

FACULDADE SÃO FRANCISCO DE ASSIS

Maira Matildes Pereira de Moura

**Reestruturação da Orla do Guarujá
com Instalação de uma Estação Intermodal de Transporte Público**

Porto Alegre
2021

Maira Matildes Pereira de Moura

**Reestruturação da Orla do Guarujá
com Instalação de uma Estação Intermodal de Transporte Público**

Monografia apresentada à Faculdade São Francisco de Assis (FSFA) como parte de requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Me. Arq. Alexandre Guella Fernandes

Porto Alegre
2021

Aos meus pais, que me incentivaram e ensinaram que, mesmo nos momentos difíceis, deveria permanecer focada.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais pelo apoio e amor constante. Por terem sido a base e o exemplo para que eu pudesse seguir nesta caminhada e por incentivarem e acreditarem no meu potencial quando nem eu mesma acreditava.

Agradeço ao meu professor orientador por embarcar nessa jornada, por se mostrar disponível e sempre me ajudar, mas antes disso, agradeço pelas aulas e pelos ensinamentos ao longo desta trajetória. Por ensinar a importância da escolha certa ao especificar materiais, por ensinar sobre conforto térmico, acústico e lumínico, e muitos outros assuntos que ministrou durante o curso, mas principalmente por ensinar que o arquiteto sempre deve buscar conhecimento para se tornar um especialista. Como disse em um dos muitos assessoramentos “é muito bom ser reconhecido por algo que dominamos”.

Agradeço também a dedicação da professora Macklaine Miranda ao longo dos anos do curso, pela paciência ao ouvir as queixas, pelo carinho ao ensinar e por sempre buscar o melhor para seus alunos. Em resumo, foi como uma mãe.

Aos professores, que ao longo do curso, plantaram uma sementinha e me fizeram entender a grandiosidade do papel do Arquiteto Urbanista numa sociedade caótica que carece de profissionais que entendam as pessoas, os lugares que elas moram e toda a complexidade de viver e morar. Que me ensinaram que o Arquiteto deve entender o indivíduo e o lugar, enxergar as carências e formular maneiras que tragam melhoria. Porque a Arquitetura é sobre empatia e se o arquiteto não for empático ele apenas exerce a arte da escultura.

Aos meus colegas de curso que se tornaram amigos nas muitas madrugadas de projeto, companheiros de café e risadas no meio da desordem desenfreada de final de semestre. Eveline, Gabrieli, Nicolas e Suelen (em ordem alfabética para não dar briga), agradeço por fazerem parte desta trajetória, pela dedicação nos tantos trabalhos que fizemos juntos e por compartilharem tantas experiências que essa jornada nos trouxe. Que logo possamos estar sentados em uma mesa de bar relembando as histórias que esta fase nos proporcionou, mas que estejamos todos formados e contando aos nossos estagiários que no nosso tempo “era o CAD que usava”. Como já disse Oscar Niemeyer, “a gente tem que sonhar, senão as coisas

não acontecem” e sonhamos quando escolhemos Arquitetura e Urbanismo e elas começaram a acontecer no primeiro dia numa sala de aula.

E aos meus amigos que sempre insistiram em me convidar pra sair mesmo ouvindo uma negativa constante de “tenho projeto pra entregar, tenho projeto para fazer”, mas que sempre estiveram presente em minha vida ao longo desta trajetória.

“A maravilha do 'se for pra ser, será' talvez more na atenção que dedicamos, na pupila dilatada, nas borboletas no estômago, na saudade quando se cogita acabar.” (CALEBE, Rafael. 2021)

RESUMO

Esta pesquisa tem o objetivo de dar embasamento teórico para o projeto de Reestruturação da Orla do Guarujá (Porto Alegre/RS), implementando uma estação intermodal. A partir do reconhecimento da área, realizado através de visitas exploratórias e questionário virtual com os usuários, foi possível entender o espaço em seu estado atual e a percepção e desejos da população. Os projetos aqui estudados como referenciais servirão para entendimento de soluções que possam ser utilizadas para reestruturar e valorizar a paisagem da Orla.

A proposta de reestruturação será desenvolvida na próxima etapa, no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II).

Palavras-chaves: Intermodal, Orla, Paisagismo, Arquitetura, Reestruturação, Lago Guaíba.

ABSTRACT

This research aims to provide a theoretical basis for the Restructuring project of “Orla do Guarujá” (Porto Alegre / RS), implementing an intermodal station. From the recognition of the area, carried out through exploratory visits and a virtual questionnaire with users, it was possible to understand the space in its current state and the perception and desires of the population. The projects studied here as references will serve to understand solutions that can be used to restructure and enhance the landscape of the Orla.

The restructuring proposal will be developed in the next stage, in the Course Conclusion Work II (TCC II).

Keywords: Intermodal, Waterfront, Landscaping, Architecture, Restructuring, Lake Guaíba.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da Orla do Guarujá (Porto Alegre/RS).....	9
Figura 2 – Localização da Orla do Guarujá (Guarujá/Porto Alegre).....	9
Figura 3 – Mapa de Limites do Bairro	10
Figura 4 – Localização do Bairro Guarujá	11
Figura 5 – Pirâmide Etária dos moradores do Bairro Guarujá	12
Figura 6 – Faixa Etária dos moradores do Bairro Guarujá	12
Figura 7 – Faixa Etária dos moradores do Bairro Serraria	13
Figura 8 – Faixa Etária dos moradores do Bairro Aberta dos Morros	14
Figura 9 – Faixa Etária dos moradores do Bairro Espírito Santo	14
Figura 10– Faixa Etária dos moradores do Bairro Ponta Grossa	15
Figura 11 – Localização da Orla do Guarujá com Principais Pontos no Entorno .	16
Figura 12 – Vias Coletoras do Bairro Guarujá	17
Figura 13 – Perfil viário da Av. Guaíba.....	18
Figura 14 – Recorte do Mapa de Rede de Transporte Hidroviário.....	19
Figura 15 – Mapa de Rede de Transporte Hidroviário	20
Figura 16 – Projeto de Reurbanização da Praça Parque Zeno Simon.....	20
Figura 17 – Mapa Topográfico com Indicação das Altitudes.....	21
Figura 18 – Condicionantes Ambientais.....	22
Figura 19 – Mapa Cheios e Vazios	23
Figura 20 – Edificações do Entorno	23
Figura 21 – Edificações do Entorno - Condomínio do Bairro Guarujá	24
Figura 22 – Levantamento das Vegetações Existentes	27
Figura 23 – Faixa Etária dos Usuários da Orla do Guarujá	28
Figura 24 – Porcentagem de Uso da Cancha de Bocha	28
Figura 25 – Visão do Parque (Vista Olhando do Norte Para o Sul)	29
Figura 26 – Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro	35
Figura 27 – Reurbanização d Orla do Lago Paprocany	39
Figura 28 – Reurbanização d Orla do Lago Paprocany	40
Figura 29 – Revitalização da Ponte Hercílio Luz Como Parque Linear.....	43
Figura 30 – Revitalização da Ponte Hercílio Luz Como Parque	44
Figura 31 – Desejos da População	45
Figura 32 – Programa de Atividades e Necessidades.....	47
Figura 33 – Painel Semântico de Materialidade	49
Figura 34 – Referência de Estrutura de cobertura para a estação intermodal	50
Figura 35 – Referência de projeto para estrutura dos <i>decks</i> em madeira	50
Figura 36 – Detalhamento de Sistema de Biorretenção.....	51
Figura 37 – Intenção de Materiais.....	52
Figura 38 – Painel Semântico de Paisagismo.....	53

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Resumo do Questionários com Usuários do Parque	24
Quadro 2 – Levantamento dos Espaços Construídos Existentes	31
Quadro 3 – Análise do Parque Urbano Orla do Gasômetro	36
Quadro 4 – Análise Reurbanização da Orla do Lago Paprocany	41

Sumário

1 INTRODUÇÃO	4
1.1 Tema	5
1.2.1 Justificativas do Tema	5
2 OBJETIVOS	6
2.1 Objetivo Geral	6
2.2 Objetivos Específicos	6
3 METODOLOGIA DA PESQUISA	7
3.1 Estrutura da Pesquisa	7
3.2 Metodologia de Pesquisa do Trabalho de Conclusão de Curso I (TCC I)	8
4 CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DA PESQUISA	8
4.1 Localização do Objeto de Pesquisa	8
4.2 Breve Histórico do Bairro Guarujá	10
4.3 Dados Gerais do Bairro e Entorno	11
4.4 Agentes de Intervenção e Seus Objetivos	16
4.4.1 Sistemas de Transporte	17
4.4.2 Plano Hidroviário Metropolitano	18
5 SITUAÇÃO ATUAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	20
5.1 Levantamento de Dados da Área	21
5.2 Situação dos Espaços Construídos e Ambientes Verdes	22
5.3 Caracterização dos Usuários Locais	27
5.4 Pesquisa de Satisfação dos Usuários	29
5.5 Condicionantes Legais e Ambientais	32
6 ESTUDO DE CASO: Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro	33
6.1 Caracterização do Projeto de Revitalização	33
6.2 Análise Empírica de Diversos Aspectos do Parque	35
7 REFERÊNCIAS PROJETUAIS	39
7.1 Análise da Reurbanização da Orla do Parque Paprocany	39
7.2 Análise da Revitalização da Ponte Hercílio Luz Como Parque Linear	43
8 PROGRAMA DE ATIVIDADES E NECESSIDADES	44
8.1 Poema dos Desejos e Conceito	44
8.2 Programa de Necessidades Para a Reformulação da Orla e Instalação de Uma Estação Intermodal de Transporte	46

9 DIRETRIZES CONSTRUTIVAS E MATERIALIDADE	48
9.1 Caracterização dos Sistemas Construtivos.....	50
9.2 Caracterização dos Materiais e Acabamentos	51
9.3 Caracterização do Paisagismo.....	52
10 CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
11 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
12 ANEXOS	57
12.1 Anexo I – Mapa a Rede de Transporte Hidroviário	57
12.2 Anexo II – Formulário de Entrevista com Usuários	58

1. Introdução

“Um espaço é “público” à medida que permite o acesso de homens e mulheres sem que precisem ser previamente selecionados. Nenhum passe é exigido, e não se registram entradas e saídas. Por isso, a presença num espaço público é anônima, e os que nele se encontram são estranhos uns aos outros, assim como são desconhecidos para os empregados da manutenção. Os espaços públicos são os lugares nos quais os estrangeiros se encontram. De certa forma eles condensam – e, por assim dizer, encerram traços distintivos da vida urbana. É nos locais públicos que a vida urbana e tudo aquilo que a distingue das outras formas de convivência humana atingem sua mais completa expressão, com alegrias, dores, esperanças e pressentimentos que lhe são característicos.

Por esse motivo, os espaços públicos são locais em que atração e rejeição se desafiam (suas proporções são variáveis, sujeitas a mudanças rápidas, incessantes). Trata-se, portanto, de locais vulneráveis, expostos a ataques maníaco-depressivos ou esquizofrênicos, mas são também os únicos lugares em que a atração tem alguma possibilidade de superar ou neutralizar a rejeição. Trata-se, em outras palavras, de locais onde se descobrem, se aprendem e sobretudo se praticam os costumes e as maneiras de uma vida urbana satisfatória. Os locais públicos são os pontos cruciais nos quais o futuro da vida urbana é decidido neste exato momento. Uma vez que a maioria da população planetária é formada de moradores de cidades, ela é também o futuro da coabitação planetária.

Eu gostaria de ser mais exato: não falo de todos os espaços públicos, mas apenas daqueles que não se rendem à ambição modernista de anular as diferenças nem à tendência pós-moderna de cristalizá-las por meio da separação e do estranhamento recíprocos. São esses espaços públicos que, reconhecendo o valor criativo das diversidades e sua capacidade de tornar a vida mais intensa, encorajam as diferenças a empenhar-se num diálogo significativo.” (Zygmunt Bauman, *Confiança e Medo na Cidade*)

Encorajar as diferenças e abraçar as muitas possibilidades no ambiente público é incentivar a apropriação da população deste espaço. Quando os usuários se identificam com o lugar e tem suas necessidades atendidas, a arquitetura urbana, por fim, atingiu seu propósito.

Esta pesquisa tem como objetivo compreender a Orla do Guarujá (atual Praça Parque Zeno Simon) em Porto Alegre, RS, para que seja possível propor a reestruturação do espaço, implementando uma estação intermodal e requalificação urbana paisagística do local com o propósito de valorização da orla do Lago Guaíba.

Como instrumentos de pesquisa, foi realizada visita técnica à Praça, questionário virtual com usuários e entrevista com moradora do bairro. Também foi escolhido estudo de caso que se assemelha ao tema, com o intuito de avaliar soluções de projeto positivas e negativas que possam servir como exemplos no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II).

1.1 Tema

O tema a ser apresentado neste TCC I é uma proposta de Reestruturação da Orla do Guarujá, localizada na Zona Sul da cidade de Porto Alegre – RS, com instalação de uma Estação Intermodal de Transporte Público, abrangendo estudos de impacto urbano de espaços públicos, a fim de reaproximar a população do Lago Guaíba.

1.2.1 Justificativas do Tema

Desde 2011 se nota o interesse do governo do Estado e da Prefeitura de Porto Alegre em propor melhoria nos trechos que compõem a Orla do Lago Guaíba. Esse esforço culminou com a criação do denominado “Parque Urbano da Orla do Guaíba”. Naquela mesma época foi planejada a implantação de pontos de estação hidroviária ao longo da costa da região metropolitana, interligando 75km de orla (Plano Hidroviário Metropolitano, 2014).

Por outro lado, atualmente, o acesso a Zona Sul de Porto Alegre ocorre por meio de vias terrestres, sendo o trânsito intenso em alguns horários, causando congestionamento, trânsito lento e, conseqüentemente, aumento de stress e poluição do ar. A possibilidade de implementar uma via de acesso hidroviário ligando o centro da cidade com a zona sul, poderá diminuir os congestionamentos e lentidão do trânsito de veículos e possibilitar também um acesso mais rápido ao Centro.

A Orla do Guarujá, atualmente conhecida como Praça Parque Zeno Simon, apresenta espaços com diversas atividades, e concebidos ao longo das diversas administrações públicas. Em função disso, esses espaços foram edificados de forma aleatória, descaracterizando uma identidade única. A situação atual do Parque desvaloriza a qualidade que estes espaços abertos podem oferecer aos usuários, tanto para moradores da região, quanto para usuários de outros bairros, pois não há uma linguagem e organização formal no desenho que o compõe. Além disso, não foram previstas atividades que pudessem conectar o usuário ao visual do Lago Guaíba, menosprezando o famoso Pôr-do-Sol da cidade que não conectam o usuário ao visual do Lago Guaíba, desvalorizando o famoso Pôr-do-Sol da cidade. O atual projeto desvaloriza a qualidade que estes espaços abertos podem oferecer aos

usuários, pois não há uma linguagem e organização formal no desenho que o compõe, trazendo atividades dispostas de forma desconexa e aleatória.

Este trecho da orla do Guaíba está localizado próximo a escola, posto de saúde e igreja, sendo um ponto estratégico de acesso à linhas de transporte público. Também está próximo a bairros com maior densidade populacional, como Serraria e Ponta Grossa. Portanto a intenção de reestruturar a Orla do Guarujá, criando uma estação intermodal de transporte hidroviário e terrestre, é uma forma de concretizar a revitalização de um parque linear e consolidar aquilo que foi planejado para a cidade.

2. Objetivos

Neste item são apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos desta pesquisa.

2.1. Objetivo Geral

Este trabalho visa buscar e analisar subsídios teóricos, documentais e dados de levantamento da situação existente, com a finalidade de propor soluções para o projeto de reformulação da Orla do Guarujá, assim como a implantação de uma estação intermodal de transporte público, que será desenvolvido no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II).

2.2. Objetivos Específicos

Para concretizar o objetivo geral, esta pesquisa deverá:

- Buscar informações e dados junto a SMAMS sobre o projeto existente;
- Buscar informações legais sobre a área, condicionantes físicos e ambientais, fluxos, análise de perfil viário, infraestrutura da área e entorno imediato (alturas);
- Entender os aspectos relevantes do Plano Hidroviário Metropolitano;
- Descrever as principais exigências e necessidades para o Catamarã;
- Analisar a atual reestruturação da Orla do Gasômetro, em Porto Alegre, como estudo de caso, sob aspectos de materiais empregados, espaços construídos

(esportivo, contemplação, exposição e arte, bares e restaurantes, etc.), pavimentações, paisagismo, características dos públicos usuários, iluminação, eficiência energética e sustentabilidade, segurança e demais características relevantes.

- Entender o local e as necessidades e desejos dos usuários através de questionários, a fim de elaborar o programa de necessidades e atividades, compatível com os anseios da comunidade e buscar conhecimento de estratégias projetuais através de referências para que seja possível trazer soluções no TCC II;

3. Metodologia da Pesquisa

3.1. Estrutura da Pesquisa

Para conseguir alcançar os objetivos propostos buscando resultados para a pesquisa deste trabalho, a pesquisa foi dividida em onze capítulos.

No primeiro é apresentada a introdução do tema e a justificativa pela escolha. No seguinte capítulo são apresentados os objetivos geral e específico da pesquisa e no terceiro capítulo é descrita a estrutura da pesquisa e as metodologias utilizadas.

No quarto capítulo são apresentados os dados históricos do local de implantação do projeto, incluindo os dados demográficos e a caracterização do público alvo. No capítulo seguinte são abordados os levantamentos de área e topografia do terreno, uso e ocupação do solo no entorno, levantamento dos condicionantes físicos e ambientais, a hidrografia e apresentação do plano Hidroviário e dados sobre o Catamarã.

No capítulo seis é apresentado o estudo de caso da Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro, projeto que será usado como referência para elaboração das propostas no TCC II. No capítulo seguinte são apresentados dois projetos como repertório, com o intuito de dar enriquecimento ao trabalho proposto.

Após as análises de projetos, é apresentado o capítulo oito, que trás a análise dos desejos e anseios dos usuários, justificando a escolha do programa de necessidades. No capítulo seguinte é vista a materialidade proposta, embasada no

estudo de caso e referenciais. Por fim, nos dois últimos capítulos, são apresentadas as considerações finais e as referências da pesquisa.

3.2. Metodologia de Pesquisa do Trabalho de Conclusão de Curso I (TCC I)

A pesquisa específica deste trabalho tem natureza exploratória, a fim de reconhecer o local de estudo, analisar e entender suas carências e necessidades. Esse reconhecimento do local apresenta uma abordagem quantitativa e qualitativa, avaliando as dimensões dos espaços existentes, além de características de revestimentos, equipamentos, áreas e usos. Estas avaliações são feitas através de visitas ao local, entrevista com os usuários e comparação do projeto existente executado com o que existe na praça.

4. Contextualização do Objeto da Pesquisa

Para melhor entendimento será abordada neste capítulo a área de intervenção em Porto Alegre, um breve histórico do bairro Guarujá e dados demográficos da área de entorno.

4.1 Localização do Objeto de Pesquisa

O bairro do Guarujá está localizado na zona sul da cidade de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul. Limita-se ao Norte pelo Bairro Espírito Santo, ao Leste pelo bairro Aberta dos Morros, ao Sul pelo Bairro Serraria e Oeste pelo Lago Guaíba.

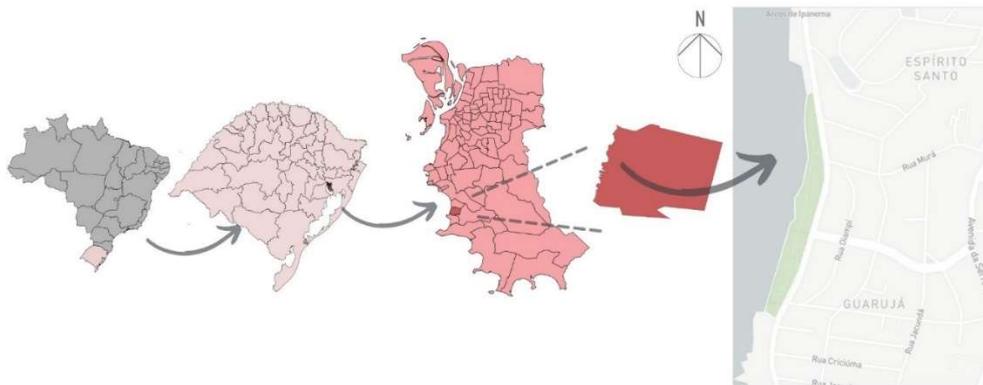


Figura 1 Localização da Orla do Guarujá

Fonte: Autora, 2021.

Este bairro está situado a cerca de 17 km do Centro Histórico da cidade, tendo seus acessos principais através dos bairros junto à orla (Ipanema, Pedra Redonda, Tristeza, Vila Assunção, Cristal, Menino Deus e Cidade Baixa) ou bairros mais internos (Cavahada, Teresópolis, Medianeira, Azenha, Cidade Baixa).



Figura 2 Localização da Orla do Guarujá

Fonte: Autora, 2021.

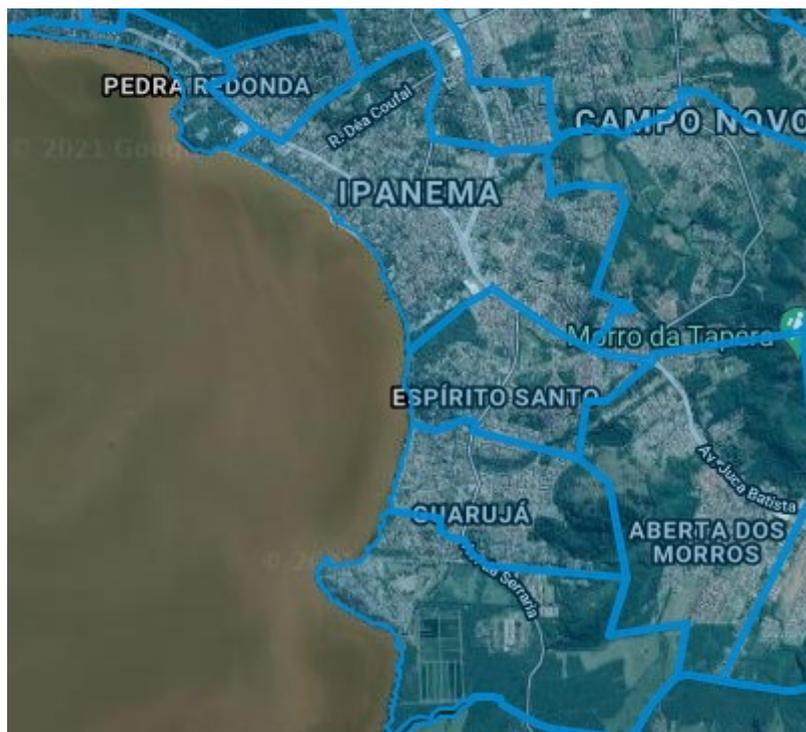


Figura 3 Mapa de Limites do Bairro

Fonte: Observapoa através do Google Maps, acesso em Outubro de 2021.

4.2 Breve Histórico do Bairro

Segundo a História dos Bairros de Porto Alegre, (arquivo com dados históricos disponibilizado pela SMURB), a história do bairro tem início a partir de 1959, embora antes já se tenha registro de moradores. Pode-se dizer que a construção da igreja da Paróquia Santa Rita de Cássia tenha incentivado o desenvolvimento do local (sua construção foi concluída em 1952). No mês de maio é feita a tradicional procissão até a igreja, onde os devotos caminham em festa rumo a uma missa campal que acontece na praça em frente a paróquia. Este trajeto tem parte do seu percurso pela Av. Guaíba, passando em frente a Orla do Guarujá.

O bairro originalmente teve características de casas de veraneio, como chalés de madeira, porém com o passar dos anos adquiriu o aspecto de zona residencial e seus moradores hoje tem residência fixa, sendo a maioria dessas edificações de um pavimento.

Nos últimos dez anos, o crescimento do bairro também é notável no aspecto comercial, pois houve a vinda de novos loteamentos para bairros próximos. O comércio local cresceu, possibilitando aos moradores o acesso a supermercados,

bancos, agências lotéricas e diversas lojas de vários segmentos, sem que seja necessário o deslocamento até o centro da cidade ou bairros mais distantes.

4.3. Dados Gerais do Bairro e Entorno

Segundo dados retirados do sitio (*site*) Observapoa, “o bairro pertence à Região Sul do Orçamento Participativo. Possui 4.811 habitantes, representando 0,34% da população de Porto Alegre. Com área de 1,685 km², representa 0,35% da área do município, sendo sua densidade demográfica de 2.855 habitantes por km². A taxa de analfabetismo é de 2,77% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 5,24 salários mínimos.”



Figura 4 Localização do Bairro Guarujá

Fonte: http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/bairro_guaruja_oficial1.pdf
Acesso em Outubro de 2021.

Pode-se concluir que no Bairro Guarujá reside uma parcela privilegiada da população, com baixas taxas de analfabetismo (a média nos demais Bairros da cidade é de 3,86%) e uma baixa densidade populacional por km² (no restante da cidade a densidade populacional é de 6232 habitantes por km²).

De acordo com as Figuras 5 e 6, é possível perceber a grande parcela de moradores acima dos 30 anos e uma parcela da população idosa, que chega a quase metade da população do bairro. A menor parcela da população é a de crianças, que somam apenas 8% dos moradores.



Figura 5 Pirâmide Etária dos moradores do Bairro Guarujá

Fonte: http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/bairro_guaruja_oficial1.pdf
Acesso em Outubro de 2021.



Figura 6 Faixa Etária dos moradores do Bairro Guarujá

Fonte: http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/bairro_guaruja_oficial1.pdf
Acesso em Outubro de 2021.

Os bairros vizinhos, aqueles que fazem limite com a divisa do Guarujá são: Serraria, Aberta dos Morros e Espírito Santo, que serão descritos a seguir.

Segundo dados da Procempa “O bairro Serraria está localizado na Região Sul da cidade. Em 2010, tinha 4,5 mil habitantes, o que representava 0,32% da população do município. Com área de 1,75 km², 0,37% da área do município, possui densidade demográfica de 2.571,43 habitantes por km². De acordo com esses dados, é no bairro da Serraria, que se encontra a mais alta taxa de analfabetismo de Porto Alegre, sendo 8,29%; o maior percentual de domicílios em área de moradia precária, equivalente a 82,36% e o maior percentual de gravidez na adolescência, ou seja, 27,85% dos nascidos vivos tinham mães com 19 anos ou menos.”

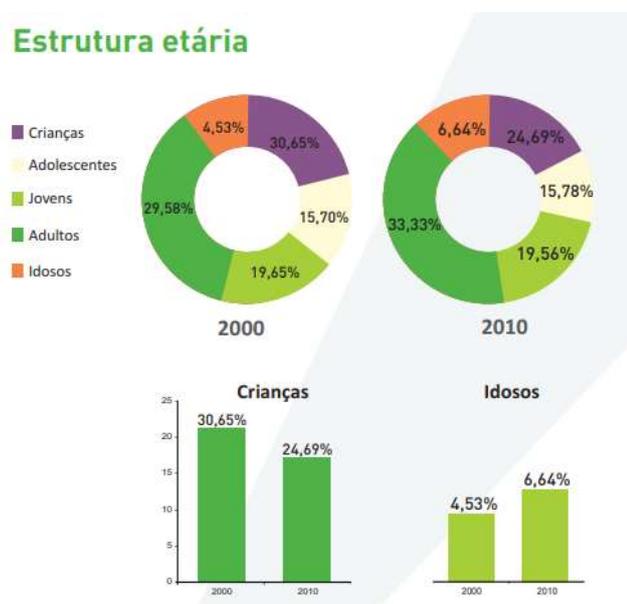


Figura 7 Faixa Etária dos moradores do Bairro Serraria

Fonte: http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/001-observando_o_bairro_serraria.pdf Acesso em Outubro de 2021.

É notável o contraste social entre os bairros Guarujá e a Serraria: a diferença populacional, diferença de faixas etárias com maior número populacional e a taxa de analfabetismo (a maior taxa de analfabetismo de Porto Alegre na data de 2011).

Outro bairro que faz divisa com o Guarujá é o Aberta dos Morros, que segundo consta no site da Procempa “pertence à Região Sul do Orçamento Participativo. Possui 7.146 habitantes, representando 0,51% da população de Porto Alegre. Com área de 3,764 km², representa 0,79% da área do município, sendo sua densidade demográfica de 1.898,51 habitantes por km². A taxa de analfabetismo é de 3,89% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 2,95 salários mínimos.”



Figura 8 Faixa Etária dos moradores do Bairro Aberta dos Morros

Fonte:

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/bairro_aberta_dos_morros_oficial.pdf Acesso em Outubro de 2021.

O bairro Aberta dos Morros possui características mais próximas ao do Guarujá, com maior parte da sua população sendo idosa e de classe social mais privilegiada.

O bairro Espírito Santo faz fronteira com o Guarujá ao Norte de suas divisas, e segundo dados retirados do site da Procempa, possui 5.606 habitantes, representando 0,40% da população de Porto Alegre. Com área de 1,593 km², representa 0,34% da área do município, sendo sua densidade demográfica de 3.519,14 habitantes por km². A taxa de analfabetismo é de 1,46% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 5,8 salários mínimos.



Figura 9 Faixa Etária dos moradores do Bairro Espírito Santo Fonte:

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/bairro_espirito_santo_oficial.pdf Acesso em Outubro de 2021.

Neste Bairro também é possível notar a maior parcela populacional sendo a de idosos, a menor taxa de analfabetismo e a maior parcela de salários por residência.

No bairro Ponta Grossa, segundo dados da Procempa “o bairro pertence à Região Extremo Sul do Orçamento Participativo. Possui 8.722 habitantes, representando 0,62% da população de Porto Alegre. Com área de 10,643 km², representa 2,24% da área do município, sendo sua densidade demográfica de 819,50 habitantes por km². A taxa de analfabetismo é de 2,41% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 2,27 salários mínimos.”



Figura 10 Faixa Etária dos moradores do Ponta Grossa Fonte:

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/bairro_ponta_grossaa.pdf

Embora o Bairro Ponta Grossa não tenha seus limites diretos com o Guarujá, hoje o único ônibus que dá acesso aos moradores ao Centro da cidade, passa pela Avenida da Serraria, saindo do bairro Ponta Grossa, passando os bairros Serraria, Guarujá e Espírito Santo. Também é importante citar que a única lotação de acesso aos bairros já citados, sai do Bairro Guarujá, em direção a Serraria, Ponta Grossa e posteriormente ao Centro. Dadas as circunstâncias de proximidade e de facilidade de transporte entre os bairros, também é importante citar seus dados.

Através da análise do Guarujá e do entorno, é possível notar que a parcela mais desprivilegiada economicamente está nos bairros Serraria e Ponta Grossa e que

o bairro que apresenta melhor condição social é o Espírito Santo, sendo o bairro de estudo uma ponte intermediária entre as duas parcelas populacionais.

Praticamente todos os bairros estudados apresentam maior parcela da população idosa, sendo o bairro Serraria a exceção, tendo sua maior população entre crianças e adultos e também a maior taxa de crimes. Também, a partir dos dados, é possível compreender que um intermodal no Guarujá poderia atender pelo menos uma população de 33.945 mil habitantes.

4.4. Agentes de Intervenção e seus Objetivos

Na Figura 11 é possível ver a Orla do Guarujá no número 5 e do itens 1 a 4 temos a Igreja Santa Rita de Cássia, a Escola Estadual de Ensino Fundamental Professor Langendonck, a Unidade Básica de Saúde e final da linha das Lotações, no número 6 temos o terminal da linha 283 Ipanema Cavahada.



LEGENDA: Localização da Orla do Guarujá	
1	Igreja Santa Rita de Cássia
2	Escola Estadual Prof. Langendonck
3	Unidade Básica de Saúde
4	Terminal das Lotações
5	Praça Parque Zeno Simon
6	Terminal ônibus linha 283

Figura 11 Localização da Orla do Guarujá com Principais Pontos no Entorno

Fonte: Autora, 2021.

É possível concluir que a área de intervenção está bem localizada para a implementação de uma estação Intermodal, pois está próxima a escola, igreja, posto de saúde e aos terminais de lotação e ônibus.

4.4.1 Sistemas de Transporte

O acesso a Praça Parque Zeno Simon é feito através da Av. Guaíba, nesta Avenida transitam as linhas de transporte público 176-Serraria e 283-Ipanema Cavalhada.

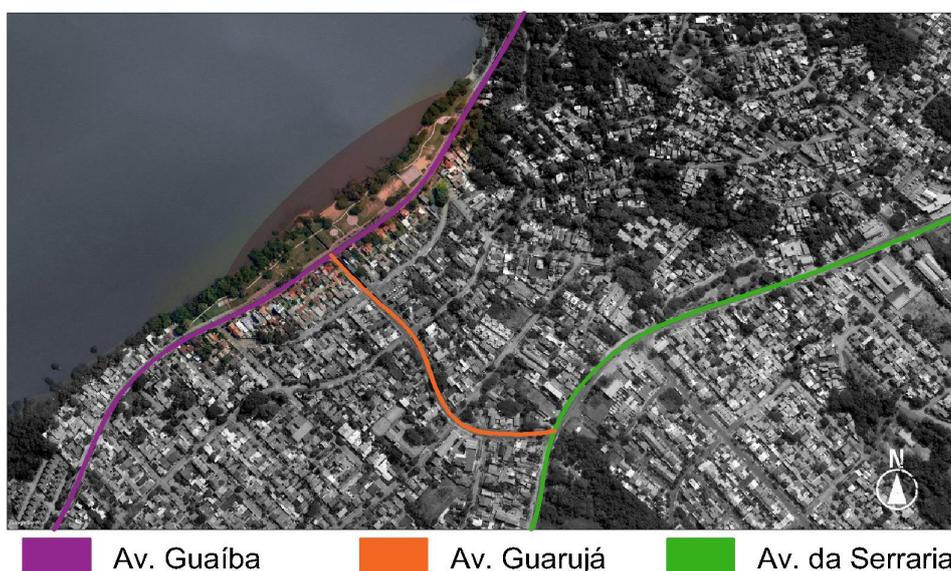


Figura 12 Vias Coletoras do Bairro Guarujá

Fonte: Autora, 2021.

A Avenida Guarujá, que interliga as avenidas Guaíba e Avenida da Serraria (antiga Estrada da Serraria), é a rua de principal acesso a Paróquia da Igreja Santa Rita, também é nela que está localizado o terminal da lotação Guarujá, localizado próximo à Avenida da Serraria. Na Avenida da Serraria, além dos transportes coletivos já citados, também circula a linha de transporte público 171-Ponta Grossa.

Antes da Pandemia Mundial de Covid 19, haviam mais duas linhas de ônibus que transitavam nestas avenidas: a linha R5-Rápida Ponta Grossa e a linha 179-Serraria Rodoviária, que foram suspensas por tempo indeterminado.

A Figura 13 demonstra o corte de perfil viário da Avenida Guaíba, que limita o Parque a Leste em toda sua extensão.

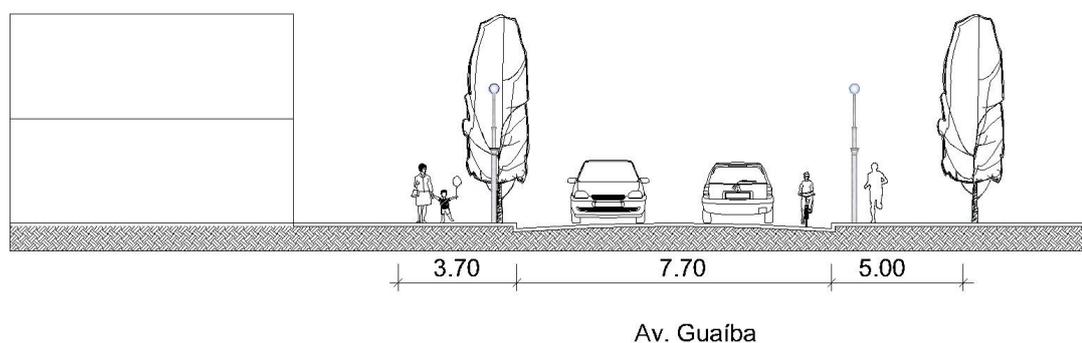


Figura 13 Perfil viário da Av. Guaíba

Fonte: Autora, 2021.

Tendo em vista o fácil acesso ao Parque Praça Zeno Simon por meio de transporte público, a implementação de um intermodal na Orla do Guarujá atenderia pelo menos três linhas de ônibus e uma linha de lotação. Com uma estação intermodal junto à orla do Guarujá podem ser agregadas outras linhas de transporte público oriundas de Belém Novo-Lami e do Bairro Restinga, cuja densidade populacional está acima de 70.000 habitantes.

4.4.2 Plano Hidroviário Metropolitano

O Governo do Estado do Rio Grande do Sul em parceria com a Metroplan e com apoio das Secretarias do Meio Ambiente, do Turismo, da Prefeitura de Porto Alegre, da Secretaria Municipal de Urbanismo, da EPTC, Marinha do Brasil, Superintendência dos Portos e Hidrovias criou o documento que apresenta os possíveis pontos de estação hidroviária que se estendem pela costa da cidade de Porto Alegre, ligando-a com as cidades que tem margem com o Lago Guaíba e com as que tem margem com o Rio Jacuí.

O “Plano Hidroviário Metropolitano”, publicado em 2014, fundamenta a proposta de criação de pontos de embarque e desembarque, para transporte público coletivo Hidroviário no Lago Guaíba.

A proposta deste plano prevê a implementação das estações hidroviárias em quatro etapas: imediato, curto, médio e longo prazo. A estação hidroviária da zona Sul

de Porto Alegre, localizada nas imediações da Orla do Guarujá, conforme mostra o item 24 nas figuras 13 e 14, foi considerada como sendo de implementação imediata.

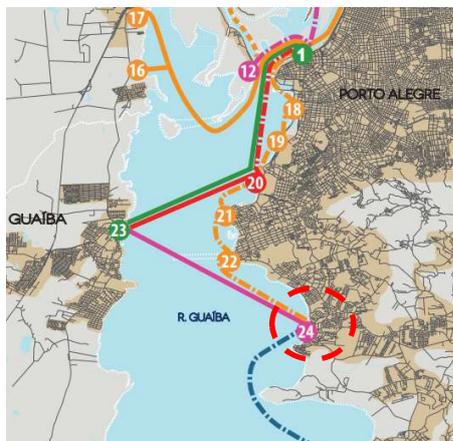


Figura 14 Recorte do Mapa da Rede de Transporte Hidroviário

Fonte: Plano Hidroviário Metropolitano do Rio Grande do Sul.

“Essa rota abrange destinos ao sul de Porto Alegre, iniciando no terminal do bairro Cristal (Barra Shopping), passando pelos bairros Assunção, Tristeza e finalizando no terminal em Ipanema (POA). Essas localidades são predominantemente residenciais, e portanto, as linhas dessa rota terão motivos essencialmente para deslocamento diário. O bairro Ipanema possui, no entanto, um potencial turístico conhecido e objeto do projeto Orla Sul desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Pretende-se, portanto, integrar as diretrizes e projetos desta localidade com o projeto citado.” (Plano Hidroviário Metropolitano no Rio Grande do Sul, 2014)

A ligação dos bairros da Zona Sul com o Centro de Porto Alegre apresenta grande potencial para transporte de passageiros que se deslocam ao Centro para Trabalho, mas também possibilita turismo por uma rota que não é aproveitada atualmente.

O Plano Hidroviário classifica os pontos de atracação das embarcações para que seja possível o embarque e desembarque de passageiros, sendo os pontos Cristal, Ipanema e Centro classificados como Terminais de Integração de Rotas Metropolitanas e Urbanas.

está desvalorizado e que os usuários do parque têm a visão obstruída por vegetações ribeiras que crescem sem manutenção, impedindo que o pôr-do-sol seja apreciado.

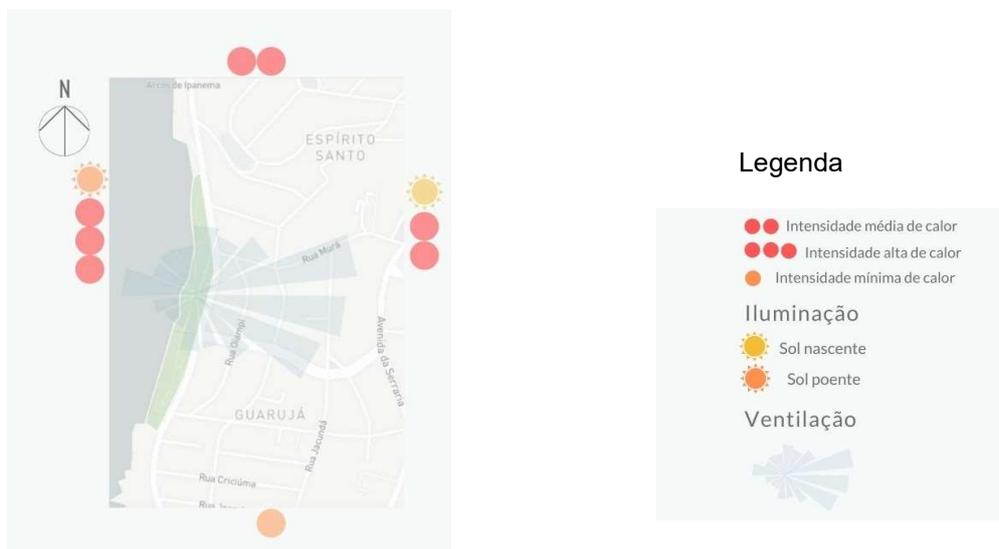


Figura 18 Condicionantes Ambientais

Fonte: Autora, 2021.

No período da manhã o sol ilumina a cidade de Guaíba, que encontra-se na margem oposta da Orla do Guarujá, e no fim da tarde o sol se põe atrás da cidade de Guaíba, propiciando um belo pôr-do-sol, que ilumina a cidade de Porto Alegre, como pode ser contemplado no trecho da Orla do Gasômetro.

Na situação atual, os usuários não conseguem aproveitar o visual do pôr-do-sol devido a existência de vegetação sem manutenção à beira do Lago.

Em uma nova proposta para esse trecho de orla será necessário valorizar o visual que se pode obter a partir de um paisagismo adequado que valorize a orla e propicie aos usuários espaços em que a Praça e o Lago se conectem realçando a beleza natural do local.

5.2 Situação dos Espaços Construídos e Ambientes Verdes

As edificações construídas nas proximidades da Praça Parque Zeno Simon são predominantemente térreas, com terrenos com espaços de jardim conforme é possível ver na Figura 19 Mapa de Cheios e Vazios.



Figura 19 Mapa Cheios e Vazios.

Fonte: Autora, 2021.

Na Figura 20 pode ser visto que as residências do entorno imediato são de até dois pavimentos, com seus terrenos fechados com muros e grades, mas com amplo recuo de jardim.



Figura 20 Edificações do Entorno

Fonte: Google Maps, acesso em Novembro de 2021.

No Bairro Guarujá existem alguns condomínios, que carecem de áreas verdes em seus espaços de convivência e que seus moradores usam a Orla do Guarujá como espaço de lazer e para fazer atividades físicas.



Figura 21 Edificações do Entorno - Condomínio do Bairro Guarujá

Fonte: Google Maps, acesso em Novembro de 2021.

Em visita técnica ao local de estudo em 8 de Outubro de 2021, foi feito relatório fotográfico e as considerações levantadas dos espaços hoje construídos constam no Quadro 1. Este levantamento servirá para, junto com as informações levantadas através de questionário feito aos usuários, servir de subsídio para avaliar quais ambientes deverão permanecer com melhorias e quais devem ser eliminados ou substituídos por espaços que atendam melhor a população, possibilitando assim a criação de um novo programa de atividades, com respectivas necessidades, para a reestruturação da Orla do Guarujá.

Quadro 1 – Levantamento dos Espaços Construídos Existentes		
Ambiente e Área	Descrição	Imagem
Calçadas – área aproximada 3.842 m ² .	Passeio Público calçado com basalto regular, com 5m de extensão nas partes mais largas e com 2,7m nas partes mais estreitas.	 <p>Fonte: Autora</p>
Estacionamentos	O atual layout da Praça contempla 65 vagas de estacionamento que são situadas na extensão do Parque, com acesso pela Avenida Guaíba.	 <p>Fonte: Autora</p>

Circulações	As circulações internas são pavimentadas em concreto e interligam os diferentes ambientes que compõem a praça.	 <p>Fonte: Autora</p>
Quiosques – cada unidade com 10m ² .	São 8 unidades de quiosques com churrasqueira, com mesa e bancos fixos, pavimentado em concreto, telhado em telha cerâmica, porém sem energia elétrica e sem água.	 <p>Fonte: Autora</p>
Pista de Skate: área de 181m ²	A pista de skate fica localizada mais ao sul na extensão do projeto e tem 35m de comprimento.	 <p>Fonte: Autora</p>
Pista de Patinação: área de 223m ² .	A pista de patinação tem diâmetro de 16m, é de piso em concreto e conta com gradil de apoio no entorno.	 <p>Fonte: Autora</p>
Sanitários: área de 47m ²	O espaço costa sanitário feminino e masculino, com acessibilidade e localizados próximo aos quiosques (mais ao Sul na extensão da praça).	 <p>Fonte: Autora</p>

Espaços de Contemplação	Os atuais espaços de contemplação são de costas ao Lago Guaíba, os bancos pintados de laranja estão dispostos próximo aos espaços de atividades e alguns espalhados no percurso interno e externo (passeio público do parque).	 <p>Fonte: Autora</p>
Quadras Esportivas	Hoje três unidades de quadras esportivas fazem parte do atual layout da Praça, todas teladas, sendo duas de futebol e uma de vôlei de areia.	 <p>Fonte: Autora</p>
Academia ao Ar Livre	Atualmente são duas unidades de academia ao ar livre, sendo uma ao Norte e uma mais ao Sul, próxima aos Quiosques.	 <p>Fonte: Google Maps, acesso em Novembro de 2021.</p>
Pracinha Lado Norte	A pracinha do lado Norte conta com balaço acessível para crianças cadeirantes, mas carece de áreas sombreadas e bebedouro.	 <p>Fonte: Google Maps, acesso em Novembro de 2021.</p>
Pracinha Lado Sul	Esta pracinha não possui brinquedos para crianças cadeirantes, carece de áreas sombreadas, mas tem um bebedouro próximo.	 <p>Fonte: Google Maps, acesso em Novembro de 2021.</p>
Canal Sul	Dois Canais cortam a praça para desembocar no Lago Guaíba, sendo o primeiro quase em frente a Rua Jacipuia, próximo a pista de Skate.	 <p>Fonte: Autora</p>

Canal Norte	O Canal Norte corta a praça bem em frente à Avenida Guarujá, esta canalização desce pela Avenida da Igreja, cortando o Parque para desembocar no Lago Guaíba.	 <p data-bbox="1155 479 1321 501">Fonte: Autora</p>
-------------	---	--

Também foi feito o levantamento das áreas com vegetações de grande e médio porte, podendo-se concluir que no projeto atual a arborização não foi pensada junto com o layout. As massas de vegetações encontram-se predominantemente à beira do Lago Guaíba e outras espalhadas ao longo do trajeto como é possível constatar através da Figura 22, onde apresenta na Planta Baixa da Praça Zeno Simon as árvores localizadas.



Figura 22 Levantamento das Vegetações Existentes

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre - Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade - Seção de Estudos e Projetos. Projeto de Novembro de 2013.

5.3 Caracterização dos Usuários Locais

Atualmente, conforme constam os dados Prefeitura de Porto Alegre, os bairros apontados neste estudo apresentam população predominantemente nas faixas idosa e adulta.

Em entrevista realizada com usuários do local foi caracterizada a porcentagem das faixas etárias que efetivamente frequentam o local, podendo-se avaliar também

os dias com mais usuários e quais os espaços e equipamentos com mais uso. Através da Figura 23 é possível concluir que, mesmo a população dos bairros de interesse sejam maiores nas faixas idosa e adulta, os frequentadores da Orla do Guarujá com maior porcentagem de usuários oscila na faixa de idade de 21 a 30 anos, ficando em segundo lugar aqueles com idade entre 31 a 40 anos.

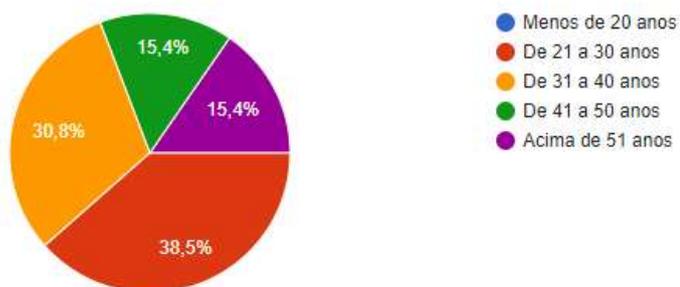


Figura 23 Faixa Etária dos Usuários da Orla do Guarujá

Fonte: Imagem gerada através do Google Formulários a partir de pesquisa virtual realizada nos meses de Outubro e Novembro de 2021.

Através da pesquisa também é possível avaliar o uso dos espaços no projeto atual e se efetivamente devem permanecer em uma proposta de reestruturação da Orla ou se devem ser substituídos por espaços que atendam melhor o uso da população.

Como vemos na Figura 24, o uso da Cancha de Bocha é de apenas 4,2% dos usuários, atendendo uma parcela pequena, seu uso deve ser avaliado, podendo o espaço hoje ocupado por ela utilizado de forma que mais usuários possam usufruí-lo.

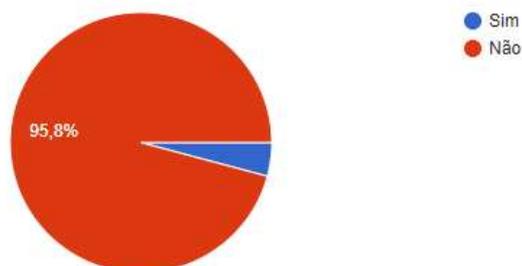


Figura 24 Porcentagem de Uso da Cancha de Bocha

Fonte: Imagem gerada através do Google Formulários a partir de pesquisa virtual realizada nos meses de Outubro e Novembro de 2021.

Através da pesquisa também foi possível levantar a questão da sensação de segurança ao utilizar a Parque e foi constatado que 70% dos usuários não o consideram seguro, carecendo de iluminação ao anoitecer. No momento atual, os maciços de vegetação na orla do Lago Guaíba criam um muro visual, bloqueando a visão e a iluminação, propiciando espaços favoráveis para que pessoas se escondam para assaltar as aqueles que ali transitarem.



Figura 25 Visão do Parque (Vista Olhando do Norte Para o Sul)

Fonte: Levantamento Fotográfico Feito Pela Autora, 2021.

Com base nos dados levantados através da pesquisa é possível avaliar como as pessoas tem utilizado o Parque, a predominância dos dias de uso, a segurança, acessibilidade do ponto de vista dos usuários e a importância dos equipamentos e espaços hoje instalados.

5.4 Pesquisa de Satisfação dos Usuários

Em entrevista realizada com uma residente do bairro há 30 anos, Gabriela Tavares, que reside em um destes condomínios do Guarujá, foi possível compreender um pouco do ponto de vista daqueles que estão mais próximos do Parque e como o utilizam, validando sua importância e a necessidade de melhorias para melhor atender o público que o utiliza no dia-a-dia.

A entrevistada é Advogada, com idade de 30 anos e passou toda sua vida no bairro, ressaltou pontos positivos, como o contato com a natureza, as ruas arborizadas, a calma e o pouco movimento de trânsito nas ruas internas do Guarujá. Atualmente vai ao Parque Zeno Simon praticamente todos os dias para atividades físicas, utiliza a academia ao ar livre e faz caminhada no calçadão da Orla.

Como ponto negativo do parque, ela ressaltou “o descaso da prefeitura com a melhoria do lugar e com a falta de podas e manutenção da arborização existente”. Questionada sobre a segurança, informou que “após escurecer não se sente segura de transitar sozinha na praça, pois embora tenha iluminação pública, há pontos cegos e escuros à beira do Lago e que também é muito difícil ter monitoramento da guarda municipal como existe no trecho da Orla do Gasômetro”.

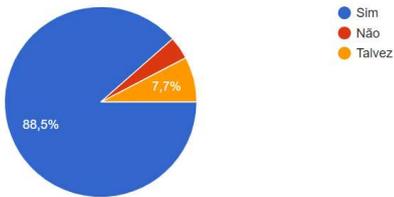
A opinião dos usuários é importante para que se possa entender a visão atual da população e como enxergam o Parque. Além da conversa com uma residente, também foi feito um questionário digital *online* (conforme Anexo I) que foi enviado a moradores do bairro, no qual consta a contribuição de 26 respostas, onde os indivíduos foram questionados sobre o uso e condições atuais da Orla do Guarujá. A partir deste questionário foi possível adquirir subsídios que possam enriquecer os estudos para propor um novo Programa de Atividades e Necessidades, que atenda a população de uma forma mais eficaz e que possa agregar nos usos o Intermodal.

Para tal objetivo foram feitas 25 perguntas, sendo a maioria de múltipla escolha, para que fosse possível caracterizar e agrupar os resultados obtidos. As perguntas foram feitas através do *Google Forms*, plataforma de que permite gerar formulários através da conta *Gmail* do *Google*, e enviado o *link* para que as pessoas pudessem responde-lo.

O questionário foi dividido em 4 partes, na primeira foram coletados dados pessoais dos usuários, como faixa etária, sexo e bairro de residência. Na segunda foram questionadas a frequência de uso, forma de deslocamento até o Parque e o uso dos atuais ambientes existentes. Na terceira parte foram questionados os pontos positivos e negativos na visão dos usuários e o que imaginam em um Parque Ideal. Na última etapa foi questionado o uso do transporte hidroviário, se os usuários já haviam andado de Catamarã e se fariam o deslocamento da Zona Sul ao Centro de Porto Alegre através de transporte aquático.

Os dados coletados através da pesquisa virtual estão no Anexo II deste trabalho. Alguns dos dados coletados são expostos no Quadro 2, a fim de facilitar o entendimento e caracterização do público alvo:

Quadro 2 – Resumo do Questionários com Usuários do Parque		
Perguntas	Resumo dos resultados	Gráfico de respostas
Faixa etária dos usuários	Maior parte dos entrevistados está na faixa de idade entre 21 e 30 anos.	<p>Fonte: Autora, através do Google Formulários.</p>
Frequência de Uso	A maior parte dos usuários costuma frequentar o local aos finais de semana.	<p>Fonte: Autora, através do Google Formulários.</p>
Deslocamento até o Parque	70% dos usuários costuma se locomover de carro até o local e a segunda maior faixa dos usuários vai a pé.	<p>Fonte: Autora, através do Google Formulários.</p>
Segurança	Quando questionados sobre a segurança, a maior parte dos usuários não considera o local seguro.	<p>Fonte: Autora, através do Google Formulários.</p>
Acessibilidade	Sobre a acessibilidade do local, os entrevistados ficaram divididos: metade considera o local acessível e metade não;	<p>Fonte: Autora, através do Google Formulários.</p>

Deslocamento através de transporte hidroviário	Quase 90% responderam que andariam de transporte hidroviário (Catamarã) para deslocamento da Zona Sul ao Centro de Porto Alegre.	 <p>Fonte: Autora, através do Google Formulários.</p>
--	--	---

Com base nas respostas obtidas através do questionário, pode-se concluir que há um uso acentuado aos finais de semana e que a maior parte dos usuários tem mais de 21 anos e que muitos deles se locomovem até o Parque de carro, havendo a necessidade de manter as vagas de estacionamento hoje existentes.

Também, através das respostas, é possível entender que, embora o local seja acessível, não traz segurança aos usuários que, após o entardecer, não o considerarem bem iluminado para uso noturno.

Portanto, a nova proposta de reestruturação da Orla do Guarujá, deve conter soluções que tragam mais iluminação noturna, mais segurança e propor espaços que integrem os usos e atividades do parque com o intermodal.

5.5 Condicionantes Legais e Ambientais

Segundo orientações fornecidas pela Prefeitura de Porto Alegre sobre as Áreas de Preservação Permanente (APP):

“São áreas de grande importância ecológica, cobertas ou não por vegetação nativa, que tem como função preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem estar das populações humanas.” (SMAMS, Secretaria do Meio Ambiente e Sustentabilidade, Áreas de Preservação Permanente, Prefeitura de Porto Alegre, Slide 04).

Toda a margem do Lago Guaíba é considerada Área de Preservação Permanente (APP) e segundo retirado de material publicado pela Secretaria do Meio Ambiente e Sustentabilidade (SMAMS Porto Alegre) a APP é “a Zona protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar a água, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o solo e assegurar o bem-estar das pessoas.”

Com base nestas informações, não serão propostos edifícios em altura ou estruturas e pavimentações que comprometam a permeabilidade do solo, pois as estruturas propostas serão de lazer e uso coletivo da população, priorizando a maior área possível permeável.

Para elaboração dos projetos e dimensionamentos adequados serão consideradas as normas de Acessibilidade (Norma ABNT NBR 9050:2020) e dimensionamento de guarda-corpos (ABNT NBR 9077 e ABNT 14718).

6 Estudo de Caso: Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro

“A refuncionalização de espaços urbanos degradados consiste no processo de transformação de funções de elementos arquitetônicos de um determinado processo histórico pretérito. A refuncionalização é uma consequência natural da própria reestruturação socioespacial de determinada cidade, liderada por alguns grupos sociais. Dependendo da força dos grupos sociais e de suas intencionalidades, esse processo pode abranger escalas distintas, como edifícios, bairros, cidades ou mesmo regiões.” (SOTRATTI, Marcelo Antônio, 2015).

A Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro foi o projeto escolhido para servir como embasamento projetual para a Reestruturação da Orla do Guarujá (Praça Parque Zeno Simon).

Através da análise do local, usos, circulações, materialidade, programa de necessidades e soluções propostas, será possível criar uma estratégia que norteará a elaboração do novo programa de atividades e necessidades para que seja possível criar uma proposta de projeto para a Orla do Guarujá no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II).

6.1 Caracterização do Projeto de Revitalização

“O parque tem grande impacto positivo no tecido social da cidade; ao recuperar uma área degradada, aumenta o senso de pertencimento da população e demonstra o cuidado da cidade por seu patrimônio e seus habitantes.

Através da arquitetura, paisagismo e luminotecnica, em conjunção com uma vasta gama de atividades, o Parque Urbano da Orla do Guaíba mostra como a simbiose entre os ambientes construído e natural é possível, criando-se em Porto Alegre um lugar vibrante e sustentável. (Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2018).

A Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro compreende uma extensão de 1,5 km da costa do Lago Guaíba e, segundo descrito pela própria equipe de projeto: “É um projeto de regeneração urbana e ambiental que afeta positivamente a qualidade de vida dos porto-alegrenses, gerando efeitos sociais, econômicos e ambientais sistêmicos. Conectam-se as pessoas, a cultura, a história e a natureza em um círculo virtuoso de valorização”.

Elaborado pelo escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, o projeto compreende uma área de 567.000 m² e está localizado no limite Oeste da cidade de Porto Alegre. Foram empregados elementos que visam valorizar o entorno, turismo e recuperação do ambiente, integrando elementos naturais e construídos e possibilitando uma nova forma de aproveitamento e valorização por parte dos usuários.

Tirando partido da topografia do local, os espaços e estruturas foram locados a fim de tirar partido da paisagem existente, buscando conexão entre os ambientes e criando espaços de contemplação. As arquibancadas, dispostas ao longo do parque, propiciaram a contemplação do famoso pôr-do-sol, possibilitando que fosse emoldurado no horizonte. A iluminação também foi pensada de forma que possibilitasse ambientes claros mesmo a noite, trazendo mais segurança aos usuários.

O paisagismo foi contemplado com espécies nativas do habitat ribeirinho, e como descrito pela equipe responsável pelo projeto: “A vegetação nativa remanescente permanece respeitada pelos elementos construídos, implantados ao seu redor. Para cada setor (por exemplo, áreas sujeitas a cheias naturais ou as áreas secas mais elevadas), foram selecionadas espécies específicas. De modo geral, o projeto funciona não apenas como um plano de regeneração, mas como um ambiente aberto, vivo e permanente de educação ambiental”.

A valorização da área da Orla do Gasômetro proporcionou a população a apropriação do espaço urbano e a valorização da Orla do Lago Guaíba, integrando finalmente a cidade com o lago e permitindo o uso de uma área, que antes não aproveitada pela na cidade.



Figura 26 Revitalização do Parque Urbano Orla do Gasômetro

Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.

6.2 Análise Empírica de Diversos Aspectos do Parque

O Programa de Atividades e Necessidades do Parque Urbano Orla do Gasômetro contempla:

- Bares
- Cafés
- Áreas Esportivas
- Sanitários
- Ciclovia
- Arquibancadas
- Deck
- Mirante

No Quadro 3 é feita a análise dos espaços do Parque Urbano Orla do Gasômetro:

Quadro 3 – Análise do Parque Urbano Orla do Gasômetro		
Atividades/Ambiente	Descrição	Imagem
Arquibancadas	Arquibancadas dispostas no percurso do parque, aproveitando a topografia e valorizando o pôr-do-sol.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>
Passarelas que avançam sobre as águas do Lago	Integração dos usuários com o Lago ao criar espaços que permitam a passagem sobre as águas do Guaíba.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>
Deck com espaços de contemplação	Deck que permite a extensão da área de passagem dos usuários, permitindo maior contato com o Lago e permanência para apreciar o pôr-do-sol.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>
Ciclovía	A criação da ciclovía permite o trânsito dos pedestres no passeio público e das bicicletas na área destinada à elas sem que coloque em risco quem transita sobre a calçada ou gere a possibilidade de acidentes na faixa de trânsito. Também incentiva o acesso ao local através de bicicletas.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>

Postes de Iluminação Pública	Os postes de iluminação chamam a atenção por seu design diferente e marcam o caminho do parque, sendo possível enxergá-los mesmo nas diferenças de níveis existentes no projeto.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>
Iluminação noturna	O projeto de iluminação possibilita a permanência dos usuários mesmo depois do entardecer.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>
Valorização da Topografia Existente	O aproveitamento das diferentes alturas foi evidenciado através da valorização dos níveis, propiciando espaços mais próximos ao leito do Lago e espaços no nível da passagem de trânsito.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.</p>
Passeio Publico	Na calçada está localizada a faixa de trânsito de pedestres, demarcada com pavimentação podotátil, ciclovia, equipamentos urbanos (lixeiras, postes e placas) e canteiros com vegetações.	 <p>Fonte: https://www.jaimelerner.com/, fotografia de Lauro Alves.</p>
Mirante	O mirante possibilita a valorização do pôr-do-sol.	

		Fonte: ArchDaily, fotografia de Arthur Cordeiro.
Quadras Esportivas	As quadras esportivas estão inseridas ao longo do percurso do parque, na cota mais baixa da topografia e também são iluminadas para que seja possível o uso após o entardecer.	 <p>Fonte: https://www.jaimelerner.com/, fotografia de Lauro Alves.</p>

Como pontos positivos do projeto é possível ressaltar a valorização da topografia do lugar, iluminação pública que possibilita o uso noturno, os espaços de contemplação, a inserção de bar e restaurante no programa de necessidades que acabam trazendo uma maior movimentação de usuários ao local.

O uso da curva nos desenhos organiza e define os trajetos do percurso limitando os espaços, também possibilitou a criação das passarelas e deck que aproximam os usuários ao Lago e pôr-do-sol. A curva, orgânica, trouxe um traço único ao desenho compondo de forma leve as construções que foram feitas, sem que agredissem o visual natural enrijecendo-o, possibilitando a conexão entre a margem e o lago.

Como pontos negativos é importante citar que existem poucos espaços sombreados por árvores, gerando poucos lugares confortáveis nos dias de sol e calor intenso. Também não foram pensadas em estratégias de sustentabilidade, eficiência energética ou aproveitamento das águas das chuvas através de jardins específicos para tal.

Espaços para atividades destinadas ao público idoso também não foram lembrados no projeto, excluindo, de certa forma, esta parcela da população que chega a 15% da população da cidade de Porto Alegre (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010).

Quanto a Materialidade, é possível notar que os materiais usados (madeira, aço patinável “cortén”, pavimentação em concreto) possibilitaram uma dinâmica maior ao desenho do parque, limitando os espaços com a própria diferença entre eles.

7 Referências Projetuais

Os projetos de referência servirão de embasamento para aspectos que possam enriquecer o Programa de Atividades, materialidade e soluções que possam ser adotadas para elaboração do projeto no do Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II).

7.1 Análise da Revitalização da Orla do Parque *Paprocany*

O Parque *Paprocany* está localizado na Polônia e o projeto de reurbanização da orla do parque foi feita pelo escritório de arquitetura RS+ Robert Skitek.

O projeto é de 2012 e compreende uma área de 20.000m², na cidade de *Tychy* as margens do Lago *Paprocany*. A equipe responsável pelo projeto descreve o desenho adotado como partido na concepção da reurbanização como “um passeio sinuoso com vista para o lago, com ginásio ao ar livre e a renovação do percurso pedonal e ciclovia. O passeio é composto por conjuntos entrelaçados de pranchas em diferentes ângulos. As superfícies mais extremas nos arcos do caminho descem até o nível da água, e as superfícies selecionadas no interior do arco elevam-se suavemente, criando assentos longitudinais com vista para o lago.”



Figura 27 Reurbanização da Orla do Lago Paprocany

Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.

Como aqui em Porto Alegre, os moradores de *Tychy* também passam seu tempo livre na orla. A reurbanização possibilitou a remodelação da paisagem do local além de criar mais um ponto de recreação para os moradores da cidade.

Assim como temos no primeiro trecho do projeto da Parque Urbano Orla do Gasômetro, na Revitalização da Orla do Parque *Paprocany* foi utilizada a curva nos passeios em madeira, alternando o caminho dos pedestres que hora estão sobre a terra, hora caminham no deck sobre as águas.

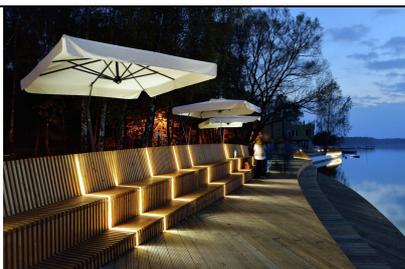
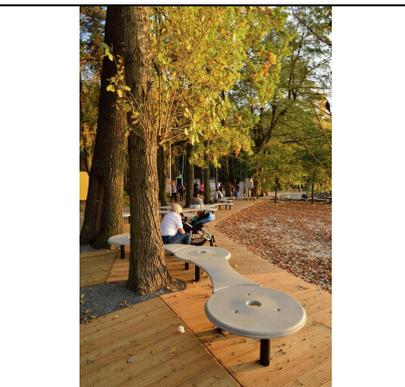
A utilização das arquibancadas também foi estratégia adotada para voltar o olhar dos usuários ao pôr-do-sol. A equipe do projeto descreve também as aberturas criadas com rede, onde os usuários podem sentar e deitar para apreciar o visual “há uma abertura com uma rede esticada sobre a água e bancos concebidos especialmente para o local, que podem ser usados como arquibancadas para as competições desportivas de água, organizadas no lago”. (ArchDaily, 2016)



Figura 28 Reurbanização da Orla do Lago Paprocany
Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.

Também é importante citar a escolha dos materiais com o intuito de “enaltecer o caráter da área mediante o uso de materiais naturais”, estratégia adotada para valorização paisagística do local e demais ambientes conforme Quadro 4.

Quadro 4 – Análise da Reurbanização da Orla do Lago Paprocany		
Ambiente	Descrição	Fotografia
Arquibancadas	As arquibancadas dispostas ao longo do trajeto, montadas em diferentes níveis de altura, possibilitam a apreciação do pôr-do-sol.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>
Vegetação Existente	A preservação das vegetações existentes foi possível através dos recortes no deck, trazendo também áreas de sombra no percurso dos usuários.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>
Academia ao Ar Livre	Aqui, a estratégia para mobiliário urbano de academia foi pensada de forma que estivessem dispostos próximos, mas não delimitados no mesmo espaço: há um espaçamento entre os grupos de atividades, separados pela paginação com vegetação.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>
Iluminação	O uso da iluminação nos bancos e próximo as vegetações de grande porte criou uma iluminação marcada de efeito mais cenográfico, mas que também garante o uso após o entardecer.	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>

<p>Guarda-corpo</p>	<p>Nas partes do passeio em que o deck está mais alto do que o nível da água, foi disposta a proteção de guarda-corpo, também em madeira, mantendo a mesma linguagem visual.</p>	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>
<p>Deck</p>	<p>O desenho do deck possibilitou o avanço sobre a margem do Lago, aproximando os usuários do lago.</p>	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>
<p>Guarda-sóis</p>	<p>Os guarda-sóis, que também possuem iluminação para uso noturno, foram posicionados ao longo da arquibancada, onde não havia vegetação suficiente para áreas sombreadas.</p>	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>
<p>Mobiliário Urbano</p>	<p>O mobiliário urbano foi desenhado para que fosse uma parte do projeto e integrasse com cores claras sem chamar mais a atenção do que o paisagismo e a natureza.</p>	 <p>Fonte: ArchDaily, fotografia de Tomasz Zakrzewski.</p>

Este referencial poderá servir de base para escolha de materiais, mobiliário urbano, integração dos caminhos com as arquibancadas sobre as margens do lago.

A valorização da paisagem natural e do pôr-do-sol também são exemplos a serem guiados neste projeto referencial e que pode servir de subsídios na elaboração do projeto da Reestruturação Orla do Guarujá no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II).

7.2 Análise da Revitalização da Ponte Hercílio Luz Como Parque Linear

A Ponte Hercílio Luz está localizada em Florianópolis, Estado de Santa Catarina, com cerca de 830m de comprimento, o projeto de revitalização da ponte foi apresentado por Brian Loro como Trabalho Final de Graduação (TFG) na Universidade do Sul de Santa Catarina no ano de 2016.

No projeto, Brian foca sua proposta na criação do parque linear sobre a ponte, criando novos acessos que conectam áreas públicas de grandes potencialidades, resultando em novos fluxos, usos, turismo e funções de lazer.



Figura 29 Revitalização da Ponte Hercílio Luz Como Parque Linear
Fonte: Brian Loro, 2016.

Quanto aos equipamentos públicos, Brian sugere que os espaços sejam convites “para caminhar, para observar, para permanecer, para exercitar”, não sendo apenas espaços criados como conexão, mas sim como convites para o uso da população.



Figura 30 Revitalização da Ponte Hercílio Luz Como Parque Linear
Fonte: Brian Loro, 2016.

Este referencial poderá ser um exemplo de como conectar as áreas e propor fluxos que sejam funcionais ao mesmo tempo que se relacionem com o exterior.

8 Programa de Atividades e Necessidades

Com base no Estudo de Caso, nos Projetos Referenciais e nos levantamentos feitos através de entrevista, questionário virtual com os usuários e visitas ao local, é possível propor o Programa de Atividades e respectivas Necessidades para a Reestruturação da Orla do Guarujá com Instalação de uma Estação Intermodal de Transporte Público.

8.1 Poema dos Desejos e Conceito

Na pesquisa realizada virtualmente, os usuários foram questionados sobre seus desejos com relação ao Parque, na Figura 31 os desejos descritos estão representados em um compilado de palavras.

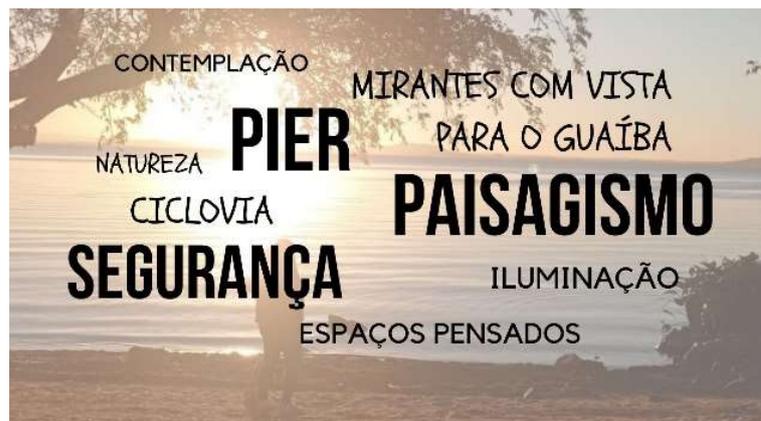


Figura 31 Desejos da população
Fonte: Autora, 2021

A partir dos desejos da população e do material visto no estudo de caso e referências, é possível determinar o conceito, com o intuito de fortalecer a base do projeto.

“Eu acho que o arquiteto paisagista tem essa “síndrome de Deus” sim. Por quê? Porque nós criamos lugares. Essa é a nossa função: criar lugares. (Rosa Grena Kliass, 2011).

A magnitude de criar lugares pensados para as pessoas e a complexidade de resolver o meio urbano, nada mais é do que a possibilidade do arquiteto redesenhar o que pode ser melhorado na cidade.

As texturas, os pilares projetuais, a arquitetura, as diretrizes de projeto, as vivências e memórias que ali serão criadas, estarão inseridas não somente no local, mas nos indivíduos que por ali transitarem.

Com base nos projetos estudados como estudo de caso e referenciais, é possível propor um *layout* que mescle as atividades e possibilite aos usuários um novo olhar sobre a Orla do Guarujá, que possa trazer à população a apropriação do Lago e a inserção dele no cotidiano dos usuários. A reestruturação da Orla subdivide as atividades em 3 diretrizes de projeto, que serão pilares para embasar a teoria e setorizar os usos e atividades: Mobilidade, Atividades e Infraestrutura.

O pilar de “**Mobilidade**” compreendem nas atividades diretamente ligadas ao deslocamento: Intermodal, Estacionamento, Ciclovia, Circulações de Pedestres e Ponto de Caiaque.

O pilar de “**Atividades**” abrangem todas as estruturas ligadas a movimentação e vida interna do parque: *Playground* infantil, Equipamentos de Academia, Quadra Poliesportiva, Pista de Skate, Concha Acústica, Bares e Eixo para Feiras e Eventos ao Ar Livre;

O pilar de “**Infraestrutura**” são estabelecidas a partir das atividades fixas e que seu *layout* e *design* estarão diretamente ligados à composição formal do Parque: Espaços de Contemplação, Deck com Mirante, Arquibancadas, Iluminação, Sanitários e Mobiliário Urbano pensados propriamente para o desenho de composição do Parque.

A partir da setorização e agrupamento das atividades é possível pensar em todas as partes que formarão o conjunto do parque, pois as diretrizes de Mobilidade e Atividades estarão inseridas de forma dinâmica dentro da Infraestrutura do Parque.

Com base nas pesquisas realizadas, nos pilares que nortearão o projeto e nas diretrizes que serão adotadas, o conceito do projeto será: “**Curso das águas: as ondas do Lago Guaíba**”. O conceito projetual foi escolhido buscando-se tirar partido do visual da Orla, com a intenção de aproximar os usuários das margens do lago, da orla e das ondas que (atualmente) quebram na areia distante dos olhares dos usuários.

8.2 Programa de Necessidades para a Reestruturação da Orla e Instalação de uma Estação Intermodal de Transporte

A reestruturação subdivide as atividades em 3 diretrizes de projeto: Mobilidade, Atividades e Infraestrutura, conforme Figura 32.



Figura 32 Programa de Atividades e Necessidades
Fonte: Autora, 2021

O pilar de **“Mobilidade”** compreendem nas atividades diretamente ligadas ao deslocamento: Intermodal, Estacionamento, Ciclovia, Circulações de Pedestres e Ponto de Caiaque.

Também compreenderão neste setor seguintes espaços: ponto de bicicletas locáveis; estacionamento com vagas para PcD e idosos conforme legislação, estacionamento para motocicletas; circulação coberta entre o desembarque de ônibus e a estação intermodal; inclusão das exigências de acessibilidade nas calçadas incluindo corrimãos-guia e sinalizações de piso; espaços com bancos e lixeiras ao longo dos caminhos.

O pilar de **“Atividades”** abrangem todas as estruturas ligadas a movimentação e vida interna do parque: *Playground* infantil, Equipamentos de Academia, Quadra Poliesportiva, Pista de Skate, Concha Acústica, Bares e Eixo para Feiras e Eventos ao Ar Livre;

No setor de **“Atividades”** também estão inclusas: Local para divertimento com pets; Espaço de Esculturas, Artes e ciências interativas; espaço para jogos da 3ª idade; Loja(s) de produtos tradicionais, Espaços para *pic-nic*; fonte d’água com chafariz ou aprofundamento dos canais para colocação de peixes ornamentais; Minianfiteatro com concha acústica; *Minigolf*; torre do farol; espaço multiuso para oficinas e assistência social.

O pilar de “**Infraestrutura**” é estabelecido a partir das atividades fixas e que seu *layout* e *design* estarão diretamente ligados à composição formal do Parque: Espaços de Contemplação, Deck com Mirante, Arquibancadas, Iluminação, Sanitários e Mobiliário Urbano pensados propriamente para o desenho de composição do Parque.

Farão parte do setor de Infraestrutura: Sanitários masculino e feminino, com espaço para atender pessoas com nanismo e sanitário PcD masculino e feminino, fraldário e sanitário infantil, Placas de sinalização e orientação e identificação das espécies de árvores e vegetação; espaço para PcD ao lado de bancos; Pergolado com placas fotovoltaicas para iluminação do parque; sistema de irrigação; local para ambulantes

A partir da setorização e agrupamento das atividades é possível pensar em todas as partes que formarão o conjunto do parque, pois as diretrizes de Mobilidade e Atividades estarão inseridas de forma dinâmica dentro da Infraestrutura do Parque.

Com base nos pilares que apoiarão a proposta de projeto, o programa de atividades e necessidades proposto tem como objetivo tirar partido do visual da Orla do Lago Guaíba, propondo espaços dinâmicos que se entrelacem em atividades e contemplação.

A intenção, ao propor um intermodal com estação hidroviária, é incentivar a vinda e apropriação da população, criando um espaço urbano de uso que incentive o turismo e valorize a região Sul da cidade, como já foi visto nos trechos de orla já revitalizados na cidade.

9 Diretrizes Construtivas e Materialidade

Para elaboração do projeto no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II), serão adotadas as seguintes diretrizes, baseadas nos pilares de Mobilidade, Atividades e Estrutura da Orla do Guarujá:

- Espaços que se conectem e conectem os usuários com o parque;
- Valorização da paisagem vegetal e da orla do Lago Guaíba;
- Estruturas fixas que não obstruam visualmente o parque, mas que sirvam como marcos e pontos de encontro;

- Equipamentos de lazer e mobiliários urbanos disposto ao longo do parque, propondo integração entre os espaços e atividades;
- Criação de ciclovia, pistas de caminhada e espaços de permanência e contemplação;
- Uso de jardins de chuva e materiais que permitam a permeabilidade do solo;
- Uso do paisagismo na criação de maciços de vegetações a fim de criar limitações e cenários na vegetação;
- Uso de iluminação e aproveitamento de energia solar;
- Uso de vegetações nativas na criação do paisagismo, valorizando também a vegetação pré-existente no parque;
- Apropriação da orla do Guaíba através da criação de *deck* e passarelas flutuantes que permitam a conexão e valorização do pôr-do-sol.

Para que tais diretrizes sejam possíveis serão adotadas estratégias de projeto como as vistas nos projetos de estudo de caso e referencias, a fim de obter resultados que contemplem as necessidades e programa de atividades propostos.

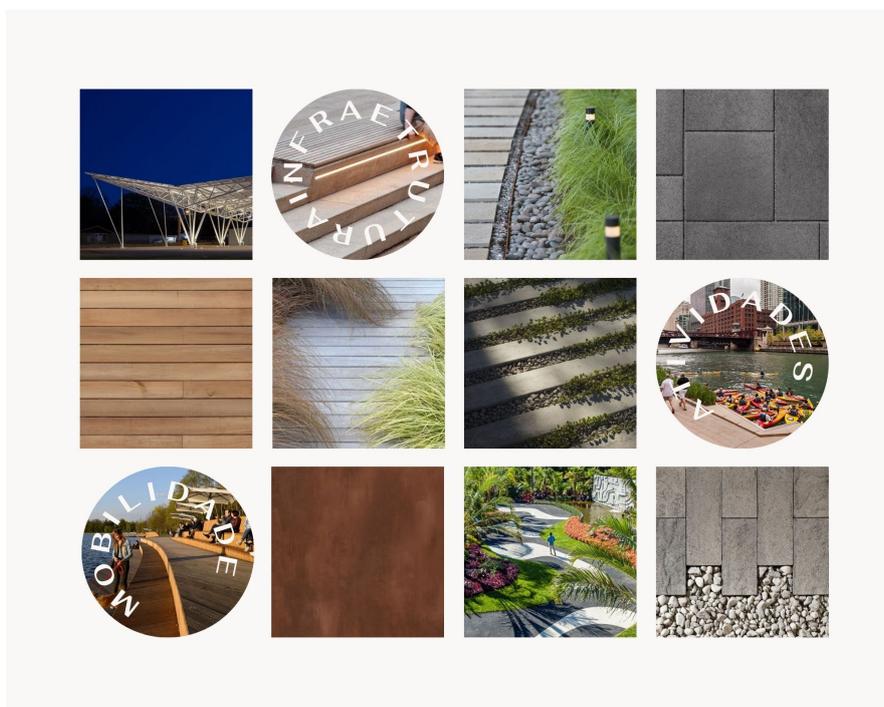


Figura 33 Painel Semântico de Materialidade

Fonte: Autora, 2021

9.1 Caracterização dos Sistemas Construtivos

A intenção de sistemas construtivos para o projeto de cobertura da estação intermodal é usar estrutura metálica, que possibilite leveza e fluidez na concepção das linhas do desenho, com telhas em poliéster. A escolha desta telha se dá pela possibilidade de usar um modelo com transparência, para aproveitamento da luz solar, e pela facilidade de manuseio durante a montagem da estrutura.



Figura 34 Referência de Estrutura de cobertura para a estação intermodal
Fonte: Ross Barney Architects.

Para que seja possível avançar os decks de madeira sobre as margens do lago, será proposta estrutura em vigas de aço sobre pilotis de concreto armado ancorados no fundo do lago, mesma solução adota no projeto estudado como referencial “Reurbanização da Orla do Lago Paprocany / RS+”.



Figura 35 Referência de projeto para estrutura dos decks em madeira
Fonte: Fotografia de Tomasz Zakrzewski para Archdaily.

As edificações dos sanitários e estrutura para bilheteria do intermodal serão feitas em alvenaria convencional, com sistema de pilares e vigas.

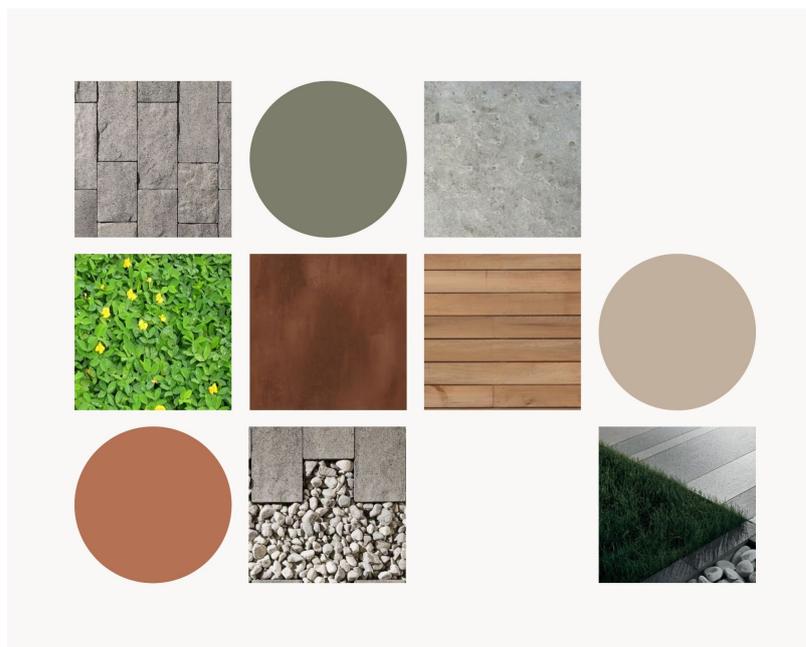


Figura 37 Intenção de Materiais
Fonte: Projeto Técnico Jardins de Chuva.

Os materiais escolhidos para compor o desenho do parque são:

- Madeira: nas construções de deck e mobiliários;
- Concreto permeável: ciclovia, caminhos e estacionamento;
- Vegetações de cobertura: para composição de texturas e jardins;
- Cobertura em pedras: para fechamento e acabamento dos canteiros;
- Concreto aparente: Textura rústica em acabamento de concreto aparente nas fachadas das edificações construídas;
- Aço patinável (cortén): detalhes nas fachadas das edificações construídas;

9.3 Caracterização do Paisagismo

“As cores são fundamentais no jardim, sobretudo, aquelas emitidas pelas plantas ornamentais. Elas constroem o “clima psicológico” e dão-lhe movimentos, pois mudam ao longo do dia, de estação para estação, bem como durante as diferentes fases do ciclo de vida da planta.

As plantas ornamentais fornecem uma grande variação de cores que pode ser explorada pelo paisagista. Elas podem estar presentes nas plantas em tonalidades sempre verdes, verde mudando estacionalmente, ou em outras cores. (Lira Filho, José Augusto de. Paisagismo: Elementos de composição e estética).

A caracterização do paisagismo será dada principalmente pelas uso das texturas das vegetações rasteiras e valorização da vegetação de grande porte já existente.

Os maciços de limitação de canteiros serão em Pitangueira anã (*Eugenia brasiliensis*), Capim do Texas (*Pennisetum setaceum*) e Capim Pena (*Andropogon bicornis*), possibilitando a diferença entre texturas, cores e a diversificação nos usos das áreas que serão aplicados.

Para cobertura de canteiros serão utilizadas as pedras dolomitas brancas, texturas de gramados poderá ser feita com Grama Amendoim (*Arachis repens*) e grama São Carlos (*Axonopus compressus*).

As vegetações de flores que poderão ser utilizadas serão a Hemerocale (*Hemerocallis*) e a Giesta Amarela (*Cytisus striatu*).

Entre as vegetações de grande porte, teremos a inserção da Sibipiruna, floração amarela (*Caesalpinia pluviosa*), e Grumixama, floração branca (*Eugenia brasiliensis*). Ambas escolhidas pelas cores das flores para que seja possível compor de acordo com o conceito do projeto: valorizando a orla e o pôr-do-sol.

A compilação da intenção de cores e texturas para o paisagismo pode ser vista na Figura 38:

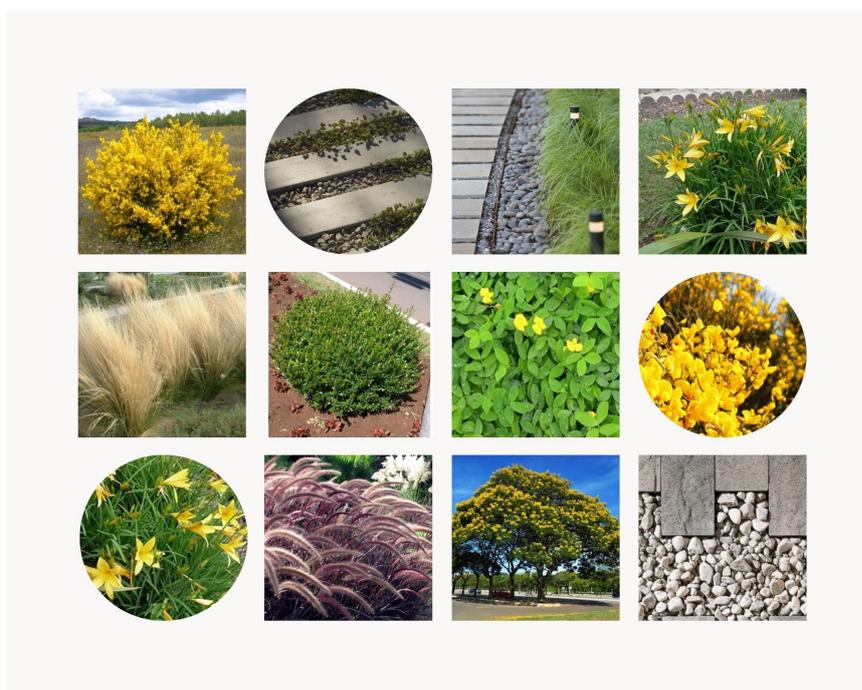


Figura 38 Painel Semântico do Paisagismo
Fonte: Autora, 2021.

10 Considerações Finais

Neste item são apresentadas as conclusões deste trabalho de pesquisa.

Para que fosse possível atingir o objetivo geral deste Trabalho de Conclusão de Curso I (TCC I) foram analisados documentos e dados que trouxessem a situação atual do Parque Praça Zeno Simon. A partir deste estudo foi possível entender a relação dos usuários com o parque, com a orla e obter conhecimentos para uma proposta de reestruturação da praça com a implantação do intermodal hidroviário.

A visita exploratória, a entrevista com a moradora do bairro e o questionário *online* fortaleceram os conhecimentos e o entendimento da relação atual dos usuários. Também possibilitou entendimento dos desejos e anseios dos moradores para que seja possível criar uma proposta de projeto que atenda à comunidade.

Os projetos de referencial e estudo de caso serviram para entendimento da criação dos espaços, mobiliário urbano e a relação do parque com água.

Como resultado desta pesquisa temos o Programa de Atividades e Necessidades, proposto baseado nos anseios e desejos dos usuários, visitas técnicas e projetos de assunto similar estudados para conhecimento de soluções.

A segunda etapa deste trabalho será dada no Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II), onde todo o embasamento teórico adquirido nesta primeira etapa poderá servir como subsídio para aplicação no partido arquitetônico.

11 Referências Bibliográficas

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbetes). ISBN 978-85-7334-279-6.

BAUMAN, Zygmunt. Confiança e medo na cidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2005. 96 p.

"Parque Urbano da Orla do Guaíba / Jaime Lerner Arquitetos Associados" 19 Mar 2021. ArchDaily Brasil. Acessado 28 Nov 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orka-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados>> ISSN 0719-8906

"Reurbanização da orla do lago Paprocany / RS+" [Paprocany Lake Shore Redevelopment / RS + Robert Skitek] 04 Set 2016. ArchDaily Brasil. Acessado 28 Nov 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/794563/reurbanizacao-da-orka-do-lago-paprocany-rs-plus>> ISSN 0719-8906

<https://www.google.com/maps>

<http://www.observapoa.com.br/>

<https://www.google.com/maps>

<http://www.metroplan.rs.gov.br/conteudo>

<https://pt-br.topographic-map.com/maps>

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/edificapoa/usu_doc/smamapp.pdf

<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural>

<http://rsplus.pl/pl/zrealizowane/nabrzeze-paprocany/>

<https://www.calameo.com/read/005029379d75f656fd4f8>

12.2 Anexo II – Formulário de Entrevista com Usuários

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

Oi! Meu nome é Maira, sou estudante de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade São Francisco de Assis - UNIFIN. Estou realizando uma pesquisa sobre a Orla do Guarujá localizada no Bairro Serraria, zona sul de Porto Alegre/RS. Os dados deste formulário serão utilizados no meu TCC para revitalização do espaço.

Sua contribuição é muito importante!

1. Você aceita participar da pesquisa?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

2. Sexo

Marcar apenas uma oval.

Feminino

Masculino

Outro: _____

3. Qual sua faixa etária?

Marcar apenas uma oval.

Menos de 20 anos

De 21 a 30 anos

De 31 a 40 anos

De 41 a 50 anos

Acima de 51 anos

4. Qual bairro você reside?

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

5. Costuma frequentar a Orla do Guarujá?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

6. Frequenta com qual frequência?

Marcar apenas uma oval.

Nunca

Durante a semana

Somente finais de semana

Durante finais de semana e durante a semana

7. Costuma ir como?

Marcar apenas uma oval.

A pé

De carro

De ônibus

Bicicleta

Outro: _____

8. Utiliza as academias ao ar livre?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

As vezes

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

9. Utiliza ou já utilizou os quiosques com churrasqueiras?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

10. Utilizaria no futuro os quiosques com churrasqueiras?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

11. Costuma levar os filhos/crianças nas pracinhas?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

AS vezes

12. Já utilizou/utiliza a pista de patins?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

13. Utilizaria no futuro a pista de patins?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

14. Já utilizou/utiliza a pista de skate?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

15. Já utilizou a cancha de bocha?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

16. Costuma frequentar a Orla do Guarujá a noite?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

17. Acha o local seguro?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

18. Acha o local iluminado para uso noturno?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

19. Acha o local acessível para idosos e pessoas com deficiência?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

20. Quando você pensa em um parque ideal, o que é mais importante? Descreva em uma palavra.

21. Conhece o Catamarã?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

22. Já andou de Catamarã?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

23. Andaria de Catamarã para ir da Zona Sul ao Centro de Porto Alegre?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
 Não
 Talvez

24. Pensando na Orla do Gasômetro hoje, o que tem lá que você gostaria que tivesse na Orla do Guarujá?

25. E o que tem na Orla do Gasômetro que você não gostaria que tivesse?

26. Você aceita participar da pesquisa?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
 Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

27. Sexo

Marcar apenas uma oval.

- Feminino
- Masculino
- Outro: _____

28. Qual sua faixa etária?

Marcar apenas uma oval.

- Menos de 20 anos
- De 21 a 30 anos
- De 31 a 40 anos
- De 41 a 50 anos
- Acima de 51 anos

29. Qual bairro você reside?

30. Costuma frequentar a Orla do Guarujá?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

31. Frequenta com qual frequência?

Marcar apenas uma oval.

- Nunca
- Durante a semana
- Somente finais de semana
- Durante finais de semana e durante a semana

32. Costuma ir como?

Marcar apenas uma oval.

- A pé
- De carro
- De ônibus
- Bicicleta
- Outro: _____

33. Utiliza as academias ao ar livre?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não
- As vezes

34. Utiliza ou já utilizou os quiosques com churrasqueiras?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

35. Utilizaria no futuro os quiosques com churrasqueiras?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

36. Costuma levar os filhos/crianças nas pracinhas?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

AS vezes

37. Já utilizou/utiliza a pista de patins?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

38. Utilizaria no futuro a pista de patins?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

39. Já utilizou/utiliza a pista de skate?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

40. Já utilizou a cancha de bocha?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

41. Costuma frequentar a Orla do Guarujá a noite?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

42. Acha o local seguro?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

43. Acha o local iluminado para uso noturno?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

44. Acha o local acessível para idosos e pessoas com deficiência?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

45. Quando você pensa em um parque ideal, o que é mais importante? Descreva em uma palavra.

46. Conhece o Catamarã?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

47. Já andou de Catamarã?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

48. Andaria de Catamarã para ir da Zona Sul ao Centro de Porto Alegre?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

Talvez

03/12/21, 04:17

Orla do Guarujá - Pesquisa para TCC I

49. Pensando na Orla do Gasômetro hoje, o que tem lá que você gostaria que tivesse na Orla do Guarujá?

50. E o que tem na Orla do Gasômetro que você não gostaria que tivesse?

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários