

MEIRICK RODRIGUES STARICK

**VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO COMO LOCAL DE CONVIVÊNCIA.
ESTUDO PRELIMINAR DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA
TIRADENTES - TEÓFILO OTONI/MG**

Teófilo Otoni – MG

2020

MEIRICK RODRIGUES STARICK

**VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO COMO LOCAL DE CONVIVÊNCIA.
ESTUDO PRELIMINAR DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA
TIRADENTES - TEÓFILO OTONI/MG**

**Monografia apresentada à Faculdade
Presidente Antônio Carlos de Teófilo
Otoni, como requisito parcial para
obtenção do título de Arquiteto e
Urbanista.**

Orientadora: Naiene Cardoso Costa

Teófilo Otoni – MG

2020

RESUMO

As duas avenidas mais importantes do centro de Teófilo Otoni – MG possuem hoje problemas urbanísticos que podem ser caracterizados pelo mau planejamento ou até mesmo a falta deles como, por exemplo, o adensamento populacional em uma área de pequena extensão, em que sua vegetação aos poucos é dizimada. O objetivo principal é melhorar o fluxo de veículos públicos e privados e os acessos aos pedestres, ocasionando em um conforto para quem por ali transitar. Pesquisa qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, realizada por meio de análises bibliográficas dentro da cidade em questão, com alvo na população regional. O seccionamento do resultado da problemática pode ser apresentado pelo desvio de rota para veículos privados, melhor distribuição de veículos públicos, prioridade nos acessos para pedestres, sinalização adequada, entre outros. As medidas sugeridas para a harmonização da Praça Tiradentes visam à implantação de um programa planejado que melhore a qualidade oferecida pela área de estudo.

Palavras-chave: Avenidas. Urbanístico. Planejamento. Fluxo. Veículos.

ABSTRACT

The two most important avenues in the center of Teófilo Otoni – MG today have urban problems than can be characterized by poor planning or even the lack of them, for example, the population density in the area of small extension where its vegetation is gradually decimated. The main objective is to improve the flow of public and private vehicles and access to pedestrians, providing comfort for those who pass through. Qualitative research, exploratory and descriptive, carried out through bibliographic analyzes within the city in question, targeting the regional population. The sectioning of the result of the problem can be presented by the deviation of route for private vehicles, better distribution of public vehicles, priority in pedestrian Access, adequate signage, among others. The measures suggested for harmonizing Tiradentes square aim to implement a planned program that improves the quality offered by the study area.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	08
1.1 Revisão Bibliográfica.....	11
1.2 Objetivo Geral.....	12
1.3 Objetivo Específico.....	13
2. CONCEITUAÇÃO DA TEMÁTICA.....	13
2.1 História.....	13
2.2 Por que intervir?.....	22
3. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE.....	22
3.1 Mobilidade Urbana.....	22
3.2 Mobilidade de Pedestres.....	24
3.3 Acessibilidade.....	26
4. METODOLOGIA.....	27
4.1 Pesquisa.....	27
4.2 Local de Estudo.....	27
4.3 Coleta de Dados.....	27
4.4 Análise de Dados.....	28
5. ESTUDO DE CASO.....	29
5.1 Hefei e Vanke Paradise Art Wonderland.....	29
5.2 Praça Triumfalnaya.....	30
5.3 Praça CASACOR.....	31
6. SOBRE O EXISTENTE.....	31
6.1 O lugar.....	31
6.2 Dinâmica de fluxos.....	36
6.3 Posicionamento.....	38
6.3.1 Acessos.....	40
6.3.2 Operações.....	41
6.4 Praça de alimentação.....	44
6.5 Área de descanso.....	47
6.6 Área de passeio.....	50
6.7 Área infantil.....	52
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	55
8. REFERÊNCIAS.....	55

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa regional de Teófilo Otoni/MG-----	9
Figura 2 - Rua Direita, atual Av. Getúlio Vargas -----	15
Figura 3 - Rua Engenheiro Antunes.....	15
Figura 4 - Rua Epaminondas Otoni.....	15
Figura 5 - Câmara e Matriz.....	17
Figura 6 - Praça Tiradentes.....	18
Figura 7 - Ponte Ferroviária em Teófilo Otoni	18
Figura 8 - Locomotiva a vapor de fabricação americana -----	19
Figura 9 – Vista da Maria Fumaça Pojixá.....	19
Figura 10 - Automóveis da época.....	20
Figura 11 - Pirâmide de hierarquia na mobilidade urbana	23
Figura 12/13 – Hefei Wantou – Xangai -----	29
Figura 14/15 – Praça Triumfalnaya - Moscou -----	30
Figura 16/17 – Praça CASACOR – São Paulo -----	31
Figura 18 - Esquema da Praça Tiradentes.....	32
Figura 19 – Mapa de equipamentos importantes do entorno	32
Figura 20 - Vista parcial superior.....	33
Figura 21 - Vista parcial da Rua Doutor Reinaldo esquina com a Rua Frei Gonzaga	33
Figura 22 - Vista parcial da Rua Doutor Reinaldo esquina com a Rua Engenheiro Antunes	33
Figura 23 - Vista parcial da Rua Frei Gonzaga esquina com a Rua Epaminondas Otoni	34
Figura 24 - Vista parcial da Avenida Getúlio Vargas esquina com a Rua Engenheiro Antunes	34
Figura 25 - Vista geral da via que intercepta a praça e a parte desta que é estacionamento -	34
Figura 26 - Vista geral da Fonte.....	35
Figura 27 - Vista geral do Coreto.....	35
Figura 28 - Vista geral da Sorveteria Central.....	35
Figura 29 - Vista geral da Avenida Getúlio Vargas.....	36
Figura 30 - Diagrama de fluxo para ônibus.....	37
Figura 31 - Diagrama de fluxo proposto para ônibus -----	37
Figura 32 - Diagrama de fluxo proposto para ciclistas-----	38
Figura 33 – Existente na Praça Tiradentes de Teófilo Otoni-----	39
Figura 34 – Diagrama de operações.....	41
Figura 35 – Aplicação das operações.....	41

Figura 36 – Proposta de fechamento da Av. Getúlio Vargas	42
Figura 37 – Área de intervenção.....	43
Figura 38 – Setorização proposto para Praça Tiradentes	43
Figura 39 – Esquema de setorização da Praça Tiradentes	44
Figura 40 – Atual praça de alimentação	45
Figura 41 – Proposta de mobiliário para a Praça Tiradentes	45
Figura 42 – Maquete eletônica da proposta para a praça de alimentação: vista 01	46
Figura 43 – Maquete eletônica da proposta para a praça de alimentação: vista 02	46
Figura 44 – Atual Av. Getúlio Vargas.....	47
Figura 45 – Proposta de mobiliário para a área de descanso	48
Figura 46 – Maquete eletônica da proposta para a área de descanso: vista 01	48
Figura 47 – Maquete eletônica da proposta para a área de descanso: vista 02	49
Figura 48 – Maquete eletônica da proposta para a área de descanso: vista 03	49
Figura 49 – Atual Av. Getúlio Vargas.....	50
Figura 50 – Proposta de mobiliário para a área de passeio	51
Figura 51 – Maquete eletônica da proposta para a área de passeio: vista 01.....	51
Figura 52 – Maquete eletônica da proposta para a área de descanso: vista 02	52
Figura 53 – Maquete eletônica da proposta para a área de descanso: vista 03	52
Figura 54 – Proposta de mobiliário para a área infantil	53
Figura 55 – Maquete eletônica da proposta para a área infantil: vista 01	54
Figura 56 – Maquete eletônica da proposta para a área infantil: vista 02	54
Figura 57 – Maquete eletônica da proposta para a área infantil: vista 03	54

1. INTRODUÇÃO

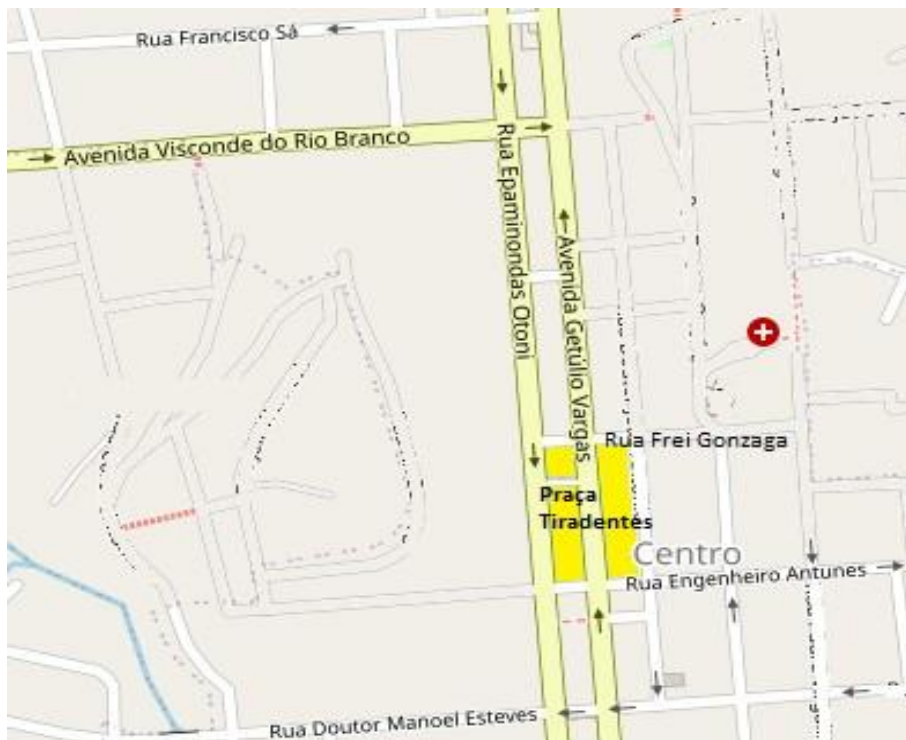
A cidade de Teófilo Otoni, inaugurada em sete de setembro de 1853 pelo político Teófilo Benedito Otoni que desejava desbravar e colonizar a região em busca de ouro e diamantes, contava com a presença de indígenas descendentes dos Tapuias, índios Machacalis e mais tarde colonizada por imigrantes europeus que em troca do trabalho na construção da estrada que ligaria Filadélfia (atual Teófilo Otoni) a Santa Clara, receberam uma extensão de terras com dimensões de 220m de frente por 3.000m de fundo, totalizando 15 alqueires. Seu eixo de crescimento se faz presente com ruas planas e retilíneas, uma no rumo norte-sul que recebera o nome de Rua Direita, hoje oficialmente Avenida Getúlio Vargas e a Rua Marcelo Guedes, abrigoando 600 habitantes, 129 casas residenciais e 12 estabelecimentos comerciais que contribuía para a expansão da cidade.

O engenheiro Roberto Schlobach da Costa, mesmo criador do projeto das avenidas principais que compunham a cidade formada pela Rua Philadélfia, atual Avenida Getúlio Vargas, com as ruas transversais Engenheiro Antunes, Dr. Manoel Esteves, Visconde do Rio Branco e Francisco Sá formando um ângulo reto junto às praças Tiradentes, Argolo (está já não mais existente) e a praça dos alemães. Sendo a Praça Tiradentes a mais imponente, esta atuava como ponto de encontro entre os habitantes da cidade e agricultores para comercializar suas produções, a praça e o mercado municipal proporcionavam estocagem e venda de produtos além do pedágio para quem atravessava a cidade até Santa Clara.

Em 1857, junto à criação da primeira escola na fazenda de Itamunheque, foi quando chegaram os primeiros carros, alguns puxados por bois ou bestas. Já em 1874 ocorreu a primeira Exposição Agropecuária e Industrial de Teófilo Otoni localizada no mercado municipal que na época se fazia presente a quadra onde atualmente se encontra o prédio dos Correios (em frente à Praça Tiradentes) que contou com os produtos regionais como verduras, cereais, café, rapadura, cachaça e cerveja artesanal. A Praça Tiradentes se tornou ponto de grandes manifestações sociais, culturais, políticos e econômicos precisando se adaptar com a criação de pontos específicos como o Pórtico com uma foto do fundador

da cidade. Hoje a praça guarda toda sua história e construção se fundindo ao entorno com construções do início do século XX e construções atuais.

Figura 1 – Mapa regional de Teófilo Otoni/MG



Fonte: Elaboração própria sobre base do Google Earth

Figura 1 – Mapa regional de Teófilo Otoni/MG



Fonte: Elaboração própria sobre base do Google Earth

A mobilidade pelas imediações da praça é numerosa por vários motivos como, por exemplo, ser ponto de encontro entre visitantes e moradores do

município, conta com várias linhas de transporte público, está localizada no centro comercial da cidade, forçando a presença dos indivíduos nos arredores. Pelo fluxo caótico de pedestres e veículos no geral, transitar pelo local acaba por perder o prazer da convivência, ocasionando em uma área desordenada e de trânsito desagradável. Outro problema é a falta da acessibilidade, no desacerto da segurança e autonomia o portador de necessidades especiais se coloca em risco apenas por se deslocar no local que a cidade oferece como área de lazer, que por sua vez abrange locais de importância como bancos, lotéricas e comércio no geral.

A mutabilidade do fluxo mobiliário necessita da qualidade na locomoção de pessoas dentro de uma cidade, promovendo uma readequação na mobilidade temos um nível mais aceitável dentro do âmbito da acessibilidade e da sustentabilidade. Com a escassez dessa adequação no local escolhido, é proposto uma malha viária que ocasione no conforto da população com transporte público que oferece rapidez no deslocamento, segurança, qualidade e acessibilidade no ir e vir, além do resguardo no quesito ambiental que propõe atenuar os impactos ao meio ambiente no crescimento das cidades. A Revista de Transportes Públicos – ANTP (Ano 30/31 – 3º e 4º bimestre) retrata a mobilidade e o meio ambiente com o foco na política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis como dois grandes grupos de práticas relativas à mobilidade urbana, sendo:

“O primeiro grupo reúne as cidades que têm uma visão tradicional dos problemas locais e investem nas soluções que têm como foco a fluidez dos automóveis, constituindo-se na vanguarda do atraso. O segundo grupo busca uma maior eficiência do atual modelo de mobilidade, mas incorpora soluções de melhoria da mobilidade das pessoas que não utilizam o carro, como corredores de ônibus e ciclovias.” (ANTP – Ano 30/31)

O mesmo artigo trata como mais adequado um terceiro grupo de cidades que se baseiam no desenvolvimento sustentável e um novo desenho urbano, contando com investimento na infraestrutura de sistema sobre trilhos, corredores de ônibus, ciclovias e calçadas combinados à demanda da mobilidade.

“Os instrumentos financeiros de gestão têm sido desenvolvidos e implementados em várias cidades, como já citamos, e

incluem medidas que encareçam a compra de carros mais poluentes, cobrem o acesso por transporte individual em áreas dotadas de sistemas de transportes públicos, estimulem a integração tarifária entre transporte individual e coletivo. Instrumentos de gestão da demanda incluem restrição por horário, área ou tipo de via.” (ANTP – Ano 30/31)

O objetivo desse artigo é apresentar soluções para o programa de uso do entorno da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni – MG, ao qual conta com uma breve discussão sobre o conceito de mobilidade, sua metodologia e resultados para a problemática do centro da cidade. Desenvolver métodos que aperfeiçoe os embasamentos atuais da localidade sem modificar a história em que foi inserida.

1.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O trabalho apresentado é um estudo que visa à melhoria da qualidade de tráfego e fluxo na área central de Teófilo Otoni por veículos e pedestres em geral, garantindo a funcionalidade e conforto no projeto proposto.

Estudos mostram que áreas centrais carecem de um foco na sua direcionalidade, priorizar apenas uma determinada forma de mobilidade qualifica o processo de evolução da área. Uma estratégia é considerada para a recuperação de centros urbanos que se baseiam no conceito de uso exclusivo de pedestres nas principais ruas de compras. Grandes cidades estão aderindo à ideia da mudança nos centros como forma de adequação a qualidade, segurança e conforto ambiental.

Utilizando de pesquisas de referências de diversos estudos bibliográficos e até mesmo de execução, foi possível definir uma estratégia que facilite o tráfego de pedestres no local de estudo. Redirecionar tráfegos de áreas centrais pode aumentar o percurso de casa/trabalho, por exemplo, mas aumenta na qualidade do trajeto e diminui o tempo gasto percorrido com menos engarrafamentos e acidentes, conseqüentemente a área que sofreu desvio se dispõe de uma maior zona de atuação para criação de novos projetos que visam à melhoria da qualidade de vida dos habitantes.

Erika Cristine argumenta em seu dossiê mobilidade: mobilidade urbana e qualidade de vida, que o maior desafio enfrentado na área da mobilidade se

apresenta na quebra de paradigma cultural sobre a valorização do automóvel. Outro processo de difícil acesso nas etapas de construção aparecem junto ao investimento e implementação necessária aos aços e infraestrutura que valorizam o modo coletivo e não motorizadas. Por fim, o último processo consiste na organização do território que envolve atenuar a necessidade de deslocamento e potencializar o sistema de transporte existente.

“O sistema de transporte proporciona o deslocamento das pessoas, enquanto a organização territorial e das atividades sobre o território produz e atrai os fluxos que devem ser atendidos por este sistema. Assim, tais elementos – sistema de transporte e atividades – são os basilares a serem planejados e analisados quando se trata de mobilidade urbana.” (Revista UFG, 2012, p.71).

Uma intervenção pode aumentar no investimento populacional na sua área de atuação, um ambiente de qualidade atrai o fluxo maior de visitantes, como é exposto por Comin e Howard (2016, pág. 30): *“A maioria dos administradores públicos tornou-se mais receptiva a ouvir os incorporadores e a olhar com interesse o sucesso dos subúrbios. Sucesso que se traduzia no desempenho empresarial dos shopping centers e não no fato de estarem inseridos num tecido urbano novo e moderno. (...) Essas ações demonstram que um produto diferenciado poderia ser uma nova ideia para atrair o público de volta ao centro. Iniciava-se a discussão sobre a utilização de edifícios antigos associados aos espaços de consumo”.*

1.2 OBJETIVO GERAL

Descrever o objetivo deste estudo constitui-se em detectar por meio de pesquisas bibliográfica e levantamento de dados, o potencial de aperfeiçoamento dentro das características presentes no entorno da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni – MG sejam elas adequadas ou não. Visar a qualidade de vida dos habitantes por meio do sistema de mobilidade e adequação do mobiliário urbano que atue como agente fundamental de organização físico funcional do território.

1.3 OBJETIVO ESPECÍFICO

Identificar a problemática e definir eventuais soluções para tal é o objetivo do estudo, para isso é necessário analisar referencial teórico que discuta a temática, evidenciando questões como as principais características que qualificam o sistema de mobilidade enquanto projeto urbano, pesquisar e analisar casos correlatos, que tenham promovido requalificação e estruturação na escala local, analisar e interpretar a realidade da cidade, através de pesquisa e análise da relação entre o crescimento e desenvolvimento da cidade e sistema de mobilidade, definir diretrizes projetuais que guiarão a execução do Trabalho Final de Graduação, de forma que o projeto possa ser desenvolvido de forma clara e didática.

2. CONCEITUAÇÃO DA TEMÁTICA

2.1 HISTÓRIA

Discutir a história de um local antecedentemente a composição de um projeto, auxilia na forma assertiva de sua conclusão, é essencial que uma obra de readequação seja estudada em seu enredo todos os erros e acertos obtidos ao longo dos anos, adequar ao local para que consiga atingir as necessidades dos indivíduos presentes. Os fatos ocorridos na Praça Tiradentes desde seu início ajudam a entender para qual finalidade apresenta desde as construções localizadas a eventos e fluxos diários que atribui sua importância.

A cidade se inicia com a colonização da América Portuguesa e de alguns bandeirantes no século XVI no nordeste de Minas Gerais que buscavam metais preciosos. Conforme afirma o Dossiê da Praça Tiradentes, “o século XIX se iniciou com a chegada da família real portuguesa em solo colonial o que levou a uma busca por maior conhecimento do território. Nesse contexto, houve por parte do governo o incentivo à vinda de estudiosos, naturalistas, artistas, que passaram a percorrer o território e registrar aspectos naturais e humanos encontrados nos seus percursos, contribuindo para o conhecimento e divulgação até mesmo fora dos domínios portugueses dos elementos que formavam a

América Portuguesa e posteriormente, ainda no século XIX, o Brasil Império.”
(Dossiê da Praça Tiradentes, 2007, p.03).

O engenheiro francês Pierre Victor Renault explorou o entorno do rio Mucuri e do rio Todos os Santos em busca de formar um lugarejo que disponibilizasse segurança contra os ataques indígenas e à possibilidade de ligação entre a região do Jequitinhonha e o litoral do rio Mucuri. Foi então que em 1847 o comerciante liberal Theóphilo Benedito Ottoni se dispõe a sair em busca de uma navegação pelo rio Mucuri na tentativa de expandir a civilização e ligar o litoral da Bahia a Minas Novas, em acordo ao governo provincial mineiro o futura civilização contaria com um destacamento de trinta praças militares que prestaria segurança a região. O rio Mucuri não era todo navegável o que ocasionou em 1853 uma construção forçada às margens do rio Todos os Santos de uma estrada entre a Bahia e Minas Novas formando o povoado Philadélphia que mais tarde se tornara Teófilo Otoni, com início das obras de infraestrutura projetadas pelo engenheiro alemão Roberto Schlobach da Costa.

“Desbravando a mata da região do Mucuri duas comitivas ordenadas por Theóphilo Ottoni se encontraram numa planície no meio do caminho até Minas Novas, um local estratégico às margens do Rio Todos os Santos onde foi fundado, em 1853, o povoado de Philadélphia, atual cidade de Teófilo Otoni. Alguns autores afirmam que este encontro e a decisão de fundar o povoado de Philadélphia teriam ocorrido onde hoje se encontra a Praça Tiradentes e a Avenida Getúlio Vargas.” (Dossiê da Praça Tiradentes, 2007, p.15).

Philadélphia se ergue com sua primeira rua intitulada Rua Direita que atualmente é a Avenida Getúlio Vargas, cortada por ruas transversais de ângulo reto, Rua Visconde Rio Branco, Francisco Sá, Engenheiro Antunes e Dr. Manoel Esteves junto às praças Tiradentes e dos Alemães. Após o processo de criação das ruas da nova cidade que mais tarde seria intitulada Teófilo Otoni, foi implantado lotes ao longo das ruas para os colonos, as populações da região do Jequitinhonha e do Rio Doce se deslocaram para Teófilo Otoni em busca de terras, com isso a cidade passou a ser caracterizada com uma economia agropecuária.

Figura 2 – Rua Direita, atual Av. Getúlio Vargas



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 3 – Rua Engenheiro Antunes



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 4 – Rua Epaminondas Otoni



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Mas nem tudo foi perfeito, ao longo desse processo de crescimento, junto aos imigrantes chineses, índios, europeus que contava com uma média de 150 imigrados ao ano, vieram problemas como os custos de despesa das viagens dos imigrantes, dificuldade no acesso as terras, doenças, conflitos com os índios, que como consequência elevou o número de mortandade da população. Ainda que os problemas agravassem a qualidade de vida, a região apresentava um crescimento populacional como mostra o censo realizado em 1872 que registrou que o

“(...) número de habitantes era de 6864, sendo 3952 casados, 3852 brancos e 2353 pardos, tendo 5769 analfabetos, havendo 138 das 1190 crianças frequentando as escolas. As casas e fogos totalizavam 876. O número de estrangeiros era de 3131, e da população nacional, havia 8 baianos, 6 pernambucanos, 7 cariocas, 4 paulistas e o restante, 3705, mineiros. Dos estrangeiros, 1270 eram alemães (todos registrados como “acatólicos”), 1083 norteamericanos e 896 portugueses. Em relação à profissão, havia 6 religiosos, 1 jurista, 2 médicos, 2 farmacêuticos e 11 parteiros. Os militares totalizavam 128. O comércio contava com 46 comerciantes e caixeiros, e as costureiras e operários em tecidos eram de, respectivamente, 489 e 319. Havia 31 trabalhadores em madeiras e 21 explorando metais, 6 operários em edificações. O número de lavradores era de 1941, sendo que destes, 1202 são estrangeiros. Finalmente, criados e jornaleiros totalizavam 1043” (ACHTSCHIM).

Em 9 de novembro de 1878, Philadélfia deixa de ser município de Minas Novas e se torna município com o registro do nome de Teófilo Otoni, instalada apenas em 25 de março de 1881. Ao passar dos anos a cidade nova cresceu, com a implantação das ferrovias, hospitais, fóruns, grandes colheitas de café e cereais, chegada de veículos movidos à gasolina. Em 1940, dada a quantidade de alemães e descendentes, a cidade sofreu grandes manifestações em decorrência a segunda guerra mundial, quando em 1942 a Praça Germânica, construída em 1864, foi incendiada vista como símbolo do Terceiro Reich que a modificou completamente.

A Praça Tiradentes está ligada a cidade desde seu início com forte posicionamento, cercada de edificações de valor histórico e cultural a praça carrega o legado com um pórtico com a foto do fundador do município e uma

estátua que abriga um compartimento com os restos mortais do homenageado. “A praça preserva em suas formas, em suas medidas e nos seus arredores a história do desenvolvimento e da urbanização da cidade, reunindo edificações do início do século XX e construções modernas, no sentido de atuais, convivendo, desta forma, a tradição e a mudança, o antigo e o novo.” (Dossiê da Praça Tiradentes, 2007, p.14).

“Segundo o arquivo fotográfico encontrado na Secretaria de Cultura de Teófilo Otoni, na primeira e segunda década do século XX já podia ser encontrado em torno do terreno que viria posteriormente ser a Praça Tiradentes o prédio da Câmara, o casario que se erguia em volta da praça Tiradentes e Argolo que funcionava como um tipo de mercado – um rancho – onde eram comercializados os produtos da região. Charretes e animais além de veículos movidos a vapor podiam ser vistos em torno do terreno destinado à praça. “(Dossiê da Praça Tiradentes, 2007, p.15).

Figura 5 – Câmara e Matriz



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

É por meio de registros fotográficos que se pode acompanhar a evolução da cidade, como nas imagens da década de 1930 onde se observa que a praça apresenta arborização assim como a presença do arruamento em torno da praça, trilhos de bonde, postes de madeira. Em 1936 o primeiro calçamento é iniciado na atual Avenida Getúlio Vargas. A praça passou por uma reforma em 1986/87 onde o Mausoléu foi demolido e erguido um caramanchão quase todo de vidro para engraxates em seu lugar que por sua vez também foi demolido em

2001 sendo substituído por um Centro Cultural também constituído de vidro, houve alteração nas formas originais dos canteiros e na fonte luminosa.

Figura 6 – Praça Tiradentes



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 7 – Ponte Ferroviária em Teófilo Otoni



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

A praça acolheu a locomotiva “Pojixá” aludindo ao primeiro veículo que passou pela estrada de ferro Bahia-Minas que cessou suas atividades em 1966. Abriga um anfiteatro ao ar livre que possui programação semanal com eventos e festividades, conjunto a banheiros públicos e camarim para artistas que serve de apoio ao palco principal. A pavimentação é constituída em asfalto assim como a maioria das vias da cidade, há um trecho destinado a estacionamento

localizada entre as vias Av. Getúlio Vargas, rua Epaminondas Otoni e rua Frei Gonzaga, trecho esse sombreado por árvores de grande porte.

“Localiza-se em ponto mais baixo em relação à igreja Matriz, em uma área de inclinação muito suave, podendo ser considerada praticamente planificada. Sua configuração espacial se dá por duas metades de posicionamento simétrico, de formato retangular seccionada pela Av. Getúlio Vargas, via de mão única que faz divisão entre a metade mais antiga e a mais nova do conjunto. Este é rodeado pelas ruas: Epaminondas Otoni, Frei Gonzaga, Doutor Reinaldo e Engenheiro Antunes.” (Dossiê da Praça Tiradentes, 2007, p.18).

Figura 8 – Locomotiva a vapor de fabricação americana



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 9 – Vista atual da Maria Fumaça Pojixá



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figuras 10 – Automóveis da época



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

2.2 POR QUE INTERVIR?

Com o passar dos anos, o conceito de cidade tem mudado de valor, o que era visto como prioridade ganha outro local construtivo. Formada por uma área central que geralmente é utilizada como mercado para troca e venda, espaços vazios para encontro de indivíduos se tornava comum nas pequenas cidades, áreas que visam o lazer, o conforto e valorizam o meio ambiente, com o passar dos anos, as necessidades foram mudando de forma, as mercadorias passaram a obter uma edificação própria, o lazer não é mais bem quisto dada a falta de tempo e de segurança constante. Praças e locais abertos ganham outro significado, com a demanda da compra e venda junto à necessidade de transitar de um local para outro de forma rápida, alguns centros podem se tornar caóticos tanto para veículos quanto para pedestres. O congestionamento de atividades está na base dos atributos de um centro, segundo Heliana Comin, 2006. Heliana pressupõe de causas que acabam por deteriorar áreas centrais como exemplos:

Como causa de origem interna:

- Congestionamento de atividades leva ao: congestionamento de trânsito, poluição do ar, poluição visual, aumento do preço do solo, escassez de áreas, falta de estacionamentos, intervenções inadequadas;
- O passar do tempo leva: ao anacronismo e inércia das edificações e da infraestrutura; problemas com a estrutura fundiária.

Como causas de origem externa:

- A concorrência de outras áreas da cidade em decorrência: da expansão urbana; da oferta imobiliária considerada mais promissora, em termos de qualidade de vida urbana, (ainda que de forma induzida); dos avanços tecnológicos que exigem áreas e edificações de diferentes características, não encontradas nos centros mais antigos.

Embora mais na condição de efeito do processo de deterioração do que de causa, o êxodo de atividades também aparece no conceito de deterioração, caracterizado por:

- Abandono/desocupação das edificações, pelo uso residencial, pelas Instituições públicas, pelo comércio e serviços mais qualificados;
- Apropriação indevida dos espaços públicos;
- Ocupação considerada inadequada das edificações.

Outro fator relevante para a problematização do local inserido ganha configuração na sua funcionalidade. A área seccionada entre as duas partes da Praça Tiradentes serve como avenida de tráfego durante a semana e é fechada e usada como parte de passeio, festividades e atividades para a população como área de lazer aos finais de semana, datas que possam variar conforme sua causa. Toda essa movimentação sem programação certa ocasiona no conflito no trânsito que ora está liberada, ora está interdita. O livro *Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados*, escrito por Heliana Comin Vargas e Ana Luisa Howard de Castilho, mostra algumas das motivações que conduzem a intervenção em centros urbanos, como mostrado a seguir:

Quadro 1 - Motivações que conduzem as intervenções em centros urbanos

Referência e identidade	Os centros têm um papel essencial quanto à identidade e à referência de seus cidadãos e visitantes.
História urbana	O centro é o lugar onde se encontram as sedimentações e as estratificações da história de uma cidade.
Sociabilidade e diversidade	A variedade de atividades e a tolerância às diversidades reforçam o caráter singular dos centros urbanos em relação aos subcentros mais recentes.

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

Fonte: Heliana Vargas, Ana Luisa Castilho Manole, 2009

As intervenções feitas em uma localidade central acabam por aprimorar a imagem da cidade, valorizando os patrimônios existentes, estimula o comércio e acarreta no aumento de novos empregos. A economia cresce com o investimento, aumentando a demanda no número de moradores, usuários e turistas apurando assim a qualidade de vida.

3. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

3.1 MOBILIDADE URBANA

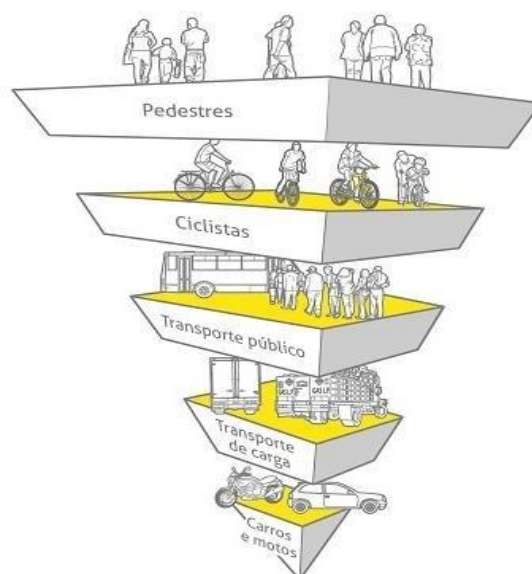
A Presidência da República sancionou a Lei nº 12.587 em 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana em que “visa contribuir para instituir as diretrizes e dotar os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade nas cidades brasileiras” (Martorelli, SeMOB). O sistema Nacional de Mobilidade Urbana é um conjunto organizado e coordenado que envolve o deslocamento de pessoas e cargas no

território por meio de transporte, serviços e infraestrutura. Seus princípios se baseiam em:

- a) Acessibilidade universal;
- b) Desenvolvimento sustentável;
- c) Equidade no acesso ao transporte público coletivo;
- d) Eficiência, eficácia, e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana;
- e) Segurança nos deslocamentos;
- f) Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Ainda sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/2012, uma hierarquia é observada pela pirâmide da mobilidade que junto as diretrizes de planejamento urbano, integração de serviços, custos ambientais, sociais e econômicos, energia renováveis e projeto adequado de transporte público se torna o tipo de modelo a se seguir no planejamento regional da mobilidade urbana. Todo cidadão possui o direito legal em receber o serviço de transporte coletivo adequado, participar do planejamento e da avaliação da política local de mobilidade, ter ambiente seguro e acessível em toda sua localidade e ser informado nos pontos de embarque e desembarque, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de integração com outros modos.

Figura 11 – Pirâmide de hierarquia na mobilidade urbana.



Fonte: Martorelli, 2013.

Segundo Kneib (UFG, 2012, p.73), “mesmo cientes de toda a complexidade de relações e de todas as variáveis que envolvem o tema no cenário contemporâneo, a principal solução para melhoria da mobilidade nas cidades não é tão complexa de ser respondida: deve apoiar-se na reversão da matriz modal atual – que se baseia no deslocamento motorizado individual – a partir da priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de deslocamento, (...) o modelo adotado nas cidades hoje se baseiam em garantir a fluidez e o espaço para os automóveis. E a sociedade tem arco com altos custos e externalidades negativas por conta dessa opção. O número de veículos individuais é crescente. Em grande parte das cidades brasileiras, planejadas ou não, já existem altos níveis de congestionamento viário. Isso significa que a capacidade das vias está abaixo do número de pessoas que desejam se deslocar em veículos motorizados individuais.

“Como convencer uma sociedade acostumada a comprar e valorizar seus carros e motos, que eles são prejudiciais para a cidade? Como convencer a economia industrial e urbana que o número de carros e motos, produzidos e vendidos, precisa parar de crescer? Como convencer uma sociedade acostumada a retirar seu carro da garagem na hora que lhe convém, deslocar-se na hora que lhe convém, e estacionar na porta da atividade que irá fazer, como lhe convém, que isso precisa mudar? Como convencer uma sociedade que a cidade precisa ser coletiva, que os espaços públicos precisam ser coletivos, que utilizar sempre o automóvel para todos os deslocamentos a altas velocidades ou embriagado, causa acidentes, se essa sociedade sempre valorizou o proprietário e o usuário do automóvel?” (Kneib,2012)

3.2 MOBILIDADE DE PEDESTRES

De acordo com Aguiar (2010, p.09), “o Brasil optou, desde a década de 60, por um modelo de mobilidade centrado no uso do automóvel. A partir dessa época iniciou-se um processo que transformou as vias em um essencial financiado por toda a sociedade e apropriado em mais de 90% pelo automóvel – símbolo de desenvolvimento e avanço tecnológico”.

Segundo Flávia Lopes (Lopes, 2013, p.36), “um dos principais problemas, na visão de especialistas, é o fato de que as medidas na área de mobilidade urbana foram pensadas, na maioria dos casos, sob o ponto de vista

da pessoa motorizada. Porém, em janeiro de 2012, o Governo federal sancionou a Lei da Mobilidade Urbana Sustentável (Lei nº 12.1587), que pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação para proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. A nova legislação torna clara a prioridade dos modos não motorizados e coletivos de transportes e é apontada como o pontapé inicial para a criação de uma nova cultura em termos de mobilidade urbana”.

“A cultura do automóvel está enraizada. Reverter a lógica de privilégio do automóvel só será possível por meio da educação”. (...) “As cidades, sobretudo as de pequeno e médio porte, estão perdendo o momento histórico de investir em meios de transportes sustentáveis, como as bicicletas” (Revista, 2013).

Para Marcos Ferreira (1997) “a maior parte das cidades brasileiras possui legislação urbanística na qual são estabelecidas diretrizes básicas que priorizam a circulação de pedestres em relação aos veículos, motorizados ou não. Na prática, no entanto, esta legislação é um mero documento técnico, que está muito longe de se tornar um instrumento de conhecimento da cidade e, portanto, respeitado por todos os seus moradores”.

Ainda para Ferreira (1997), os espaços destinados a pedestres são de infraestrutura inadequada não dispendo do enfoque necessário pelo esquecimento, descaso ou falta de verba para execução de projeto e obra. Os problemas variam como não atendendo a demanda de fluxo, dimensões inadequadas, mas estado de uso, acessibilidade quase nula, obstáculos que dificultam o tráfego como bancas de jornal, ponto de ônibus e arborização – essa quando possui alguma – sem o espaço direcionado adequado.

” Durante décadas, o espaço dos pedestres nas ruas tem sido invadido por veículos e equipamentos urbanos, além de, muitas vezes, ser indevidamente ocupado pelos proprietários dos imóveis. Esse processo conta, quase sempre, com a conivência das administrações públicas que têm por norma priorizar a circulação de veículos em detrimento da circulação de pedestres. Como consequência, o pedestre, que é o elemento mais fraco do sistema de transporte, vem perdendo seu espaço nas ruas.” (ANTP, 1997).

3.3 ACESSIBILIDADE

Acessibilidade é definida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (2004) por meio da norma NRB 9050, como possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos. A mesma norma define o termo acessível como espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação. Dessas definições, quatro elementos principais podem ser abstraídos. O conceito de acessibilidade salienta diretamente as condições relacionadas à: 1) edificações; 2) transporte; 3) equipamentos e mobiliários; e 4) sistemas de comunicações, (UNESP, 2005).

Para um seminário da IMED (SNCS, 2013, P.3), “São muitas as barreiras arquitetônicas encontradas no meio urbano, como: escadas íngremes e sem corrimãos, portas estreitas, degraus na entrada de estabelecimentos, pisos escorregadios. Para ter uma cidade acessível a todos, deve-se respeitar a diversidade física e sensorial entre as pessoas e as modificações pelas quais passa o nosso corpo, da infância à velhice. Deve-se pensar sempre na inclusão, com as rampas, calçadas mais largas, sinalização nas calçadas para deficientes visuais, sinaleira para pedestres e ciclovias”.

Segundo Ubierna (Paiva, 2010) “a acessibilidade deve ser considerada como uma qualidade do entorno e não deve ser analisada de forma separada e sim na globalidade do ambiente e em suas interações. Desde a concepção integral do entorno urbano, o meio físico se constitui, junto com o transporte, em fator e elemento essencial propiciado e facilitador da mobilidade, da comunicação sensorial e da acessibilidade”.

4. METODOLOGIA

4.1 PESQUISA

O presente estudo se caracteriza pela pesquisa qualitativa visando descrever o tema abordado e seus resultados com maior detalhamento, opiniões e progressos. A ideia é obter as informações necessárias para que o projeto tenha o máximo de valorização possível, uma vez que a Praça Tiradentes seja tombada. “O enfoque da quantidade é utilizar a melhor estratégia de controlar o delineamento da pesquisa para garantir uma boa interpretação de resultados”, conforme Roesch (2007, p.130).

O método da pesquisa foi de caráter exploratório e descritivo, realizada por meio de análises bibliográficas na cidade de Teófilo Otoni, que permite obter os detalhes desejados atingindo a melhoria dos problemas. Segundo Gil (1996, p.4), “estas pesquisas tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema a torna-lo mais explícito ou a construir hipóteses”.

4.2 LOCAL DO ESTUDO

O Projeto será realizado no entorno da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni – MG, analisando o meio urbano, a mobilidade e que se tem como problemática na área em questão.

4.3 COLETA DE DADOS

A coleta de dados foi realizada observando três tópicos a serem apresentados a seguir:

- Pesquisa documental: será realizada por forma de consultas e cópias de documentos com dados referentes à mobilidade urbana e de transporte público, meio ambiente e sua relação com ambiente urbano, acessibilidade e sua atuação no meio.
- Pesquisa bibliográfica: análise de escritas que tenham como base temas relacionado ao meio urbano e sua problemática e soluções.

- Pesquisa de campo: análise de campo onde há coleta de dados realizados aleatoriamente em diversos pontos da área central da cidade em horários alternados nos três turnos do dia ao longo de uma semana.

4.4 ANÁLISE DE DADOS

De posse das anotações dos diários de campo, dar-se-á início a transcrição literal dos dados coletados. Após a transcrição será feito três etapas simples que segue a ideia análise de Laurence Bardin sendo a primeira etapa da pré-análise onde é feita a organização dos materiais analisando o que está disponível e o que ainda precisa ser coletado, para Bardin, nesta fase, deve-se conter:

- a) Uma leitura flutuante do material, para ver do que se trata;
- b) Escolher os documentos que serão analisados (a priori) ou selecionar os documentos que foram coletados para a análise (a posteriori);
- c) Constituir o *corpus* com base na exaustividade, representatividade, homogeneidade e pertinência;
- d) Formular hipóteses e objetivos
- e) Preparar o material.

A segunda etapa consiste na exploração do material que é subdividido em codificação e categorização do material. Na codificação, é feito um recorte das unidades de registro e de contexto que variam entre palavra, tema, objeto, personagem, acontecimento ou documento seguindo da enumeração dos critérios estabelecidos; a categorização segue os critérios da semântica, sintática ou expressiva. Por fim, a terceira etapa é o tratamento dos resultados obtidos e interpretação que pode ser feita pela inferência. Para Bardin (1977, p. 133), a inferência poderá “apoiar-se nos elementos constitutivos do mecanismo clássico da comunicação: por um lado, a mensagem (significação e código) e o seu suporte ou canal; por outro, o emissor e o receptor”.

“Para enfrentar os desafios e a complexidade da mobilidade urbana, é possível utilizar se de algumas ferramentas para avaliar e caracterizar os planos realizados nas cidades. Pode-se citar como uma destas ferramentas, a lei Federal nº 12.587/2012, conhecida como “Lei da Mobilidade. Esta lei regulamenta a gestão da política de mobilidade

nas cidades brasileiras. De acordo com esta lei, é possível definir princípios e diretrizes compatíveis com os conceitos de mobilidade urbana sustentável, tornando obrigatória a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inseridos, para aproximadamente 3.065 municípios (mais de 55% do total de municípios brasileiros). A lei também concretiza a necessidade de uma sistemática de avaliação, revisão e atualização dos Planos de Mobilidade, tornando imprescindível como ferramenta de avaliação e controle das condições de mobilidade nos municípios.” (Oliveira; Rodrigues, 2015).

5. ESTUDO DE CASO

Os estudos de caso foram selecionados ao longo do processo de pesquisa e estudo sendo analisados pela qualidade projetual, conceitos e apresentação. Neste contexto, é possível haver paralelismo entre os estudos de caso aos projeto final apresentado.

5.1 HEFEI & VANKE PARADISE ART WONDERLAND

Localizado no centro de Hefei - Xangai, pelo ASPECT Studio Xangai, o Wantou & Vanke Paradise Art Wonderland busca em sua função levar à população uma experiência diversificada e dinâmica não costumeira de sua localidade, com âmbito moderno da vida urbana. O projeto inclui diversas instalações e atividades para diferentes idades, jogos, recreação esportiva e parques de bolso, o que estimula a conectividade social junto a comunidade.

Figura 12/13 – Hefei Wantou - Xangai



Fonte: Archdaily, 2018

A proposta é uma expressão do conceito de comunidade e sua cultura designada a sua forma, cor e composição cuja experiência se torna intensa e

ousada. O programa é dinâmico e objetiva contemplar as necessidades de seus visitantes, estimula a interação e conectividade entre os indivíduos de forma a ocasionar na evolução social por meio das vivências educacionais, reuniões comunitárias e eventos públicos.

5.2 PRAÇA TRIUMFALNAYA

Localizada em Moscou, a praça Triumfalnaya foi projetada pelo escritório de arquitetura Buromoscow no qual se baseia em quatro passos sendo:

- a) Definir uma praça e um jardim;
- b) Planificar a praça;
- c) Ser mais clássico;
- d) Adicionar romance;

Figura 14/15 – Praça Triumfalnaya - Moscou



Fonte: Archdaily, 2018

Com foco especial em um jardim cuja sensação é de um oásis, a praça se tornou um ambiente de estar com movimentação nos cafés e áreas de passeio e espera. O local conta com eventos de música, esportes e outras, o que a torna popular dentre a população que à ocupa em diferentes horários do dia.

5.3 PRAÇA CASACOR

Localizada em São Paulo com conclusão de projeto em 2018, a praça projetada pelos escritórios Catê Poli Paisagismo e João Jardim Paisagismo com área total de 320m² foi pensada para o urbanismo com foco nos passeios e calçadas. Com o uso predominante da cerâmica, o local conta com uma construção econômica e sustentável que visa contemplar a natureza em meio á tantos edifícios.

Figura 16/17 – Praça CASACOR – São Paulo



Fonte: Casa de Valentina, 2018

6. SOBRE O EXISTENTE

6.1 O LUGAR

Localizada no centro de Teófilo Otoni/MG, a Praça Tiradentes recebe visitas com certa de 134.745 mil pessoas que habitam na cidade, mais os visitantes dos distritos vizinhos pertencentes às regiões geográficas intermediárias e imediatas. As ruas que ladeiam a praça são Rua Epaminondas Otoni, Avenida Getúlio Vargas, Rua Doutor Reinaldo, Rua Frei Gonzaga e Rua Engenheiro Antunes. Seu entorno é predominantemente cercado de ocupações comerciais, de serviços e uso misto que em sua maioria possui arquitetura construída na época.

Figura 18 – Esquema da Praça Tiradentes



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 19 – Mapa com equipamentos importantes do entorno



Fonte: Elaboração própria sobre base do Google Earth

Os elementos como o coreto, fonte, Espaço Cultural, Lago Artificial, Anfiteatro, acessos e jardins são tombados a fim de fazerem parte do processo de preservação do Patrimônio Cultural do Município de Teófilo Otoni com suas obras arquitetônicas e compositivas. A proposta arquitetônica pretende incluir uma melhoria na sua setorização e fluxo nas áreas que podem sofrer alterações dentro do âmbito da Praça Tiradentes, promovendo o bem estar e segurança da população presente.

Figura 20 – Vista parcial superior



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 21 – Vista parcial da Rua Doutor Reinaldo esquina com a Rua Frei Gonzaga



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 22 – Vista parcial da Rua Doutor Reinaldo esquina com a Rua Engenheiro Antunes



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 23 – Vista parcial da Rua Frei Gonzaga esquina com a Rua Epaminondas Otoni



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 24 – Vista parcial da Avenida Getúlio Vargas esquina com a Rua Engenheiro Antunes



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 25 – Vista geral da via que intercepta a praça e a parte desta que é estacionamento



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 26 – Vista geral da Fonte



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 27 – Vista geral do Coreto



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

Figura 28 – Vista geral da Sorveteria Central



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

6.2 DINÂMICA DE FLUXOS

O terreno possui proximidade com vários pontos de ônibus que fazem trechos distintos, com duas ruas principais de acesso, a Rua Epaminondas Otoni que passa por todo o centro e a Avenida Getúlio Vargas que possui alto tráfego de veículos e corredor de ônibus.

Figura 29 – Vista geral da Avenida Getúlio Vargas



Fonte: Dossiê da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni

É por meio da pesquisa de campo que o fluxo e a utilização da Praça Tiradentes se tornam mais adequadas para estudo, com base no dia e horários específicos observando a quantidade de transeuntes na praça num curto espaço de tempo, a funcionalidade da praça em relação ao que a população precisa e os valores que a mesma oferece. Como resultados da pesquisa, o número de pedestres transcende a quantidade de veículos analisando o período de tempo de permanência de cada, ou seja, o pedestre passa mais tempo ocupando o local do que o veículo que apenas transita nas vias de acesso mais rápido.

Os resultados obtidos confirmam a má utilização do espaço público com base no que a população procura, tanto em horário de trabalho em meio de semana quanto aos horários de lazer nos finais de semana. O presente artigo oferece como proposta uma valorização do espaço público sem comprometer as obras características da valorização de uma história da cidade.

Sendo um local de fácil acesso ao transporte público, as áreas urbanas devem atender as necessidades de lazer da comunidade no geral se tornando acessível a todos. As ciclofaixas se tornam mais uma opção de deslocamento que por sua vez aumenta a qualidade de vida de uma cidade num todo ocasionando numa escolha mais confiável e confortável do ciclista que escolhe cada vez menos o uso do carro ou moto.

Figura 30 – Diagrama de fluxo para ônibus



Fonte: Elaboração própria sobre base do Google Earth

Figura 31 – Diagrama de fluxo proposto para ônibus



Fonte: Elaboração própria sobre base do Google Earth

Figura 32 – Diagrama de fluxo proposto para ciclistas



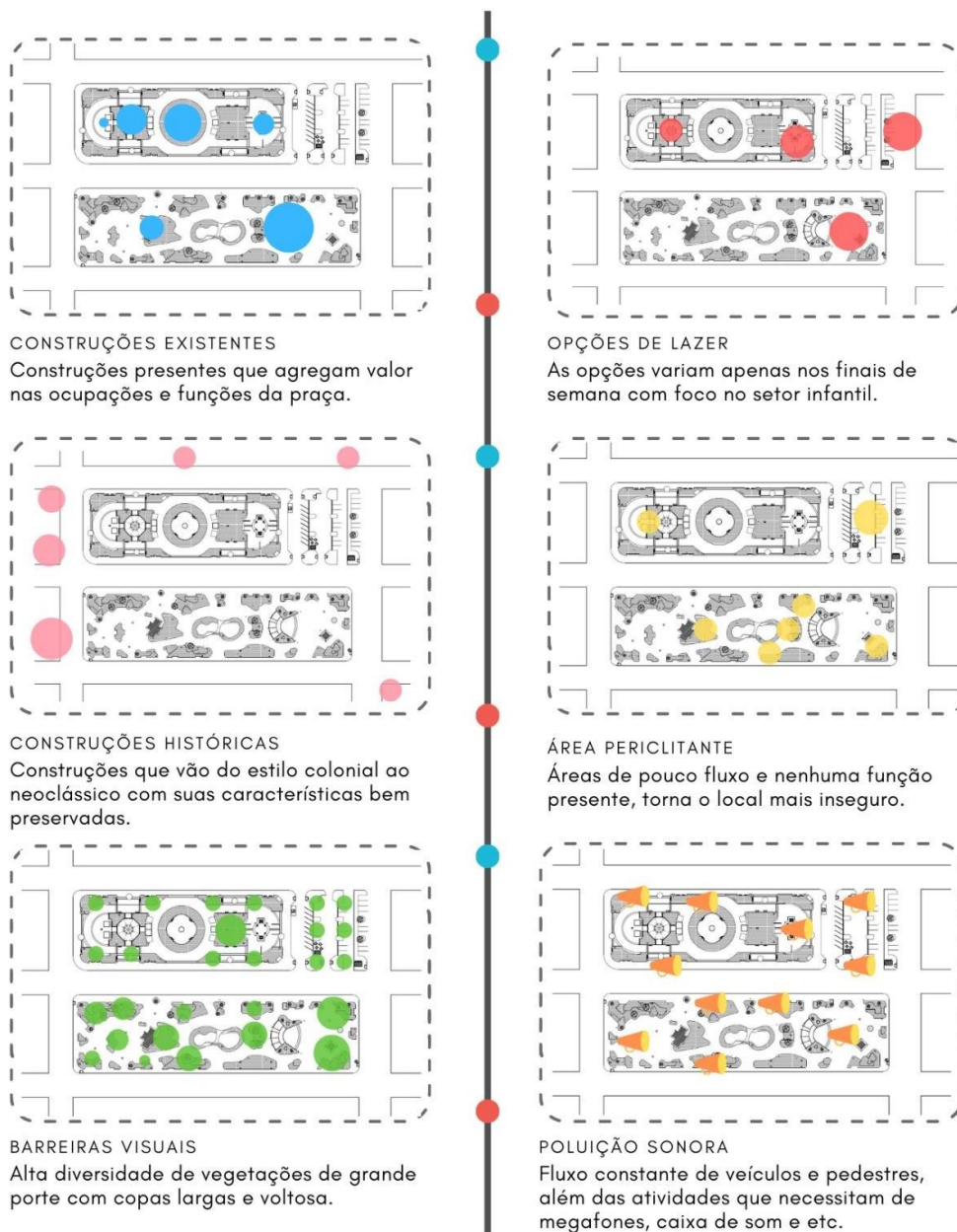
Fonte: Elaboração própria sobre base do Google Earth

6.3 POSICIONAMENTO

Atualmente, a praça é definida como uma área de acesso constante na cidade, desde a produção dos eventos da cidade – está apenas readequada na Av. Getúlio Vargas – quanto a parte cotidiana da população. Um local com canteiros, áreas livres e arbóreas que pelo mal fluxo e planejamento não se adequam às necessidades públicas rotineiras.

“O termo praça implica em inúmeras definições, tanto por parte do poder público, quanto por parte de pesquisadores e técnicos que estudam esses espaços. Para tanto, considera-se aqui a praça como espaço público que se enquadra na zona urbana como um Sistema de Espaços Livres de Construção, ou seja, espaços urbanos ao ar livre, destinados a todo tipo de utilização relacionada a caminhadas, descanso, passeios, práticas esportivas e recreacionais e entretenimento em horas de ócio, na qual podem desempenhar, principalmente, funções estéticas, de lazer e ecológica-ambiental, dentre outras. (CAVALHEIRO, 1999)”

Figura 33 – Existente na Praça Tiradentes de Teófilo Otoni



Fonte: Elaborado pelo autor

Um dos principais problemas enfrentados pelo local definido como área de atuação é a inadequada funcionalidade da setorização e do programa de fluxo que a praça oferece. Como projeto, buscou-se uma relação mais sensível com o local por meio das análises das entrevistas e pesquisas de campo, além da observação no espaço em diferentes horários do dia, registrando a relação entre a população e a praça por meio de fotografias e dinâmica de uso. Os resultados

do estudo foram de total importância para o resultado final da proposta de revitalização.

O principal foco conceitual do projeto é desenvolvido de um espaço público aberto que em sua revitalização engrandece o existente atual. O projeto que por sua vez é inversamente proporcional a sua funcionalidade ao qual engloba a multiplicidade de uso e funções, aponta como solúvel uma criação de espaço físico com uso viável, funções visuais que é atribuído como local singular na região de estudo, agregando desta forma o valor eufórico da vida popular e de sua saúde. Neste contexto entre a qualificação e inserção de um espaço físico, surge a proposta de projeto junto a suas vertentes relações com o meio.

6.3.1 ACESSOS

Na configuração atual da praça, no quesito acessibilidade para PNE há um descuido por parte do órgão responsável que não seguem as normas legais ou são em alguns casos inexistentes. Faixas de pedestres e sinalização são outros problemas enfrentados pela população seja por pedestres ou veículos. O acesso é de extrema importância para apoderamento do espaço uma vez que adentrar ao espaço é a forma inicial para poder utilizar o mesmo. O projeto pretende tornar as áreas modificadas acessíveis a qualquer ponto, sem barreiras e/ou diferenças de níveis.

6.3.2 OPERAÇÕES

Como estudo de caso, pretende-se atender a quatro requisitos básicos de utilização da praça, baseados nas atividades existentes do local, mas que ocorrem em baixo nível de qualidade e funcionalidade além da falta de hierarquização dos espaços. Dentre tais requisitos, atende-se como primeiro requisito atravessar, que implica nos pedestres ou ciclistas que pretendem apenas passar pela praça cortando caminho e/ou que acabe por utilizá-la como parte da rota apenas por ser mais atrativo, o termo ficar como segundo requisito representa duas partes importantes do fluxo proposto, onde se tem áreas de elevada energia como brincar, correr e maior movimento e área de baixa energia como ler um livro, relaxar, fazer yoga ou atividades relacionadas. O terceiro requisito são os acessos ao playground, área livre e área de alimentação e por

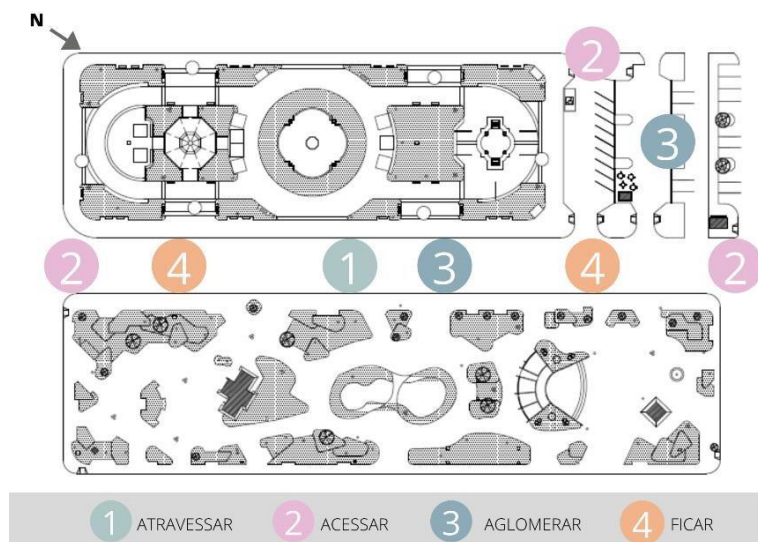
fim, o aglomerar como ultimo requisito, onde há uma possibilidade de aglomeração de pessoas como shows, feiras e eventos.

Figura 34 – Diagrama de operações



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 35 – Aplicação das operações



Fonte: Elaborado pelo autor

A composição dos elementos da praça segue uma escala que leva em consideração o fluxo de pessoas, carro, ruas e usos já existentes. Pensando nos atributos de cada setor proposto e na energia que tal proporciona.

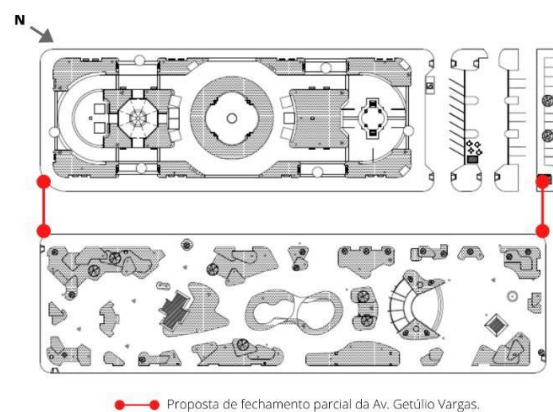
7. PROPOSTA DE PROJETO

A proposta surge com base nas quatro operações citadas no tópico 5.3.2 (Figura 35) onde cada uma define um local de atuação dentro do espaço trabalhado. Pensando na identificação do estudo com o entorno e com as necessidades presentes com a população, o projeto acaba por atender as pendências que surgiram ao longo do tempo, além de aprimorar o conceito de urbanismo dentro da sociedade. Com base nas análises e observações, foram estabelecidos setores com diferentes ambientizações que compreendem o fundamento da praça.

O conceito do projeto para o mobiliário partiu das formas existentes na história da praça como coreto, fonte e palco para eventos, com modelos geométricos singulares, enquanto a disposição dos ambientes seguem a notabilidade da vegetação densa e áreas abertas. O estudo se baseia no poder do “simples” como conceito, partindo da “funcionalidade” em sua construção de momentos e afazeres.

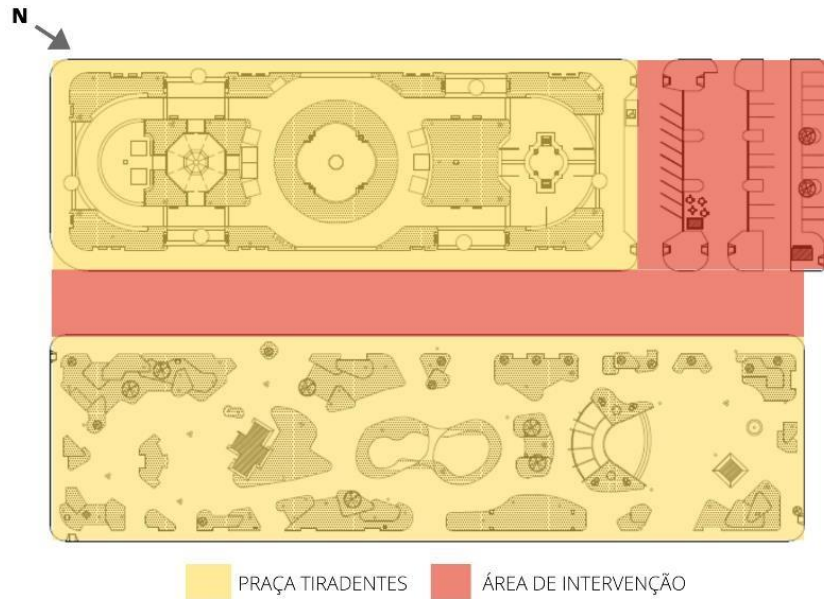
Com base em todo conceito histórico já analisado ao longo do texto e as riquezas patrimoniais que a cidade em sua área central carrega, na qual por si só defini a história que a localidade já vivenciou, o projeto se preocupa em manter o património cultural da cidade. Com isso, a ideia se inicia com um fechamento parcial da Av. Getúlio Vargas, espaço onde serão setorizadas as áreas de atuação de cada objetivo. A imagem a seguir demonstra o processo simples de proposta mas que permite uma melhor qualidade de vida para a população que muito se utiliza da praça, seja para trabalho ou lazer.

Figura 36 – Proposta de fechamento da Av. Getúlio Vargas



Fonte: Elaborado pelo autor

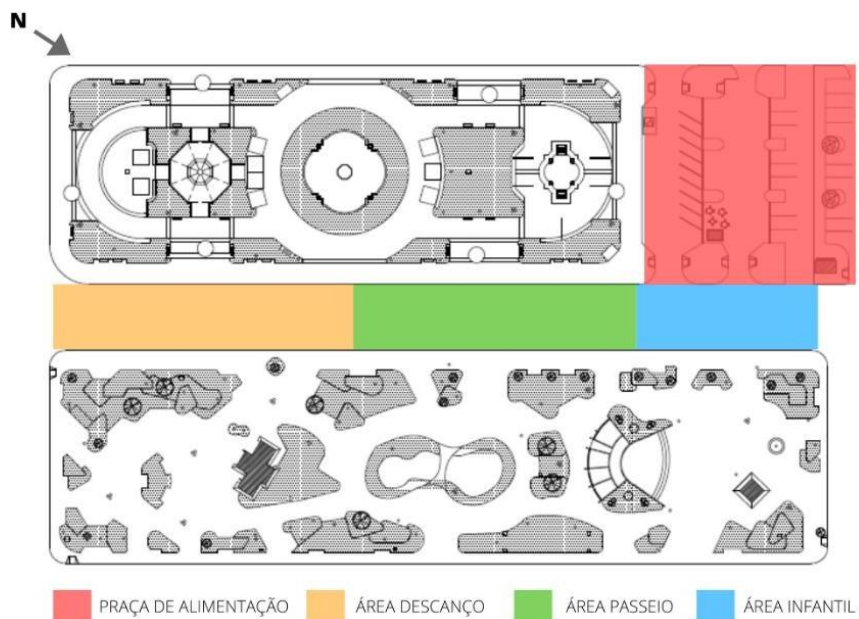
Figura 37 – Área de intervenção



Fonte: Elaborado pelo autor

Como setorização, a área de atuação que possui um total de 3.370 m² (Três mil trezentos e setenta metros quadrados), sendo cada operação com seu espaço bem definido. As áreas se apresentam como praça de alimentação, área de descanso, área de passeio e área infantil, onde cada uma será tratada particularmente no decorrer da leitura.

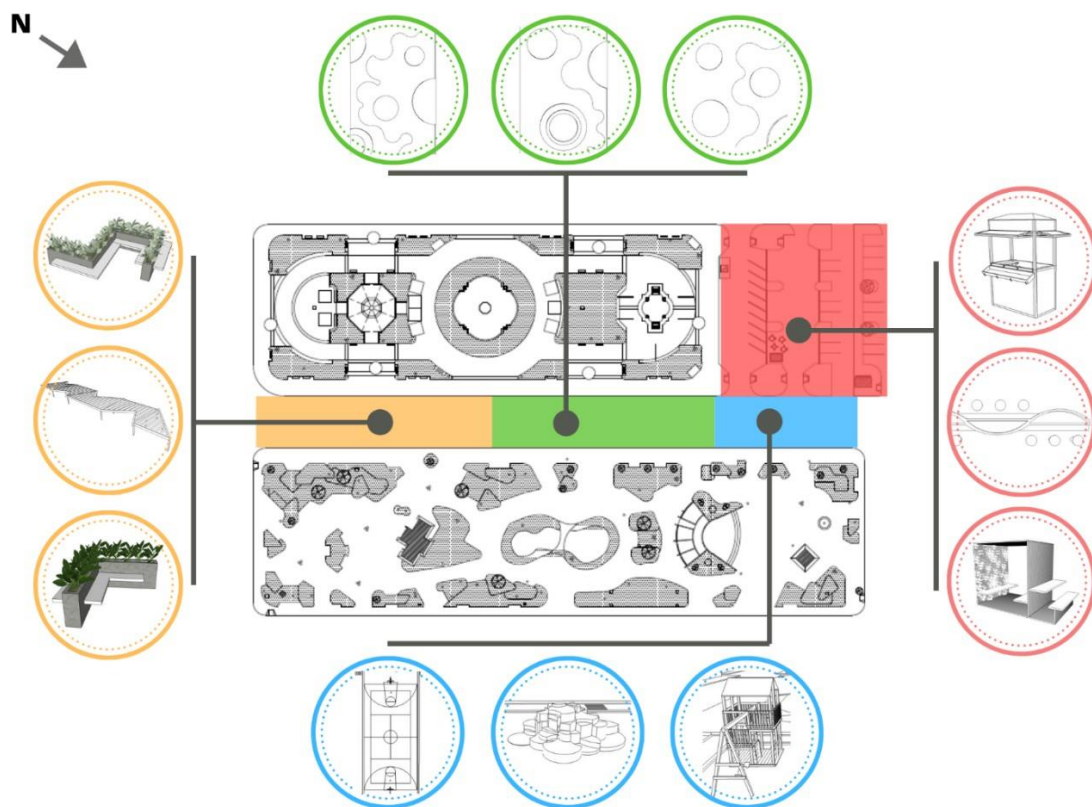
Figura 38 – Setorização proposto para Praça Tiradentes



Fonte: Elaborado pelo autor

Nesse estudo, sugere-se o uso de mobiliários urbanos junto a uma vegetação simplória com uso predominante da madeira e piso intertravada. Os acessos e passeios foram criados pensando na sua funcionalidade, dando forma e beleza no seu processo de caminho. O projeto em seu contexto é simples, pensando na custo benefício da cidade, mas atendendo sua primordial função com o lazer, espaço agradável e seguro e um bem estar a população.

Figura 39 – Esquema de setorização da praça Tiradentes



Fonte: Elaborado pelo autor

7.1 PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO

Atualmente, a área proposta funciona durante o dia como estacionamento e ponto de táxi, no turno da noite, as barracas e carrinhos de cachorro quente são dispostas nas ruas junto a mesas plásticas quadradas. O projeto para esta área é pensado em manter a ideia inicial de forma definitiva, conservando a parte alimentícia nos três turnos do dia, com a disposição ideal para barracas, mesas e acentos de forma funcional e que atenda as

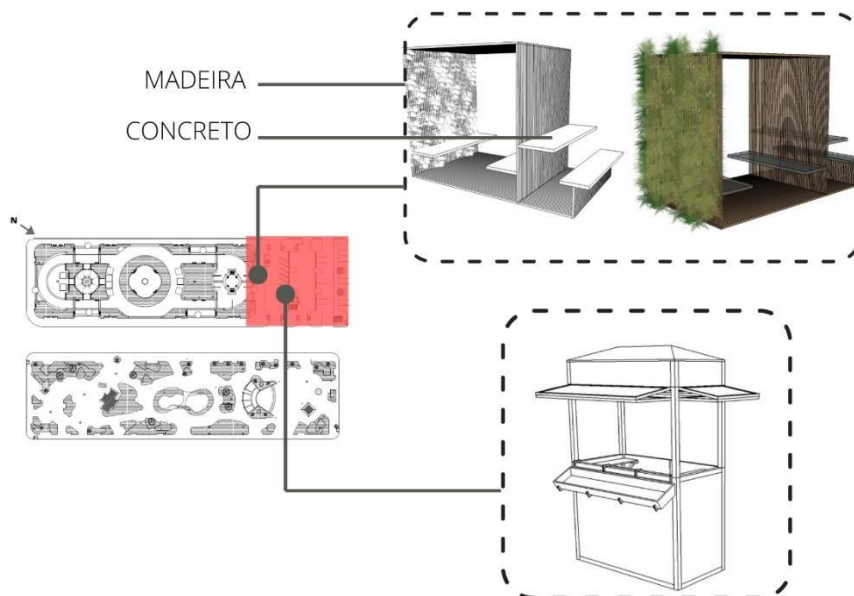
necessidades dos visitantes gerando conforto e segurança para a população e maior lucro financeiro para os comerciantes.

Figura 40 – Atual praça de alimentação



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 41 – Proposta de mobiliário para a praça de alimentação



Fonte: Elaborado pelo autor

O mobiliário foi pensado na simplicidade manual e estética, com uma referência contemporânea nos traços retos e geométricos. Mesmo com sua interação com o ambiente em geral, tal mobiliário pode ser utilizado em vários outros locais, caso seja a opção, como pracinhas e pontos de ônibus por

exemplo. As barracas seguem um desenho comum mas que atende suas função com delicadeza e simplicidade, os acentos conversam com o restante das formas das demais áreas com suas curvas e vegetações de pequeno porte, sendo com materiais de alvenaria e madeira que possuem fácil disposição no mercado regional, além disso, as mesas de apoio ocasionam na privacidade do indivíduo e ao mesmo tempo, permitem uma interação social adequada. Suas disposições são intercaladas um ao outro, permitindo uma reorganização no tipo dos produtos a serem comercializados.

Figura 42 – Maquete eletrônica da proposta para a praça de alimentação: vista 01



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 43 – Maquete eletrônica da proposta para a praça de alimentação: vista 02



Fonte: Elaborado pelo autor

7.2 ÁREA DE DESCANSO

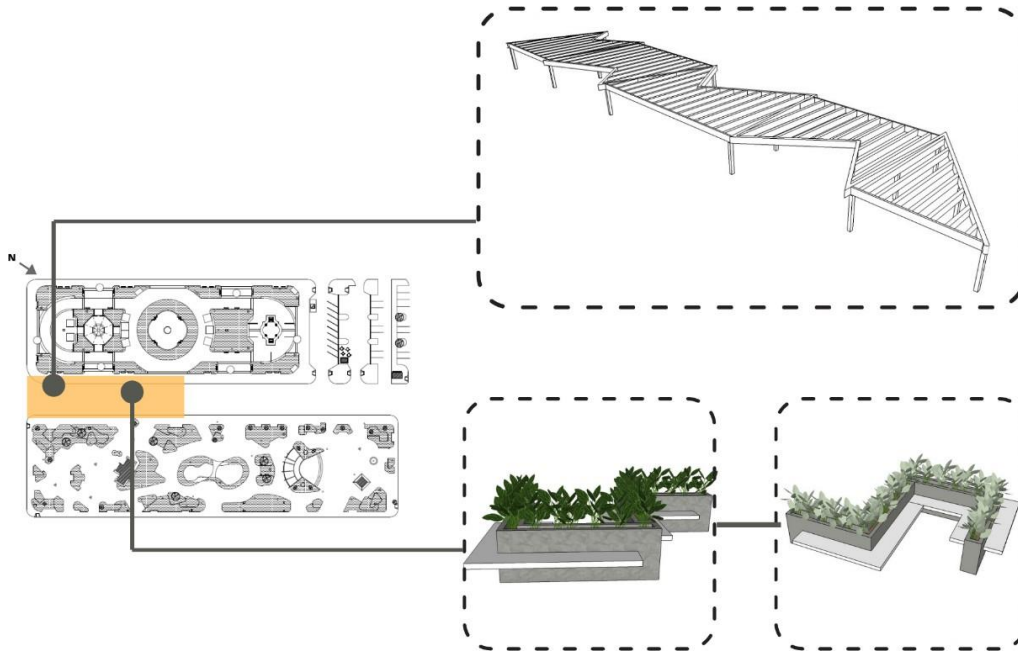
Como uma das entradas principais, a área de descanso com medida de 73 metros de comprimento e 10 metros de largura, possui um pergolado de madeira imponente que adentra no projeto com o propósito de controlar um pouco da incidência da luz natural e agregar valor visual a localidade, contendo em sua extensão formas variadas de acentos, além de redes em algumas de suas extremidades. Os acentos foram pensados a serem dispostos em formas geométricas variadas, cada acento com um formato diferente permitindo brincar com esse jogo de formas, com uma altura de 90cm totais, em sua área superior, o acento recebe uma extensão de vegetação, plantas de pequeno porte para criar um clima mais ameno. Cada acento poderá variar em sua pintura com as cores amarelo, azul e vermelho que transmitem nesta mesma ordem alegria, calma e desejo, tudo pensado com o maior cuidado para deixar o visual mais colorido e atrativo.

Figura 44 – Atual Av. Getúlio Vargas



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 45 – Proposta de mobiliário para a área de descanso



Fonte: Elaborado pelo autor

A planta “Luca” aparece como proposta ideal para permanecer junto aos acentos. Muito comum para área externa e com alto nível de desenvolvimento no sol pleno, luca possui uma fácil manutenção e aprecia locais mais secos. O pergolado como obra mais atrativa se torna o ideal para acesso inicial a praça para quem adentra pelo sentido de fluxo da Av. Getúlio Vargas, tornando sua fachada imponente e atrativa para a população.

Figura 46 – Maquete etetrônica da proposta para a área de descanso: vista 01



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 47 – Maquete eletrônica da proposta para a área de descanso: vista 02



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 48 – Maquete eletrônica da proposta para a área de descanso: vista 03



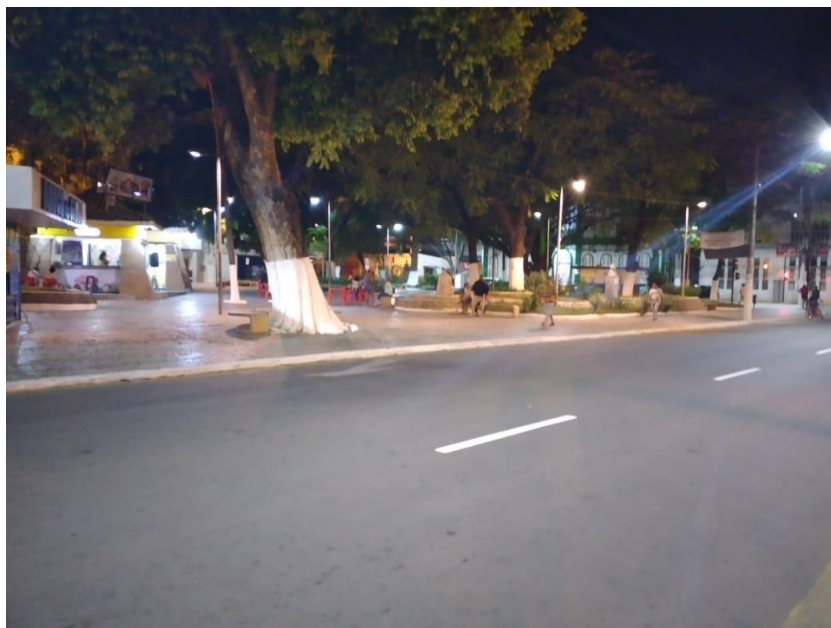
Fonte: Elaborado pelo autor

7.3 ÁREA DE PASSEIO

Ter um ponto para encontro entre amigos, conversar em um local arejado e confortável, socializar e dialogar, essas são algumas das características que a área de passeio proporciona a população. Com uma área de 460m² em design criativo e geométrico, as curvas que são criadas ao longo do percurso gera tranquilidade visual para a população que necessita de interações e troca de ideias, o básico para uma melhoria na qualidade de vida da cidade com um simples mas grande ato. Visando a sociabilização, a área de passeio rompe com a homogeneidade urbana criando uma diversificação da paisagem contruída, participando do embelezamento da cidade, sua localidade entre as demais áreas projetadas foi pensada como meio central para que todos possam acessá-la sem perder o contato com os demais ambientes. Algumas árvores foram adicionadas ao local para amenizar o clima e contribuir na ideia de bem estar psicológico que essa área transmite, além de proporcionar sombreamento e proteção.

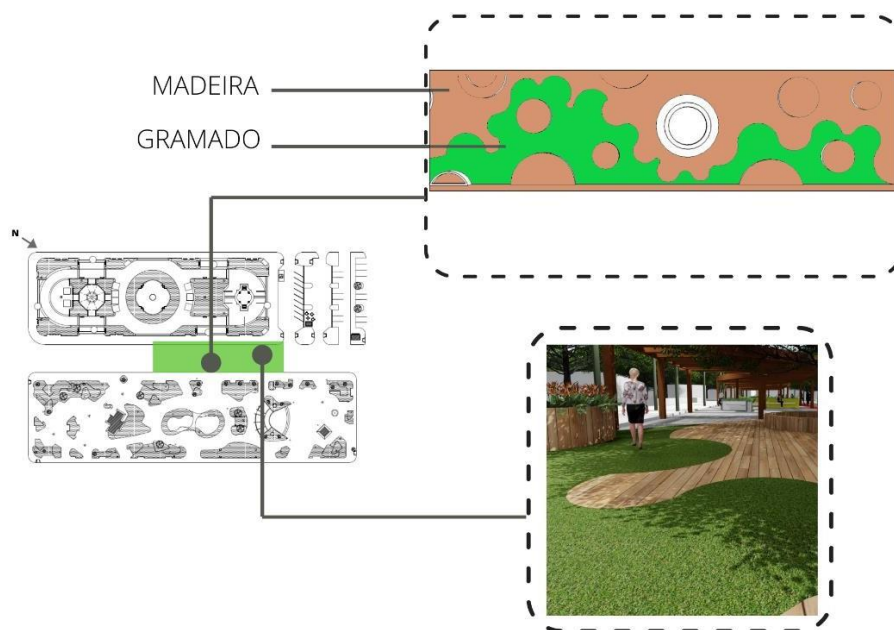
“Somos seres históricos, sociais e levamos em consideração o contexto em que vivemos. Esses espaços de convivência são necessários para manter a cultura e a história como parte da nossa formação como indivíduos. - Maira Bergo (psicóloga)”

Figura 49 – Atual Av. Getúlio Vargas



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 50 – Proposta de mobiliário para a área de passeio



Fonte: Elaborado pelo autor

Como escolha para o gramado nesta área, tem-se a grama esmeralda, pela maciez e resistência ao pisoteamento, muito resistente ao sol, fácil enraizamento, um tapete de grama perfeito e macio. As árvores são de médio e pequeno porte, uma vez que as demais vegetações já existentes na praça possuem sombreamento e frescor durante o dia.

Figura 51 – Maquete eletrônica da proposta para a área de passeio: vista 01



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 52 – Maquete etetrônica da proposta para a área de descanso: vista 02



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 53 – Maquete etetrônica da proposta para a área de descanso: vista 03



Fonte: Elaborado pelo autor

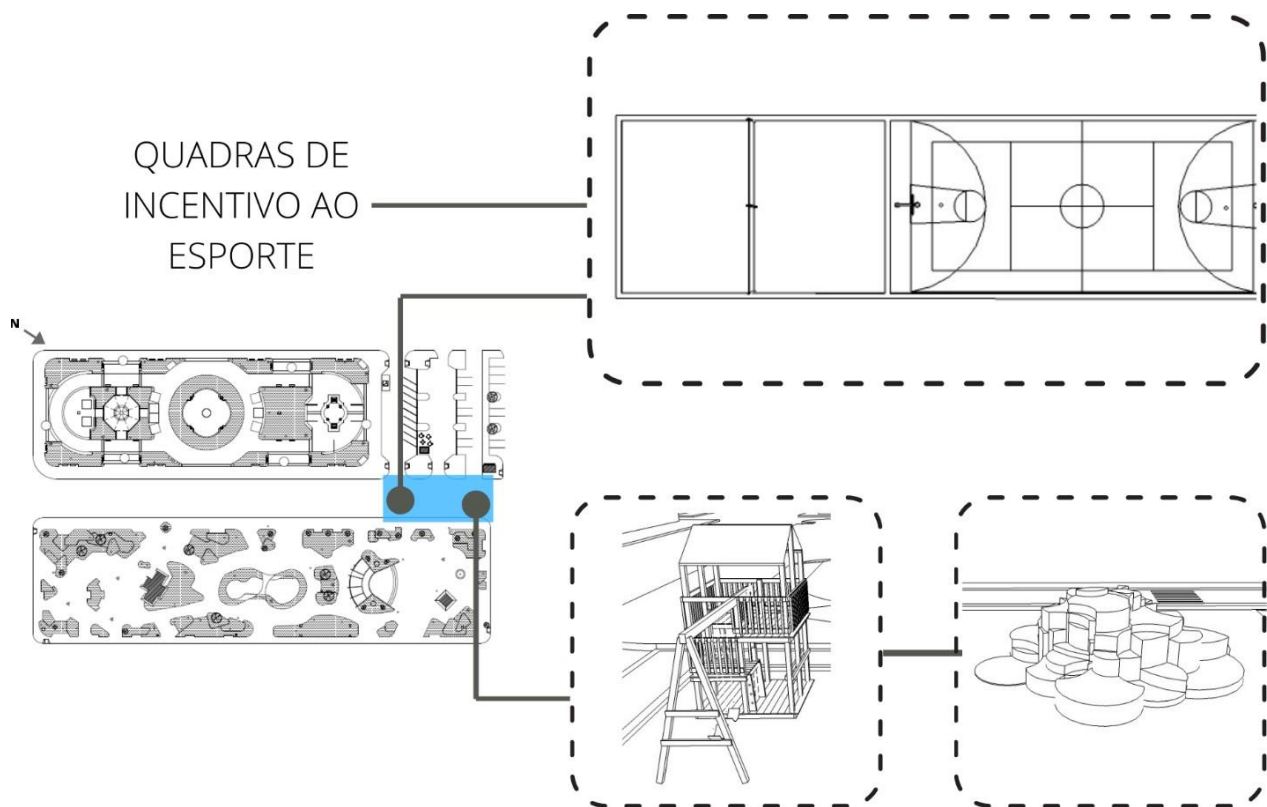
7.4 ÁREA INFANTIL

Com um total de aproximadamente 380m², a área infantil conta com uma pista para bicicletas, patinetes, patins, em geral, no entorno de toda sua área. Ao centro se faz presente duas quadras, uma de área e uma poliesportiva, ao lado das quadras há um playground colorido e interativo. Todas essas atividades possuem um alto nível significativo para a socialização e formação das crianças,

este setor ensina a importância do dividir, o respeito, esperar seu tempo, noção do direito do ser humano, respeito quanto a limites e espaços. Localizado de forma proposital à praça de alimentação, os responsáveis pela criança terão a oportunidade de obter momentos de tranquilidade tanto na área de passeio quanto na praça de alimentação, podendo observar mais de perto a criança enquanto brinca. A área infantil proporciona uma infância saudável e divertida às crianças, com segurança e variedade de atrações.

“As praças, quando frequentadas, proporcionam momentos de interação e bem estar no convívio ao ar livre. Espaços de recreação e lazer são palcos importantes para as crianças, que podem entender a importância de sua conservação na medida em que a usufruem. - Mariana Moretti (Pedagoga)”

Figura 54 – Proposta de mobiliário para a área infantil



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 55 – Maquete eletrônica da proposta para a área infantil: vista 01



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 56 – Maquete eletrônica da proposta para a área infantil: vista 02



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 57 – Maquete eletrônica da proposta para a área infantil: vista 03



Fonte: Elaborado pelo autor

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta do projeto em estudo se dá pelo conceito de espaço público e sua prioridade em relação a quem pertence, que por meio de estudos e pesquisas aborda o impulso pessoal das áreas urbanas e sua indagação com a falta da disponibilidade de ambiente adequados na região por completo. O ganho na qualidade de vida da sociedade que cresce em seu cotidiano em ambientes com um plano diretor funcional, descreve na evolução e crescimento de sua localidade, com segurança, bem estar e saúde.

Este estudo obteve em suas expectativas a valorização da região junto a preocupação em não se desfazer da identidade do local e ao mesmo tempo, além de atrair mais pessoas para o comércio central, tornar seu passeio mais agradável e seguro. A requalificação do ambiente de estudo, projetada como plano futuro, um local de atratividade para as horas vagas de familiares, amigos ou até mesmo individuais, conectando o bem estar à sociedade.

9. REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade. São Carlos: USP, 2010.

ALMEIDA, E.; GIACOMINI, Larissa Bressan; BORTOLUZZI, Marluse Guedes. Mobilidade e acessibilidade urbana. Seminário Nacional de Construções, 2013.

BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, v. 30, p. 31-2008, 2008.

BRASIL (2012) Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

CHIEREGATTI, Carolina Moreira. A mobilidade urbana de Brasília: um estudo descritivo em comparação com as propostas de uma cidade inteligente. 2016.

DE ACESSIBILIDADE, Normas Técnicas Brasileiras. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

FERREIRA, Marcos Antonio Garcia; DA PENHA SANCHES, Suely. A Segurança dos Pedestres nas calçadas. In: CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. 1997.

GOMES, Maria Rosângela. A praça pública como indicador dos problemas socioambientais na cidade de Natal/RN. Sociedade e Território, p. 134-145, 2012.

HEFEI Wantou & Vanke Paradise Art Wonderland Fase 1 / ASPECT Studios. ArchDaily Brasil, 09 Abr 2018. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/892089/hefei-wantou-and-vanke-paradise-art-wonderland-fase-1-aspect-studios>> Acesso em 8 Out 2020.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. Revista UFG, v. 14, n. 12, 2012.

LOPES, FLávia. As cidades para os pedestres. A3 Revista de Jornalismo Científico e Cultural da Universidade Federal de Juiz de Fora, n. 4, 2013.

LOUREIRO, Sérgio Adriano; BARBOSA, Christiane Lima; LIMA JR, Orlando Fontes. Procedimento para localização e alocação de vagas de carga e descarga em centros urbanos. Anais do XXVI ANPET, 2012.

MANZINI, Eduardo José. Inclusão e acessibilidade. Revista da Sobama, v. 10, n. 1, p. 31-36, 2005.

NEGREIROS, Flávia Adriana Aranha Gouvêa et al. Espaço público para pedestres na cidade do automóvel: Desafios e potencialidades para mobilidade no Centro de Campinas. 2017.

PARDIM, Robert. Conheça os principais tipos de grama do mercado. Central da Grama, 21 Jun 2015. Disponível em: <<https://centraldagrama.com/dicas/tipos-degrama#:~:text=Macia%20e%20resistente%20ao%20pisoteamento,dando%20grande%20beleza%20ao%20gramado>>. Acesso em 06 Nov 2020.

PRAÇA Triumfalnaya / Buromoscow [Triumfalnaya Square / Buromoscow]. ArchDaily Brasil, 27 Jan 2018. Disponível em:

<<https://www.archdaily.com.br/br/887257/praca-triumfalnaya-buromoscow>>
Acesso em 6 Nov 2020.

POLI, Caterina; JADÃO, João. Praça Casacor São Paulo 2018. Galeria da
Arquitetura, 2018. Disponível em:
<https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/cate-poli-paisagismo_/praca-casacor-sao-paulo-2018/4990> Acesso em 01 Nov 2020.

RESENDE, Paulo de Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato de. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento. Fundação Dom Cabral, Caderno de ideias CI, v. 910, 2009.

RUVIERI, Enorrainy Emanoely de Jesus et al. Requalificação da Praça Virgílio Rodrigues da Cunha. 2018.

SANTANA, Homã Alvico; A praça – Requalificação da Praça Rotary, Vila Buarque – SP; Trabalho Final de Graduação Arquitetura e Urbanismo – Mackenzie, 2013.

SUZUKI, Thiago Nakaji. A praça como coração da cidade: uma proposta de centralidade para o Capão Raso em Curitiba. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

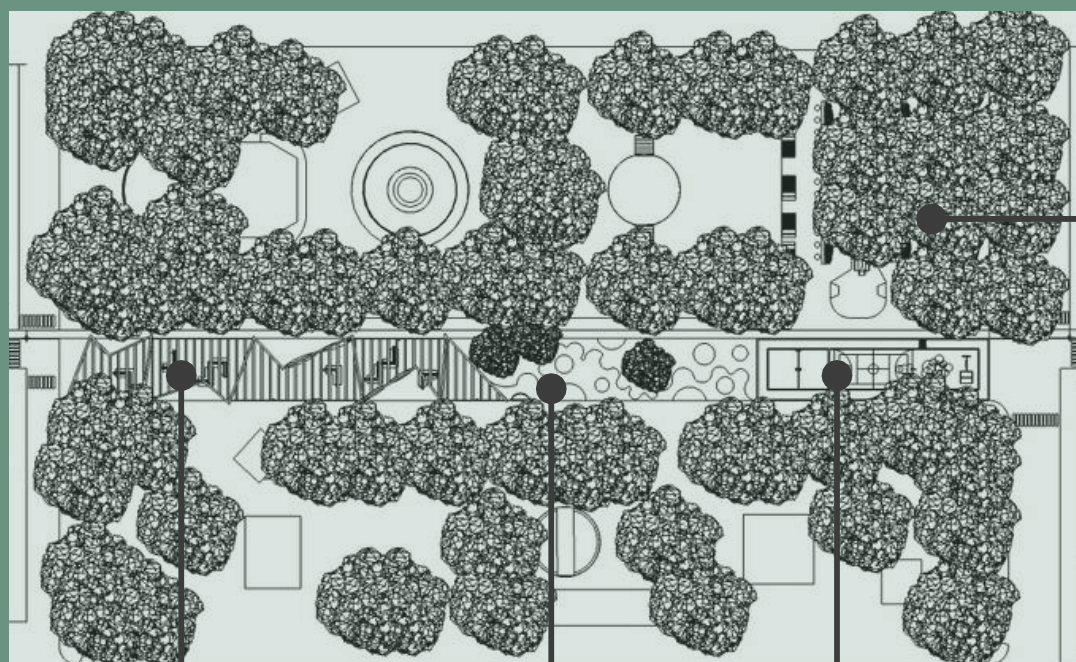
TOMBAMENTO, Dossiê da Praça Tiradentes Teófilo Otoni; Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni - Minas Gerais, Arquitetura, Cultura e Preservação, Abril 2007.

VARGAS, Heliana Comin; DE CASTILHO, Ana Luisa Howard. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Editora Manole, 2006.

REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES

t e ó f i l o o t o n i - m g

INTRODUÇÃO



O objetivo desse artigo é apresentar soluções para o programa de uso do entorno da Praça Tiradentes de Teófilo Otoni — MG, ao qual conta com uma breve discussão sobre o conceito de mobilidade, sua metodologia e resultados para a problemática do centro da cidade. Desenvolver métodos que aperfeiçoe os embasamentos atuais da localidade sem modificar a história em que foi inserida.



LOCALIZAÇÃO



CONCEITO E PARTIDO

O conceito do projeto para o mobiliário partiu das formas existentes na história da praça como coreto, fonte e palco para eventos, com modelos geométricos singulares, enquanto a disposição dos ambientes seguem a notabilidade da vegetação densa e áreas abertas. O estudo se baseia no poder do “simples” como conceito, partindo da “funcionalidade” em sua construção de momentos e afazeres.

proposta para a praça tiradentes - Teófilo otoni/mg

tcc-01

FACULDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS

ARQUITETURA E URBANISMO

ORIENTADORA: NAIENE CARDOSO COSTA

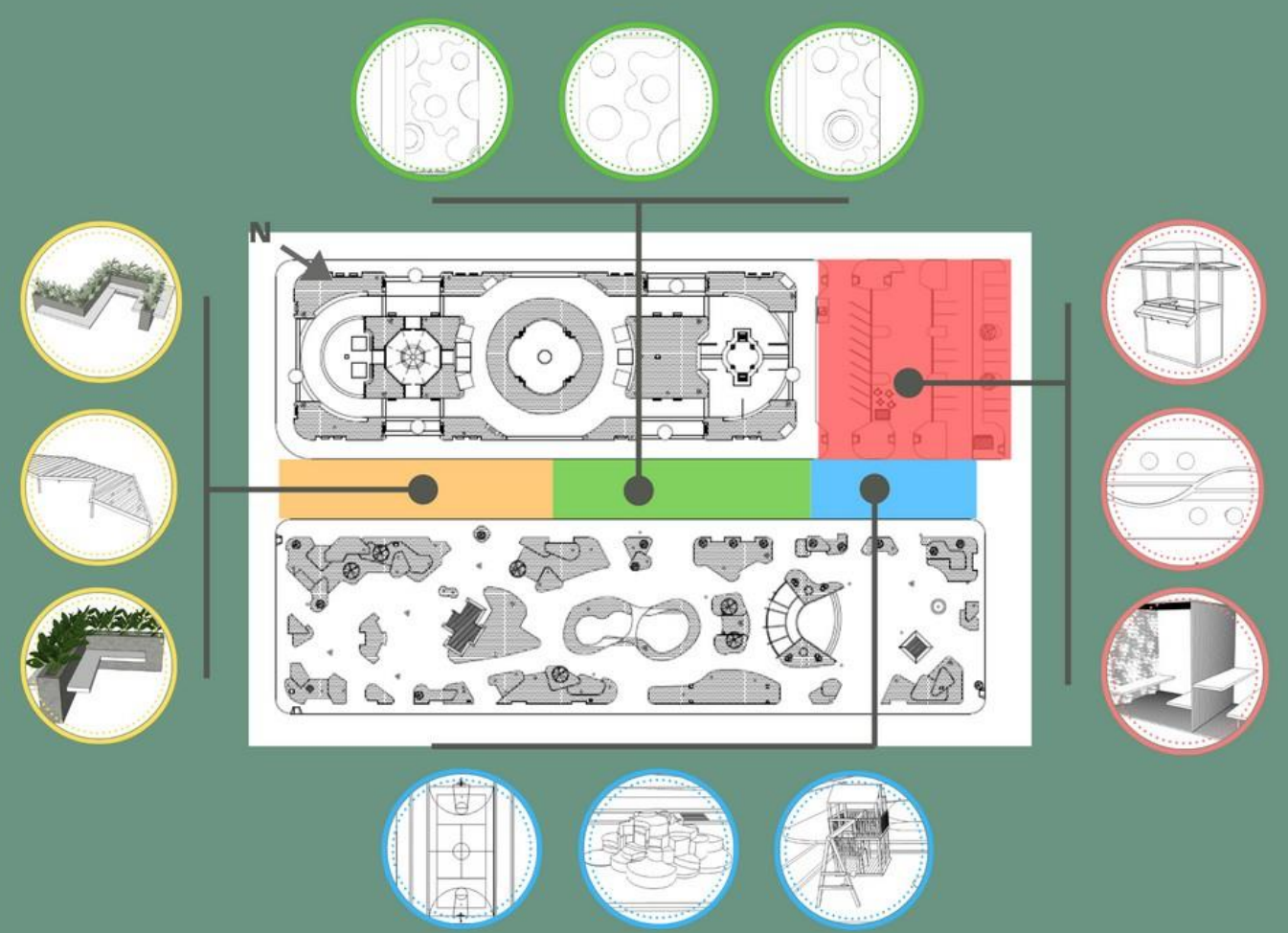
MEIRICK RODRIGUES STARICK



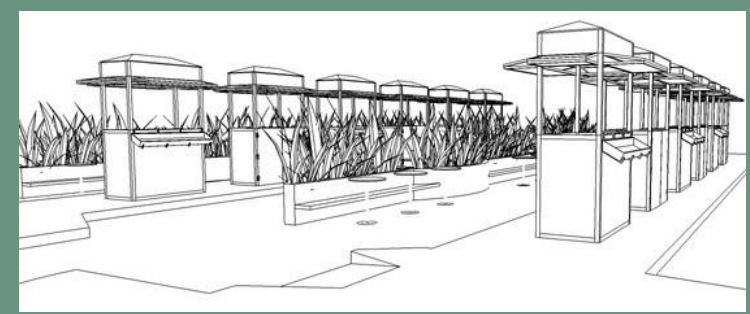
REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES

teófilo ottoni - mg

PROPOSTA PROJETUAL

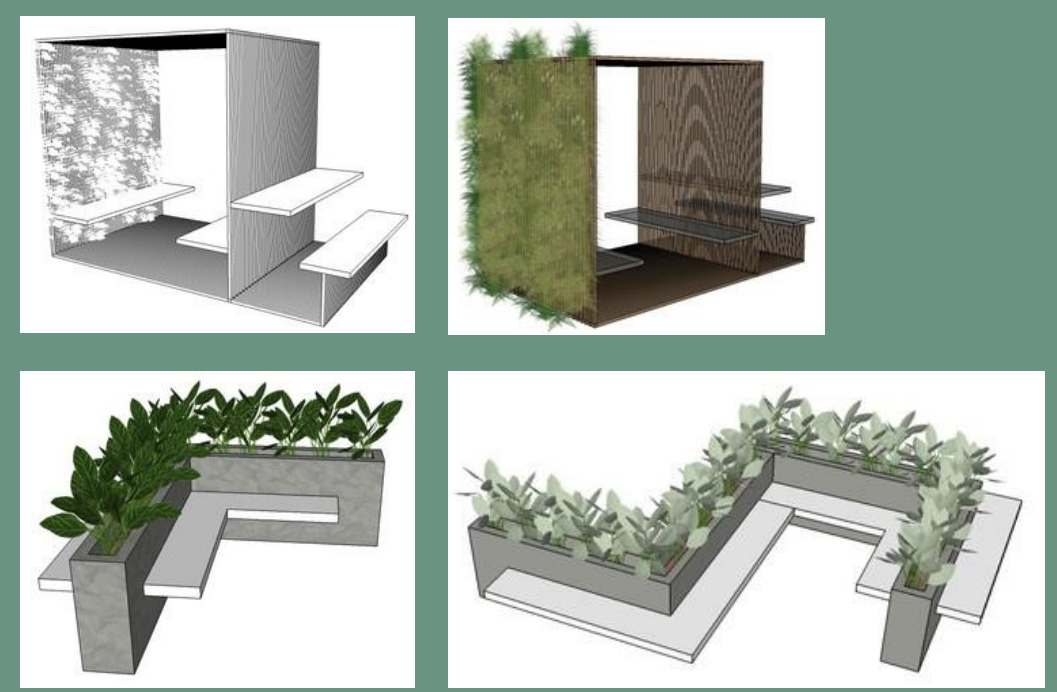


AMBIENTES



- praça de alimentação
- área de descanso
- área de lazer
- área infantil

mobiliário



materiais



tanto a madeira como o concreto, foram materiais que mais obtiveram destaque durante o processo de criação do projeto, por serem materiais econômicos e populares dentre a nossa região

proposta para a praça tiradentes - Teófilo ottoni/mg

tcc-02

FACULDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS
ARQUITETURA E URBANISMO
ORIENTADORA: NAIENE CARDOSO COSTA
MEIRICK RODRIGUES STARICK



FICHA DE ACOMPANHAMENTO INDIVIDUAL DE ORIENTAÇÃO DE TCC

Atividade: Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia.

Curso: Arquitetura e Urbanismo **Período:** 10º **Semestre:** 2º **Ano:** 2020

Professor (a): Naiene Cardoso Costa

Acadêmico: Meirick Rodrigues Starick

Tema: Valorização do espaço público como local de convivência. Estudo preliminar de Requalificação Urbana da Praça Tiradentes - Teófilo Otoni/MG

Assinatura do aluno

Data(s) do(s) atendimento(s)

Horário(s)

19 / 08 / 2020

20:30 às 21:40

Meirick R. Starick

27 / 08 / 2020

19:50 às 20:30

Meirick R. Starick

10 / 09 / 2020

19:30 às 20:10

Meirick R. Starick

24 / 09 / 2020

21:10 às 21:40

Meirick R. Starick

08 / 10 / 2020

18:30 às 19:10

Meirick R. Starick

22 / 10 / 2020

19:50 às 20:30

Meirick R. Starick

Descrição das orientações:

Orientações do TCC: Elucidação sobre o tema, fornecimento e indicação de material de pesquisa, acompanhamento e correção do material escrito. Orientação de gráfica e abordagem. As orientações ocorreram também através de email.

Considerando a concordância com o trabalho realizado sob minha orientação, **AUTORIZO O DEPÓSITO** do Trabalho de Conclusão de Curso dos (as) Acadêmicos (as) com título: Valorização do espaço público como local de convivência. Estudo preliminar de Requalificação Urbana da Praça Tiradentes - Teófilo Otoni/MG

Naiene Cardoso Costa

Assinatura do Professor

Documentos candidatos

teofilootoni.mg.gov... [2,83%]

pt.wikipedia.org/wik... [0,78%]

archdaily.com.br/br/... [0,41%]

tripadvisor.com.br/S... [0,21%]

blog.mettzer.com/com... [0,18%]

archdaily.com/890565... [0,09%]

tripadvisor.com.br/A... [0,09%]

archdaily.com/894868... [0,06%]

landezine.com/index... [0,03%]

prezi.com/p/xxyanj0u... [0%]

Arquivo de entrada: [Meirick Starick - valorização do espaço público como local de convivência. estudo preliminar de requalificação urbana da.pdf](#) (8984 termos)

Arquivo encontrado		Total de termos	Termos comuns	Similaridade (%)
teofilootoni.mg.gov...	Visualizar	22152	857	2,83
pt.wikipedia.org/wik...	Visualizar	7610	129	0,78
archdaily.com.br/br/...	Visualizar	985	41	0,41
tripadvisor.com.br/S...	Visualizar	981	21	0,21
blog.mettzer.com/com...	Visualizar	5858	28	0,18
archdaily.com/890565...	Visualizar	980	9	0,09
tripadvisor.com.br/A...	Visualizar	565	9	0,09
archdaily.com/894868...	Visualizar	883	6	0,06
landezine.com/index...	Visualizar	1319	4	0,03
prezi.com/p/xxyanj0u...	Visualizar	99	0	0