



A vida acontece a pé

Proposta de intervenção para o
calçadão do Ipê- Ariquemes/ R0

Yêda Paola Marques de Souza / Fernanda Oliveira / Áurea Dayse Cosmo da Silva

Figura 01: mapa satélite de Ariquemes Ro



Ariquemes

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE
RONDÔNIA- CAMPUS VILHENA

A VIDA ACONTECE A PÉ: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO PARA O
CALÇADÃO DO IPÊ- ARIQUEMES/RO

YÊDA PAOLA MARQUES DE SOUZA

Trabalho de Conclusão de curso entregue ao
Instituto Federal de Educação Ciência e
Tecnologia de Rondônia - *Campus Vilhena*,
para obtenção do título de Arquiteta e
Urbanista.

Orientadora: Prof^ª. Esp. Fernanda Oliveira
Onze

Coorientadora: Prof^ª. Dr. Áurea Dayse Cosmo
Da Silva

VILHENA/ RO
2023

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO,
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

S729v

Souza, Yêda Paola Marques de.

A vida acontece a pé: Proposta de intervenção para o calçadão do Ipê-
Ariquemes/ RO / Yêda Paola Marques de Souza, Vilhena-RO, 2023.
76 f. : il.

Orientador(a): Profª. Esp. Fernanda Oliveira.

Coorientador(a): Profª. Dra. Aurea Dayse Cosmo da Silva.

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e
Urbanismo) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de
Rondônia - IFRO, Vilhena-RO, 2023.

1. Calçadão. 2. Urbanismo. 3. Paisagem Urbana. 4. Espaço livre. 5.
Espaço apropriado. I. Oliveira, Fernanda (orient.). II. Silva, Aurea Dayse
Cosmo da (coorient.). III. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
de Rondônia - IFRO. IV. Título.

CDD: 725

Bibliotecário(a) Responsável: Rosilene Maria do Couto Marques, CRB-11/321 (Campus Vilhena)



ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Na data 05/12/2023 realizou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso intitulada "A vida acontece a pé": Projeto de intervenção para o calçadão do Ypê - Ariquemes RO apresentada pela aluna **Yêda Paola Marques de Souza (2019105070015-3)** do Curso **Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo (Vilhena)**. Os trabalhos foram iniciados às **17:00** pelo Professor **Fernanda Oliveira** presidente da banca examinadora, constituída pelos seguintes membros:

- **Fernanda Oliveira** (Orientadora)
- **Aurea Dayse Cosmo da Silva** (Coorientador)
- **Filipe de Sousa Shockness** (Examinador Interno)
- **Rafael Perin** (Examinador Externo)

A banca examinadora, tendo terminado a apresentação do conteúdo do Trabalho de Conclusão de Curso, passou à arguição da candidata. Em seguida, os examinadores reuniram-se para avaliação e deram o parecer final sobre o trabalho apresentado pelo aluno, tendo sido atribuído o seguinte resultado:

[X] APROVADO

Nota: 94

Proclamados os resultados pelo presidente da banca examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, eu **Fernanda Oliveira** lavrei a presente ata que assino juntamente com os demais membros da banca examinadora.

VILHENA / RO, 05/12/2023

Documento assinado eletronicamente por **Yêda Paola Marques de Souza**, Discente, em 14/12/2023, às 20:10, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Fernanda Oliveira**, Orientador, em 07/12/2023, às 15:31, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Aurea Dayse Cosmo da Silva**, Coorientador Interno, em 18/12/2023, às 17:31, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Filipe de Sousa Shockness**, Examinador Interno, em 06/12/2023, às 07:10, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Rafael Perin**, Examinador Externo, em 11/12/2023, às 15:59, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

AGRADECIMENTO

Durante todo o percurso do bacharelado em Arquitetura e Urbanismo, enfrentei diversos desafios e superações. A jornada acadêmica exigiu dedicação, esforço e muitas horas de estudo, mas também foi um período de profundo aprendizado e crescimento pessoal.

Neste momento de reflexão, não posso deixar de expressar minha profunda gratidão a Deus, cuja capacitação foi essencial para alcançar esta conquista significativa em minha formação. Cada desafio enfrentado e cada obstáculo superado evoluiu para o meu amadurecimento acadêmico e pessoal, solidificando meu amor pela arquitetura e urbanismo.

Agradeço aos meus pais, Rosa Maria Souza Marques e Gilson Bastos de Souza, por todo o apoio incondicional e pela base sólida que me proporcionaram.

Agradeço a todos os docentes e servidores do Instituto federal de Rondônia- campus Vilhena, que contribuíram de forma significativa no meu aprendizado e me inspiraram a buscar constantemente a excelência acadêmica. Agradeço à minha orientadora Fernanda Oliveira e coorientadora Áurea Dayse Cosmo da Silva, por toda dedicação que forneceram durante o processo de pesquisa e desenvolvimento deste trabalho.

1. INTRODUÇÃO	10
----------------------------	----

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A paisagem como construção social e histórica.....	12
2.2 A Paisagem urbana e a construção da sua imagem mental.....	12
2.3 A paisagem urbana humanizada.....	12
2.4 Calçada: do comércio à valorização urbana e suas tipologias.....	13

SUMÁRIO

3. MATERIAIS E MÉTODOS	15
-------------------------------------	----

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1. Levantamento de dados de Ariquemes/RO.....	18
4.2 Contextualização histórica.....	19
4.3 Caracterização da área de estudo.....	19
4.3.1 Diagnóstico da área estudada (Alameda do Ipê).....	22
4.4 Diagnóstico geral dos mobiliários.....	23

5. ESTUDO DE CASO

5.1 Calçada da rua XV de Novembro- Curitiba, PR.....	27
5.2 Calçada Batista de Carvalho- Bauru, SP.....	30
5.3 Calçada Ithaca Commons- Nova York, Estado Unidos.....	33

6. ANÁLISE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

6.1 Calçada do Ipê.....	36
6.2 Estudo climático e estudo solar.....	37
6.2.1 Estudo das sombras.....	38
6.3 Características arquitetônicas do espaço.....	39

7. PROJETO DE INTERVENÇÃO

7.1 Conceito e partido.....	41
7.2 Programa de Necessidade.....	42
7.3 Nova setorização do calçada do Ipê.....	43
7.4 Macroproposta-Paginação de piso.....	44
7.5 Macroproposta.....	45
7.6 Ampliação da praça do Carpinteiro.....	49
7.6.1 Perfil viário- Proposta da praça do Carpinteiro.....	50
7.6.2 Ampliação da praça do seringueiro.....	51
7.6.2.1 Perfil viário- Proposta da praça dos Seringueiros.....	52
7.6.3 Ampliação da praça Arikeme.....	53
7.6.3.1 Perfil viário- Proposta da praça Arikeme.....	54
7.6.4 Ampliação do calçada.....	55
7.6.4.1 Perfil viário- Proposta do calçada.....	56
7.6.5 Ampliação da rua de cruzamento 01.....	57
7.6.5.1 Perfil viário- Proposta da rua de cruzamento 01.....	58
7.6.6 Ampliação da rua de cruzamento 02.....	59
7.6.6.1 Perfil viário- Proposta da rua de cruzamento 02.....	60
7.6.7 Ampliação da travessa.....	61
7.6.7.1 Perfil viário- Proposta da travessa.....	62
7.8 Escolha das espécies de paisagismo.....	64
7.9 O mobiliário Urbano.....	65
7.10 Quiosques e camelô.....	69
7.11 Os monumentos.....	70
7.12 Imagens do espaço.....	71
7.13 Considerações Finais.....	73

RESUMO

A paisagem urbana desempenha um papel fundamental na qualidade de vida e no bem-estar das pessoas que habitam nas cidades. Através de sua configuração e elementos, ela reflete a identidade e os valores de uma determinada área, além de influenciar as interações e experiências dos indivíduos no ambiente urbano. No entanto, em muitas cidades, a valorização da paisagem urbana nas áreas destinadas aos pedestres é frequentemente negligenciada, o que resulta em espaços públicos precários e desprovidos de atratividade. Essa falta de investimento compromete a qualidade de vida das pessoas, afetando negativamente a vitalidade urbana e o senso de pertencimento à cidade. Diante desse cenário, buscou-se compreender as necessidades da imagem do calçadão da Alameda do Ipê, situada em Ariquemes/RO, visando estimular o uso local, promover a convivência social e melhorar a experiência dos usuários. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa de natureza aplicada, com caráter exploratório. Os procedimentos utilizados incluem revisão bibliográfica, pesquisa documental e levantamento de campo. Em estudos constatou-se que, apesar da via apresentar um notável potencial comercial na vida dos cidadãos ariquemenses, o calçadão apresenta problemas na sua viabilidade, o que está comprometendo a imaginabilidade e a legibilidade do local. Também foi percebido a ausência das práticas sociais, o que impacta na dinâmica e na vitalidade do espaço. Assim, entender a paisagem urbana do espaço livre enquanto fenômeno vivido e valorizar a escala humana, é imprescindível para estimular o caminhar e o uso do espaço público, ao explorar relações entre pessoas e o ambiente construído.

Palavras-chave: Calçadão, escala humana, espaço livre, uso, identidade.

Figura 02: Levantamento fotográfico
Fonte: Acervo da autora (2023)



INTRODUÇÃO

A paisagem urbana é um reflexo das interações sociais, econômicas, políticas e culturais de uma sociedade em um momento histórico específico. Como um produto cultural, ela representa a forma como uma comunidade molda e utiliza seu ambiente construído, refletindo suas necessidades, valores e aspirações. É uma construção social e histórica que resulta da interação entre elementos naturais e atividades humanas. Nesse sentido, pode-se afirmar que a paisagem é dinâmica, sujeita a contínuas mutações decorrentes das ações humanas e dos processos socioeconômicos (SANTOS, 2006). Para Lynch (2011), as imagens ambientais resultam da interação entre o observador e o ambiente ao seu redor. O ambiente fornece sugestões e relações, enquanto o observador, com sua capacidade de adaptação e com base em seus objetivos individuais, seleciona, organiza e atribui significado ao que percebe.

A concepção da paisagem urbana com enfoque na escala humana, como mencionado por Gehl (2013) e Speck (2016), ressalta a importância de criar ambientes urbanos habitáveis e interativos. Valorizando a experiência dos indivíduos, são projetados espaços dinâmicos, seguros e saudáveis, que fomentam o caminhar e as interações sociais. Elementos como calçadas adequadas, áreas verdes, iluminação eficiente e travessias seguras são considerados para tornar a paisagem atrativa, buscando a satisfação e o bem-estar dos habitantes. Essa abordagem promove uma conexão harmoniosa entre as pessoas e o ambiente construído, resultando em espaços urbanos funcionais e acolhedores.

De acordo com Januzzi, (2006), conservar a individualidade e identidade de um lugar são elementos essenciais ao desenvolver uma rua de pedestres, ao visar na manutenção do caráter urbano e evitando a perda de suas características distintivas. Assim, é possível garantir a preservação e valorização da identidade única da área, na criação de um ambiente que reflita sua história, cultura e personalidade. Para Sandrine (2021), a implementação de ruas de pedestres teve como alvo o aprimoramento do comércio e a estética das áreas centrais urbanas. O calçamento foi concebido, a fim de proporcionar conforto e criar um ambiente semelhante a um empreendimento privado no centro da cidade.

Diante da abordagem de Gehl (2013), as cidades podem ser lidas e estudadas, por meio do olhar, do caminhar e do conversar, o que ressalta a importância de considerar as percepções sensoriais e as necessidades físicas dos indivíduos. É destacado a visão como o sentido mais desenvolvido e enfatizado a importância de criar ambientes esteticamente agradáveis e visualmente estimulantes. Embora a paisagem urbana influencia a formação da imagem mental de uma cidade, essa questão ainda é frequentemente negligenciada, o que prejudica a viabilidade dos espaços urbanos.

Desde modo, o objetivo deste trabalho foi compreender a imagem e as necessidades do calçamento da Alameda do Ipê, uma área comercial e de serviço situada em Ariquemes/RO, e posteriormente propor soluções para aprimorar a sua paisagem. Para alcançar essa meta, foram elaborados levantamentos de dados, bem como, mobilidade, organização espacial, mobiliários, além do embasamento teórico que teve como intenção a abordagem de uma discussão acerca do tema.

Dessa forma, é fundamental compreender a paisagem urbana enquanto fenômeno vivido para atender às necessidades dos indivíduos e valorizar o espaço livre. Constatou-se assim, que o calçamento está com problemas em sua estrutura, o qual afeta diretamente a sua imagem, ocasionando a ausência de imaginabilidade e legibilidade do local, segundo abordagens de Lynch (2011).

Ao priorizar a paisagem urbana e a melhoria da imaginabilidade do calçamento, será possível a criação de um ambiente mais funcional e agradável para a população. E como consequência irá estimular o seu uso pelos pedestres, ao fortalecer as interações sociais e a promoção de uma maior identificação e apropriação do local pela comunidade.

¹Alameda é uma rua ou (caminho) constituída por árvores em fileiras

Figura 03: Levantamento fotográfico
Fonte: Acervo da autora (2023)



REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A paisagem como construção social e histórica

Santos (2006), discute a paisagem como um conjunto de elementos naturais e artificiais que compõem e caracterizam uma determinada área. É entendida como uma manifestação visível do espaço, resultado das interações entre os elementos físicos e humanos que o constituem. O arranjo dos componentes naturais e artificiais na paisagem, originam uma configuração singular e exclusiva de um específico lugar. Essa morfologia não apenas define a sua aparência física, mas também carrega consigo significados e representações culturais, históricas e sociais.

“Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas-objetos, providas de um conteúdo técnico específico” (SANTOS, 2006, p. 67). À vista disso, mostra-se que em uma determinada paisagem, é capaz de perceber diversos elementos físicos, como edifícios, ruas, árvores, rios, entre outros. Esses elementos possuem características técnicas relacionadas à sua construção, utilização ou função. Essa abordagem de Santos “(2006)”, enfatiza que a paisagem não é meramente um conjunto de elementos naturais e construídos. Mas também, uma expressão das atividades técnicas e práticas que ocorrem em um delineado espaço. A análise das formas-objetos, e de seus conteúdos técnicos, permite compreender as relações entre as pessoas, as atividades humanas e o ambiente físico na construção e mutação da paisagem.

Neste cenário, a paisagem assume uma expressão da interatividade entre a natureza e a comunidade, ao indicar os atributos e identidade de um âmbito. Ao ser analisada é necessário considerar não apenas os elementos físicos presentes. É avaliado também as relações sociais, os processos de transformação, as dinâmicas territoriais e os significados atribuídos pelos diversos usuários que habitam e utilizam o espaço. Sendo assim, a paisagem é uma construção, que reflete as relações sociais, econômicas, políticas e culturais de uma determinada sociedade em um determinado momento histórico. A sua construção social e histórica é vital para uma análise aprofundada do espaço geográfico e das relações entre sociedade e ambiente (SANTOS, 2006).

2.2 A Paisagem urbana e a construção da sua imagem mental

Lynch (2011), explora o campo da paisagem urbana a partir da compreensão da qualidade visual do espaço urbano, ao investigar empiricamente como os seus usuários compreendem e transitam neste espaço. No decorrer do cotidiano são atribuídos significados daquilo que se contempla. O autor delimitou dois tipos fundamentais de paisagem: a individual e coletiva.

A imagem do conjunto é a principal área estudada pelos urbanistas, pois seu intuito é criar espaços, a fim de impulsionar o uso ao maior número de pessoas. Após essa definição, Lynch afirma que a percepção ambiental de um usuário, construída por meio da contemplação, pode ser classificada em: identidade (suas particularidades/ características), estrutura (organização do espaço) e significado (sentido concedido). Nesse sentido, o olhar permite uma leitura da cidade a partir das imagens mentais que se constroem, por meio dos mecanismos de percepção gerados no lugar (LYNCH, 2011).

Quando uma paisagem é clara conseqüentemente a sua locomoção se torna mais fácil. Atribuído a isso, também encontra-se o conceito de legibilidade, definido pelo autor como “facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num modelo coerente” (LYNCH, 2011, p. 3). Outro conceito trabalhado é o da imaginabilidade “Característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado” (LYNCH, 2011, p. 11).

Com o objetivo de estruturar a imagem da cidade, Lynch (2011), utiliza cinco elementos visuais, os quais são: caminhos ou vias, pontos nodais, marcos, bairros e limites. Tais organizam a compreensão da paisagem urbana ao auxiliar na orientação dos indivíduos na cidade. Desses elementos, as vias são definidas como “Canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovia” (LYNCH, 2011, p. 52).

2.3 A paisagem urbana humanizada

Gehl (2013), destaca a importância da escala humana na criação de espaços urbanos habitáveis. A experiência e percepção das relações entre o corpo humano e o ambiente construído têm um impacto direto na nossa vivência nos locais. Assim, mediante a importância da vivência humana na concepção de ambientes urbanos adequados, o entendimento da escala humana é um fator crucial a ser considerado na criação de projetos de urbanismo.

Espaços urbanos projetados ao levar em consideração a escala humana são dinâmicos, seguros, saudáveis e efetivamente utilizados pelos habitantes. Levam em conta como as pessoas se movem e percebem o ambiente com seus cinco sentidos. Esses locais promovem a interação social em calçadas, cafés, restaurantes e comércios locais, e permitem um deslocamento confortável aos seus usuários (GEHL, 2013). Essa diversidade de usos do solo e a presença de comércios, serviços e pontos de interesse ao longo das rotas de caminhada contribuem para a atratividade da paisagem urbana.

Ao oferecer estímulos visuais, sonoros e sensoriais, esses elementos estimulam a curiosidade e o interesse das pessoas, tornando o caminhar uma experiência enriquecedora (SPECK, 2016). Pois como afirma Gehl (2013, p. 19) “Há muito mais em caminhar do que apenas andar!”

Ambientes projetados e executados, ao evidenciar a escala humana, são mais atraentes, pois ao colocar o usuário como prioridade, cria-se locais que oferecem possibilidades, atraindo mais a população. A criação desses espaços urbanos, promovem interações sociais, segurança, saúde e bem-estar dos habitantes. Isso implica no desenvolvimento de ruas e calçadas que sejam amigáveis para pedestres, priorizando o transporte público, criando áreas verdes e parques acessíveis, além de fomentar uma diversidade de atividades e comércios locais (GEHL, 2013).

Quando bem projetada, a paisagem urbana pode criar um ambiente favorável ao caminhar, incentivando as pessoas a percorrerem distâncias a pé, sem depender exclusivamente de veículos motorizados (SPECK, 2016). Além disso, segundo Gehl (2013), a renovação de espaços pode desempenhar um papel importante ao atrair o público e promover novos modelos de uso. Essa observação é válida em diferentes partes do mundo, considerando suas diversas culturas, climas, economias e contextos sociais.

Uma imagem visual, que estimula o caminhar é qualificada por diversos elementos. As calçadas, com espaço adequado para os pedestres, são essenciais para garantir a segurança e o conforto dos que caminham. A existência de vegetação e áreas verdes no decorrer dos caminhos, além de proporcionar sombra, melhoram a qualidade do ar, que gera lugares agradáveis para viver (SPECK, 2016).

A segurança é um aspecto fundamental no contexto da paisagem urbana para o ato de caminhar, visto que, quando as ruas apresentam uma iluminação eficiente, contribui para a visibilidade dos pedestres, reduzindo o risco de acidentes. A existência de travessias seguras, com faixas de pedestres bem sinalizadas, semáforos adequados e dispositivos de controle de velocidade, são elementos essenciais para garantir uma travessia segura e facilitar a mobilidade dos pedestres pela cidade (SPECK, 2016).

2.4 Calçada: do comércio à valorização urbana e suas tipologias

As ruas de pedestres, também conhecidas como calçadas, foram implementadas principalmente na Europa e nos Estados Unidos a partir da segunda metade do século XX, após o término da Segunda Guerra Mundial. No entanto, algumas experiências datam de períodos anteriores, como o entre guerras na Alemanha, onde cidades como Colônia, Kassel e Kiel foram pioneiras na conversão de ruas de tráfego de automóveis em espaços exclusivos para pedestres.

Durante as décadas de 1960 a 1980, a Alemanha testemunhou um crescimento significativo no número de ruas para pedestres, passando de 60 para cerca de 800, com o objetivo de estimular a atividade econômica e revitalizar o centro urbano (JANUZZI, 2006, APUD. SANDRINI, 2021).

A reconfiguração de vias originalmente destinadas ao tráfego de veículos para espaços exclusivos para pedestres teve propósitos semelhantes nos Estados Unidos e no Brasil. A intenção era tornar as áreas comerciais dos centros urbanos mais atrativas e competitivas frente ao surgimento dos shopping centers, que se popularizaram a partir da segunda metade do século XX em ambos os países. Nesse contexto, investir em infraestrutura que privilegia o conforto e a comodidade do pedestre foi uma estratégia adotada para revitalizar as áreas centrais, uma vez que os shopping centers ofereciam uma série de facilidades aos consumidores, o que representava um desafio para os centros urbanos da época (SANDRINI, 2021).

Os projetos de ruas de pedestres surgiram com o objetivo de melhorar o desempenho comercial e a imagem urbana das áreas centrais. A proposta do calçadão é de gerar conforto e o cenário de um empreendimento privado no coração da cidade. Essas vias são equipadas com mobiliário urbano, elementos paisagísticos e protegidas contra o tráfego de veículos, embora permitindo a disponibilidade de estacionamento nas proximidades por meio de novas infraestruturas. O intuito é conciliar a funcionalidade do espaço urbano com as necessidades dos pedestres e dos comércios locais (SANDRINI, 2021).

Com base em Fonseca (2012) apud Sandrini (2021), às ruas de pedestres podem ser classificadas em três tipologias: calçadão pleno, semi calçadão e calçadão com trânsito. O calçadão pleno é obtido ao fechar uma rua que antes era utilizada para o tráfego de veículos, transformando-a em uma área pavimentada para a mobilidade ativa. Esse tipo de calçadão é caracterizado pela presença de mobiliário urbano, vegetação e elementos como fontes e esculturas. No semi calçadão, a rua mantém o fluxo de pedestres e veículos, mas as calçadas são alargadas, a fim de garantir um espaço confortável para a circulação de pessoas. Já o calçadão com trânsito restringe o acesso de veículos autorizados a uma faixa específica, geralmente destinada ao transporte público, táxis ou entregas para comércios locais. Nesse tipo de calçadão, não há estacionamento, apenas movimentação temporária (FONSECA 2012, APUD. SANDRINI, 2021).

Preservar a individualidade e identidade de um lugar são elementos essenciais no ambiente construído, desempenhando um papel fundamental na prevenção da monotonia da paisagem urbana. Ao planejar e projetar uma rua de pedestres, é crucial ter como objetivo principal cuidar e manter o caráter urbano existente, evitando a destruição desnecessária que poderia comprometer as características distintivas do local (JANUZZI, 2006).

Figura 04: Levantamento fotográfico
Fonte: Acervo da autora (2023)

3

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa em questão aborda uma natureza aplicada, seguindo as diretrizes propostas por Gil (2002), com o objetivo de apresentar soluções práticas e aplicadas para a melhoria da paisagem urbana do Calçadão da Alameda do Ipê, situado no município de Ariquemes, no estado de Rondônia. Esta abordagem teve um caráter qualitativo e exploratório, envolvendo uma análise profunda da imagem do calçadão e de suas necessidades atuais.

No desenvolvimento desta pesquisa, foram adotados procedimentos metodológicos diversos para obter uma compreensão abrangente da situação. Inicialmente, uma revisão bibliográfica abrangente foi realizada, envolvendo a análise de livros e artigos acadêmicos provenientes de repositórios de universidades, fornecendo um embasamento sólido dos conceitos teóricos necessários para a compreensão da leitura da paisagem urbana, os elementos urbanos em questão e o calçadão na perspectiva comercial.

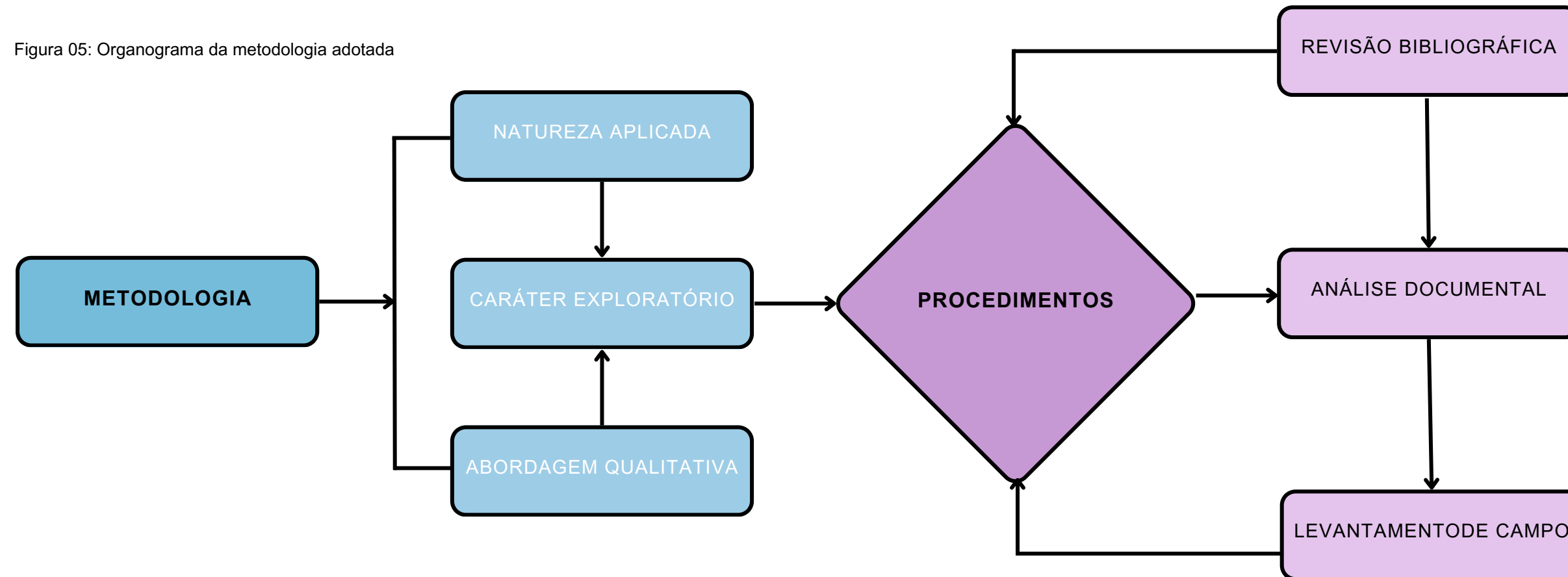
Além disso, a pesquisa documental desempenhou um papel crucial no processo de coleta de dados. Foram examinadas as legislações do município de Ariquemes, para contribuir na leitura da área de estudo e colaborar para o seu projeto de intervenção. Esse passo foi essencial para compreender as diretrizes e regulamentações existentes, bem como para identificar possíveis lacunas e desafios em relação ao espaço em questão.

Outro procedimento fundamental dessa pesquisa é o estudo de campo, no qual foi realizado um as observações in loco que contribuíram para a análise dos aspectos da paisagem existente. Também foi feito um levantamento fotográfico detalhado do calçadão, em que essas imagens capturaram não apenas a estética atual do espaço, mas também características referente ao seu uso, apropriação dos frequentadores, organização do espaço entre outros.

A partir dos resultados obtidos, surgiram possibilidades de mitigar problemas encontrados e potencializar os atrativos já existentes. Dessa forma esse trabalho não se limita apenas à teoria, mas também visa oferecer soluções práticas por meio de um projeto de intervenção.

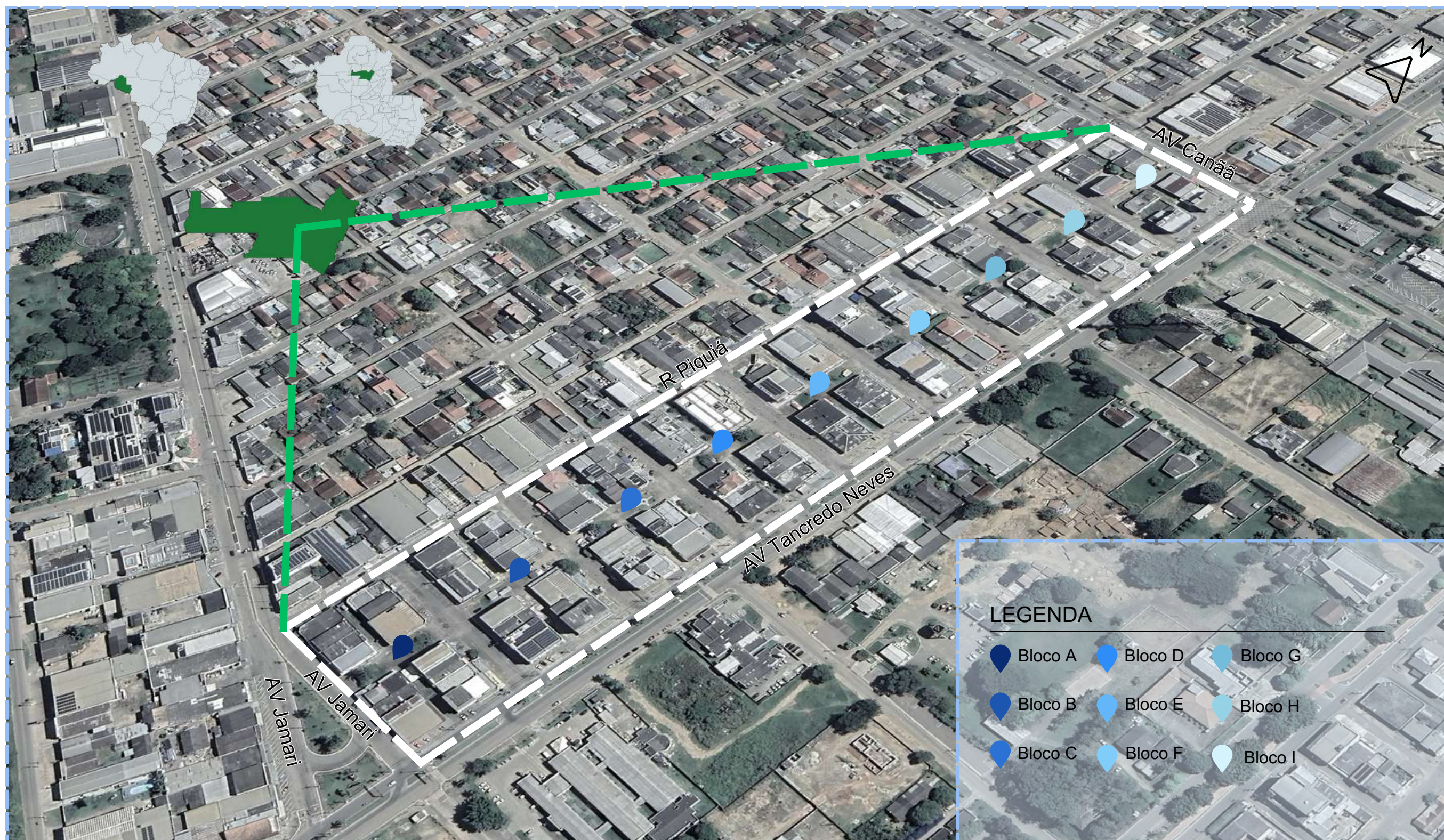
A proposta desenvolvida no projeto de intervenção contribuiu para um papel fundamental no aprimoramento da paisagem urbana do espaço em questão ao proporcionar melhorias significativas referentes a otimização do uso desse ambiente de maneira mais efetiva, promovendo a interação social, o lazer e a apropriação positiva pelos cidadãos.

Figura 05: Organograma da metodologia adotada



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 06: Vista aérea da área visitada



Fonte: Google Earth (2023), editado pela autora (2023)

Figura 07: Levantamento fotográfico
Fonte: Acervo da autora (2023)



4

RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1. Levantamento de dados de Ariquemes/RO

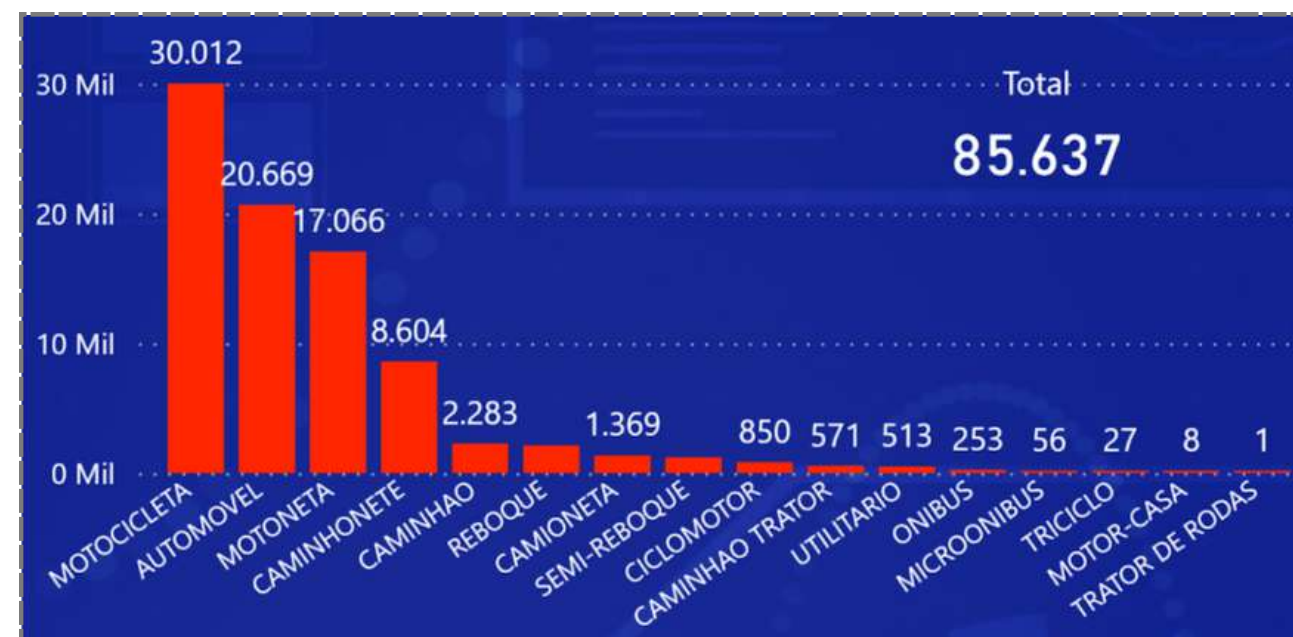
Localizada na região do Vale do Jamari (figura 09), no interior do Estado de Rondônia, encontra-se o município de Ariquemes. Fundada pela Lei n.º 6.448 em 11 de outubro de 1977, sua instalação oficial ocorreu em 21 de novembro do mesmo ano, marcando o início de sua história (MATTEI, 2022). Tem aproximadamente 111.148 (2021) de habitantes, sendo, 84,7% localizados em área urbana e 15,3% em área rural (2010), densidade demográfica de 20,41hab/km² (2010) e área territorial de 4.426,571km² (2021). Possui área urbanizada de 33,26 km² (2019), com pavimentação de vias públicas de 5,1% (2010), arborização de vias públicas de 33,8% (2010) e esgotamento sanitário adequado de 8,6% (2010), (IBGE, 2023).

O município está inserido no bioma Amazônico (IBGE, 2023). Possui um clima equatorial, predominante quente e úmido e a sua hidrografia é composta por três grandes rios, sendo eles: o Jamari que é responsável pelo abastecimento de água no município, o Canaã e o Rio Branco (CÂMARA MUNICIPAL DE ARIQUEMES).

O principal entroncamento rodoviário de Ariquemes é a BR-364, que conecta a cidade ao sul do país, possibilitando o acesso a outras regiões do Brasil. Além disso, a cidade é servida por importantes rodovias estaduais. A RO-257 proporciona o acesso ao distrito de 5º BEC, bem como aos municípios de Machadinho d'Oeste e ao Oeste do estado de Mato Grosso. Já a RO-421 é responsável por ligar Ariquemes aos municípios de Monte Negro, Buritis e Campo Novo de Rondônia, contribuindo para a integração e o fluxo de pessoas e mercadorias entre essas localidades (figura 11). A presença dessas rodovias desempenha um papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico da região, facilitando o transporte e a conectividade com outras áreas do estado e do país (CÂMARA MUNICIPAL DE ARIQUEMES).

De acordo com os dados fornecidos pelo Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (Detran-RO, 2023), é possível observar que as motocicletas representam a maior parcela da frota veicular em Ariquemes, (figura 08). As motos têm grande presença nas vias do município e correspondem a uma porcentagem expressiva do total de 56,0%. Essa predominância reflete o uso frequente das motocicletas como meio de transporte diário, pois apresenta versatilidade para o deslocamento urbano.

Figura 08: Veículos por tipo



Fonte: Departamento Estadual de Trânsito (2023), editado pela autora (2023).

A preferência pelas motos pode estar associada ao fator da praticidade, agilidade no trânsito e menor custo de aquisição e manutenção em comparação a outros tipos de veículos. Essas informações acerca da frota veicular de Ariquemes, contribuem para a análise e o planejamento de questões voltadas ao tráfego e à mobilidade urbana.

O PIB per capita de Ariquemes é de R\$ 25.730,20 (2020) e possui um IDHM de 0,702 (2010). No que diz respeito às atividades econômicas de Ariquemes, elas são divididas em quatro setores principais: agropecuária, indústria, serviços e administração (IBGE, 2023).

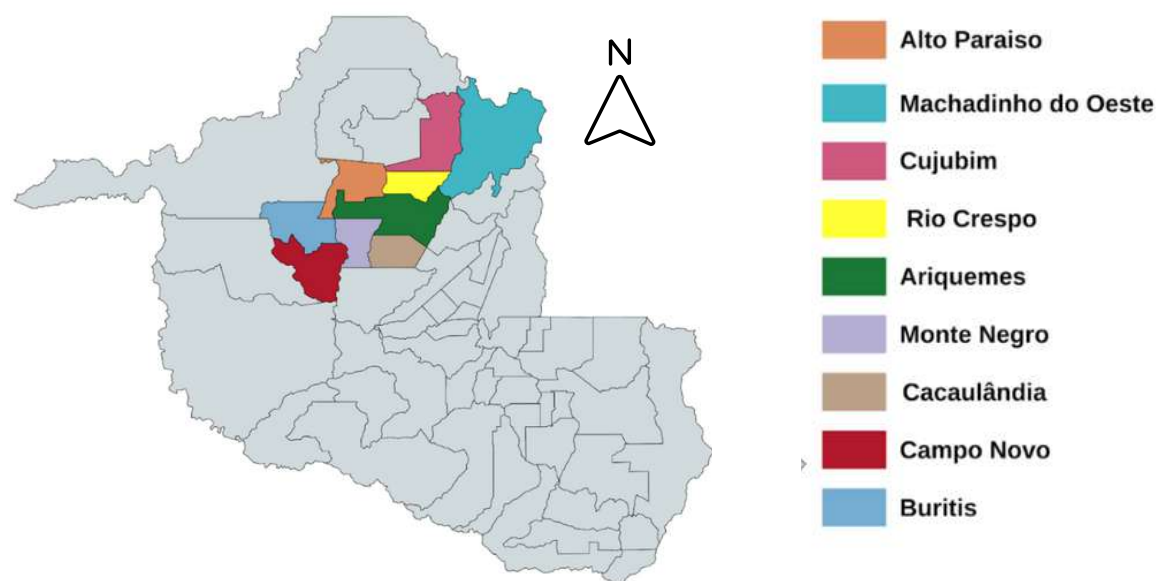
Na agropecuária (2020), Ariquemes ocupa o nono lugar no ranking dos cinquenta e dois municípios do estado. Isso indica a importância dessa atividade para a economia local, com destaque para a produção agrícola e pecuária. No setor industrial (2020), ocupa o terceiro lugar entre os municípios do estado. Esse dado sugere uma presença significativa de indústrias na região, que podem abranger diferentes segmentos, como o processamento de alimentos, a produção de bens manufaturados e a indústria da construção civil (IBGE, 2023).

No setor de serviços (2020), o município exerce o quarto lugar no estado. Esse setor engloba uma variedade de atividades, como comércio, turismo, educação, saúde, transporte e outros serviços prestados à comunidade. Já no setor de administração (2020), Ariquemes encontra-se em terceiro lugar. Sendo relacionado à gestão pública, incluindo a administração municipal, estadual e federal, bem como os órgãos públicos presentes na região (IBGE, 2023)..

4.2 Contextualização histórica

Segundo a Câmara Municipal de Ariquemes, o território do Vale do Jamari que contém os municípios indicados na figura 09, local em que deu origem ao município de Ariquemes, era conhecido em 1794 por suas especiarias nativas e o látex da seringueira. Já em 1900, essa área foi ocupada por consequência da comercialização do látex, conhecido como primeiro ciclo da borracha. Em 1909 se consolidou efetivamente uma população com a construção da linha telegráfica de Cuiabá a Santo Antônio do Rio Madeira, o qual foi comandado pelo Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon. Na década de 1960 o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira deliberou ao Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) a abertura e construção da BR-364. Assim, expandiu a formação de populações perto da BR em Ariquemes.

Figura 09: Mapa da composição do Vale do Jamari



Fonte: MapChart, elaborado pela autor

Com o crescimento populacional nessa região, em 1972 o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), realizou estudos para a área de desapropriação da incorporadora Calama para distribuição da população vinda de outros estados. Resultou em 1975 a criação de uma proposta urbana, a fim de uma ocupação racional e organizada do município. Foi designado na época o arquiteto e urbanista, Antonio Carlos Cabral Carpintero, também prefeito de Porto Velho, para assumir a responsabilidade de desenhar o início de Ariquemes. No seu plano urbanístico desenhou os setores 01, 02, 03 e 04, (CÂMARA MUNICIPAL DE ARIQUEMES). A figura 10, ilustra o setor 01 e parte do 02, no começo da sua urbanização.

Figura 10: Foto aérea no início do setor 01 e parte do setor 02



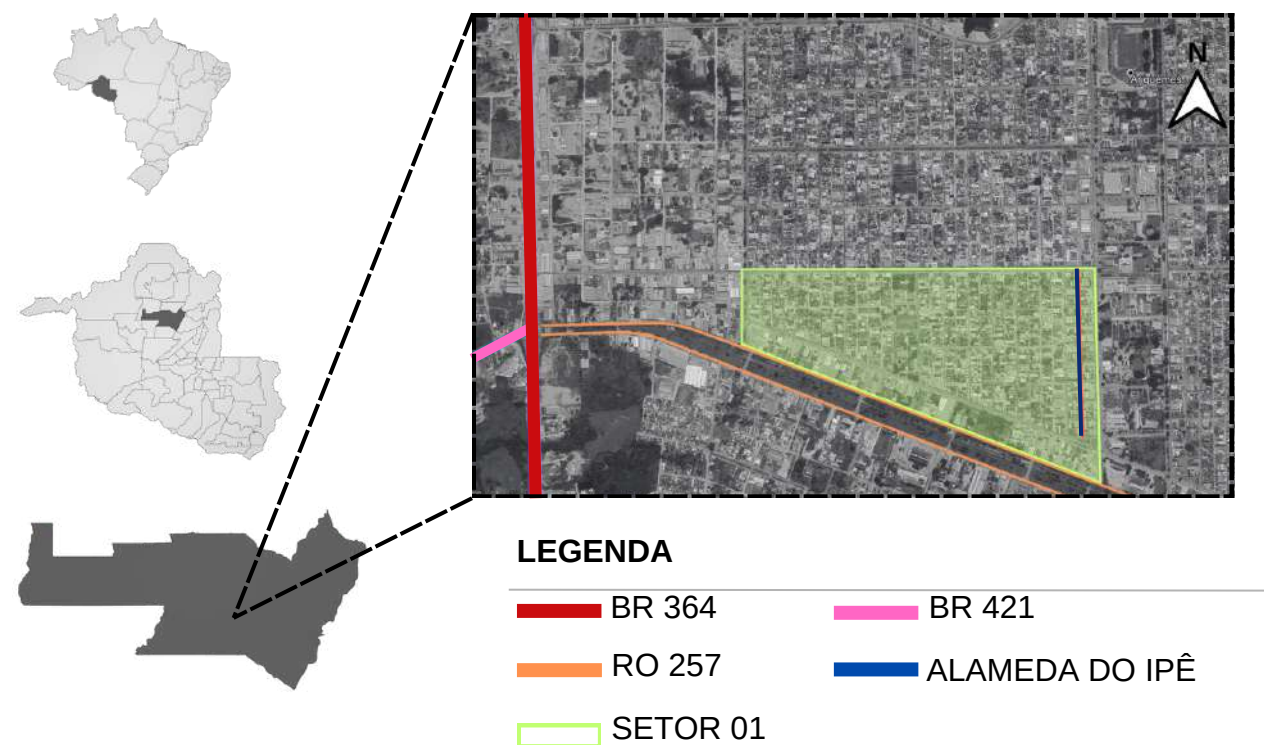
Fonte: Câmara Municipal de Ariquemes (2023)

Nesse contexto, previu no planejamento inicial uma faixa de serviço e circulação nos fundos dos terrenos denominado como alamedas, o qual se caracteriza em grande parte por sua estrutura de via estreita. A princípio no seu plano inicial eram destinadas para realizar a separação de fossa e poço, além de ser uma rua de passeio. Com a especulação imobiliária, os donos de lotes, repartiram seus terrenos ao meio, o que gerou uma necessidade de acesso, assim, essas alamedas passaram a comportar tráfego de veículos com o passar dos anos, desvinculando, assim, da ideia inicial que era destinar a vias de passeios (HOLANDA, 2017).

4.3 Caracterização da área de estudo

Para tal pesquisa, foi feita a proposta de delimitar a área de estudo voltado para a Alameda do Ipê, localizada no bairro “setor 01”, (figura 11). É classificada pela Câmara Municipal de Ariquemes como um calçadão, o qual só é permitida a passagem de pedestres, conhecida como um dos principais centros comerciais do município (CÂMARA MUNICIPAL DE ARIQUEMES).

Figura 11: Caracterização da área de estudo



Fonte: MapChart e Google Earth (2023), elaborado pela autora (2023)

Localiza-se entre as principais vias de Ariquemes, as quais são: avenida Tancredo Neves, avenida Canaã, avenida Jamari e a rua Piquiá (Figura 16). Essas vias desempenham um papel crucial na rede viária do município, sendo classificadas como arteriais, exceto a rua Piquiá, que é considerada uma via coletora (Figura 12). Essa localização estratégica possibilita o acesso conveniente aos bairros residenciais e instituições públicas, promovendo a conectividade entre os diferentes setores da cidade.

A avenida Tancredo Neves, situada ao norte-sul, é considerada a principal via da cidade em relação ao comércio, serviços e instituições públicas. A avenida Canaã, por sua vez, é um relevante eixo leste-oeste, abrigando um centro comercial e uma área de entretenimento noturno, com reconhecidos bares e lanchonetes da cidade. Tanto a avenida Jamari quanto a rua Piquiá também contam com estabelecimentos comerciais e serviços, embora em menor quantidade (CÂMARA MUNICIPAL DE ARIQUEMES).

Figura 12: Mapa da tipologia viária



Fonte: Elaborado pela a autora a partir do mapa digital da Prefeitura de Ariquemes (2023)

De acordo com o uso e ocupação do solo de Ariquemes (2010), o calçadão está em uma parte central do município, em que se concentram os usos comerciais, residenciais, misto e de serviços. Ao analisar o mapa elaborado (figura 14), é possível perceber uma ampla variedade de estabelecimentos, desde lojas, lanchonetes, escritórios, residências representadas no uso misto, e até agência bancária. Essa classificação reforça a importância estratégica dessa região na estrutura urbana de Ariquemes, visto que ela desempenha um papel fundamental na concentração de atividades econômicas e sociais em um espaço consolidado.

Nesse contexto, apresenta-se como um ponto de referência para o comércio local, além de ser um espaço com interação social e visitantes da cidade. Sua localização privilegiada e a diversidade de estabelecimentos presentes contribuem para a dinâmica e vitalidade desse espaço urbano.

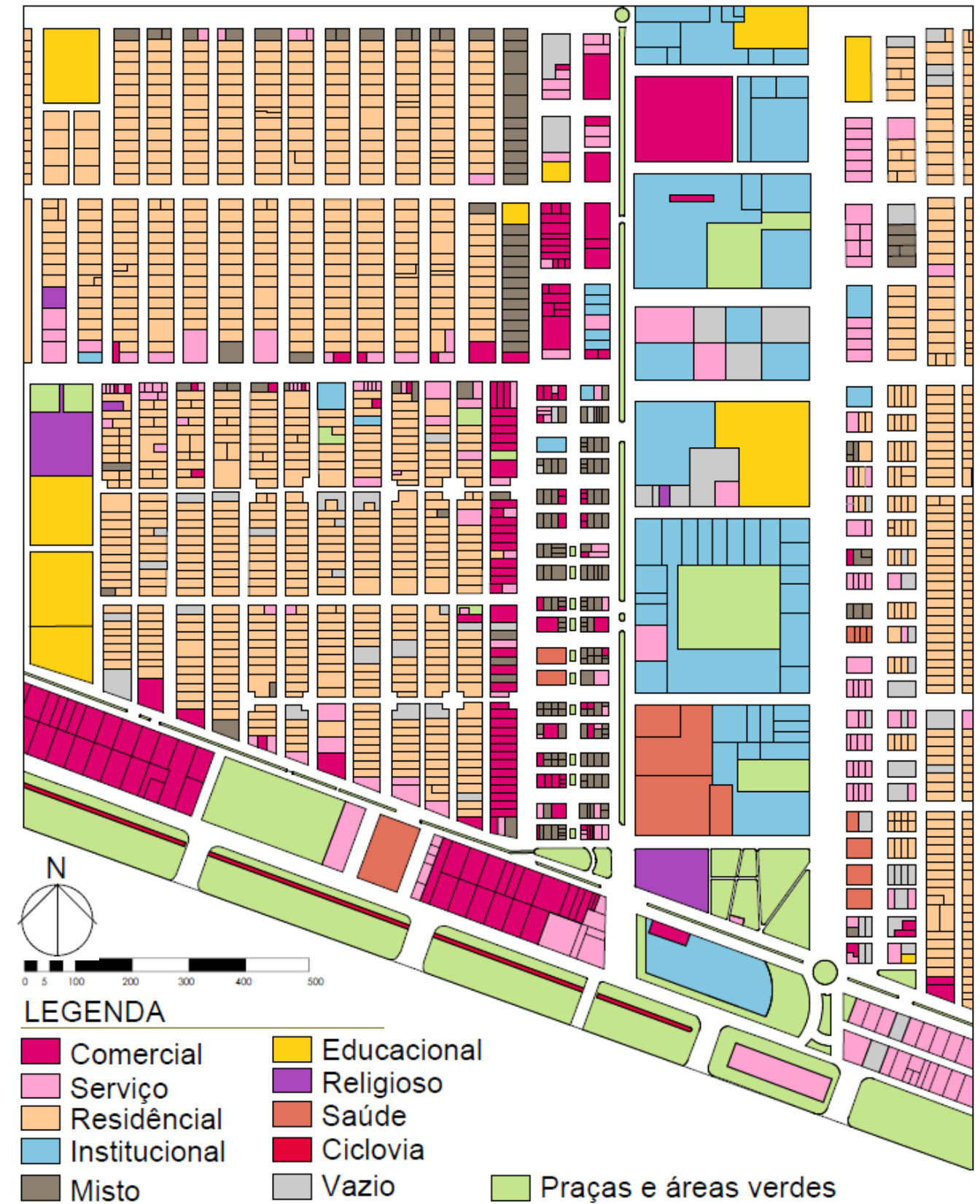
A presença dessa diversidade reflete a vocação comercial e a demanda por serviços nessa região, proporcionando um ambiente dinâmico e movimentado. A sua área apresenta tendência a densidade em relação a outras áreas do município, sendo notório os poucos terrenos disponíveis para novos edifícios, (figura 13). Esse fator pode ocasionar uma inclinação a verticalização. Essa situação pode impulsionar futuramente uma tendência à verticalização, ou seja, ao crescimento vertical das construções existentes.

Figura 13: Mapa cheios e vazios



Fonte: Elaborado pela a autora a partir do mapa digital da Prefeitura de Ariquemes (2023)

Figura 14: Mapa do uso do solo



Fonte: Elaborado pela a autora a partir do mapa digital da Prefeitura de Ariquemes (2023)

4.3.1 Diagnóstico da área estudada (Alameda do Ipê)

O calçadão em questão apresenta uma dimensão linear de 640 metros, estendendo-se ao longo desse comprimento os estabelecimentos de serviços e produtos. Quanto à sua largura, mede 20,50 metros, abrangendo a distância entre as fachadas dos estabelecimentos adjacentes. A sua extensão é dividida em nove blocos, cada um desses possui até vinte lotes, sendo composto por travessas destinadas a estacionamento de motos. Além de vias que interligam, estando entre avenida Tancredo Neves e a rua Piquiá, sendo interligadas com tráfego unidirecional (figura 16). Do mesmo modo, no decorrer do caminho há canteiros e quiosques na maioria dos blocos, (figura 16).

Constitui-se como um local, em que por suas características de acesso e uso, apresenta potencial para o comércio, cultura e turismo do município, pois além de encontrar-se em uma região central é a única via destinada aos pedestres. A paisagem urbana observada, demonstrou um padrão arquitetônico mais homogêneo, referente ao gabarito que abrange edifícios de um a quatro pavimentos, com edificações térreas existentes, conforme a figura 09 ilustra, entretanto, ao analisar as fotos da figura 15, nota-se uma precariedade do espaço e dos elementos de sua paisagem urbana.

Figura 15: Levantamento fotográfico

Rua Tv. Garapeira/ sentido único



Travessa/ estacionamento de motos



Quiosque

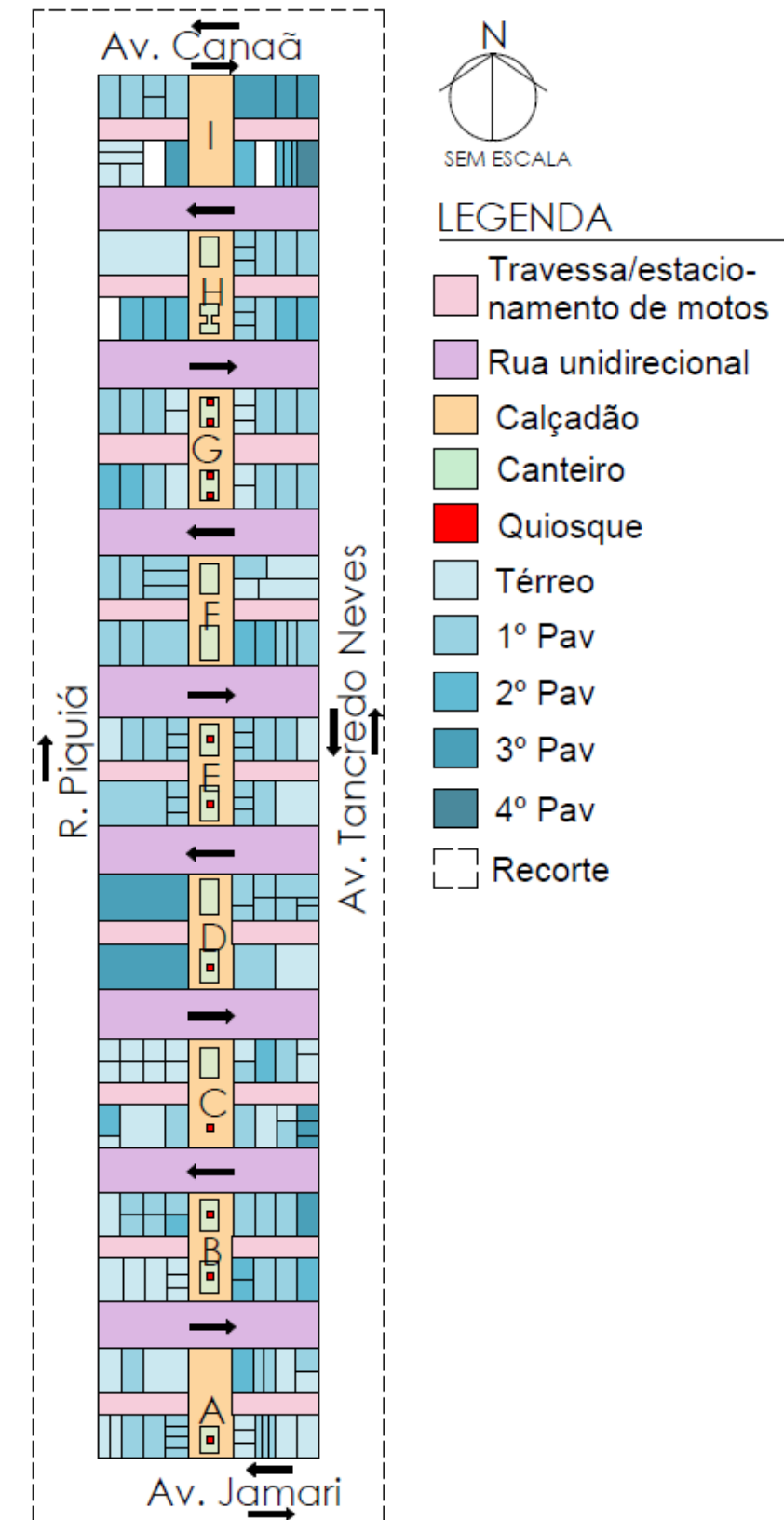


Vista da Avenida Jamari/ praça



Fonte: Acervo da autora (2023)

Figura 16: Análise da configuração espacial presente do calçadão e os gabaritos



Fonte: Elaborado pela a autora a partir do mapa digital da Prefeitura de Ariquemes (2023)

Inicialmente, a imagem urbana da Alameda do Ipê foi marcada por uma arquitetura tradicional, com edificações de estilo colonial e elementos arquitetônicos característicos da década de 1980. As edificações (figura 17), exibiam uma padronização, como o uso em madeira, dimensões das esquadrias, predominância de cores e o alinhamento das construções uma ao lado da outra, o qual formavam uma linha contínua de fachadas.

Com o passar dos anos, novas construções e intervenções urbanísticas alteraram a aparência local, como pode ser observado na figura 17, essas mutações de paisagem ao longo do tempo, também refletem as transformações sociais, culturais e urbanísticas da região.

Figura 17: A evolução da imagem urbana da Alameda do Ipê



Fonte: Portal G1 (2015), e acervo da autora (2023)

A imagem urbana da via apresentada na figura 18, no contexto visual, apresenta mudanças que merecem atenção. Primeiramente, apesar de ser possível notar uma uniformização da escala arquitetônica, as fachadas dos estabelecimentos apresentam diversidade ao longo da via.

É notório nos edifícios, os diferentes tipos de letreiros, uso de cores, elementos visuais e suas diversas variações no tamanho de esquadrias e do beirais, o que confere uma heterogeneidade à paisagem. A falta de padronização nas fachadas dos estabelecimentos comerciais contribui para uma sensação de desordem visual, tornando a via menos agradável esteticamente.

A diversidade de letreiros, em diferentes tamanhos, formatos e estilos, pode dificultar a leitura e compreensão das informações pelos pedestres, gerando confusão e interferindo na legibilidade da paisagem, (figura 18). Essa falta de coerência visual, cria uma identidade conturbada do calçadão, tornando-a menos atrativa para pedestres e potenciais clientes.

Figura 18: Amostra das fachadas



Fonte: Acervo da autora (2023)

4.4 Diagnóstico geral dos mobiliários

No estudo de campo realizado, nos nove blocos da área em questão, destacam-se os mobiliários urbanos, tais como iluminação pública, bancos, bicicletários, lixeiras e quiosques. Ao analisar a iluminação presente na área (figura 19), constatou-se que ela é insuficiente para atender às necessidades, pois em cada bloco encontra-se no máximo dois pontos de luz, com uma baixa capacidade de iluminar.

Figura 19: Amostra das iluminações



Fonte: Acervo da autora (2023)

Quanto aos bancos e bicicletários (figura 20), verificou-se que muitos deles apresentam sinais de deterioração, o que compromete a sua funcionalidade e estética. A falta de manutenção adequada prejudica no conforto e na comodidade dos usuários, além de contribuir para uma imagem negativa da paisagem urbana. Logo, como consequência, foi notado, pouca utilização por parte dos usuários.

Figura 20: Amostra dos bancos e dos bicicletários



Fonte: Acervo da autora (2023)

Em relação às lixeiras (figura 21), foi possível observar a sua distribuição ao longo do calçadão, fator importante para a manutenção da limpeza e organização do espaço público. No entanto, foi constatado que essa distribuição de lixeiras é apenas voltada para atender às necessidades da população, que circula no cotidiano. Enquanto nos estabelecimentos comerciais e de serviços, essa oferta pública é inexistente. Assim, muitos estabelecimentos improvisam soluções para o descarte dos resíduos, porém, esse improvisado contribui ainda mais para a poluição visual da via, pois não é algo elaborado.

Figura 21: Amostra da lixeira de uso público e a improvisada de uso dos comerciantes



Fonte: Acervo da autora (2023)

Nessa análise de campo, também foi verificado aspectos relacionados à mobilidade, em relação a sua pavimentação. Ao observar esse elemento (figura 22), verificou-se que ela apresentava irregularidades e desgastes, pois foram identificados trechos com buracos, remendos e muita diversidade de pavimentos. Esses aspectos comprometem a circulação de pedestres do local, principalmente em períodos de chuvas, assim, a má condição da pavimentação prejudica a imagem da via e de toda a Alameda do Ipê.

Figura 22: Amostra da pavimentação



Fonte: Acervo da autora (2023)

Os quiosques, apesar de apresentarem em todos os blocos um gabarito uniforme e ser situado ao meio do calçadão, é possível notar heterogeneidade nos estilos, materiais, cores e texturas dos estabelecimentos, conforme a figura 23. Essa falta de padronização, contribui para uma sensação de desordem visual e compromete a estética geral do local.

Além disso, a falta de critérios na seleção e localização dos quiosques pelo poder público, também é evidente, pois em alguns trechos do calçadão, é possível perceber uma alta concentração de quiosques (figura 16). Essa aglomeração, pode resultar em congestionamentos e dificuldades de acesso, tornando o espaço menos convidativo e agradável para os visitantes. Entretanto, também foi observado, uma demanda considerável de usuários decorrente do fácil acesso já disponível no local. Essas barracas promovem oportunidades de empreendedorismo e geração de renda para pequenos comerciantes.

Figura 23: Amostra dos quiosques

Quiosque do bloco E



Quiosque do bloco D



Fonte: Acervo da autora (2023)

Com a análise detalhada da paisagem urbana do calçadão da Alameda do Ipê, constatou-se que a mesma não está apresentando uma imagem que seja facilmente imaginável e legível, de acordo com os conceitos discutidos por Lynch (2011), que podem ser compreendidos no quadro 01. Além disso, observou-se a sua evolução diante dos anos, nesse sentido, conforme Santos (2006), pode-se afirmar que houve influência dos fatores sociais e históricos na formação da paisagem atual. Essa compreensão permitiu entender a complexidade e a dinâmica da imagem urbana e sua relação com a sociedade.

De acordo com as abordagens de Gel (2015) e Speck (2016), Também constatou-se que a imagem urbana do calçadão não está passível de plena contemplação ao analisar as figuras 19, 20, 21 e 22, pois demonstra na sua viabilidade a valorização da escala humana, o qual proporciona espaços que são acolhedores e convidativos para os indivíduos.

Quadro 01: Análise do calçadão à luz de Lynch

KEVIN LYNCH (2011)		
CONCEITOS ABORDADOS	DEFINIÇÃO PELO AUTOR	LEITURA APLICADA AO OBJETO DE ESTUDO
LEGIBILIDADE	"facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num modelo coerente" (LYNCH, 2011, p. 3).	Na análise local, verificou-se que apesar do calçadão apresentar uma organização do espaço já constituída (calçada, ruas e travessas), mesmo assim, pode-se apontar dificuldade na leitura do ambiente urbano, pois a problemática da deterioração da viabilidade local compromete a orientação dos usuários. Assim, consequentemente, ocasiona desorientação, falta de direcionamento e perda de interesse pelo espaço. Isso pode resultar em uma experiência negativa para os pedestres e limitar as interações sociais e o aproveitamento pleno do local
IMAGINABILIDADE	"Característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado" (LYNCH, 2011, p. 11).	A falta de imaginabilidade do calçadão, resulta em diversos problemas, como também na dificuldade de orientação, desconexão entre os nove blocos e a falta de atratividade para os usuários. Além disso, a ausência adequada de estrutura compromete a funcionalidade do espaço ao comprometer a sua funcionalidade, dificultando o seu uso e aproveitamento.

Fonte: Desenvolvido pela autora (2023)

Esse fator está impactando negativamente na experiência dos pedestres, dos usuários do local e também dos comerciantes, uma vez que o potencial do calçadão não está sendo plenamente explorado, o que contradiz a intenção da criação dos espaços exclusivos para pedestres, segundo Sandrine (2021).

Figura 24: Levantamento fotográfico
Fonte: Acervo da autora (2023)



5

ESTUDO DE CASO

5.1 Calçada da rua XV de Novembro- Curitiba, PR

A cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, localiza-se no sul do Brasil. Possui cerca de 1.963.726 de pessoas (2021), 434,892 km² de área territorial (2022), 4.027,04 hab/km² de densidade demográfica (2010), 336,51 km² de área urbanizada (2010) e situa-se no bioma da mata atlântica (IBGE, 2023).

A cidade tem no setor terciário sua principal fonte econômica, abrigando diversos segmentos de comércio e prestação de serviços. Destaca-se também o setor secundário, com complexos industriais de grande porte, e a concentração da maior parte da estrutura governamental e de serviços públicos do Estado do Paraná (LEITOLES, 2016).

Com o objetivo de fortalecer a análise anterior e explorar novas possibilidades, foi selecionado o calçada da rua XV de Novembro localizado no centro de Curitiba, também conhecido como rua das Flores, como objeto de estudo. Com o desenvolvimento urbano da capital, observado a partir da década de 1940, a rua XV de Novembro expandiu-se consideravelmente, abrangendo além do Calçada construído na década de 1970, até alcançar o bairro do Alto da rua XV. No entanto, a área escolhida do estudo de caso, (figura 25), concentra-se no trecho mais antigo da via, que corresponde ao espaço destinado exclusivamente aos pedestres, configurando um espaço público relevante (SOARES, 2018).



Fonte: SOARES, Guilherme, (2018), com base do IPPUC. editado pela autora (2023)

A cidade de Curitiba passou por um processo de crescimento urbano significativo a partir do início do século XX. Inicialmente, sua malha urbana era concentrada na área central e em bairros próximos. No entanto, nas décadas seguintes, a cidade começou a se expandir de forma mais intensa. Nos anos 1920, ocorreu o surgimento dos primeiros prédios altos, como o Edifício Moreira, marcando o início da verticalização da cidade (SINGESKI; SERBAKE; BATISTA, 2019).

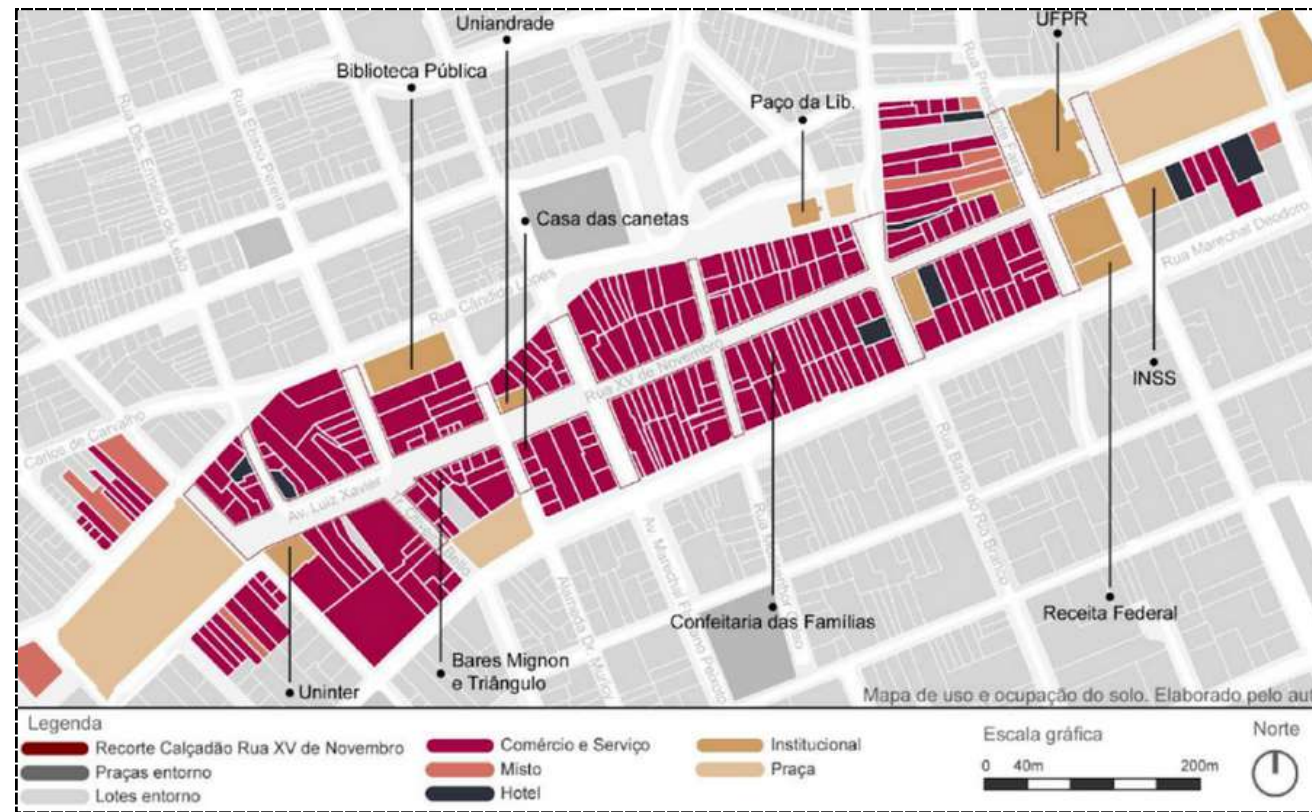
A capital, Curitiba, passou por um crescimento desordenado e acelerado, o que levou à contratação do primeiro Plano Diretor, conhecido como Plano Agache, em 1943. No entanto, a sua expansão urbana continuou a se intensificar na década de 1950, resultando em uma verticalização mais evidente da área central. Nesse contexto, foi criado um outro plano diretor no ano de 1963, denominado “Plano SERETE”, que foi coordenado por Jorge Wilhelm (SINGESKI; SERBAKE; BATISTA, 2019).

A partir dos anos 1960, Curitiba passou a crescer de forma planejada, com a implementação das diretrizes do Plano SERETE de 1963. Na gestão do arquiteto Jaime Lerner, que assumiu a prefeitura nos anos 1970, foram colocadas em prática uma série de medidas que contribuíram para o planejamento urbano da cidade. Uma das principais intervenções foi a transformação da Rua XV de Novembro em um calçada, fechado para veículos e destinado exclusivamente aos pedestres, o que se tornou um marco na área central e um importante símbolo de Curitiba. Essa iniciativa se deu em 1972 e se consolidou como um dos principais pontos turísticos da capital paranaense (SINGESKI; SERBAKE; BATISTA, 2019).

Um aspecto relevante dessa rua refere-se à mobilidade local, que é bem atendida por uma rede de equipamentos públicos dentro de um raio de 500 metros. Isso significa que os moradores e visitantes da área têm acesso facilitado a serviços essenciais, como escolas, hospitais, parques e centros comunitários. Essa infraestrutura próxima contribui para a qualidade de vida e a conveniência dos usuários, permitindo que eles se desloquem com facilidade e tenham acesso a recursos importantes (SOARES, 2018).

Em relação ao uso do solo (figura 26), o calçada é amplamente dominado por atividades comerciais e de serviços ao longo de sua extensão. Destacam-se as lojas de vestuário e tecidos, bem como os estabelecimentos que oferecem serviços de profissionais liberais, hospedagem e alimentação. Nas proximidades das Praças Osório e Santos Andrade, é possível identificar uma maior concentração de edifícios que possuem uma combinação de uso comercial no térreo e residencial nos pavimentos superiores. Essa configuração proporciona uma diversidade de opções aos pedestres que frequentam a região.

Figura 26: Mapa do uso do solo



Fonte: SOARES, Guilherme, (2018), com base do IPPUC. editado pela autora (2023)

A imagem desse calçadão é permeada pela sobreposição de diferentes períodos históricos, o que contribui para a identidade única de Curitiba. Devido à sua importância cultural e histórica, a paisagem dessa via foi tombada como patrimônio histórico e cultural do estado, garantindo sua preservação para as gerações futuras. (SOARES, 2018). No calçadão também encontra-se, diferentes tipos de estilos nas edificações, o que evidencia-se que ela ainda encontra-se conservada e subutilizada.

A via foi cuidadosamente planejado para ser um espaço de convívio e permanência, levando em consideração o mobiliário urbano. Os mobiliários, da figura 27, tais como: bancos, iluminação foram dispostos de forma a valorizar o pedestre, respeitando a regra de oferecer um espaço mais amplo no centro para a circulação, e um espaço mais estreito próximo às vitrines. Essa organização foi projetada de maneira a evitar obstruções no percurso e direcionar o fluxo de pedestres de forma mais eficiente que contribui para o deslocamento de seus usuários (CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA).

Figura 27: Os mobiliários urbanos da rua XV de Novembro



Fonte: COSTA, Luiz (2013). Disponível em:

<<https://www.guiadasemana.com.br/curitiba/turismo/estabelecimento/calçadão-rua-das-flores>>

“As floreiras, os bancos, as floriculturas e outros pequenos comércios são resultados de um cenário criado para estimular o novo uso da XV de Novembro”, explica o arquiteto Abrão Assad, autor do projeto do calçadão. “O calçadão representa uma mudança impactante na nossa cidade e tornou a XV de Novembro um espaço de convívio bem-sucedido, símbolo de uma cidade diferente”, completa (CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, S.P).

A Rua XV de Novembro apresenta formas de interações sociais que vão além das atividades desenvolvidas dentro das edificações. Junto a grande quantidade de lojas e espaços de serviço, o logradouro emerge como um verdadeiro palco a céu aberto e acaba atraindo pintores, escultores, palhaços, malabaristas, cantores, camelos, religiosos e políticos que, diariamente, dão seu “espetáculo” particular e contribuem com a diversificação do espaço público e a vitalidade na região. A figura 28 ilustra esse cenário de manifestações artísticas que acontecem no espaço (SOARES, 2018).

Figura 28: Apropriação do espaço, por meio de manifestações artísticas



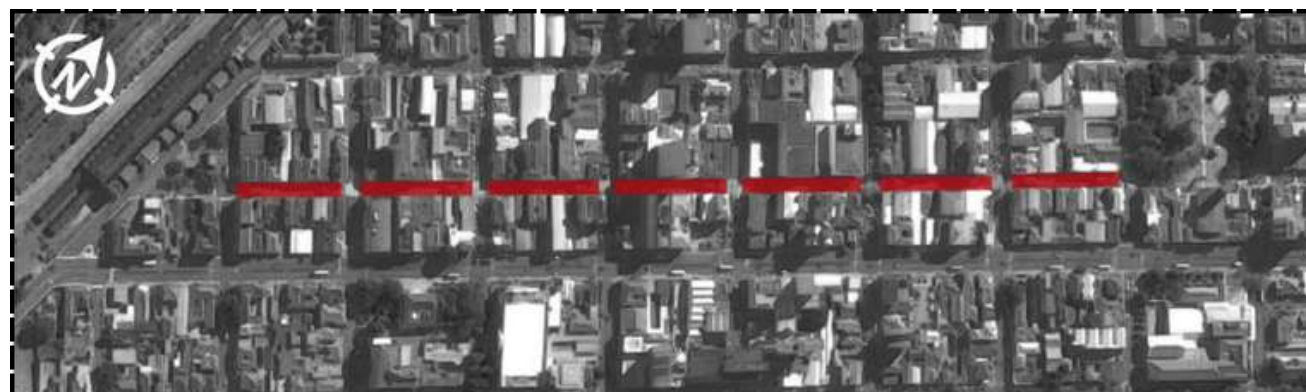
Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, (2016). Disponível em <<https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/artistas-de-rua-podem-ter-que-mudar-de-local-a-cada-duas-horas>>

Assim, a transformação da principal via urbana de Curitiba por meio de uma ação urbanística inédita teve um impacto significativo no comportamento e na percepção tanto da população local quanto dos visitantes. O calçadão se tornou um verdadeiro shopping a céu aberto, impulsionando a economia local. Além disso, o ambiente propicia encontros interpessoais e promove a integração dos habitantes com a cidade, fortalecendo o senso de pertencimento e identidade. Essa iniciativa urbanística trouxe benefícios tanto sociais quanto econômicos para a região, contribuindo para a qualidade de vida dos seus moradores e o desenvolvimento sustentável da cidade (CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA).

5.2 Calçadão Batista de Carvalho- Bauru, SP

O calçadão da rua Batista de Carvalho (ilustrado nas figuras 29), localiza-se no coração da cidade de Bauru-SP, sendo um dos municípios mais populosos do centro-oeste paulista. Situa-se a noroeste da capital do estado, com uma distância de cerca de 326 km e ocupa uma área de 667,684 km² (BONI, 2018).

Figura 29: Mapa da localização do calçadão em Bauru SP

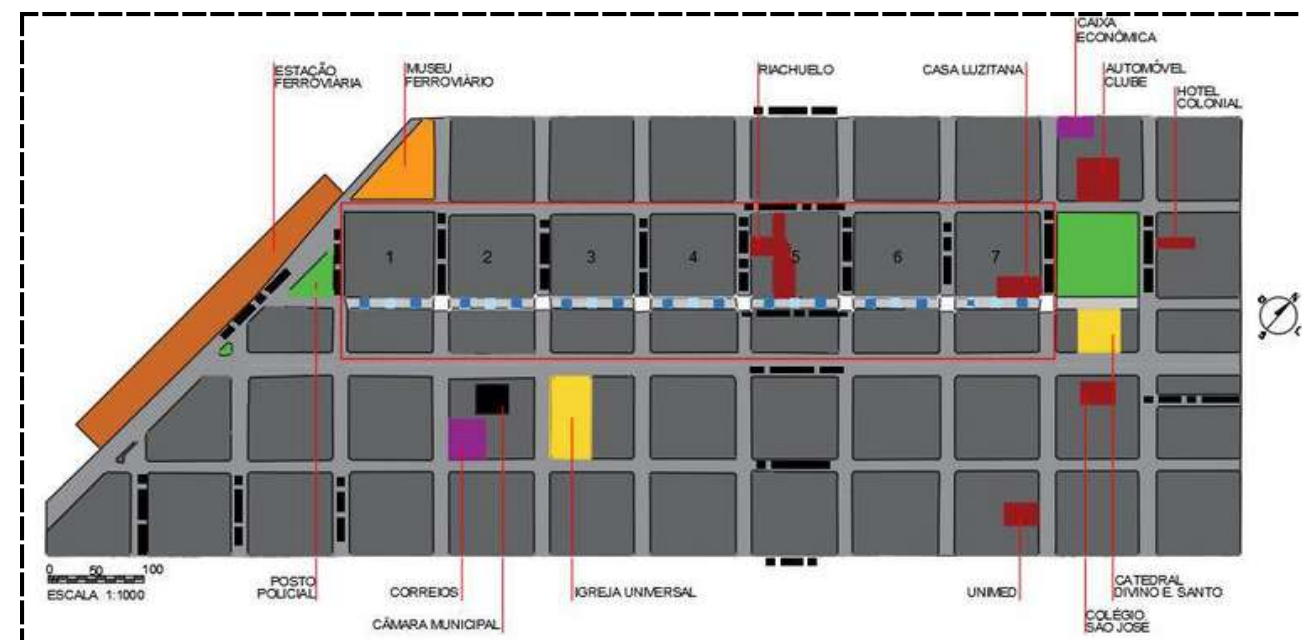


Fonte: Google Earth (2023), elaborado pela autora (2023)

A paisagem cultural do Calçadão Batista de Carvalho é composta por sete quadras, que são cruzadas por vias perpendiculares. Fica localizada no centro urbano consolidado de Bauru, entre as praças Machado de Melo e Rui Barbosa, próxima a monumentos importantes, como a Estação Central da Noroeste, a Catedral e a Praça Rui Barbosa, a Praça Machado de Melo, a Câmara Municipal, e o Automóvel Clube (figura 29). Tal rua desempenha um papel de destaque, como uma rota exclusiva para pedestres, com um propósito voltado para atividades comerciais (contando com 145 estabelecimentos) e prestação de serviços (BONI, 2018).

Diante do considerável tráfego diário e dos conflitos recorrentes entre pessoas a pé e veículos, especialmente em datas festivas, a administração Municipal de Bauru optou por transformar a rua Batista de Carvalho em uma área exclusiva para pedestres, em 1992. Apesar de o fluxo de veículos persistir nas vias transversais, o espaço interior dos sete quarteirões foi designado unicamente para o uso dos pedestres (BONI, 2018).

Figura 30: O contexto da área em torno do Calçadão e seus pontos de referência.



Fonte: Boni (2018), editado pela autora (2023)

A atividade comercial concentra-se na região central de Bauru ou nos dois shoppings centers que existem, o Bauru Shopping, na região da Vila Universitária e mais atualmente, o Boulevard Shopping Nações, próximo à Rodoviária. A paisagem cultural do Calçadão Batista de Carvalho está configurada pelas edificações e seus usos do solo, piso e acessibilidade, mobiliário urbano, comunicação visual, arcos, iluminação e vegetação (BONI, 2018).

Edificações

Muitas edificações da rua Batista de Carvalho são de meados do Século XX e são configuradas por terem comércio no pavimento térreo e residência no pavimento superior. É a partir da metade do Século XX que surgem alguns edifícios que modificaram a paisagem. No que se refere às edificações e suas fachadas, a maioria delas se apresenta aberta e convidativa durante o dia, com produtos expostos. Entretanto, nota-se a ausência de espaços de transição ou abrigo contra intempéries.

Durante a noite, muitas edificações permanecem fechadas com portas de ferro, sem visibilidade interna adequada e com iluminação precária, o que diminui sua atratividade. Quanto à altura e aparência dos edifícios, há uma grande diversidade que compromete a harmonia da paisagem urbana, pois os prédios mais antigos atrapalham a visualização dos mais pequenos (BONI, 2018).

Usos do solo

No centro de Bauru, há uma notável concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços, com algumas residências também presentes. No Calçadão, é possível encontrar uma variedade de lojas e serviços no nível térreo. Além do comércio formal, também, no Calçadão Batista de Carvalho existe o comércio informal, barracas e camelôs com venda de produtos como itens importados, cachorro quente, água de coco, caldo de cana, entre outros. Com o início da noite e o fechamento das atividades comerciais (figura 31), o movimento no Calçadão diminui consideravelmente, à medida que trabalhadores e pedestres se retiram, conferindo ao centro uma atmosfera potencialmente insegura durante a noite. Com a chegada da noite, os pedestres já alcançaram seus destinos e pouca atividade permanece no local. A exceção é representada pelas patrulhas policiais que percorrem o espaço vazio e quieto.

Pavimentação e acessibilidade

O primeiro elemento observado no calçadão foi o piso em petit pavet (figura 31), que continua inalterado desde a sua criação. O padrão do piso é geométrico e disposto diagonalmente em preto e amarelo, alternando entre si para formar o desenho. No entanto, essas cores tendem a diminuir um pouco a luminosidade do espaço.

Figura 31: Vista de cima do calçadão



Fonte: BONI (2018)

O estado de conservação do piso, (figura 31) é considerado regular, com a necessidade de reparos em áreas afundadas. Durante os períodos de chuva, observa-se um problema de escoamento insuficiente, resultando em alagamentos em certas regiões do espaço. Em relação à acessibilidade, algumas quadras possuem guias rebaixadas, porém não há a presença de faixas direcionais para deficientes visuais ou outras medidas de auxílio.

Mobiliário

As floreiras e lixeiras

As floreiras apresentam uma configuração hexagonal com acabamento em madeira (figura 32), ocasionalmente dispostas em grupos próximos a bancos, ou isoladamente. Dentro delas, há suportes para vasos, facilitando a substituição das plantas; aparentam estar em bom estado de conservação e demonstram receber manutenção regular, já que as plantas estão bem cuidadas.

Observa-se a presença de lixeiras únicas, todas feitas em madeira (figura 31), indicando possivelmente a mesma época de fabricação dos bancos com floreiras, posterior à reforma subsequente à inauguração do local, (BONI, 2018).

Figura 32: Floreira e lixeira em madeira



Fonte: BONI (2018)

Bancos

Visando o conforto dos frequentadores, o Calçadão oferece diversas bancadas (figura 33), proporcionando aos indivíduos a oportunidade de repousar e interagir enquanto realizam suas compras. Os bancos de madeira com floreiras constituem uma parte do plano original do Calçadão, harmonizando-se com as demais estruturas florais. Contudo, modificações posteriores no projeto são perceptíveis, e é evidente a necessidade de intervenções de manutenção. Além desses, há também bancos de concreto em quantidade reduzida, que carecem de conservação e não se integram bem com o restante do mobiliário.

Figura 33: Bancos do calçadão



Fonte: BONI (2018)

Comunicação visual

Devido à aparência de abandono e deterioração das fachadas, as construções do calçadão passaram por um processo de revitalização, conduzido pela Associação dos Comerciantes do Centro. A associação incentiva a restauração das edificações e regula o uso de identidades visuais chamativas ou excessivamente grandes (figura 34), concedendo incentivos fiscais. Essa medida tem contribuído para a melhoria da estética do espaço (BONI, 2018).

Figura 34: As fachadas



Fonte: BONI (2018)

Arco

Um marco distintivo e altamente representativo do Calçadão da Rua Batista de Carvalho foi a instalação de três arcos por quadra, construídos em estrutura metálica na cor branca (figura 35). Dois destes arcos possuem coberturas de telhas translúcidas azuis, enquanto o terceiro mantém apenas a estrutura, com a finalidade de oferecer sombra e frescor aos transeuntes (BONI, 2018).

As luminárias

Quanto ao mobiliário presente, as luminárias foram inspiradas nas utilizadas nos espaços públicos do centro de São Paulo. Feitas em metal preto, apresentam três esferas brancas nas extremidades, onde estão localizadas as lâmpadas (conforme ilustrado na figura 35). Essas luminárias contribuem para uma iluminação adequada do local durante a noite. Além disso, também são encontrados postes municipais, que desempenham um papel significativo na iluminação e ambiente do calçadão.

Vegetação

A presença de vegetação ao longo da rua Batista de Carvalho é bastante limitada, o que resulta em uma sensação de calor no ambiente. Se resume principalmente a coqueiros e floreiras, sendo essas as únicas formas de elementos vegetais presentes no espaço.

Figura 35: Arco e Iluminação



Fonte: BONI (2018)

Espaço apropriado

Referente às atividades praticadas no espaço, grande parte dos usuários (86,4%) realiza suas compras no Calçadão, 25,2% dos usuários passeiam pelo local, e 6,7% apenas passam pela rua, e 5,6% dos entrevistados trabalham no Calçadão. Apenas 2,6% marcam de se encontrar com alguém no calçadão (BONI, 2018).

5.3 Calçadão Ithaca Commons- Nova York, Estado Unidos

Ithaca está localizada na região de Central Finger Lakes, no estado de Nova York, no extremo sul do Lago Cayuga, com 64 quilômetros de extensão. O slogan local, “Ithaca is Gorges”, refere-se aos mais de 100 desfiladeiros e cachoeiras localizados a 16 quilômetros do centro da cidade (KILPATRICK, 2016).

Figura 36: Mapa de Localização do calçadão



Fonte: Map Viewer (2023), elaborado pela autora (2023)

Localizado no coração do centro de Ithaca, The Commons é um calçadão comercial para pedestres de quatro quarteirões (distância total: 270,49 m), que foi construído em 1974. Repleta de mais de 100 lojas e boutiques de propriedade e operação independentes, lojas de presentes, restaurantes, galerias de arte, prestadores de serviços, vendedores ambulantes, artistas e sede de festivais durante todo o ano (CARLSON, 2022).

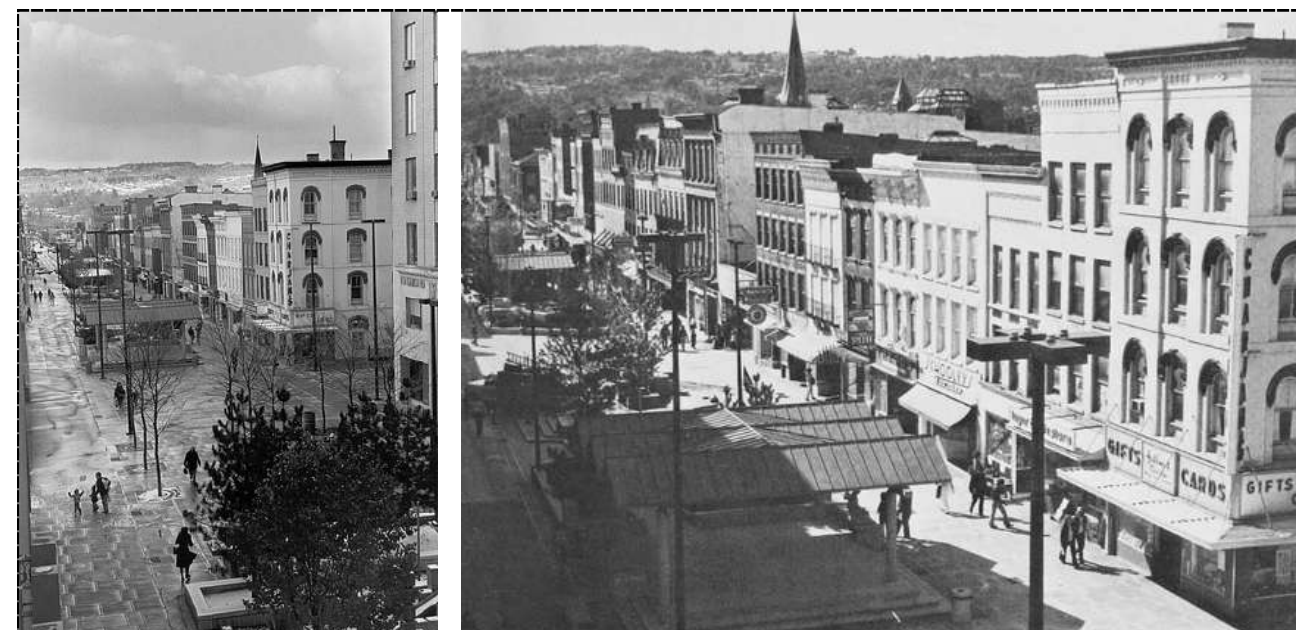
Próximo da Cornell University e o Ithaca College, o Ithaca Commons é um espaço que integra pessoas, em que se reúnem para um dia de passeio pelas lojas ou para fazer algo tarde da noite. Ithaca Commons abriga apresentações musicais e performances de rua ao longo de todo o ano. Essa diversidade de atividades proporciona aos visitantes e residentes experiências culturais continuadas, mantendo uma vitalidade constante no espaço público. O projeto de integração do Commons na malha urbana reflete não apenas considerações estéticas, mas também uma abordagem funcional que promove a interação social e cultural. (Visit Ithaca, 2023).

Contexto histórico

Ao longo da década de 1960, o centro de Ithaca enfrentou desafios decorrentes da ascensão da cultura automobilística e da renovação urbana. A resposta a esses problemas emergiu em 1971, quando o prefeito recém-eleito, Ed Conley, propôs a conversão de vários quarteirões da State Street em um calçadão, resgatando uma ideia que remontava à década de 1950. O arquiteto Anton J. Egner liderou o projeto, culminando na inauguração do Ithaca Commons em 1975.

Ao longo dos anos, a infraestrutura envelhecida do Commons (figura 37), demandou intervenções. Em 2009, a cidade contratou a empresa de arquitetura paisagística Sasaki Associates para uma reformulação completa. O projeto resultou em uma via central mais ampla, pavimentação padronizada, assentos variados, espaços de performance aprimorados, iluminação eficiente, área de leitura ao ar livre e um parquinho infantil. A demolição completa do antigo Commons em abril de 2013 marcou o início da reconstrução, inicialmente prevista para 18 meses, com o objetivo de revitalizar esse espaço central da cidade (WEB ARCHIVE 2006).

Figura 37: Ithaca em 1970

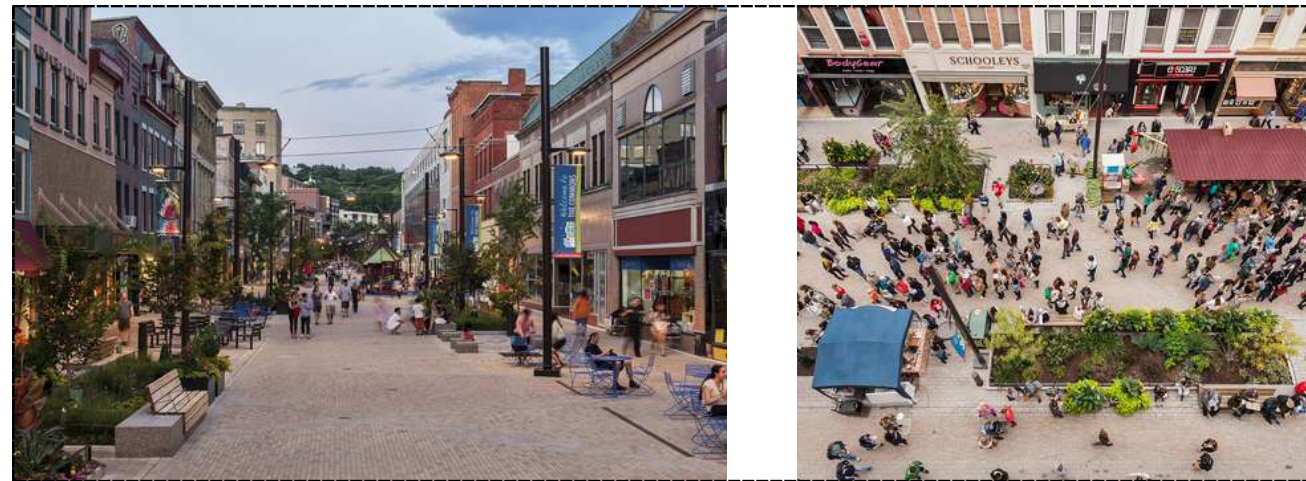


Fonte: Ithaca Journal (2019)

Projeto

Sasaki trabalhou em estreita colaboração com a liderança da cidade e a comunidade em um processo de vários anos para renovar este espaço icônico, incluindo extensas atualizações de utilidades e superfícies. O design do projeto inspira-se nos impressionantes desfiladeiros de Ítaca, incorporando-os ao tecido urbano da cidade para estabelecer um centro vibrante e ativo (SASAKI,2023).

Figura 38: O calçadão



Fonte: Sasaki (2023)

O padrão de pavimentação distinto, (figura 39), combina padrões históricos de circulação da área com a qualidade linear das características geológicas dos desfiladeiros. Zonas de lazer plantadas parecem crescer a partir das fendas na pedra em uma sucessão controlada, mas natural (SASAKI,2023).

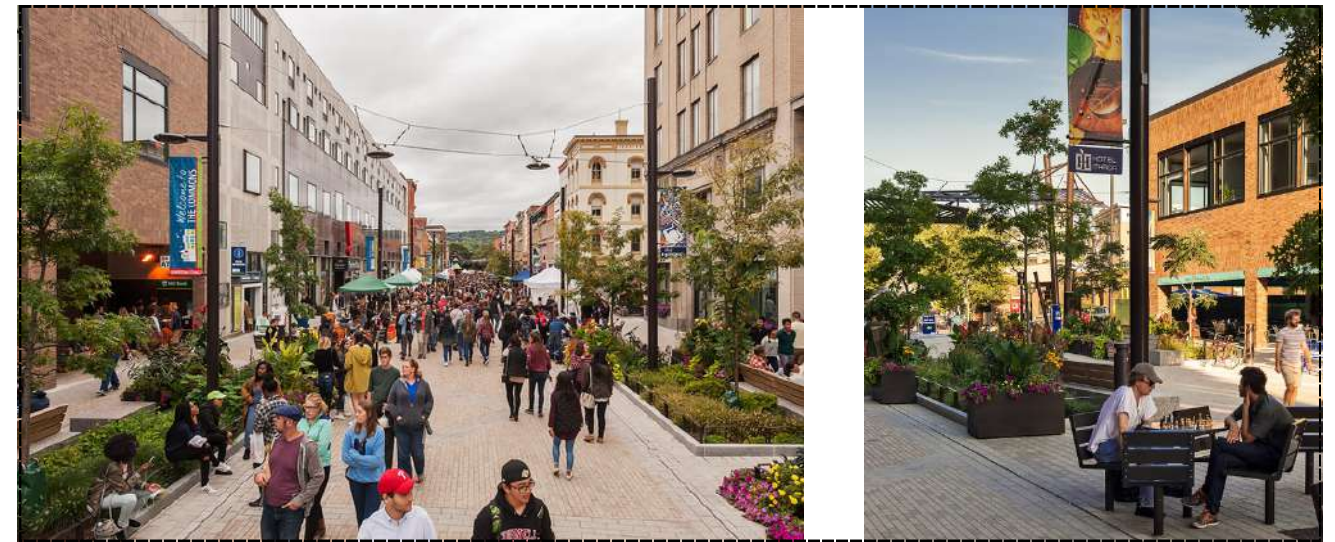
Figura 39: Planta de implantação de uma parte do calçadão



Fonte: Sasaki (2023)

O projeto realizado melhorou o Commons tanto como ambiente de varejo quanto como espaço de reunião comunitária (figura 40). O principal corredor comercial da State Street tem uma ampla passarela central que proporciona um passeio livre para pedestres, abre linhas de visão entre as vitrines e fornece acesso de serviço ocasional desimpedido. As zonas de lazer adjacentes são locais dinâmicos repletos de exposições de horticultura, assentos fixos, mesas e cadeiras móveis (figura 40), infraestrutura de serviços públicos e espaços de recreação interpretativos (SASAKI,2023).

Figura 40: Espaço apropriado pela a população



Fonte: Sasaki (2023)

As reuniões públicas e o feedback foram essenciais no processo de design, destacando o compromisso sustentável. Árvores e canteiros de plantas nativas, aliados à iluminação LED eficiente, conferem elegância. Sistemas de drenagem e pavimentação garantem longevidade com manutenção mínima. Este design holístico reflete a preocupação duradoura com a eficiência e preservação ambiental.(SASAKI,2023).

Figura 41: Uso do espaço (apropriação)



Fonte: Sasaki (2023)

Figura 42: Levantamento fotográfico
Fonte: Acervo da autora (2023)

6

ANÁLISE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

6.1 Calçadão do Ipê

A escolha da área de estudo, neste caso, Calçadão do Ipê (figura 43), localizado no município de Ariquemes (RO), para a realização deste trabalho tem uma ligação direta com as experiências pessoais do autor e seu profundo vínculo com o local, uma vez, justificada pela relação de naturalidade com a região. Além disso, outros motivos foram considerados, tais como:

6.1.1 Relevância Local: O Calçadão do Ipê é um ponto localizado no centro de Ariquemes, ele é frequentado por uma parcela significativa da população do município, sendo um espaço importante atividades comerciais. Qualquer intervenção nessa área terá um impacto significativo na comunidade.

6.1.2 Problemas Identificados: A análise prévia identificou uma série de problemas no Calçadão do Ipê, incluindo questões relacionadas à funcionalidade, apropriação do espaço, acessibilidade e estética. A necessidade de melhorias é clara, e isso torna o projeto relevante para abordar problemas urbanos reais.

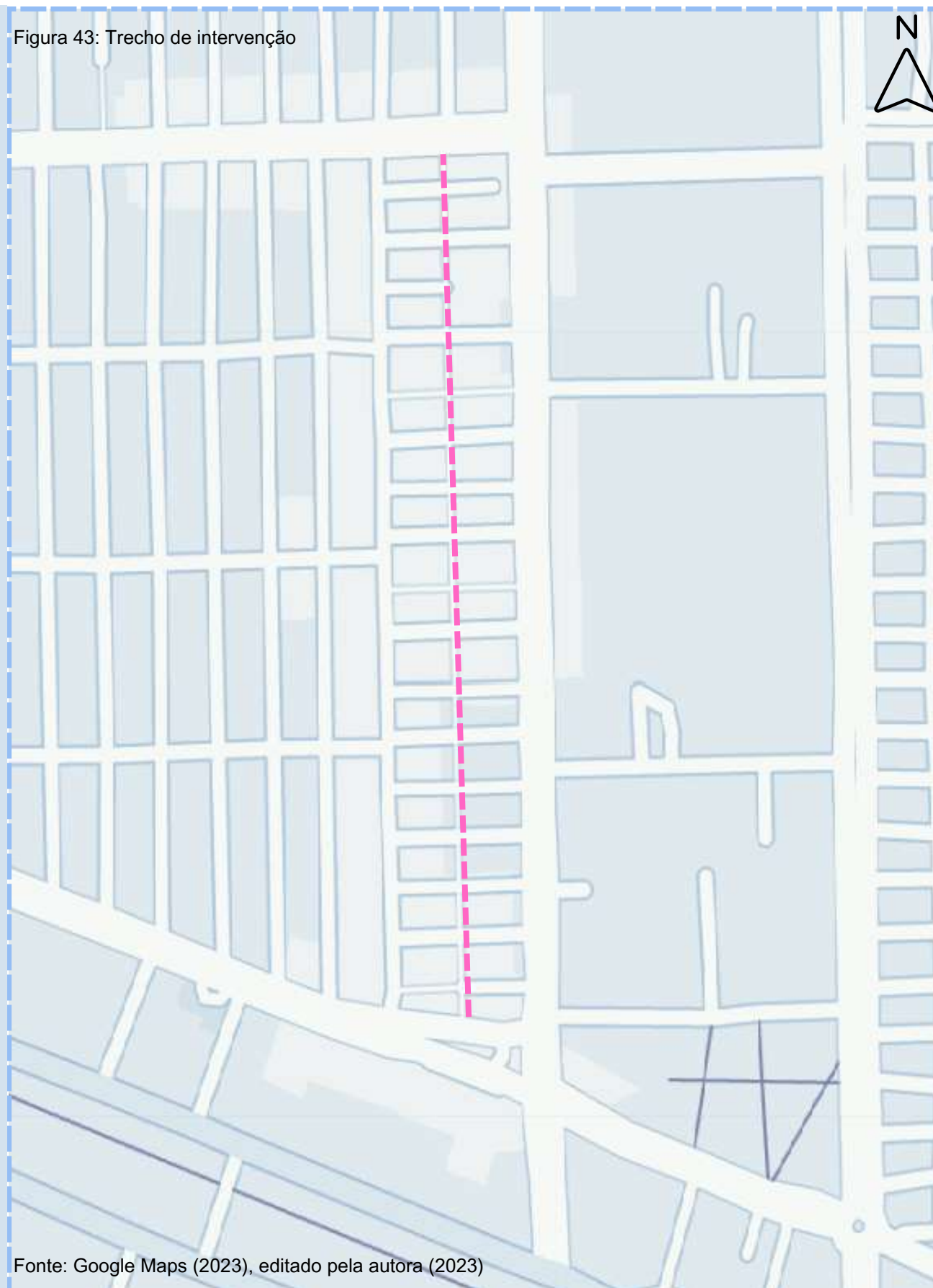
6.1.3 Potencial de Transformação: O Calçadão é uma área com grande potencial para se tornar um espaço multifuncional, não apenas um centro comercial, mas também um local de lazer, cultura e interação. Isso pode contribuir para uma melhoria significativa na qualidade de vida dos habitantes de Ariquemes.

6.1.4 Impacto Social e Econômico: Uma intervenção bem-sucedida no Calçadão pode ter um impacto positivo na economia local, incentivando o turismo e o comércio. Além disso, a criação de espaços públicos atraentes pode contribuir para a coesão social, promovendo a inclusão e a convivência da comunidade.

6.1.5 Relevância Acadêmica: O estudo da paisagem urbana e a inserção de vias pedonais como o Calçadão do Ipê são temas relevantes no campo do urbanismo e da arquitetura. Esta pesquisa e intervenção prática podem contribuir para o conhecimento acadêmico nessa área.

Portanto, a escolha da área de estudo no Calçadão do Ipê se baseia na oportunidade de solucionar problemas reais, promover melhorias significativas na qualidade de vida dos habitantes locais e contribuir para a pesquisa e conhecimento em arquitetura e urbanismo.

Figura 43: Trecho de intervenção



Fonte: Google Maps (2023), editado pela autora (2023)

6.2 Estudo climático e estudo solar

O clima é caracterizado como equatorial quente e úmido e, ao longo do ano, as temperaturas normalmente variam entre 20 °C a 35 °C. A vegetação é composta por árvores, arbustos e pastos. É possível observar no gráfico (figura 44), que a estação seca corresponde aos meses de junho, julho, agosto e setembro e a chuvosa, aos meses de dezembro, janeiro e fevereiro.

Figura 44: Gráfico do período chuvoso de Ariquemes



Fonte: Weather Spark (2016)

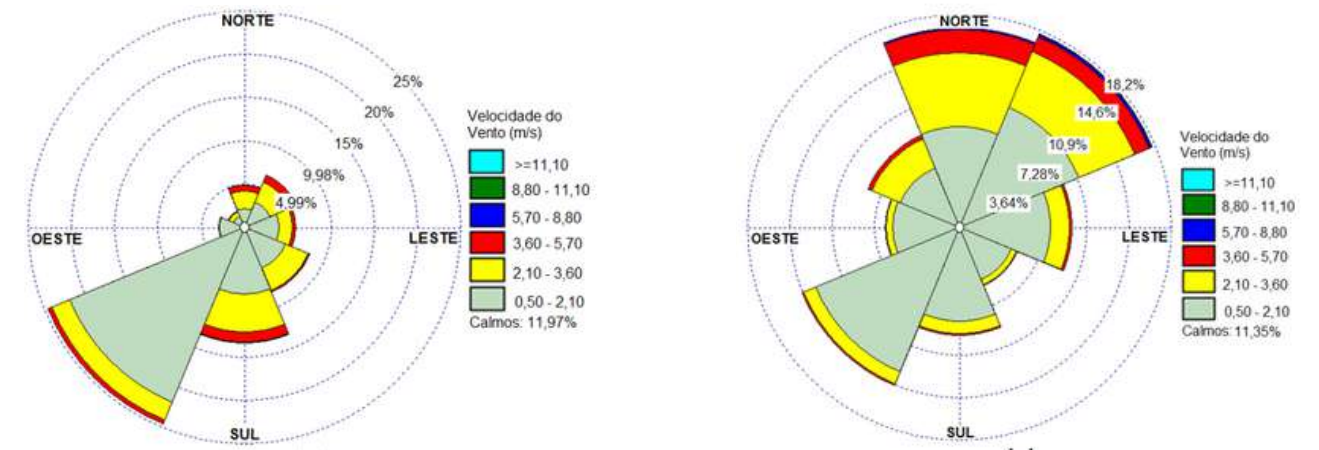
Figura 46: Mapa do estudo solar realizado no calçadão do Ipê



Fonte: Google Earth (2023), editado pela autora (2023)

De acordo com as informações extraídas da figura 45, durante o período de estiagem, a direção do vento predominantemente se origina no sudoeste e se dirige para o nordeste. Durante o período de chuvas (figura 45), foi constatado que a direção predominante do vento ocorre no sentido norte para sul e do nordeste para o sudeste.

Figura 45: Direção dos ventos e sua velocidade no período de estiagem e de chuva



Fonte: Souza, Liberato, Povodeniak, Cardoso, Santos, (2019)

Considerando a análise solar realizada, conforme a figura 46, fica evidente que a maior parte da incidência solar ocorre predominantemente nas regiões norte e oeste. Diante desse cenário, foi adotada uma abordagem proativa com a finalidade de proporcionar maior conforto térmico e visual aos frequentadores do espaço.

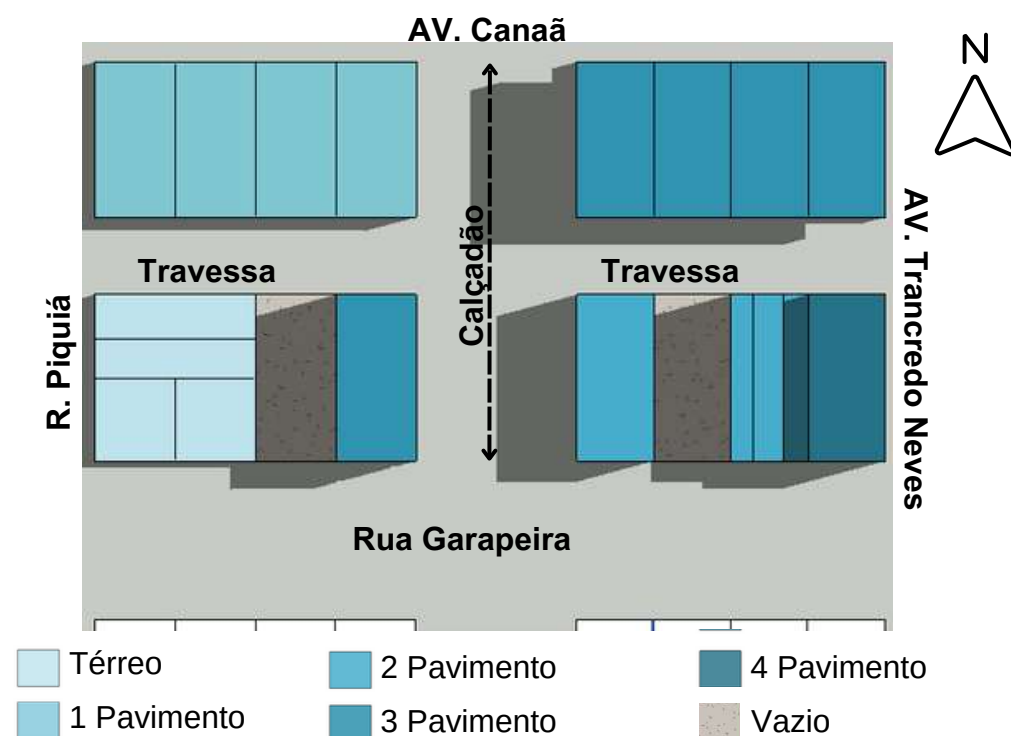
A estratégia empregada envolveu a inclusão de uma arborização cuidadosamente posicionada ao centro do calçadão. Esse cenário não oferece apenas sombra em locais estratégicos, reduzindo a exposição direta ao sol, mas também adiciona um componente estético agradável, harmonizando com a paisagem urbana.

6.2.1 Estudo das sombras

A seleção do Bloco I como objeto de estudo para a análise da orientação solar é justificada pela sua exposição solar máxima, resultante da sua orientação voltada para o norte. Além desta característica, este bloco apresenta uma variedade de configurações arquitetônicas em relação aos gabaritos, abrangendo desde o térreo até o quarto pavimento, e também incorpora a presença de dois lotes vazios.

No decorrer deste estudo, foi possível observar que durante o período matutino, às 09h00 (conforme representado na figura 47), o bloco apresenta uma exposição direta à incidência solar vinda do Leste. Esta orientação solar tem como consequência a projeção de sombras sobre uma parte do calçadão. Essa sombra é resultante da altura e do número de pavimentos das edificações circundantes.

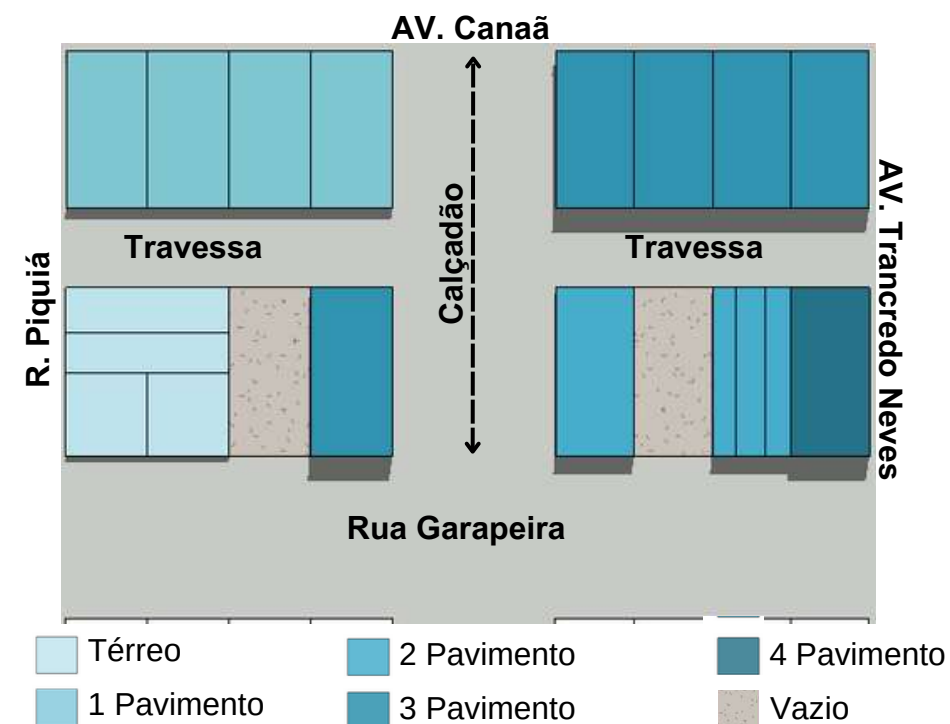
Figura 47: estudo de sombras/09:00h



Fonte: Desenvolvido pela autora (2023)

A análise solar apresentada na figura 48, a descrição da situação do calçadão durante o horário de meio-dia, revela um cenário em que as edificações circundantes projetam sombras que se estendem predominantemente no sentido sul do calçadão. Isso tem como consequência direta a exposição quase total do calçadão à luz solar direta nesse momento do dia. Tendo em vista essa problemática, no projeto foi alocadas arborizações no canteiro central de forma a criar áreas de proteção contra o sol.

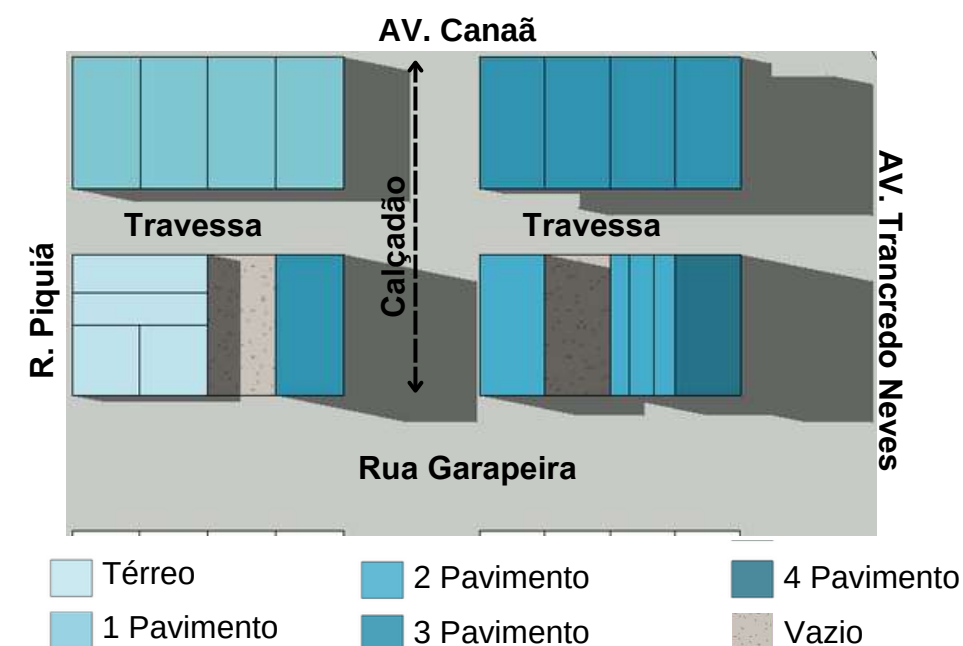
Figura 48: Estudo de sombras/ 12:00h



Fonte: Desenvolvido pela autora (2023)

A análise da figura 49 revela que, no período das 16h, a incidência solar provém predominantemente do lado oeste do Calçadão do Ipê. Como a maioria das edificações possuem variações de gabaritos, o calçadão recebe uma parte de sombreamento.

Figura 49: Estudo de sombras/ 16:00h



Fonte: Desenvolvido pela autora (2023)

6.3 Características arquitetônicas do espaço

Com base na análise presencial realizada no local, constatou-se que a paisagem urbana do Calçadão do Ipê apresenta variações significativas em relação à estratificação social. Essas diferenças se manifestam ao longo do espaço, sendo divididas em três áreas distintas, cada uma refletindo uma dinâmica social única.

- 1. Área 01 (representado pela cor verde na figura 50)** Esta é a seção mais movimentada do calçadão, com uma grande concentração de lojas populares, quiosques e bares. Ela atrai um público majoritariamente de classe baixa, desde moradores locais até turistas. A paisagem nesta área é definida por espaços mais precários, que carecem de manutenção adequada e novos mobiliários.
- 2. Área 02 (representada pela cor lilás na figura 50):** Possui um fluxo mediano comparado a área 01 (verde), além disso possui menor quantidade de lojas populares e sendo uma seção valorizada por comportar um hospital. Seu público é o de classe média e sua paisagem urbana, embora ainda apresente necessidades de manutenção, está em melhor estado em comparação com a área do baixo padrão.
- 3. Área 03 (representado pela cor azul na figura 50):** Essa seção do Calçadão do Ipê é claramente identificada pela sua atmosfera de maior sofisticação e qualidade. Aqui, o fluxo de pessoas é mais moderado em comparação com as áreas de baixo e médio padrão, refletindo uma clientela mais seleta. Os estabelecimentos nessa área consistem em lojas de grife e bancos. A paisagem urbana dessa área é notavelmente mais preservada do calçadão, pois apresenta uma estética mais cuidada e atraente, com elementos conservados.

Figura 50: Mapa do calçadão do Ipê

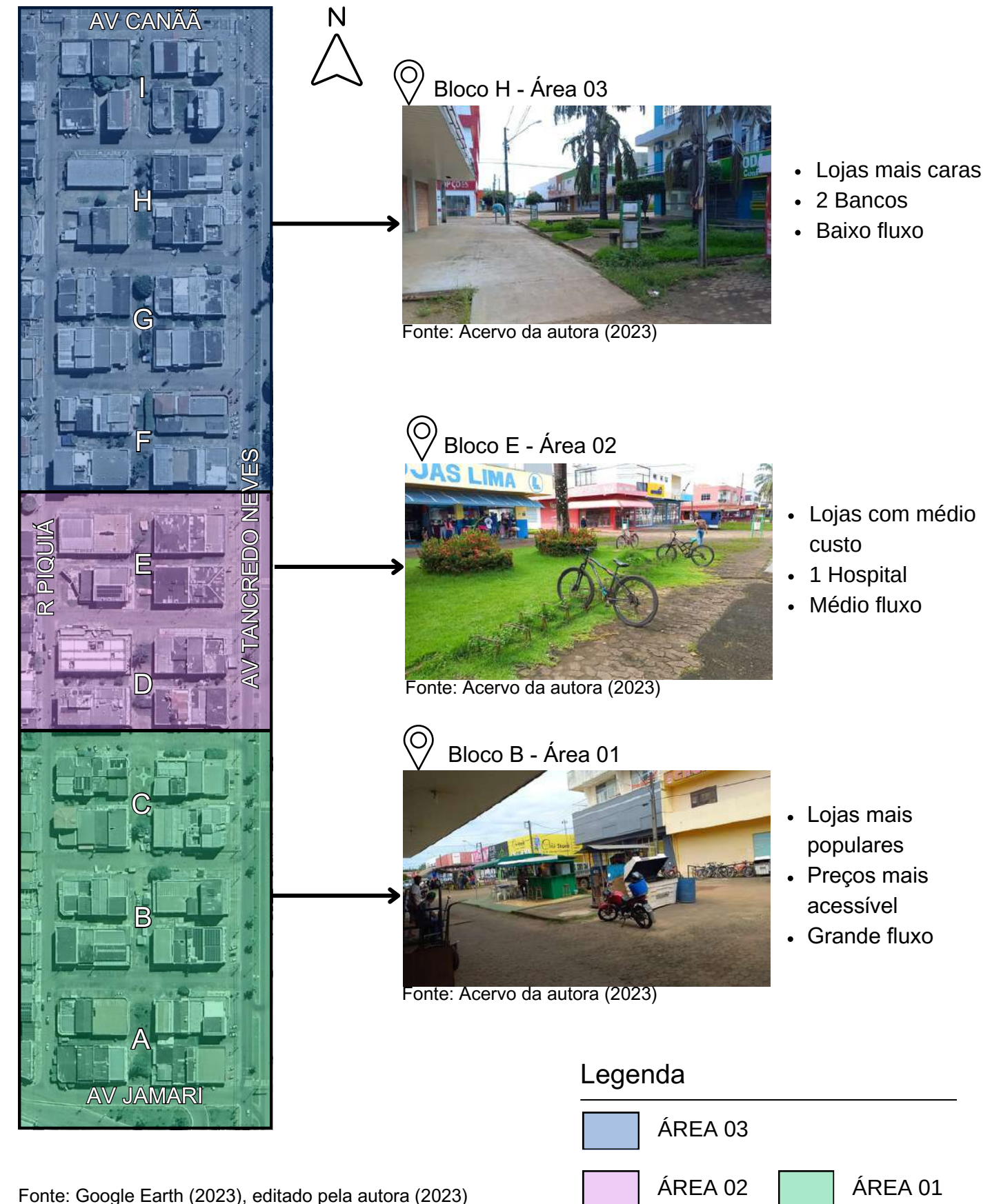


Figura 51: Proposta da travessa
Fonte: Elaborado pela autora (2023)



PROJETO DE INTERVENÇÃO

7.1 Conceito e partido



O projeto do Calçadão do Ipê visa transformar esse espaço em um ambiente mais funcional, utilizável e agradável para os cidadãos. Para atingir esse objetivo, as mudanças propostas visam reconfigurar a configuração espacial existente e redesenhar o layout de maneira a criar uma área mais legível e acolhedora.

Uma das estratégias-chave para alcançar essa melhoria é a introdução de pontos estratégicos, como espaços de lazer, ao longo do calçadão. Esses pontos nodais servirão como locais de encontro, descanso e interação social, fazendo com que o calçadão não seja apenas um local de passagem, mas um espaço de convivência.

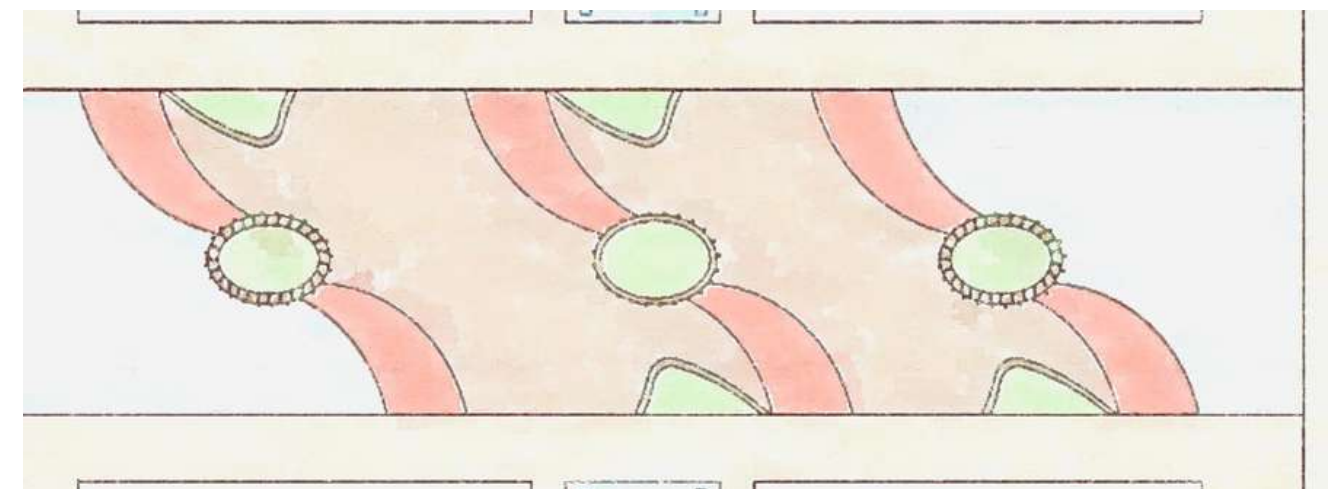
Além disso, a proposta inclui melhorias nos elementos que compõem o conjunto da paisagem do Calçadão do Ipê, abrangendo mobiliários urbanos, quiosques, áreas verdes e outros componentes do espaço público. O objetivo é criar um layout mais contemporâneo e harmonioso, que não apenas melhore a estética do local, mas também sua funcionalidade e utilidade para os frequentadores.

Um termo de destaque no campo da arquitetura e urbanismo que se revela essencial para o conceito do projeto é o "instagramável". Esse termo, que se originou do uso popular da rede social Instagram, abrange a ideia de criar elementos visuais altamente atraentes e cativantes no ambiente construído.

O conceito "instagramável" está em sintonia com a compreensão contemporânea de que os espaços urbanos não são apenas funcionais, mas também devem oferecer uma experiência estética única. Isso envolve a incorporação de elementos de design que são visualmente intrigantes, inspiradores e dignos de compartilhamento nas mídias sociais.

Esses elementos não apenas acrescentam valor estético, mas também se tornam marcos reconhecíveis em uma cidade. Ao introduzir o "instagramável" no projeto de intervenção do Calçadão do Ipê, a proposta é criar um ambiente que não seja apenas útil e funcional, mas também um local onde as pessoas se sintam inspiradas a tirar fotos, a compartilhar experiências e a interagir.

Figura 52: Croqui inicial do calçadão



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Com o intuito de tornar o espaço mais dinâmico, optou-se por incorporar elementos de design curvos na concepção do projeto, conforme a figura 52. Como toda a extensão do local é retangular e ortogonal, as formas curvas são direcionadas para a quebra da monotonia visual. Além de agregarem uma sensação de movimento e fluidez ao ambiente, transformando-o em um local visualmente atraente.

A partir desse conceito, foram elaborados croquis artísticos que representam a visão do projeto e como ele se integra ao ambiente. Inicialmente foi pensado em trabalhar com a própria pavimentação como marcações das áreas que seriam destinadas, a fim de organizar melhor o espaço e conseqüentemente a circulação. Ao meio foram locados as arborizações de médio porte para sombrear, uma vez que o estudo das sombras na figura 52, demonstra que as edificações proporcionam sombreamento, mas as vezes não alcançam o centro. As faixas vermelhas destina-se para locação de pontos que são de longa permanência.

7.2 Programa de Necessidade

Quadro 02: Programa de necessidade com base nos estudos de caso

PROGRAMA DE NECESSIDADE					
Mobiliário	Inexistente	Insuficiente	Regular	Bom	ótimo
Bancos					
Floreira					
Lixeiras					
Bicicletário					
Iluminação					
Vegetação					
Piso de petit pavet					
Piso permeável					
Piso de bloquete					
Fachadas					
Marcos					
Ponto nodal					
Quiosque/camelô					
Ponto eletrônico					

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

O programa de necessidades foi elaborado de forma minuciosa e precisa, baseando-se em uma análise profunda dos estudos de caso vistos anteriormente. Essa análise permitiu a identificação de elementos que predominam nos calçadões urbanos, e por meio da compreensão detalhada foi representado em um quadro ilustrativo. Esse esquema foi construído a partir de uma observação quantitativa dos elementos presentes no espaço do calçadão, abrangendo mobiliários urbanos, quiosques, áreas verdes, marcos, pavimentação e a criação de pontos estratégicos de convivência. Assim, o programa de necessidades não se restringiu apenas aos estudos de caso que serviram como referência, mas também foi inserido nele à realidade do Calçadão do Ipê, que é o foco principal deste trabalho.

Através dessa análise comparativa, ficou evidente que calçadões localizados em cidades como Curitiba (PR), Bauru (SP) e Nova York (EUA) apresentam uma ampla gama de pontos nodais, bancos e floreiras que são cuidadosamente integrados ao espaço, oferecendo funcionalidade e estética ao ambiente. No entanto, no caso do Calçadão do Ipê, localizado em Ariquemes (RO), observou-se que esses elementos são mais escassos, sublinhando a necessidade de intervenções significativas para tornar o espaço mais agradável, funcional e atraente.

Uma diferença notável nos materiais de pavimentação foi identificada, onde os calçadões mais antigos no Brasil, como os de Bauru e Curitiba, optaram pelo tradicional petit pavet, composto por pedra portuguesa, geralmente feito de calcário e basalto. Em contrapartida, tanto Ariquemes quanto Nova York optaram por pavimentação com blocos, que são pisos intertravados de concreto. Esta escolha leva em consideração a facilidade de aplicação, manutenção e a necessidade constante de acesso a infraestruturas subterrâneas, como tubulações de água e cabos elétricos.

Outro ponto comum observado em todos os locais é a presença de quiosques e camelôs ambulantes em todos os calçadões abordados, o qual desempenham um papel importante na oferta de serviços e produtos aos frequentadores.

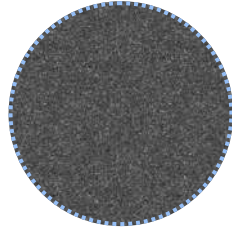
Portanto, essa análise dos estudos de caso proporcionou insights valiosos para a definição do programa de necessidades do Calçadão do Ipê e sua subsequente reconfiguração. As informações reunidas a partir desses estudos, foram capazes de identificar de maneira precisa as demandas específicas e as oportunidades de aprimoramento da área de estudo dessa pesquisa. Isso foi essencial para estabelecer diretrizes claras no processo de aprimoramento dos elementos da paisagem urbana.

Legenda

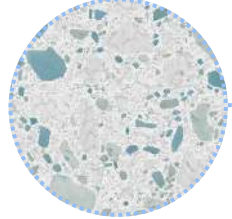
	Ariquemes/RO		Bauru/SP
	Curitiba/PR		Nova York/EUA

7.4 Macroproposta-Paginação de piso

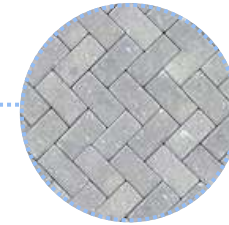
Piso Asfalto poroso



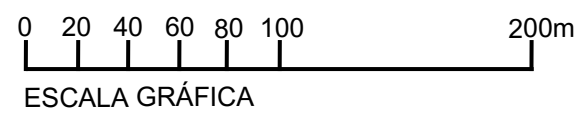
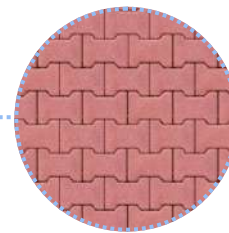
Piso terrazzo



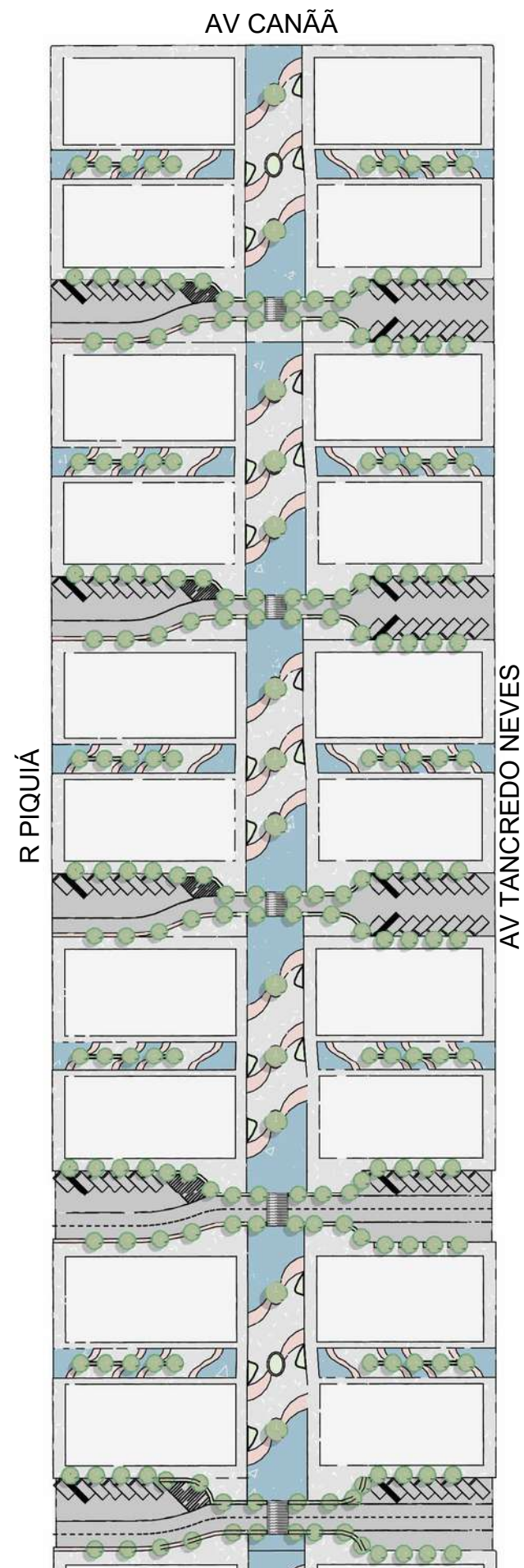
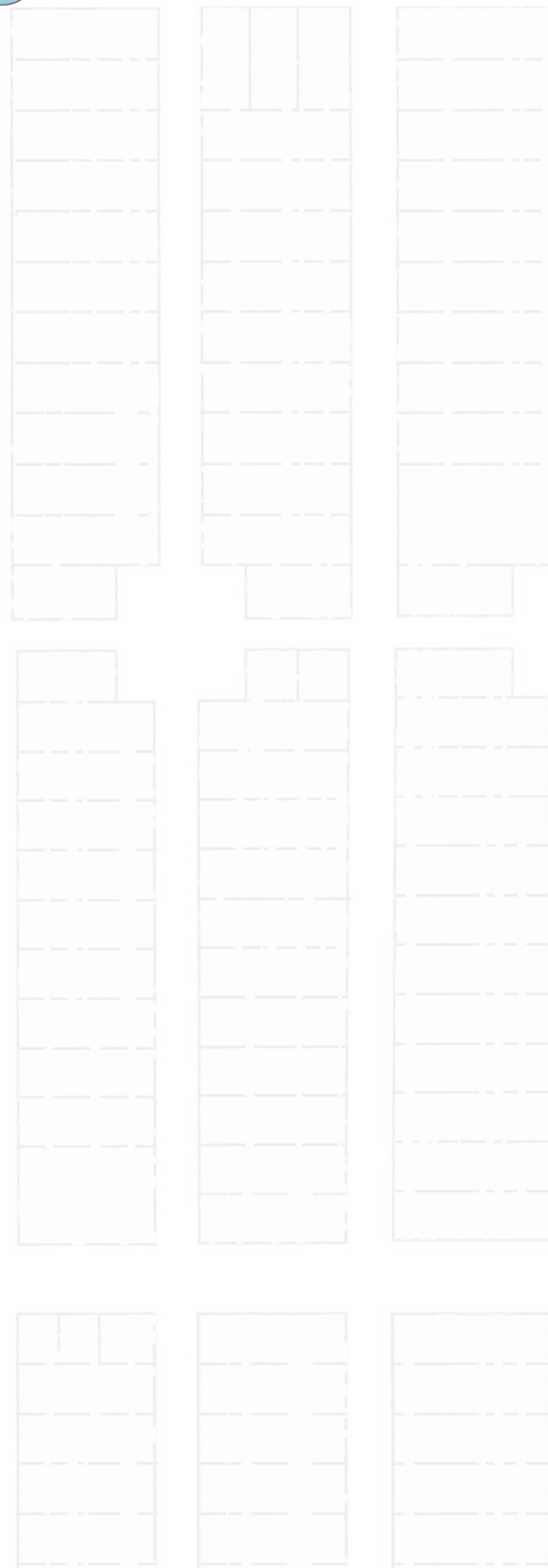
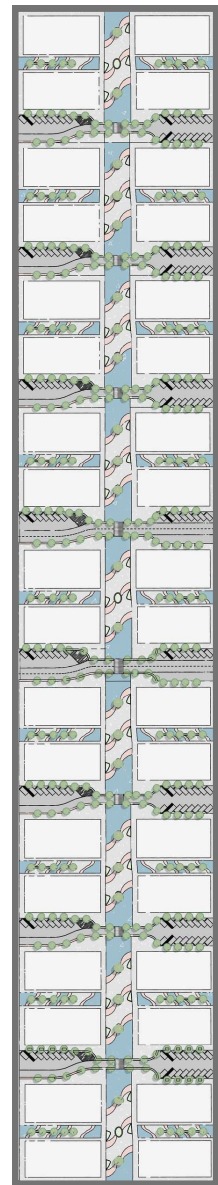
Piso Intertravado retangular



Piso intertravado ossinho



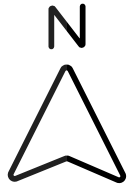
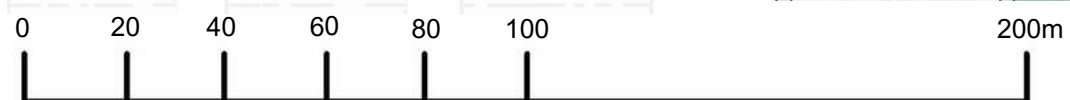
7.5 Macroproposta

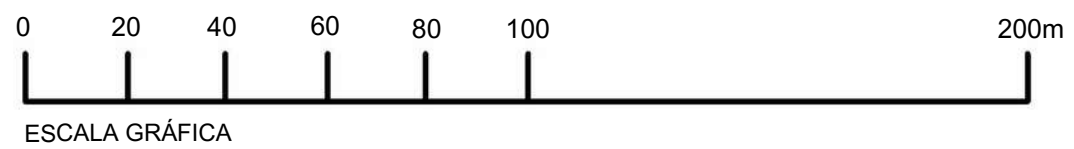
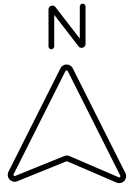
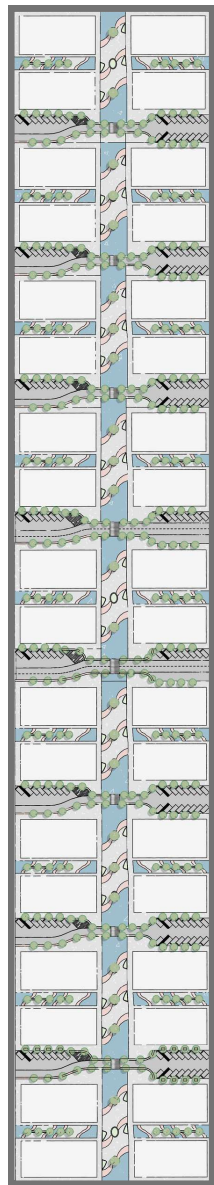


AV CANAÃ

R PIQUIÃ

AV TANCREDO NEVES







Travessa

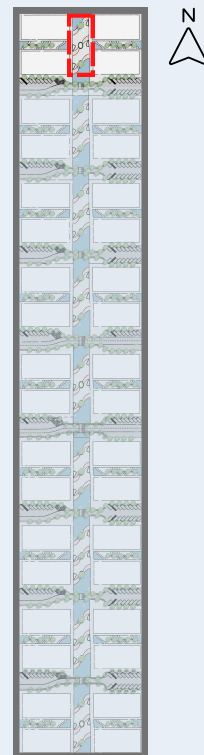


7.6 Ampliação da praça do Carpinteiro

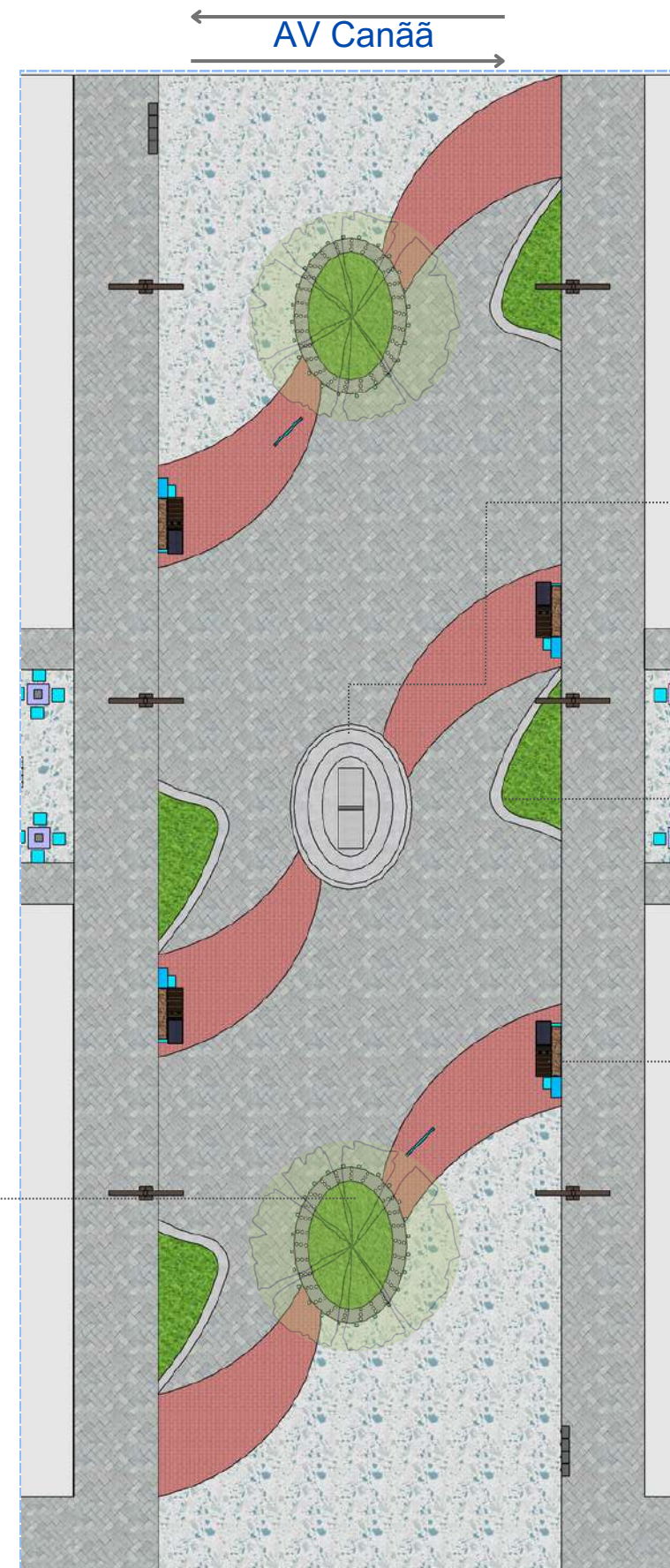
A Praça do Carpinteiro foi meticulosamente projetada com foco no público-alvo dessa região, que se caracteriza por um poder econômico mais elevado. A ênfase foi dada a um layout e design que reflete uma estética limpa e elegante.

A escolha de um layout limpo e limpo para a praça foi orientada pela necessidade de criar um ambiente que ressoasse com o gosto e as expectativas desse público específico. A simplicidade e a sofisticação se tornaram elementos essenciais do projeto, proporcionando uma atmosfera de calma e requinte. Os espaços foram cuidadosamente organizados para promover o conforto e a funcionalidade. Mobiliários urbanos foram selecionados para se harmonizarem com o ambiente, proporcionando áreas de descanso que não apenas convidam à contemplação.

Mapa aranha



Canteiro do meio



0 5 10m
ESCALA GRÁFICA



Monumento inspirado no Sr. Carpinteiro



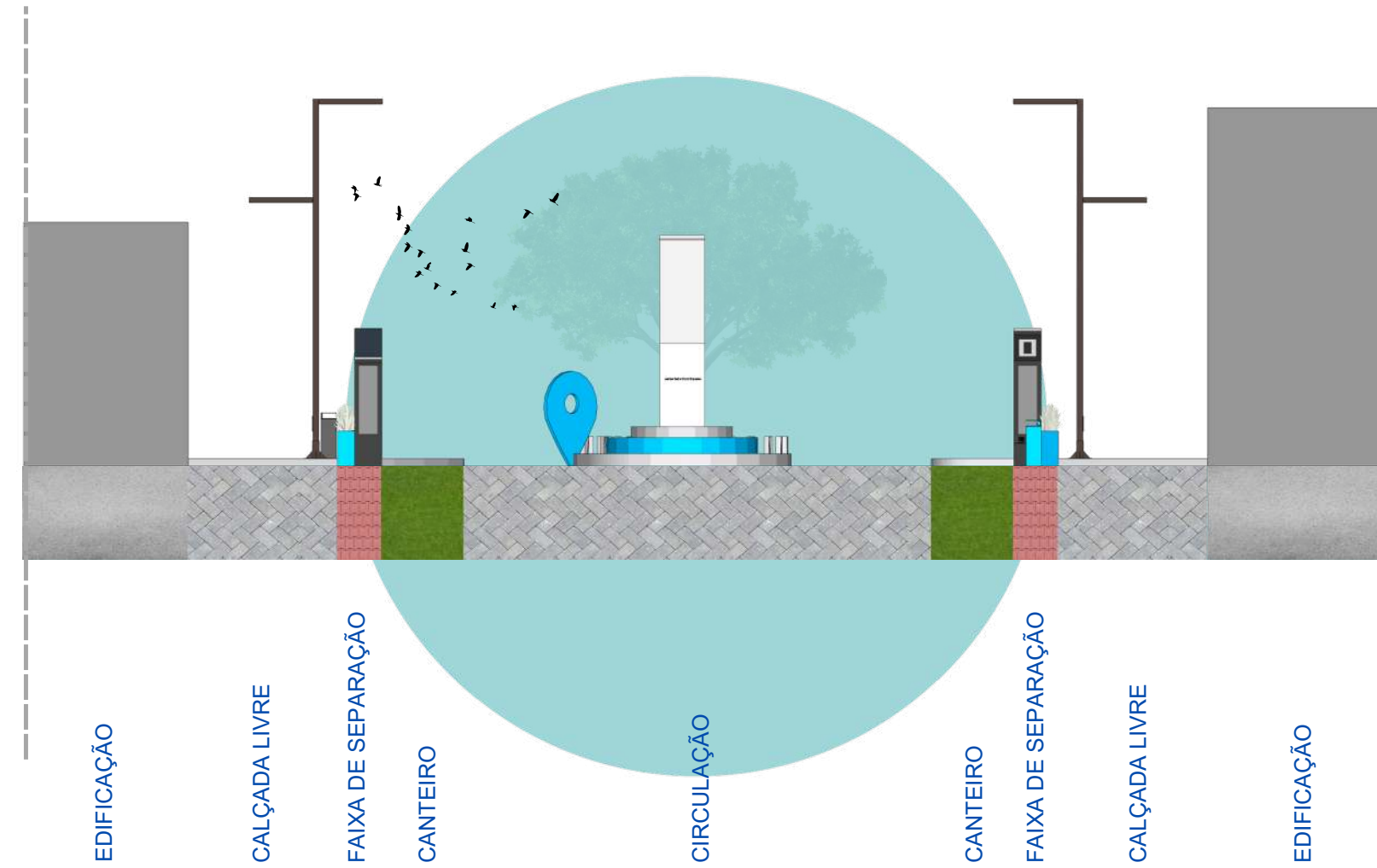
Canteiro dos cantos



Ponto de descanso (bancos)



7.6.1 Perfil viário- Proposta da praça do Carpinteiro



0 5 10m
ESCALA GRÁFICA

Circulação



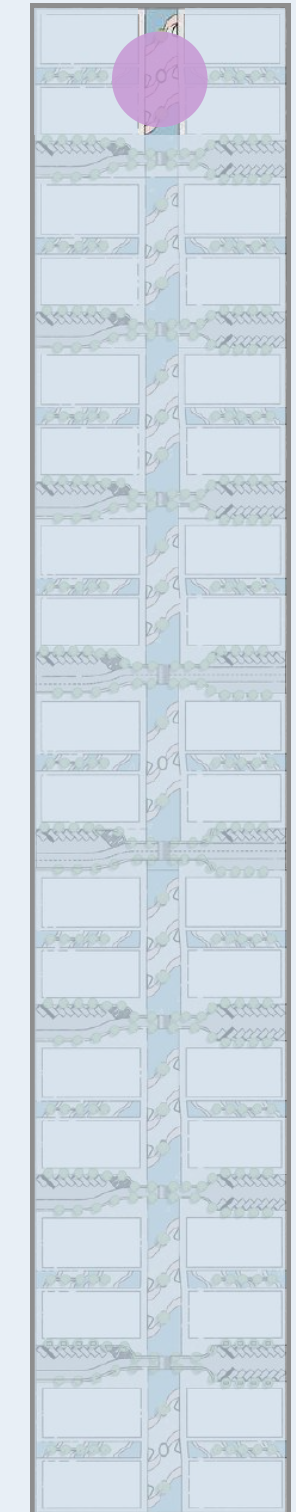
Monumento



Símbolo instagrável de localização



Mapa aranha



Legenda

● Representação do corte

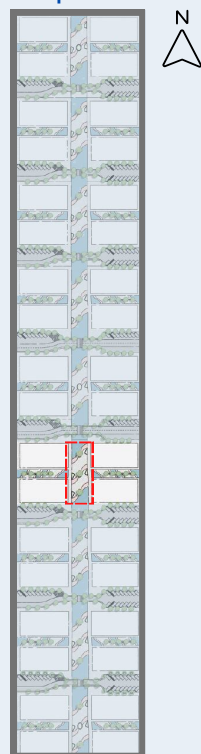
7.6.2 Ampliação da praça do Seringueiro

A concepção da praça do Seringueiro foi cuidadosamente planejada para oferecer um ambiente acolhedor e atraente, especialmente para famílias. Com esse objetivo público em mente, a praça foi projetada com a incorporação de elementos que estimulam a apropriação do espaço.

Uma das adições essenciais foi a inclusão de um playground, localizada nas faixas vermelhas designadas para esse fim. Esse espaço oferece às crianças um local seguro e divertido para brincar, ao mesmo tempo que proporciona aos pais um ambiente onde podem relaxar e supervisionar seus filhos. Além do playground, também foi locado equipamentos de ginástica ao ar livre. Essa adição visa promover a atividade física e o bem-estar dos frequentadores da praça, oferecendo uma oportunidade para que pessoas de todas as idades possam se exercitar ao ar livre.

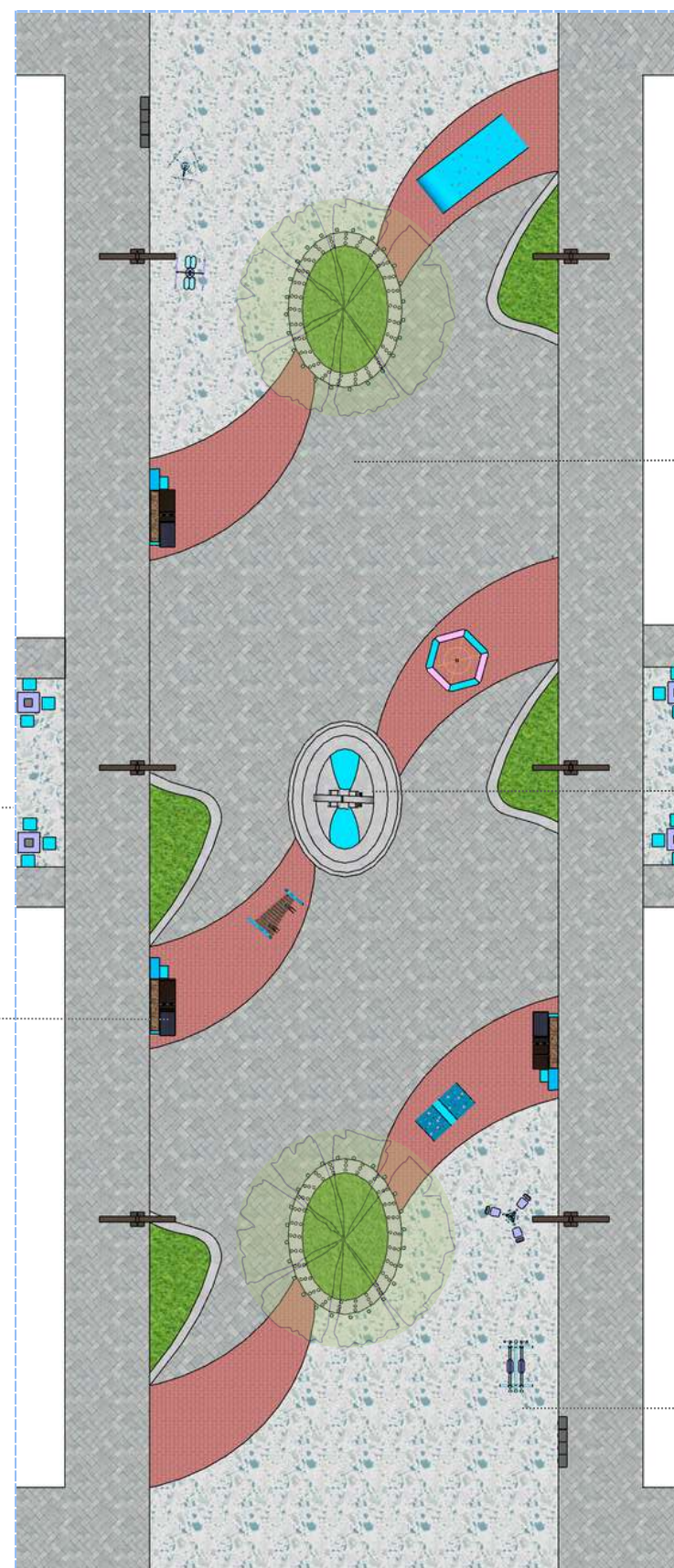
Assim, torna um local multifuncional e inclusivo, onde a comunidade pode desfrutar de momentos de lazer, socialização e atividades físicas em um ambiente agradável e acolhedor.

Mapa aranha



Travessa

Faixa destinada para brinquedos e bancos



0 5 10m
ESCALA GRÁFICA

Circulação



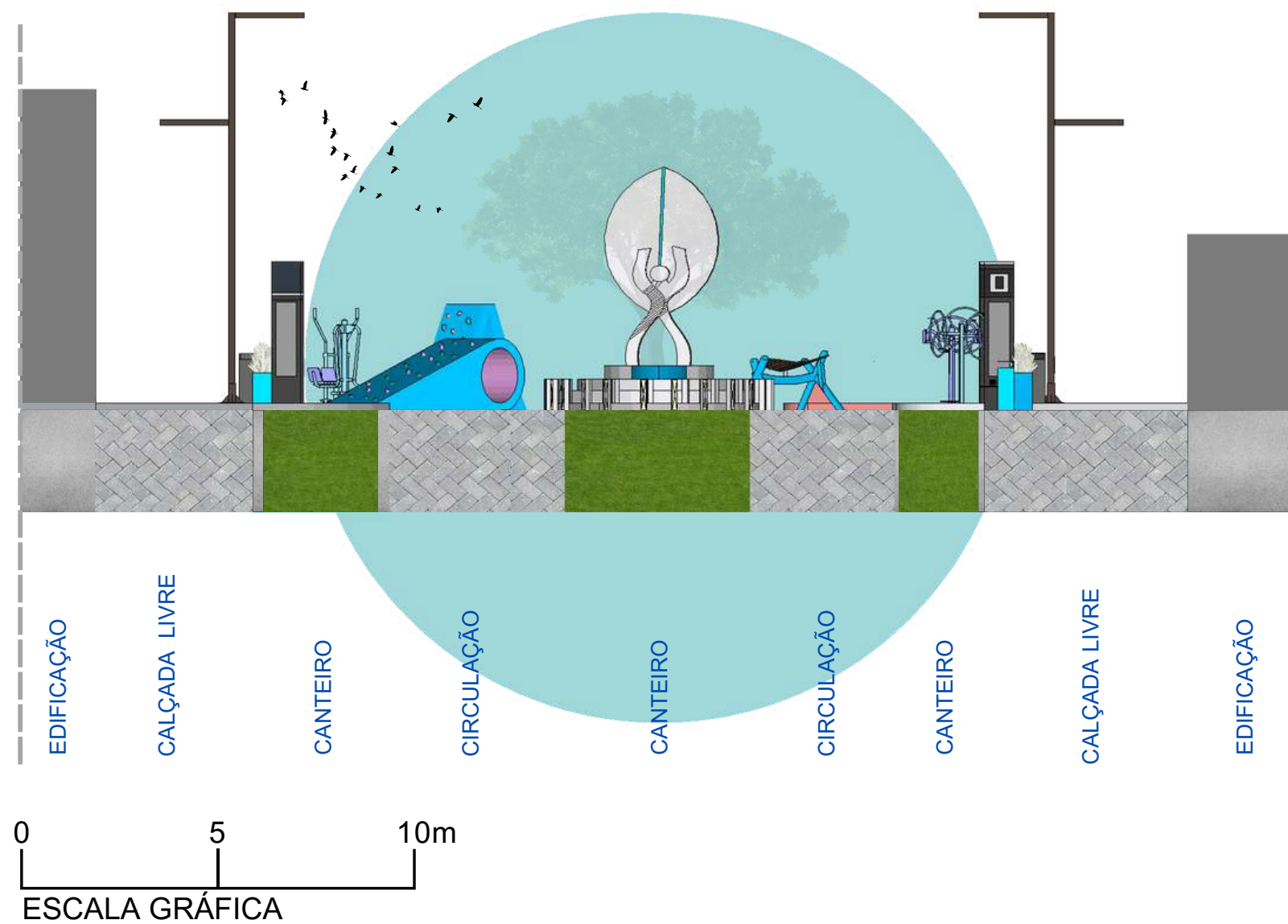
Monumento do Seringueiro



Seção do equipamentos de ginástica



7.6.2.1 Perfil viário- Proposta da praça dos Seringueiros



Circulação



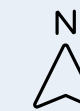
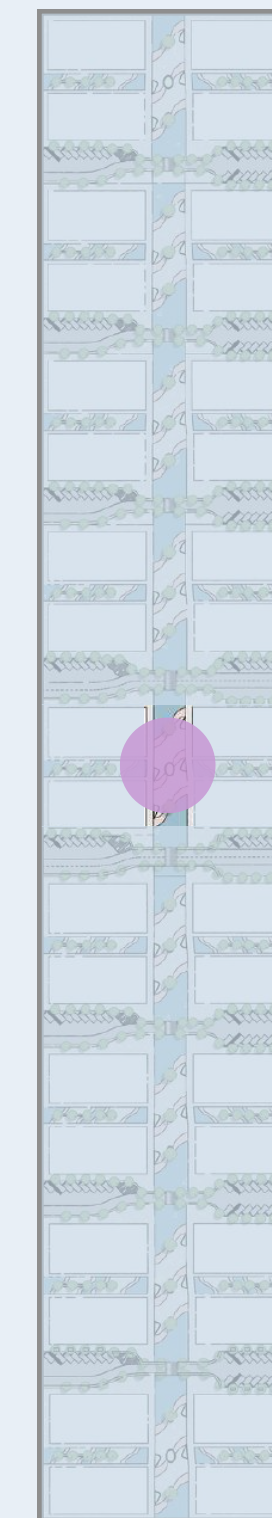
Monumento




Playground



Mapa aranha



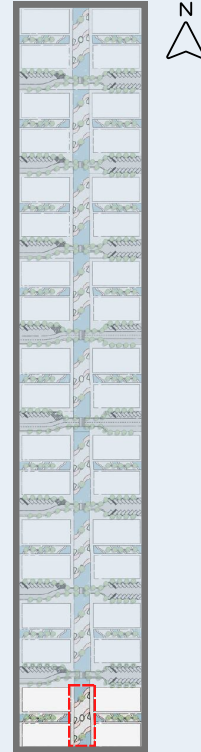
Legenda

-  Representação do corte

7.6.3 Ampliação da praça Arikeme

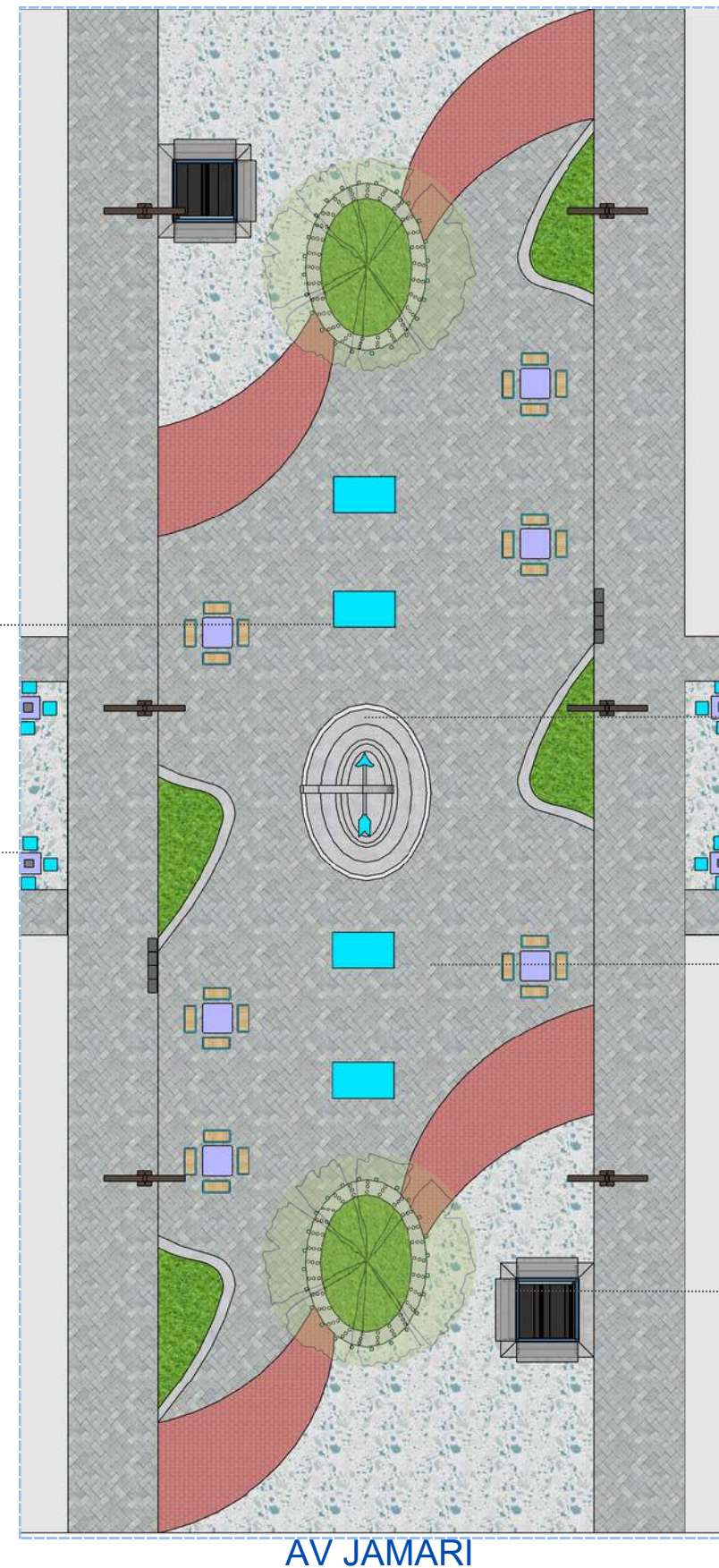
Considerando a presença de estabelecimentos como lanchonetes e bares no bloco A, foi criada uma Praça de Alimentação para atender a essa demanda e incentivar a utilização do espaço. A organização dessa área foi planejada mantendo a mesma abordagem estética já rompida no restante do calçadão, a fim de manter uma consistência visual ao longo de toda a sua extensão. Nesse sentido, os quiosques de alimentação foram instalados sobre um piso de granilite, enquanto na área central, foram dispostas mesas e cadeiras para proporcionar um espaço confortável e convidativo aos visitantes, sem atrapalhar a circulação. Essa nova adição contribui para a diversificação das atividades oferecidas no calçadão e melhora a experiência dos frequentadores.

Mapa aranha

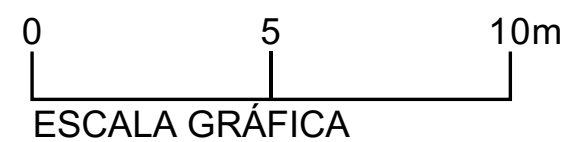


Praça de Alimentação

Travessa



AV JAMARI



Monumento Arikeme



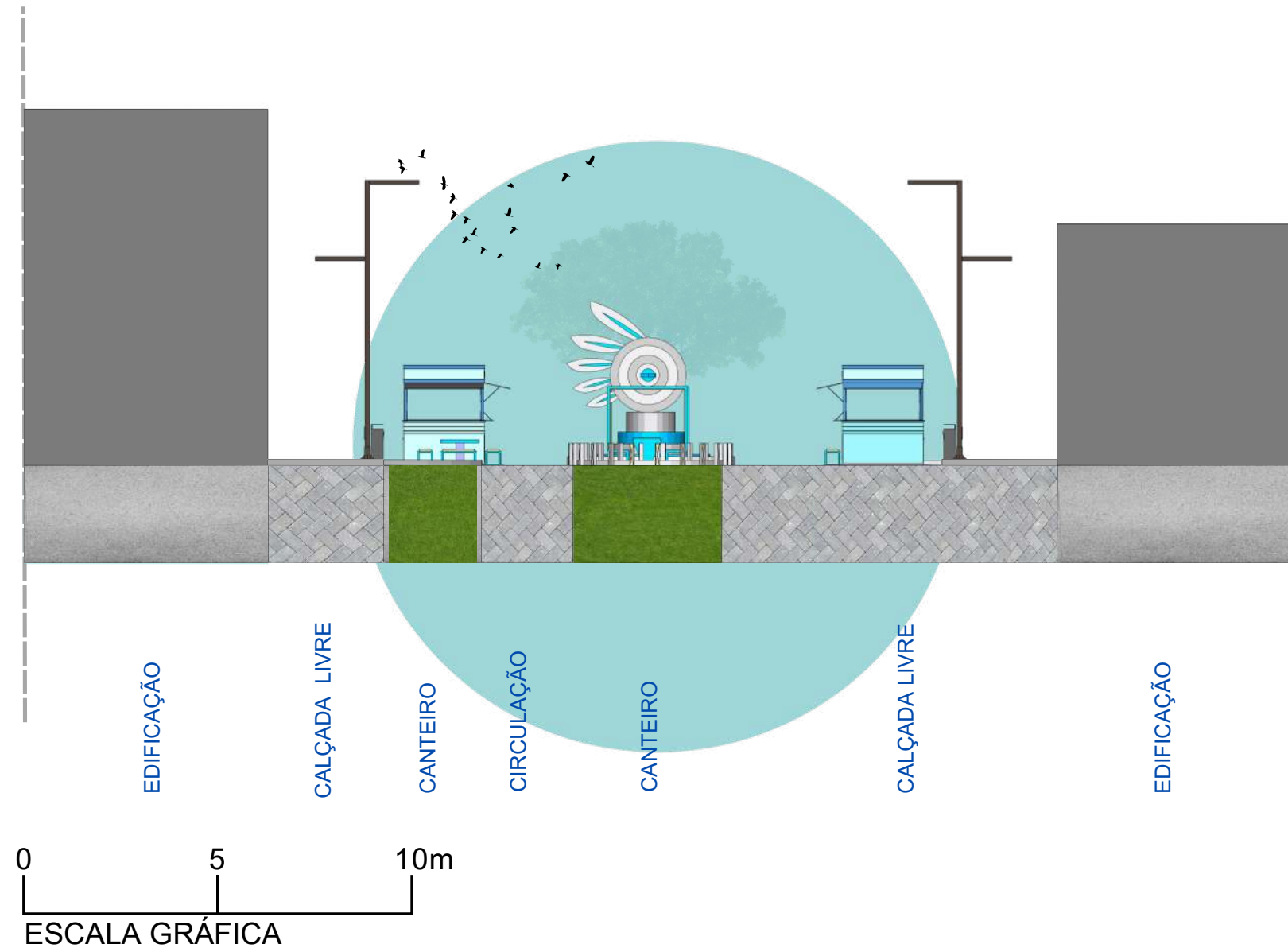
Praça de Alimentação



Quiosque



7.6.3.1 Perfil viário- Proposta da praça Arikeme



Praça de Alimentação



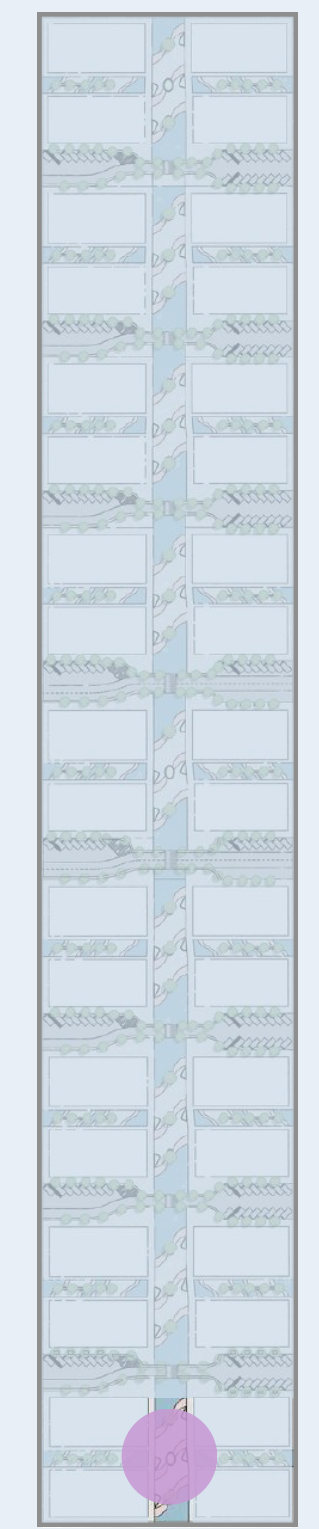
Circulação e quiosque



Mesas para refeição



Mapa aranha



Legenda

- Representação do corte

7.6.4 Ampliação do calçadão

No projeto para a extensão do calçadão, foi proposto uma divisão clara e um layout organizado para melhorar a circulação dos usuários. Os canteiros, com um design mais orgânico, foram concebidos para criar uma harmonia com o desenho da pavimentação, ao proporcionar uma estética atraente ao espaço.

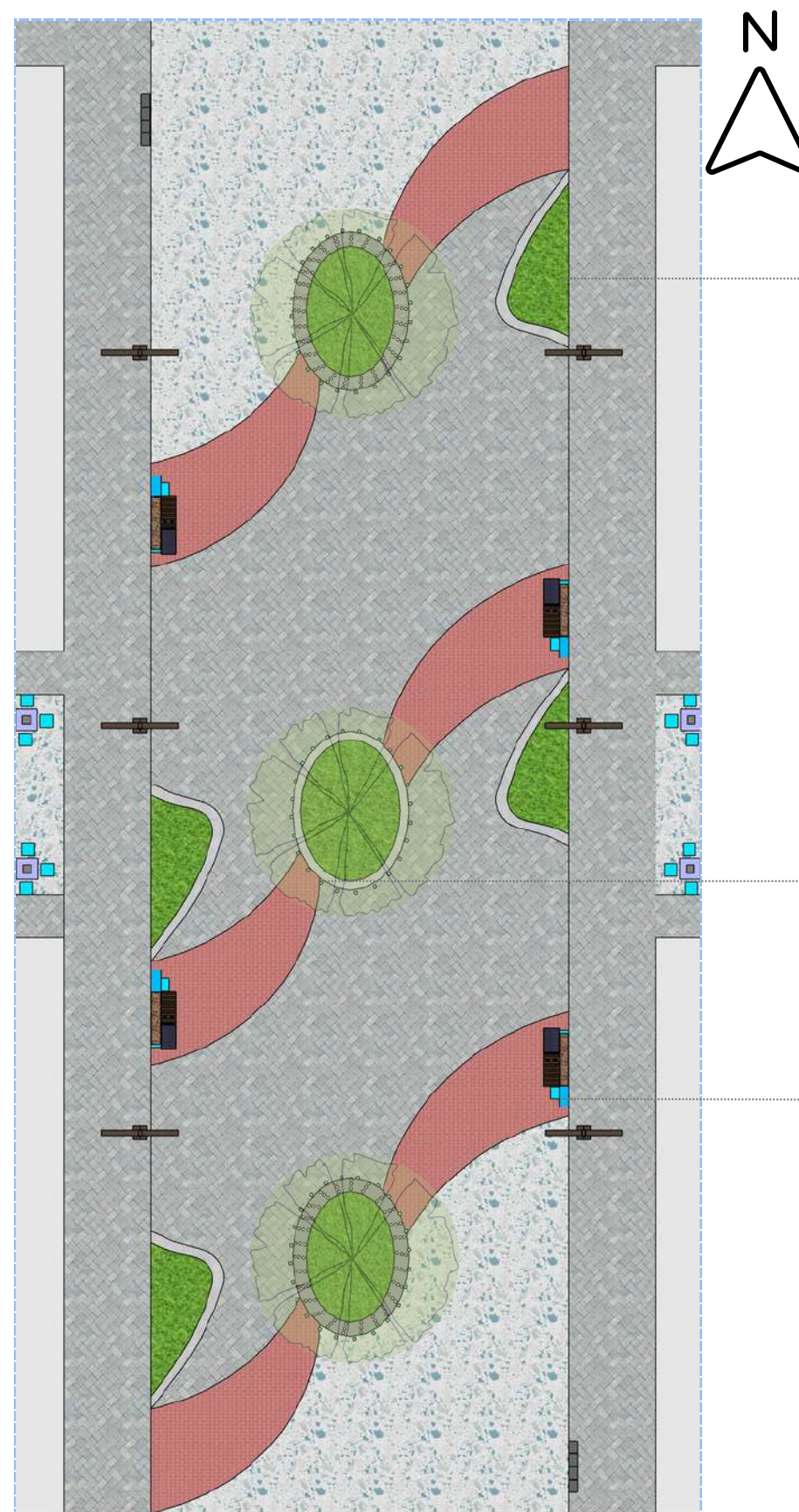
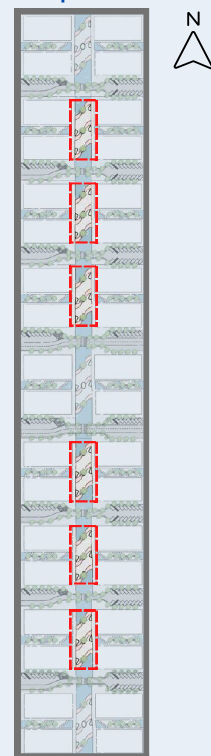
Além disso, foram incorporados mobiliários urbanos que atendem às necessidades da área, incluindo pontos de descanso, como bancos, e lixeiras seletivas, promovendo a funcionalidade e a sustentabilidade do local. Para melhorar a organização espacial e facilitar a circulação dos usuários na área, o calçadão do Ipê foi subdividido em áreas separadas.

A primeira seção, com um padrão de pavimento que imita granilite, serve como zona de entrada e saída, proporcionando uma transição clara de um espaço para outro.

A segunda seção são nas cláusulas com piso vermelho, em que foram instaladas faixas de alerta, que também acomodam os bancos, criando áreas de descanso estrategicamente localizadas.

Entre essas áreas, situa-se a terceira e quarta seção, sendo composto por um piso intertravado cinza designado para permitir uma circulação fluida e contínua. Tais mudanças visam tornar o espaço mais funcional e agradável para todos os frequentadores.

Mapa aranha



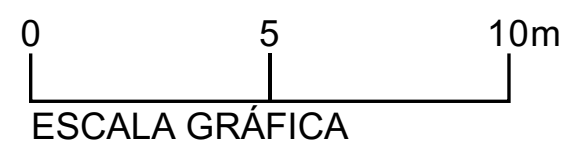
Canteiro dos cantos



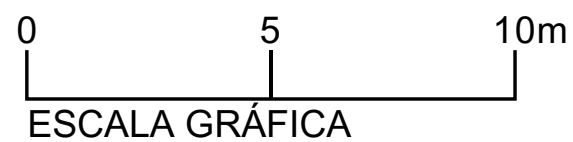
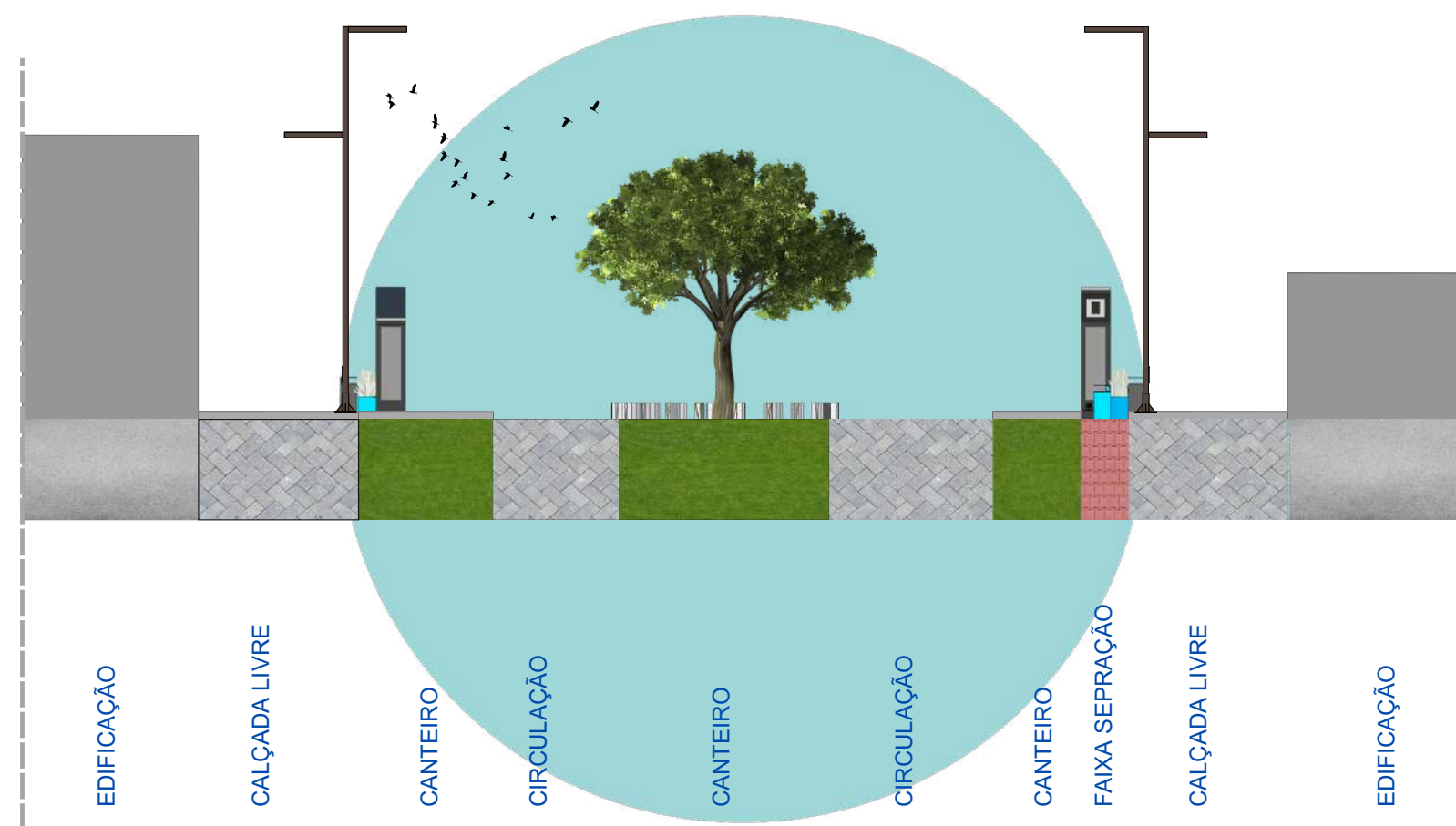
Canteiro central



Bancos



7.6.4.1 Perfil viário- Proposta do calçadão



Circulação



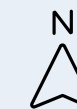
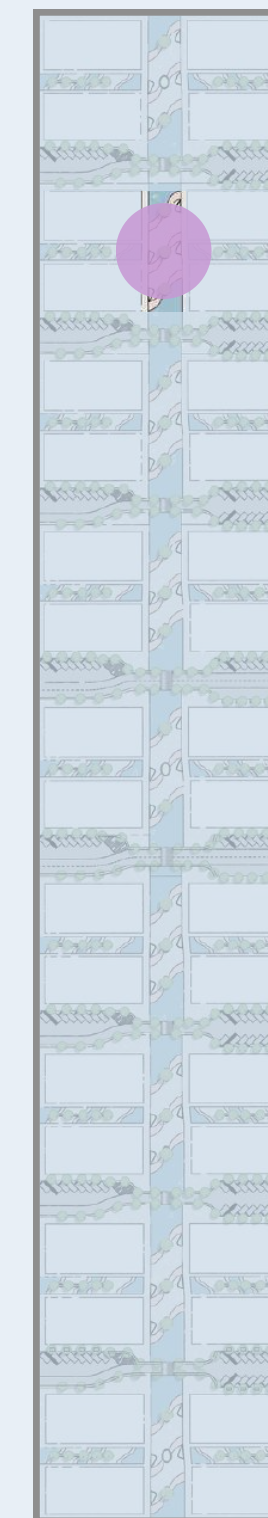
Início do calçadão



Espaço para descanso (banco)



Mapa aranha



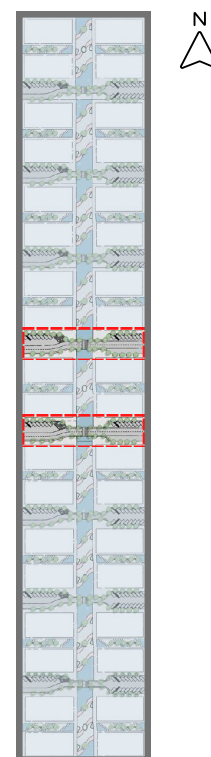
Legenda

- Representação do corte

7.6.5 Ampliação da rua de cruzamento 01

A concepção dessa rua foi estruturada considerando a necessidade de facilitar o escoamento do intenso tráfego proveniente da Avenida Tancredo Neves, uma das principais artérias de Ariquemes. Nesse contexto, uma das principais intervenções realizadas foi a conversão de uma das áreas destinadas ao estacionamento em espaço exclusivo para carga e descarga. Essa mudança viabilizou a duplicação da faixa de rolamento, possibilitando a passagem simultânea de dois veículos. Dessa forma, o tráfego de veículos na via tornou-se mais fluido, engarrafamentos e contribuições para a eficiência do sistema viário na região. A implementação dessas mudanças demonstra um planejamento urbano eficaz que visa melhorar a mobilidade e a acessibilidade, atendendo às demandas de uma área de grande circulação de veículos. Como resultado, essa intervenção contribui para otimizar o trânsito na região e proporcionar uma experiência mais fluida aos motoristas.

Mapa aranha



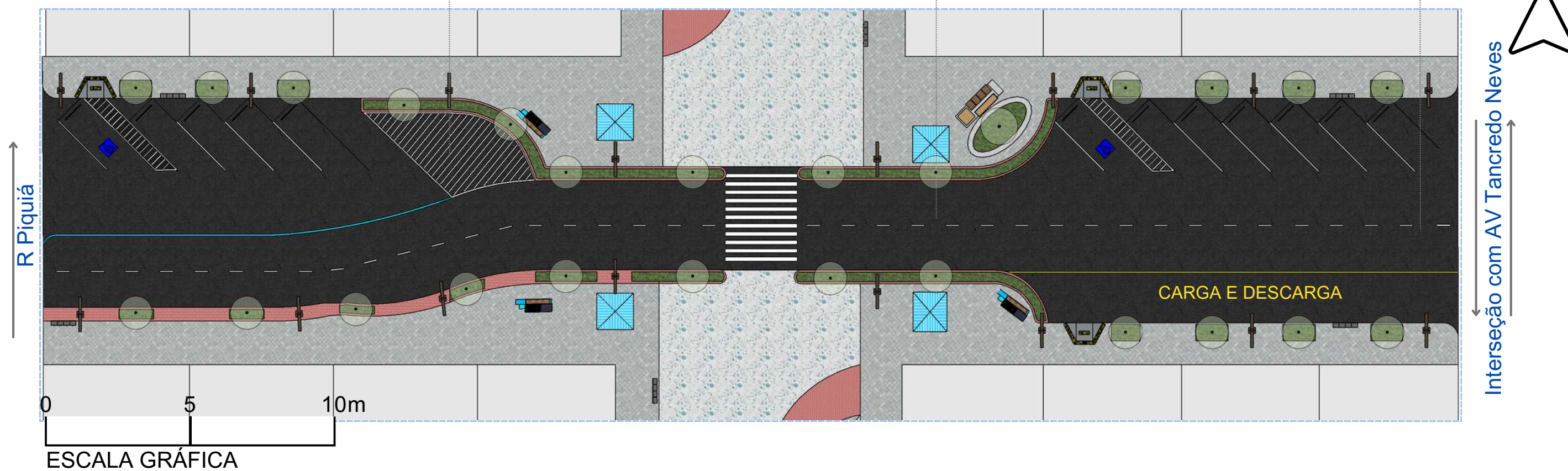
Faixa não estacione



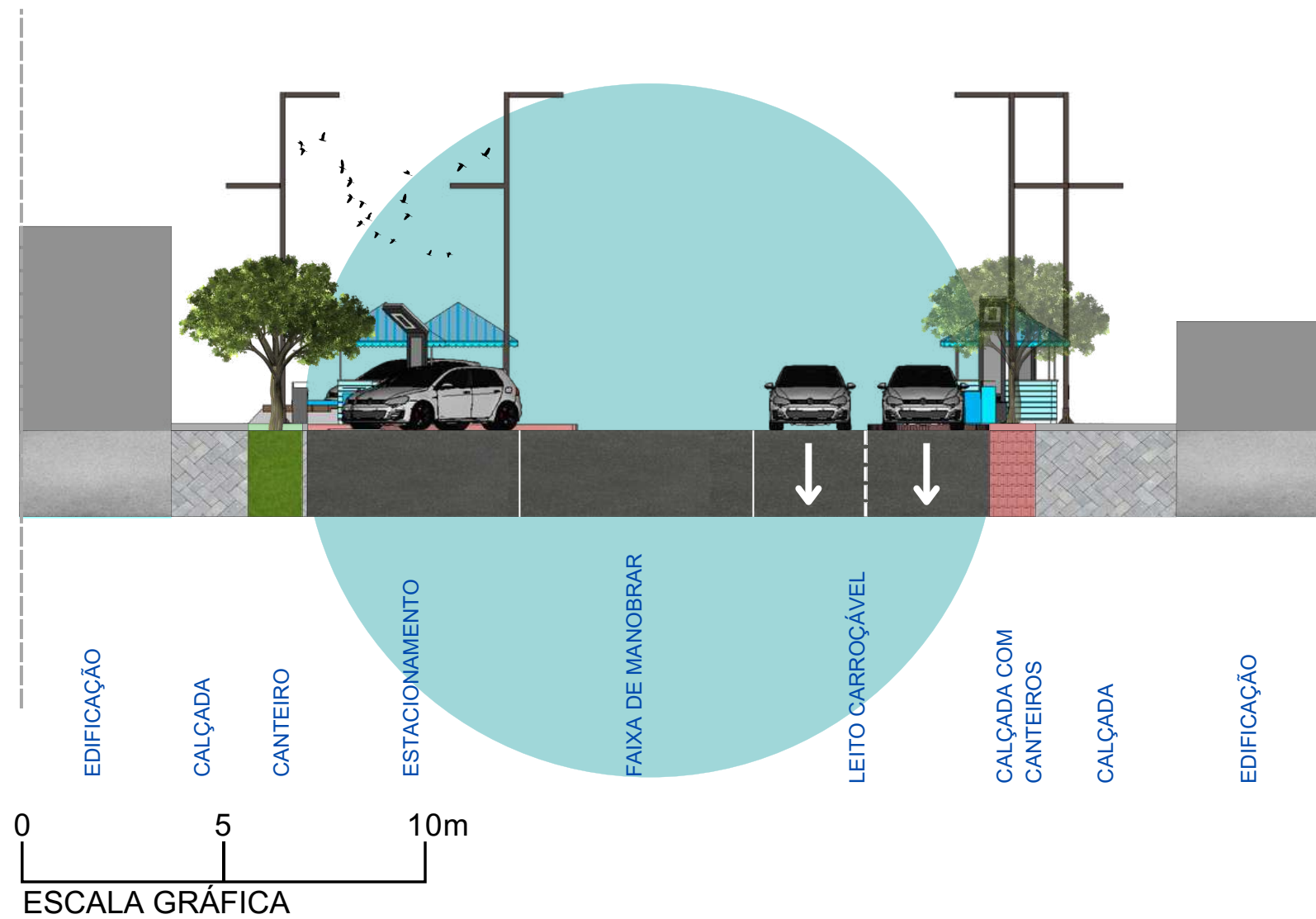
Passagem 2 carros



Leito carroçável



7.6.5.1 Perfil viário- Proposta da rua de cruzamento 01



Leito carroçável



Faixa de pedestre



Calçada



Mapa aranha



Legenda

● Representação do corte

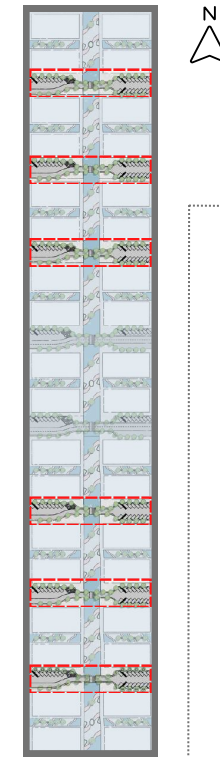
7.6.6 Ampliação da rua de cruzamento 02

As ruas que cruzam o calçadão do Ipê, foram projetadas para escoar fluxo da Avenida Tancredo Neves para a rua Piquiá, sendo assim, de um único sentido. Para melhorar a eficiência do tráfego, foi implementado um novo sistema de estacionamento em ângulo de 45 graus. Esse ângulo de estacionamento já foi utilizado no local, pois oferece a vantagem de acomodar um maior número de veículos em uma área

Nas ruas com fluxo direcionado da Avenida Tancredo Neves para a Rua Piquiá, o estacionamento em ângulo foi disposto em ambos os lados da via, otimizando o espaço disponível e acomodando um maior número de veículos. No entanto, nas ruas com menor fluxo, como no sentido da Rua Piquiá, o estacionamento foi disposto apenas em um dos lados, já que a demanda por espaço para estacionamento não é tão elevada.

Essas mudanças visam melhorar a circulação de veículos e contribuir para a organização e eficiência do tráfego nas áreas próximas ao Calçadão do Ipê, além de garantir uma experiência mais segura e agradável. Também foram alocados os camelôs do calçadão para essas vias, com o intuito de melhorar a circulação de ambos. Logo, utilizou-se mobiliários como bancos para criar pontos de descansos, lixeiras, iluminação e canteiros com arborização para aprimorar o espaço e sua paisagem urbana

Mapa aranha



Faixa de pedestre



Passagem só para um carro



Camelô

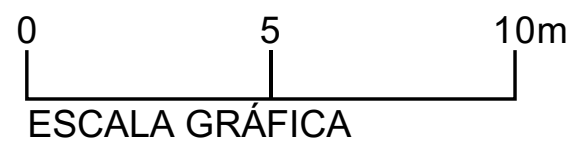
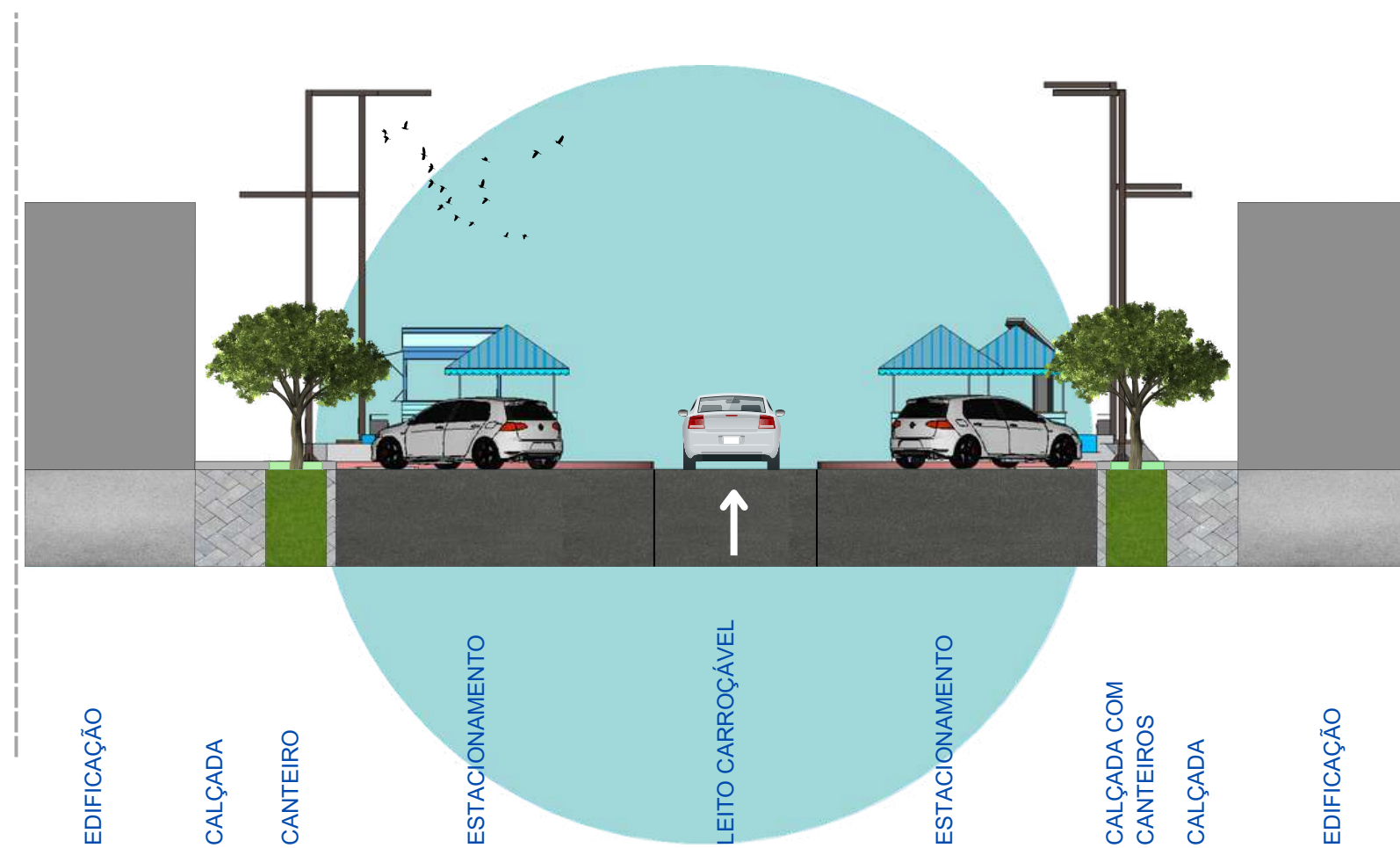


Calçadão



Calçadão

7.6.6.1 Perfil viário- Proposta da rua de cruzamento 02



Espaço de lazer



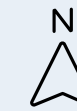
Leito carroçável




Calçada



Mapa aranha



Legenda

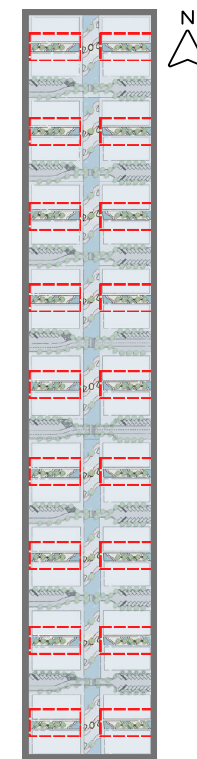
-  Representação do corte

7.6.7 Ampliação da travessa

Para resolver as questões identificadas nas travessas do Calçadão do Ipê, uma nova configuração espacial foi proposta. A área de estacionamento, anteriormente localizada nas laterais (calçada da fachada), foi realocada para o centro, integrada ao canteiro central. Essa mudança visa otimizar o espaço e melhorar a circulação de pedestres. Após isso, foi realizado três zonas distintas no mesmo local.

A primeira corresponde a área de estacionamento de motos em que fica locada ao lado da Avenida Tancredo Neves por causa do seu grande fluxo de veículos cotidianamente. Também foi colocado nela a lixeira de uso dos comerciantes para facilitar a sua coleta. A segunda setorização corresponde a área do bicicletário, uma vez, tendo sido identificado a sua demanda no programa de necessidade. Além de oferecer espaço para bicicletas, foram acrescentados pontos de descanso, como bancos, com áreas para floreiras e lixeiras selecionadas, com o intuito de criar um ambiente agradável e funcional para os usuários. A terceira setorização corresponde a área dos quiosques com uma praça de alimentação inserida. Os quiosques anteriormente se encontravam situado no calçadão, já na proposta abaixo foi realocado para as travessas, com o intuito de deixá-la mais humanizada e dinâmica. Essas melhorias visam tornar o Calçadão do Ipê mais amigável e eficaz em termos de uso, convidando a população a se apropriar do espaço.

Mapa aranha



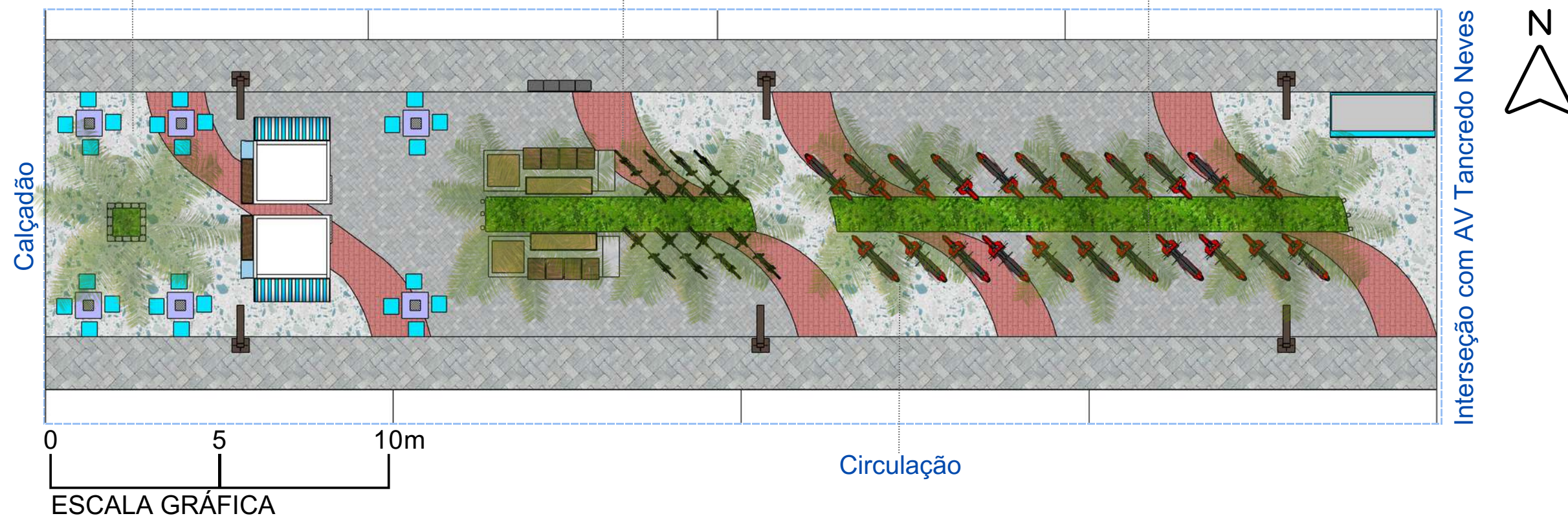
Seção praça de alimentação



Seção bicicleta e bancos



Seção motos



7.6.7.1 Perfil viário- Proposta da travessa



EDIFICAÇÃO

CALÇADA LIVRE

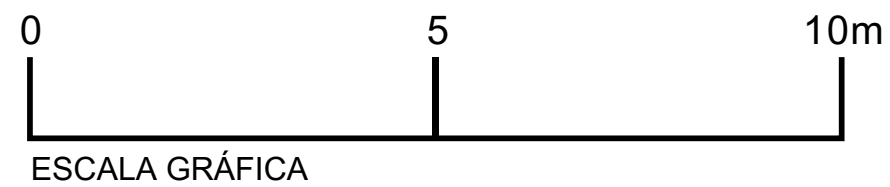
CIRCULAÇÃO

CANTEIRO

CIRCULAÇÃO

CALÇADA LIVRE

EDIFICAÇÃO



Quiosque e local para alimentação



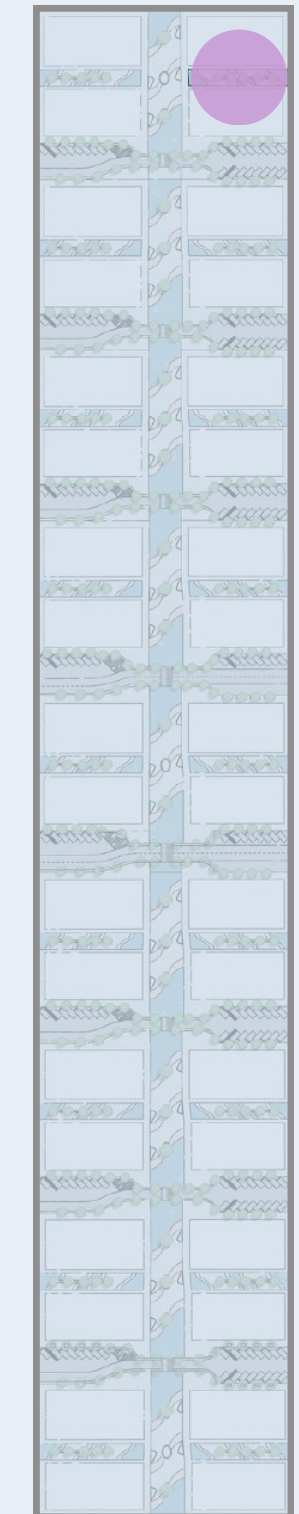
Mesas de refeições



Vista dos bancos



Mapa aranha



Legenda

-  Representação do corte

Travessa



7.8 Escolha das espécies de paisagismo

O projeto de paisagismo adotado para o calçadão e áreas circundantes baseia-se na valorização das características naturais do Brasil. A escolha de vegetações nativas não apenas agrega um toque de proteção ao meio ambiente, mas também representa um compromisso com a preservação da flora local e, conseqüentemente, com a biodiversidade da região.

Para maximizar o uso do espaço, optou-se por árvores de pequeno e médio porte que proporcionam sombra ao longo de grande parte do ano. Isso não cria apenas um ambiente agradável para os frequentadores do calçadão, mas também contribui para o conforto térmico, algo especialmente importante em regiões com clima quente como o nosso.

As forrações e gramados escolhidos são adequados às condições climáticas locais, garantindo que o paisagismo seja de baixa manutenção e perdure por muitos anos. Dessa forma, o paisagismo não é apenas um componente estético, mas também desempenha um papel fundamental na qualidade de vida dos cidadãos que desfrutam desse espaço urbano. Além disso, promove a sustentabilidade ecológica, transformando o calçadão em um oásis de beleza natural em meio ao ambiente urbano.



Arborização



N popular: Araçá
N científico: *Psidium cattleianum*
Altura: Até 9m
Copa: Até 5m
Tronco: Até 0.25cm

N popular: Babaçu
N científico: *Orbignya phalerata*
Altura: Até 20m
Copa: Até 5m
Tronco: Até 0,4m



N popular: Pata-de-vaca
N científico: *Bauhinia forficata*
Altura: Até 10m
Copa: Até 5m diâmetro
Tronco: Até 0.25cm



Forração



N popular: Trevo roxo
N científico: *Oxalis triangularis*
Altura: Até 0.5cm



N popular: grama-amendoim
N científico: *Arachis repens*
Altura: Até 0.25cm



Plantas



N Popular: Pacová
N científico: *Philodendron martianum*
Altura: Até 2m



N popular: Bromélia-imperial
N científico: *Alcantarea imperialis*
Altura: Até 1.2m



Nome Popular: Maranta-zebra
Nome científico: *Goeppertia zebrina*
Altura: Até 0.9cm

7.9 O mobiliário Urbano

Imagem ilustrando os mobiliários na travessa



O mobiliário urbano do Calçadão do Ipê foi projetado com base nas demandas levantadas durante o programa de necessidades. Uma atenção especial foi dada à funcionalidade e à estética do espaço público, a fim de criar um ambiente agradável e acolhedor para os frequentadores.

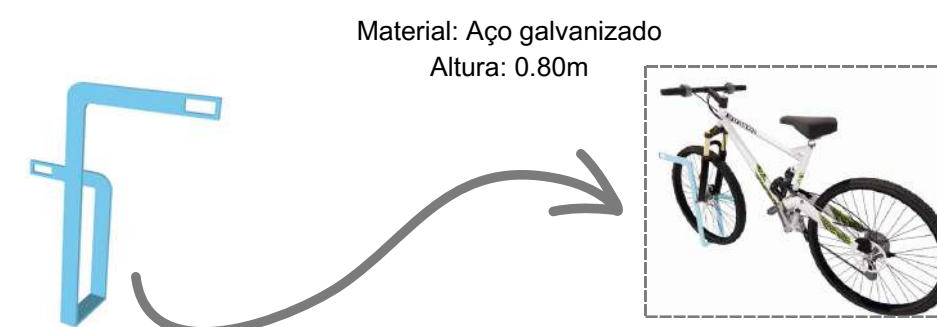
Lixeiras

Dentro desse contexto, as lixeiras comerciais e de uso público desempenham um papel crucial na manutenção da limpeza e da organização do calçadão. Foram estrategicamente posicionadas em pontos-chave, tornando a coleta de resíduos mais eficiente. Além disso, as lixeiras seletivas incentivam a coleta seletiva de resíduos, contribuindo para a conscientização ambiental dos visitantes.



Bicicletário

O bicicletário é outra adição importante ao mobiliário urbano. Ele foi projetado considerando a crescente demanda por alternativas de transporte sustentáveis, como o uso de bicicletas. Esse espaço oferece aos ciclistas um local seguro para estacionar suas bicicletas enquanto desfrutam do calçadão, incentivando a mobilidade urbana ecologicamente correta.



Os mobiliários projetados aderem a uma estratégia de padronização que inclui materiais, cores e formas. Essa abordagem visa proporcionar uma estética uniforme e de fácil manutenção. A seleção de diferentes formas, de ângulos ortogonais a inclinações, não apenas diferencia visualmente, mas também aprimora a funcionalidade.

A padronização de materiais e cores cria um ambiente harmonioso, facilitando a identificação dos elementos pelos frequentadores. As formas inclinadas adicionam um toque distintivo, promovendo o interesse visual e servindo funções específicas, como direcionar a atenção para áreas de destaque ou fornecer apoio ergonômico. Essa combinação de elementos padronizados e formas diferenciadas cria um ambiente equilibrado e funcional no Calçadão do Ipê.

Iluminação

Para assegurar a qualidade e o conforto do calçadão, foram inseridos iluminação e pontos de descanso. As luminárias de LED, sem fio, foram escolhidas pela sua eficiência e abordagem contemporânea. Eles não apenas fornecem iluminação adequada, mas também oferecem economia de energia e longa vida útil. Além disso, a iluminação foi cuidadosamente posicionada para criar zonas de destaque e garantir uma sensação de segurança, especialmente durante as horas noturnas.

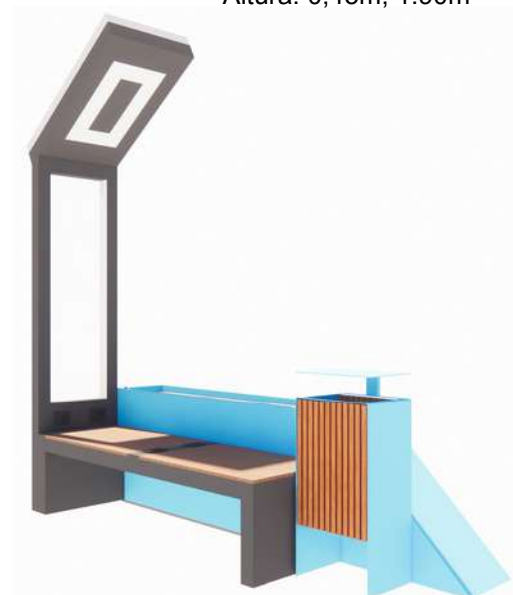


Bancos

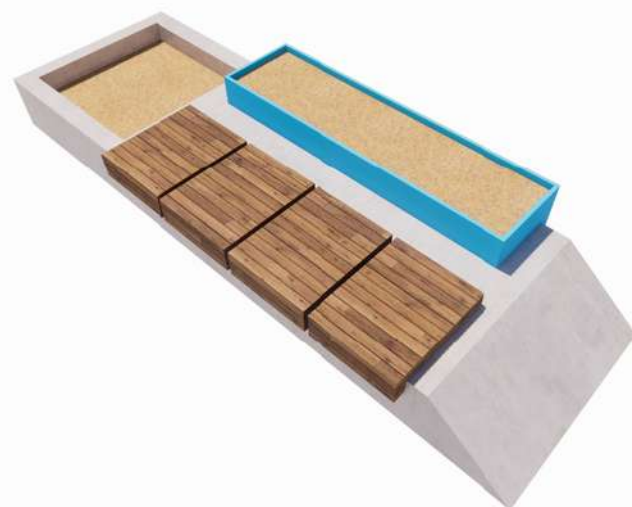
Os bancos, por sua vez, desempenham um papel crucial na promoção do conforto e na promoção da interação social, logo, foram distribuídos em locais estratégicos, criando pontos de descanso ao longo do calçadão. A escolha de materiais de alta resistência garantem durabilidade, contribuindo para uma vida longa e útil desses elementos de mobiliário urbano.

No projeto dos bancos também pensou-se na demanda tecnológica dos usuários, sendo, assim, instaladas quatro entradas para carregamento de dispositivos eletrônicos no primeiro banco, a fim de atender a essa necessidade crescente. Dessa forma, o uso do calçadão é mais estimulado não apenas no sentido comercial e torna-se um espaço mais acolhedor e funcional.

Material: Aço galvanizado,
concreto e madeira
Altura: 0,45m; 1.90m



Material: Concreto e
madeira
Altura: 0,45m

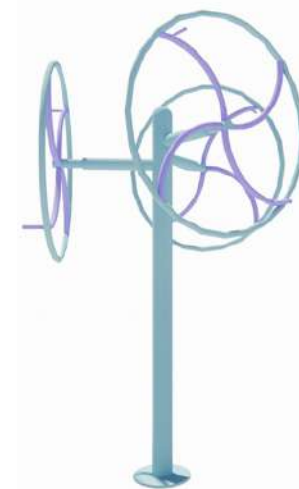


Equipamento de ginástica

A praça do Seringueiro foi projetada com a inclusão de equipamentos de ginástica ao ar livre, representando uma abordagem estratégica para promover a atividade física e o bem-estar na comunidade local. A instalação de equipamentos de ginástica ao ar livre é uma prática eficaz para incentivar a prática de exercícios e melhorar a qualidade de vida dos habitantes da região.

Esses equipamentos foram criteriosamente selecionados para fornecer uma gama diversificada de exercícios que atendem às necessidades de diferentes grupos etários. Os equipamentos foram investidos de forma estratégica na praça, considerando a fluidez e o uso seguro do espaço. Cada peça é projetada para melhorar a força muscular, a resistência e a flexibilidade dos usuários.

Material: Aço galvanizado
Altura: 1.65m



Material: Aço galvanizado
Altura: 1.6m



Material: Aço galvanizado
Altura: 0.11m



Material: Aço galvanizado
Altura: 1.55m



Playground

Para o projeto de intervenção da paisagem urbana do calçadão do Ipê, foi proposto um playground em uma área de lazer localizada na praça dos seringueiros. Essa inserção visa estimular a apropriação do espaço público, tornando-o mais acolhedor e atraente, especialmente para famílias e crianças. Isso contribui para fortalecer o senso de comunidade e promover a interação social, já que o local se torna um ponto de encontro para pais e crianças.

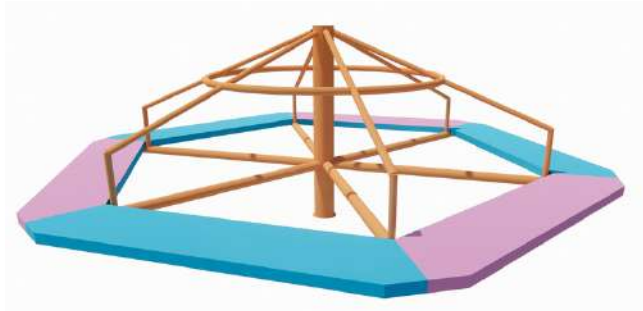
A inserção de elementos de lazer, como o playground, também agrega valor à paisagem urbana, tornando-a mais agradável e convidativa. Isso, por sua vez, pode contribuir para o uso consciente do Calçadão do Ipê, aumentando o número de visitantes e potenciais, impulsionando o comércio local.

Nesse contexto, os equipamentos de lazer propostos para a área infantil abrangem um gira-gira e um xilofone, destinados principalmente a crianças de faixa etária menores.

Xilofone
Material: Madeira
Medidas: 1.75m; 1.15m
Altura: 0.95m



Gira-gira
Material: Madeira e aço
Medidas: 0,9 raio
Altura: 0,8m

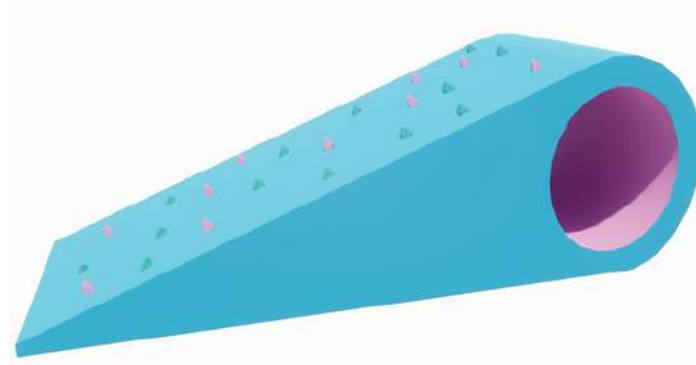


Para atender às demandas das crianças maiores, a proposta inclui a instalação de duas estruturas de escalada. Uma delas possui um formato que lembra um símbolo de localização, incluindo um túnel para proporcionar uma experiência de descoberta e aventura. A segunda estrutura adota a forma da letra A, representando uma referência simbólica ao município de Ariquemes.

Escalada
Material: Concreto
Medidas: 2m; 1m
Altura: 2m



Escalada e túnel
Material: Concreto
Medidas: 3.6m; 1.5m
Altura: 1.35m



Essas escolhas visam criar um ambiente lúdico e inclusivo que atenda a diversas idades e ofereça oportunidades de atividade e aprendizado para as crianças que frequentam a área.

Praça de alimentação

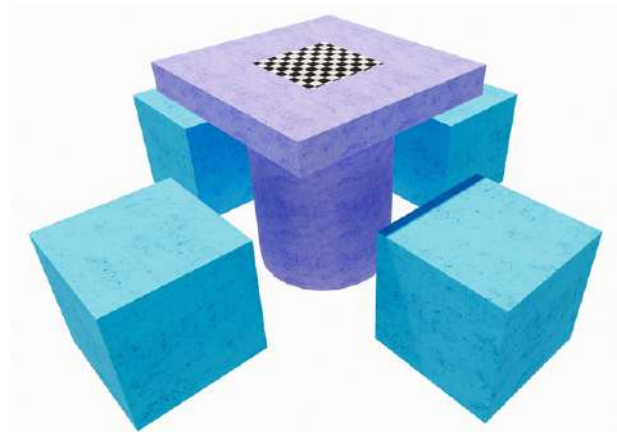
A necessidade de estabelecer uma zona de alimentação no bloco A, locada na praça Arikeme, exigiu o desenvolvimento de um conjunto de mesas e cadeiras. Esse projeto visa criar um ambiente que seja propício para refeições e interações sociais, contribuindo assim para tornar o calçadão do Ipê um espaço multifuncional e convidativo.

No desenvolvimento deste mobiliário, foram considerados diversos fatores, incluindo aspectos solares e as dimensões do espaço disponível. Como resultado, foram criadas três tipologias distintas de mesas e cadeiras. Essa abordagem visa atender às diferentes necessidades e preferências dos frequentadores da praça de alimentação.

Material: Madeira e concreto
Altura: 0.45m; 2,08m



Material: Concreto
Altura: 0,45m; 0.70m



Material: Madeira, concreto e aço galvanizado
Altura: 0,45m; 0.70m



Praça do Seringueiro



7.10 Quiosques e camelô

Com o objetivo de aprimorar a imagem urbana do calçadão, foram propostos novos designs para os quiosques e camelôs que ocupam o espaço. Com base nas necessidades identificadas, foram sugeridas duas tipologias de quiosques distintas para os quiosques, cada uma delas destinada a atender a diferentes necessidades de comerciantes e usuários.

A primeira tipologia consiste em um quiosque de estilo tradicional, com linhas limpas e materiais comum como o PS, tendo vista para os quatros lados.

A segunda tipologia abrange um quiosque mais contemporâneo, com linhas limpas e materiais modernos como o drywall, azulejos e madeira e possui vista somente para um lado, pois foi projetado tendo em vista a circulação dos usuários. Esses quiosques foram projetados para atender às necessidades de comerciantes locais aproveitando a dinâmica do calçadão para chamar a atenção dos visitantes em movimento.

Quanto aos camelôs, além de serem alocados nas ruas na nova configuração espacial, foi adotado um design de concepção mais simples, proporcionando a eles visibilidade de todos os lados. Essa abordagem tem a intenção de facilitar a exposição dos produtos oferecidos pelos camelôs e permitir uma interação mais eficaz com os pedestres que transitam pelo local.



Camelô
Material: Ps, madeira,
lona, metal
Medidas: 2.1m; 2.1m
Altura: 2.9m

Quiosque 1
Material: Ps e
Policarbonato
Medidas: 2.1m; 2.1m
Altura: 2.6m

1



2

Quiosque 2
Material: drywall, azulejos
e madeira
Medidas: 1.8m; 2.1m
Altura: 2.35m



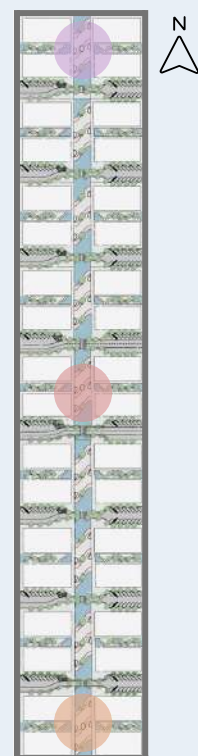
7.11 Os monumentos

Foram criados monumentos nos três pontos nodais (praças), com a finalidade de criar marcos distintivos. Essas estruturas monumentais não servem apenas como elementos decorativos, mas também desempenham um papel fundamental na identificação e diferenciação das praças. A sua presença contribui para criar uma identidade única em cada espaço, permitindo que os frequentadores do calçadão possam facilmente considerar e se orientar nas áreas das praças. Além disso, esses monumentos não agregam só valor estético e direcional, mas também simbólico e histórico ao calçadão. Cada um desses monumentos foram projetado para prestar homenagem à história de Ariquemes, seguindo uma ordem cronológica dos acontecimentos que marcaram a região.

O marco, localizado na praça Arikemes, retrata a tribo indígena Arikeme, que habitava nessa área, embora se encontre atualmente extinta. Esse monumento serve como uma lembrança da rica herança cultural indígena que é parte fundamental da história do município.

O marco, situado na praça dos seringueiros, faz jus ao nome e celebra a contribuição dos seringueiros na formação da região. Por meio desse monumento, a história do cultivo e extração de borracha na Amazônia é homenageada, registrando o trabalho árduo e as tradições desse grupo na construção da identidade local.

O marco, localizado na praça do carpinteiro, é uma homenagem a uma figura fundamental na história de Ariquemes, Antonio Carlos Carpinteiro. Este reconhecimento deve ao papel crucial que desempenhou como autor do plano urbanístico da cidade durante a década de 1970.



Legenda

- Monumento Carpinteiro
- Monumento seringueiro
- Monumento Arikeme



1

Monumento Carpinteiro
Material: Concreto
Altura: 5.50m



2

Monumento seringueiro
Material: Concreto
Altura: 5.30m



3

Monumento Arikeme
Material: Concreto
Altura: 5.00m

7.12 Imagens do espaço



Imagens do espaço

Rua de cruzamento 01



Praça Arikeme

Praça Arikeme



Praça do Seringueiro

7.13 Considerações Finais

Após uma análise aprofundada da paisagem urbana do calçadão da Alameda do Ipê, é notável que existem desafios significativos em relação à sua viabilidade e configuração, o que alargou impactos na experiência dos pedestres. A falta de uma imagem clara e legível, afeta negativamente a forma como os usuários daquele local percebem e interagem com o espaço.

Ao adotar os princípios discutidos por Lynch (2011), fica evidente que a imagem urbana do calçadão da Alameda do Ipê não está sendo facilmente compreendida pelos pedestres. A falta de elementos visuais distintos e de referências espaciais adequadas pode gerar uma sensação de desorientação e desconexão com o ambiente urbano.

Além disso, ao adotar a abordagem de Gel (2015) e Speck (2016), percebe-se que a escala humana não é valorizada adequadamente na configuração do calçadão. A precariedade dos elementos, compromete o conforto, acolhimento e estímulos visuais, logo, prejudica a experiência dos indivíduos, o que torna o espaço menos convidativo.

No entanto, é importante destacar que existem exemplos de calçadas que conseguiram superar esses desafios e se tornaram referências em termos de imagem urbana. Alguns exemplos notáveis está sendo apontado nos estudos de casos, o qual foram projetado visando a valorização da escala humana e a criação de espaços agradáveis para os pedestres e uma identidade visual marcante. Essa abertura resultou em calçadas vibrantes, atrativos e que se tornou um ponto nodal na cidade.

Deste modo, é importante repensar a imagem urbana do calçadão da Alameda do Ipê, e sua configuração, ao buscar soluções que aprimorem sua legibilidade e imaginabilidade, a fim de promover um espaço dotado de contemplação e uso. O exemplo trabalhado nos estudos de casos citados, forneceram percepções perspicazes, sobre como criar uma imagem urbana atraente, que valoriza a escala humana e promove a vitalidade urbana.

As informações e estudos contribuíram para a concepção do projeto de intervenção, cujo foco principal reside no aprimoramento da paisagem urbana do Calçadão do Ipê. O projeto visou a valorização da escala humana e fortalecimento da relação entre a cidade e seus habitantes, além de ter promovido um ambiente mais acolhedor, funcional e esteticamente integrado ao contexto urbano.

7.14 Referencia

BONI, Débora Maria Svizzero. **Paisagem cultural da rua para pedestres em centro urbano consolidado: o calçadão da Batista de Bauru**. 2018. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/items/c8196eab-7700-4b0a-b8bf-07e49b69ef3e>>. Acesso em 18 Setembro de 2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE ARIQUEMES. **Ariquemes**. Disponível em: <<https://www.camaradeariquemes.ro.gov.br/ariquemes>>. Acesso em: 23 mar. 2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. 1972: **Nasce o famoso calçadão de Curitiba**. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticiasespeciais/calcaado-da-rua-xv-faz-50-anos/23>>. Acesso em: 23 de mar. 2023.

Carlson.Chris. **The Commons in Ithaca: Spend a day downtown trying these 5 things in this Finger Lakes city**. 2022. Disponível em: <<https://www.newyorkupstate.com/ithaca/2022/06/the-commons-in-ithaca-spend-a-day-downtown-trying-these-5-things-in-this-finger-lakes-city.html>>. Acesso em: 13 de Setembro de 2023.

DE ANDRADE, Carlos Mauricio Soares et al. **Guia de espécies**. 2012.

DE PAIVA, Leonardo Nóbrega Queiroz; TREVISAN, Ricardo. 2023 **Ariquemes (RO) e o arq. Antonio Carpintero: projeto e projetista de uma cidade nova em franjas de colonização**. 2023. Disponível em: <<https://www.researchgate.net/lab/Ricardo-Trevisan-lab>> Acesso em 18 Agosto de 2023.

FOTOS: Imagens mostram mudanças de Ariquemes em 38 anos: Veja como alguns pontos históricos da cidade se transformaram com o tempo. Portal G1, Ariquemes e Vale do Jamari. 11 de Outubro de 2015. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ro/ariquemes-e-vale-do-jamari/fotos/2015/10/fotos-imagens-mostram-mudancas-de-ariquemes-em-38-anos.html#F1804116>>. Acesso em: 27 de Maio de 2023.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2. ed. Tradução de Érika Batista. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOOGLE EARTH. **versão 7.3.4.8248**. Disponível em: <<https://www.google.com/earth/>>. Acesso em: 31 mar. 2023.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
GULLO, Marco Antonio. Estacionamentos: diretrizes de projeto e perícias. Oficina de Textos, 2022.

HOLANDA, Diêgo. **Autor do plano urbanístico de Ariquemes, arquiteto revela detalhes da concepção do projeto. Portal G1, Ariquemes**. 10 de Outubro de 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ro/ariquemes-e-vale-do-jamari/noticia/autor-do-plano-urbanistico-de-ariquemes-arquiteto-revela-detalhes-da-concepcao-do-projeto.ghtml>>. Acesso em: 25 de Maio de 2023.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - **IBGE. Ariquemes**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ro/ariquemes.html>>. Acesso em: 23 mar. 2023.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - **IBGE. Curitiba**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>>. Acesso em: 05 Jun. 2023.

Ithaca Journal. 2019. **PHOTOS: Ithaca Commons through the years**. Disponível em: <<https://www.ithacajournal.com/picture-gallery/life/2019/08/15/photos-ithaca-commons-through-years/1996738001/>>. Acesso em: 12 de Setembro de 2023.

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto. **Calçadões: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais**. 2006. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-18112010-100855/pt-br.php>>. Acesso em: 15 de Maio de 2023.

LEITOLES, Maicon Lincon et al. **Permanências e transformações no espaço público: o caso da rua XV de Novembro em Curitiba**. 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/178299>>. Acesso em: 15 de Maio de 2023.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 2d. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARIQUEMES-RO, **Lei nº1.574/10, 10 de junho de 2010.** Legislação de uso e ocupação do solo.

Ryan, William F. (2020, December 1). **Shaping a City: Ithaca, New York, A Developer's Perspective` by William F. Ryan.** In the **Journal of Urban Regeneration and Renewal**, Volume 14, Issue 2.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção.** 2d. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANDRINI, Rafael Takagui. **Ruas de pedestres como espaços públicos em centros urbanos : um estudo sobre o calçadão de São Paulo.** 2021. 259 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2021. Disponível em: <<https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/28352>>. Acesso em: 15 de Maio de 2023. Apud. FONSECA, F. L. D. Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora. 2012. 162 f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) - Universidade Federal de Juiz de Fora. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/1577>>. Acesso em: 15 de Maio de 2023.

Sasaki Associates. 2023. **ITHACA COMMONS Redesign.** Disponível em: <<https://www.sasaki.com/projects/ithaca-commons-redesign/>>. Acesso em: 11 de Setembro de 2023.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável.** Tradução de Paula Martins. 2d. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

SINGESKI, Silva, Natascha Moretti; SERBAKE, Lourdes Maria; BATISTA, Fábio Domingos. **Inventário do uso, da tipologia e da ocupação dos imóveis do centro histórico de Curitiba.** Caderno PAIC, v. 20, n. 1, p. 387-404, 2019. Disponível em: <<https://cadernopaic.fae.edu/cadernopaic/article/view/352>>. Acesso em: 10 de Junho de 2023.

SOARES, Guilherme de Luca. **Memória urbana: o observatório da rua XV de Novembro.** 2018. 161 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2018. Disponível em: <<http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/handle/1/7591>>. Acesso em: 03 de Junho de 2023.

Visit Ithaca. 2023. **DOWNTOWN ITHACA COMMONS.** Disponível em: <<https://kilpatrickspub.com/info/downtown-ithaca-the-finger-lakes/>>. Acesso em: 11 de Setembro de 2023.

VOORRIPS, RE12011185. **MapChart: software para apresentação gráfica de mapas de ligação e QTLs.** **Journal of hereditariedade**, v. 93, n. 1, pág. 77-78, 2002. Disponível em: <<https://www.mapchart.net/brazil-municipalities.html>>. Acesso em 31 mar. 2023.

Web Archive. 2006. **DOWNTOWN ITHACA ENTERTAINMENT STUDY & STRATEGIC PLAN.** Disponível em: <<https://web.archive.org/web/20070209062135/http://www.downtownithaca.com/about/development-strategy.htm>>. Acesso em: 11 de Setembro de 2023.

Weather Spark. 2016. **Clima e condições meteorológicas médias em Ariquemes no ano todo.** 2016. Disponível em: <<https://pt.weatherspark.com/y/28382/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Ariquemes-Brasil-durante-o-ano>>. Acesso em: 20 de Agosto de 2023.