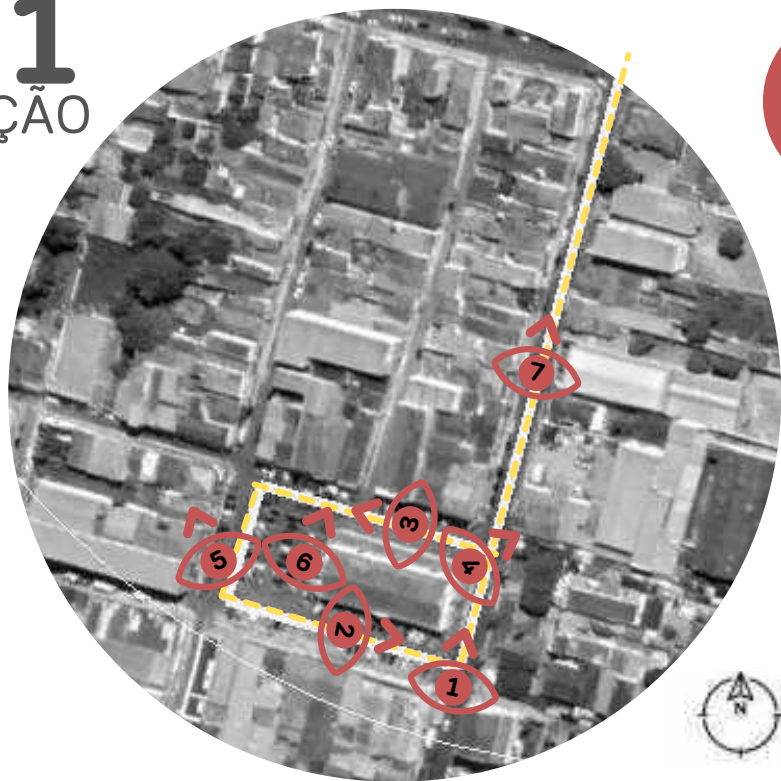
8 Paisagem do Vale do Rio Ceará - Mirim



Pontos com relevância histórica área de intervenção



01 SEÇÃO



Espaço utilizado como estacionamento de veículos

6



Ausência de lixeiras em área de fluxo de pedestre

Ausência de iluminação pública

Não há vegetação

Ausência de espaços para o pedestre transitar

3



5



1



Privilégio no que diz respeito à facilidade de acesso

Sinalização de trânsito incompleta

Ausência de parada de ônibus com cobertura

Falta faixa para segurança do ciclista

Ausência de bicicletário



SEÇÃO 02



Estacionamento em via de fluxo intenso

Ausência de iluminação pública

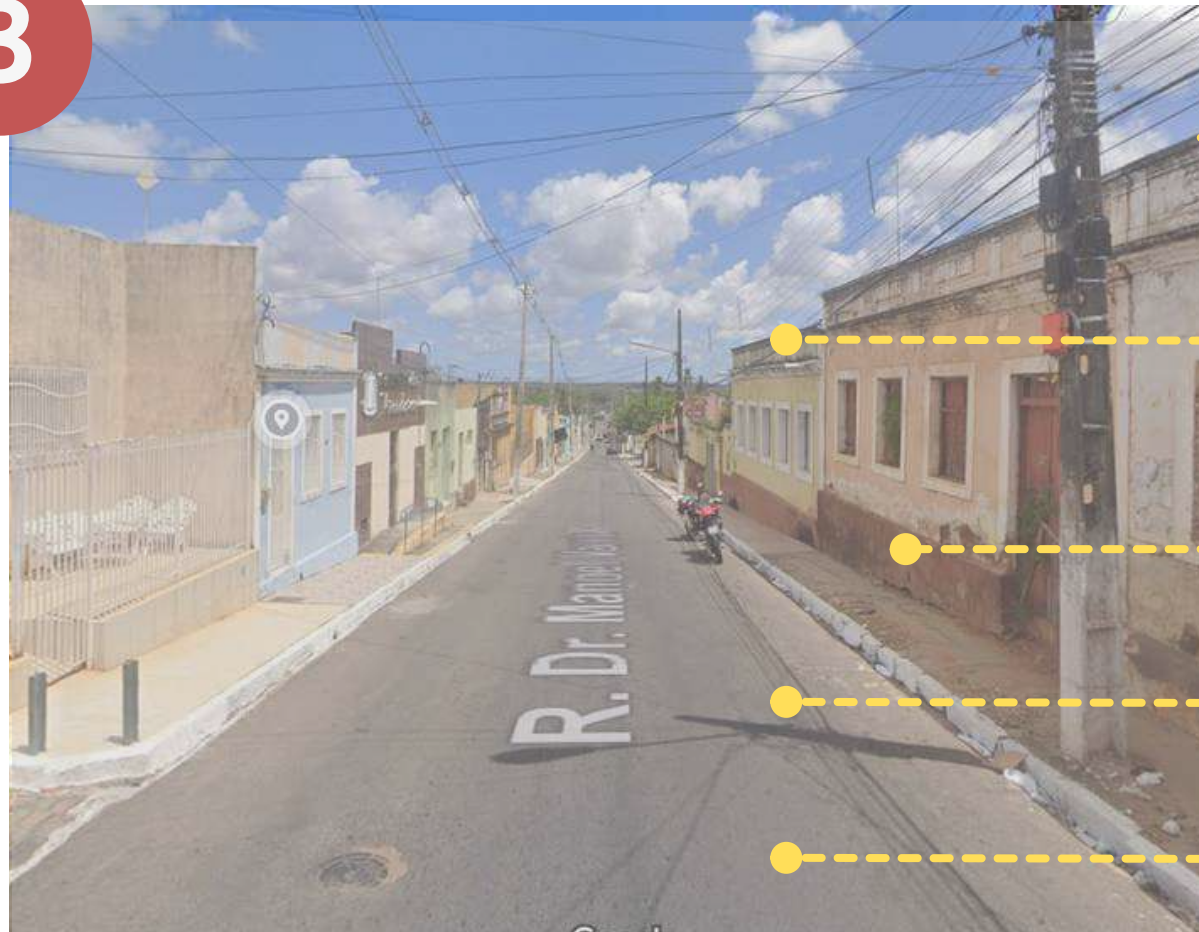
Não há vegetação

Não há acessibilidade

2



3



Edifício histórico: Biblioteca Municipal

Ausência de iluminação pública

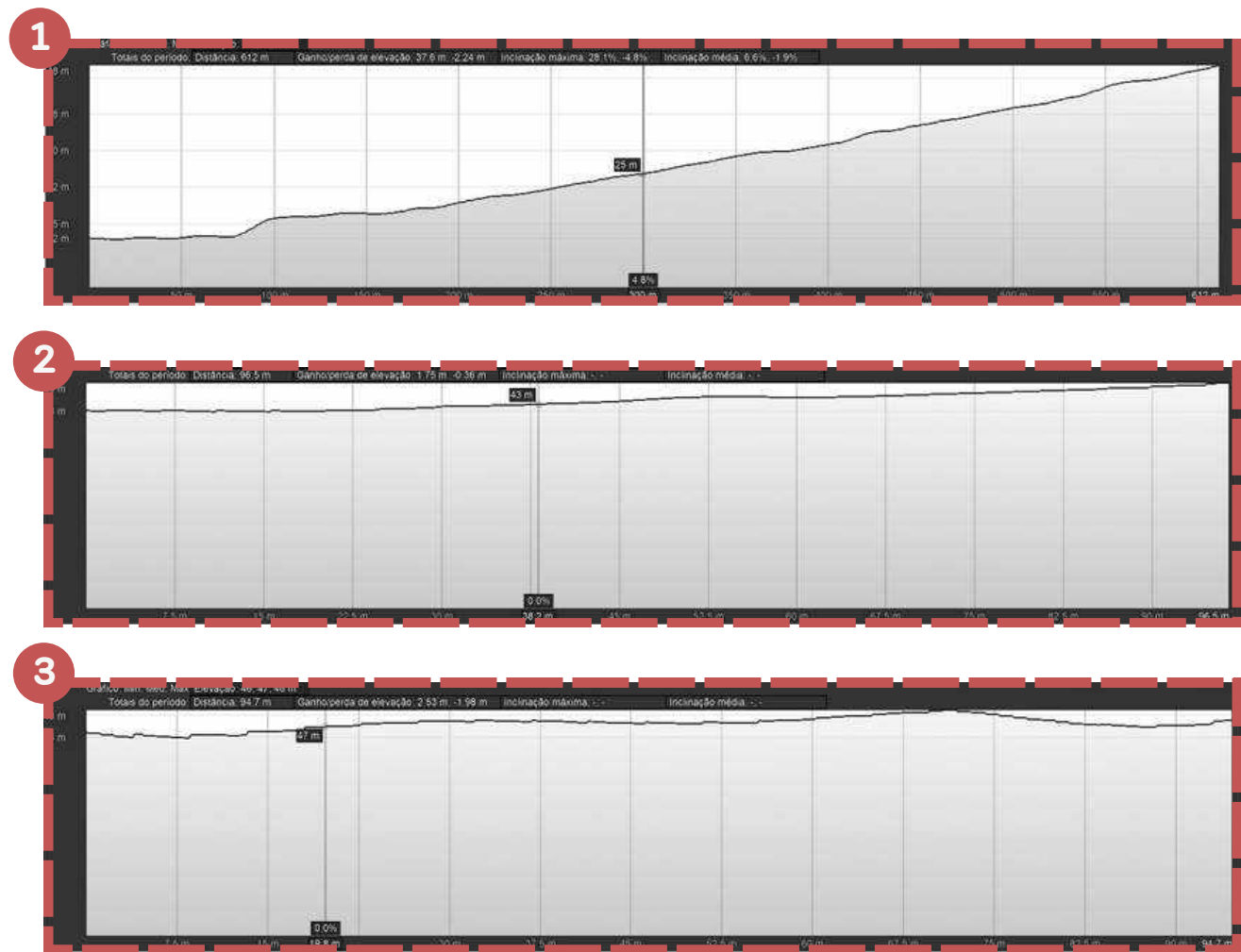
Prédios em processo de deterioração

Falta sombreamento

Não há acessibilidade

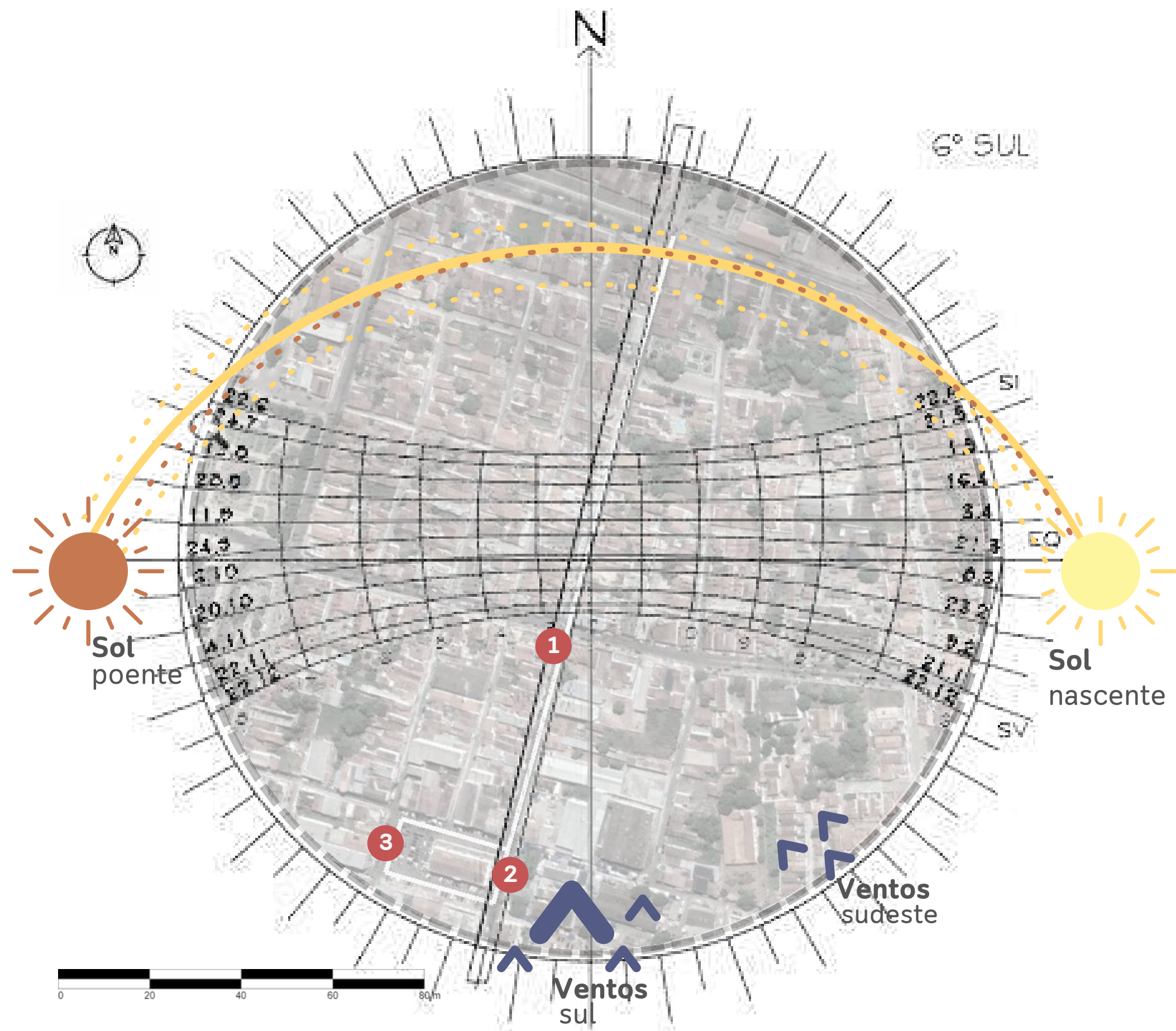
1





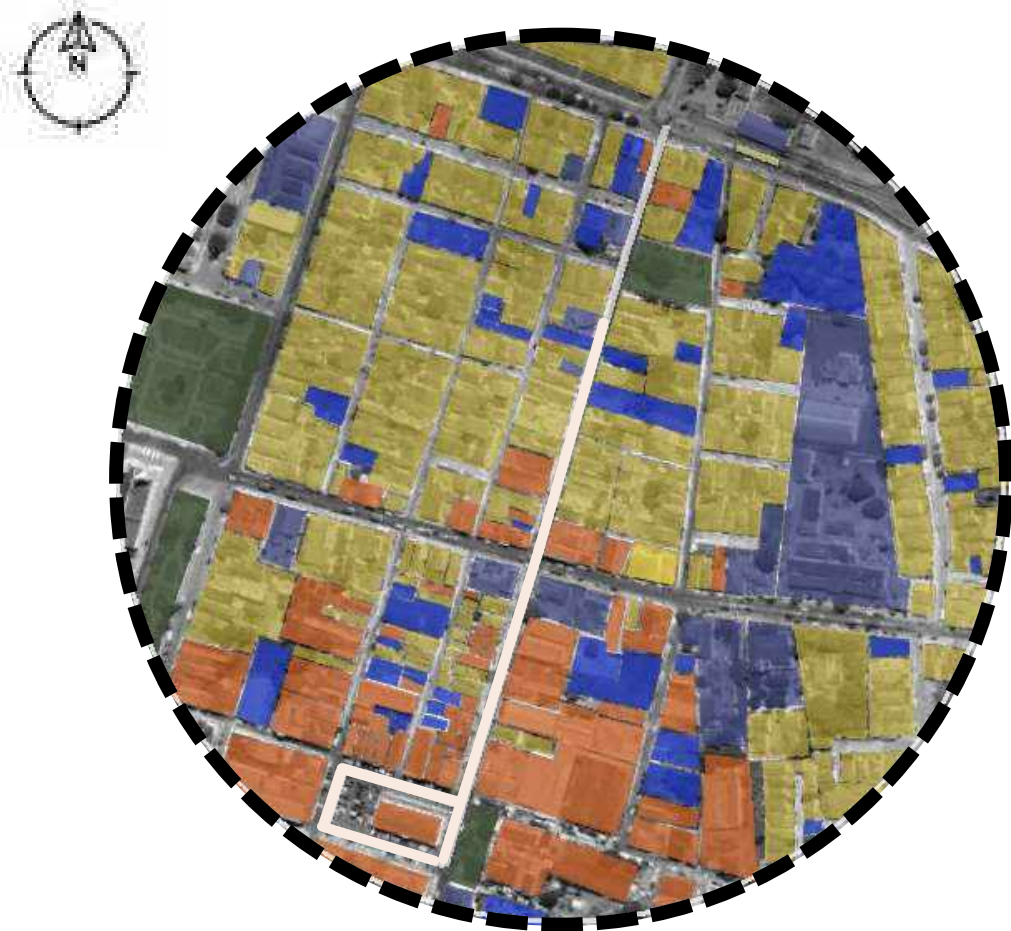
perfis topográficos;

4.2 / aspectos físicos AMBIENTAIS



4.3 / URBANÍSTICO

aspectos

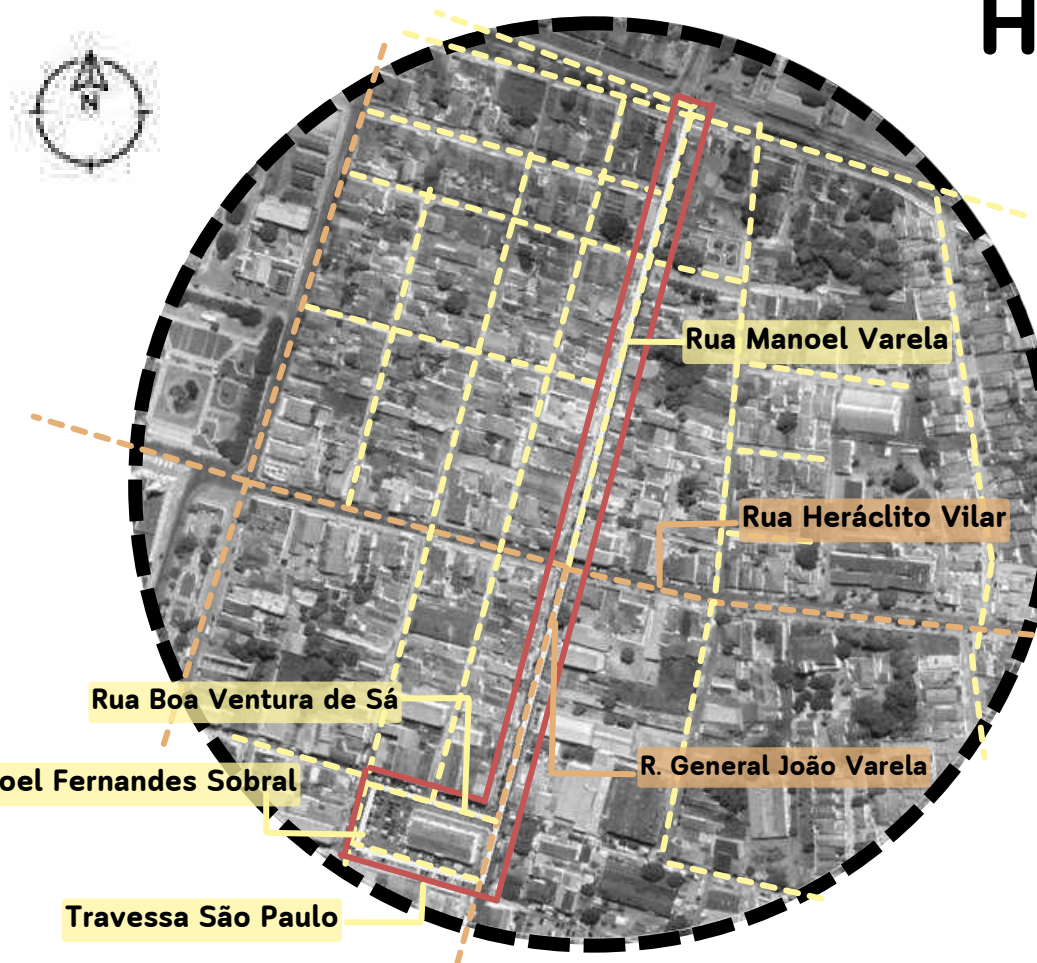


Uso do solo
recorte espacial

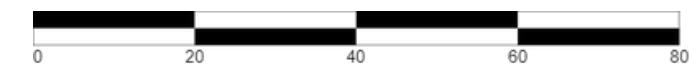


legenda

- Residências
- Institucionais e serviços
- Comercial
- Área de intervenção
- Praças
- Vazios urbanos

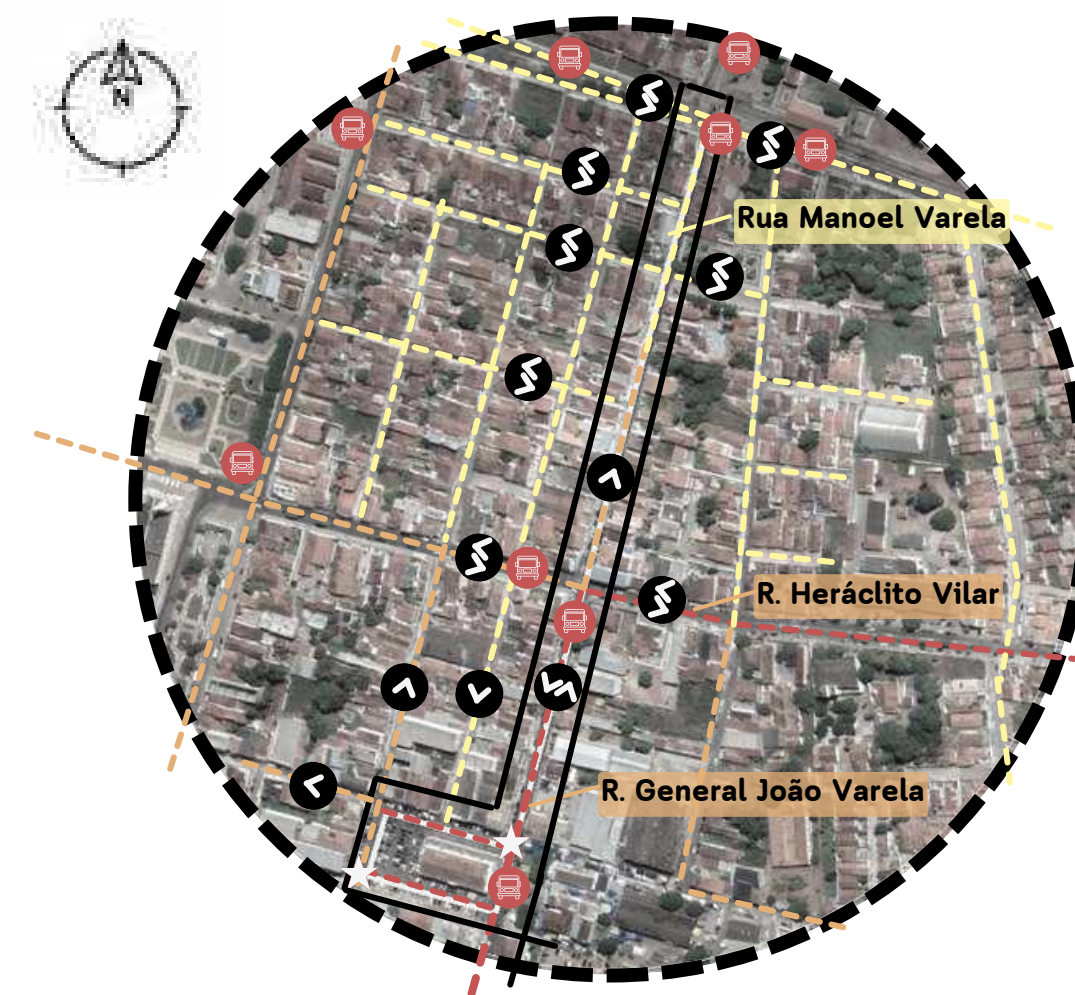


Hierarquia de vias
recorte espacial

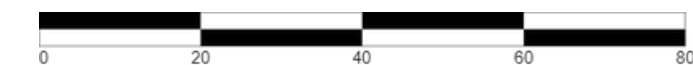


legenda

- Vias coletoras
- Vias locais
- Área de intervenção



Fluxos
recorte espacial



legenda

- Fluxo intenso
- Fluxo moderado
- Fluxo leve
- Área de intervenção
- 🚌 Ponto de ônibus
- ➔ Sentido único
- ↔ Sentido duplo
- ★ Área de conflito

01 Plano Diretor de Ceará -Mirim/RN

02 Código de Obras de Ceará-Mirim/RN

03 ABNT NRB 9050/2020 - Acessibilidade

04 Código de Trânsito Brasileiro.

Questionário seguindo as **quatro** etapas da metodologia de análise de Jan Gehl.

DADOS GERAIS:

- +_ Gênero
- Faixa etária: + ente 20 e 24 anos, seguido por 40 e 44 anos
- Graduação incompleta
- Residêntes no municipio
- Lomocoção: carro e a pé

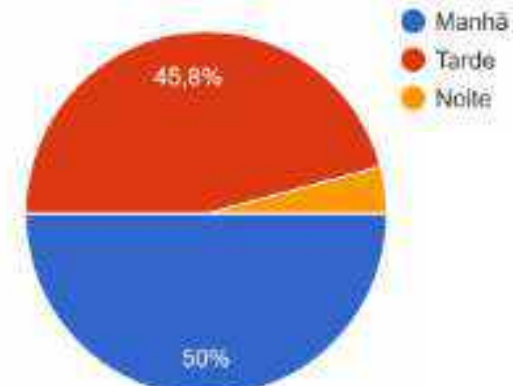
• **ESPAÇO VIVO**

- movimento, a diversidade de usos, permanência e a infraestrutura do local

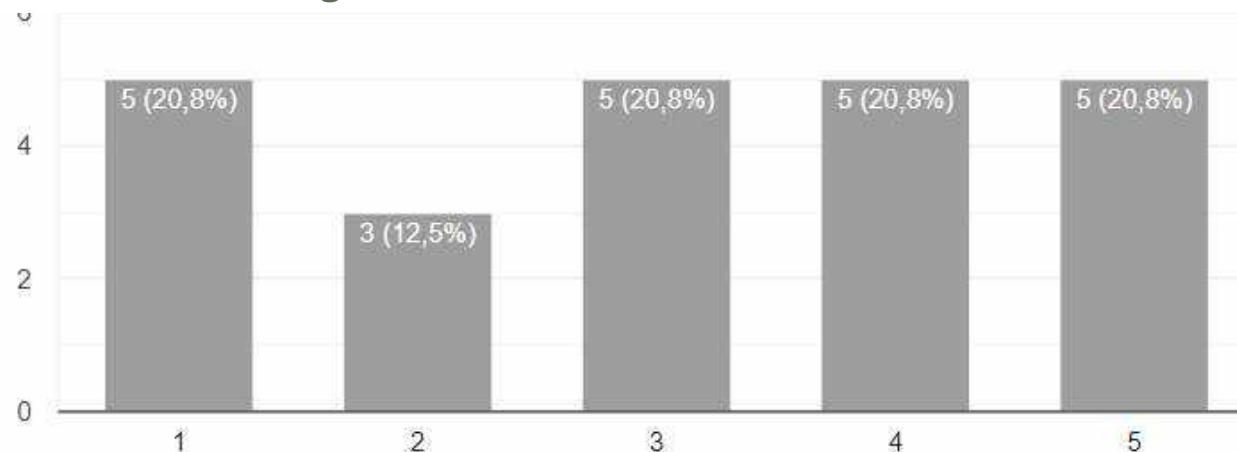
Frequência:



Período:



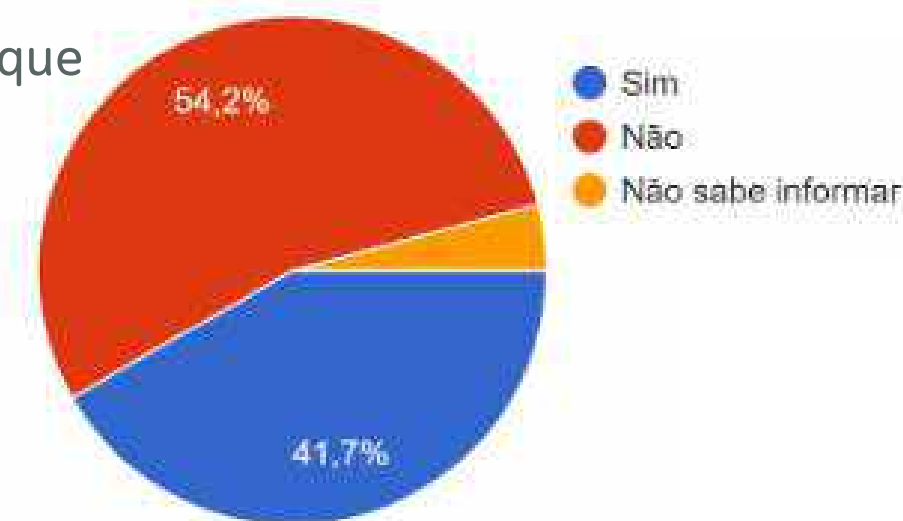
ESPAÇO SEGURO



(Parâmetro: 1 = Me sinto seguro(a); 5 =Me sinto extremamente inseguro(a))

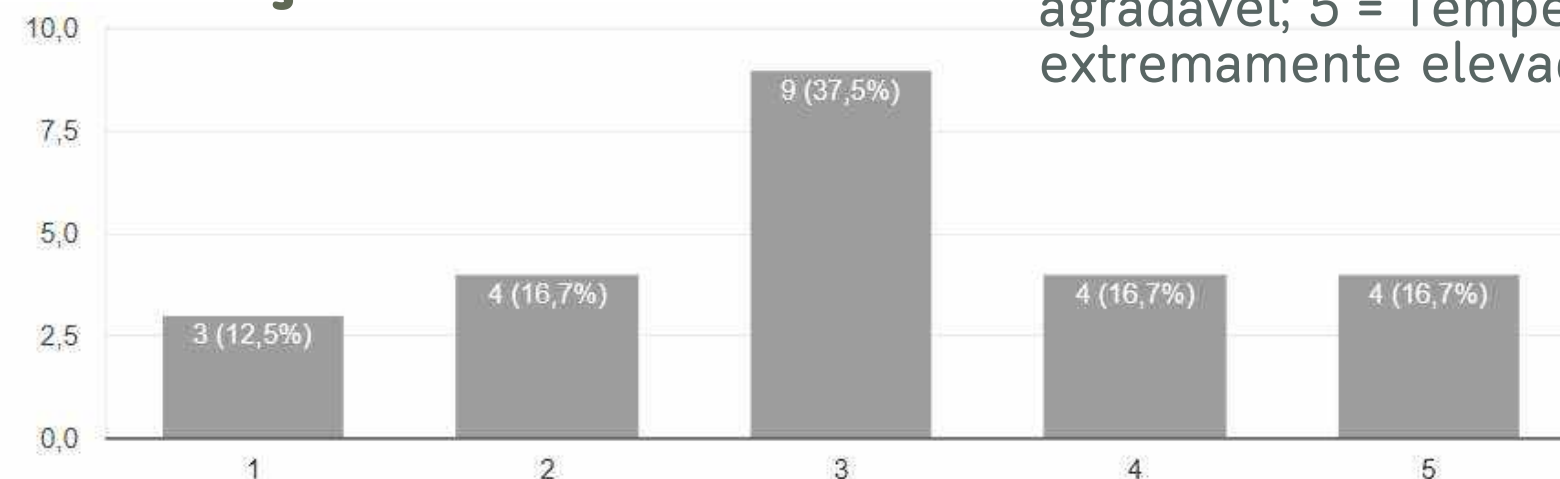
ESPAÇO SUSTENTÁVEL

Equipamentos públicos que auxiliam na limpeza?



ESPAÇO SAUDÁVEL

(Parâmetro: 1= Temperatura agradável; 5 = Temperatura extremamente elevada)



Fortalecimento das interações nos espaços públicos.

Inserir mobiliário de permanência para descanso e descontração;
Rota **acessível** com a inserção de rampas e piso tátil;
Espaço para atividade física ao ar livre;
Inserir **iluminação** pública para uso noturno;

4.6 / Programa de necessidades

Fortalecimento das interações nos espaços públicos.

Inserir mobiliário de permanência para descanso e descontração;
Rota **acessível** com a inserção de rampas e piso tátil;
Espaço de atividade física ao ar livre;
Inserir iluminação pública para uso noturno;

Respeito à paisagem local e edifícios históricos presentes na área de intervenção

Adição de **mobiliário** que permita comunicação visual com os edifícios históricos e aspectos culturais;
Mobiliário **educativo** ligada sobre a história da Cidade de Ceará-Mirim

4.6 / Programa de necessidades

Fortalecimento das interações nos espaços públicos.

Inserir mobiliário de permanência para descanso e descontração;
Rota **acessível** com a inserção de rampas e piso tátil;
Espaço de atividade física ao ar livre;
Inserir iluminação pública para uso noturno;

Respeito à paisagem local e edifícios históricos presentes na área de intervenção

Adição de mobiliário que permita comunicação visual com os edifícios históricos e aspectos culturais;
Mobiliário educativo ligada sobre a história da Cidade de Ceará-Mirim

Incentivo a diferentes mobilidades;

Alargamento de **áreas de transição** para o pedestre; inserir ciclofaixa; Padronizar e **nivelar** passeio público existente;
Delimitar área para **estacionamento**; Organização de espaços de encontro do **trânsito de carros e pessoas** com rotatórias, sinalização de trânsito, área para caminhões;

4.6 / Programa de necessidades

Fortalecimento das interações nos espaços públicos.

Inserir mobiliário de permanência para descanso e descontração;
Rota **acessível** com a inserção de rampas e piso tátil;
Espaço de atividade física ao ar livre;
Inserir iluminação pública para uso noturno;

Respeito à paisagem local e edifícios históricos presentes na área de intervenção

Adição de mobiliário que permita comunicação visual com os edifícios históricos e aspectos culturais;
Mobiliário educativo ligada sobre a história da Cidade de Ceará-Mirim

Incentivo a diferentes mobilidades;

Alargamento de áreas de transição para o pedestre; inserir ciclofaixa; Padronizar e nivelar passeio público existente;
Delimitar área para estacionamento; Organização de espaços de encontro do trânsito de carros e pessoas com rotatórias, sinalização de trânsito, área para caminhões;

Potencialização do conforto térmico e acústico

Implantar massas arbóreas nas vias, piso intertravado
Inserir **estruturas** de sombreamento no passeio e proteção;

4.6 / Programa de necessidades



**05 / Idealizando
o projeto**

CONCEITO & PARTIDO

ação de estabelecer novas conexões,
uniões ou ligações entre elementos diversos

espaços singulares, integrados,
acessíveis e dinâmico

RECONECTAR



estrutura - aço corten

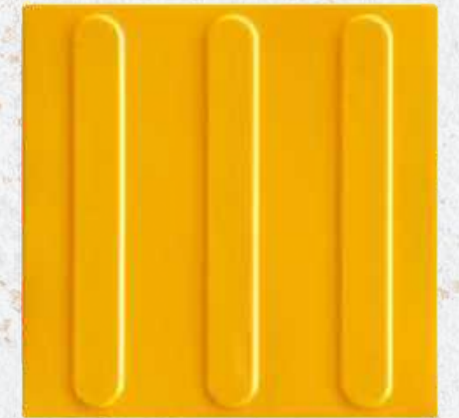


caramanchão-
madeira



mobiliário- concreto

mood
BORD



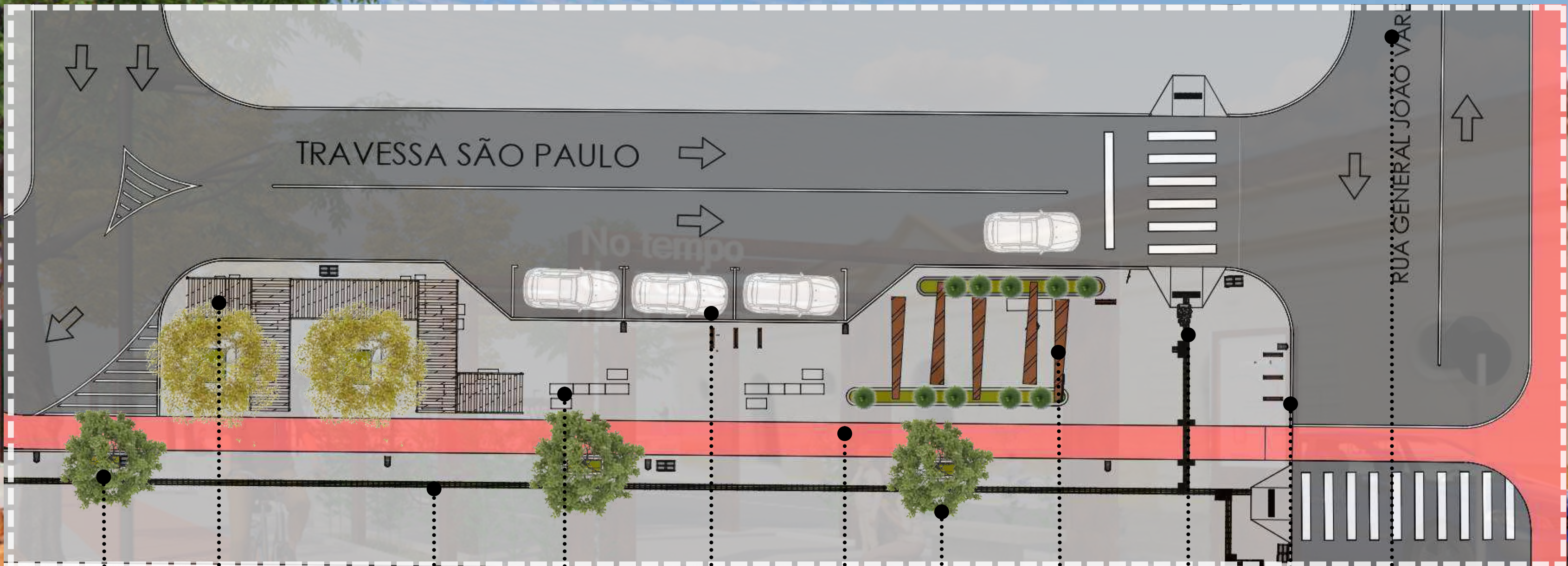
ipê amarelo



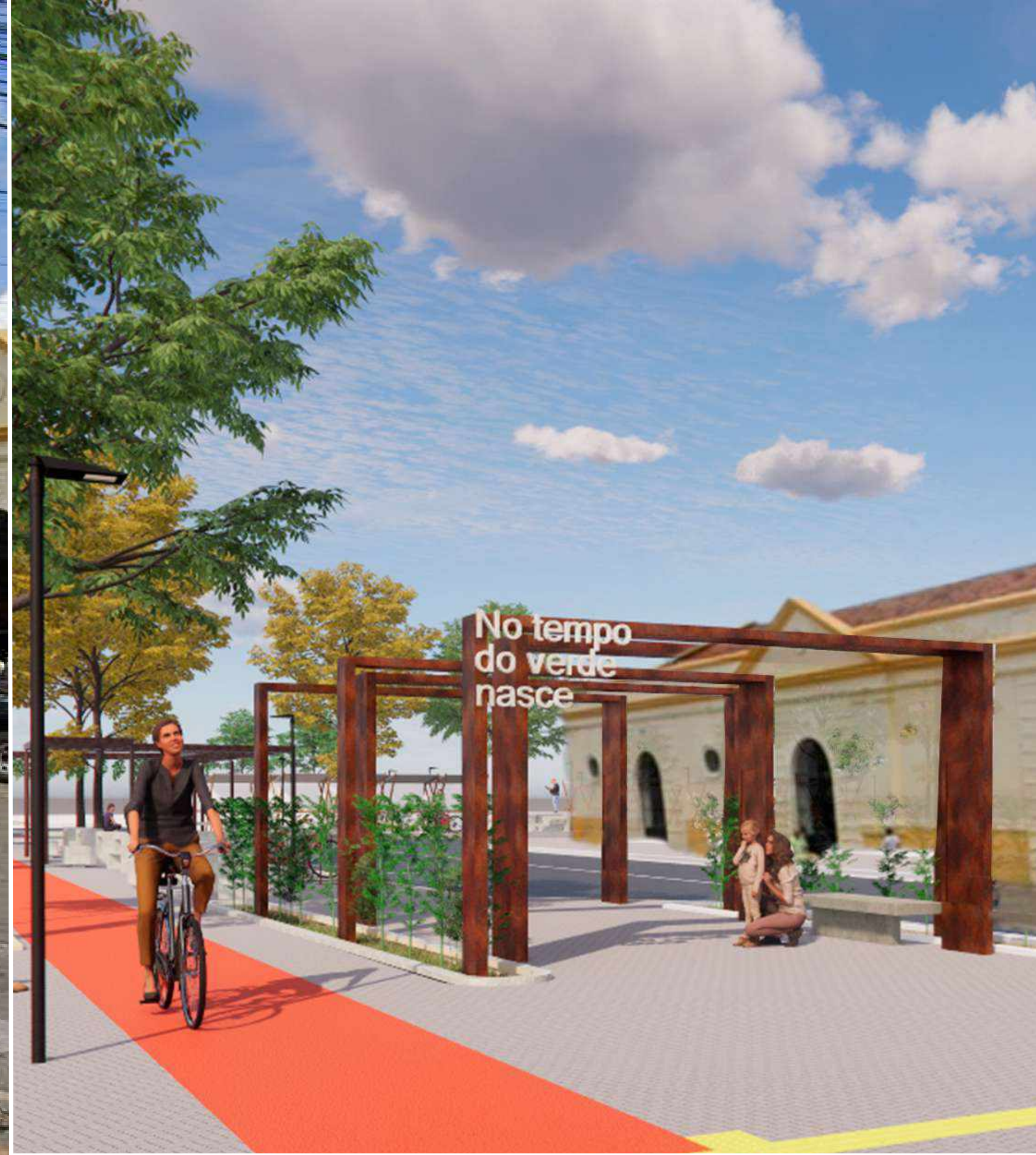
piso intertravado



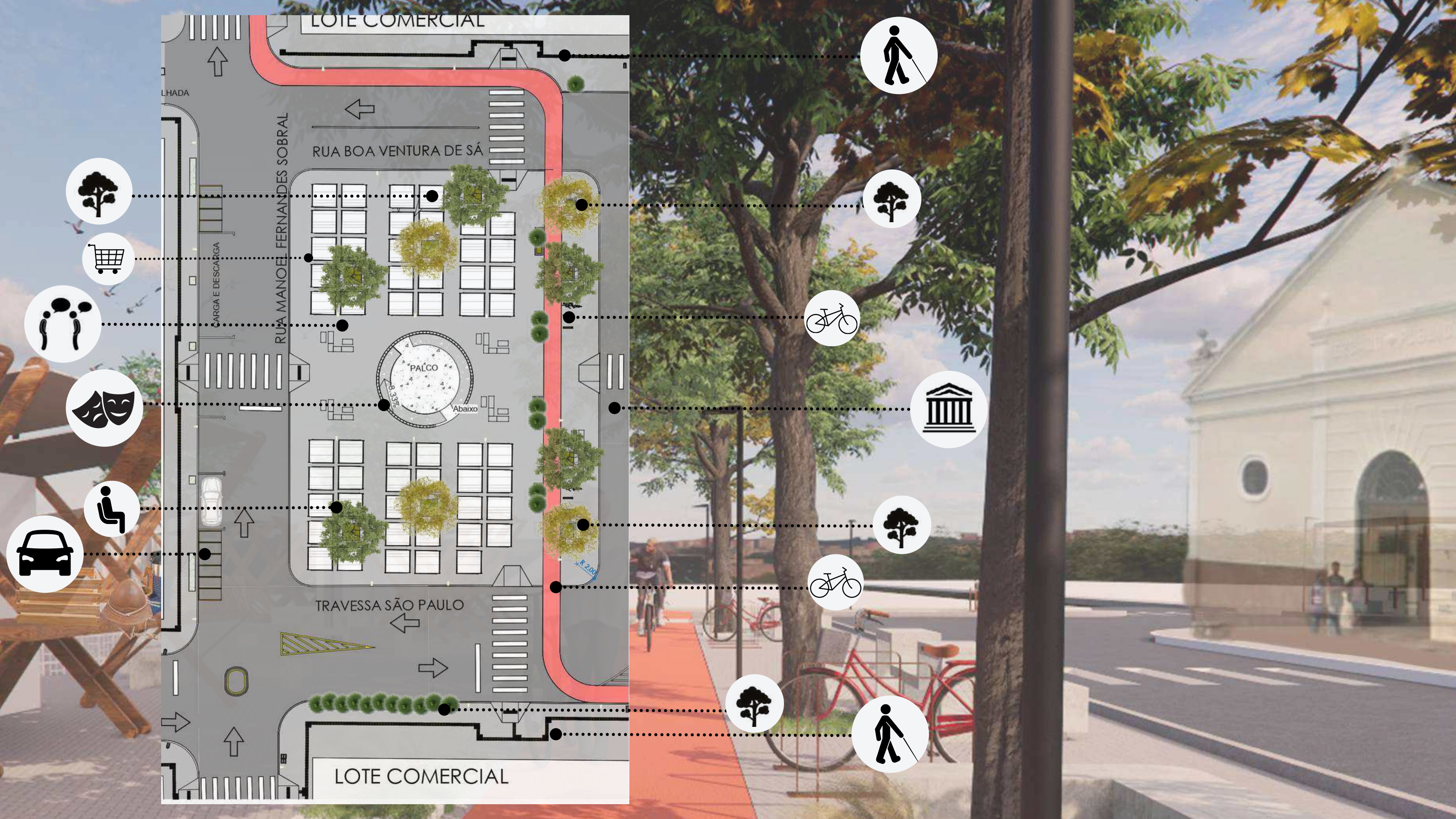
Açoita-cavalo



- Tree icon
- Group of people icon
- Person with cane icon
- Person sitting icon
- Car icon
- Bicycle icon
- Tree icon
- Open book icon
- Person with cane icon
- Bicycle icon
- Classical building icon







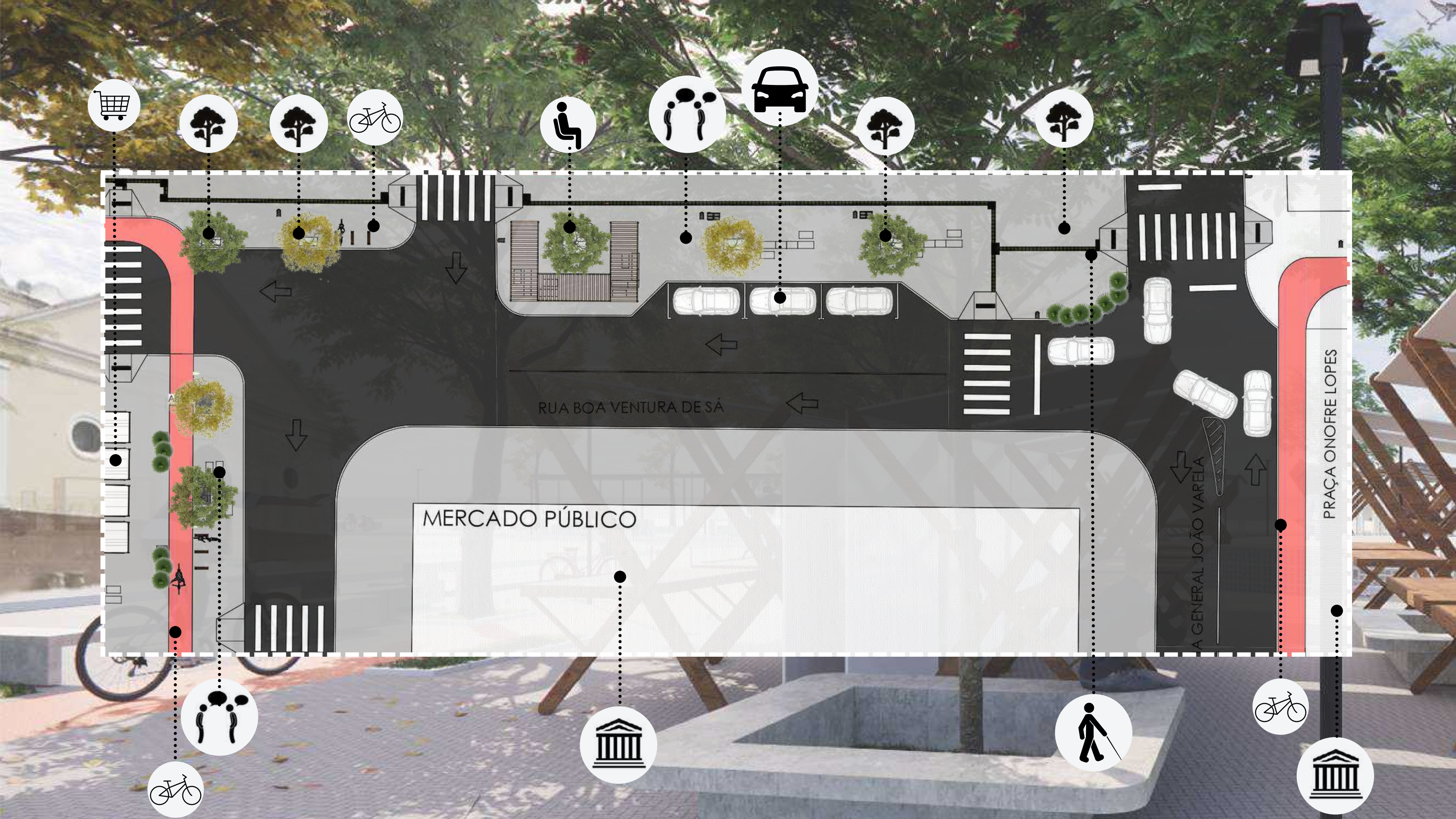
- Tree icon
- Shopping cart icon
- Two people icon
- Theater mask icon
- Person in wheelchair icon
- Car icon

- Person with cane icon
- Tree icon
- Bicycle icon
- Classical building icon
- Tree icon
- Bicycle icon
- Tree icon
- Person with cane icon









MERCADO PÚBLICO

RUA BOA VENTURA DE SÁ

A GENERAL JOÃO VARELA

PRAÇA ONOFRE LOPES







CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreende-se que este trabalho é apenas um passo no processo multidisciplinar de estudo e proposição de requalificação do Centro Histórico de Ceará Mirim. No entanto, acredita-se que a proposta leva em consideração os múltiplos perfis dos usuários da área, como pedestres, comerciantes, feirantes e turistas, e tem potencial para contribuir nas discussões sobre soluções necessárias no contexto urbano, aproveitando o potencial do local que se encontram atualmente negligenciados.

/ REFERÊNCIAS

Alex, Sun. Projeto da praça. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

Bloco B. 1º lugar Concurso Nacional Rua Júlio de Castilhos. Disponível em: <https://www.blocob.arq.br/urbano-ruajuliodecastilhos>. Acesso em: 18 de agosto de 2023.

Baldwin, Eric. Paris transformará a Champs Élysées em um enorme jardim urbano linear. https://www.archdaily.com.br/br/955089/paris-transformara-a-champs-elysees-em-um-enorme-jardim-urbano-linear?ad_medium=gallery. Acesso em: 12 de junho de 2023.

Baratto, Romullo. Primeiro lugar no concurso para requalificação urbana do Centro Histórico de São José, SC. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>. Acesso em 16 de maio de 2023.

Brasil. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, Artigo n. 216 de 5 de outubro de 1988. Disponível em <senado.leg.br> Brasília, 1988.

Brasil. SPHAN. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em <portal.iphan.gov.br>. Brasília: IPHAN, 1937.

Carta de Nairobi. Recomendação de Nairobi. 1976. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao de Nairobi 1976.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf). Acesso em: 14 de abril de 2023.

Carta de Turismo Cultural. Carta de Turismo Cultural. 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Turismo%20Cultural%201976.pdf>. Acesso em: 16 de abril de 2023.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO . Sinalização vertical de regulamentação. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 1, Brasília, 2007.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO . Sinalização vertical de Advertência. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 2, Brasília, 2007.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO . Sinalização vertical de indicação. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 3, Brasília, 2014.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO . Sinalização horizontal. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 4, Brasília, 2007.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO . Sinalização semaforicas. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 5, Brasília, em discussão na câmara temática.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO. Dispositivos Auxiliares. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 6, Brasília, versão preliminar, em discussão na câmara temática.

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO. Sinalização temporária. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volume 7, Brasília, versão preliminar, em discussão na câmara temática.

Coutinho, C.C.P. O progresso econômico do município de Ceará-Mirim/RN Monografia (Graduação em economia) - Departamento de Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006.

Cruz, Luana Honorio. Os caminhos do açúcar no Rio Grande do Norte: o papel dos engenhos na formação território potiguar: século XVII ao início do século XX. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2015.

Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações. Carta de Atenas. 1931. Disponível no Portal IPHAN:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

GEHL, Jan. Cidades Para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280 p.

Hijioka, A., Santos, A. A., Klintowitz, D., Queiroga, et al. Espaços livres e espacialidades da esfera de vida pública: uma proposição conceitual para o estudo de sistemas de espaços livres urbanos no país. Paisagem e Ambiente. Ed. 23. São Paulo.2007. (p. 116-123).

Hora, J. A. N. Dinâmica de Expansão Urbana de Ceará-Mirim/RN: aspectos locais e metropolitanos? Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2015

ICOMOS - INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITIES. Carta de Veneza. 1964. Disponível no Portal IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 03 de abril de 2023;

Jacobs, Jane. Morte e vida das grandes cidades americanas. São Paulo: Martins Fontes, 2014. 3ª ed.

Lemos, Carlos. O que é patrimônio? São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

Lynch, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1960.

Ministério de Minas e Energia. Diagnóstico do Município de Ceará-Mirim. Disponível em

https://rigeo.cprm.gov.br/jspui/bitstream/doc/16950/1/rel_ceara_mirim.pdf.

Acesso em: 03 de abril de 2023.

Montenegro, M. E. A Produção do Espaço Rural no Município de Ceará-Mirim. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós Graduação e Pesquisa em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2004.

Moreira, Maria da Graça Santos Antunes (2007) Requalificação Urbana - Alguns conceitos básicos||. CEFA (Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura) + CIAUD (Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design), pp. 117- 118; 124.

Pesavento, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. 2007. Revista Nuevo Mundo, Mundos Nuevos. Disponível em: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/3212>. Acesso em: 15 abr. 2023.

Rodrigues, Ferdinando de Moura. Desenho urbano: cabeça, campo e prancheta. São Paulo: Projeto, 1986.

Santos, J. S. M. A expansão Canavieira no Vale do Ceará-Mirim: 1845-1930. Monografia (Disciplina de Pesquisa Histórica II - Curso de História) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2001.

Silva, Ana Maria Ribeiro. Requalificação Urbana: O exemplo da intervenção Polis em Leiria. 2011.175 f. |Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2011.

Souza, Aldenizia de Medeiros. Arquitetura do século XIX em Ceará-Mirim. Monografia (Disciplina de Pesquisa Histórica II - Curso de História) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1999.

Sotratti, Marcelo Antônio. Revitalização. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/58/revitalizacao>. Acesso em: 07 de Agosto de 2023.

Vargas, Heliana Comin; Castilho, Ana Luisa Howard de (Org). Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole, 2006.