UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ANA KARLA DOS PASSOS SARMENTO

PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA

Goiás - GO

2019

sistema de bibliotecas ufg

UFG

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio do Repositório Institucional (RI/UFG), regulamentado pela Resolução CEPEC nº 1204/2014, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou *download*, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

1. Identificação do Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação (TCCG):

Nome completo do autor: Ana Karla dos Passos Sarmento

Título do trabalho: Parque Urbano da Orla da Praia da Costa

2. Informações de acesso ao documento:

Concorda com a liberação total do documento [X] SIM [ ] NÃO[1]

Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF do TCCG.

Ana Karla dos Passos Sarmento.
(Nome completo do autor)[2]

Ciente e de acordo:

Carina Folena Cardoso (professora orientadora) Data: 03/01/2020

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. A extensão deste prazo suscita justificativa junto à coordenação do curso. Os dados do documento não serão disponibilizados durante o período de embargo.
Casos de embargo:
- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

[2] As assinaturas devem ser originais sendo assinadas no próprio documento. Imagens coladas não serão aceitas.

ANA KARLA DOS PASSOS SARMENTO

PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA

Monografia apresentada ao curso de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Goiás, como requisito final para conclusão da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II.

Orientador(a): Prof.ª Me. Carina Folena Cardoso

Goiás - GO

2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do
Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

DOS PASSOS SARMENTO, ANA KARLA
PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA [manuscrito]
/ ANA KARLA DOS PASSOS SARMENTO. - 2019.
LXVI, 66 f.: il.

Orientador: Profa. CARINA FOLENA CARDOSO.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Goiás, Unidade Acadêmica Especial de Ciências Sociais Aplicadas, Arquitetura e Urbanismo, Cidade de Goiás, 2019.

Inclui siglas, mapas, fotografias, abreviaturas, símbolos.

1. Humanização. . 2. Imagem da Cidade. . 3. Dinamização. . 4. Praia da Costa.. I. FOLENA CARDOSO, CARINA , orient. II. Título.

CDU 72

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
UNIDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS - REGIONAL GOIÁS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ANEXO VI
ATA DE AVALIAÇÃO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
TRABALHO PROPOSITIVO

Nome do Aluno: Ana Karla dos Passos Semeano

Título do Trabalho: Parque Urbano no Cais de Porto no Centro

Data: 20/12/2019 Início: 08:12 Término: 10:05 NOTA FINAL: 9,8

Critérios de Avaliação – caráter teórico-analítico (Regulamento TCC Arquitetura e Urbanismo CAU-RG):

Conceituação Teórica e Partido: Referências projetuais, fundamentação teórica e técnico-construtiva e relações com o lugar e o entorno.

Relação entre a produção teórica e a prática: vista a partir da coerência entre tema, conceito e projeto (demonstrada pelo embasamento do partido adotado e da concepção formal com a interpretação do tema, a proposta teórico-conceitual, as implicações socioeconômicas e culturais, o contexto histórico e os antecedentes arquitetônicos e urbanísticos).

Desenvolvimento do Projeto: Metodologia e/ou processo de desenvolvimento do projeto, processo de concepção e trajetória (estudos preliminares, partido, anteprojeto, projeto arquitetônico final e detalhamento). Atendimento à funcionalidade, dimensionamento adequado, nível de detalhamento compatível com complexidade do programa de necessidades; acessibilidade; adequação a orientação solar, topografia e pré-existências; construtibilidade, concepção estrutural e viabilidade; coerência, inovação e contribuição para o campo de conhecimento; inovação técnica e tecnológica.

Apresentação e representação técnica do projeto: O formato de apresentação fica a critério do aluno, desde que com a anuência do orientador. Deve prezar pela qualidade gráfica do projeto, precisão técnica da representação, organização, coerência entre projeto e linguagem gráfica, qualidade da redação, formatação, diagramação e acabamento. Objetividade, clareza, capacidade de síntese e argumentação, domínio do assunto, coerência entre a apresentação oral, a pesquisa e o projeto. Uso adequado de referências imagéticas e iconográficas, de elementos de processo, de material audiovisual e do tempo disponível para defesa do projeto. O aluno terá o período máximo de 20 minutos para exposição do trabalho.

CONSIDERAÇÕES DA BANCA:

O discente cumpriu os critérios de avaliação, demonstrando uma fragilidade no campo de representação, a qual foi contornada na apresentação. O trabalho foi sensível-se ao local pesquisado e este foco é ótimo de ação. Destaca-se a qualidade de apresentação dos painéis, textos e ilustrações. A apresentação poderá ser melhorada para a submissão final do documento no repositório institucional, Tojal. Deve se dar à redação de ortografia, visto é uma reclamação da banca. Parabenizamos pela sensibilidade e preocupação à fauna do Pequeno. Encontra-se portanto o discente apto ao exercício da profissão, sendo que esta banca aprovou.

CONSIDERAÇÕES DO ORIENTADOR (assiduidade nas orientações, empenho, iniciativa, responsabilidade e organização):

O aluno foi assíduo em todas as orientações e demonstrou comprometimento ao desenvolver um amplo levantamento da área de intervenção, em respeito às fragilidades apresentadas no TCC I. Durante o processo, o docente apresentou dificuldades no domínio da macroescala de estruturação viária e morfologia urbana. No entanto, dedicou-se a estudar os marcos legais e apresentou um trabalho complexo que transita entre o planejamento urbano e o projeto paisagístico. Faltou ao processo um aprofundamento preciso das pré-existências, mas o docente conduziu o projeto de modo autônomo e autoral.

Nome: Carlina Fonseca Cardoso Ass.: [signature]
professor orientador

AVALIADORES:

Nome: NEIGOR DE CARVALHO PAES Ass.: [signature] Nota: 9,5
Membro Interno

Nome: ALEXANDRE BESSA MARINS ALVES Ass.: [signature] Nota: 10,0
Membro Externo

RESUMO

Esta monografia evidencia os impasses e a dicotomia que as grandes cidades litorâneas do Brasil sofrem, devido às problemáticas causadas pela especulação imobiliária frente ao litoral, utilizando as orlas como elemento de investimento econômico, ocasionando uma disfunção na implementação de grandes maciços verticais à beira-mar, com análises e enfoque no objeto de estudo da orla da praia da costa e sua área de entorno. Essa verticalização em massa, foi possível através da construção da Ponte Darcy Castello de Mendonça, mais conhecida como Terceira Ponte, que liga a capital Vitória com o Município de Vila Velha, que impulsionou a ocupação do território do bairro Praia da Costa e bairros vizinhos. A orla da Praia da Costa, situada no Município de Vila Velha - ES, detêm uma área completamente adensada e consolidada rente à faixa litorânea, essa conformação traz ao espaço como um todo uma disfunção na questão da mobilidade, visto que é majoritariamente de automóveis, acarretando na falta de espaço e de infraestrutura na orla para o uso das pessoas.

As revisões teóricas tratadas neste trabalho, contemplam os principais autores que abordam as relações humanas com a cidade, trazendo conceitos como a humanização dos espaços e a relação da imagem e pertencimento que cada indivíduo e o coletivo compõem no meio urbano, fundamental para a dinamização e vitalidade das cidades. A orla da Praia da Costa juntamente com o bairro de mesmo nome, apresenta deficiências na apropriação dos espaços públicos, que são poucos e precários, como a própria orla da praia. Os estudos de caso apresentados nesta monografia, elucidam as problemáticas encontradas por meio dos diagnósticos apresentados no decorrer do trabalho. Conclui-se que é possível uma grande cidade compreender espaços públicos de qualidade, conformando aspectos humanos e sociais e otimizando as relações comportamentais dos usuários na cidade.

Palavras-chave:

Humanização. Imagem da Cidade. Dinamização. Praia da Costa.

Abstract

This monograph shows the impasses and dichotomy that the large coastal cities of Brazil suffer, due to the problems caused by real estate speculation on the coast, using the shores as an element of economic investment, causing a dysfunction in the implementation of large vertical massifs by the sea, with analysis and focus on the object of study of the shore shore and its surrounding area. This mass verticalization was possible through the construction of the Bridge Darcy Castello de Mendonça, better known as Terceira Ponte, which connects the capital Vitória with the Municipality of Vila Velha, that boosted the occupation of the territory of the Praia da Costa neighborhood and neighboring neighborhoods. The edge of the Beach of the Costa, located in the Municipality of Vila Velha - ES, hold a completely thickened and consolidated area close to the coastal strip, this conformation brings to the space as a whole a dysfunction in the issue of mobility, since it is mostly automobiles, resulting in lack of space and infrastructure on the edge for the use of people. The theoretical revisions discussed in this paper, include the main authors that address human relations with the city, bringing concepts such as the humanization of spaces and the relationship of image and belonging that each individual and collective make up in the urban environment, fundamental to the dynamization and vitality of cities. The edge of Praia da Costa along with the neighborhood of the same name, presents deficiencies in the appropriation of public spaces, which are few and precarious, as the very edge of the beach. The case studies presented in this monograph clarify the problems found by means of the diagnoses presented in the course of the study. It is concluded that it is possible for a large city to understand quality public spaces, conforming human and social aspects and optimizing the behavioral relations of users in the city.

Keywords:

Humanization. Image of the City. Dynamization. Praia da Costa.

PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA

POR ANA KARLA DOS PASSOS SARMENTO

ANA KARLA DOS PASSOS SARMENTO

PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA

Monografia apresentada ao curso de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Goiás, como requisito para final para a conclusão da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II.

Orientador(a): Prof.ª Me. Carina Folena Cardoso

GOIÁS - GO
2019

Dedico este trabalho aos habitantes do bairro Praia da Costa que usufruem desse espaço público tão carente de atenção, mas que a população tem muito carinho e orgulho. Aos apaixonados por essa cidade, que em épocas sazonais disfrutam de suas belezas naturais.

E a minha mãe, que sempre me incentivou e me deu suporte para chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, pela iluminação e forças que me proporcionou para chegar até aqui, que nos meus momentos mais difíceis durante a graduação, foi o meu alicerce em meio as adversidades. A minha mãe Idenir, que sempre me incentivou, e me ajudou em todos os aspectos, sem a senhora e não conseguiria chegar até aqui. Agradeço também a minha orientadora Prof. Me. Carina Folena Cardoso, que me deu todo suporte e orientação possível para a realização desta Monografia, e que em meio aos percursos me incentivou e acreditou em mim e em meu trabalho, foi um prazer ter sido orientada por uma das profissionais que mais admiro.

Agradeço em especial aos meus amigos que sempre estiveram ao meu lado nos piores e bons momentos, que foram meus companheiros de trabalhos e que durante toda graduação me proporcionaram momentos de muitas alegrias, em especial a Juliana Lago Alves, Thais Ribeiro e Jefferson Nakashima, sem vocês eu não conseguiria chegar até aqui. Agradeço também a turma 01, pelos momentos, que tivemos juntos ao longo dos 5 anos. E agradeço também aos meus amigos Jaqueline Lino; Iago Braga e Esther Landivar, que nessa etapa final foram fundamentais para meu desempenho, sempre me incentivando e me apoiando nesse momento tão intenso da execução do TCC II.

“Primeiro a Vida, depois os espaços, daí então as construções – se for de outra forma, nunca dará certo.”

GEHL, Jan.

RESUMO

Esta monografia evidencia os impasses e a dicotomia que as grandes cidades litorâneas do Brasil sofrem, devido às problemáticas causadas pela especulação imobiliária frente ao litoral, utilizando as orlas como elemento de investimento econômico, ocasionando uma disfunção na implementação de grandes maciços verticais a beira-mar, com análises e enfoque no objeto de estudo da orla da praia da costa e sua área de entorno. Essa verticalização em massa, foi possível através da construção da Ponte Darcy Castello de Mendonça, mais conhecida como Terceira Ponte, que liga a capital Vitória com o Município de Vila Velha, que impulsionou a ocupação do território do bairro Praia da Costa e bairros vizinhos. A orla da Praia da Costa, situada no Município de Vila Velha - ES, detêm uma área completamente adensada e consolidada rente à faixa litorânea, essa conformação traz ao espaço como um todo uma disfunção na questão da mobilidade, visto que é majoritariamente de automóveis, acarretando na falta de espaço e de infraestrutura na orla para o uso das pessoas.

As revisões teóricas tratadas neste trabalho, contemplam os principais autores que abordam as relações humanas com a cidade, trazendo conceitos como a humanização dos espaços e a relação da imagem e pertencimento que cada indivíduo e o coletivo compõem no meio urbano, fundamental para a dinamização e vitalidade das cidades. A orla da Praia da Costa juntamente com o bairro de mesmo nome, apresenta deficiências na apropriação dos espaços públicos, que são poucos e precários, como a própria orla da praia. O projeto apresentado nesta monografia, elucida soluções para a resolução das problemáticas encontradas na área de estudo, por meio dos diagnósticos apresentados no decorrer do trabalho. Conclui-se que é possível uma grande cidade compreender espaços públicos de qualidade, conformando aspectos humanos e sociais e otimizando as relações comportamentais dos usuários na cidade.

PRAIA DA COSTA NO CONTEXTO DE VILA VELHA

HISTÓRICO

Vila Velha é a cidade mais antiga do estado do Espírito Santo e foi fundada no ano de 1535 (PREFEITURA DE VILA VELHA, 2019). No entanto, entre os séculos XVI e XIX não há relatos de muitas atividades desenvolvidas na Capitania da Vila do Espírito Santo, alcunha do território antes de se tornar um estado e o mesmo ter sua atual capital Vitória, de acordo com Maria Clara Medeiros Santos Neves e Luiz Guilherme Santos Neves (2019).

Assim como a maioria das cidades litorâneas, em seu porto atracavam navios mercantes até a chegada dos Holandeses e Espanhóis, que começaram a realizar diversos saques na Vila do Espírito Santo, fazendo necessária a mudança da capital para Vitória. Na atualidade, Vila Velha é a segunda cidade mais desenvolvida no Estado do Espírito Santo, sendo também a mais populosa.

A cidade está localizada ao litoral do Espírito Santo, tendo como limites: a capital Vitória, ao Norte; Cariacica ao Leste; Guarapari ao sul e o Oceano Atlântico a Oeste, possuindo 32 quilômetros de costa. A cidade também faz parte da região Metropolitana da Grande Vitória, composta pelos municípios de Fundão, Serra, Vitória, Cariacica, Viana e Guarapari.

O bairro Praia da Costa é um dos bairros mais antigo do município de Vila Velha. Na data de chegada dos portugueses, em 1535, sua ocupação iniciou-se com a implantação da Fazenda da Costa, por Vasco Fernandes Coutinho (JORNAL DA PRAIA DA COSTA, 2014). Na atualidade, o bairro detém um forte potencial turístico atribuído à sua orla, que é a mais conhecida do Estado do Espírito Santo e uma das mais procuradas em todo o Sudeste.

A praia da Costa tem uma concentração significativa de banhistas em sua ponta norte e alguns desportistas praianos ao longo da praia, que praticam exercícios na orla. Ao seu redor, o bairro que tem o mesmo nome da praia, conserva pontos turísticos de grande relevância como o Morro do Moreno - onde são desenvolvidos diferentes esportes aeronáuticos, proporcionados por sua altura de 184 metros - e ao seu lado, encontra-se o mais famoso ícone do Estado do Espírito Santo, o Convento da Penha, construído em 1892 (GAZETA, 2015).

INFORMAÇÕES GERAIS

LOCALIZAÇÃO: Estado do Espírito Santo - Vila Velha.

BAIRROS LIMÍTROFES: Centro de Vila Velha, Velha e Divino Espírito Santo (oeste), Baía de Vitória (norte), Itapuã (sul) e Oceano Atlântico (leste).

DENSIDADE DEMOGRÁFICA: 1.151,598 hab./hac.

NÚMERO DE HABITANTES: 31.083 habitantes de acordo com IBGE 2010.

A ORLA DA PRAIA DA COSTA E ITAPUÃ

IMPORTÂNCIA

A relevância dos espaços livres públicos que as cidades oferecem à população, geralmente se encontram com infraestrutura ruim e carência da pluralidade de funções e atividades. Realizar a investigação acerca da orla da Praia da Costa e toda a sua área de entorno, é importante para a compreensão da relação entre um ambiente já completamente consolidado, mas que compõe uma dicotomia vigente no espaço urbano, que atinge os espaços de lazer e o comportamento das pessoas na cidade.

A orla da Praia da Costa e da Praia de Itapuã compreende uma grande relevância na sua área e conjuntamente na regiao de entorno em proporções Nacionais, visto que é uma das praias que mais recebe turistas do Estado do Espírito Santo. A mesma é uma das principais áreas de lazer público ao ar livre que o bairro e o município possui, com relevância de atividades sazonais que acontece em escala Municipal, Estadual e Nacional. Entretanto a área não compreende a infraestrutura necessária para o uso dos cidadãos e esporadicamente dos turistas.

Em parte, a Praia de Itapuã que se encontra em divisa com a Praia da Costa, detém de atividades culturais do cotidiano da população como a pesca que é algo marcante da cultura do capixaba e da população de Vila Velha.

Portanto é de suma importância a requalificação do espaço, juntamente com seu entorno, sempre respeitando o direito a cidade que é respaudado pela lei 10.257 de 10 de Julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade.

FONTE: AUTORA, 2019

FONTE: AUTORA, 2019

FONTE: AUTORA, 2019

PORQUE REQUALIFICAR A PRAIA DA COSTA?

MOTIVAÇÕES INICIAIS

A dicotomia da Orla e o interior do bairro, mostra a relação da infraestrutura com as relações humanas que o bairro e a mesma desenvolvem, principalmente na área de entorno com a Terceira Ponte. Essa conexão é o ponto de partida para a investigação das problemáticas da área, destacando a correlação entre espaço público de lazer e a dinamização e fluência da cidade como elemento influente.

A Orla da Praia da Costa foi escolhida como área de intervenção por sua importância para o Município e Estado, por ser o único espaço de lazer do bairro e, mesmo assim, não contemplar o principal aspecto para a interação e vivência urbana: uma diversidade de usos e um aproveitamento de seus potenciais paisagísticos, uma vez que grande parte do desenho urbano destina-se somente aos automóveis.

CIDADE VOLTADA PARA O AUTOMÓVEL

No século XIX, os novos modais de transporte alteraram drasticamente a feição das cidades. A chegada da ferrovia, por exemplo, trazia consigo demandas específicas de infraestrutura urbana, zonas de armazenagem, pátios de manobra, remodelação viária em função do posicionamento de estações, entre outros aspectos (ZUCONNI, 2016).

Do mesmo modo, o advento do automóvel também alterou não só a morfologia das cidades, mas também a percepção do urbano. O automóvel intensifica a velocidade de deslocamento, fazendo com que os detalhes construtivos da arquitetura passem a não ser mais percebidos na vista do observador, como consequência, a arquitetura moderna de formas simples, desenho racionalizado, passa se colocar como a imagem definitiva das metrópoles a partir do século XX (OLIVEIRA, 1998).

Toda essa transformação na cidade e em seu sistema de mobilidade ao decorrer de várias décadas culminou em uma cidade em que a prioridade é o automóvel. Esse fato trouxe consequencias, como a falta de identidade das cidades e principalmente a perca de valores perceptuais dos indivíduos no espaço e as boas práticas de forma urbana, quando nos referimos a identidade e aspecto fisiosocial da cidade.

O bairro Praia da Costa, sofreu essa transformação ao longo dos anos, logo após sua descoberta, o mesmo que por muitos anos detinha de uso majoritariamente residencial dormitório, mudou esse cenáario com a chegada da Terceira Ponte, visto que a passagem da capital Vitória passou a ser feita por automóveis e não por barcos.

Esssa condição fez com que a movimentação de automóveis aumentasse drasticamente na cidade de Vila Velha, principalmente pelo fato da cidade ser cede da fabrica Chocolates Garoto e conter um dos maiores centros comerciais da RMGV - Região Metropolitana da Grande Vitória.

Devido a essas circunstâncias, o trafego de automóveis aumentou no bairro Praia da Costa, pois o mesmo recebe todo trânsito vindo de Vitória para a distribuição de fluxo para a cidade de Vila Velha. O bairro praia da Costa é o mais atingido com essa adversidade, pois além do mesmo não conter nenhum tipo de espaço público, é o único local de lazer para exercer práticas esportivas e exercícios físicos, o mesmo divide esse espaço para estacionamentos de carros, pontos táxis e parada de ônibus, elementos estes que ocupa uma boa porcentagem do espaço do calçadão. Em alguns trechos do calçadão o mesmo é mais estreito tendo que dividir o pequeno espaço com a Av. Antônio Gil Veloso e com os estacionamentos de ambos os lados, deixando o espaço de circulação bem reduzido.

FONTE: AUTORA, 2019

Ponto e estacionamento de Taxis, ocupando espaço que poderia ser de uso exclusivo do Calçadão.

FONTE: AUTORA, 2019

Alto Fluxo de carros a beira do calçadão, causando ruído e poluição visual.

O BAIRRO SEM PRAÇA

O espaço público é um local de prática comum de todos, servindo para diversos tipos de usos, como: reuniões de pessoas, ponto de encontro, entre outras funções ligadas diretamente a interação social. A praça é uma das tipologias de espaço público, utilizada para a interação social no sentido de maior proximidade com o outro e com o próprio espaço.

O bairro Praia da Costa, assim como toda a Região Metropolitana da Grande Vitória, detém da carência de espaços públicos de convivio social e de lazer. Tendo em vista essa ausência, as pessoas ocupam os lugares com aspectos naturais que acabam assumindo o papel desses locais, e no bairro Praia da Costa não é diferente. Após uma análise no local como um todo, foi identificado que no mesmo, não há praças e parques que cumprem a função de encontro e lazer, fato este, que ocasiona diretamente na utilização da orla como local de atividades públicas, que seriam ocupados por praças e parques, que obtém espaços de lazer, permanência, recreação e contemplação.

Partindo dessas informações e observações, que o projeto de requalidicação da orla, optou como um dos partidos projetuais a inserção de pequenas praças por toda a extenção do calçadão, afim de suprir a carência identificada, tanto no bairro como também nos municípios vizinhos da cidade de Vila Velha.

FONTE: AUTORA, 2019

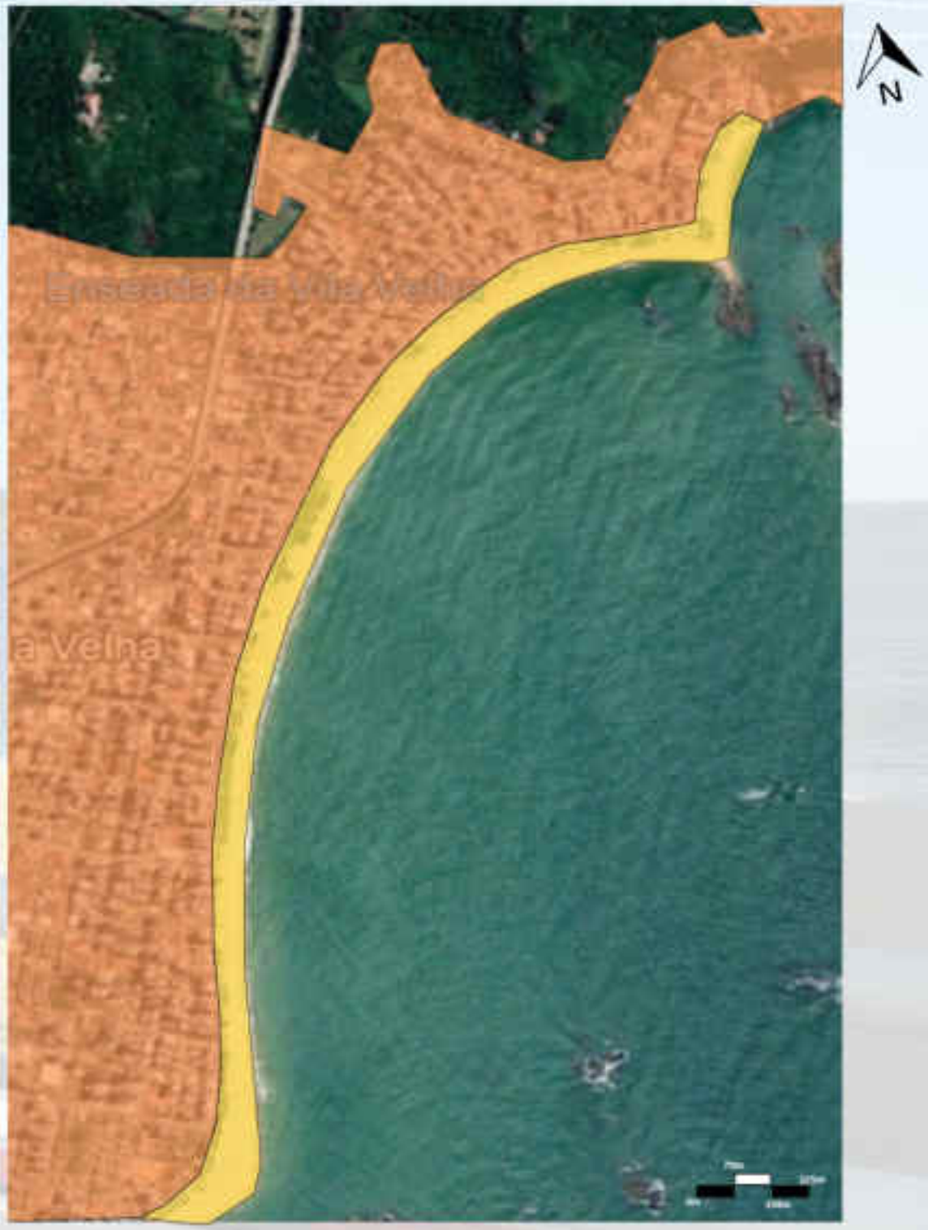
Pessoas utilizando o calçadão para caminhada e práticas de exercícios físicos.

Diagnóstico fino

O bairro da Praia da Costa apresenta muitas situações de fragilidade de desenho urbano que precisam ser contempladas através de diretrizes projetuais, contudo, o maior enfoque de intervenção para a área se dá na orla da Praia da Costa juntamente com um pedaço da orla da Praia de Itapuã. A orla da Praia da Costa goza de uma relação direta e indireta com a Terceira Ponte, devido aos dois componentes estarem inseridos no bairro de mesmo nome e ambos portarem um significado expressivo na imagem e paisagem do bairro.

A Orla da Praia da Costa foi escolhida como área de intervenção por sua importância para o Municipio e Estado, por ser o único espaço de lazer do bairro e, mesmo assim, não contemplar o principal aspecto para a interação e vivência urbana: uma diversidade de usos e um aproveitamento de seus potenciais paisagísticos, uma vez que grande parte do desenho urbano destina-se somente aos automóveis.

PRAIA DA COSTA



Praia da Costa e Praia de Itapuã: uma relação de continuidade e rupturas

Antes de adentrar em um diagnóstico mais aprofundado da orla da Praia da Costa, é importante pontuar que a mesma se desenvolve continuamente à praia de Itapuã. Portanto, os elementos de intervenção que forem pensados para a Praia da Costa serão extendidos a praia de Itapuã, respeitando a particuliaridade e o uso do solo de cada espaço da orla como um todo. Suas particularidades são demonstradas nas imagens abaixo.

A foto **1** indica que a orla da praia de Itapuã no seu início demonstra uma monotonia acentuada, mas que dispõe de uma ciclovia e resquícios da vegetação de restinga nativa dessa região. Já a foto **2** indica uma intenção de comércio através dos quiosques a fim de trazer movimento para a orla. Também exibe uma vegetação mais contínua e articulada. Nota-se que o calçadão da orla de Itapuã é bem estreito, na qual a área de caminha em vários trechos tem a mesma largura que a ciclovia.

1

2

A foto **3** mostra um calçadão mais elevado, com proteção de guarda corpo ao lado da pequena ciclovia, também exibe a ausência de vegetação como elemento para sombreamento. Na foto **4** a orla de Itapuã também indica uma falta de vegetação mais à frente, quando se aproxima de sua curva. Nesse ponto também se tem a presença de pequenos comércios ambulantes.

3

4

Na foto **5** a orla se encontra monótona e sem nenhum tratamento de piso, já na foto **6**, observa-se o aumento de seu tamanho e a mudança nos materiais da calçada de bloquetes de concreto para pedra portuguesa. Com o alargamento, esse espaço torna-se mais semelhante ao da orla da Praia da Costa.

5

6

Na foto **7** o calçadão se mantém estreito ao lado da ciclovia, adquirindo um caráter monótono, surgem também vagas de estacionamento que se colocam como entrave à contemplação da paisagem. A foto **8**, retrata uma área próxima à orla da Praia da Costa. Essa semelhança se dá pelas características da vegetação de restinga, do calçadão com largura maior e em pedra portuguesa, apresentando um desenho de piso e uma ciclovia ladeada com um canteiro simples.

7

8

Constata-se que em Itapuã, encontra-se alguns lotes sem edificação, algo distinto do bairro da Praia da Costa, como pode se observar na foto **5 e 6**. Em alguns trechos é perceptível a horizontalidade das edificações, como observado nas fotos **2 e 4**, que diferem dos prédios completamente verticais na Orla da Praia da Costa.

Um elemento comum entre ambas é o modelo de iluminação, que tem direcionamento focal para a área da areia e ao mesmo tempo iluminação focal para a área do calçadão, mas que está implantado, muitas vezes, bem acima das árvores, que o torna ineficiente em sua função, como observado em algumas fotos. Nota-se que a praia de Itapuã detém uma qualidade inferior de infraestrutura e oferta de atividades de lazer em comparação com a orla da Praia da Costa.

ANÁLISE: PRAIA DA COSTA

Daniel Ramos da Rocha, em sua tese “A Invenção da Praia e a Produção do Espaço: Dinâmicas de uso e ocupação do Litoral do Espírito Santo” (2009), ressalta a cidade como mercadoria, e cita o exemplo das cidades litorâneas. Num primeiro momento, isso ocorre para atrair uma população consumidora/residente e, posteriormente, para atrair uma população consumidora/flutuante, ou ainda para o consumo de ambos os grupos (ROCHA, 2009, p. 127).

> A cidade litorânea como mercadoria a ser consumida, bem como suas praias como a parte mais cobiçada desta mercadoria, sinônimo do morar bem, do viver bem, é operada por agentes do capital imobiliário apoiados pelo Estado. Assim, perpetua-se o modelo de urbanização das orlas que observamos em cidades como Vitória, Rio de Janeiro, Recife, Natal, Guarapari, Guarujá, entre outras. Nelas, ora a produção do espaço opta pela verticalização, ora pelo espraiamento horizontal das edificações, a exemplo das orlas tomadas por casas de segunda residência ou condomínios fechados, ou então por grandes hotéis e resorts, numa nova onda de colonização portuguesa. (ROCHA, 2009, p. 127-128.).

As características citadas acima em relação à especulação imobiliária nas regiões litorâneas urbanas, por intensificar uma densidade demográfica nas faixas das orlas, acarreta a saturação das vias ao redor e também se torna influenciadora na ocupação de áreas não consolidadas. Quando se fala em ordenamento da estrutura de um bairro ou uma cidade, deve-se entender como sua a malha urbana foi se consolidando ao longo dos anos. No caso do bairro Praia da Costa, observar-se no mapa 63 , o traçado urbano tende a se desenvolver mediante um desenho regular que, no entanto, adequa-se à curvatura do terreno natural.

MAPA DE CHEIOS E VAZIOS E HIERARQUIA VIÁRIA

Observa-se, no mapa ao lado, que as tipologias das quadras são diversas. No centro do bairro Praia da Costa, e ao redor da Terceira Ponte, constata-se que as quadras são quadriculadas e ortogonais, tendo modelos de diferentes tamanhos, sendo os tamanhos predominantes nessa região os de 107 x 80 metros e 90 x 80 metros, esse modelo de tipologia se repete logo após a Terceira Ponte no sentido oeste. Mais ao sul do bairro, analisa-se que as quadras vão se tornando mais longas devido aos complexos habitacionais, com medidas de 167 x 50 metros e 170 x 60 metros aproximadamente.

No desembocar da Terceira Ponte na Avenida, seguindo o curso do rio, as quadras vão se tornando irregulares. No sentido nordeste do bairro da praia da costa, percebe-se tipologias das quadras são mais irregulares que as analisadas ao redor da ponte ou no sentido sul com divisa com o bairro Itapuã. Nota-se que asquadras passam a se tornar mais longas e orgânicas adequando-se a morfologia do sítio, o mesmo acontece com as quadras beira-mar: na parte sul do bairro, as quadras são menores com tamanhos variado como 76 x 100 metros e 76 x 75, esta última situada logo atrás das quadras à beira-mar. Nota-se que, a partir da análise de cheios e vazios do mapa, o bairro é praticamente consolidado, possuindo pequenos lotes vazios em vários pontos do bairro.

Examinando a hierarquia viária do bairro, constata-se que o elevado da Terceira Ponte é uma via arterial que liga Vila Velha e o bairro da Praia da Costa a Vitória. Observa-se, também, que as vias coletoras se encontram ao centro do bairro e distribuídas ao sul do mesmo. Já a via costeira funciona como uma via arterial, uma vez que liga o bairro da Praia da Costa com outros que se desenvolvem no litoral sul. Compreender a hierarquia viária é primordial para se analisar os usos do solo. O bairro Praia da Costa, mesmo sendo considerado um bairro de elite na região, possui poucos serviços como supermercados, farmácias, mercearias, lojas diversas, e equipamentos como escolas, hospitais e unidades de pronto atendimento. O uso no bairro é majoritariamente residencial, como é evidenciado no mapa de uso e ocupação do solo, havendo pequenos pontos de comércio e serviços, especialmente junto às coletoras e arterial.

Esse fator é determinante quando falamos sobre fluxo de pessoas e pontos de encontro, condições essas que trazem outros tipos de serviços para a comunidade local, como por exemplo infraestrutura nas vias e calçadas e inserção de mais transportes públicos circulando em determinadas regiões, otimizando a mobilidade local. É notável que no bairro não existe nenhum tipo de área de lazer tais como: praças, parques, áreas de recreação ou algum ambiente de ponto de encontro.

A dicotomia sinalizada no início deste trabalho, acerca do bairro Praia da Costa, está expressivamente presente nas análises referidas, em que o posicionamento dos serviços, escolas e restaurantes encontra-se nitidamente na região central do bairro seguindo em direção à orla da Praia da Costa, concedendo estrutura aos moradores com maior poder aquisitivo, enquanto na região mais desvalorizada, apreende-se uma carência nesses serviços.

ANÁLISE DE FLUXOS

O caráter de aglomeração de serviços e recursos em porções estratégicas do bairro é perceptível em diferentes sentidos: na distribuição de equipamentos, na ocupação e utilização do espaço urbano, na distribuição de paradas de coletivos, nos principais pontos nodais do bairro e no fluxo do mesmo, que é fruto de todas essas dinâmicas urbanas.

O fluxo, tanto de pessoas quanto de circulação de automóveis, é fundamental para o desenvolvimento e a vitalidade de uma cidade. A densidade de uma cidade e a mobilidade diária de casa para o trabalho, é um dos principais traços de uma grande metrópole. As cidades ao longo dos anos desenvolveram características alusivas à dinâmica urbana desenvolvida pelas atividades diurnas e noturnas, através das organizações, divisões e realização de atividades em meio urbano.

É comum as migrações diárias entre um bairro a outro ou de uma cidade a outra, e esse fator é bastante característico do bairro Praia da Costa, devido ao mesmo fazer divisa com a capital Vitória, e que através da terceira ponte, exporta uma quantidade expressiva de pessoas para Vila Velha, desembocando o fluxo de automóveis no bairro.

No mapa de usos, observamos que os usos terciários bem como de educação, saúde, comércios, transporte, estão disponíveis em maior número na porção central do bairro, onde o fluxo é mais intenso juntamente com a inserção de um uso do solo mais diversificado. Já na orla da praia também se tem uma intensificação dos fluxos, uma vez que, para além da praia, tem-se atrativos de recreação como: quiosques, mobiliário urbano, paisagismo aprimorado e oferta de serviços. Esses elementos atraem os fluxos que tendem a se concentrar onde a infraestrutura é melhor, como na ponta da Praia da Costa.

A aglomeração das pessoas na orla da Praia da Costa, principalmente onde o fluxo é mais intenso, se dá pela oferta de comércio e serviços. A mesma, diferentemente do restante do bairro, tem uma concentração maior de pessoas aos finais de semana e feriados e períodos de verão e de grandes eventos, de acordo com informações obtidas através de pesquisas e análises pessoais ***in loco***. As imagens abaixo demonstram como acontece esse fluxo acomulado na orla da praia da costa.

As vias principais são os principais locais de passagem e fluxos das pessoas e também de automóveis e transportes públicos. Então compreende-se que estas deveriam ser os lugares de maior atenção no momento de se projetar uma cidade ou bairro. A boa impressão gerada por uma área e a forma com que o indivíduo utiliza a cidade, são fatores que contribuem na atribuição de significados e na construção do sentido de memória e pertencimento.

A Orla da Praia da Costa tem uma importância muito significativa nesse aspecto, pois é um espaço referencial na memória do povo do Espírito Santo, ainda que não detenha espaços ou elementos que externalizem o conteúdo da memória urbana para além dos marcos paisagísticos referenciados anteriormente.

A IMPORTÂNCIA DA CIDADE NA VISTA DO OBSERVADOR

Vila Velha, teve uma grande verticalização principalmente nas áreas de suas orlas, como ocorre na Praia da Costa. Os edifícios acabam por marcar a paisagem urbana, mas neste tópico se adentra em outros aspectos de composição da imagem do lugar - positivos ou negativos - apreendidos através da análise da vista do observador.

Os grandes edifícios da Praia da Costa apresentam fachadas inativas, em sua maioria. Percebe-se também a existência de calçadas com obstáculos, ruas com grande movimentação de automóveis e estreitas para o fluxo que nelas transita, principalmente aos finais de semana, feriados, e épocas festivas. Assim como demonstra na imagem abaixo.

Nesta imagem a fachada encontra-se completamente inativa, a calçada detém obstáculos, como um hidrante. A Via Litorânea possui bastante movimento, caracteriza-se por ser de mão única e detém uma ciclovia em bom estado de conservação. O canteiro ao seu redor não contém nenhum tipo de atrativo visual, como por exemplo algumas flores, ou plantas diferentes. Há a presença de poucos mobiliários urbanos e também os elementos são de certa forma disformes, sem nenhum design criativo ou que lhe confiram identidade. O calçadão feito de pedra portuguesa se apresenta em espaços mais largos e sem nenhum obstáculo, mas não possui um desenho de piso marcante.

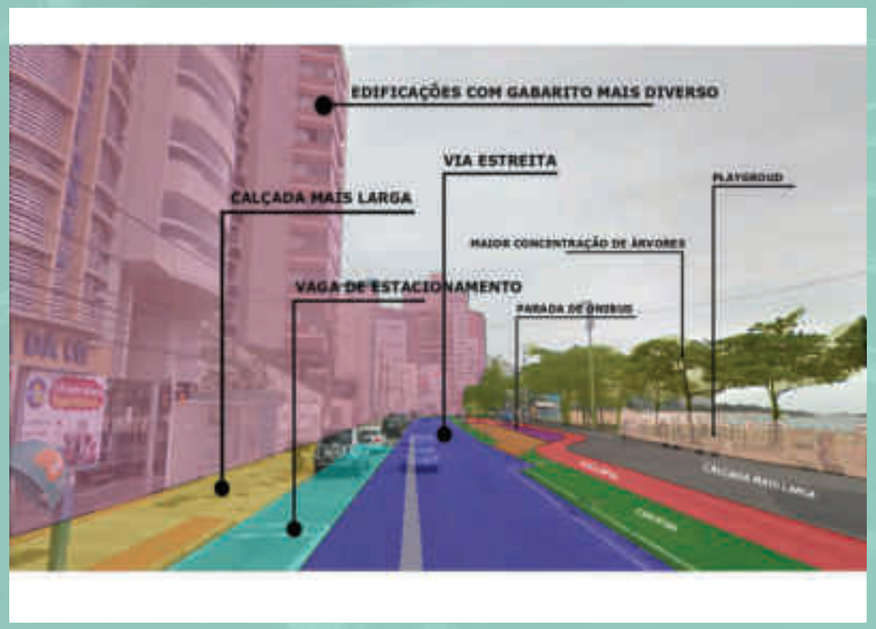
Nesta anterior a fachada encontra-se completamente inativa, a calçada detém obstáculos, como um hidrante. A via litorânea possui bastante movimento, caracteriza-se por ser de mão única e detém uma ciclovia em bom estado de conservação. O canteiro ao seu redor não contém nenhum tipo de atrativo visual, como por exemplo algumas flores, ou plantas diferentes. Presença de poucos mobiliários urbanos e também os elementos são de certa forma disformes, sem nenhum design criativo ou que lhe confiram identidade. O calçadão feito de pedra portuguesa se apresenta em espaços mais largos e sem nenhum obstáculo, mas não possui um desenho de piso marcante, na vista do observador.

Na imagem acima, observa-se uma quebra de gabarito da intensa verticalização que a orla da praia goza, que sombreia a praia no período da tarde. A edificação de menor gabarito dispõe de um pequeno jardim que atrai o olhar do transeunte em sua caminhada, tornando-a mais agradável em seu percurso. A calçada permanece estreita e é acompanhada de um estacionamento a ela paralelo. Observa-se outro estacionamento a 45 graus na porção oposta à faixa de rolamento, impedindo uma expansão na largura do calçadão. No momento em que se encerra o estacionamento a 45 graus, o calçadão ganha maior dimensão.

A figura acima apresenta o alargamento da calçada em frente a um dos edifícios, apresentando uma fachada diferente das outras, com um recuo e escadas abertas sem nenhum tipo de barreira. O estacionamento continua se desenvolvendo paralelo à calçada.

A rua permanece de mão única, e sem estacionamento pelo seu lado direito, oferecendo aos motoristas uma paisagem mais agradável, visto que a orla se torna mais atrativa com a implantação de coqueiros no canteiro que divide a rua de automóveis da ciclovia. Nesta imagem observa-se um desenho mais elaborado de piso do calçadão. É perceptível a vegetação de restinga que o acompanha de modo concentrado e logo à frente, a entrada dos ônibus em uma via separada das de carros de modo a evitar paradas no trânsito.

Na imagem acima, a verticalização continua intensa por toda a orla, sem nenhuma quebra de gabarito. A calçada do lado esquerdo apresenta uma infraestrutura melhor que as analisadas anteriormente, mas também é ladeada pela faixa de estacionamento. As fachadas dos prédios são muito semelhantes, já a via que corta toda a orla continua sendo de mão única com estacionamento ao seu lado direito de 45 graus, repetindo o padrão da imagem anterior: ao seu término, o calçadão fica mais largo. O canteiro, outro atrativo visual, é suprimido para abarcar um segundo estacionamento mais à frente.



A imagem anterior, contém uma diversidade paisagística mais expressiva que as anteriores: as calçadas são mais largas, proporcionando ao pedestre mais conforto em sua caminhada, sendo dotadas de equipamentos como um telefone público que, pela largura da calçada, não demonstra ser um obstáculo. O estacionamento massivo da Praia da Costa permanece paralelo à calçada. A via permanece sendo de mão única, dessa vez sem nenhuma sinalização de faixa ao meio.

A parada de ônibus logo à frente, toma um espaço significativo da orla para a sua inserção e apresenta-se sem abrigo contra intempéries. Já a ciclovia apresenta uma mudança em seu desenho tornando seu caminho curvilíneo, mas ainda continua com um percurso monótono. O calçadão apresenta mudança em sua largura ao decorrer da orla, devido à inserção do ponto de ônibus, que o torna mais estreito. Ao lado direito do calçadão há um playground e um maior número de árvores concentradas, proporcionando mais conforto às pessoas que permanecem no local.

Na imagem anterior, no sentido norte da orla, nota-se a presença incipiente de algum comércio, mesmo com a forte presença de edifícios residenciais. O estacionamento permanece paralelo à calçada e a rua permanece de mão única. Contudo, o calçadão ganha um paisagismo bem mais elaborado que anteriormente, com um canteiro mais largo que abriga vários coqueiros. Nota-se, também, a presença de quiosques com design arrojado, com um maior número de pessoas se apropriando do espaço.

De posse dessas imagens, percebe-se que o verdejamento dos espaços da orla é essencial em seu embelezamento e na conferência de um ambiente confortável às apropriações dos usuários. Contudo, essas áreas vezes são suprimidas por extensos espaços de estacionamento que são o ponto crítico da constituição espaço-funcional da orla.

Estes. somados aos pontos de táxi e ônibus são responsáveis por promover uma redução dos espaços pedonais e da oportunidade de inserção de múltiplas atividades que poderiam fazer um contraponto com a inativação das fachadas dos edifícios, trazendo vitalidade para a orla. De posse desses apontamentos e buscando superá-los, serão apresentadas as diretrizes projetuais, mas para tanto, faz-se importante construir bons referenciais de projetos que dialoguem com a condição da linearidade e que possam ser inspiradores para as propostas.

A IMPORTÂNCIA DAS PRÉ-EXISTÊNCIAS

Quando se fala de paisagem visual e suas características emblemáticas para a sociedade e para o indivíduo, logo pensamos em lembraças e imagens, e que permanece de certa forma marcado nas memórias das pessoas, um lugar de infância, ou quando viu um determinado lugar pela primeira vez, e todo esse conjunto de paisagem visual através da imagem gravada.

A paisagem tece muito sobre o conceito da imagem e do que ela impacta tanto no espaço e seu entorno quando vivênciada como um todo, a mesma aborda que não deve ignorar todo seu entorno e o pré-existente, devido sua importância paisagem visual que marca o local. Também é importante frisar que, no núcleo da paisagem, a vertente contemporânea enfoca no olhar mais aprofundado das ações que o mundo, como um todo, sofre em seu cotidiano e, principalmente, na influência da paisagem em vários aspectos sociais e emocionais.

Nesse contexto, é importante ressaltar a importância de manter determinados tipos de elementos pré existentes, principalmente se tratando de vegetação, visto que ela determina tanto a natralidade local quanto a identidade autêntica do mesmo, conservando e preservando o meio ambiente, dando a cada indivíduo a oportunidade de experimentar a natureza em sua forma natural na conjuntura urbana. Diante disso, que outro aspecto norteador desse projeto é a valorzação da vegetação de restinga e sua recuperação em toda a orla, afim de resgatar a identidade que foi perdida ao decorrer dos anos

Praia da Costa em 1950

Fonte: Livro ECOS DE VILA VELHA,2001-Pág. 128/140.

PRAIA DA COSTA E OS FUNDAMENTOS DE REQUALIFICAÇÃO

Humanização: estudo do olhar que direciona a proposta

BALÉ DE JACOBS

A vitalidade nas grandes e pequenas cidades é bastante discutida pelos teóricos e urbanistas, e umas das questões que inquietam essa comunidade, é “como a cidade é capaz de se manter segura e ativa, sem a necessidade dos serviços terciários que o município pode oferecer?”. É por essa indagação que se inicia a discussão acerca da noção de território e suas dinâmicas humanas através da vivência.

Em um dos temas abordados no livro “Morte e vida de Grandes Cidades” 2016 [1961], Jacobs aponta os elementos principais do bairro, dos quais a população frequentemente é usuária. Para além dos domínios residenciais, a autora focaliza os elementos conformadores do espaço livre público, dentre os quais as ruas e as calçadas, sobre as quais a autora expõe que a sociedade vem ocupando esses espaços ao longo do tempo de modo tão naturalizado que não se apercebe da importância e da diversidade de usos e sentidos que lhes são atribuídos. Explorando esses aspectos, Jane Jacobs faz uma análise mais profunda de como as ruas e calçadas são apropriadas por seus transeuntes, classificados como moradores e desconhecidos, estes últimos identificados como os indivíduos que transitam nos bairros ocasionalmente.

Jacobs relata a dificuldade da população residente em se portar como usuários ativos desses espaços com a expansão da violência. A principal argumentação de Jacbobs (2014 [1961]) é que a falta de atividades voltadas para a rua e geradoras de movimento é que criam as condições para o desenvolvimento da criminalidade, uma vez que não se encontra controle visual para as vias. O argumento de Jacobs (2014 [1961]) pauta-se em sua percepção de que nos centros que agregam um grande quantitativo de atividades, há calçadas movimentadas que detêm olheiros durante todo o dia ou noite, trazendo uma sensação de segurança.

Jacobs relata que deve haver uma separação entre o espaço público e o privado, pelas naturezas de domínio e pelos graus de responsabilidade e intimidade que envolvem, mas se faz necessário uma articulação entre esses dois ambientes. É por meio dessa junção que se cria atividades nas ruas e calçadas, a fim de atrair os olhares, mesmo de quem se encontra nos edifícios. Jacobs (2014 [1961]) alega que calçadas ou ruas sem movimento não são atrativas aos observados. Mais além, para a autora, o meio de reverter esse cenário se dá pelo estímulo à criação de estabelecimentos que dinamizem a paisagem e lancem fluxos ao meio urbano. É importante ressaltar que os estabelecimentos como bares, restaurantes, atraem forasteiros que também se tornam olhares para a cidade em determinado tempo, reforçando ainda mais o conceito de vigilância passiva.

É nesse momento que o livro discorre sobre experiências de moradores da cidade e sua vida cotidiana, trazendo a complexidade do uso da calçada e das ruas, fazendo uma alusão da vida da cidade como se fosse uma dança de balé, com seus arranjos e combinações. Toda movimentação dos comerciantes nas calçadas e seus pedestres, o horário da vizinha do açougueiro passear com o cachorro, as crianças saindo da escola e brincando ao longo do caminho no meio da calçada, a senhora que mora na esquina da rua chegando do seu trabalho às oito horas da noite, todos esses acontecimentos fazem parte do que a autora intitula como um “balé urbano” (JACOBS, 2014 [1961]).

EQUIPAMENTOS COMO ATRATIVOS PARA FORASTEIROS

Segundo Jacobs, o êxito de um fluxo considerável em todos os turnos do dia de um parque ou praça, é diretamente ligado aos usos dos edifícios e à diversidade comercial que o local oferece. Apoiando-se nesse raciocínio, a autora cita os quatros elementos que são essenciais ao bom desempenho dos espaços de permanência em meio urbano:

a) Dinamização do entorno através de múltiplos usos e atividades;
b) Configuração de caráter de centralidade, que nada mais é que uma estratégia para que os parques e praças sejam inseridos em locais de evidência no espaço urbano;
c) Boas condições de insolação: a iluminação natural é um elemento atrativo para diversas atividades e apropriações;
d) Cuidados na delimitação espacial: não encerrar o espaço de seu entorno, para que possa adquirir uma característica de ponto de encontro para os usuários ao redor.

Quando postula esses elementos, Jacobs (2014 [1961]) insiste na importância de se considerar as relações e características de vizinhança. Por vizinhança, entende-se as características de bairro e suas atividades cotidianas nos diferentes turnos. Os bairros normalmente detêm de características e comportamentos particulares, quando comparados uns com os outros, sendo que alguns apresentam uma infraestrutura mais adequada, outros recebem mais vegetação e áreas de lazer e outros simplesmente não dispõem de nenhum atrativo para a comunidade inserida. O que poderia determinar o que é um bairro exitoso ou não? Quais mecanismos são necessários para que um bairro se torne bem-sucedido?

Para Jacobs (2014 [1961]) as respostas se iniciam no âmbito da articulação política de seus moradores e na construção do sentido de cidadania através da autogestão. Contudo, há pressupostos de densidade urbana que, para a autora são essenciais até mesmo para garantir a viabilidade de projetos pensados pela comunidade.

Jacobs (2014 [1961]) questiona o quantitativo populacional dos bairros pensados pelos teóricos do urbanismo progressista, estimado, em geral em 7 mil pessoas. Esse horizonte populacional, segundo a autora, traz como implicações a construção de equipamentos públicos de pequeno porte e pouca diversidade de atividades comerciais, que desenvolvem-se no âmbito dos comércios de bairro.

A questão do dimensionamento dos bairros e da densidade concebida em seu território é um ponto que suscita muitas discussões. Jacobs (2014 [1961]) menciona o urbanista Reginald Isaacs, da Universidade de Havard, que indaga, até mesmo, se faz sentido a concepção de bairro em metrópoles, já que estas apresentam diversos tipos de mobilidade, e infraestrutura, ofertando ao cidadão opção de serviços tais como, supermercado, escola, dentista, áreas de lazer, lojas e até mesmo poder escolher um trabalho próximo de sua residência. Sabe-se que cabe relativização com relação a essas questões, porque no universo das grandes cidades brasileiras, por exemplo, a decisão locacional da habitação junto ao trabalho não está disponível a uma parcela considerável da população. Mas o que se coloca nesse pensamento é que existe um conflito inerente entre a escala da vizinhança - comunitária -, e a escala regional da metrópole - a sociedade como um todo -, nesse sentido, a autonomia dos bairros acaba sendo relativizada:

> Sejam bairros o que forem e seja qual for sua funcionalidade, ou a funcionalidade que sejam levados a adquirir, suas qualidades não podem conflitar com a mobilidade e a fluidez de uso urbano consolidadas, sem enfraquecer economicamente a cidade de que fazem parte. A falta de autonomia tanto econômica quanto social nos bairros é natural e necessária a eles, simplesmente porque eles são integrantes das cidades (JACOBS, p.128, 2014 [1961].

Levando em conta o contexto metropolitano, Jacobs (2014 [1961]) propõe três escalas que devem ser levadas em conta na gestão das cidades como um organismo fluido e complementar: (1) a cidade como um todo; (2) a vizinhança de rua; (3) distritos extensos, do tamanho de uma subcidade, compostos por 100 mil habitantes ou mais, no caso de cidades maiores. A visão de cidade como um todo pauta-se em determinar os interesses comuns coletivos, de modo a salvaguardá-los, conservando a pluralidade e diferença dos bairros. A vizinhança de rua diz respeito à manutenção das atividades e culturas comunitárias de apropriação nos pequenos microcosmos urbanos. Já o distrito, uma escala intermediária entre os dois universos, é a dimensão de interlocução entre vizinhança e cidade, já que a primeira carece de força política e a cidade é uma escala desproporcional aos aspectos de humanização do espaço.

SENTIDO SOBRE A PAISAGEM URBANA

Lynch em seu livro “A imagem da Cidade” de 1960, aborda uma perspectiva muito mais íntima e individual em relação a construção do sentido sobre a paisagem urbana, ponto central na apropriação e no senso de pertencimento a um lugar. Para o autor, a imagem da cidade abarca diversos tipos de realidade e significados a partir da percepção do observador ou do coletivo.
Quando se tem um primeiro contato com um objeto ou uma paisagem, as suas características mais significativas atuam na construção da memória que se tem de um lugar. Em geral, grande parte das relações de encantamento e pregnância da paisagem se dão pelo contraste entre circunstâncias:

> [...] o mar ou uma grande montanha pode prender a atenção de uma pessoa saída das planícies do interior, mesmo que seja tão jovem ou provinciana que nem saiba dar nome a esses grandiosos fenômenos. (LYNCH, p.7, 2007).

É evidente que cada indivíduo carrega diante de sua construção social e cultural um juízo sobre determinada paisagem. Contudo, em um grupo, ou comunidade, com interesses em comum, podem haver consensos sobre a valoração de um determinado lugar. É na identificação desses pequenos pontos consensuais que se constrói ambientes de convívio exitosos do ponto de vista da apropriação, complementado as ideias trazidas por Jacobs (2014 [1961]).

Para trabalhar com e na conformação da imagem coletiva, é necessário, segundo Lynch (2007 [1960]) dominar quatro conceitos: meio ambiente, identidade, estrutura e significação.

1. Meio Ambiente: como as imagens comuns aos indivíduos, tornam-se áreas consensuais, surgidas a partir de uma única realidade física, de uma cultura comum e de uma natureza fisiológica básica.
2. Identidade: recognição do objeto, que acarreta sua diferenciação de outras coisas, mas com a acepção de individualidade.
3. Estrutura: relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e com os outros objetos.
4. Significado: atribuição de sentido pelo observador, prático ou emocional, e pode deter relação com a estrutura.

Aliado a esses conceitos, está o caráter de imaginabilidade, ou seja, o potencial que uma paisagem ou um elemento que constitui em fixar a imagem de uma maneira marcante na memória do observador. Esse potencial dialoga com diversos elementos compositivos: cor, textura, forma ou disposição. Quanto mais simples, quanto mais claramente estruturada e quanto maior for o contraste, mais uma paisagem se mostrará identitária e marcante. Como exemplo, traz-se a imagem abaixo, que mostra o contraste entre as áreas verdejadas, a paisagem edificada da orla da Praia da Costa e o mar como pano de fundo. Os três níveis de características bem definidas e contrastantes formam a imagem identitária do bairro.

Fonte: Viagem e Turismo, 2017

Para Lynch (2007 [1960]) identificar os aspectos identitários de um lugar, buscando compreender como estes o estruturam e determinam a orientação e apropriação das pessoas em um contexto urbano, é um exercício que só pode ser empreendido através do reconhecimento do território. Nesse quesito os métodos devem envolver mapeamento e desenhos que identifiquem os componentes, entidades e fluxos nos espaços.

OS CINCO ELEMENTOS DA CIDADE POR KEVIN LYNCH

Em seus estudos sobre a cidade e como as pessoas estruturavam a cidade por meio de cinco elementos estruturantes para tal percepção. Para isso Lynch estudou três cidades Boston (Massachusetts), Jersey City (New Jersey), e Los Angeles (Califórnia), aplicando o método de mapeamento e desenhos, identificando cada aspecto do local com o objetivo de compreender como a construção da imagem da cidade e sua apreensão coletiva poderiam direcionar a boas práticas de desenho urbano. Por meio desses estudos chegou a algumas conclusões:

1. As pessoas se adaptam ao seu entorno e extraem estruturas e identidade do material ao seu alcance;
2. A ampliação da vista e do espaço é um fator que marca a memória das pessoas do lugar;
3. Os aspectos paisagísticos da cidade, como a vegetação ou a água, são frequentemente citados com carinho e prazer por seus habitantes;
4. A visualização da cidade e de sua paisagem se dá através do sistema viário;
5. Características socioeconômicas são frequentemente citadas para referenciar determinados lugares;
6. A importância do cenário físico relatar a passagem do tempo na perspectiva da história e do deslocamento.

Para além desses aspectos qualificadores do desenho urbano, Lynch (2007 [1960]) também observou que a imagem da cidade é estruturada através de cinco elementos principais: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

As vias são elementos de circulação nos quais o observador caminha de forma habitual. São consideradas vias as ruas, vias, alamedas, canais e ferrovias.

Os limites são todos os elementos lineares que possam provocar uma divisão entre um determinado espaço e outro. São considerados limites: margens de rios, serras, rodovias, entre outros.

Já os bairros - que podem ser entendidos mais como conjuntos urbanos - são territórios de extensão bidimensional, com fronteiras e características particulares e recorrentes bem definidas.
Os pontos nodais são espaços de centralidade nos meios urbanos, concentrando fluxos e encontros. Podem ser praças, largos, situarem-se em confluências de vias, entre outras situações.
que a identifica, como o tratamento de seus calçamentos, tamanho de suas ruas, a singularidade de suas edificações alocadas em lugares estratégicos, maior é o seu potencial de ligação com o observador através da imaginabilidade (LYNCH, 2007 [1960]).

Para Lynch (2007 [1960]), aumentar a imaginabilidade do ambiente diz respeito a simplificar sua identificação e estruturação visual, com especial atenção para o tratamento que é dado para as vias. O seu ordenamento em uma estrutura legível é fundamental, assim como o é o estabelecimento de atividades especiais ao longo de suas margens, a conferência de qualidades espaciais únicas, o trabalho com a singularidade das fachadas que as cercam, as boas soluções de iluminação e arborização urbanas e o trabalho com os aspectos sensoriais: sons, cheiros, para que se mencione alguns.

Com relação aos limites, é importante que estes se coloquem como elementos de transição, ligando lugares diferentes, ao invés de se acentuar seu caráter de ruptura. Para Lynch (2007 [1960]), um ambiente localizado às margens de um agente limítrofe deve aproveitado mediante estratégias de apropriação. Assim, os limites podem ganhar um caráter de permeabilidade, tal qual as vias.

Pensar os marcos na forma urbana de modo a aproveitá-los na constituição da paisagem é ordená-los sequencialmente. Em especial, quando se trabalha grandes extensões lineares, os marcos são importantes elementos de identificação dos vários setores de um trajeto, dinamizando-o (LYNCH, 2007 [1960], p.113).

Trabalhar os conjuntos urbanos (bairros) na boa forma da cidade, é definir suas fronteiras e acentuar o que os caracteriza (LYNCH, 2007 [1960], p.116). O que deriva desse pensamento é tornar o bairro facilmente apreensível na imagem da cidade, em diferentes pontos de vista (LYNCH, 2007 [1960]).

Ao pontuar essas boas práticas, Lynch (2007 [1960]) associa o urbanista ao designer, que tem a função de modelar e criar atrativos para a cidade e seus usuários. Trabalhar o embelezamento urbano e a atratividade da cidade, por sua vez, diz respeito a dominar alguns recursos: Sigularidade ou clareza da figura-fundo; simplicidade da forma, continuidade; predomínio; clareza de junção; diferenciação direcional; alcance visual; consciência do movimento; séries temporais; nomes e significados. (LYNCH, 2007 [1960]p. 117 a 120).

Lynch (2007 [1960]) propõe a utilização de todas as qualidades e elementos sobre os quais discorre de modo a criar uma boa forma urbana. O olhar de Lynch (2007 [1960]) é morfológico e complementa o de Jacobs (2014 [1961]) que é sociológico. O que se percebe quando se tematiza a humanização dos espaços urbanos na cidade contemporânea é que essas duas dimensões se tornam cada vez mais indissociáveis e isso é patente na obra de Jan Gehl.

HUMANIZAR A CIDADE CONTEMPORÂNEA POR JAN GEHL

A relação da dimensão humana com o meio urbano nem sempre foi abordada como prioridade no planejamento urbano, mas desde a década de 1960, os teóricos do urbanismo vêm se dedicando à postulação de diretrizes para cidades mais humanizadas. Gehl (2015) é o mais recente reforço a essa linha e em seu livro "Cidades para Pessoas", busca nas cidades medievais, as características de escala de suas calçadas e ruas, contrapondo as lições do medievo com a caracterização da maioria das cidades contemporâneas, que priorizam o automóvel, em detrimento do pedestre.

Para Gehl (2015), as cidades contemporâneas negam sua concepção histórica como uma sequência de espaços públicos urbanos, para se constituírem como aglomerados de edificações individuais (Gehl, 2015). Para o autor

> [...] As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social para uma sociedade democrática e aberta. (Gehl, p. 6, 2015).

A citação acima reforça os elementos principais que o autor levanta em seu livro, para que a cidade se torne viva novamente, para que as pessoas se sintam atraídas a caminhar, pedalar e permanecer nas áreas da cidade. De acordo com Gehl (2015), uma cidade mais segura é aquela que convida e transmite ao cidadão o senso de segurança através de um local com uma estrutura razoável, com caminhos agradáveis aos transeunte, nos quais os equipamentos se disponham a curtas distâncias a pé, os espaços públicos sejam atrativos e que sejam margeados por uma diversidade de usos urbanos. Mobilidade significa diversidade de opções de modais de transporte: ônibus, trem, metrô, a pé ou por meio de bicicletas. Esse conceito é uma das bases da cidade saudável: aquelas em que caminhar e pedalar são ações que integram as atividades diárias, combatendo o sedentarismo (GEHL, 2015).

Uma cidade saudável indiretamente estimula e convida a população a praticar caminhadas, melhorando a qualidade de vida das pessoas. Por isso, o autor centra esforços em tematizar a humanização de ruas e calçadas, trabalhando a qualidade ambiental, tal qual como postulado por Lynch (2007 [1960]).

> [...] As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social para uma sociedade democrática e aberta. (Gehl, p. 6, 2015).

Dedicado a entender o deslocamento das pessoas pela cidade, Gehl (2015) observou que os caminhos percorridos pelos indivíduos eram em grande parte em linha reta, dadas as marcas encontradas em gramados de parques e pegadas em campos de neve. Os usuários buscam caminhos curtos e confortáveis e muitos deles consideram uma distância de 500 metros como convidativa ao deslocamento a pé (GEHL, 2007 [1960]).

Além da mobilidade a cidade com qualidade urbana, deve ser dotada de componentes que dêem suporte à permanência do cidadão no local. A urbe está em constante fluxo de pessoas caminhando, esperando no ponto de ônibus e também esperando o semáforo se abrir , e são os momentos de parada que requerem aparatos que permitam às pessoas se sentirem confortáveis.

Sintetizando, um espaço bom para permanecer deve conter um microclima agradável, boa localização - de preferência nos espaços de transição -, boa visibilidade, baixo ruído. Se o local oferece atrações especiais como água, árvores, flores, bom espaço, boa arquitetura e obras de arte, tanto maior será o poder de atração por eles exercidos para com as pessoas. Melhor ainda é quando se garante um bom visual para a vida urbana e para o lugar (GEHL, 2015).

> [...] Atividades de permanência são chaves de uma cidade viva, mas também realmente agradável. As pessoas ficam se um lugar for bonito, significativo e agradável. Uma boa cidade tem muitas semelhanças com uma boa festa: os convidados ficam porque se divertem. (GEHL, p.147, 2015).

São muitas as boas práticas apreendidas pelo estudo das obras que se dedicam à construção de um referencial de cidade para as pessoas. No entanto, Mais do que postular as boas práticas - que certamente embasam as propostas de projeto , é importante sistematizar esses saberes de modo a aplicá-los na análise urbana.

DOS FUNDAMENTOS AO PARTIDO

A orla da Praia da Costa e seu entorno compreendem um tráfego de automóveis intenso, devido à atratividade da praia, especialmente nos finais de semanas. Já as porções centrais do bairro, possuem fluxo acentuado durante a semana, com o trânsito de pessoas que vem de Vitória e outros municípios para trabalhar em Vila Velha. Esse fluxo intenso ao redor da orla da Praia da Costa, compreende uma grande movimentação de automóveis na rua de acesso à praia, a Avenida Antônio Gil Veloso. Um dos complicadores do trânsito é a presença intensa de estacionamentos na rua de mão única, além de conter a presença de pontos de ônibus na mesma avenida agravando ainda mais o congestinamento.

Conclui-se que todo esse conjunto de elementos urbanos estruturados em uma só via, só agrava a condição da mobilidade e fluxo dessa área e influencia diretamente no uso e apropriação da orla da Praia da Costa. Para que esse espaço da orla seja mais convidativo aos moradores locais do bairro, faz-se necessário romper com a intensa inserção de automóveis na orla da praia da costa. Pensa-se assim, na redistribuição de áreas de estacionamento e pontos de ônibus em vias locais e coletoras estratégicas, até mesmo como modo de dinamizá-las e dotá-las de fluxos. Almeja-se a distribuição de paradas de coletivo a uma distância de 500m entre si e a partir dos pontos principais do bairro, uma vez que essa é uma medida confortável para caminhada.

Outro fator importante para a qualidade pedonal da requalificação da orla da Praia da Costa, e a transição da área de entorno do bairro com a orla da praia, é a inserção de pequenas vias pedonais, de trânsito compartilhado, em ruas estratégicas que liguem a praia aos pontos de ônibus, valendo-se do desenho urbano como elemento de legibilidade espaço-funcional.

Respeitando o uso do solo de cada espaço, foi pensado diversos tipos de usos para a orla ao longo de sua extenção de 3.400 kilomtros de extenção, requalificando esses espaços de acordo com seus usos e suas necessidades.

ESTACIONAMENTOS E PONTOS DE TAXIS OCUPANDO ESPAÇO

FONTE: Autor, 2019

FONTE: Autor, 2019

PARQUE LINEAR DIANTE DE UM CONTEXTO CARENTE EM ESPAÇOS PÚBLICOS DE PERMANÊNCIA

Os parques lineares, fazem parte da realidade de muitas cidades, que tem como conformidade morfologica seu terreno ou pela necessidade de requalificação de espaço vazios urbanos da cidade tais como: rodovias desativadas ou ferrovias que configura essa característica linear. O parque linear diferentemente de outros espaços públicos que tem seu sítio mais amplo e aberto, tem como principal aspecto a ligação de um lugar ao outro, por meio de transportes alternativos e mais sustentaveis para a cidade como ciclismo, patins, elementos estes, cujo o enfoque é o sistema pedonal.

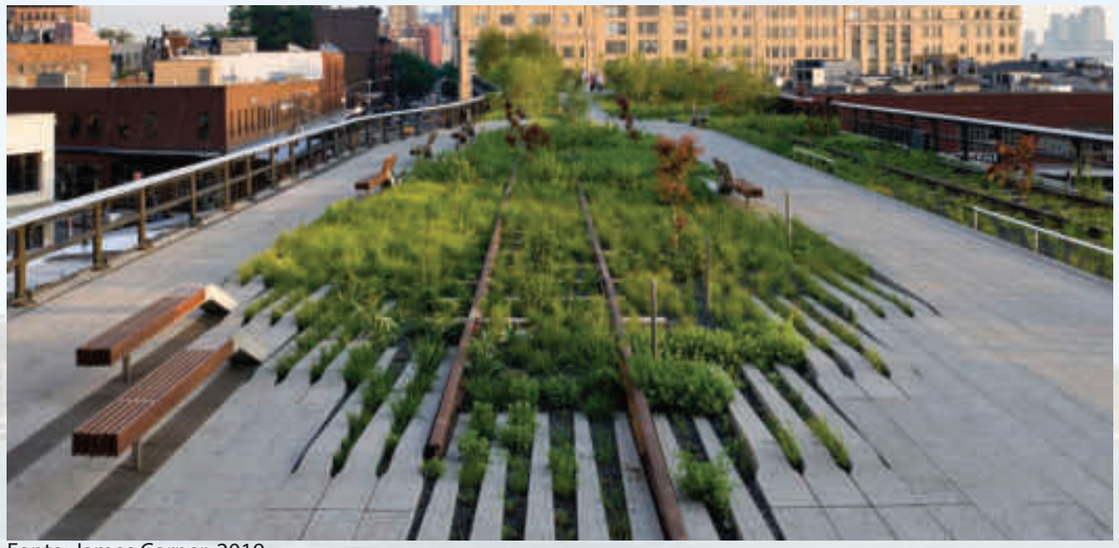
O mesmo proporciona ao transeunte um olhar mais enriquecedor para a cidade, considerando que seu ângulo de percepção tem um foco linear que permite obter mais atenção aos detalhes da paisagem. Possibilita também visuais mais focadas e atividades diversas, tais como: playgrouds, áreas livres para atividades variadas, piquiniques, instalações de artes, espaços de caminhadas e de relaxamento.

Essa tipologia de paque é cada vez mais crescente nas grandes cidades, na medida que a urbe se torna mais densa e espaços amplos destinados a parques e espaços livres, se tornam gradativamente mais escaços. Identificada essa carência, o modelo de parque linear é uma boa solução para inserir áreas verdes nas cidades que tem esse defícit de espaço público de permanência.

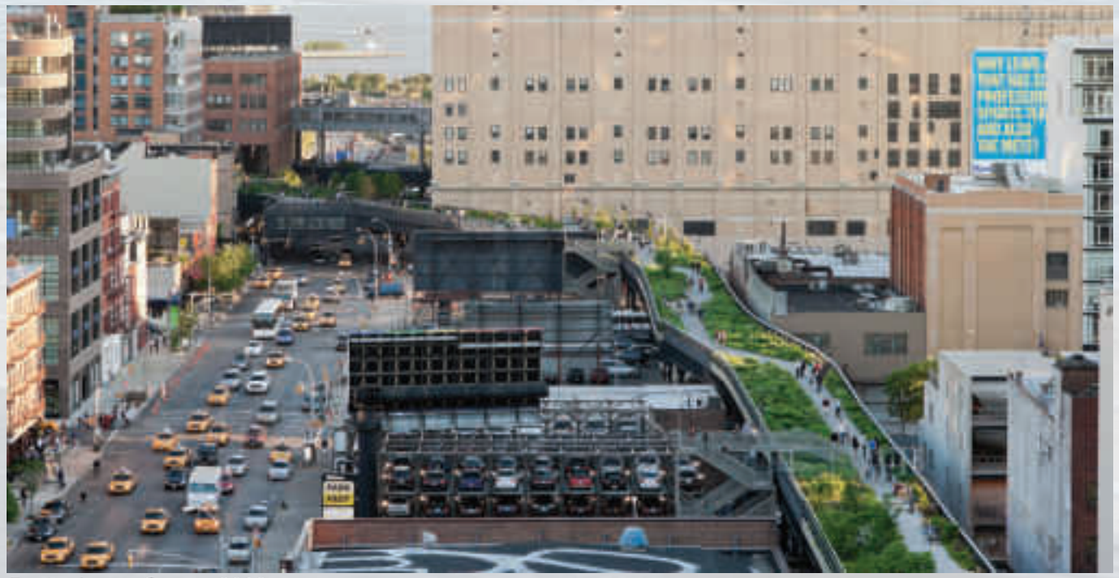
A orla da Praia da Costa juntamente com a orla de Itapuã, cumpre atualmente o papel principal de espaço de entretenimento e de permanência para a população tanto local, quanto dos municípios vizinhos em especial em épocas de tempora, visto que o local recebe um quantitativo significativo de turistas.

Ao incrementar um parque linear na orla da Praia da Costa, cria-se uma conexão do bairro da Praia da Costa com a orla, melhorando a qualidade e vida urbana do local, aperfeiçoando a ambiência da área não somente para os moradores, mas também para usuários externos.

HIGTH LINE PARK - NEW YORK



Fonte: James Corner, 2019.



Fonte: James Corner, 2019.

A ORLA COMO UM PARQUE

O parque é um local onde pessoas se encontram para realizar atividades físicas, passear com a família, se encontrar com amigos,e entre outras atividades. Sem dúvidas é um local público de suma importância para a cidade, pois além de ser apenas um parque, estes locais ao ar livre proporciona saúde e bem estar a população que a usufrui, pois é sabido que atividades ao ar livre e o contato com o meio natural traz diversos benefícios a saúde, por meio da mudança de hábitos, fugindo totalmente do extresse do dia-a-dia.

Após uma breve investigação, foi observado que muitas das Orlas brasileiras está utilizando da configuração Orla/Parque, visto que o deficit de Parques e áreas de lazer público no Brasil é escasso, as grandes cidades optam por essas conformação, afim de devolver esses espaços a população.

A orla da Praia da Costa é um local de encontro para muitas pessoas, principalmente para a prática de exercícios ao ar livre, para o passeio tanto diurno quanto norturno, ponto de encontro para muitas pessoas da cidade de Vila Velha e também de outros municípios, estes que todavia tem um deficit de espaço público maior que do município referido.

Transformar a orla da Praia da Costa em um parque urbano, potencializa não somente a orla/parque e sim também todo local em seu entrono, valorizando a qualidade de vida do capixaba, que acarretará na melhora da economia local, pelo mesmo ofoerecer melhor infraestrutura, atraindo cada vez mais turistas para o local, também melhorará os aspectos ambientais, pois o mesmo tem como implementação da expação da restinga, valorizando a vegetação local que aos poucos foi se desvanecendo.

O projeto da requalificação da orla da Praia da Costa, nada mais é que uma regeneração urbana e ambiental que trará benefícios para toda a cidade, pois será um ponto de encontro para todas as pessoas, um local onde tanto os capixabas, quanto os turístas irão se conectar mais com a cultura, história e natureza local.

É importante ressaltar que a inserção de uma orla/parque na Praia da Costa, só aumentará a qualidade e o fluxo de espaços públicos cuja característica é a natureza, já que a orla é próxima do Morro do Moreno e do Convento da Penha, outros lugares que são amplamente

FONTE: Autora

FONTE: Autora

0 PARQUE EM UM SISTEMA DE REQUALIFICAÇÃO

É inimaginável se pensar em requalificação da orla da Praia da Costa, sem a necessidade de intervir globalmente no bairro. Por meio das análises realizadas no corpo deste trabalho, constatou-se disfunções no ambiente urbano nos seguintes aspectos: mobilidade, usos dos espaços, infraestrutura urbana e a relação desses três elementos entre si.

Através dos diagnósticos no bairro Praia da Costa, constatou-se que este contém muitas áreas ociosas e com infraestrutura aquém para o uso dos transeuntes, como calçadas com condições inadequadas, falta de acessibilidade, subdimensionamento e até mesmo inexistência das mesmas. O ideal é adequar essas calçadas nos tamanhos de 1,20m para 1,50m, de acordo com a legislação, para melhor circulação de pedestres e pessoas que possuam mobilidade reduzida, como idosos e portadores de deficiência, e também melhorar a infraestrutura do calçamento das mesmas indicando sinalização de piso.

Outro ponto crítico é a região de entorno do elevado que liga à ponte Darcy Mendonça de Cavallo. Essa área detém uma particularidade de estar inserida em cima do antigo Rio da Costa, que atualmente comporta-se como um valão a céu aberto e em algumas áreas se encontra fechado por chapas de concreto. A problemática deste local é a ociosidade que o elevado traz para seu entorno, atraindo pessoas em situação de rua para debaixo da ponte, sendo que a mesma compreende um espaço considerável para a realização de alguma atividade, assim como já acontece uma vez por semana.

A solução encontrada é adequar essa região abaixo do elevado como um local de exposição de elementos artísticos e culturais do Estado do Espírito Santo, já que o bairro da Praia da Costa é um dos que mais comporta turistas no Estado. Esse espaço funcionaria como um percurso com pequenos nichos que abordariam a culinária, música e artistas locais.

O Estado do Espírito Santo tem uma cultura muito diversificada, na música destaca-se o congo que vem se perdendo na memória e vivência do povo capixaba. Como diretriz de projeto está a concepção de um percurso cultural abaixo da ponte para a apresentação noturna e diária de pequenos grupos musicais difundindo a história e a musicalidade do povo capixaba, juntamente com elementos artísticos da história e cultura do lugar.

Fotos que mostram atual situação do rio Costa e a ociosidade abaixo da Terceira Ponte. E iluminação incorreta para o calçadão a noite.

FONTE: Autora

FONTE: Autora

FONTE: Autora

FONTE: Autora

FONTE: Autora

FONTE: Autora

COMO OPERACIONALIZAR O PARQUE?

A DEVOLUÇÃO DO ESPAÇO AO PEDESTRE

REPOSICIONAMENTO DOS ESTACIONAMENTOS

A orla da Praia da Costa e seu entorno compreendem um tráfego de automóveis intenso, devido à atratividade da praia, especialmente nos finais de semanas e feriados. Já as porções centrais do bairro, possuem fluxo acentuado durante a semana, com o trânsito de pessoas que vem de Vitória e outros municípios para trabalhar em Vila Velha. Esse fluxo intenso ao redor da orla da Praia da Costa, compreende uma grande movimentação de automóveis na rua de acesso à praia, a Avenida Antônio Gil Veloso. Um complicador do trânsito é a presença intensa de estacionamentos na rua de mão única. Outro elemento muito presente nessa linha de transição entre a praia e o entorno é a presença de pontos de ônibus na avenida Antônio Gil Veloso.

Conclui-se que todo esse conjunto de elementos urbanos estruturados em uma só via, só agrava a condição da mobilidade e fluxo dessa área e influencia diretamente no uso e apropriação da orla da Praia da Costa. Para que esse espaço da orla seja mais convidativo aos moradores locais do bairro, faz-se necessário romper com a intensa inserção de automóveis na orla da praia da costa. Pensa-se assim, na redistribuição de áreas de estacionamento e pontos de ônibus em vias locais e coletoras estratégicas, até mesmo como modo de dinamizá-las e dotá-las de fluxos. A distribuição de paradas de coletivo a uma distância de 500m entre si e a partir dos pontos principais do bairro, uma vez que essa é uma medida confortável para caminhada.

Outra solução significativa para essa área é a inserção de pequenas vias pedonais, de trânsito compartilhado, em ruas estratégicas que liguem a praia aos pontos de ônibus, valendo-se do desenho urbano como elemento de legibilidade espaço-funcional. Essas pedonais servem como uma transição do interior do bairro de forma que o transeunte vai se familiarizando com a paisagem e a configuração da orla parque, para que o impacto visual não seja algo tão inesperado ao olhar do observador.

Fotos do sistema de estacionamento da orla atual

FONTE: Autora

FONTE: Autora

REPOSICIONAMENTO DOS ESTACIONAMENTOS

O mapa de análises da orla da Praia da Costa, analisa mais detalhadamente as características infraestruturais da orla. Observa-se que há a disposição de estacionamentos em ambos os lados da faixa de rolamento que segue a orla. Os estacionamentos ocupam uma grande extensão da faixa litorânea e impedem a livre apreciação da paisagem. Outro elemento que é perceptível, também nessa análise, é a presença de pontos de táxis também na orla. Conforme imagens abaixo, observa-se duas circunstâncias de desenho urbano na orla. Na primeira, os automóveis ocupam uma grande parcela da faixa litorânea, que mede cerca de 22 metros e meio do ponto da calçada até o final do calçadão da orla em uma circunstância em que o estacionamento ainda possui uma faixa de acesso.

Já quando se tem estacionamentos de ambos os lados ou os pontos de táxi, mas sem a faixa de acesso aos mesmos, o calçadão ganha cerca de 5 metros e 60 centímetros, um tamanho expressivo se tratando de espaço ocupado por automóveis, em um ambiente que necessita de mais circulação para pedestres.

MAPA DE DIRETRIZES PROJETUAIS

MAPA DE MOBILIDADE DE ÔNIBUS DO NÚCLEO URBANO DA CIDADE DE VILA VELHA

Escala 1:25000

LEGENDA

- Ponto de uber - proposto
- Ponto de ônibus atual
- Ponto de táxi - proposto
- Ponto de ônibus - proposto
- Sentido das vias - com reordenamento proposto
- Terminal de ônibus
- Trajeto de ônibus atual
- Trajeto de ônibus - proposto

MAPA DE MOBILIDADE DE ÔNIBUS DO NÚCLEO URBANO DO BAIRRO PRAIA DA COSTA

Escala 1:10000

LEGENDA

- Ponto de uber - proposto
- Ponto de ônibus atual
- Ponto de táxi - proposto
- Ponto de ônibus - proposto
- Sentido das vias - com reordenamento proposto
- Terminal de ônibus
- Trajeto de ônibus atual
- Trajeto de ônibus - proposto

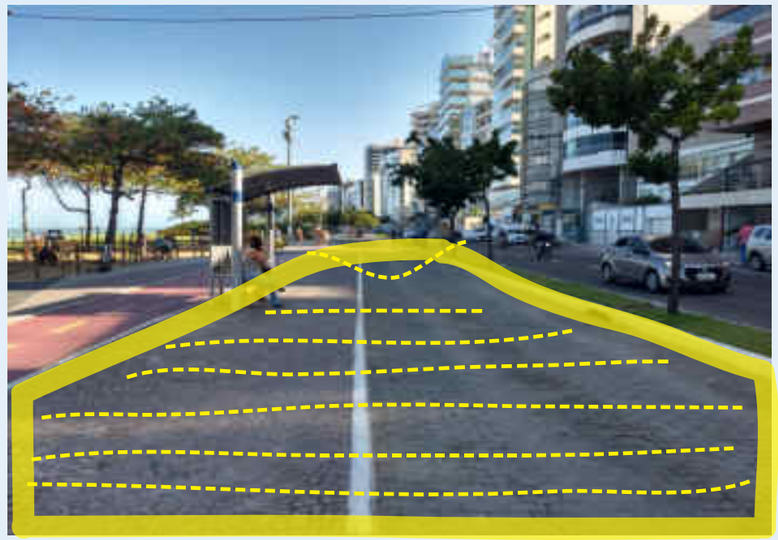
RETIRADA DAS ROTAS DE ÔNIBUS DA ORLA E AUMENTO DA FAIXA DE LAZER DA ORLA

Os mapas anterios de mobilidade dos sistema de transporte público, demonstra como a dinâmica entre os coletivos se dão entre seus terminais até a chagada a Orla da Praia da Costa. Para que aconteça o deslocamento dos pontos de ônibus, foi necessário um estudo de mobilidade em toda cidade, para que fosse possível a remoção dos pontos de ônibus da orla. Identificou-se que existia uma concentração de paradas de ônibus na ponta norte da orla, local este mais movimentado da mesma, com a mudança, toda a aglomeração que ocorre aos finais de semanas nas paradas de ônibus, que dispõe de um acúmulo de pessoas que estão caminhando pelo calçadão com a adição das pessoas nos pontos de ônibus, causando tumulto em esses locais em específicos. Com essas mudanças, a orla passa a ter um fluxo mais fluído e dinâmico.

A mudança das paradas de coletivos para o interior do bairro, tem como finalidade transformar a orla da praia da costa em um espaço totalmente voltado para o pedestre, além de reforçar o espaço público como um parque linear, com todas suas características, espaço exclusivo para caminhadas, local de contemplação, bastante aborização, e entre outros. Essa solução já é bastante utilizada pelas requalificações das orlas nas quais tem como finalidade se transformar em um parque linear, assim como aconteceu com a orla de copacaba.

Uma das ações que foi adotada para a remoção dos pontos de ônibus, foi a transferência dos mesmo para o interior do bairro, com distânciamento de um para o outro de 500 metros, e também esse distânciamento do ponto da orla. Essa transferência tem beneficios não somente para a orla, mas ao deslocar para o interior do bairro, as fachadas e as calçadas do mesmo se tornam mais ativas e movimentadas, transformando o local que antes era pouco movimento, para um local mais ativo.

As imagens ao lado demonstra, como os pontos de ônibus interrompe o calçadão ao modo que surgem no meio do trajeto do mesmo, e apresenta o quanto de espaço útil, perde a orla com a parada de ônibus.



FONTE: Autora

FONTE: Autora

Entendendo a intervenção em um macro-sistema de melhorias urbanas

Compreede-se que para que um projeto de intervenção em um local já consolidado obtenha a qualidade e desempenho necessario, não se deve ignorar toda a conjuntura do entorno que o mesmo esta inserido. E com a requalificação da Orla da Praia da Costa não seria diferente, o local onde a mesma esta inserida, é uma área de suma importância onde esta estabelecido a Terceira Ponte, que traz a conexão da capital Vitória com a cidade de Vila Velha.

Para que a requalificação da orla da praia da costa, opere com propriedade em todo seu contexto de humanização do espaço e a valorização do contato mais estreito do local com a pessoa. Se faz necessário repensar também as problemáticas de seu entorno, em específico nessa circunstância de projeto da praia da costa, elementos de ligação e que é um marco significativo para a cidade de Vila Velha e de Vitória.

A terceira ponte esta relacionada ao Convento da Penha e ao Morro do Moreno, outros pontos turísticos que são de extrema importância para a cidade de Vila Velha. Devido a essa ligação entre estes três elementos juntamente com a praia da costa, que ao requalificar a mesma, não se deve ignorar os problemas sofridos pela Terceira Ponte, problemas estes de infraestrutura e ociosidade do loca, que acarreta em local de refugio para pessoas em estado de rua, local propício a crimes, devido a sua má iluminação, sendo que o mesmo serve de caminho para a travessia do bairro Praia da Costa com a bairro Centro.

A proposta de revitalização abaixo da Terceira Ponte, consiste em trazer toda o aspecto-de feira que é algo muito característico na RMGV - Região Metropolitana da Grande Vitória, com elementos da cultura caixaba, criando espaços para vendas das iguaria da culinária local, juntamento com artistas musicais mostrando um pouco do Congo, genero musical este, nascido no Espírito Santo. Essa Revitalização tem por principal objetivo trazer a vitalidade local e sua restauração juntamento com a valorização da cultura raiz capixaba.

ATUALMENTE

FONTE: Autora

PROPOSTA

FONTE: Autora

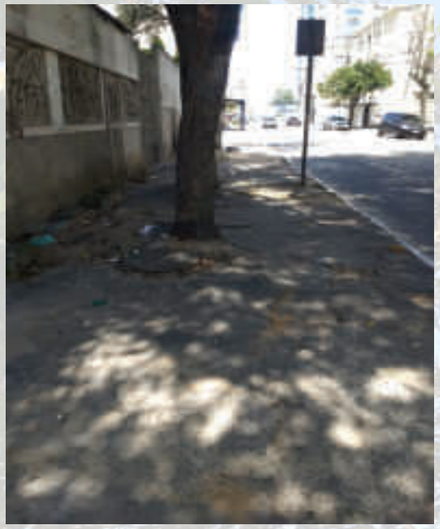
Requalificação das vias

O Bairro da Praia da Costa é um dos bairros mais importantes do município de Vila Velha, tanto por ser um dos mais antigos tanto da cidade quanto do Estado do Espírito Santo, e também tem um dos metros quadrados mais caros do Brasil. Mesmo com toda essa significância para a cidade, o bairro assim como outros bairros, sofreu com a ocupação desodernada na era industrial. Esse fato ocasionou nas problemáticas para o local quando o assunto é a infraestrutura, visto que a ocupação desordenada trouxe quadras irregulares, ruas curtas para seu tipo de uso e infraestrutura de drenagem ineficiente, tudo isso ocasionado pea falta de planejamento urbano e sua inserção no local.

As tipologias de vias, tanto das coletoras, locais, não trazem o conforto necessário para a população e nem acessibilidade, calçadas com tamanhos irregulares, com problemas de calçamento, onde as raízes das árvores sobrepõem ao piso, tudo isso é um agravante de mobilidade pedonal que o bairro sofre carência em determinados trechos.

Embasado nesses levantamentos, uma das propostas de projeto para melhorar a acessibilidade e reforçar a mobilidade pedonal, é requalificar essas vias de acordo com suas tipologias e suas necessidades. Para isso foi feito um levantamento *in loco* e também foi realizado uma consulta no Plano Diretor de Vila Velha de 2007, cujo anexo 2 atualizado em 2017, propõe os tamanhos para cada tipologia viária.

Visto que as quadras já estão consolidadas, a readequação das vias foi elaborado a partir do pré-existente da cidade, levado em consideração as dimenções do Plano Diretor. Uma das modificações mais sigficativas nesse processo, foi a mudança de algumas vias locais para pequenas pedonais, que tem como finalidade a transição mais confortavel tanto de mobilidade quanto visual, do transeunte que esta no interior do bairro para a Orla da Praia da Costa.



FONTE: Autora, 2019.

FONTE: Autora, 2019.

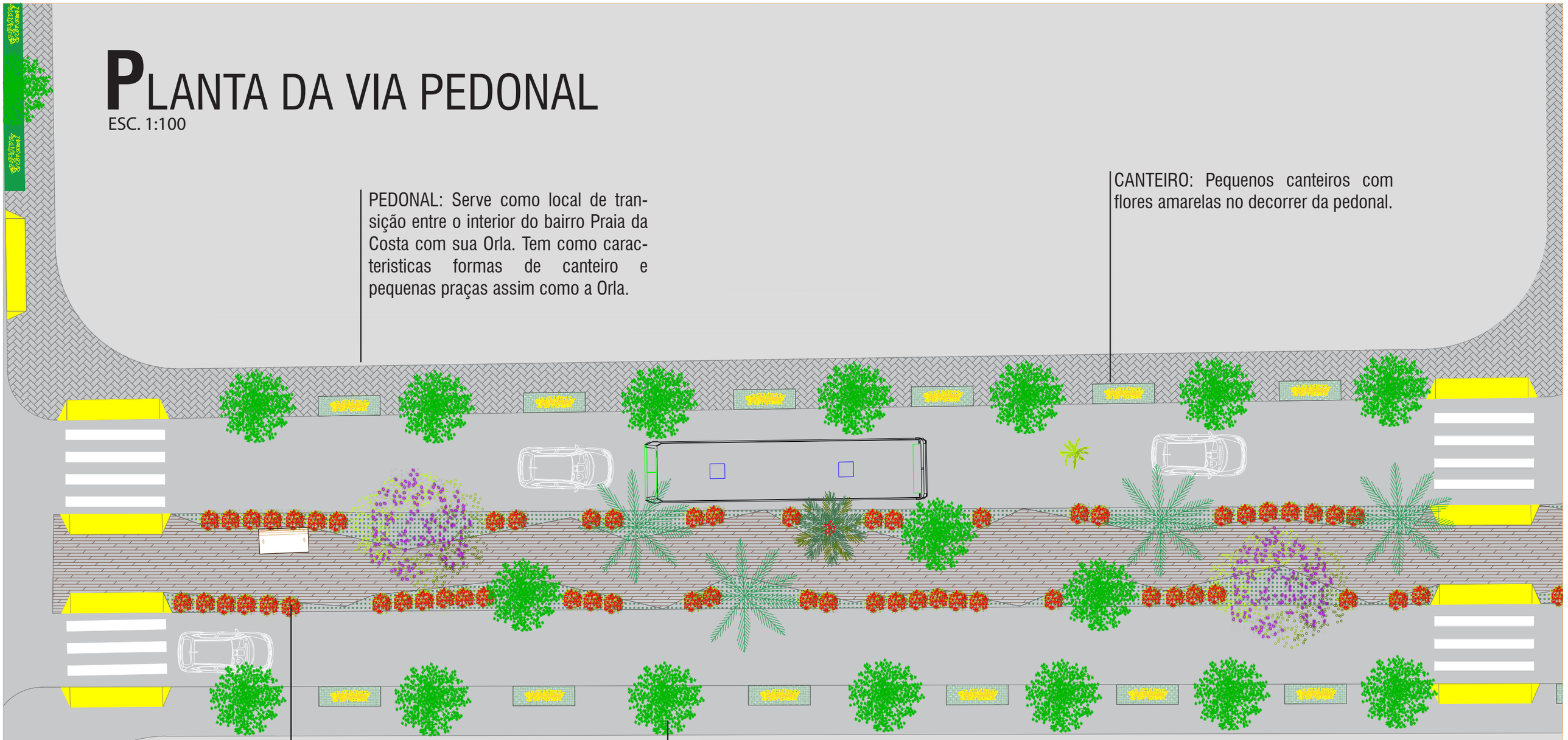
FONTE: Autora, 2019.

PLANTA DA VIA PEDONAL

ESC. 1:100

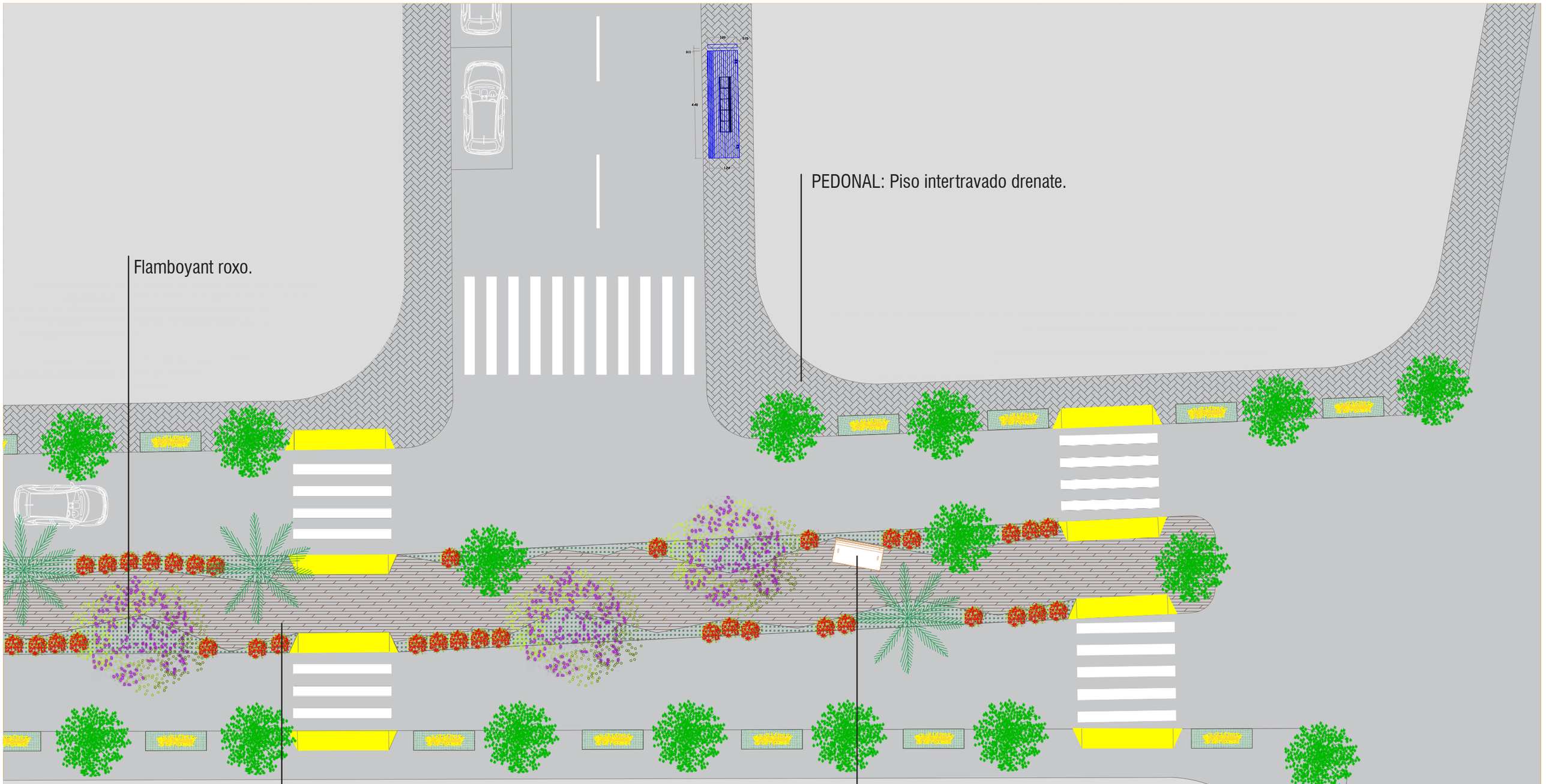
PEDONAL: Serve como local de transição entre o interior do bairro Praia da Costa com sua Orla. Tem como caracteristicas formas de canteiro e pequenas praças assim como a Orla.

CANTEIRO: Pequenos canteiros com flores amarelas no decorrer da pedonal.



CLUSIA

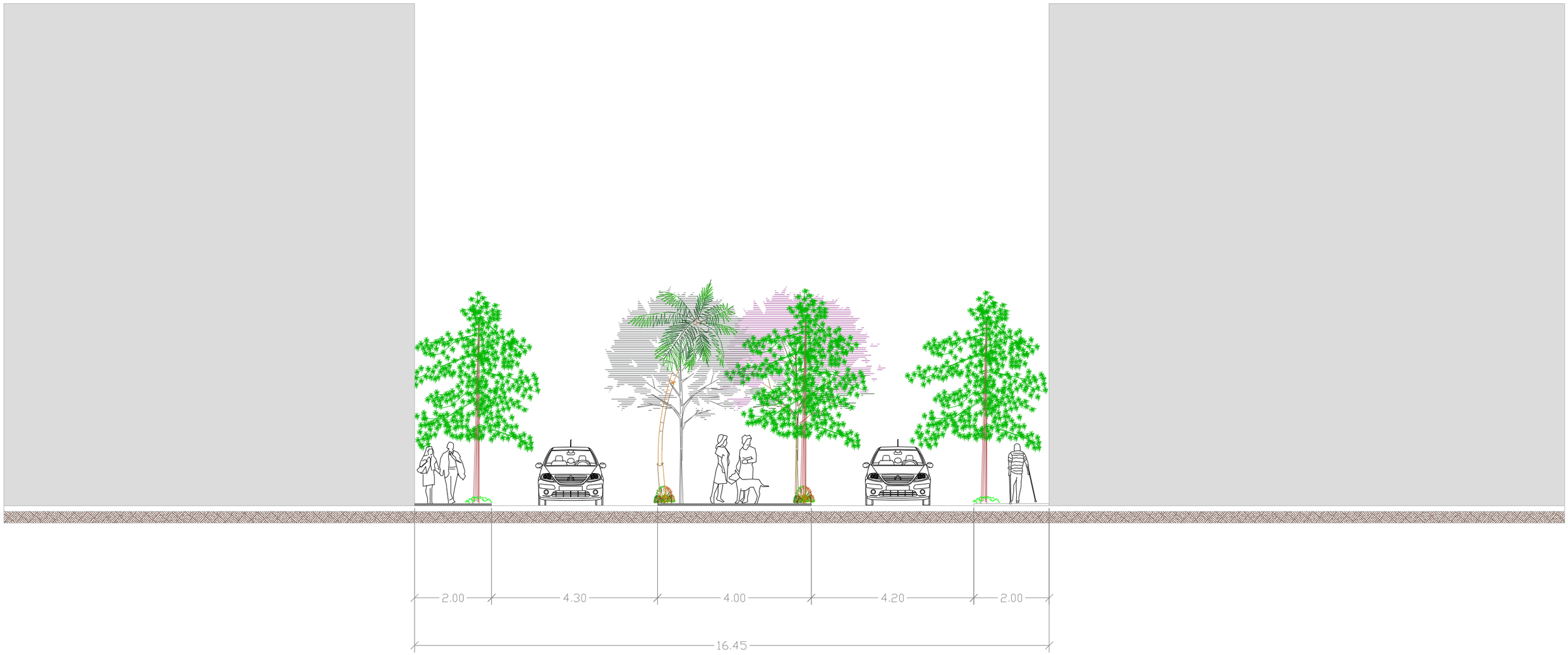
TIBOUCHINA MUTABALIS: Arvoreta que alcança 12 metros de altura e copa de 5 metros de diâmetro. Tem como características flores brancas e mudanças para rosa e roxo.



PLANTA DA VIA PEDONAL

ESC. 1:100

CORTE



CORTE DA VIA PEDONAL | PROPOSTA

ESC. 1:100

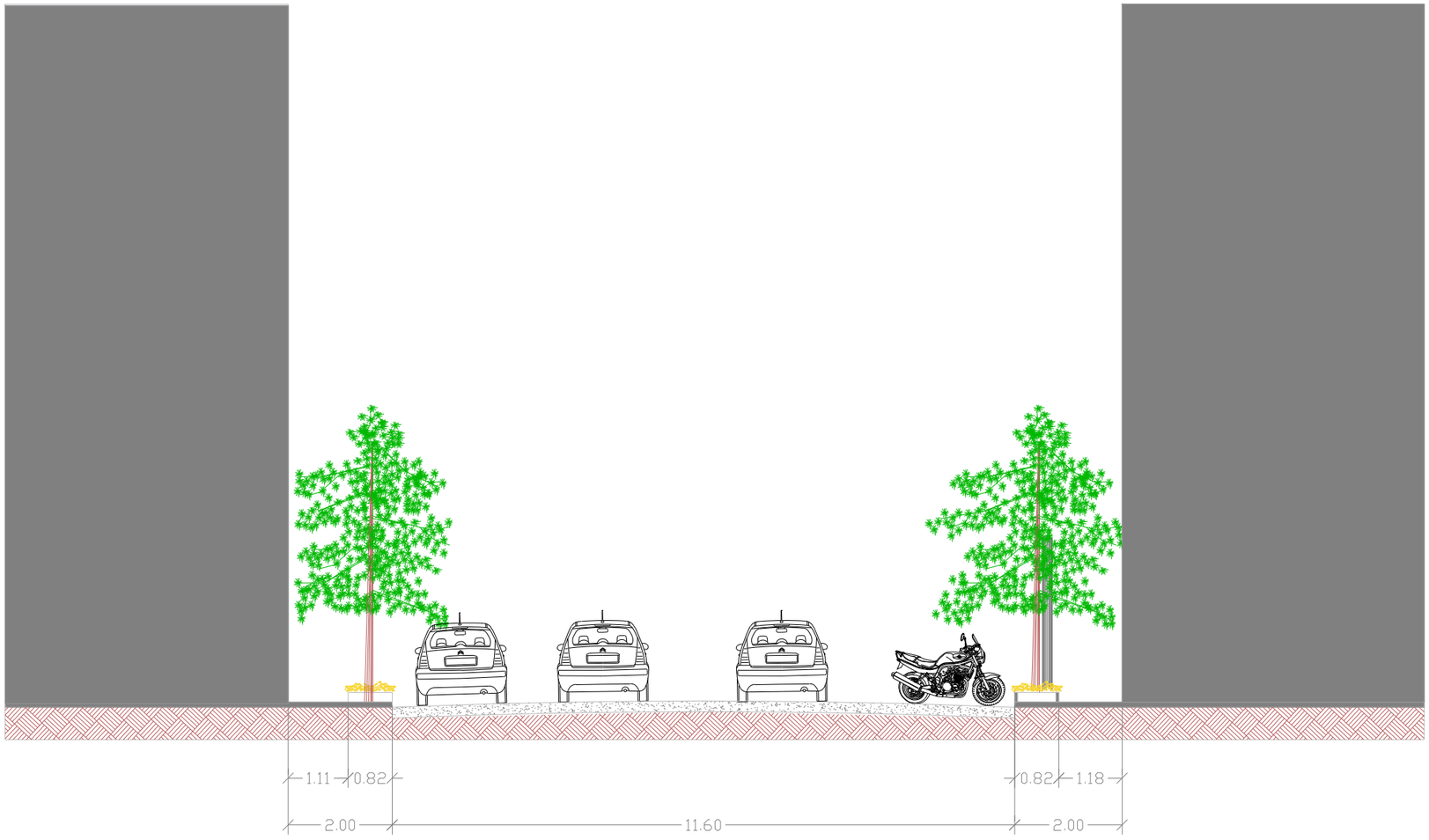
PLANTA DA VIA LOCAL

ESC. 1:100

PONTO DE UBER OU PONTO DE TÁXI

ESTACIONAMENTO

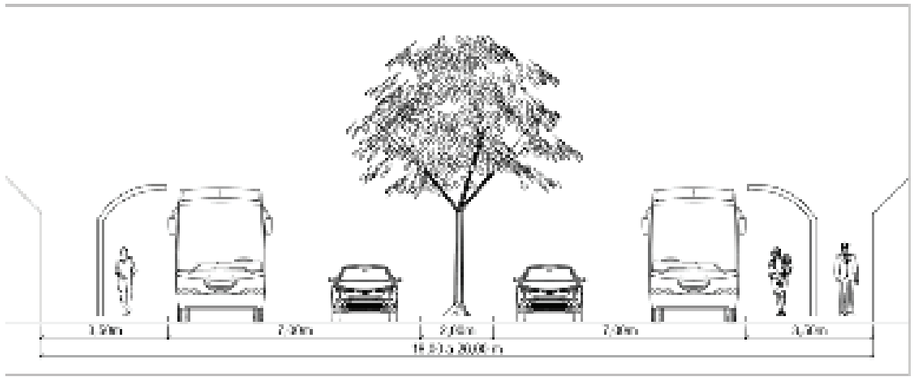
CORTE



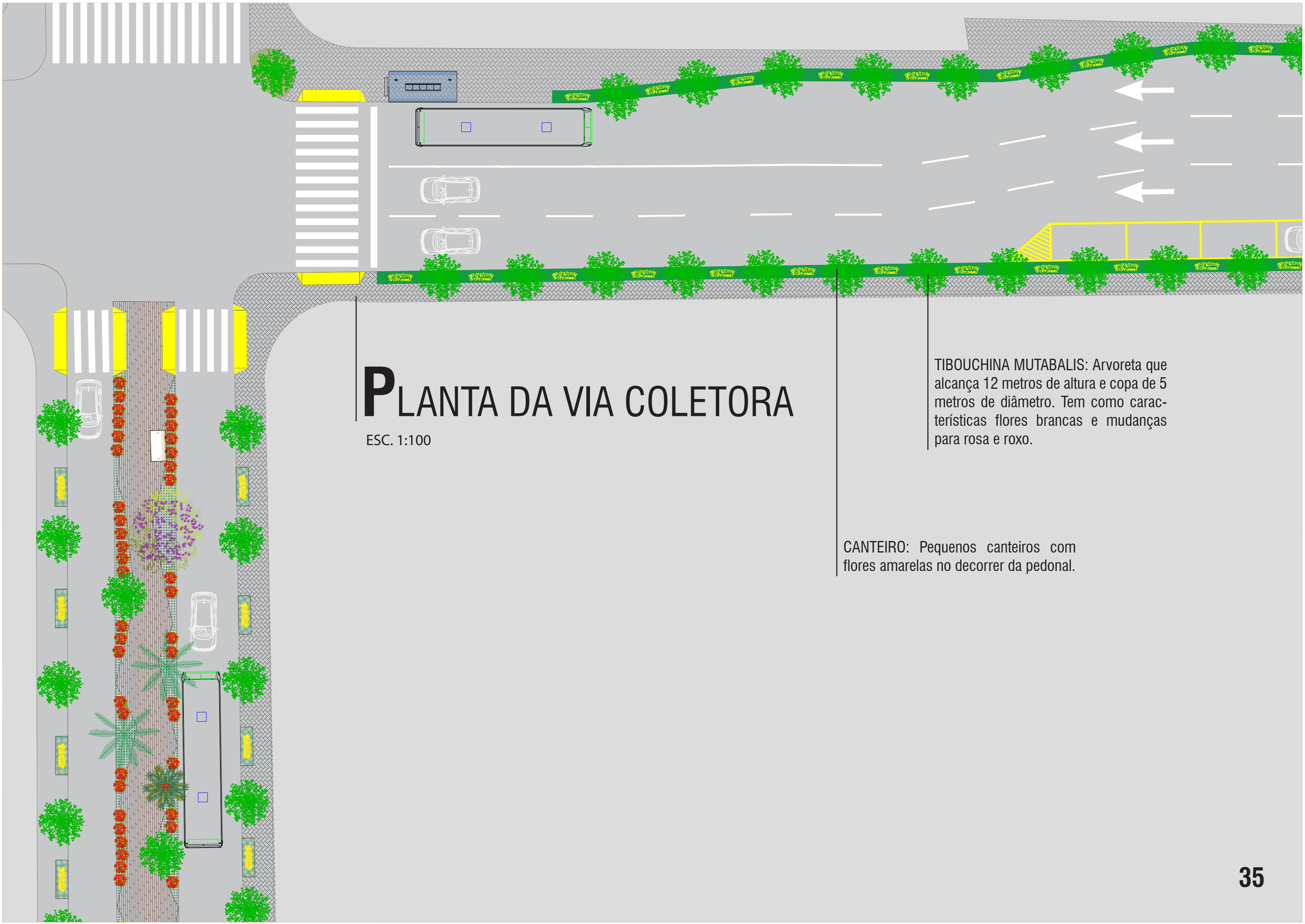
CORTE DA VIA LOCAL COM ESTACIONAMENTO PARA MOTO E CARRO
PROPOSTA

ESC. 1:100

CORTE DA VIA LOCAL PLANO DIRETOR



VIA LOCAL



PLANTA DA VIA COLETORA

ESC. 1:100

TIBOUCHINA MUTABALIS: Arvoreta que alcança 12 metros de altura e copa de 5 metros de diâmetro. Tem como características flores brancas e mudanças para rosa e roxo.

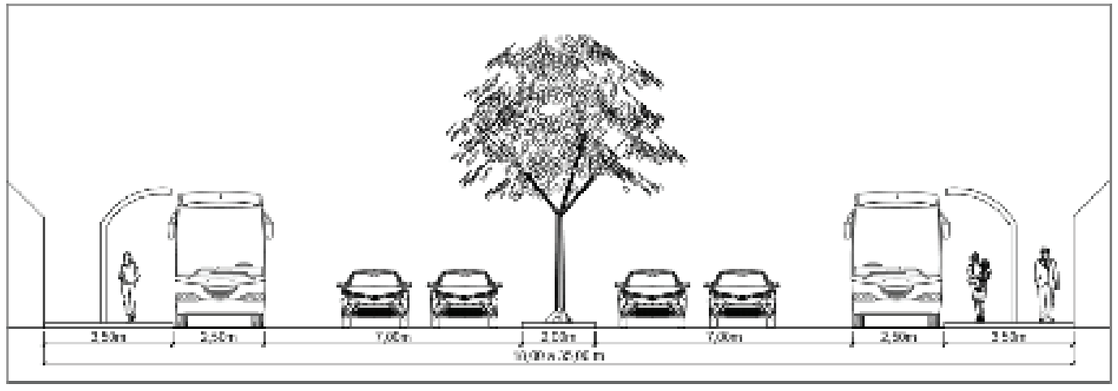
CANTEIRO: Pequenos canteiros com flores amarelas no decorrer da pedonal.

CORTE

CORTE DA VIA COLETORA PROPOSTA

ESC. 1:100

Devido a caixa viária pré-existente deter com de 16.5m, foi proporto um novo modelo de Coletora com as medidas mínimas pedido pelo Plano Idretor.



PLANO DIRETOR DE VILA VELHA

VIA COLETORA

COMO OPERACIONALIZAR O PARQUE?

O PARQUE ORLA

A requalificação da orla da Praia da Costa, pauta-se na diversificação de seu espaço e ambientes com a inserção de diversos tipos de atividades visto que a orla compreende um total de 3.379,93 kilômetros, de extensão.

Desse cenário surge a necessidade de implantar várias diretrizes que estimulem a diversidade em termos de atividades por toda a extensão da orla. Foi identificado que atividades como Vôlei de praia, Futsal, e Playground são práticas muito comuns na orla da praia da costa, como também pequenas atividades que não detém espaços próprios mas que acabam ocupando outros tal como a prática de slackline, ciclismo e patinação, estes dois últimos ocupando o espaço de caminhada da orla e também a ciclovia.

Com base nisso, faz-se necessário pensar em áreas para: patinação e skate; piqueniques; prática de yoga; recreação para os cães, prática de slackline; pequenos mirantes em locais estratégicos para a contemplação do pôr do sol e da paisagem como um todo; inserção de quiosques com esculturas que remetem a cultura capixaba, servindo como ponto de encontro assim como os famosos postos da orla de Copacabana; e próximo a esses ambientes a inserção de duchas e banheiros de forma a inter relacionar esses espaços. Mais além, deve-se pensar a criação de uma ambiência na pequena praia da sereia propícia à realização de piqueniques e atividades ligadas à alimentação. Para a orla como um todo, faz-se necessário melhorar a iluminação para a utilização da orla no período noturno, criar meios e ambientes para a feiras artesanais e feiras de comidas à noite, estimulando a vida noturna da praia e potencializando o comércio local.

DADOS TÉCNICOS

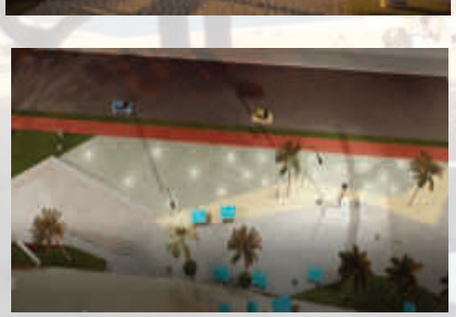
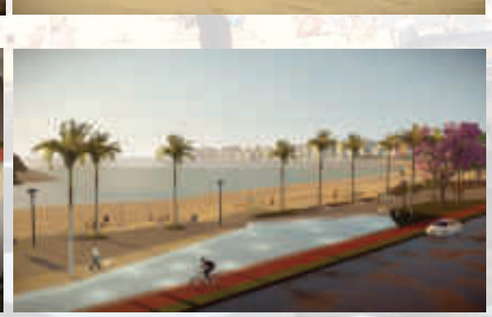
EXTENÇÃO: 3.379,93 Km
PERIMETRO: 6.676,71m²
ÁREA: 63.209,06m²

PROGRAMA DE NECESSIDADES PARQUE ORLA

PONTA DA SEREIA: Neste ambiente concentra-se em sua ponta norte, um pequeno parque que já estava inserido no local antes de sua intervenção e a finalização da ciclovia da orla. Também possui um tablado para esposição de alguma arte seja ela dança, música, ou simplesmente um local onde pessoas podem se sentar e permanecer. Igualmente no mesmo local, detém de food truck's, para incentivar o movimento, otimizando a atividade do sítio. Além de contemplar espaços amplos para a prática de esportes tais como patins, skate. Logo a frente uma grande praça que tem como finalidade ser local de ponto de encontro e permanência, visto que essa grande praça se localiza em um dos pontos mais movimentados da orla da praia da costa como um todo.

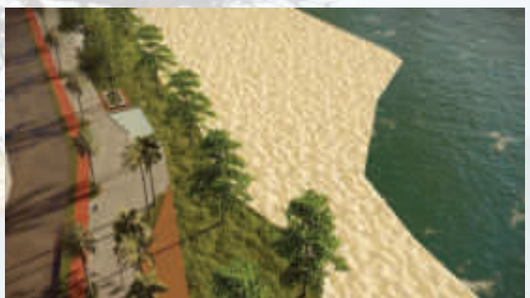
PROGRAMA DE NECESSIDADES

ÁREA ESPORTIVA E DE COMTEMPLAÇÃO: Essa área do projeto abrange um programa de necessidades mais diversificado e mais voltado para atividades esportivas e locais mais apropriados para a admiração da paisagem, visto que é um dos locais com vista privilegiada do restante da orla. O local também é bem apropriado para caminhada e também para a permanência, principalmente a noite com algumas feiras artesanais e também de comida típica.

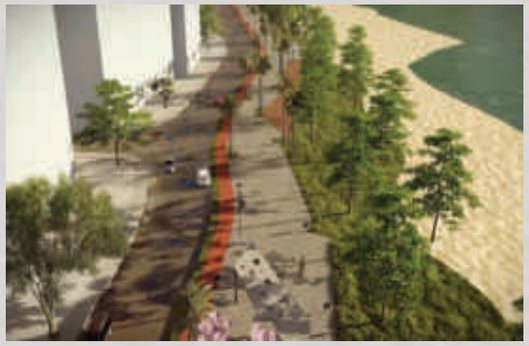



MEIO CULTURE: Esse local tem como finalidade expor feiras com elementos da cultura capixaba, como sua culinária e itens de artesanado, venda de produtos que o Estado é referência como o café, chocolate, e entre outros. Também é um espaço mais apropriado para caminhada e permanência.

SANTUÁRIO DA RESTINGA: Esse local tem como principal objetivo, reforçar e exaltar toda a vegetação de restinga que faz parte da vegetação nativa do litoral do Espírito Santo, através da implantação de mais espécies por toda costa da orla. Utilizando da ecogênese que reforça o pré existente e o potencializa. A vegetação de restinga serve também para conter a maré do mar, para que a mesma não avance para mais além.



PONTA DO PESCADOR: A Ponta do pescador tem uma importância muito significativa para toda a orla da praia, situada já na praia de Itapuã, a mesma reforça toda a história dos pescadores, que vivem da pesca, algo que recorda aos antigos moradores desse sítio, antes do mesmo ser o próprio bairro Praia da Costa.



HUMANIZAÇÃO NOS DETALHES - CONCEITO DO PARQUE

Durante todo o estudo teorico que aborda autores como Kevin Lynck, Jane Jacobs e Jan Gehl, abordaram a humanização como fator primordial nas cidades, visto que esse conceito foi perdido ao longo do tempo. A humanização dos espaços traz uma relação mais próxima do ser indivíduo com todo seu entorno, além de proporcionar um ambiente mais propício ao conforto visual e sensitivo, por meio de elementos que propõem funcionalidade e beleza estética.

O projeto da Orla da Praia da Costa tem como conceito a humanização do local através da execução de um grande parque linear em toda a extenção do mesmo, e essa humanização se dá por meio de pequenas praças, espaços estes que propõem uma permanência mais qualitativa para o usuário, proporcionando conforto, aconchego, e boa visual. Outro aspecto muito importânte desse projeto, é que o mesmo foi pensado minuciosamente de acordo com cada espaço e o uso de cada um deles, desde ao mobiliário, piso, composição de cores e escolha das vegetações de restinga, e pequenos elevados e jogos de iluminação, todo esse conjunto que traz a vista do observador como protagonista, destaca a humanização deste ambiente

O partido arquitetônico da Orla é composto pela inserção de várias pequenas praças ao longo da orla e a disposição de pequenos canteiros e elementos de permanencia e elevados que compõem a dinâmica e o desenho principal do parque orla. Esse desenho aborda uma visão mais atrativa tanto para o observador dos grandes prédios que compõem a paisagem, quanto para o pedestre que esta caminhando por todo o parque, vizualizando os movimentos através da disposição do desenho de cada componente da orla parque.

Outra proposta que o parque apresenta, é a diferenciação da exposição de diversos ângulos, através da disposição de seus ambientes e mobiliários, reforçando a relação do espaço com o ser, tanto no sentido sensitivo quanto visual na relação com o lugar.

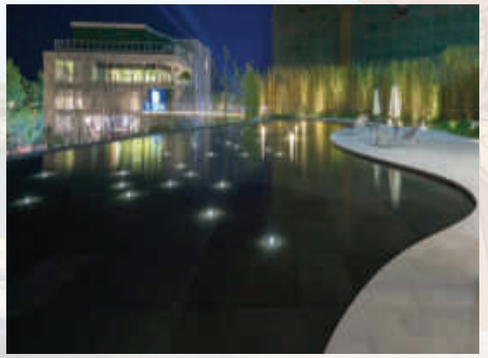
REFERENCIAS

Orla de Antalya Konyaalti.
Fonte: Archdaiaily, 2019.

Orla de Antalya Konyaalti.
Fonte: Archdaiaily, 2019.

Hefei Wantou & Vanke Paradise.
Fonte: Archdaily, 2019.

High Line. Fonte: Archdaily, 2019.

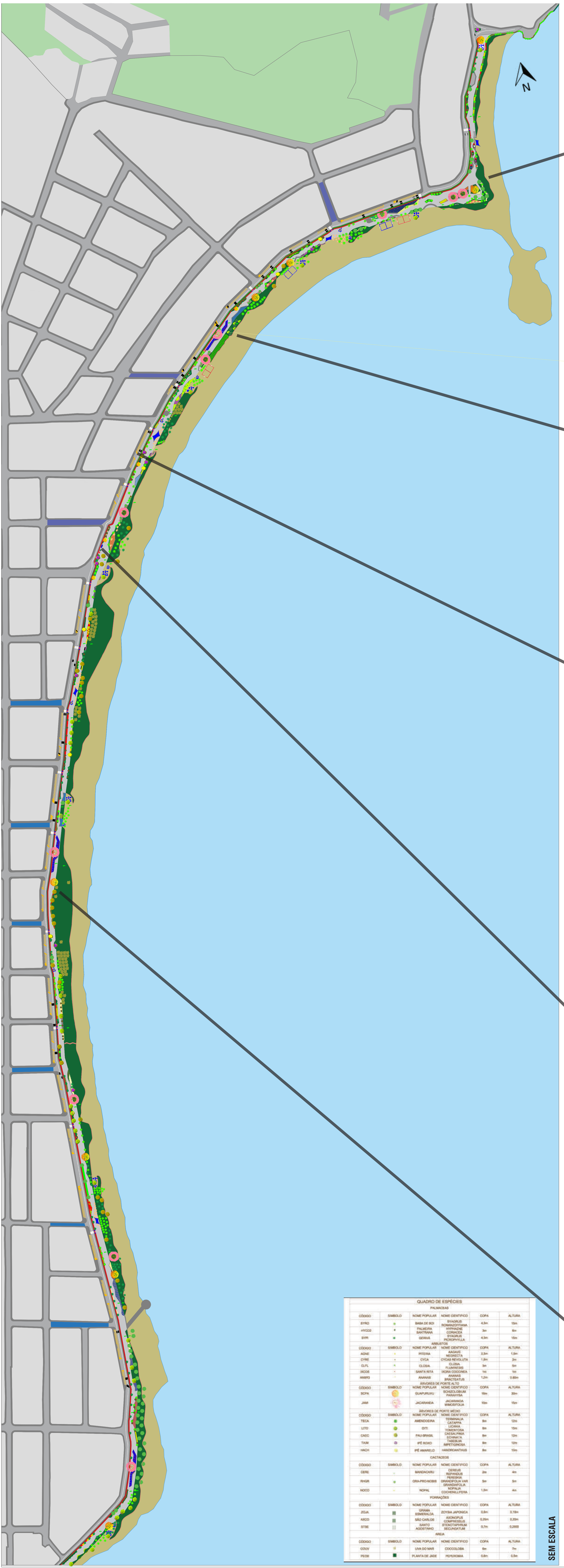


Lakeside Garden. Fonte: Archdaily, 2019.

Domino Park. Fonte: Archdaily, 2019.

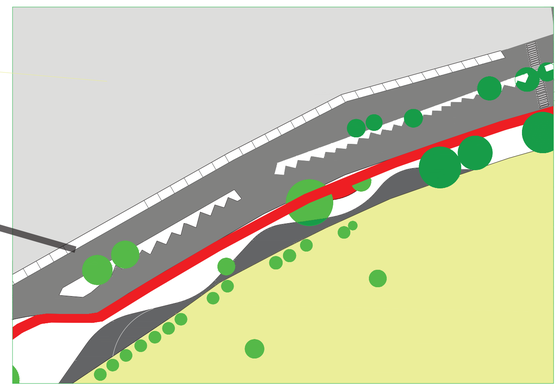
MASTERPLAN EM ANEXO 1

ANTES E DEPOIS



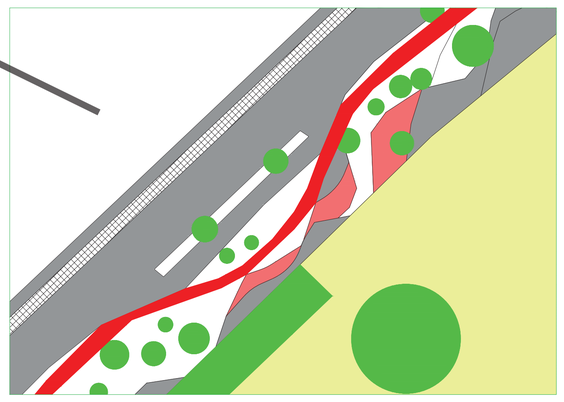
ANTES: Essa área da Praia da Costa atualmente, é uma área onde concentra três dos cincos quiosques disponíveis na orla. Seu uso atualmente é bem comercial nessa área, visto que barraquinhas de biquines ficam dispostas por essa área para a venda, movimentando ainda mais o local. Geralmente é um local de ponto de encontro de pessoas e uma área onde o público alvo maior é famílias com crianças, devido a água do mar nessa região ser mais branda.

DEPOIS: A proposta atual para a região denominada Ponta da Sereia, é retirar toda a característica comercial que compreende na área atualmente, e transformando a mesma em uma grande Praça no parque da orla, servindo de ponto de encontro, lugar de permanência e de comtemplação, visto que o lugar compreende uma vista privilegiada, tendo a visão de toda costa da praia. O espelho dágua incorporada com a iluminação, traz como referência toda a beleza que se vê no horizonte do mar, quando o mesmo é refletido pela lua.



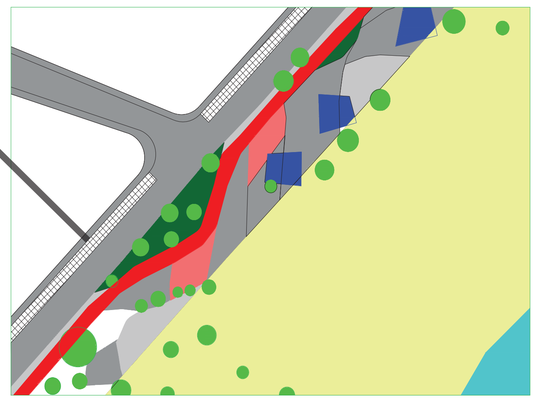
ANTES: Atualmente a orla em determinados pontos, é diminuída devido a implantação de vagas de estacionamentos, fazendo com que a orla se torne ainda mais estreita. O desenho de piso da orla é um desenho bem orgânico, mas que por ter um tamanho significativo, torna algo imperceptivel ao pedestre ao longo da orla.

DEPOIS: A proposta para essa área a disposição para um local de caminhada e também pequenos espaços de permanência inseridos em pequenas praças. Foi inserido um elevado como se fosse um grande pergolado, para abrigar pequenas barraqinhas de comida, de ága de coco, algo bem recorrente em toda a orla. Também é uma das proposta a expanção da área de restinga por toda a área e inserção de várias espécies de árvores, gramies da restinga.



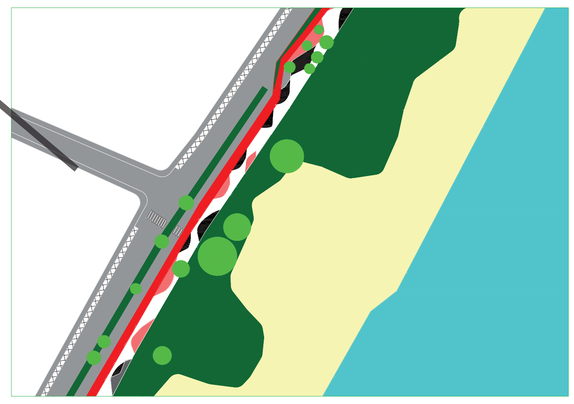
ANTES: Assim como já foi mostrado anteriormente, a orla da praia da costa atual, perde muito de seu espaço de caminhada, quando dividido com estacionamento de carros ou simplesmente uma passagem de carro ou para pontos de táxis e de ônibus. A vegetação de restinda começa a ser perceptivel a partir dessa área.

DEPOIS: De modo igual que toda a extenção da orla, foi adotado aumentar a mesma onde ouver, estacionamento, ponto de táxi, ou ponto de ônibus, para o aumento e aproveitamento qualitativo do espaço. Ao longo de toda Orla, também foi inserido quiosques de aproximadamente 500 metros de distância um do outro, medida confortável para caminhada. Nessa área também esta locado os pontos de biscicleta e patinetes, muito utilizado pela população local, além de uma escultura que tem como função marcar o local para futuro ponto de referência, o mesmo terá grafismo da cultura capixaba e sua história.

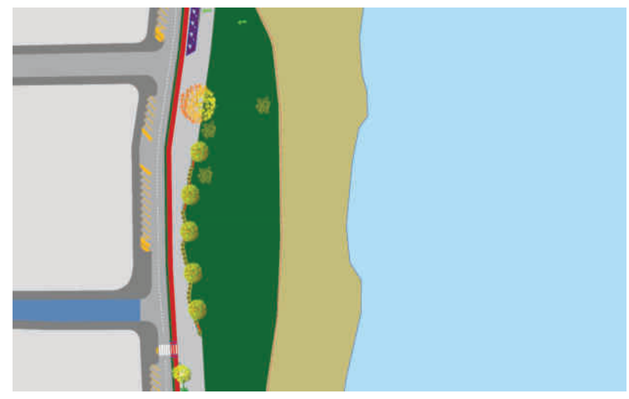


ANTES: Essa área é uma das áreas mais trabalhada na orla, onde o numero de árvores é maior, além da implatação de quiosques, assim como na Ponta da Praia da Sereia, a área de caminhada divide espaço com um pequeno espaço verde com algumas árvores, além da ciclovia que pecorre por toda a extenção da orla.

DEPOIS: Nessa área foi identificado que a rua entre uma das quadras era estreita para manter o estacionamento do lado das edificações, então foi proposto a retirada de estacionamento desse local e ampliar o calçadão, deixando essa área livre de estacionamento de ambos os lados. Também foi incrementado no calçadão uma pequena praça e com algumas esculturas ao lado da mesma, para dar um sentido mais belo ao local, além de ainda nesse espaço abranger um espaço gramado e deque com mobiliários de permanencia de ambos os lado com uma arvore central e pequenos coqueiros nas laterais. Vale ressaltar a vegetação de restinga implementada, bem expressiva nessa região, recobrando o signifcado da ecogênese.



ANTES: Área muito caracterizada pelo ponto de táxi inserido no local e o estreitamento significativo do calçadão, e grande área de restinga, além de ser uma área sem muita vegetação no calçadão.



DEPOIS: Denominado na proposta do projeto como Santuário da Restinga, o local tem como proposta a preservação e inserção de mais espécies da restinga e comtemplação do sítio. Além de ser um lugar calmo para caminhadas e contemplação da paisagem ao redor, com uma das visuais mais emblemáticas do espaço, já que desse local, pode-se observar a Ponta da Sereia e a Ponta dos Pescadores.

QUADRO DE ESPÉCIES

PALMACEAS

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
SYRO		BABA DE BOI	SYAGRUS ROMANZOFFIANA	4,5m	15m
HYCO2		PALMEIRA SANTRANA	HYPHAENE CORIACEA	3m	8m
SYPI		GERIVÁ	SYAGRUS PICROPHYLLA	4,5m	15m

ARBUSTOS

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
AGNE		PITERA	AAGAVÉ NEGRECTA	2,5m	1,5m
CYRE		CYCA	CYCAS REVOLUTA	1,8m	2m
CLFL		CLÚSIA	CLÚSIA FLUMINENSIS	3m	6m
DICOS		SANTA RITA	XORA COCCINEA	1m	1m
ANBR3		ANANAS	ANANAS BRACTEATUS	1,2m	0.80m

ÁRVORES DE PORTE ALTO

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
SCPA		GUAPURUVU	SCHIZOLOBIUM PARAHYBA	15m	30m
JAMI		JACARANDA	JACARANDA MIMOSIFOLIA	10m	15m

ÁRVORES DE PORTE MEDIO

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
TECA		AMENDOEIRA	TERMINALIA CATAPPA	8m	12m
LITO		OITI	LICANIA TORRENTOSA	8m	15m
CAEC		PAU-BRASIL	CAESALPINIA ECHINATA	8m	12m
TAIM		IPÊ ROXO	TABEBUIA IMPETIGINOSA	8m	12m
HACH		IPÊ AMARELO	HANDROANTHUS	8m	15m

CACTACEOS

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
CERE		MANDACARU	CEREUS REPANDUS	2m	4m
RHGR		ORA-PRO-NOBIS	PEREBSKIA GRANDIFOLIA VAR GRANDIAFOLIA	5m	5m
NOCO		NOPAL	NOPALIA COCHENILLIFERA	1,5m	4m

FORRAÇÕES

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
ZOJA		GRAMA ESMERALDA	ZOYSIA JAPONICA	0,6m	0,15m
AXCO		SÃO CARLOS	AXONOPUS COMPRESSUS	0,25m	0,20m
STSE		SANTO AGOSTINHO	STENOTAPHRUM SECUNDATUM	0,7m	0,2500

AREIA

CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA	ALTURA
COUV		UVA DO MAR	COCCOLOBA	6m	7m
PEDE		PLANTA DE JADE	PEPEROMIA	0,6m	0,5m

SEM ESCALA

PERSPECTIVAS DO PROJETO

O APRENDIZADO

A IMPORTÂNCIA DO PROJETO NA PRÁTICA E FORMAÇÃO

A escolha do tema e das diretrizes projetuais, se desencadearam devido à importância dos espaços livres públicos que as cidades oferecem à população, mas se encontram com infraestrutura ruim e carência da pluralidade de funções e atividades. Realizar a investigação acerca da orla da Praia da Costa e toda a sua área de entorno, foi importante para a compreensão da relação entre um ambiente já completamente consolidado, mas que compõe uma dicotomia vigente no espaço urbano, que atinge os espaços de lazer e o comportamento das pessoas na cidade.

Entende-se que ao incorporar as diretrizes estabelecidas neste trabalho, a qualidade da cidade na micro e macro escala proporciona à população condições de: Mobilidade fluida, para as pessoas e os automóveis; segurança e direito ao espaço público; valorização da imagem e identidade do bairro e sua história; qualidade urbana através da valorização e zelo ambiental e a interelação entre o ambiente urbano com as pessoas. Desse modo a responsabilidade social para com a cidade e seu funcionamento plural, é compartilhada entre poder público e a população como um todo, trazendo novamente o papel principal para as pessoas e incumbindo a consciência da cidadania nos indivíduos e seus coletivos.

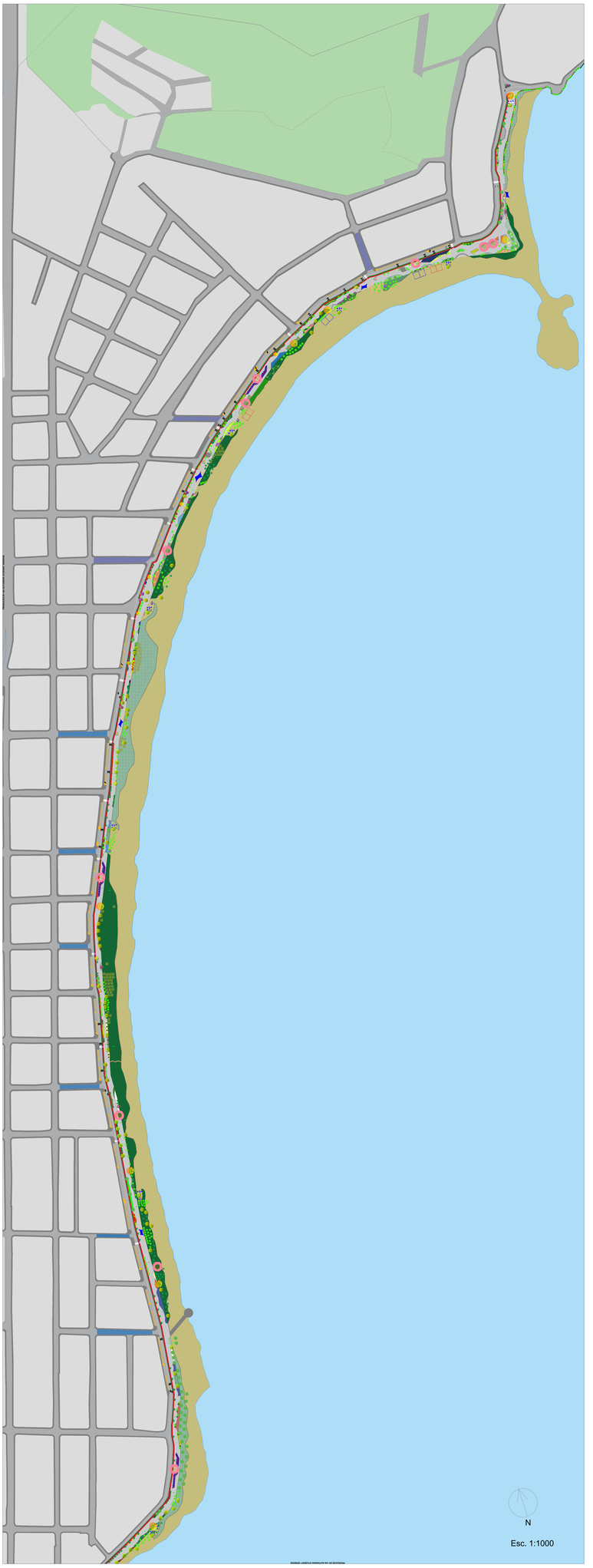
Esse projeto teve uma relevância muito significativa na minha formação, pois o nível de profundidade para com a cidade e toda sua funcionalidade como um todo, me deu um olhar mais amplo e minucioso que toda cidade e seu corpo morfológico necessita. Essa complexidade, me trouxe um olhar mais zeloso para com a cidade e todas as pessoas que usufruem da mesma, e acima de tudo reforçou o meu desejo de projetar espaços para pessoas com qualidade espacial em todos os sentidos. Me graduo com a sensação de ter tido uma formação cujo principal enfoque é projetar espaços para pessoas feito por uma pessoa, que em seu cerne é apaixonada pelo espaço e a paisagem.

NÓS ESTAMOS DANDO CONTA DE QUE SE MAIS GENTE CAMINHA E USA BISCICLETA, TEM UMA CIDADE MAIS VIVA, HABITAVÉL, ATRATIVA, SEGURA E SUSTENTÁVEL E SAUDÁVEL. O QUE ESTÁ ESPERANDO?

- JAN GEHL

OBRIGADA!

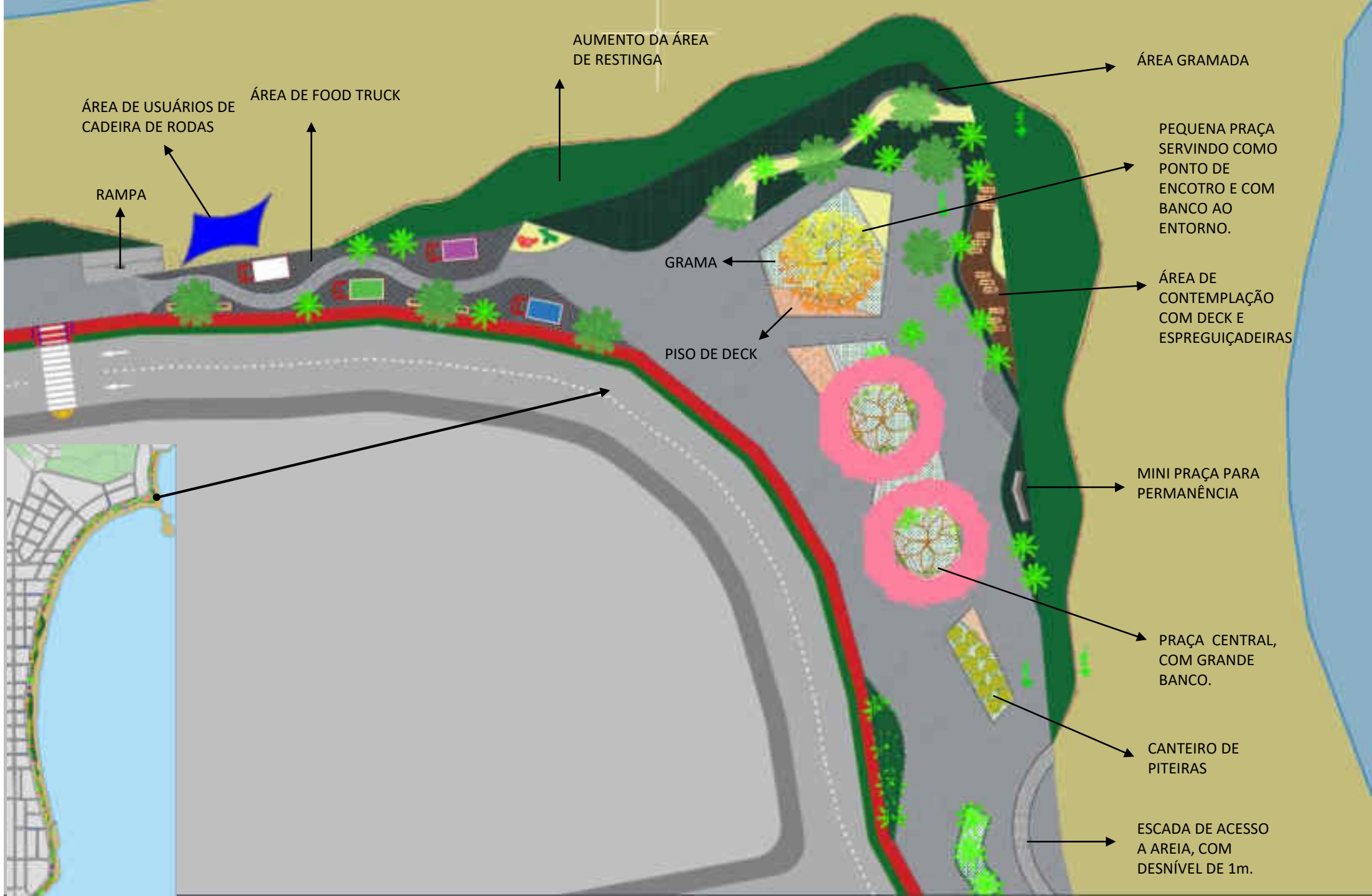
PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION



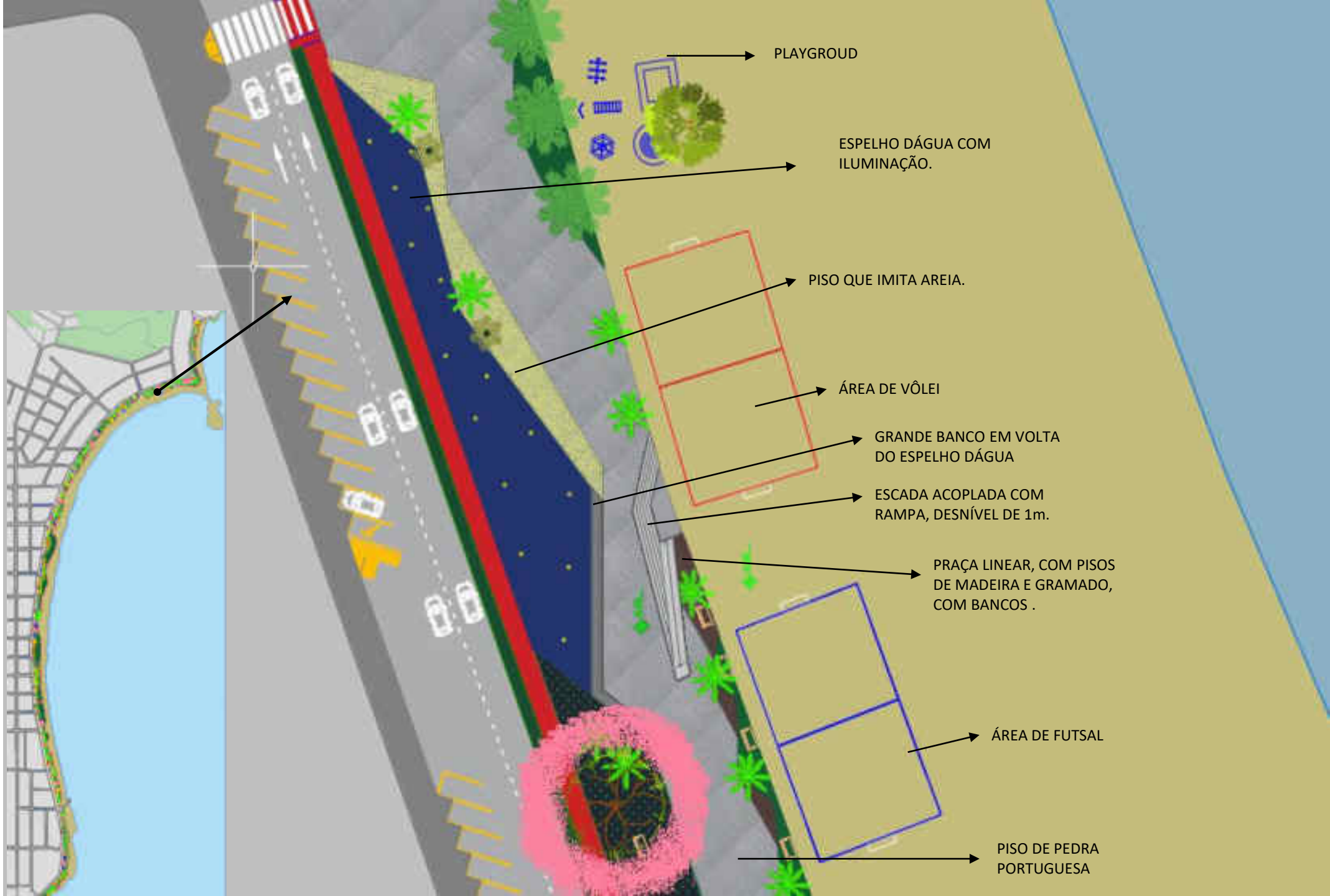
PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION

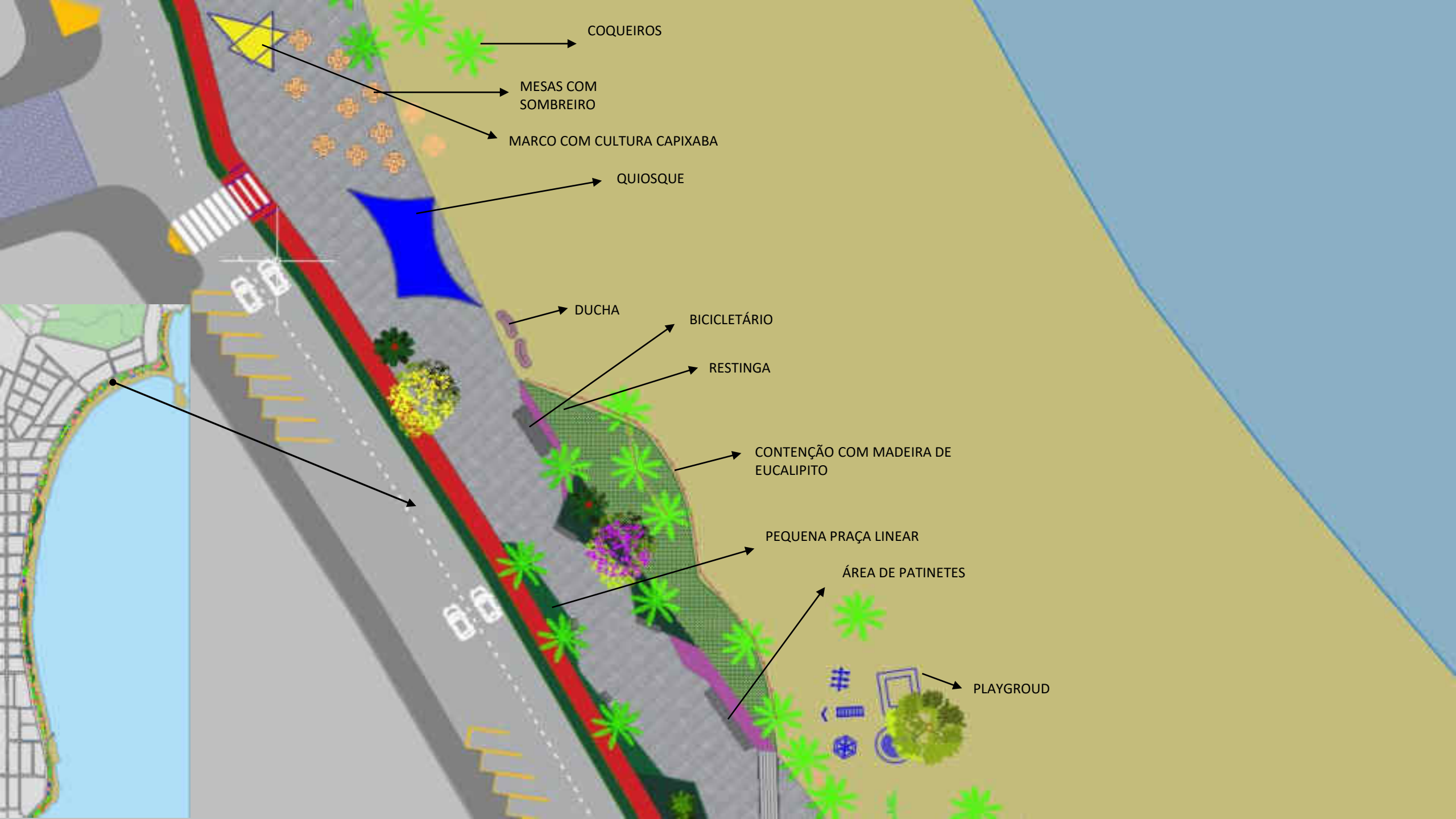
PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION

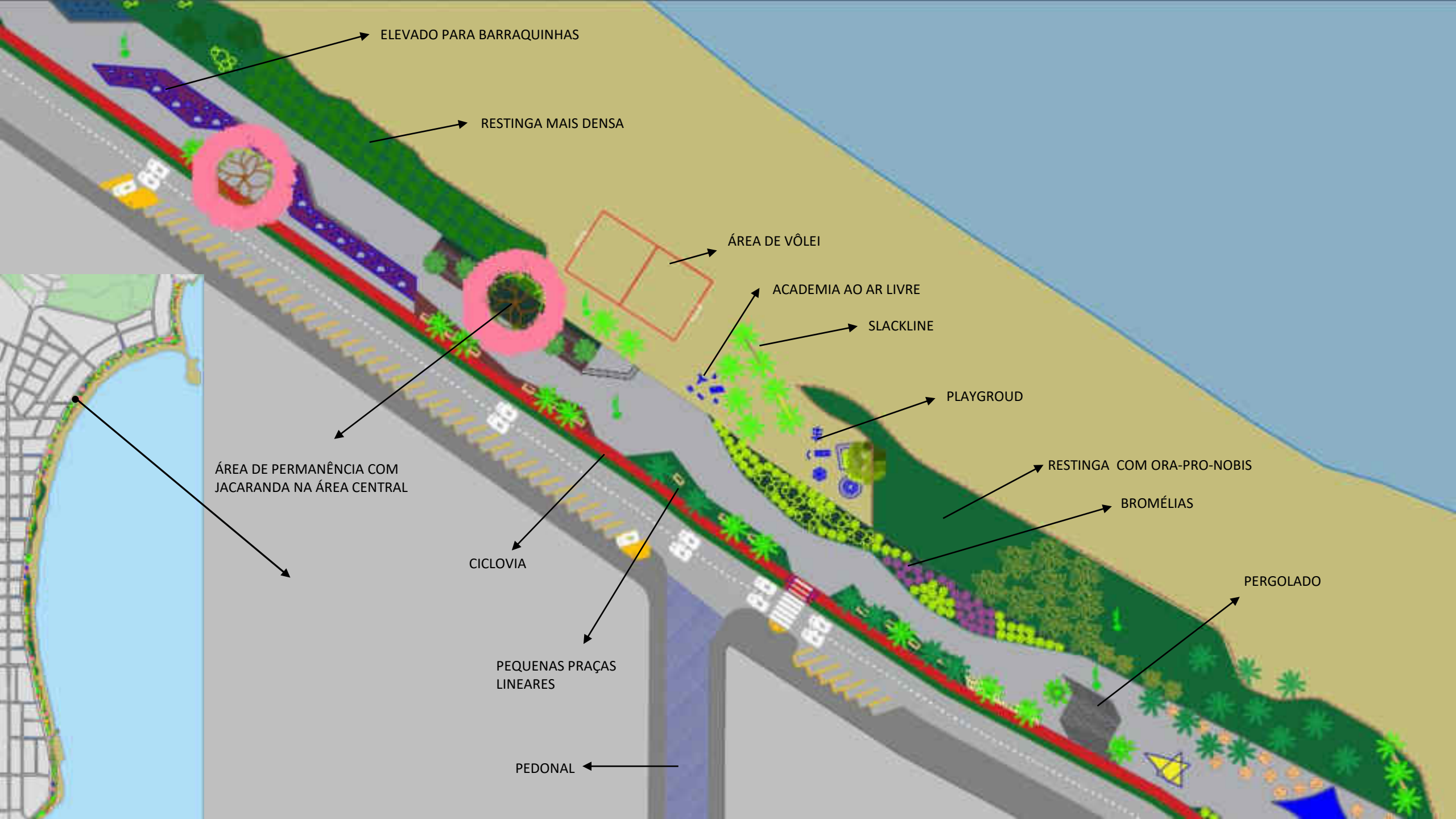
PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA

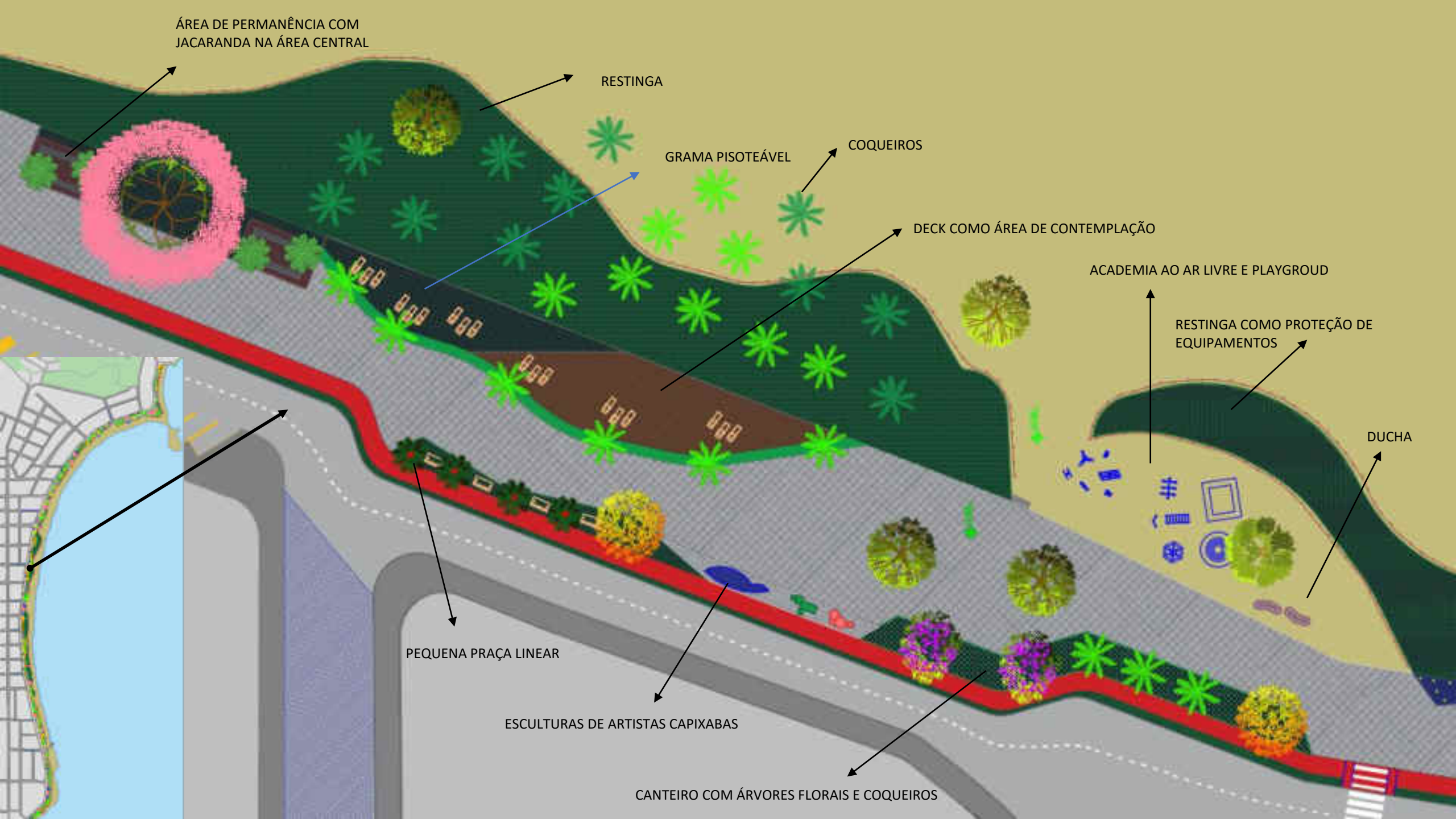


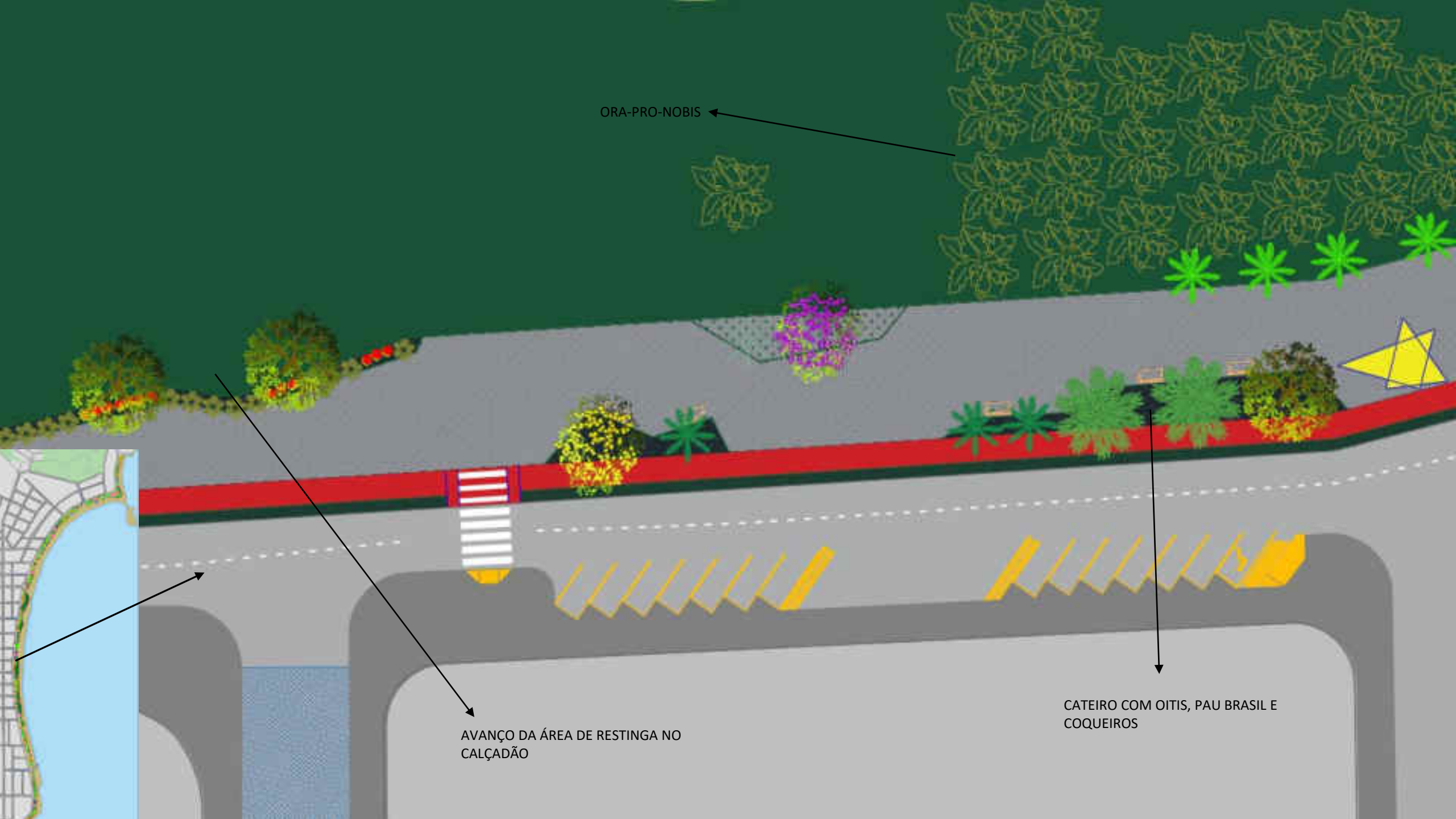
PARQUE URBANO DA ORLA DA PRAIA DA COSTA

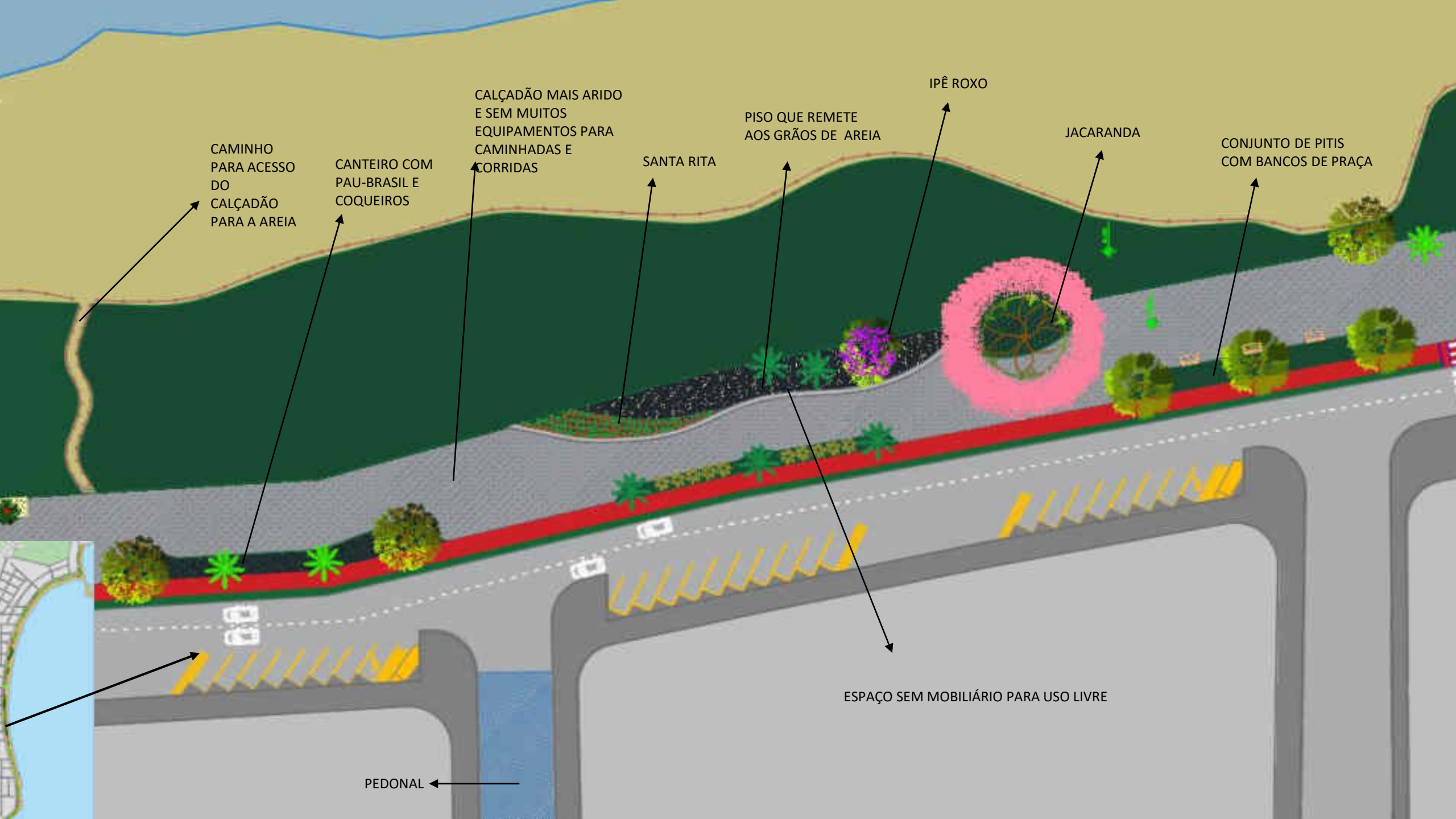


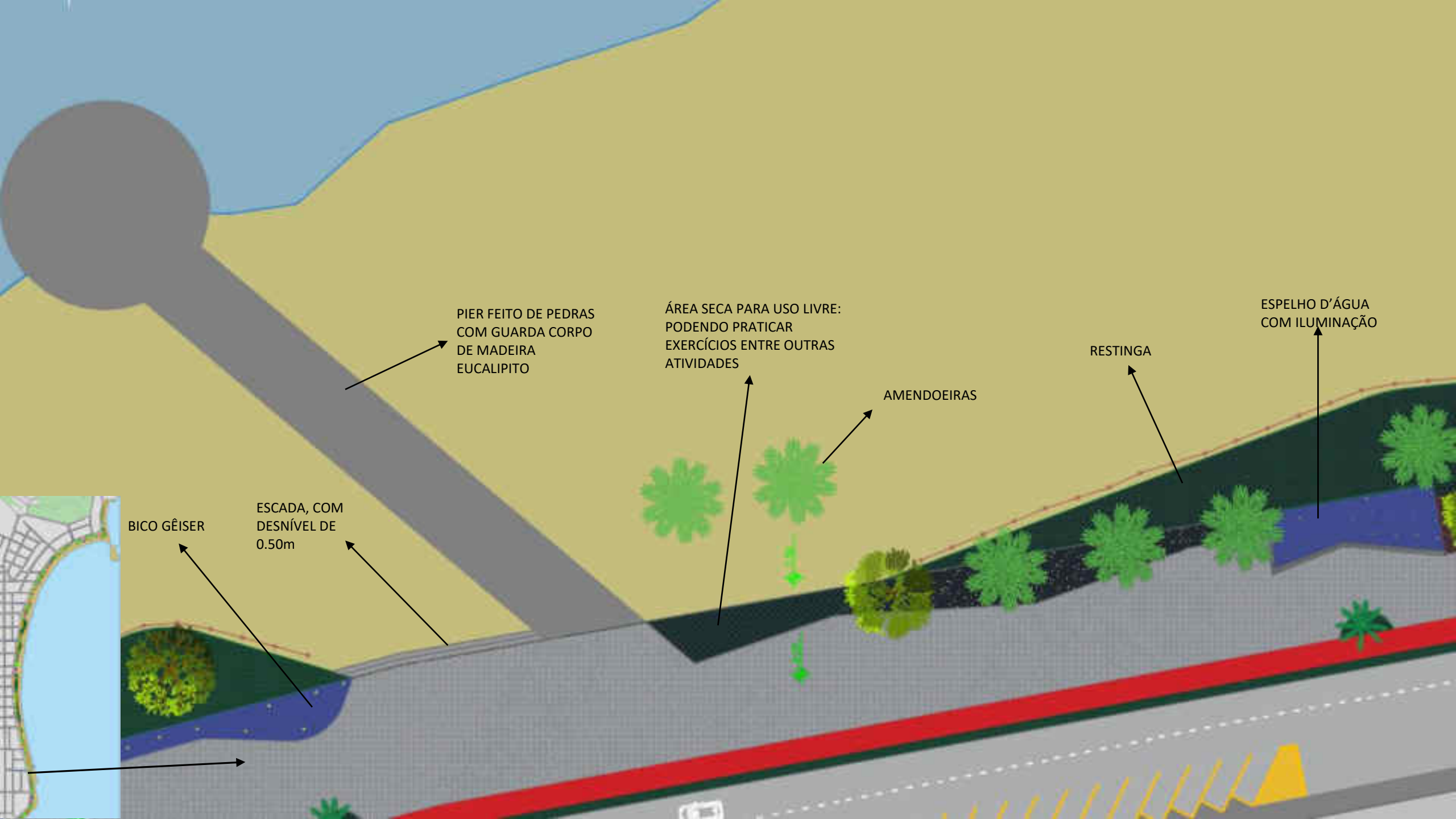

COQUEIROS
MESAS COM SOMBREIRO
MARCO COM CULTURA CAPIXABA
QUIOSQUE
DUCHA
BICICLETÁRIO
RESTINGA
CONTENÇÃO COM MADEIRA DE EUCALIPITO
PEQUENA PRAÇA LINEAR
ÁREA DE PATINETES
PLAYGROUD


ELEVADO PARA BARRAQUINHAS
RESTINGA MAIS DENSA
ÁREA DE VÔLEI
ACADEMIA AO AR LIVRE
SLACKLINE
PLAYGROUD
RESTINGA COM ORA-PRO-NOBIS
BROMÉLIAS
PERGOLADO
ÁREA DE PERMANÊNCIA COM
JACARANDA NA ÁREA CENTRAL
CICLOVIA
PEQUENAS PRAÇAS
LINEARES
PEDONAL


ÁREA DE PERMANÊNCIA COM JACARANDA NA ÁREA CENTRAL
RESTINGA
GRAMA PISOTEÁVEL
COQUEIROS
DECK COMO ÁREA DE CONTEMPLAÇÃO
ACADEMIA AO AR LIVRE E PLAYGROUD
RESTINGA COMO PROTEÇÃO DE EQUIPAMENTOS
DUCHA
PEQUENA PRAÇA LINEAR
ESCULTURAS DE ARTISTAS CAPIXABAS
CANTEIRO COM ÁRVORES FLORAIS E COQUEIROS


ORA-PRO-NOBIS
AVANÇO DA ÁREA DE RESTINGA NO CALÇADÃO
CATEIRO COM OITIS, PAU BRASIL E COQUEIROS


CAMINHO PARA ACESSO DO CALÇADÃO PARA A AREIA
CANTEIRO COM PAU-BRASIL E COQUEIROS
CALÇADÃO MAIS ARIDO E SEM MUITOS EQUIPAMENTOS PARA CAMINHADAS E CORRIDAS
SANTA RITA
PISO QUE REMETE AOS GRÃOS DE AREIA
IPÊ ROXO
JACARANDA
CONJUNTO DE PITIS COM BANCOS DE PRAÇA
ESPAÇO SEM MOBILIÁRIO PARA USO LIVRE
PEDONAL


PIER FEITO DE PEDRAS COM GUARDA CORPO DE MADEIRA EUCALIPITO
ÁREA SECA PARA USO LIVRE: PODENDO PRATICAR EXERCÍCIOS ENTRE OUTRAS ATIVIDADES
AMENDOEIRAS
RESTINGA
ESPELHO D'ÁGUA COM ILUMINAÇÃO
BICO GÊISER
ESCADA, COM DESNÍVEL DE 0.50m

CANTEIRO COM PALMEIRAS
SANTRANA
ECOGÊNESE DE FERNANDO
CHACEL: RESTINGA
ÁREA DE
PERMANÊNCIA
GUAPURUVU