RECONECTANDO MARGENS

UM ESTUDO DE REQUALIFICAÇÃO PARA A ORLA DE ILHÉUS - BA

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Por: Vanessa Daltro Leite Medeiros
Orientador: Prof. Me. Marcos Santana

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
VANESSA DALTRO LEITE MEDEIROS

RECONECTANDO AS MARGENS
Um estudo de requalificação da orla de Ilhéus.

Trabalho Final de Graduação, orientado pelo professor Mestre Marcos Aurélio Pereira Santana, apresentado à Universidade Federal da Paraíba, no período 2018.2, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

JOÃO PESSOA
2019

Catalogação na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

M488r Medeiros, Vanessa Daltro Leite.
Reconectando as Margens : um estudo de requalificação
da orla de Ilhéus. / Vanessa Daltro Leite Medeiros. - João Pessoa, 2019.
150 f. : il.

Orientação: Prof. Me. Marcos Aurélio Pereira Santana.
Monografia (Graduação) - UFPB/CT.

1. Orla Marítima. 2. Ilhéus. 3. Requalificação. 4.Urbanismo. 5. Arquitetura.
I. Santana, Marcos Aurélio Pereira. II. Título.

UFPB/BC

[...]
Nós os homens construímos
Os nossos cais nos nossos portos,
Os nossos cais de pedra actual sobre água verdadeira,
Que depois de construídos se anunciam de repente
Coisas-Reais, Espíritos-Coisas, Entidades em Pedra-Almas.
A certos momentos nossos de sentimento-raiz
Quando no mundo-exterior como que se abre uma porta
E, sem que nada se altere,
Tudo se revela diverso.
[...]

- Ode Marítima, Poesias de Álvaro de Campos. Fernando Pessoa. (1944)

AGRADECIMENTOS

A todos que contribuíram direta e indiretamente para que eu vivesse esse momento. Agradeço primeiramente à minha família, a meu pai Wilson, que apesar da distância, se fez presente me dando apoio incondicional e os melhores conselhos; à minha mãe Vanusa, minha grande amiga, pela presença diária que traz leveza e sorrisos aos meus dias; à minha irmã Mariana pela cumplicidade, por escutar minhas angústias e me ajudar sempre; e ao meu irmão Pedro que muitas vezes com sua inocência de criança, mesmo sem saber, me resgatou da rotina acadêmica e me fez percorrer 1.200km só para ver um sorriso em seu rosto - Eu amo vocês!

Sou extremamente grata a meu noivo Rafael, que esteve presente em todos os momentos me dando força, mesmo nas madrugadas infindáveis, sempre me impulsionando à acreditar mais em mim e sendo meu porto seguro nos incontáveis momentos de angústia, sem nunca me deixar desistir. Sem você, tudo seria mais difícil, não poderia pensar em construir uma família com outra pessoa que não fosse você, muito obrigado!

Aos companheiros dos meus pais, Nara e Jô pela amizade e cuidado que sempre tiveram para comigo, obrigado! Ao meu amigo e colega Igor pela dedicação e apoio conferidos a mim e a minha família e pela presença de sempre; à minha amiga Marina, pela cumplicidade, afeto e dedicação e a Luana pelas conversas e conselhos - obrigado por me acompanharem nessa trajetória.

Por fim, agradeço a todos os professores que acrescentaram em minha vida não só como profissional mas também como pessoa. Sou extremamente grata, em especial, a meu orientador, Marcos Santana - a quem eu tenho profunda admiração como pessoa e como profissional - por me amparar no momento em que eu mais precisei, me fazendo voltar a acreditar no meu potencial em concretizar esse trabalho apesar de todos os obstáculos. Obrigado pelo carinho, paciência e bom humor de sempre!

Resumo

O presente trabalho acredita que as intervenções em orlas marítimas - fenômeno relativamente recente - surge como uma oportunidade para as cidades costeiras de enxergar esses processos não só como uma forma de recomposição física, como também, de regeneração funcional, desenvolvimento sustentável e acima de tudo, como uma forma de aproveitar, da melhor forma, o potencial de espaço público e função social das orlas marítimas. Esse trabalho busca através da elaboração de uma Proposta de Requalificação para trecho da Praia da Avenida, localizada no município de Ilhéus na Bahia, somar às discussões acerca dessa temática.

A partir desse objetivo, o trabalho foi dividido em quatro etapas principais: a primeira consiste numa revisão bibliográfica acerca do tema, definição do recorte, assim como a apresentação dos referenciais teóricos e projetuais que servirão de base para a concepção da proposta; a segunda etapa se detém a metodologia utilizada no trabalho, assim como à caracterização e diagnóstico do objeto de estudo - a Praia da Avenida - onde foram realizados levantamentos in loco, a produção de mapas e análise dos mesmo; e por fim, na ultima etapa, é apresentado o resultado alcançado, que consiste na proposição de um espaço que se preocupa com a dimensão humana e que buscou através do espaço físico criado, reaproximar a população do mar, devolvendo à paisagem litorânea o real valor simbólico e identitário. Reconectando as pessoas ao local, a margem urbana, à litorânea.

Palavras-Chave: 1.Orla Marítima; 2.Ilhéus; 3.Requalificação; 4.Urbanismo; 5. Arquitetura.

Abstract

The present work believes that interventions on the seafront - a relatively recent phenomenon - appears as an opportunity for coastal cities to see these processes not only as a form of physical recomposition, but also functional regeneration, sustainable development and, above all, as a way to take advantage, in the best possible way, of the potential of public space and social function of the maritime borders. This work seeks through the elaboration of a Proposal for Requalification for the stretch of Praia da Avenida, located in the municipality of Ilhéus in Bahia, to add to the discussions about this theme.

Based on this objective, the work was divided into four main stages: the first one consists of a bibliographical review about the theme, a definition of the cut, as well as the presentation of the theoretical and of projects references that will serve as the basis for the proposal's conception; the second step is the methodology used in the work, as well as the characterization and diagnosis of the object of study - Praia da Avenida - for which on-site research, map production and analysis were carried out; and finally, in the last stage, the result is presented, which consists in the proposition of a space that is concerned with the human dimension and that sought through the created physical space, to re-approximate the population of the sea, returning to the coastal landscape the realsymbolic and identity value . Reconnecting people to the place, the urban margin, to the seaside.

Keywords: 1. Waterfront; 2.Ilhéus; 3.Requalification; 4.Urbanism; 5.Architecture.

Lista de Imagens

Imagem 1: Geolocalização Ilhéus - BA. ----------20
Imagem 2: Inserção de Ilhéus na Meso e Microrregião baianas.----------21
Imagem 3: Bacias Hidrográficas dosRios Cachoeira e Almada. ----------22
Imagem 4: Evolução Histórica. ---------- 25
Imagem 5: Mapa de Limites e distritos de Ilhéus ----------26
Imagem 6: Imagem de satélite da Unidade 06 ---------- 27
Imagem 7: Orla de Ilheús e suas 13 unidades. ---------- 27
Imagem 8: Três eixos trabalhados por Jacobs. ---------- 38
Imagem 9: "O balé da calçada" - 100 anos de Janes Jacobs. ---------- 41
Imagem 10: 12 critérios de qualidade com respeito à dimensão humana. ---------- 47
Imagem 11: O Diagrama do Lugar. ---------- 49
Imagem 12: Principais eixos abordados em cada referencial. ---------- 53
Imagem 13: Orla de Barcelona, Espanha. ---------- 57
Imagem 14: Orla de Atalaia, Aracajú - SE. ---------- 57
Imagem 15: Principais areas de intervenção em Barcelona. ---------- 58
Imagem 16: Vista áerea monumento de Colón... ---------- 60
Imagem 17: Vista áerea da Vila e Porto Olímpico. ----------61
Imagem 18: Esquema da Vila e Porto Olímpico destacando parque e edifícios. ----------61
Imagem 19: Edificios inspirados no Eixemple de Cerdà. ---------- 61
Imagem 20: Vista áerea da Praça dos Arcos. ---------- 63
Imagem 21: Orla de Atalaia à noite. ---------- 63
Imagem 22: Playground "Mundo das Crianças". ---------- 63
Imagem 23: Orla de Atalaia. ---------- 64
Imagem 24: Métodos utilizados por Gehl e Svarre. ---------- 70
Imagem 25: Mapa esquemático de situação. ---------- 77
Imagem 26: Mapa de Marcos Arquitetônicos. ---------- 79
Imagem 27: Av. Soares Lopes na década 20/30. ---------- 80
Imagem 28: Proximidade do mar e cidade antes do processo de assoreamento. ---------- 80

Imagem 29: Ilheús em 1960 - antes da construção do porto. ---------- 81
Imagem 30: Ilheús em 2008 - em processo de assoreamento. ---------- 81
Imagem 31: Projeto de Burle Marx. Fonte: Projeto Orla de Ilhéus (2007) ---------- 8 2
Imagem 32: Calçada delimitanto o Projeto Burle Marx da àrea acrescida. ---------- 82
Imagem 33: Trecho da calçada visto mais de perto. ---------- 82
Imagem 34: Centro de Convenções (1) e Concha Acústica (2). ---------- 83
Imagem 35: Bairros adjacentes à Praia da Avenida. ---------- 83
Imagem 36: Recorte do Mapa de Uso e Ocupação do Solo de Ilhéus - BA. ---------- 84
Imagem 37: Mapa de Uso e Ocupação do Solo de trecho da Av. Soares Lopes ----------85
Imagem 38: Mapa de Gabaritos de trecho da Av. Soares Lopes ----------85
Imagem 39: Percepção do gabarito visto da Praia da Concha (outro lado do mar). ---------- 86
Imagem 40: Equipamentos de Alimentação. ---------- 86
Imagem 41: Tendas da ExpoIlhéus. ---------- 86
Imagem 42: Tendas do Teatro Popular. ---------- 86
Imagem 43: Vista aérea da Av. Soares Lopes, com indicação da insolação. ---------- 87
Imagem 45: Praça Dom Eduardo. ---------- 88
Imagem 46: Praça Rui Barbosa. ---------- 88
Imagem 44: Mapa de Vegetação e indicação das Praças ---------- 88
Imagem 47: Praça Castro Alves. ----------88
Imagem 48: Ilustração do projeto da Ponte Ilhéus-Pontal em construção. ---------- 90
Imagem 49: Vista aérea da Ponte Ilhéus-Pontal em construção. ---------- 90
Imagem 50: Situação atual e projeto em execução, respectivamente. ---------- 90
Imagem 51: Projeto de Requalificação da Av. Soares Lopes ---------- 90
Imagem 52: Maquete 3D divulgada pela Prefeitura de Ilhéus ---------- 91
Imagem 53: Evento esportivo na Av. Soares Lopes. ---------- 93
Imagem 54: Carnaval de Ilhéus na Av. Soares Lopes. ---------- 93
Imagem 55: Mapa de Mobilidade. ---------- 93
Imagem 56: Caminhantes disputam espaço com carros na Av. Soares Lopes. ---------- 94

Imagem 57: Ciclistas desputam espaço com carros na Av. Soares Lopes. ----------94
Imagem 58: Simulação do trânsito típico no trecho em dias e horários diferentes. ----------95
Imagem 59: Mapa indicando os portais. ----------9 6
Imagem 60: Gráficos indicando a quantidade de pessoas/hora em cada portal. ---------- 97
Imagem 61: Registro do P2 - Pedestres em frente à Catedral à tarde. ---------- 98
Imagem 63: Gráficos indicando a quantidade de modais/hora em cada portal. ----------98
Imagem 62: Registro do P3 - Pessoas na Praça Castro Alves à noite. ----------98
Imagem 64: Tabela com potencialidades e problemáticas. ---------- 100
Imagem 65: Delimitação da Orla Marítima. ---------- 102
Imagem 66: Ilustração da Praia da Avenida com indicação da faixa de 50m ---------- 103
Imagem 67: Ilustração da Praia da Avenida com indicação da área de atuação. ---------- 106
Imagem 68: Trecho da Praia da Avenida vista da Av. Soares Lopes ---------- 107
Imagem 69: Margens e limites urbanos e litorâneo. ---------- 108
Imagem 70: Margens que se conectam - ---------- 108
Imagem 71: Faixa de pedestres elevada. ---------- 109
Imagem 72: Jamelões no estacionamento, herança do teste de plantio em 1986. ---------- 110
Imagem 73: Cacau - periodos de amadurecimento. ---------- 111
Imagem 74: Ilustração do design do piso ---------- 111
Imagem 75: Pisa do cacau, retratado na novela Renascer. ---------- 111
Imagem 76: Diretrizes. ---------- 112
Imagem 77: Mapeamento dos usos existentes. ---------- 113
Imagem 78: Zoneamento proposto. ---------- 114
Imagem 79: Planta Baixa - A Proposta. ---------- 116
Imagem 80: Vista de Topo. ---------- 119
Imagem 81: Setor 1 - Ciclovia, bicicletário e placa de sinalização. ---------- 120
Imagem 82: Setor 3 - Ciclovia, bicicletário e placa de sinalização. ---------- 120
Imagem 83: Setor 2 - Faixa de Pedestres elevada. ---------- 121
Imagem 84: Setor 3 - Platô em frente a Praça Castro Alves. ---------- 121

Imagem 85: Setor 2 - Estacionamento existente com adição de faixa de pedestre. ---------- 122
Imagem 86: Setor 3 - Estacionamento ampliado em frente a Praça Castro Alves. ---------- 122
Imagem 87: Setor 3 - Deck em frente a Praça de Alimentação e calçada Burle Marx. ---------- 122
Imagem 88: Setor 1 - Pérgola entre os quiosques. Fonte: Acervo Pessoal ---------- 123
Imagem 89: Mobiliário urbano. 1 - Banco Coletivo; 2 - Lixeira Log; 3 - Projeto ----------124
Imagem 90: Os setores. Fonte: Acervo Pessoal.---------- 125
Imagem 91: Perspectiva voo de pássaro - Setor 1. ---------- 126
Imagem 92: Setor 1. ---------- 127
Imagem 93: Modelagem e Elevação dos brinquedos acessíveis - Setor 1. ---------- 128
Imagem 94: Perspectiva Playground - Setor 1. ---------- 128
Imagem 95: Quadras. ---------- 129
Imagem 96: Pista de Skate. ---------- 129
Imagem 97: Pista de Cooper. ---------- 129
Imagem 98: Setor 2. ---------- 131
Imagem 99: Setor 2. ---------- 132
Imagem 100: Bosques das Esculturas. ---------- 133
Imagem 101: Anfiteatro. ---------- 133
Imagem 102: Feira de Artesanato. ---------- 133
Imagem 103: Monumumento Ilhéus. ---------- 133
Imagem 104: Estátua de Personalidades. ---------- 133
Imagem 105: Setor 3. ---------- 134
Imagem 106: Setor 3. ---------- 135
Imagem 107: Elevação da Praça de Alimentação. ---------- 136
Imagem 108: Praça de Alimentação. ---------- 136
Imagem 109: Deck de Madeira. ---------- 137
Imagem 110: Deck de Madeira. ---------- 137
Imagem 112: Pista de Patinação. ---------- 137
Imagem 111: Praça de Alimentação. ---------- 137
Imagem 113: Pista de Patinação. ---------- 137

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 15

1.1 O MUNICÍPIO ---------- 20
1.2 A ORLA ---------- 26
1.3 JUSTIFICATIVA ---------- 28
1.4 OBJETIVOS ---------- 28
1.5 ETAPAS DE TRABALHO ---------- 29

2 REFERENCIAL TÉORICO 31

2.1 CIDADES HUMANAS ---------- 33
2.2 UMA ABORDAGEM SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO À BEIRA-MAR ---------- 34
2.3 UMA REVOLUÇÃO URBANA ---------- 38
2.4 A DIMENSÃO HUMANA ---------- 42
2.5 A ORLA COMO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO ---------- 46
2.6 EIXOS TEMÁTICOS ABORDADOS ---------- 52

3 REFERENCIAL PROJETUAL 57

3.1 A ORLA DE BARCELONA ---------- 58
3.2 A NOVA ORLA DE ATALAIA ---------- 62

4 METODOLOGIA 67

4.1 DEFINIÇÃO E ESCOPO ---------- 69
4.2 DIAGNÓSTICO ---------- 70
4.3 PROPOSTA ---------- 71

5 O OBJETO 73
5.1 ACESSOS E ENTORNO ---------- 76
5.2 MARCOS ARQUITETÔNICOS ---------- 78
5.3 CONTEXTO HISTÓRICO ---------- 80
5.4 CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO ---------- 83
5.5 RESULTADO DO DIAGNÓSTICO ---------- 100
5.6 SITUAÇÃO LEGAL E INSTITUCIONAL ---------- 101

6 A PROPOSTA 105
6.1 ÀREA DE ATUAÇÃO ---------- 106
6.2 CONCEITO ---------- 107
6.3 PARTIDO ---------- 108
6.4 DIRETRIZES ---------- 112
6.5 ZONEAMENTO ---------- 113
6.6 A PROPOSTA - O PARQUE DA AVENIDA ---------- 116

7 CONCLUSÃO 139

8 REFERÊNCIAS BIBIOGRÁFICAS 143
8.1 ANEXO I ---------- 147

1.
INTRODUÇÃO

Obra do muralista ilheense Rildo Foge

1. INTRODUÇÃO

Nos centros urbanos contemporâneos, o sucesso da qualidade de vida incorporada nos espaços públicos é cada vez mais aceito como fator de garantia para um sucesso global. Nos primórdios, o uso da orla urbana costumava se dar exclusivamente por estruturas portuárias ou estava relacionado à produção fabril. A riqueza das cidades baseava-se em sua capacidade de facilitar o acesso de recursos da orla para suprir a necessidade de capital industrial. Entretanto, a criação dessa riqueza trouxe consigo a degradação ambiental e a toxicidade, que hoje caracterizam esses espaços residuais urbanos. (SIJAKOVIC, 2010)

Discussões com base em temáticas voltadas à requalificação de orlas marítimas degradadas tem ganhado cada vez mais espaço entre urbanistas, empreendedores e governos como forma de política pública voltada ao bem-estar da população e desenvolvimento sustentável das cidades. É dessa maneira, que muitas cidades ao redor do mundo têm criado projetos ambiciosos à beira-mar, na tentativa de resolver seus problemas relacionados à água, combinando isso com a geração de espaços públicos de mais qualidade.(JONES, 1998)

A revitalização das áreas adjacentes ao mar pode ser encarada como um dos fenômenos mais interessantes de renovação urbana dos últimos 40 anos. (MORETTI, 2008)

As áreas costeiras que passaram por um processo de revitalização, são muitas vezes consideradas como laboratórios do processo de requalificação urbana não só pela quantidade de casos, como também, pela qualidade dos resultados obtidos, que tem por caracterís-

tica proporcionar não só a recomposição física das áreas litorâneas como também, regeneração funcional, desenvolvimento sustentável, reutilização de espaços abandonados e novos atrativos não só para a população (de interesse público) como também para investimentos privados. (BRUTOMESSO, 2006; FOURCADE, 2014).

É nos espaços fornecidos pelas margens urbanas que planejadores e designers lutam com a adequação de suas intenções para o presente e para o futuro. A orla urbana oferece possibilidades através das quais podemos enxergar que o desenvolvimento urbano não é apenas para o lucro, ou para o engrandecimento pessoal, mas também para o benefício da humanidade e do planeta. É na orla urbana que essas visões da cidade estão encontrando forma. (SIJAKOVIC, 2010) A orla marítima é considerada hoje como sendo um recurso extraordinário para uma cidade, o qual deve ser usado estrategicamente para revitalizar e reforçar sua economia e construir ou consolidar uma identidade.

> O alto perfil de sua localização significa que os projetos em orlas marítimas são interseções ampliadas de várias forças urbanas. Simplesmente, as apostas econômicas e políticas (e, portanto, as apostas projetuais) são mais altas na orla urbana. De fato, por meio de mudanças na tecnologia e economia e na mudança das ocupações industriais, a orla tornou-se uma tremenda oportunidade de criar ambientes que refletem as idéias contemporâneas da cidade, sociedade e cultura. (MARSHALL, R., 2001 apud SIJAKOVIC, 2010, p.6)

O Brasil, possui uma faixa litorânea de 8.500 km de extensão, a qual se destaca pela presença de aproximadamente 300 cidades e pelo alto índice demográfico. Tendo em vista o potencial das cidades costeiras brasileiras, e com o intuito de nortear os esforços da crescente demanda por requalificação das áreas litorâneas, o Governo Federal conduzido pelo Ministério do Meio Ambiente, lançou no ano de 2006 um documento intitulado "Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla" na intenção de contribuir com diretrizes gerais de uso e ocupação das faixas litorâneas.

> O objetivo primeiro do projeto é compatibilizar as políticas ambiental e patrimonial do governo federal no trato dos espaços litorâneos sob propriedade ou guarda da União, buscando, inicialmente, dar uma nova abordagem ao uso e gestão dos terrenos e acrescidos de marinha, como forma de consolidar uma orientação cooperativa e harmônica entre as ações e políticas praticadas na orla marítima. [...] Trata-se, portanto, de uma estratégia de descentralização de políticas públicas, enfocando um espaço de alta peculiaridade natural e jurídica: a Orla Marítima. (Projeto Orla, 2006).

Uma das cidades brasileiras contempladas com o Projeto Orla, no ano de 2007, é o município de Ilhéus - BA, a qual será nosso objeto de estudo e atuação no presente trabalho.

1.1 O MUNICÍPIO

Ilhéus - Bahia

Localizado no litoral sul do estado da Bahia, o município de Ilhéus se destaca por sua orla marítima de mais de 84 km de extensão, considerada a maior do estado.

Abrange uma área de 1.872,92 km², com uma população de 184.231 habitantes (IBGE, 2010), sendo 155.300 na zona urbana e 28.931 na zona rural.

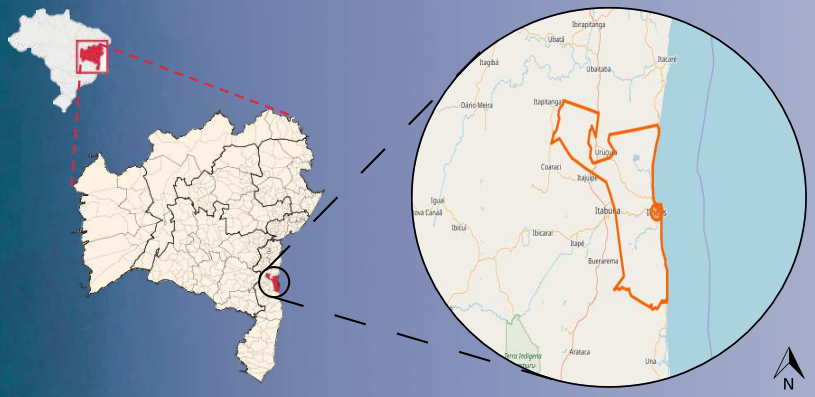


Imagem 1: Geolocalização Ilhéus - BA. Fonte: Open Street Maps.

1.1.1 Localização, Inserção Regional e Micro-Regional

O município de Ilhéus encontra-se localizado na Mesorregião Sul do Estado da Bahia e divide com a cidade de Itabuna o posto de capital regional da Microrregião Itabuna-Ilhéus, a qual é composta por 41 municípios, a maior do estado. (IBGE, 2008) Essa microrregião tem características peculiares relacionadas à produção e exportação do cacau, por esse motivo é conhecida tradicionalmente como Região Cacaueira, atividade responsável por viabilizar o desenvolvimento de uma rede urbana que gradativamente articulou as áreas produtoras na zona rural com cidades de pequeno e médio portes regionais e, consequentemente, com centros importadores em diferentes lugares do mundo.

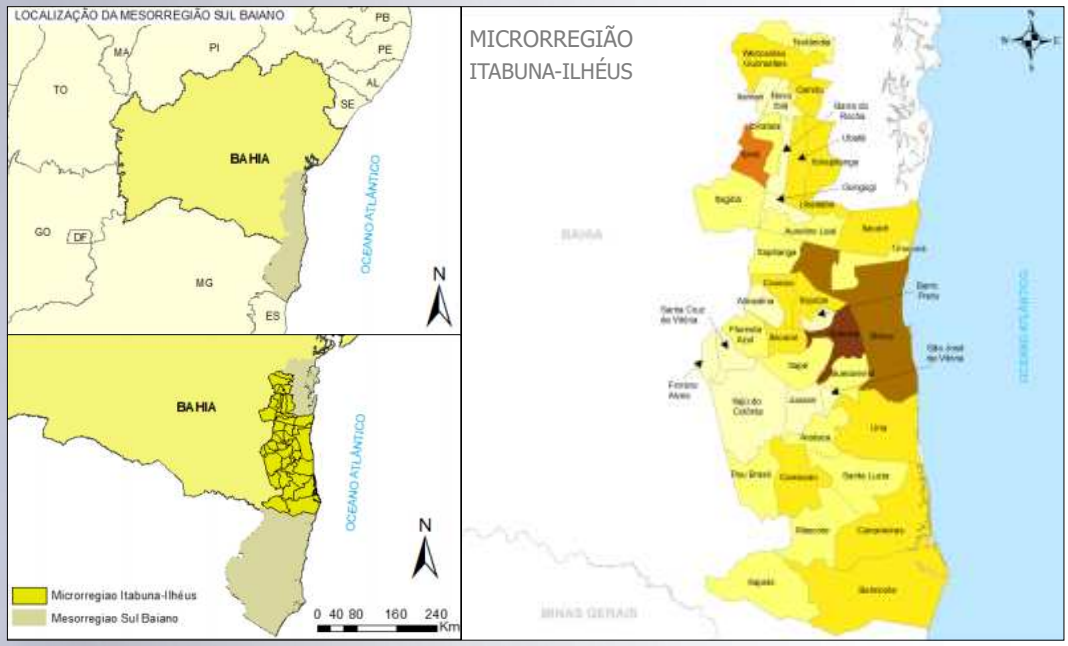


Imagem 2: Inserção de Ilhéus na Meso e Microrregião baianas. Fonte: PROSEM.

1.1.2 Aspectos Geográficos

O clima da região é classificado como tropical quente e úmido sem estação seca, semelhante ao clima da Amazônia, em seus valores médios anuais (ANDRADE, 2003). O litoral do município está situado no domínio dos ventos alísios do nordeste. A média das temperaturas máximas é superior a 24°C e a média das mínimas é de 21°C, os meses mais quentes são de novembro a março, e os meses mais frios são julho e agosto.

A vegetação na região de Ilhéus é condicionada pelas características climáticas topográficas, geológicas e pedológicas, e se constitui em: vegetação higrófila (Mata Atlântica) possuindo extrato arbustivo denso, latifoliada, sempre verde; e vegetação litorânea que ocupa a planície costeira sendo do tipo edáfica, a exemplo dos manguezais que vivem em condições salobras, e das restingas que se desenvolvem sobre os depósitos arenosos quaternários (GOUVÊA, 1976 *apud* GAMBÁ, 2012).

No contexto de bacias hidrográficas, Ilhéus é banhada pelas Bacias do Rio Cachoeira e do Rio Almada, que também pertencem a outros 15 municípios (Imagem 3), e por pequena parcela da Bacia do Rio de Contas.

Imagem 3: Bacias Hidrográficas dos Rios Cachoeira e Almada. Fonte: GAMBÁ, 2012.

1.1.3 Breve Histórico

Fundada em 1534 e elevada à categoria de cidade em 28 de junho de 1881, Ilhéus é hoje a sétima cidade mais populosa do estado, segundo o último censo do IBGE (2010). A história da cidade se confunde com a do cacau, pois a economia da mesma esteve apoiada na monocultura do fruto por muitos anos. Em meados do século XX, "Ilhéus fervilhava de pessoas, de dinheiro, de luxo e riqueza" (BRANDÃO e ROSÁRIO, 1970, p. 37). O acúmulo de capital, advindo da grande produção da lavoura cacaueira, permitiu à classe dominante ocupar as faixas litorâneas da cidade e dar início à construção de equipamentos de lazer e recreação, desencadeando o surgimento de loteamentos.

Apesar do apogeu e lucros obtidos a partir do cultivo do cacau, Ilhéus enfrentou uma forte crise econômica na década de 1980 com a chegada de uma praga - a vassoura-de-bruxa[1] - que atingiu e devastou boa parte das fazendas de cacauicultura[2], levando agricultores à decadência. Aos poucos, com o passar dos anos, que possuíam algum dinheiro guardado tiveram oportunidade para investir em outras áreas produtivas. De qualquer maneira, o dinheiro gerado pela cacauicultura possibilitou que fosse erguido na cidade um belo patrimônio cultural, histórico e arquitetônico edificado, composto por belíssimos casarões, dos quais, alguns resistem até hoje.

1 vassoura-de-bruxa é uma praga natural da Região Amazônica, sendo considerada uma das mais ameaçadoras do cacaueiro.
2 Cultura do cacau, plantação de cacau.

1.2.4 Evolução Urbana

> "A cidade de Ilhéus teve seu primeiro núcleo residencial no morro de São Sebastião, formado por casas cobertas de palha e de onde os habitantes podiam se defender dos ataques dos índio. Do morro, expandiu-se para as áreas planas adjacentes e, em seguida, para os morros vizinhos." (ANDRADE, 2003, p. 41)

No final século XVIII, Ilhéus conservava o mesmo aspecto dos séculos anteriores. Já no fim do século XIX, período de consolidação da lavoura cacaueira como economia exportadora, a cidade foi elevada à categoria de cidade, e já possuía algumas vias calçadas com pedras brutas, além disso, boa parte delas eram estreitas. (SOUB, 2005, p.30)

A sua localização privilegiada, acrescida ao surgimento da lavoura cacaueira, durante o início do século XX, tornou a cidade de Ilhéus a mais próspera e populosa cidade do interior da Bahia. Houve efervescência política e cultural. Nas três primeiras décadas do século XX observou-se na cidade uma ocupação, embora nuclear, diluída.

Nesse periodo consolidaram-se obras de infraestrutura urbana, como a estrada de ferro, o porto de Ilhéus e a rede de iluminação elétrica e esgoto. Em 1939 foi aberta a pista do atual aeroporto apenas para uso militar e dos correios. Com a pavimentação da pista em 1950, são introduzidos vôos semanais de passageiros para Ilhéus.(Projeto Orla, 2007, p. 26)

Data desta época, o início da construção da Av. João Pessoa, hoje, Soares Lopes, ligada à Av. Dois de Julho, a execução do muro de contenção e a colocação da estátua do Cristo.

Em 1967 deu-se a construção da Ponte do Pontal (1967) que contribuiu para a expansão no sentido sul. Em 1969 deu-se inicio a pavimentação das BR-101 e BR-415 e construção da BA-001. Em 1971 é inaugurado o Porto do Malhado.

Segundo consta no Projeto Orla (2007), nota-se nesse momento uma mudança econômica no uso do seu litoral, que não mais se sobressai pela estreita ligação com a estrutura da economia cacaueira, de porto e centro social e político, mas, também, pelas suas praias e áreas propícias ao lazer, ocupadas pela elite do cacau. Essa vocação para atividade turística é explorada até os dias atuais.

Imagem 4: Evolução Histórica.
Fonte: NUNES, 2017, p.19

1.2.5 Limites

Como mostra a Imagem 5, o município de Ilhéus é dividido em dez distritos, incluindo sua sede (zona urbanizada demarcada com linha vermelha - onde se encontra o objeto de estudo), além de vilas e povoados. Ademais, o município faz divisa ao norte com os municípios de Aurelino Leal, Itacaré e Uruçuca, ao sul com Una, ao oeste com Coaraci, Itajuípe, Itabuna e Buerarema, ao noroeste com Itapitanga e ao leste com o Oceano Atlântico.

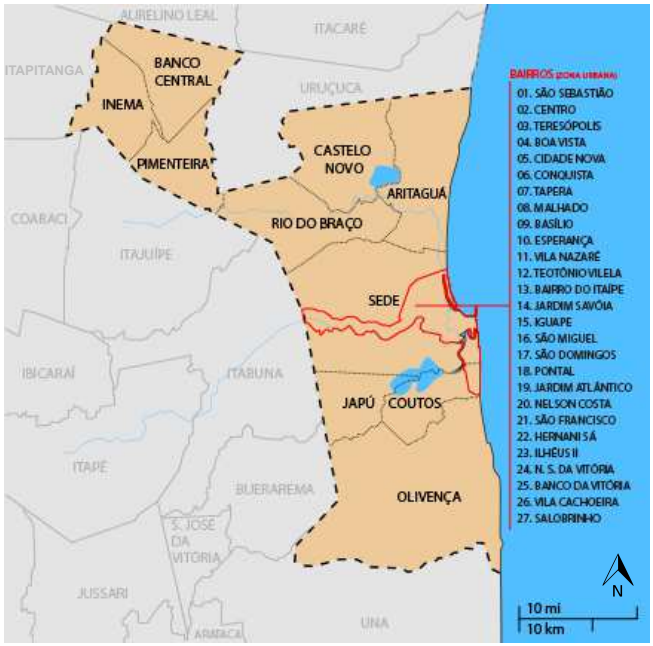


Imagem 5: Mapa de Limites e distritos de Ilhéus, com destaque para a zona urbanizada (vermelho) e bairros contidos na mesma. Fonte: GAMBÁ, 2012, p. 19

1.2 A ORLA - DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Em razão da extensa faixa litorânea do município, o Plano de Gestão Integrada para o município de Ilhéus-BA, instituído pelo Projeto Orla, em novembro de 2007, afirma em seu documento que devido a impossibilidade de se trabalhar todo o trecho considerou-se a subdivisão da mesma em 13 unidades de paisagem, que devem possuir planejamento harmônico entre si.

Levando em consideração as subdivisões já existentes no documento do Projeto Orla de Ilhéus (2007) e em razão de ser uma área naturalmente delimitada por porções de água, estabeleceu-se como área de atuação e **objeto de estudo o trecho correspondente a Praia da Avenida em Ilhéus - BA** (Unidade 06) - que vai do Porto do Malhado ao monumento do Cristo Redentor, compreendendo a Avenida Soares Lopes e a Avenida Dois de Julho.

Imagem 6: Imagem de satélite da Unidade 06, destacando a Av. Soares Lopes (tracejado amarelo), a Av. Dois de Julho (tracejado rosa) e a Praia da Avenida (contornada por uma linha vermelha). Fonte: Google Earth (2018).

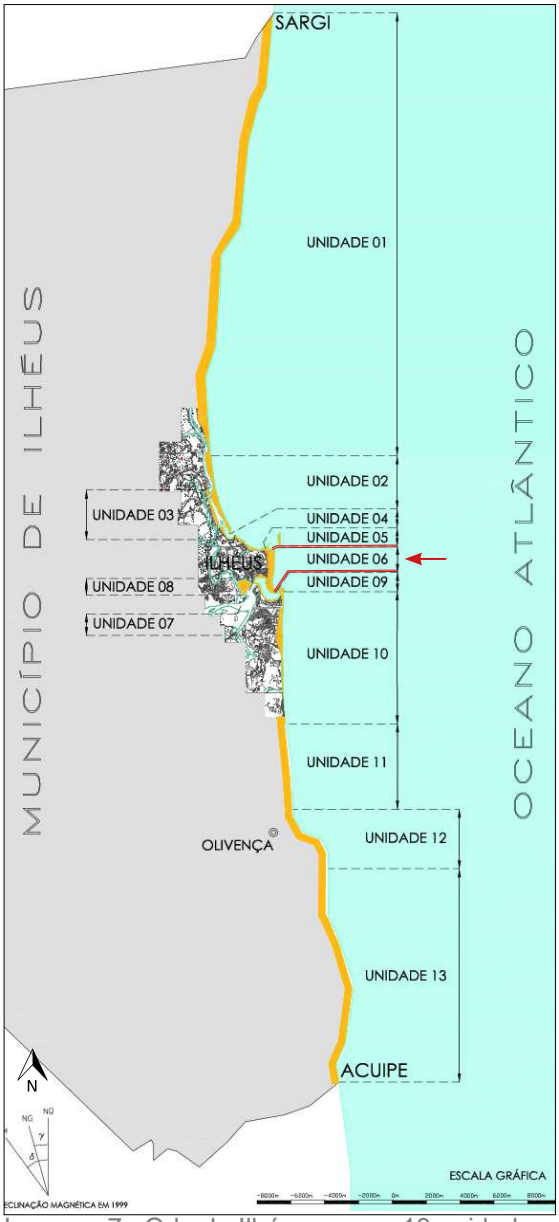


Imagem 7: Orla de Ilhéus e suas 13 unidades. Fonte: Projeto Orla de Ilhéus (2007)

1.3 JUSTIFICATIVA

A escolha pela temática se dá através do reconhecimento da orla marítima como recurso estratégico para o desenvolvimento das cidades, como é o caso de Ilhéus - BA. Entende-se que a intervenção na extensão da Praia da Avenida deverá contribuir não somente para a requalificação de um espaço livre público, como também para a criação de um cenário favorável à reconstrução da economia e reafirmação da identidade local do município. Dessa maneira, a proposta de intervenção pretende debruçar-se sobre a necessidade de implementação de um desenho urbano que se preocupe com a dimensão humana dos espaços e que devolvam à paisagem litorânea o real valor simbólico e identitário, reconectando as pessoas ao local, a margem urbana, à litorânea.

1.4 OBJETIVOS

GERAL - Elaborar um estudo preliminar de requalificação para o trecho correspondente a Praia da Avenida da cidade de Ilhéus, na Bahia.

ESPECÍFICOS

- Recuperar a relação entre a população local e o litoral.
- Caracterizar a dinâmica urbana do local.
- Propor equipamentos que ampliem a possibilidade de uso em diversos horários.
- Proteger os recursos naturais e os bens patrimoniais através da valorização da paisagem, do espaço edificado.
- Utilizar racionalmente as áreas livres existentes, identificando alternativas econômicas sustentáveis, que ordenem o uso desses espaços compatibilizando as questões patrimonial, ambiental e urbana.

1.5 ETAPAS DE TRABALHO

1. **Revisão de literatura e levantamento de dados socioeconômicos oficiais.**

   - Leitura de livros, artigos e dissertações que referenciam a temática da revitalização de faixas litorâneas e requalificação de espaços públicos

   SUBPRODUTO: Elaboração do texto da parte introdutória, com referenciais teóricos conceituados que comprovem a relevância do tema abordado no campo da arquitetura e do urbanismo.

2. **Consulta de dados historiográficos e documentos oficiais.**

   - Leitura da literatura local sobre a história de Ilhéus.
   - Visita à Prefeitura Municipal de Ilhéus
   - Consulta aos acervos das bibliotecas da Universidade Federal da Bahia em Salvador e Universidade Estadual de Santa Cruz em Ilhéus.
   - Consulta à Secretaria de Planejamento de Ilhéus.
   - Revisão e análise do documento "Projeto Orla" de Ilhéus

   SUBPRODUTO: Apreensão de fotos e fatos históricos, reconhecimento das peculiaridades da faixa litorânea e estabelecer o recorte.

3. **Visitas in loco**

   - Caracterização da dinâmica local do recorte escolhido – Praia da Avenida. (mapeamento, counting, fotografia…)
   - Aproximação da população ilheense e de sua opinião.

   SUBPRODUTO: Análise do correlato nacional, descrição do diagnóstico do recorte, identificação dos problemas e necessidades do mesmo, geração de mapas e recursos gráficos.

4. **Proposta**

   - Elaboração de plantas baixas, cortes e perspectivas.

   SUBPRODUTO: Proposta de requalificação do trecho da Praia da Avenida, em Ilheús.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Obra do muralista ilheense Rildo Foge

2. CIDADES HUMANAS

A partir da década de 80, quando os grandes benefícios da localização à beira-mar se tornam aparentes a requalificação das orlas marítimas se torna um tema de interesse por parte de governantes e urbanistas. (JONES 1998, p.435) Dessa maneira, o reconhecimento das faixas litorâneas costeiras como espaço público potencial, relaciona-se intimamente com movimento em prol da criação de um desenho de cidade para pessoas, apresentado por autores do final do século XX como Jane Jacobs e William H. White e resgatados no século XXI, por Jan Gehl, dando um enfoque especial à dimensão humana dos espaços.

A ideia de cidades mais ativas, caminháveis, que encorajam a população a se apropriar dos espaços, tornou-se um sinônimo de segurança e um desejo universal. (JACOBS, 1961; GEHL, 2015) Dessa maneira, esse capítulo consiste na compilação de posicionamentos téoricos que norteiam conceitos buscados para o projeto de requalificação que será apresentado.

> As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível. (JACOBS, 1961, p. 17)

2.1 UMA ABORDAGEM SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO À BEIRA MAR

Rinio Bruttomesso, diretor geral do International Centre Cities on Water e professor de planejamento urbano e design na universidade de Veneza, tem contribuindo muito para as pesquisas relativas as transformações ocorridas em Orlas Marítimas. Em sua participação no livro "Borda da Cidade: Frentes de água nas cidades pós-industriais"(MARSHALL, 2001), afirma que com o fim do séc. XX e o declínio da cidade industrial, nos deparamos com uma grande mudança na imagem e estrutura das cidades, as quais enfrentaram a obsolescência, o abandono de vastas áreas e edifícios e a deterioração da natureza física e social de partes importantes de seu tecido urbano. Para ele, os programas de "regeneração e revitalização das áreas degradadas" surgem como uma reação à esse cenário.

Para Bruttomesso, essas cidades conseguiram interpretar o declínio num sentido positivo, como oportunidade de reascender a economia urbana e experimentar novos objetivos e desafios. Segundo ele, o fim do processo de crescimento industrial, ou melhor, seu novo curso, é caracterizado principalmente pela falta de necessidade de usar novas áreas (algo difícil em qualquer caso em um território com urbanização concretizada), mas em vez de explorar espaços e equipamentos que remontam ao primeiro período industrial: o tema principal passa a ser a recuperação desse patrimônio, proporcionando maior peso nas políticas

de desenvolvimento urbano como recurso a ser atualizado, e não como herança imponente e pesada do passado.

Para ele, o "relançamento da orla é uma das etapas mais significativas dessas políticas", já que essa zona urbana, em contato direto com a água, tem os mesmos objetivos das antigas e abandonadas áreas industriais redesenhadas pela cidade; ou seja: "recomposição", "regeneração" e "recuperação". O autor esclarece da seguinte maneira:

> A primeira - "recomposição" - significa que os projetos da orla concentram-se sobretudo em dar um sentido unitário comum às diferentes partes - físicas e funcionais - que compõem as áreas. [...] A "regeneração" também pode ser vista como central para o trabalho na orla (...) o resultado é a reintrodução na dinâmica urbana com um aumento de valor, um estoque considerável de áreas atribuindo-lhes importância visível (...)redefinindo assim o papel e a imagem de toda a cidade.[...] Por último, com os projectos de "recuperação" para edifícios individuais ou grupos de estruturas, a intervenção na orla assumiu uma importância ainda maior: a da escolha e introdução de novas actividades em zonas abandonadas ou deprimidas, através da reestruturação e restauro de edifícios de grande importância histórica e arquitetônica [...] (BRUTOMESSO, 2005 apud MARSHALL, 2001, p.39-40)

Em sua análise detalhada dos principais projetos em orlas, o autor percebe que um dos elementos essenciais é a co-presença de numerosas atividades que, segundo ele, se combinadas em diferentes porcentagens dependendo dos casos, dão vida a novas "peças"

da cidade. Ele destaca três componentes essenciais da "operação da orla" e que também contribuíram para a obtenção do que ele chama de complexidade urbana: A pluralidade de funções atribuídas à área - onde a orla pode desempenhar papéis diferentes, mas complementares; as múltiplas atividades nas zonas reconstruídas - o conjunto de funções referentes aos diferentes setores das principais atividades urbanas (econômico-produtivo, residencial, de cultura e lazer, mobilidade); a co-presença do "público e privado".

Bruttomesso considera que os principais objetivos dos projetos de requalificação seja obter um alto nível qualitativo, tanto em aspectos físico-funcionais quanto do meio ambiente como um todo. Ao analisar projetos mais significativos em termos de resultados, o autor nota que vários elementos constantes podem ser destacados, com o objetivo de produzir melhores resultados para a operação como um todo. Os principais são:

1. Abertura da orla ao público - através de um processo que pode implicar sucessivas fases de apropriação das zonas fronteiriças entre a cidade e a água (mar, rio, lago).
2. Desenvolvimento de acessibilidade à orla - O acesso pedonal é essencial, especialmente em relação às rotas de ligação com o centro da cidade e zonas periféricas.
3. Limitações ao tráfego de veículos - após obras de reabilitação, as margens costumam ser uma das principais zonas de pedestres da cidade.

4. A atualização do transporte por via aquática, quando viável.
5. Destaque de características ambientais e urbanas da orla, para enfatizar a natureza incomum desta zona urbana.
6. Garantir a qualidade da água nas zonas de beira-mar recuperadas.

O próprio autor conclui, a partir de suas observações, que a orla se tornou uma espécie de nova "categoria" no quadro dos elementos que articulam e definem a estrutura urbana na cidade moderna, a qual é caracterizada por uma presença significativa de água. Brutto-messo acredita que ver a orla como uma categoria tipológica que abre espaço para colocá-la lado à lado de outras "categorias" que têm sido assunto de considerável debate nos países europeus no passado, como é o caso das àreas comerciais centrais, por exemplo.

2.2 UMA REVOLUÇÃO URBANA

Imagem 8: Três eixos trabalhados por Jacobs, Fonte: Acervo Pessoal

Em seu livro Morte e Vida de Grandes Cidades Americanas (1961), Janes Jacobs ataca os fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização modernos. Em seus estudos sobre o funcionamento detalhado de alguns bairros de cidades americanas, Jacobs leva em conta os organismos vitais de cada local - que para ela são as ruas e calçadas. Ela estuda as relações de vizinhança existentes e explica como isso influencia diretamente na vitalidade urbana (que está intimamente ligada à diversidade existente).

Segundo Jane Jacobs, quando dizemos que uma cidade não é segura, nos referimos às suas calçadas, as quais desempenham papel fundamental para a manutenção da segurança nas cidades. Ela frisa a importância dos transeuntes no papel de vigilantes do espaço público, se refere à presença deles como "olhos da rua".

> A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados. (JACOBS, 1961, p. 32)

A autora coloca que todas as propostas de planejamento urbano até então compartilhavam de uma característica: a separação dos usos e funções da cidade e a utilização de areas verdes como tentativa um tanto utópica da vida proxima da natureza. Janes defendia as altas densidades das metrópoles e é a partir desta crítica que ela fundamenta sua própria teoria do urbanismo.

Janes Jacobs estabelece quatro fatores que ajudam a gerar a diversidade e a vitalidade urbana tão celebrada, os quais consistem em: diversidade de usos, os edifícios antigos, o tamanho das quadras e a necessidade de concentração.

Com relação à **diversidade**, a autora defende que quanto maior for o êxito das cidades na geração de diversidade e vitalidade, maiores serão as possibilidades de se obter êxito em outras zonas. Dessa maneira ela exemplifica o parque da seguinte maneira:

> A própria diversidade urbana permite e estimula mais diversidade. [...] A variedade de usos dos edifícios propicia ao parque uma variedade de usuários que nele entram e dele saem em horários diferentes. Eles utilizam o parque em horários diferentes porque seus compromissos diários são diferentes. Portanto, o parque tem uma sucessão complexa de usos e usuários. (JACOBS, 1961, p. 105)

À respeito das **quadras curtas**, o livro traz que as pessoas que moram em quadras longas precisam andar grandes distâncias para chegar a lugares que poderiam estar

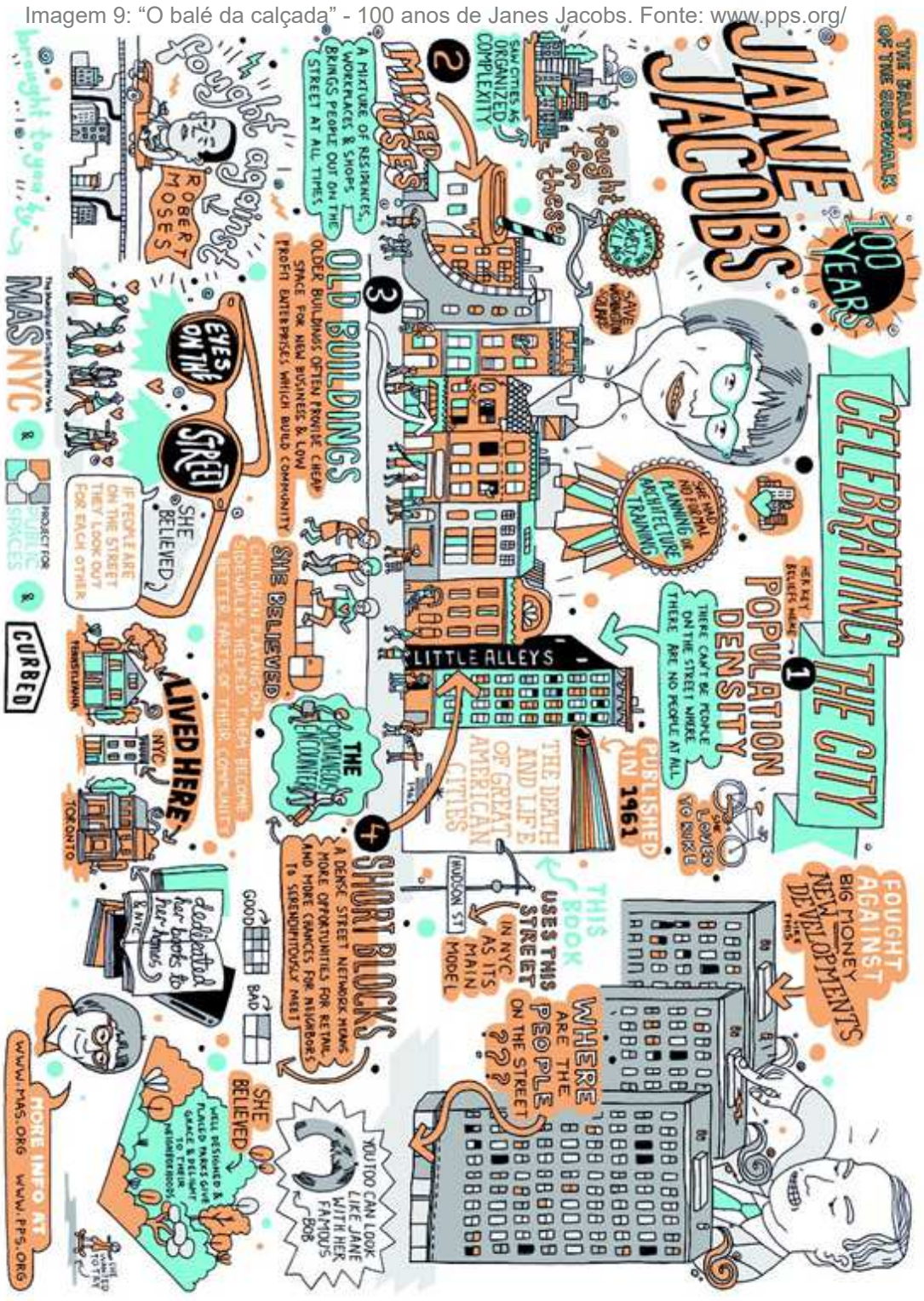
mais próximos, caso tivessem mais oportunidades de virar a esquina. Jacobs acredita que vizinhanças separadas não permitem o entrosamento entre os moradores e que as quadras muito grandes tendem a isolar seus moradores em pequenos guetos.

Com relação aos **edifícios antigos** a autora cita em seu livro: "As cidades precisam tanto de prédios antigos, que talvez seja impossível obter ruas e distritos vivos sem eles" (JACOBS, 1961). Ela conclui através de suas reflexões que áreas extensas construídas ao mesmo tempo são praticamente incapazes de abrigar a diversidade.

E por fim, quando se trata da **necessidade de concentração** ou alta densidade, onde mais uma vez ela trás a necessidade de diversificação dos usos, de modo que haja distribuição de pessoas nas ruas em várias horas do dia. Como estratégias de gerar essa densidade ela traz ideias como inserção de parques públicos e de edifícios não residenciais em areas residencias.

Apesar de seu livro ter sido publicado em 1961, a abordagem teórica do mesmo se mostra atual pela sua linguagem universal. Janes Jacobs trás em seu discurso muitas sugestões pertinentes e que conversam com o estudo de caso desse trabalho, um local que possui entre seus atributos, a diversidade de uso, quadras curtas, edifícios antigos, pontos de concetração consolidados e uma alto potencial de geração de outros novos.

Imagem 9: “O balé da calçada” - 100 anos de Janes Jacobs. Fonte: www.pps.org/



2.3 A DIMENSÃO HUMANA

> "Janes Jacobs foi a primeira voz forte a clamar por uma mudança decisiva na maneira como construímos cidades" (GEHL, 2010, p.3)

Mais recentemente, em seu livro *Cidade para Pessoas (2010)*, Jan Gehl retoma ideias de J. Jacobs e salienta a importância de uma preocupação com enfoque na dimensão humana que ele considera ser um objetivo-chave para o futuro e de extrema importância para o planejamento urbano. Gehl declara que as cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada.

> Agora, no início do século XXI, [...] A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente. Os quatro objetivos-chave - cidades com vitalidade segurança, sustentabilidade e saúde - podem ser imensamente reforçados pelo aumento da preocupação com pedestres, ciclistas e com a vida na cidade em geral. (GEHL, 2010, p. 6)

Jan Gehl identifica a existência de uma estreita ligação entre o uso do espaço público pelas pessoas, a qualidade do espaço e que o grau de preocupação com a dimensão humana, assim ele mostra através de exemplos como Melbourne e Copenhague que o planejamento físico pode influenciar de forma significativa o padrão de uso.

Gehl defende que em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar.

> Um maior numero de vias convida ao tráfego de automóveis. Melhores condições para os ciclistas convidam pessoas a pedalar, mas ao melhorar as condições para os pedestres, não só reforçamos a circulação à pé, mas também - e mais importante - reforçamos a vida na cidade. (GEHL, 2010, p.19)

Além disso, o autor considera a questão dos sentidos humanos como sendo de extrema importância. Afirma que no contato entre pessoas, os sentidos são ativados à distância muito díspares, e que a visão é o mais desenvolvido dos nossos sentidos. Gehl considera que a relação entre sentidos, comunicação e dimensões configure como um importante tema no contexto do planejamento urbano, ao qual ele se refere como campo social de visão.

> O limite desse campo é de 100 metros, quando podemos ver as pessoas em movimento. Outro limiar significativo é o de 25 metros, quando podemos começar a decodificar emoções e expressões faciais. (GEHL, 2010, p.35)

Jan Gehl trás ainda o conceito de densidade, também trabalhado por Jacobs, no entanto ele alega que a densidade (que representa quantidade), deve ser combinada com a qualidade sob forma de bons espaços públicos, que sejam convidativos - isso é o que **a cidade viva** precisa. Além disso ele ressalta que apesar da quantidade (número de usuários) ser um fator a se considerar, muito mais importante para a vida na cidade é o tanto de tempo gasto por cada um dos usuários no espaço público.

Com relação à **segurança**, Gehl acredita que "sentir-se seguro é crucial para que as

pessoas abracem o espaço urbano". No livro ele explora dois importantes setores nos quais, com esforços específicos é possível atender à essa demanda por segurança no espaço urbano, que são: a segurança no tráfego - onde ele acredita que os pedestres podem coexistir com outras formas de locomoção, mas que as soluções de tráfego misto devem priorizar o pedestre, e a prevenção a criminalidade - onde ele cita a expressão de Janes Jacobs "olhos da rua" e concorda com ela à respeito de que "a vida da rua e na rua, a diversidade de funções ao longo da rua e agradáveis espaços de transição são qualidades-chave para boas cidades - também em termos de segurança.

Por ultimo, com relação à **sustentabilidade** da cidade, Gehl acredita que "priorizar o pedestre e as bicicletas por si só já modificam o perfil do setor de transportes e são um item expressivo nas políticas sustentáveis.

> O tráfego de bicicletas e pedestres utiliza menos recursos e afeta o meio ambiente menos do que qualquer outra forma de transporte. Os usuários fornecem a energia e esta forma de transporte é barata, quase silenciosa e não poluente. (GEHL, 2010, p.105)

Além de todos os benefícios da cidade viva, temos também um bônus por viver a cidade, que é a **saúde**. Afinal a interação entre saúde e urbanismo é um tópico amplo.

> Em face dos novos e velhos desafios, um importante aspecto da política de saúde, como um todo, está bem à mão. Porque não introduzir um convite amplo e bem concebido para as pessoas caminharem e pedalarem, tanto quanto possível em conexão com suas atividades cotidianas?(GEHL, 2010, p.113)

O autor dedica ainda, um dos capítulos de seu livro para discutir sobre **a cidade ao nível dos olhos**, onde ele defende mais uma vez a importância pequena escala - onde "as cidades devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem, parem, sentem-se, olhem, ouçam e falem." - e insiste que "a luta pela qualidade se dá na escala menor".

Outro ponto bastante frisado por Gehl são as boas condições para as caminhadas, para viver a cidade. Ele afirma que para que uma caminhada seja confortável, é importante que haja um espaço relativamente livre e desimpedido, sem necessidade de se desviar ou ser empurrado pelos outros. Além disso o autor afirma que os padrões das ruas, o projeto dos espaços, ricos em detalhes e experiências intensas, influem na qualidade dos percursos dos pedestres e no prazer de caminhar.

Gehl acredita que apesar de os problemas das cidades não serem todos iguais mundo afora, e apesar dos diferentes níveis de desenvolvimento econômico, as diferenças envolvidas na inclusão da dimensão humana no planejamento urbano, são mínimas. Ele coloca que o ponto cerne são o respeito pelas pessoas, dignidade, entusiasmo pela vida e pela cidade como lugar de encontro. Ele comprova através de cada um de seus exemplos que a dimensão humana tem um papel-chave no planejamento urbano, ao que ele atribui a existência de outros fatores como a vitalidade, a segurança e a sustentabilidade da cidade.

Ao lado uma tabela contida em seu livro, na qual Gehl identificou os 12 mais importan-

tes critérios de qualidade na paisagem ao nível dos olhos.

Com isso ele evidencia que para ele, as cidades não são apenas construções físicas, mas também são estruturas sociais. Assim, enquanto a dimensão física de uma cidade é moldada e formada pela/sob a influência de seus cidadãos, a mesma também molda seus estilos de vida e identidade social ao longo do tempo. As cidades são, portanto, heranças culturais.

Através da leitura de Cidade para Pessoas, temos uma confirmação de que espaços livres públicos são partes fundamentais de uma cidade, são onde ocorrem atividades culturais, econômicas e sociais. Dessa maneira, a bibliografia de Jan Gehl explorada nesse trabalho direcionará a proposição de uma projeto de requalificação de um espaço público com enfoque nas pessoas, na diversidade e na promoção de uma cidade mais viva, segura, sustentável e saudável.

> Existem fortes argumentos a favor de priorizar o planejamento urbano humanista que, cuidadosamente, acomoda as pessoas que usam o espaço urbano. Convites para caminhar, andar de bicicleta e participar de uma vida urbana certamente devem abranger cidades, em qualquer parte do mundo, não importando o nível de desenvolvimento econômico. Inúmeras condições destacam e reforçam a importância do trabalho com a dimensão humana dentro do planejamento urbano nas cidades de rápido crescimento nos países emergentes. (GEHL, 2010, p.215)

Imagem 10: 12 critérios de qualidade com respeito à dimensão humana. Fonte: GHEL ,2010, p. 239.

Proteção

PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES – SENSAÇÃO DE SEGURANÇA

- Proteção aos pedestres
- Eliminar o medo do tráfego

PROTEÇÃO CONTRA O CRIME E A VIOLÊNCIA – SENSAÇÃO DE SEGURANÇA

- Ambiente público cheio de vida
- Olhos da rua
- Sobreposição de funções de dia e à noite
- Boa iluminação

PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESCONFORTÁVEIS

- Vento
- Chuva/ neve
- Frio/ calor
- Poluição
- Poeira, barulho, ofuscamento

Conforto

OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR

- Espaço para caminhar
- Ausência de obstáculos
- Boas superfícies
- Acessibilidade para todos
- Fachadas interessantes

OPORTUNIDADES PARA PERMANECER EM PÉ

- Efeito de transição/zonas atraentes para permanecer em pé/ficar
- Apoios para pessoas em pé

OPORTUNIDADES PARA SENTAR-SE

- Zonas para sentar-se
- Tirar proveito das vantagens: vista, sol, pessoas
- Bons lugares para sentar-se
- Bancos para descanso

OPORTUNIDADES PARA VER

- Distâncias razoáveis para observação
- Linhas de visão desobstruídas
- Vistas interessantes
- Iluminação (quando escuro)

OPORTUNIDADES PARA OUVIR E CONVERSAR

- Baixos níveis de ruído
- Mobiliário urbano com disposição para paisagens/ para conversas

OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E PRATICAR ATIVIDADE FÍSICA

- Convites para criatividade, atividade física, ginástica e jogos
- Durante o dia e à noite
- No verão e no inverno

Prazer

ESCALA

- Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana

OPORTUNIDADES DE APROVEITAR OS ASPECTOS POSITIVOS DO CLIMA

- Sol/sombra
- Calor/frescor
- Brisa

EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS

- Bom projeto e detalhamento
- Bons materiais
- Ótimas vistas
- Árvores, plantas, água

2.4 A ORLA COMO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

O Project for Public Spaces[3] (PPS) acredita que grandes espaços públicos, são aqueles lugares onde são celebrados intercâmbios sociais e econômicos, encontros de amigos e mistura de culturas. São a extensão aberta de nossas instituições públicas - bibliotecas, casas de campo, escolas - onde interagimos uns com os outros e com o governo. Dessa maneira, quando esses espaços funcionam bem, servem como palco para nossas vidas públicas.

A PPS foi a primeira a desenvolver um centro para as melhores práticas, informações e recursos sobre Placemaking, cuja tradução para português é "fazer lugares". Onde os "lugares" são espaços públicos que estimulam interações das pessoas entre si e com a cidade.

> Com suas raízes na participação comunitária, o Placemaking abrange o planejamento, o desenho, a gestão e a programação de espaços públicos. Mais do que apenas criar melhores desenhos urbanos para esses espaços, Placemaking facilita a criação de atividades e conexões (culturais, econômicas, sociais, ambientais) que definem um espaço e dão suporte para a sua evolução. (Guia dos Espaços Públicos, 2015, p.20)

Através da análise de diversos espaços públicos em todo o mundo, a PPS descobriu que, para obter sucesso, eles geralmente compartilham quatro qualidades: eles são acessíveis ; as pessoas devem estar envolvidas em atividades diversificadas; o espaço é con-

3 Placemaking é um processo de planejamento, criação e gestão de espaços públicos totalmente voltado para as pessoas, visando transformar 'espaços' e pontos de encontro em uma comunidade .

fortável e tem uma boa imagem; e finalmente, é um lugar sociável : onde as pessoas se encontram e levam as pessoas quando elas vêm visitar. A PPS desenvolveu no ano de 2015 O Diagrama do Lugar abaixo como uma ferramenta para ajudar as pessoas a julgar qualquer lugar, seja bom ou ruim.

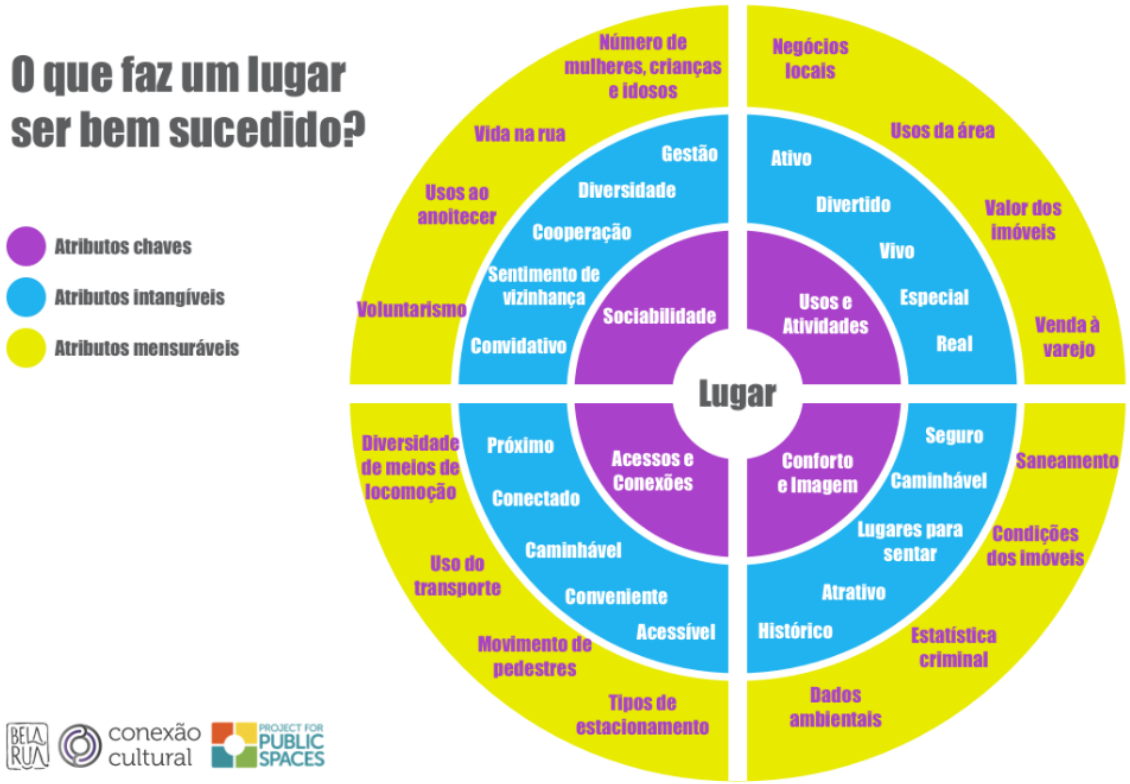


Imagem 11: O Diagrama do Lugar. Fonte: Project for Public Spaces, 2015.

Segundo a própria organização, com essas características em mente, as possibilidades são infinitas quanto ao tipo de espaço público que pode ser bem sucedido, seja uma rua,

beira-mar, playground, mercado ou parque.

Foi nesse sentido que no ano de 2009 a organização Project for Public Spaces (PPS) definiu 13 princípios que as cidades costeiras podem considerar para transformar a orla em um espaço livre público transitável e culturalmente ativo, os quais estão dispostos abaixo. Eles afirmam que:

> Nem todas são leis duras e rápidas, mas regras empíricas de 32 anos de experiência trabalhando para melhorar as orlas urbanas ao redor do mundo. Essas idéias podem servir de marco para qualquer projeto de orla que busque criar espaços públicos vibrantes e, por extensão, uma cidade vibrante. (Project for Public Spaces, 2013)

1. Estabelecer metas públicas como objetivo primordial - requalificar uma orla deve satisfazer as necessidades públicas, no qual o público cumpre um papel ativo.
2. Criar uma visão compartilhada da orla - levar em conta costumes e gostos dos cidadãos na etapa de planejamento, a fim de atingir um desenho pensado no usuário.
3. Criar destinos múltiplos / "A força dos 10" - Identificar lugares em potencial ao longo da orla e gerar caminhos para eles. O ideal é que cada um tenha uma funções diversificadas.
4. Conectar os destinos - uma vez identificados, criar uma unidade e interação entre os destinos através do desenho da orla, assegurando a continuidade no deslocamento.

5. Aperfeiçoar as vias de acesso ao público, ou seja, melhorar ou propor novos acessos.
6. Assegurar que o projeto se ajuste a visão da comunidade - satisfazer aos objetivos e expectativas do cidadão., privilegiando as necessidades locais.
7. Não limitar as atividades públicas do passeio costeiro para privilegiar o desenvolvimento residencial
8. Construir parques para conectar destinos.
9. Propor edificações baixas para ativar o espaço público - a construção de grandes torres na orla de lagos, praias e rios é absolutamente descontextualizada, pois estas atuam como um muro visual e psicológico para os bairros que estão atrás desta linha de edifícios e para as pessoas que transitam na orla.
10. Apoiar múltiplos meios de transporte e limitar acesso de veículos.
11. Integrar atividades de temporada em cada destino, ou seja, se atentar as mudanças climáticas ao longo dos meses para promover espaços que possam ser utilizados em todas as estações do ano.
12. Construir edifícios emblemáticos para criar um destino multiuso.
13. Administrar, gerir, administrar - a gestão contínua dos passeios costeiros é essencial para mantê-los ativos durante todo o ano a fim de realizar diversas atividades.

2.5 EIXOS TEMÁTICOS ABORDADOS

Os eixos temáticos abordados caracterizam-se por serem diversos e ao mesmo tempo parecidos/conectados entre si, como podemos ver na Imagem 12.

Bruttomesso (2001), aborda aspectos mais específicos relacionados à Orla Marítima, porém, apesar da especificidade, seu discurso tem muito em comum com os demais, tendo em vista o fato de que o autor refere-se à orla como espaço público e demonstra preocupação com questões relativas à acessibilidade e priorização do pedestre. Além disso, Brutomesso é o único autor, desses analisados, que faz referência à questões ambientais.

Jacobs (1961) é bastante enfática quanto à importância da diversidade de usos, escala e pessoas, para ela, a diversidade é sinônimo de cidade/espaços vivos e seguros. Já Gehl (2010), se destaca com preocupações voltadas ao conforto e à segurança - além de enfatizar a temática da escala humana.

O Project for Public Spaces (2009 e 2015) apresentam muitas coincidências. Nota-se também, que o material do PPS (2015) é um resumo do PPS(2009) e apresenta uma linguagem universal, que abarca espaços públicos no geral, enquanto que o material do PPS(2009) tinha um discurso mais voltado para orlas marítimas.

No geral, algumas ideias como a priorização do pedestres em detrimento do automóvel e o conceito de acessibilidade aparecem como uma temática abordada por todos os autores.

BRUTTOMESSO (2001)	JACOBS (1961)	GEHL (2010)	PPS (2009)	PPS (2015)
Orla como espaço público Acessibilidade Limitar tráfego de veículos Destaque de características ambientais e urbanas da orla Preservação do meio ambiente e dos recursos naturais	Diversidade de usos Calçadas e ruas seguras = calçadas e ruas com pessoas Densidade populacional Presença de edifícios antigos Quadras curtas Diversidade socioeconômica Pedestrianizar Geração e manutenção de Espaços Públicos	Sensação de segurança contra tráfego e acidentes. Segurança pública (contra violência, crimes). Oportunidade de caminhar Oportunidade de sentar-se / ficar em pé Vistas desimpedidas Locais adequados com relação ao ruído possibilitando ouvir e conversar Oportunidade p/ brincar e praticar atividades físicas Aproveitar aspectos positivos do clima Escala humana Experiências sensoriais positivas	Satisfazer as necessidades públicas Considerar gostos/costumes dos cidadãos Espaços com funções diversificadas e multifuncionais. Conexão de destinos (espaços em potencial ao longo da orla) Acessibilidade Propor gabarito baixo para as edificações Múltiplos modais Limitar o acesso de automóveis Integração de atividades para todas as estações do ano. Gestão dos espaços da orla. Gerir, administrar, gerir.	Acessibilidade Conexão entre os espaços Conforto e imagem - limpeza e lugares para sentar Diversidade de usos e atividades nos espaços Senso de lugar (sociabilidade).

- **TEMÁTICAS ABORDADAS:**

IDENTIDADE CULTURAL
ESCALA HUMANA
QUESTÃO CLIMÁTICA
SEGURANÇA
GESTÃO URBANA
MEIO AMBIENTE
CONEXÃO
CONFORTO
PRIORIZAÇÃO DO PEDESTRE E DA OPNIÃO PÚBLICA
DIVERSIDADE DE USO DO SOLO
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

Imagem 12: Principais eixos abordados em cada referencial. Fonte: Acervo Pessoal.

3.
REFERENCIAL PROJETUAL

Obra do muralista ilheense Rildo Foge

3 REFERENCIAL PROJETUAL

A requalificação de àreas costeiras é um fenômeno que atrai facilmente a atenção devido à escala das intervenções e seu impacto na cidade. Ao redor do mundo, muitas são as cidades que tem investido em projetos ambiciosos à beira-mar como forma de resolver seus problemas relacionados à água, e, combinar isso com o advento de espaços públicos de qualidade tem sido uma estratégia a qual muitos recorrem.

O presente capítulo trará estudos de caso de cidades costeiras, que através da valorização da água, conseguiram alcançar melhoras em sua qualidade de vida urbana e até mesmo enfatizar/reforçar a sua identidade - se transformando em verdadeiros pontos de atração cultural e turística. Dessa maneira, foram selecionados dois projetos correlatos, um internacional – A Orla de Barcelona, na Espanha - e outro nacional – a Orla de Atalaia, em Aracajú, no Brasil, que servirão como referência projetual.

Imagem 13: Orla de Barcelona, Espanha. Fonte: turismo.eurodicas.com.br/praias-de-barcelona/

Imagem 14: Orla de Atalaia, Aracajú - SE. Fonte: heca.com.br/atuacao/obras-civis/

3.1 A Orla de Barcelona na Espanha

A capital da Espanha, Barcelona é um famoso exemplo de progresso com relação à requalificação de orlas marítimas, visto que a mesma obteve sucesso através a utilização dos seus espaços urbanos de à beira-mar como parte de uma política de publica, através da qual pode alcançar uma melhoria significativa na qualidade de vida incorporada aos espaços públicos. A cidade tem uma longa história de renovações das orlas em seu território e tornou-a pioneira no uso de grandes eventos para promover a cidade e seus bairros.

> Esses eventos resultaram em grandes projetos de redesenvolvimento; os projetos de Port Vell, Port Olimpic e Forum 2004, todos esses eventos atuando como motores para a revitalização da área por um litoral atraente, habitação de alto padrão e uma mudança da produção industrial para a economia do conhecimento. A cidade pôs em marcha um processo de renovação urbana, cumprindo a aspiração da cidade de se abrir em direção ao mar. (BUSQUETS, apud CHARLESWORTH, 2005.)

1. Moll de La Fusta
2. Port Vell
3. Olympic Village
4. Port Olympic

Imagem 15: Principais areas de intervenção em Barcelona. Fonte: CARDOSO (2009)

O projeto intervenção do Moll de La Fusta foi desenvolvido, em 1983, por Manuel de Solà Morales, antes, o molhe fazia uma barreira, impedindo o contato visual da cidade para o mar. O projeto permitiu o acesso de pedestres ao antigo cais de madeira e deu ao espaço uma seção de dois níveis, o nível do Passeio de Colon e o mar, criando uma espécie de arcada, que protegia o trânsito da frente de água - os estacionamentos foram direcionados à um nível mais baixo e isso liberou o acesso de pedestres da cidade histórica ao porto. Esse projeto piloto abordou uma questão fundamental na reabilitação da cidade construída: a combinação de controle de tráfego e o aprimoramento do espaço público principal. (CARDOSO, 2009; SIJAKOVIC, 2010)

Em 1987, iniciou-se a elaboração do Plano Estratégico, um projeto ambicioso para desenvolver todo o porto. O Porto Vell foi construído como parte desse amplo programa de renovação urbana antes das Olimpíadas de Barcelona em 1992. A ideia central era utilizar as antigas estruturas, edifícios e estaleiros portuários, e propor funções diferentes para as mesmas, como cafés, lanchonetes, restaurantes e o acesso às praias urbanas. Atualmente, segundo consta no site oficial do Port Vell, entre as principais atrações temos o Maremàgnum (shopping center, com lojas, restaurantes e cinema), além de restaurantes próximos ao mar, museus, um aquário - o maior da europa, passeio de barco, teleférico e muito mais.

Imagem 16: Vista áerea monumento de Colón, onde as molhes encontram o mar. O Moll de la fusta prolonga--se paralelo ao mar gerando um passeio marítimo com palmeiras e espaços de lazer. à direita da imagem fica o Moll d'Espanya com o oceanário e centro comercial.. Fonte: en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell

Por fim, ainda sob a justificativa de organização para os Jogos Olímpicos de 1992, à cidade de Barcelona, comprometeu-se em revitalizar esta zona, a fim de receber o evento. Ficou decidido que Olympic Village (Vila Olímpica) seria instalada no bairro de Nova Icaria (marcado pelo número 3 na Imagem 15. O projeto vencedor foi da equipe de arquitetos Bohigas, Martorell, Mackay e Puigdoménech.

Com uma superfície de mais de 20 hectares e um programa para 1200 habitações em edifícios de uso misto, torna-se o ponto chave da orla marítima. Uma marina e dois edifícios emblemáticos completaram a intervenção. No que diz respeito ao urbanismo, o projeto se aproveitou da morfologia urbana geral do *Eixample de Cerdà*, através da introdução de um sistema de maxi-bloco que combina edifícios de vários âmbitos. (Martorell, Bohigas e Mackey, 1992 apud SIJAKOVIC, 2009) Segundo Meyer, arquiteto do projeto, há uma distinção

entre a atmosfera das ruas e a dos pátios internos, que sugere um domínio marcadamente social e que oferece elevados níveis de segurança e intimidade junto das habitações.

O uso misto foi garantido através da estratégia municipal segundo a qual os novos empreendimentos deveriam ter pelo menos um terço de habitações a preços acessíveis. A Vila Olímpica introduziu um espaço urbano de alta qualidade e suas praias se tornaram uma atração para toda a região metropolitana. O projeto desenvolvia-se em 5 faixas paralelas ao litoral, ligadas entre si por parques. Estas faixas eram: as praias e porto Olímpico; o passeio marítimo; os edifícios litorais; a via rápida; e o núcleo urbano.

O sucesso das intervenções em diferentes escalas consolidou esse processo de revitalização de tal forma que levou à formulação de estratégias mais ambiciosas como a construção do Forum das Culturas, no ano de 2004, que custou mais de 3,2 milhões de euros.

Imagem 17: Vista áerea da Vila e Porto Olímpico. Fonte: MBM Arquitectes

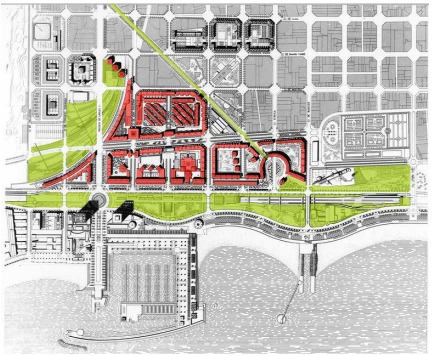


Imagem 18: Esquema da Vila e Porto Olímpico destacando parque e edifícios. Fonte: MBM Arquitectes

Imagem 19: Edificios inspirados no Eixemple de Cerdà. Fonte: MBM Arquitectes

3.1 A Nova Orla de Atalaia em Aracaju

Segundo a socióloga Simone Pereira, as intervenções na praia de Atalaia começara à partir da década de 80, quando é construído um calçadão, a partir de então, muitas transformações ocorreram nesse espaço. A história da orla de Atalaia se assimila a história de Ilhéus, pois a mesma sofreu com o recuo do oceano, tendo sua faixa de areia aumentada, chegando à 1km em alguns pontos.

Essa faixa de areia que surge, passa a ser objeto de intervenções com o intuito de suprir uma demanda turística emergente no Nordeste. A primeira grande intervenção na Orla se dá à partir do ano de 1993.

> O Projeto Orla foi concebido no início da década de 90 pelo então governador João Alves cuja primeira etapa foi inaugurada no fim do mandato dele, em agosto de 1994. As barracas sem nenhuma padronização dispostas ao longo da calçada deram lugar a coqueiros transplantados, quadras esportivas, calçadões, uma iluminação voltada para o mar e o famoso portal de entrada da Orla, conhecido como Arcos da Atalaia (Jornal da Cidade *apud* PEREIRA, 2012).

O primeiro espaço a ser construído foi a praça dos Arcos. Segundo o arquiteto responsável, Eduardo Carlomagno, a intenção foi demarcar a construção de uma nova Orla, e de constituir um símbolo para a cidade, algo que se entendia não haver em Aracaju. A partir da construção da Praça dos Arcos, a execução do Projeto Orla foi dividida em quatro etapas.

Simone (2012) conta que a primeira etapa foi entregue no inicio de 2003 e contava com 1km de ciclovia, 6.300m² mil de calçadão, 240m de pérgolas, 7 quadras de vôlei de praia, 370 vagas para estacionamento de veículos, mesas de jogos e bancos, além da reforma da rede de iluminação, que compreendia o trecho Hotel Parque dos Coqueiros e a Passarela do Caranguejo.

A segunda etapa da Orla tinha início na Praça dos Caranguejos seguindo até a Praça dos Arcos. Neste trecho o projeto previa a construção de 736m de ciclovia, 5.700m² de calçadão, e parque infantil, 170m de pérgola, duas quadras poliesportivas, um campo de beach soccer, equipamentos de ginástica, mesas de jogos e bancos, 6.000m² de jardinagem, incluído transplante de coqueiros, além da reforma dos muros da Praça dos Arcos e do prédio do Corpo de Bombeiro.

Imagem 20: Vista áerea da Praça dos Arcos. Fonte: Acervo Fábio Jaciuk

Imagem 21: Orla de Atalaia à noite. Fonte: Acervo Fabricio Alves.

Imagem 22: Playground "Mundo das Crianças". Fonte: facebook.com/OrladaAtalaia10

A terceira etapa, entre a Praça dos Arcos e o Oceanário, previa em seu projeto a construção 7,3km de calçada, 1,3 km ciclovia, pérgolas, mesas de jogos e bancos, 467 vagas para veículos e quadras poliesportivas. Posteriormente outros projetos foram agregados à essa região, como por exemplo, o kartódromo.

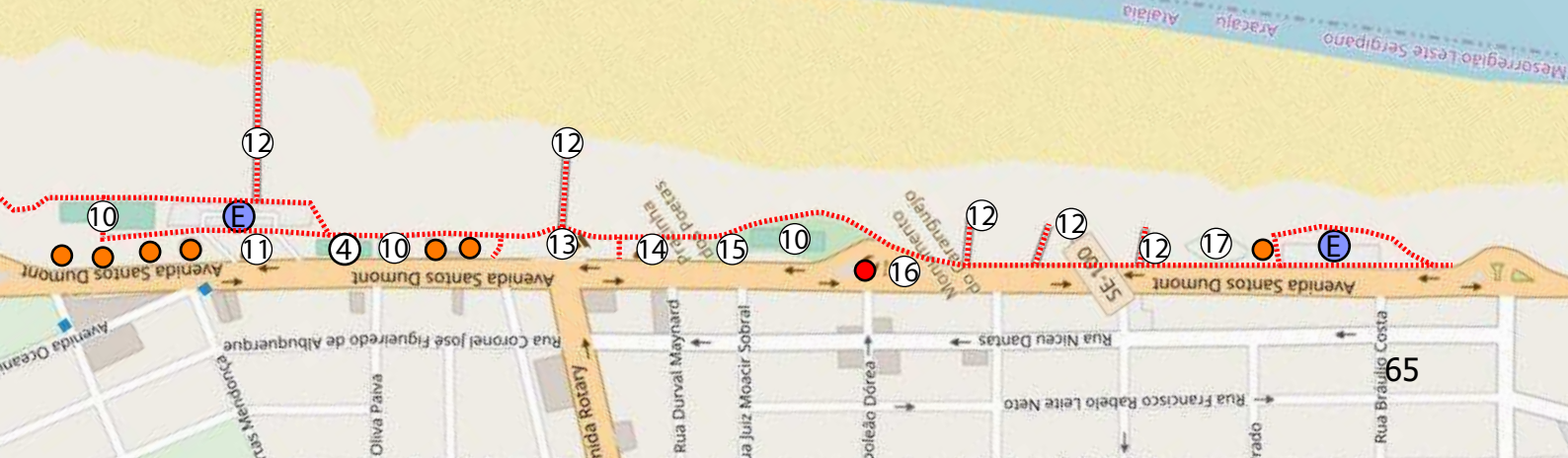
A quarta e última etapa, entre o Oceanário e a Orlinha, era considerada pelo Governo do Estado de Sergipe como a mais frequentada da Orla, onde havia restaurantes, hotéis e pousadas.

Imagem 23: Orla de Atalaia.
Fonte: Open Street Maps com alterações realizadas pela autora. (2019)

O projeto para esse setor previa a construção do Centro de Artesanato, que compreenderia uma área de 1.400m² e disponibilizaria 72 boxes para comercialização de produtos artesanais produzidos por artesãos sergipanos. E, ainda, 941m de ciclovia, parque infantil, 4,2 km de calçada, reforma de quatro quadras existentes e construção de mais quatro – com previsão de ser construídas com piso macio e camada amortecedora –, 22 rampas de skates e parede de escalada. O projeto ainda contemplava o paisagismo, sendo toda área reformada com previsão de ter palmeiras imperiais e coqueiros.

Pela descrição dos equipamentos construídos na Orla de Atalaia nota-se que o espaço construído se apresenta diversificado e fluído. Para o arquiteto:

> A Orla mudou o costume das pessoas, mudaram os hábitos, a cidade ficou mais cosmopolita, a autoestima do sergipano melhorou muito com essa Orla. Ele começou a admirar mais a sua cidade, se sentir mais importante perante outras cidades com essa Orla, não foi só a mudança do espaço físico, a mudança do espaço físico provocou uma mudança psicológica no sergipano. (Carlomagno, 2010 *apud* PEREIRA, 2012).



4.
METODOLOGIA

RESTAURANTE

4 METODOLOGIA

O presente trabalho tem como produto final a elaboração de uma proposta de requalificação para a Praia da Avenida em Ilhéus. Para tanto, procurou-se utilizar de uma metodologia que reunisse as fases necessárias para um bom diagnóstico e que resultassem em propostas coerentes com a realidade do município. Sendo assim, foram adotas para esse processo quatro etapas que atendem ao objetivo final do trabalho - Definição, Escopo, Diagnóstico e Proposta.

4.1 DEFINIÇÃO E ESCOPO

Essa é a etapa inicial em que será realizada a revisão bibliográfica e a definição do escopo do trabalho. Dessa forma, faz-se necessário o levantamento das informações sobre a visão da cidade e do objeto que será trabalhado - que no caso desse trabalho são as orlas marítimas. Nessa etapa é essencial que seja levantado um bom conhecimento sobre a dinâmica da cidade, para posteriormente traçar objetivos e delimitar a área de intervenção. Ambas etapas estão distribuídas entre os capítulos 1 e 4 deste trabalho, onde é mostrado um levantamento bibliográfico sobre o tema e sobre a cidade, perpassando pelos referências teóricos e projetuais que possibilitarão traçar alguns objetivos a serem alcançados.

4.2 DIAGNÓSTICO

Para melhor compreensão da dinâmica urbana do objeto, realizou-se o diagnóstico- onde utilizou-se do recurso de mapeamento dos elementos físicos e análise dos elementos comportamentais - os quais foram realizados através de registro fotográfico, observações e caminhadas que possibilitaram a identificação de aspectos diversos do local.

Para a análise comportamental, utilizou-se da metodologia criada por Gehl e Svarre (2013) no livro How to Study Public Life, composta por métodos de análise do espaço - expostos na Imagem 24. Dessa forma, foram selecionados os métodos que mais se encaixavam ao escopo do trabalho, os quais são - Counting, Photographing, Keeping a Diary e Test walks – Contagem, Fotografia, Manter um diário e realizar Caminhadas Experimentais.

Gehl e Svarre (2013) explicam que método de ***counting***, é o mais básico - e largamente utilizado - para se estudar a vida na cidade, através dele é possível registrar quantas pessoas estão caminhando (fluxo de pedestres) e quantas pessoas permanecem (atividades estacionárias) em determinados locais. O autor frisa a importância de conduzir a contagem por exatamente dez minutos, porque depois essa amostra terá que ser repetida para calcular o tráfego de pedestres por hora;

Imagem 24: Métodos utilizados por Gehl e Svarre. Fonte: How to Study Public Life, 2013 - com alterações realizadas pela autora (2019)

o ***photographing*** auxiliará na ilustração dos comportamentos notados, como também, para informações complementares ao mapeamento; o ***keeping a diary***, consiste numa forma de adicionar detalhes aos mapas e croquis como de forma a acrescentar o conhecimento sobre o comportamento humano no espaço público; já o ***test walks*** se baseia na ideia de que a observação durante um passeio pode se dar de forma mais ou menos sistemática - mas que através dessas caminhadas o observador tem a chance de perceber os problemas e potencialidades da vida da cidade por onde caminha.

Além disso, no âmbito da mobilidade recorreu-se ao método do portal, criado inicialmente por Grajewsk, em 1992, e reformulado por Vaughan, em 2001. O método consiste na implantação de portais em locais específicos. Estes consistem em linhas imaginárias posicionadas em frente ao espaço analisado pelo pesquisador, que fará a contagem de pessoas (ou qualquer modal) que atravessam essa linha, em um intervalo pré-determinado de tempo.

4.3 PROPOSTA

É a fase de elaboração e apresentação da proposta de requalificação da Praia da Avenida em Ilhéus (em nível de estudo preliminar); a proposição foi realizada com base em uma análise detalhada quanto a qualidade físico-espacial do entorno do objeto de estudo assim como suas condições de infraestrutura, mobilidade e dinâmica.

5.
O OBJETO

5 OBJETO

O trecho escolhido - a Praia da Avenida em Ilhéus - apresenta faixa litorânea exposta, em processo de assoreamento com ocupação consolidada. Possui ainda, como atributo natural, a praia em mar aberto, que tem se destacado ultimamente por despertar interresses de empreendimentos imobiliários que desejam se instalar na área da praia devido à sua posição estratégica.

Ao par que as ameaças da iniciativa privada vem acontecendo, elas também tem estimulado iniciativas públicas de proteção da área, como por exemplo, a criação do Parque Municipal Marinho da Pedra de Ilhéus, em 2006, que tem a intenção de proteger a espécie mero-canapu e, além disso, em 2007 este trecho passou a integrar, como prioridade, o Projeto Orla devido a importância da sua localização para a cidade.

À seguir serão apresentados dados referentes à caracterização e diagnóstico do objeto de estudo. Iniciaremos com um mapa ilustrativo de situação, destacando os principais acessos e discorrendo sobre o entorno. À seguir, trataremos do entorno imediato do objeto, evidenciando os marcos arquitetônicos e históricos e em seguida, faremos uma abordagem ao contexto histórico do objeto, de sua origem até hoje. Por fim, analisaremos o cenário atual através dos eixos de uso e ocupação, vegetação e espaços livres e mobilidade além de verificar a situação legal, para assim indicar as principais potencialidades e problemáticas.

5.1 ACESSOS E ENTORNO

O acesso à Ilhéus pode se dar por diversos meios, como podemos ver na ilustração esquemática ao lado. O município se destaca por ser único do estado da Bahia, fora da Região Metropolitana de Salvador, a possuir um aeroporto - que recebe voos diários - e um porto também em funcionamento. A nível de território nacional, o melhor acesso à Ilhéus se dá pela a BR-101 que leva a cidade vizinha, Itabuna, através da qual se chega a Ilhéus, em 25 minutos, através da BR-415. A nível regional, se considerarmos o deslocamento à partir das cidades de Salvador, Valença, Camamu ou Itacaré, a BA-001 pode ser tomada como um acesso alternativo.

Além dos acessos, destacam-se no entorno a presença dos rios Cachoeira, Engenho e Almada, que apesar de não serem explorados como meio de transporte possuem grande potencial para tal. O rio Cachoeira deságua proximo à area de intervenção, no ínicio da mesma, nas praias imediatas ao monumento do Cristo.

Ao voltarmo-nos para a Imagem 25, notamos ainda o destaque para a porção da Praia da Avenida (objeto do presente trabalho), e além disso, a presença dos bairros imediatos ao trecho - São Sebastião, Cidade Nova e Centro. Identificada com uma linha vermelha, temos ainda a Avenida Soares Lopes que funciona como limitador do avanço urbano e ao mesmo tempo como meio de conexão entre a cidade e a praia.

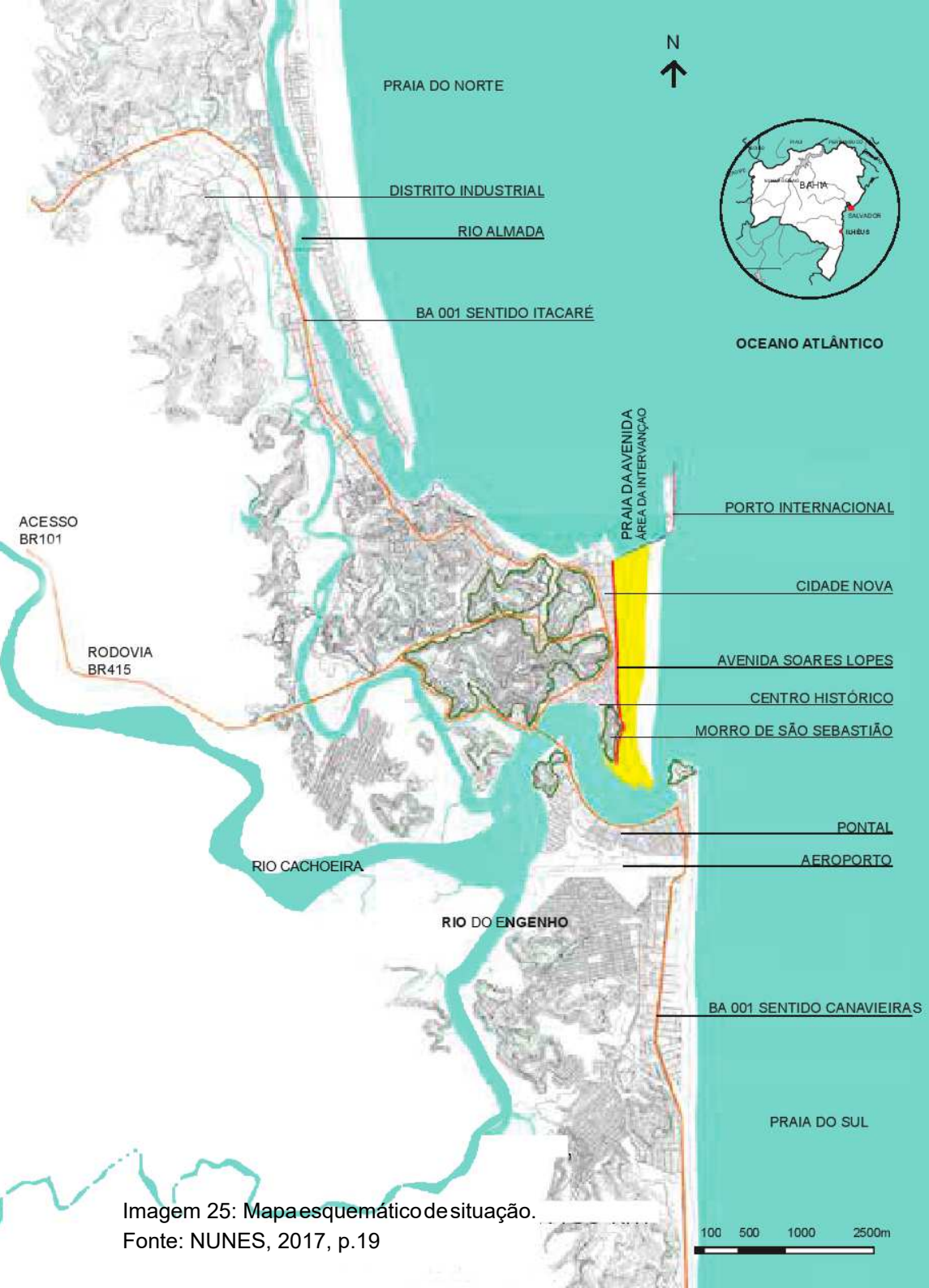


Imagem 25: Mapa esquemático de situação.
Fonte: NUNES, 2017, p.19

5.2 Marcos Arquitetônicos

Ao longo da costa da Praia da Avenida é possível identificar a presença de boa parte do patrimônio histórico arquitetônico da cidade, muitos desses edifícios se tornaram mundialmente conhecidos pelos livros do escritor Jorge Amado, que fazia deles o cenário de suas obras, como o Bataclã (antigo bordel), as casas dos coronéis (Misael e Tonico) e o Bar Vesúvio.

Já entre edificações mais recentes, se destacam o Porto, a Concha, o Centro de Convenções, o Cristo e até mesmo a estrutura efêmera do Teatro Popular.

Imagem 26: Mapa de Marcos Arquitetônicos.

Fonte: Acervo Pessoal

5.3 Contexto Histórico

Imagem 27: Av. Soares Lopes na década 20/30. Fonte: Gio Amado

Imagem 28: Proximidade do mar e cidade antes do processo de assoreamento. Fonte: Guarany Araripe.

Partindo para o nosso objeto de estudo em específico, a Praia da Avenida, como foi dito anteriormente, a mesma é delimitada pela Avenida Soares Lopes, a qual configura como uma das principais vias da cidade. A construção dessa Avenida se deu por volta de 1950, hoje ela representa a avenida mais importante de Ilheús. Com ocupação consolidada e totalmente urbanizada possui usos diversos como residencial, comercial e de lazer, sendo as atividades econômicas mais significativas o turismo e os serviços. Nela encontram-se as três principais praças da cidade e edificações de destaque como a Catedral de São Sebastião, o Bar Vesúvio, o Teatro Municipal, a Igreja de São Jorge e a Biblioteca Municipal.

Em 1971 foi construído o Porto do Malhado, cuja a implantação desencadeou um processo de assoreamento na Praia da Av. Soares Lopes, conhecida como Praia da Avenida.

Imagem 29: Ilheús em 1960 - antes da construção do porto. Fonte: Paróquia Santa Rita de Cássia

Imagem 30: Ilheús em 2008 - em processo de assoreamento. Fonte: Paróquia Santa Rita de Cássia

Esse episódio acabou, de certa forma, rompendo a relação que havia entre o mar e a cidade, visto que a população praticamente não frequenta mais a praia, não só em função da distância, como também da dificuldade de acesso e pela insegurança.

Com o surgimento desse novo "terreno" à beira mar, no ano de 1985, o município, com intuito de ocupar a área assoreada da Praia da Avenida contratou o paisagista Roberto Burle Marx para elaborar um projeto de urbanização. A obra do Parque São Sebastião, como deveria ter sido chamado espaço projetado, iniciou-se no mesmo período, em 1986, e apesar de o projeto não ter sido executado na íntegra, foi inaugurada em 1992.

Segundo o Projeto Orla de Ilhéus (2007), o projeto previa além do paisagismo, a presença de equipamentos de apoio e lazer como banheiros, bares, restaurantes, quadras e

parques infantis. Do que foi executado, restam hoje um caminho/calçada que delimitaria a área de abrangência do projeto, os estacionamentos e algumas espécies vegetais que foram introduzidas para testes, que ao todo não somam mais que sete espécies, das quais sobreviveram ainda os algodoeiros de praia que ainda permanecem em toda a extensão do área e os jamelões, que circundam os estacionamentos e atraem muitas aves.

Imagem 31: Projeto de Burle Marx. Fonte: Projeto Orla de Ilhéus (2007)

Imagem 32: Calçada delimitanto o Projeto Burle Marx da àrea acrescida. Fonte: FERREIRA *apud* Projeto Orla de Ilhéus (2007)

Imagem 33: Trecho da calçada visto mais de perto. Fonte: Acervo pessoal.

Imagem 34: Centro de Convenções (1) e Concha Acústica (2). Fonte: José Nazal (2014)

No ano 2000, através da iniciativa do Governo Estadual, em parte da área assoreada mais próxima ao Porto do Malhado foi construído um Centro de Convenções e uma Concha Acústica, esses dois equipamentos são muito utilizados durante todo o ano, seja para eventos, formaturas e shows.

5.4 CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

5.4.1 Uso do Solo

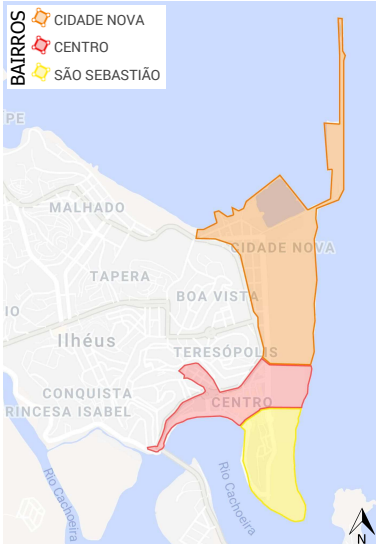


Imagem 35: Bairros adjacentes à Praia da Avenida. Fonte: Google Maps (2019) com alterações realizadas pela autora.

O trecho possui 3 bairros como mostra a Imagem 35 (São Sebastião, Centro e Cidade Nova). Ademais, de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Ilhéus (Lei 3.746/2015), a área adjacente à Praia da Avenida possui cinco Zonas de Uso (Imagem 36) - Cidade Nova I, Centro Litorâneo, Centro Histórico, São Sebastião I e São Sebastião II. A verticalização ao longo da orla é permitida e o gabarito máximo varia de 9 a 40 metros e os usos permitidos são o residencial, comercial, turístico e institucional.

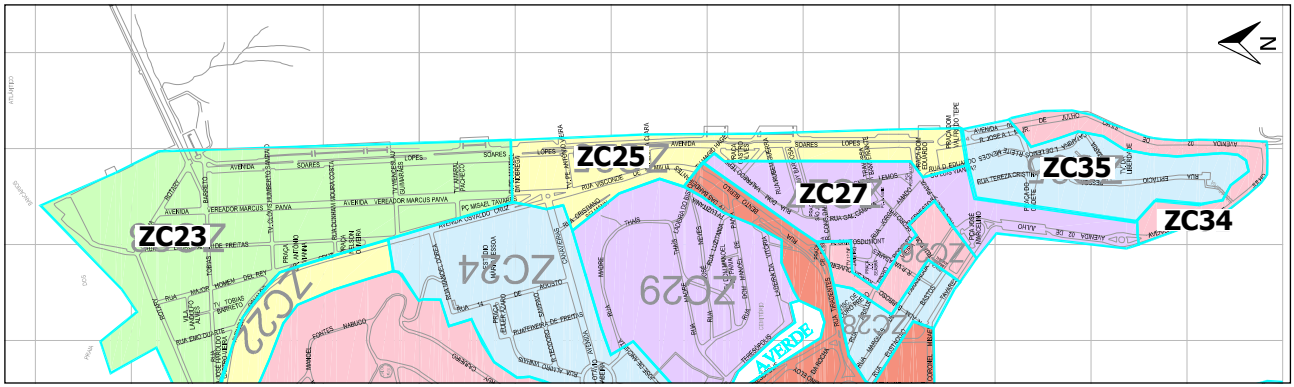
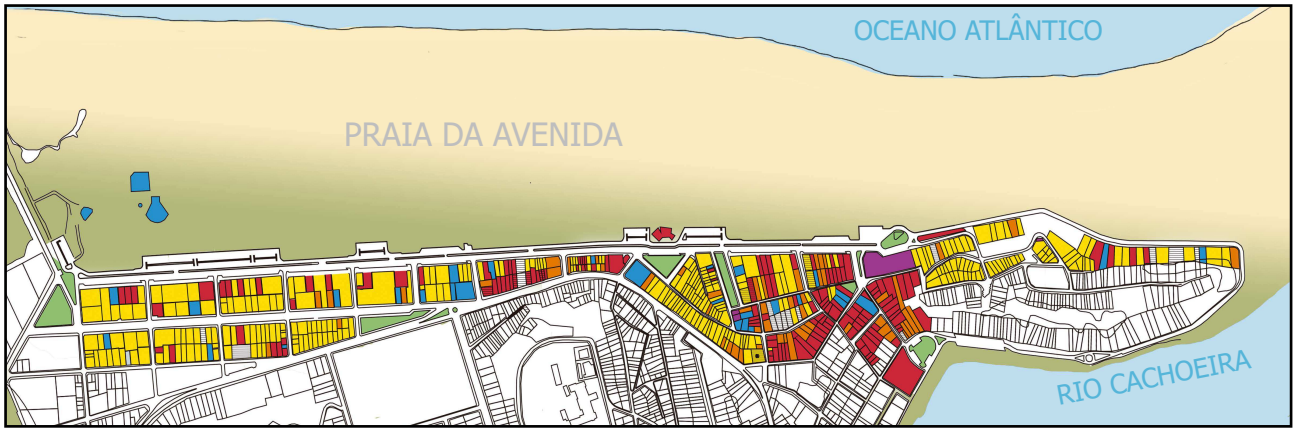


Imagem 36: Recorte do Mapa de Uso e Ocupação do Solo de Ilhéus - BA. Fonte: Lei 3.740/2015, p. 56 com alterações realizadas pela autora.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente no município de Ilhéus, trouxe muitos avanços, principalmente relativo ao uso do solo direcionado ao turismo, que na Lei de Uso e Ocupação anterior (Lei 2400/91) não era permitido nas Zonas de Uso Centro Litorâneo (ZC25), São Sebastião I (ZC35) e São Sebastião II (ZC34). Alterações como essa trazem novas possibilidades para o espaço edificado, contribuindo para maior diversificação do uso do solo e abrindo novas oportunidades de oferta serviço.

O trecho escolhido é caracterizado por uma ocupação consolidada e totalmente urbanizada. Como mostram as imagens ao lado, o local apresenta trechos com predominância do uso residencial ou comercial mas também se destacam trechos onde os usos se apresentam bastante diversificados. O gabarito não costuma ultrapassar os 40m, exceto em ocasiões onde há remembramento de lotes, permitindo um aumento considerável no índice de aproveitamento e consequentemente na altura do edifício, no entanto, essa prática não é usual.



LEGENDA DOS USOS

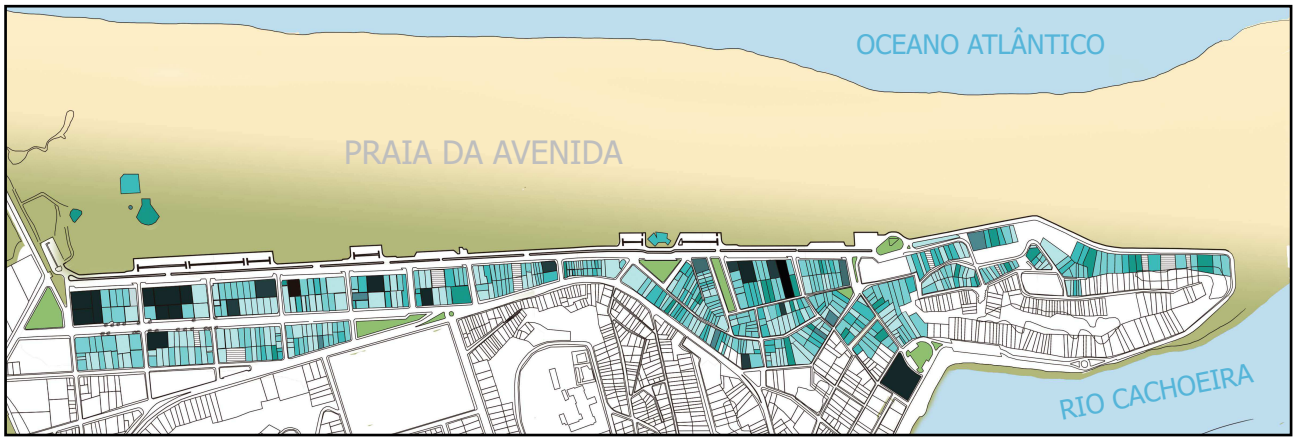
- RESIDENCIAL
- COMERCIAL
- MISTO
- INSTITUCIONAL
- RELIGIOSO
- VAZIO
- PRAÇAS

Escala: 1: 14000

ESCALA GRÁFICA (m) 0 250 500

N

Imagem 37: Mapa de Uso e Ocupação do Solo de trecho da Av. Soares Lopes - levantamento realizado em Janeiro/2019. Fonte: Acervo pessoal.



LEGENDA DOS GABARITOS

- VAZIO (-)
- TÉRREO (≈ 3m)
- TÉRREO +1 (≈ 6m)
- TÉRREO +2 (≈ 9m)
- TÉRREO +3 (≈ 12m)
- TÉRREO +4 (≈ 15m)
- TÉRREO +5 (≈ 18m)
- TÉRREO +8 (≈ 27m)
- TÉRREO +10 em diante (≈ 33m à 42m)
- TÉRREO +15 em diante (≈ 42m ou mais)

Escala: 1: 14000

ESCALA GRÁFICA (m) 0 250 500

N

Imagem 38: Mapa de Gabaritos de trecho da Av. Soares Lopes - levantamento realizado em Janeiro/2019. Fonte: Acervo pessoal.

Imagem 39: Percepção do gabarito visto da Praia da Concha (outro lado do mar).Fonte: Acervo pessoal.

Na porção da Praia da Avenida, destacam-se ainda ocupações fixas e outras efêmeras. Entre as ocupações fixas encontramos o Centro de Convenções e a Concha Acústica, já citadas anteriormente, além de uma área edificada destinada à equipamentos de alimentação como vemos na Imagem 40. Entre as ocupações efêmeras, destaca-se a Tenda do Teatro Popular (que está alocada desde o ano de 2013), além dos Parques de Diversão, Feiras de Exposição e Praças de Alimentação que acontecem nos meses de férias - Janeiro e Junho - e buscam suprir momentaneamente a falta de infraestrutura do espaço.

Imagem 40: Equipamentos de Alimentação. Fonte: Acervo Pessoal

Imagem 41: Tendas da Expollhéus. Fonte:expoilheusfeiradeverao.blogspot.com/

Imagem 42: Tendas do Teatro Popular. Fonte: Ascom (2015)

5.4.2 Vegetação e Espaços Livres

A cidade é, no geral, bem arborizada, tanto na Av. Soares Lopes, como pode ser visto na Imagem 43, quanto nas vias paralelas. A presença de topografia acidentada no sentido oeste, oposto ao mar, dificulta a ocupação urbana e abre alguns pontos de "respiro" em meio a malha urbana, como podemos ver na Imagem 44. Na extensão da Avenida Soares Lopes encontram-se as três principais praças da cidade, a Praça Dom Eduardo (onde se situam a Catedral de São Sebastião, o Bar Vesúvio e o Teatro Municipal de Ilhéus), a Praça Rui Barbosa (onde temos a Igreja de São Jorge e o Palácio Misael Tavares) e a Praça Castro Alves (onde fica a Biblioteca Municipal) que funciona como atrativo no final da tarde e à noite.

Imagem 43: Vista aérea da Av. Soares Lopes, com indicação da insolação. Fonte: Arquivo Jamesson Araújo

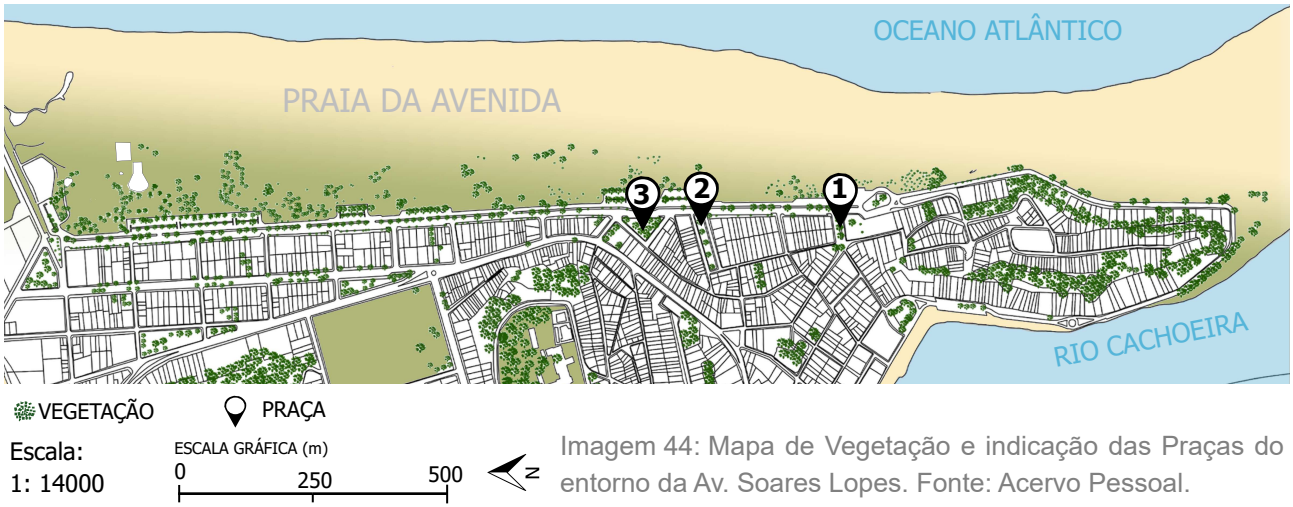


Imagem 44: Mapa de Vegetação e indicação das Praças do entorno da Av. Soares Lopes. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 45: Praça Dom Eduardo. Fonte:catucadas.blogspot.com/2011/

Imagem 46: Praça Rui Barbosa. Fonte: mapio.net/s/30371966/

Imagem 47: Praça Castro Alves. Fonte: Acervo Pessoal.

A praça Dom Eduardo (1) por estar localizada em frente ao adro da Catedral São Sebastião - um dos cartões postais da cidade, recebe grande fluxo de turistas. A mesma abriga uma praça de táxi em sua extremidade e a presença de árvores frondosas ao longo de sua forma longilínea, se transforma em um convite à permanência e a contemplação da Catedral e do Bar Vesúvio, que ficou famoso através dos contos do escritor Jorge Amado.

A Praça Rui Barbosa (2) é a menos frequentada, mas cumpre o importante papel de emoldurar a Igreja Matriz de São Jorge, datada de 1556. Já a Praça Castro Alves (3) é a mais frequentada, tanto durante o dia quanto à noite. Possui um quiosque fixo, mas suas extremidades sempre estão ocupadas por ambulantes do ramo alimentício, ela está localizada em frente aos equipamentos de alimentação (Imagem 40). O grande fluxo de pessoas e carros que se concentra nesse espaço evidencia como o trecho é carente de infraestrutura.

5.4.3 Mobilidade

- **A Ponte Ilhéus-Pontal**

Atualmente, o trecho escolhido passa por grande mudanças no seu sistema viário em função da construção, já em andamento, de uma ponte que ligará o centro de Ilhéus à zona sul passando pela Baía do Pontal, sobre o Rio Cachoeira. A obra da Ponte Ilhéus-Pontal, como é chamada, iniciou em 2016 e segundo a OAS, deverá atingir 2,74 km dos quais, 533m serão em estrutura mista e 298m de trecho estaiado, com estrutura sustentada por cabos e os 235m restantes por concreto armado, a largura será de 25m com pistas duplas nos dois sentidos e contará com uma ciclovia e uma faixa exclusiva para pedestres.

Será a primeira ponte do tipo estaiada (suspensa por cabos) do estado e a construção da mesma objetiva desafogar o trânsito no centro de Ilhéus, que tem sofrido o congestionamento típico dos horários de pico, além disso a iniciativa busca aproximar o centro das praias mais utilizadas pelos turistas e fomentar o turismo local na área central.

Imagem 48: Ilustração do projeto da Ponte Ilhéus-Pontal em construção. Fonte: oas.com.br/

Imagem 49: Vista aérea da Ponte Ilhéus-Pontal em construção. Fonte: oas.com.br/

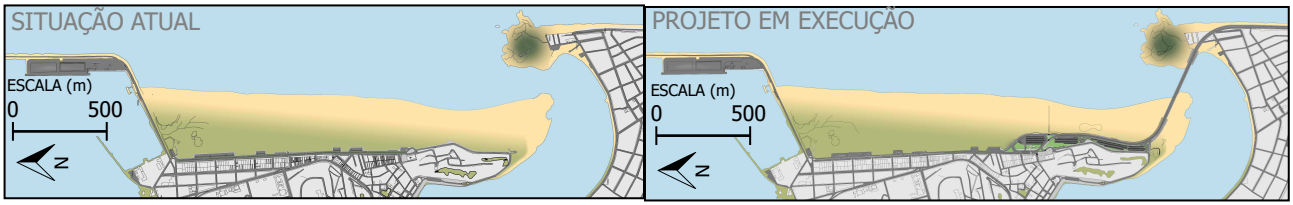


Imagem 50: Situação atual e projeto em execução, respectivamente. Fonte: Acervo Pessoal (2019)

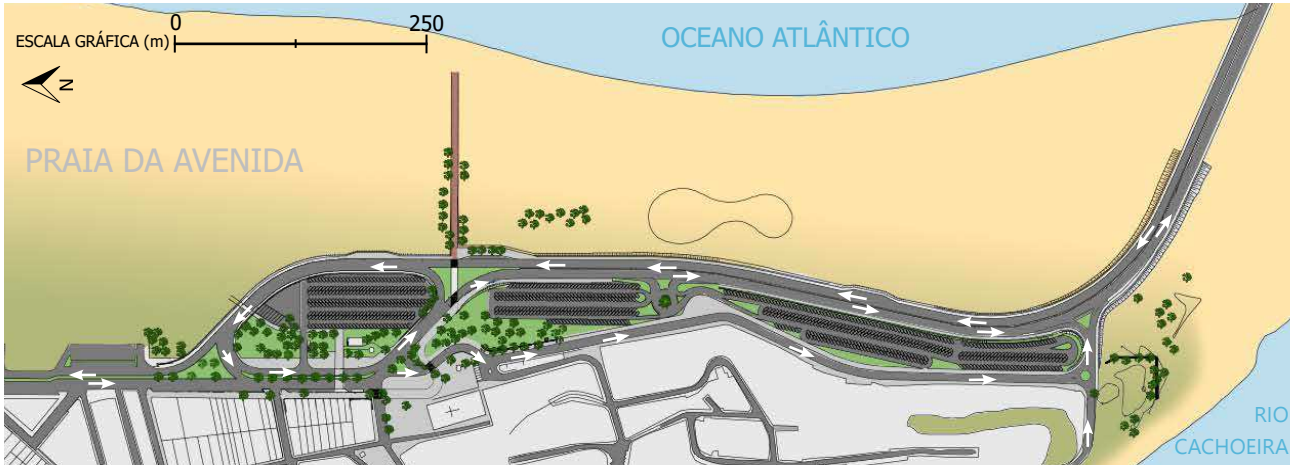


Imagem 51: Projeto de Requalificação da Av. Soares Lopes mostrando alterações no sistema viário que comportará a nova dinâmica do trânsito em função da construção da Ponte Ilhéus-Pontal. Fonte: Acervo Pessoal.

A construção da ponte e do novo sistema viário é uma iniciativa do Governo do Estado da Bahia, o projeto entregue tinha como enfoque apenas as vias de escoamento advindas da Ponte Ilhéus-Pontal. Entretanto, segundo a Secretaria de Planejamento da Prefeitura de Ilhéus, o município, com o intuito de aproveitar os bolsões gerados pelo novo desenho das vias, divulgou em abril de 2018 imagens de um novo projeto que contemplaria 870 vagas de estacionamento, o qual foi intitulado "Requalificação da Av. Soares Lopes", apesar de terminar duas quadras após a Catedral e não contemplar toda a avenida (Imagem 51).

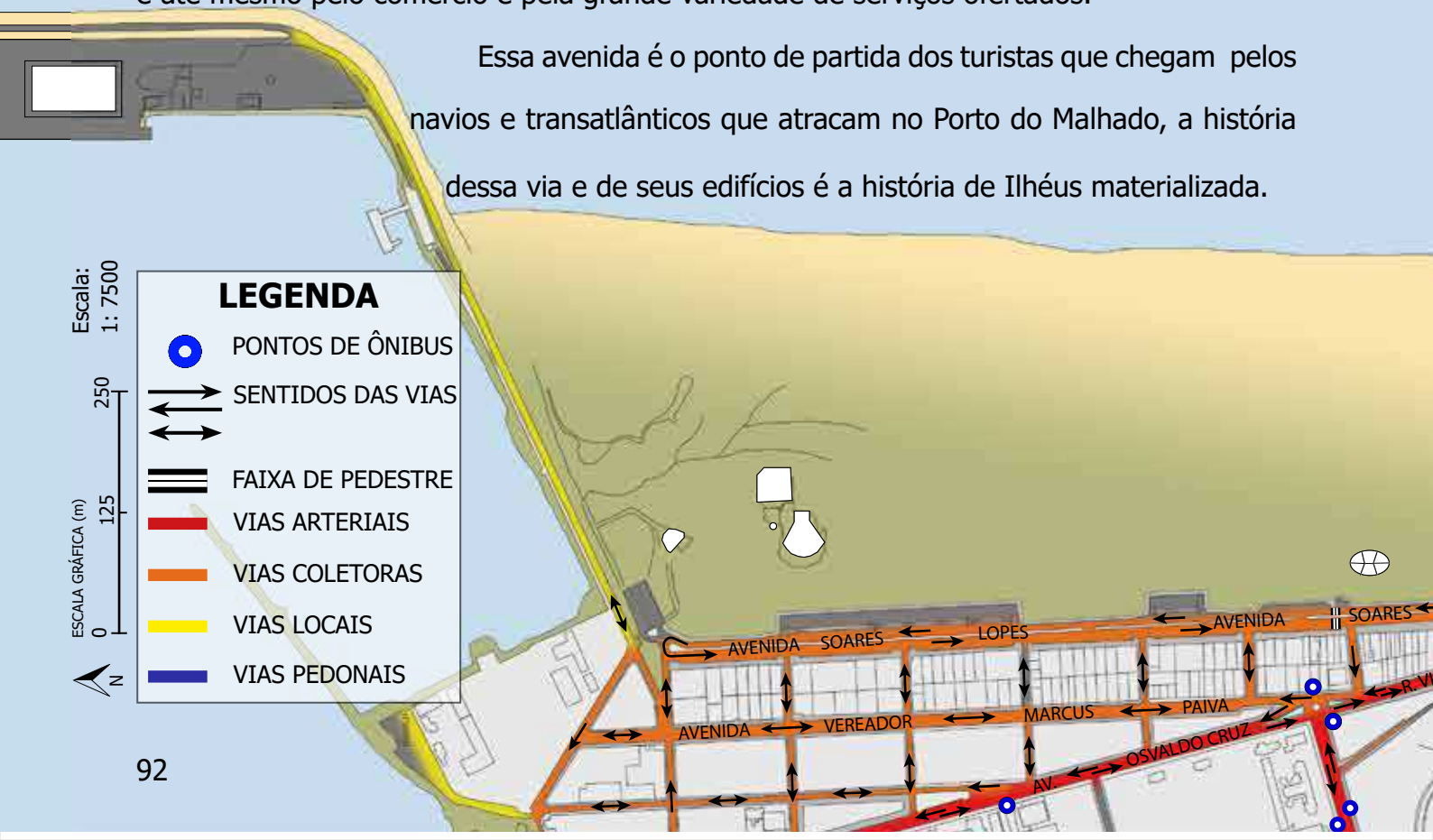
Imagem 52: Maquete 3D divulgada pela Prefeitura de Ilhéus, usando os bolsões como estacionamentos. Fonte: Canal da Prefeitura de Ilhéus (youtu.be/b2DE48dn8wM)

Como o projeto ainda se encontra em execução, o diagnóstico esteve baseado no mapa da situação atual (o mesmo utilizado nos tópicos anteriores). É fato que o projeto causará inúmeras transformações no eixo da mobilidade da cidade, no entanto, ainda não temos como mensurar o que está por vir. A única coisa que temos certeza até então é o que o projeto nos apresenta, que é a reconfiguração do sistema viário, e o sentido das vias.

- **Caracterização e Diagnóstico das Vias**

A Praia da Avenida é delimitada pelas avenidas Soares Lopes - com extensão de 1,6 km - e Dois de Julho - com 650 km voltados para a praia. Apesar da Av. Dois de Julho facilitar o acesso da zona sul ao centro através da ponte existente, a Av. Soares Lopes, se destaca em importância pois ao percorrer sua extensão já podemos notar uma grande diversidade de usos e muitas pessoas e automóveis circulando - seja pela generosa oferta de estacionamento sombreado, pela presença de edifícios antigos e famosos pelos livros de Jorge Amado e até mesmo pelo comércio e pela grande variedade de serviços ofertados.

Essa avenida é o ponto de partida dos turistas que chegam pelos navios e transatlânticos que atracam no Porto do Malhado, a história dessa via e de seus edifícios é a história de Ilhéus materializada.



Além disso, a Avenida recebe eventos esportivos - como corridas - e culturais - como o carnaval, apesar da pouca infraestrutura, essa via ainda é uma referência para o lazer na cidade. Todos os dias, a pista mais próxima à Praia da Avenida é bloqueada por agentes da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (Sutran), das 5 às 8h30min, com a finalidade de incentivar a prática esportiva.

Imagem 53: Evento esportivo na Av. Soares Lopes. Fonte: www.ilheusemresumo.com.br/ (2017)

Imagem 54: Carnaval de Ilhéus na Av. Soares Lopes. Fonte: Arquivo Secom-Ilhéus.(2017)

Imagem 55: Mapa de Mobilidade. Fonte: Acervo Pessoal.

A forte presença de pessoas e modais diversos, apesar de ser um ponto positivo - por dar vitalidade à cidade - gera alguns conflitos. Durante o dia, por exemplo, muitos grupos de turistas/pessoas relativamente grandes circulam de um lado à outro da avenida sem nenhuma segurança de que os veículos diminuirão a velocidade. Além disso a avenida tem seu espaço de circulação disputado por veículos motorizados, ciclistas e pessoas. Como é visto em planta, a avenida não possui ciclovia o que gera uma convivência perigosa e conflituosa no trânsito. Ademais, muitas pessoas utilizam a faixa asfaltada para fazer caminhadas em outros horários do dia que não de 5h às 8:30h visto que, apesar de contar com calçadas relativamente generosas, estas se encontram em má estado conservação e mal iluminadas.

Imagem 56: Caminhantes disputam espaço com carros na Av. Soares Lopes.Fonte:Acervo Pessoal (2019)

Imagem 57: Ciclistas desputam espaço com carros na Av. Soares Lopes. Fonte: Acervo Pessoal. (2019)

Para obter dados mais concretos à respeito do trânsito de automóveis no trecho, utilizamos do recurso do Google Maps que informa o trânsito típico em cada dia e horário da semana. Foram utilizadas as simulações dos dias de Segunda, Quarta e Sexta em três horários diferentes, às 9h, às 14h e às 19h. Então, à partir da geração dos mapas, realizou-se uma sobreposição dos mesmos, assim, o primeiro mapa é a sobreposição da simulação dos três dias - Segunda, Quarta e Sexta - às 9h, e assim por diante, como vemos na Imagem 58.

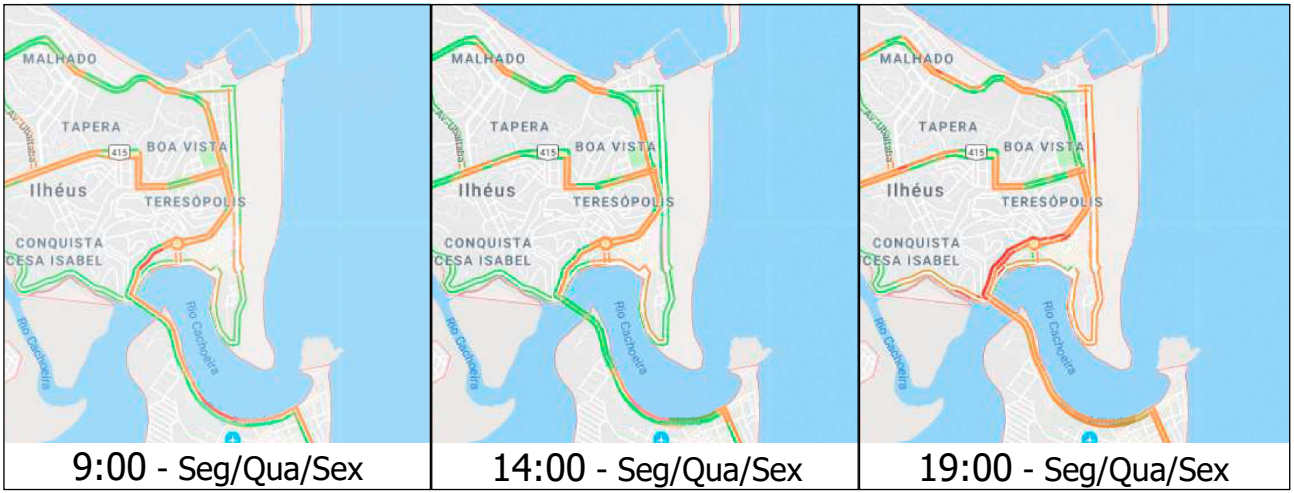


Imagem 58: Simulação do trânsito típico no trecho em dias e horários diferentes. Fonte: Google Maps com alterações realizadas pela autora (2019)

Uma rápida olhada para os mapas, especificamente para as Avenidas Dois de Julho e Soares Lopes, nos permite ver que no geral, o trânsito flui bem pela manhã e à tarde, mas que à noite, tende a ficar um pouco mais lento, principalmente no trecho próximo aos equipamentos de alimentação, muito frequentados no período noturno.

- **Os modais**

Para melhor análise da dinâmica dos modais, realizou-se a contagem das unidades de modais por três dias alternados (Segunda, Quarta e Sexta) e em três períodos diferentes manhã (9h às 10h), tarde (14h - 15h) e noite (19h às 20h). As contagens foram realizadas em Janeiro, período de férias (com presença da ExpoIlhéus, parque de diversões e chegada de navios), dessa forma, registrou-se uma movimentação atípica nos pontos analisados. Entretanto, essa análise norteará a trabalharmos com situações de maior densidade, garantindo propostas baseadas em cenários de ocupação máxima. Para tanto, foram estabelecidos 5 portais: **P1** (nas imediações da Estátua do Cristo), **P2** (na lateral da Catedral S. Sebastião), **P3** (em frente a Praça Castro Alves), **P4** (próximo à Tenda do Teatro Popular) e **P5** (em frente ao Centro de Convenções) - todos com distância que varia de 400m à 600m entre si.

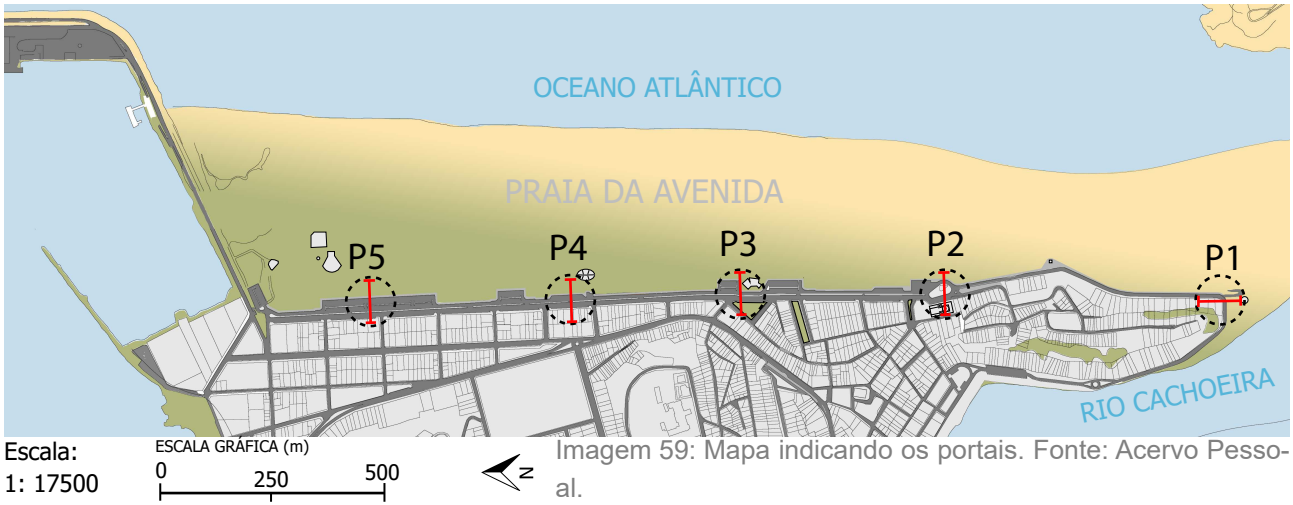


Imagem 59: Mapa indicando os portais. Fonte: Acervo Pessoal.

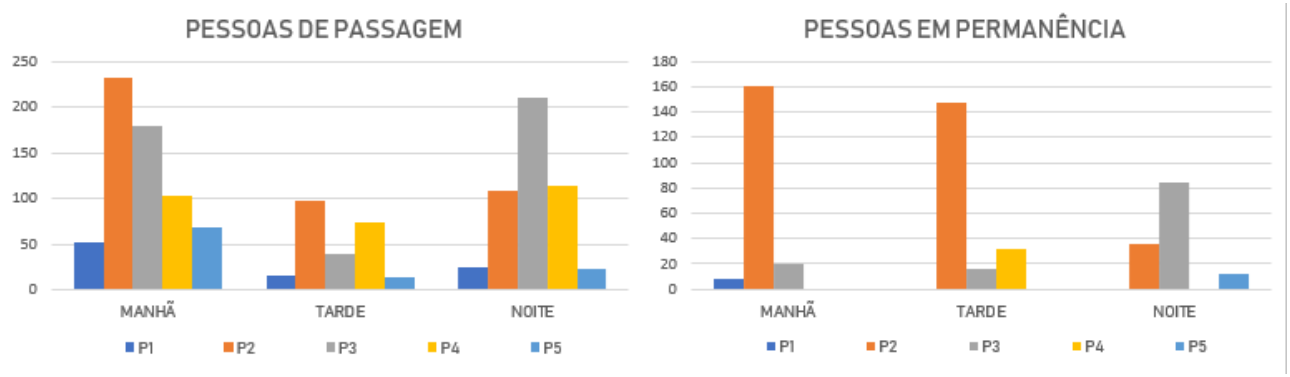


Imagem 60: Gráficos indicando a quantidade de pessoas/hora em cada portal. Fonte: Acervo Pessoal.

Os gráficos acima mostram uma média da contagem dos três dias, em cada periodo do dia e em cada portal. Como podemos notar, o fluxo pedonal pela manhã e pela tarde se destacam nas imediações da Catedral São Sebastião (P2) - o que pode ser justificado pela forte presença do comércio, de vias pedestrianizadas e dos pontos turísticos. Já à noite, o maior fluxo acontece na Praça Castro Alves - em virtude da presença de equipamentos de alimentação e maior infraestrutura. No geral, é importante frisar que há fluxo pedonal, maior ou menor, durante todo o dia.

Com relação às pessoas em atividade de permanência, o gráfico acaba sendo um reflexo do primeiro, no P2 durante a manhã e tarde e no P3 durante à noite, e provavelmente essa permanência (seja de ambulantes, pessoas contemplando, paradas ou conversando) se dá pelo fato de haver movimento, os "olhos da rua". Chama a atenção que todos os portais possuem pelo menos um período no dia em que não se observa atividades de permanência.

Imagem 61: Registro do P2 - Pedestres em frente à Catedral à tarde. Fonte: Acervo Pessoal (Jan/2019)

Imagem 62: Registro do P3 - Pessoas na Praça Castro Alves à noite. Fonte: Acervo Pessoal (Jan/2019)

À seguir, encontram-se o resultado da contagem de carros, motos, bicicletas e ônibus de turismo. Como vemos, o carro e a moto exercem um protagonismo no trânsito. Já o Portal 3 registrando continua apresentando os maiores resultados e o Portal 1 os menores.

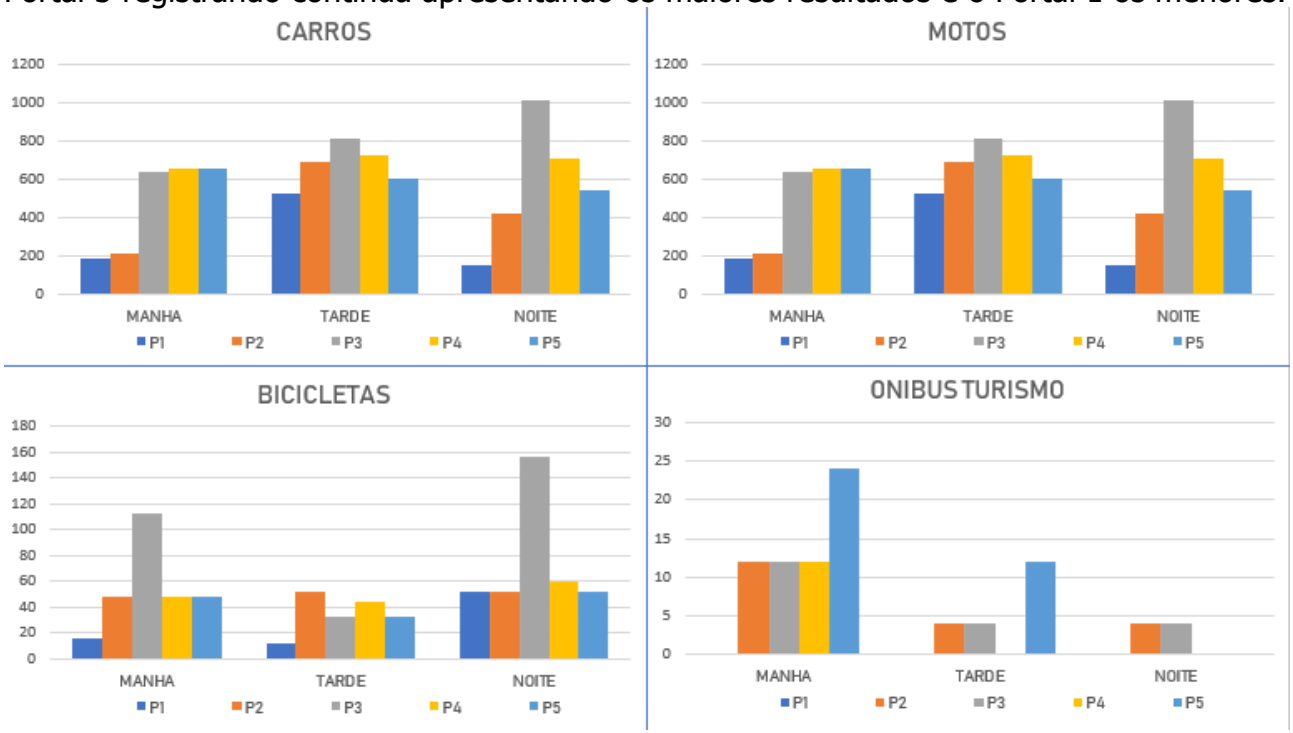


Imagem 63: Gráficos indicando a quantidade de modais/hora em cada portal. Fonte: Acervo Pessoal.

A passagem de carros, motos e bicicletas é bem equilibrada durante todo o dia, entretanto, à noite, o Portal 3, em frente à Praça Castro Alves se destaca mais uma vez, evidenciando que a oferta de lugares para sentar, comida e diversão para as crianças (cama-elástica e piscina de bolinhas) configuram como um grande atrativo. Um dado importante, é a presença de ciclistas que se mostrou bastante expressiva durante os três períodos do dia apesar da inexistência de uma ciclovia. Nota-se também que os ônibus de turismo aparecem mais pela manhã e que houve registro desse tipo de veículo no Portal 1. Durante a análise pretendia-se contar o número de ônibus municipais, no entanto, esta não foi notada nos horários listados. A tabela completa que deu origem aos gráficos se encontra no ANEXO.

Pode-se concluir que a área estudada possui um grande potencial, visto que todos os portais, de alguma forma apresentaram presença de, praticamente, todos os modais em pelo menos algum período do dia. O resultado desses gráficos nortearão a concepção de um espaço livre público diverso e com infraestrutura adequada para atrair todos os públicos. A presença das bicicletas, da grande quantidade de serviços e de pessoas mostra a necessidade urgente de uma reorganização e setorização dos modais assim como, da aplicação de mecanismos de *traffic calming*[5] para assegurar o fluxo pedonal.

5 Traffic calming ou "tranquilização do tráfego" é um conjunto de medidas de planejamento urbano que consistem na utilização de estruturas físicas visando à redução da velocidade dos veículos motorizados a fim de aumentar a segurança dos deslocamentos de pedestres e ciclistas.

5.5 RESULTADO DO DIAGNÓSTICO

Pode-se dizer que a análise evidenciou muitas problemáticas e potencialidades do objeto de estudo, as quais estão dispostas na Imagem 64, e servirão de norteadores para a proposta de requalificação.

POTENCIALIDADES	PROBLEMÁTICAS
• Amplo espaço livre público com potencial de uso e ocupação • Fluxo de pessoas durante os três períodos do dia na maior parte do trecho. • Apelo mercadológico de trechos construídos do projeto de Burle Marx • Usos consolidados ao longo do trecho • Area central consolidada marcada pela presença de usos diversificados • Presença de diária de ciclistas • Marcos arquitetônicos históricos • Paisagem natural/ presença do mar • Área arborizada e sombreada • Presença de Praças em toda extensão	• Espaço livre público subutilizado • Infraestrutura insuficiente • Área susceptível a usos e ocupação inadequados • Disputa de espaço da Avenida Soares Lopes pelos modais - relação conflitante • Mobiliário escasso • A população não vai até a praia • Iluminação escassa na parte da Praia • Descaso à aspectos simbólicos locais relacionados à cultura, história e identidade.

Imagem 64: Tabela com potencialidades e problemáticas. Fonte: Acervo Pessoal.

5.6 SITUAÇÃO LEGAL E INSTITUCIONAL

Terrenos de Marinha e seus acrescidos, ou as orlas marítimas, segundo o art. 20 da Constituição Federal de 1988, e o Decreto-Lei nº 9.760, de 1946, estão inclusas nos bens imóveis da União. O Terreno de Marinha, um dos bens da União, consiste numa faixa de 33 metros contados a partir do mar em direção ao continente ou ao interior das ilhas costeiras com sede de Município.

Recentemente, a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) deu início ao projeto Gestão de Praias, que consistiu na criação de um Termo de Adesão, o qual tem por objeto transferir ao município a gestão das praias marítimas urbanas de seu território, com a finalidade de estabelecer condições para uma melhor gestão dos espaços litorâneos. Os termos de adesão podem vigorar por até 20 anos, com possibilidade de prorrogação por iguais e sucessivos períodos, enquanto perdurar o interesse público.

Essa transferência pode ser requerida por qualquer município costeiro que tenha praias marítimas urbanas no seu território, e foi autorizada pelo art. 14 da Lei nº 13.240, de 30 de dezembro de 2015. De acordo com a Planilha de Situação das adesões à Gestão de Praias dos municípios cedida pelo Patrimônio da União, Ilhéus está dentre as cidades que solicitaram o gerenciamento desses territórios e obteve o seu pedido deferido, tendo autonomia sobre os Terrenos de Marinha abrangidos pelo município desde 19 de Fevereiro de 2018. A partir dessa data, o município disporá de até 3 (três) anos para elaborar plano para ordenamento da Orla, em conformidade com o art. 32 do Decreto nº 5.300, de 2004.

De acordo com o Manual do Projeto Orla: Fundamentos para gestão integrada (2006), estabelece duas ressalvas à respeito dos limites genéricos estabelecidos para a orla marítima:

- Na zona marinha, a isóbata de 10 metros (assinalada em todas cartas náuticas), profundidade na qual a ação das ondas passa a sofrer influência da variabilidade topográfica do fundo marinho, promovendo o transporte de sedimentos. Essa referência poderá ser alterada desde que, no caso da redução da cota, haja um estudo comprovando a localização do limite de fechamento do perfil em profundidades inferiores;
- Na área terrestre, 50 (cinquenta) metros em áreas urbanizadas ou 200 (duzentos) metros em áreas não urbanizadas, demarcados na direção do continente a partir da linha de preamar ou do limite final de ecossistemas, tais como as caracterizadas por feições de praias, dunas, áreas de escarpas, falésias, costões rochosos, restingas, manguezais, marismas, lagunas, estuários, canais ou braços de mar, quando existentes, onde estão situados os terrenos de marinha e seus acrescidos.

Imagem 65: Delimitação da Orla Marítima. Fonte: Projeto Orla – Fundamentos para Gestão Integrada (MMA, 2006).

Escala:
1: 17500

ESCALA GRÁFICA (m)
0 250 500

N

Imagem 66: Ilustração da Praia da Avenida com indicação da faixa de 50m onde é proibido urbanização. Fonte: Acervo Pessoal.

O trecho da Praia da Avenida possui aproximadamente 2,2 km de litoral e, obedecendo a distância obrigatória de 50m, possui ao todo, aproximadamente, 700.000m² de área livre, que quando não é cedida para eventos como feiras, parque de diversões e exposição (nos meses de janeiro e junho, principalmente), encontra-se, em boa parte da sua extensão, subutilizada e vulnerável à ocupações sem planejamento, além de possuir o aspecto de um grande terreno baldio na maior parte do ano.

A partir da presente análise detalhada do objeto, podemos seguir para a próxima etapa que consistirá na concepção projetual adequada às necessidades reais do trecho.

6.
A PROPOSTA

6.1 ÁREA DE ATUAÇÃO

O trecho da Praia da Avenida, como vimos, se inicia no Porto do Malhado e termina nas imediações do Monumento do Cristo. Entretanto, em função das construções já existentes - como a Concha Acústica e o Centro de Convenções - e as construções em execução - como a Ponte Ilhéus-Pontal e seu sistema viário - optou-se por trabalhar em cima do trecho livre de intervenções, como identificado na Imagem 67.

Dessa maneira, o elaboração da proposta irá se debruçar, também, sobre a necessidade de conectar essas duas extremidades, já ocupadas, da Praia da Avenida.

Imagem 67: Ilustração da Praia da Avenida com indicação da área de atuação. Fonte: Acervo Pessoal.

6.2 CONCEITO

Como foi constatado através do contexto histórico da Praia da Avenida, a cidade possuía, até meados da década de 1970 uma ligação muito íntima com o mar, que acabou sendo perdida com o tempo em função do alargamento da faixa de areia.

Antes disso, a população frequentava a praia e o mar era, sem dúvidas, um atrativo. Acontece que, a ida à praia ainda está entre os principais roteiros do final de semana/feriado/férias da população e dos turistas e prova disso é o grande fluxo de pessoas e veículos motorizados sentido litoral sul nesses períodos. Dessa maneira, constatou-se que a grande distância imposta entre o mar e a cidade, atrelada à falta de infraestrutura e atrativos fez com que a praia fosse esquecida, ao passo que a mesma não era mais vista.

Imagem 68: Trecho da Praia da Avenida vista da Av. Soares Lopes - a distância é tão grande que é impossível visualizar o mar da altura do observador. Fonte: Acervo Pessoal, 2019

Dessa maneira, a proposta de requalificação da Praia da Avenida se debruça sobre dois **conceitos** - **reconectar a margem urbana à litorânea** (reaproximando as pessoas do mar) e **reafirmar a identidade local**, muito ligada à monocultura do cacau, e que também contribuiu no desenvolvimento dessa intimidade que existia da cidade com o mar, afinal, era por mar, através dos navios, que o produto era escoado - o que fez a cidade se tornar um dos maiores produtores e exportadores de cacau do mundo no século XX.

Imagem 69: Margens e limites urbanos e litorâneo. Fonte: Acervo Pessoal

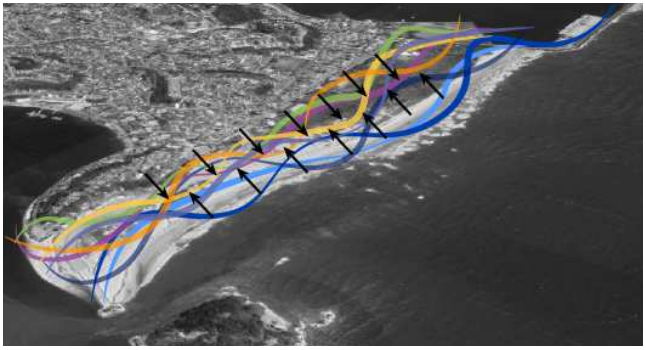


Imagem 70: Margens que se conectam - encurtamento da distância entre a área urbanizada e litorânea. Fonte: Acervo Pessoal.

6.3 PARTIDO

A intervenção da Praia da Avenida busca responder à demanda do conceito de reaproximação das margens, ao par que pretende tornar a área mais atrativa com o intuito de encurtar a distância entre as pessoas e o praia. Uma das medidas tomadas, foi a criação de novos usos aliada a tranposição dos usos e modais já existentes, que disputam espaço com

os veículos motorizados na extensão da Avenida Soares Lopes em diversos horários do dia. Assim, como forma de evitar os conflitos existentes já identificados no eixo da mobilidade e ao mesmo tempo propor novos usos na extensão da Praia da Avenida, a proposta conta com ciclovia bidirecional e pista de caminhada, ambas com 3 metros de largura, além de extensa calçada e áreas sombreadas que buscam facilitar e estimular o fluxo e permanência de pessoas. Ademais, para assegurar a segurança do pedestre em atravessar a rua e caminhar tranquilamente, utilizou-se de mecanismos de *traffic calming* como faixa de pedestre elevada para conectar um lado ao outro e balizadores para proteger de um possível conflito.

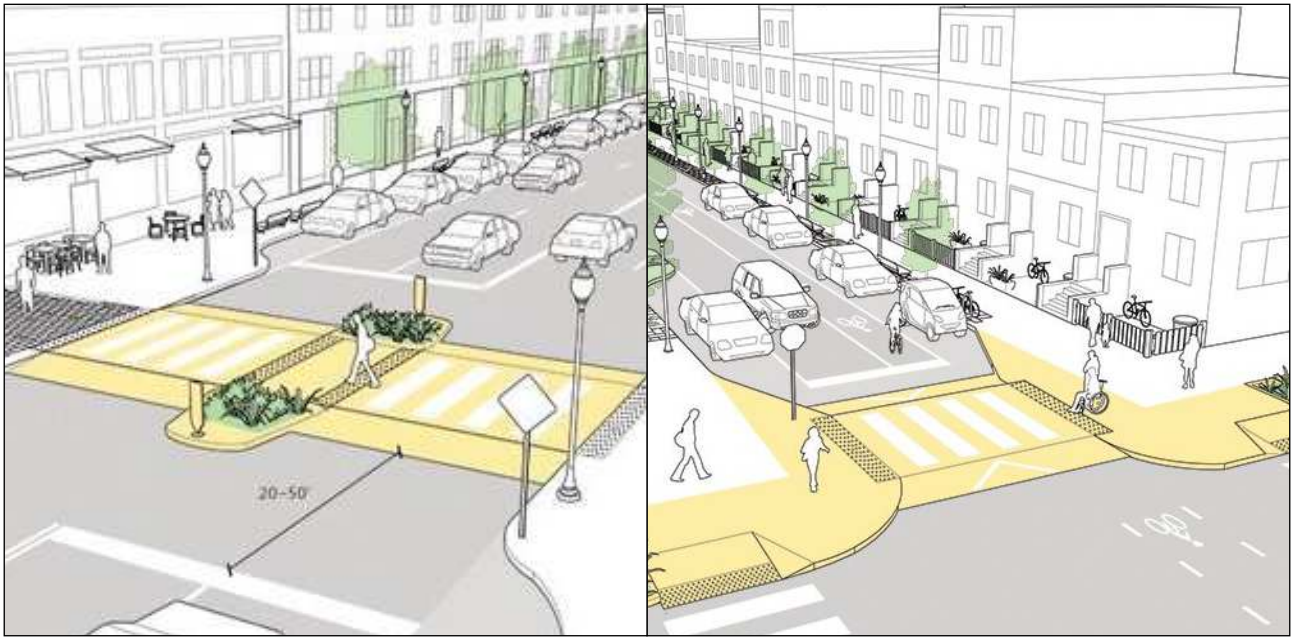


Imagem 71: Faixa de pedestres elevada. Fonte: nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/neighborhood-street/

Além disso, a proposta manteve o pouco que restou/foi executado do projeto do paisagista Burle Marx - calçada e jamelões dos estacionamentos - não só para que fique registrada essa contribuição, como também com a intenção de tirar proveito do apelo mercadológico do projeto de um dos maiores nomes do paisagismo. A linha da calçada desenhada por Burle Marx - destacada em amarelo na Imagem 69 - foi usada ainda como um delimitador da àrea de influência do projeto, que será ilustrado mais à frente.

Imagem 72: Jamelões no estacionamento, herança do teste de plantio em 1986. Fonte: Acervo Pessoal.

Já o conceito de reafirmação da identidade foi impresso na proposta tanto em espaços físicos propostos - que serão mostrados mais à frente - como também, de um modo mais abstrato, na paleta cores utilizadas, que foi inspirada pelas cores do fruto do cacau em suas diversas fazes de amadurecimento (Imagem 73), as quais foram usadas individualmente para marcações de piso e também aplicadas ao design criado para o piso (Imagem 74), que

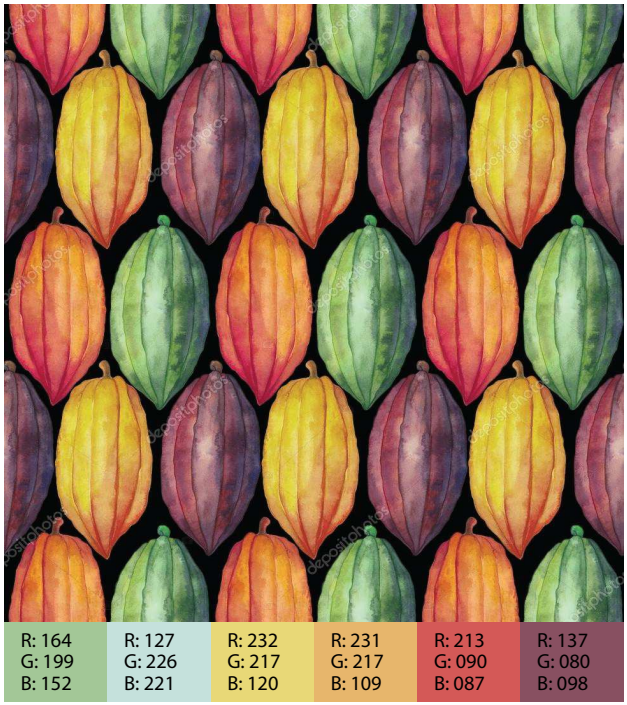


Imagem 73: Cacau - períodos de amadurecimento. Fonte: br.depositphotos.com/

foi inspirado no fruto e na tradição de pisa do cacau, retratada na Imagem 75, que consiste numa etapa fundamental no processo artesanal e tem a finalidade retirar o resto da emucilagem/polpa, antes de começar a secagem das amêndoas ao sol.

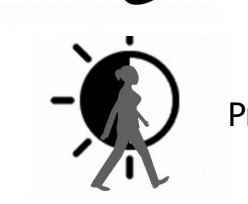
Imagem 74: Ilustração do design do piso - com alusão à pisa do fruto, que é sugerida pela passagem dos pedestres sobre o piso. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 75: Pisa do cacau, retratado na novela Renascer. Fonte: https://youtu.be/AP4cE7WtcV8

6.4 DIRETRIZES

Através do reconhecimento do potencial do lugar foram definidas as seguintes diretrizes de projetuais:

Garantir a preservação dos dos usos já consolidados e assegurar a conexão dos mesmos com os novos usos propostos.



Propor usos que estimulem a vitalidade em horários diversificados.

Tranformar a passagem dos pedestres em permanência.

Reforçar o caráter da Praia da Avenida como espaço público de convívio social e contato com a natureza.

Ofertar àreas sombreadas, através da arborização e de elementos construídos, incentivando a permanência também durante o dia.

Oferecer estruturas de apoio adequadas ao transporte cicloviário - como bicicletário e sinalização.

Imagem 76: Diretrizes. Fonte: Acervo Pessoal

6.5 ZONEAMENTO

Para definir o zoneamento utilizou-se do mapeamento de atividades existentes identificadas durante as visitas de campo, o qual pode ser visto na Imagem 77. A partir desse mapeamento, foi possível fazer uma leitura comportamental que foi determinante para zonear os principais eixos da proposta final de requalificação.

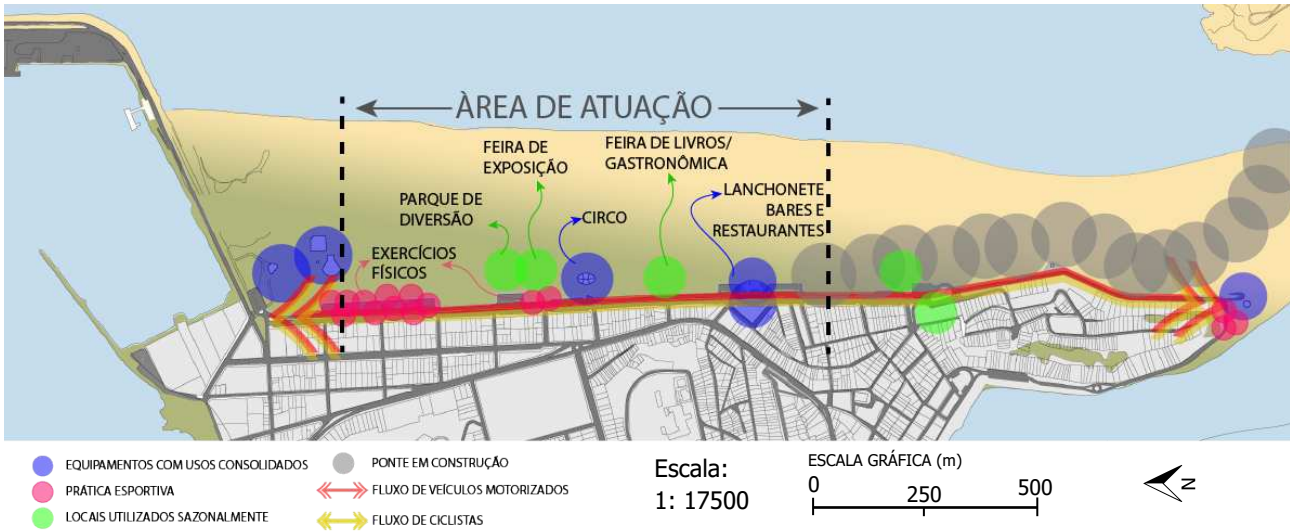


Imagem 77: Mapeamento dos usos existentes. Fonte: Acervo Pessoal.

O zoneamento proposto se debruçou sobre 5 eixos principais, 3 deles foram definidos pelos usos existentes - os quais englobam esporte e atividades físicas e recreativas, àrea de eventos e praça de alimentação - e o quarto e último eixo, foi dedicado à concretização do conceito de reafirmação da identidade através de espaços destinados à produção artística e artesanato local, bem como para a memória local e regional.

Para encurtar um pouco mais a distância entre as pessoas e o mar, o zoneamento prevê a existência de decks que avançam em direção ao mar e que estimulam a contemplação e a ida à praia. Outro elemento importante, foi a faixa continua (marcada por uma linha vermelha na Imagem 78), que identifica que a ciclovia proposta acontecerá dentro da àrea da Praia da Avenida.

Imagem 78: Zoneamento proposto. Fonte: Acervo Pessoal.

Comparando a Imagem 77 com a Imagem 78, podemos perceber que o zoneamento proposto tem em comum a parte de recreação e esportes, que é uma atividade que já ocorre no local; além disso a área que abriga o parque de diversões, feira de exposição e a tenda do teatro popular, foi convertida em um espaço voltado para eventos e, por último, a localização das lanchonetes e restaurantes continuou no mesmo local, no entanto, a ideia é criar um platô que torne mais seguro o fluxo de pedestres entre a praça e a Orla da Praia da Avenida através da diminuição da velocidade dos carros em prioridade ao pedestre.

6.6 CONTEÚDO PROGRAMÁTICO

A partir do zoneamento, o conteúdo programático foi baseado em cada eixo, os quais serão listados à seguir:

RECREAÇÃO /ATIVIDADE FÍSICA/ ESPORTES:

- Pista de Cooper (1km)
- Academia ao ar livre
- Quadra de Tênis
- Quadra de Vôlei
- Quadra de Futebol
- Playground
- Pista de Skate

EVENTOS:

- Praça de Eventos
- Anfiteatro

ARTES/ARTESANATO

- Exposição de Esculturas e Artes Plásticas à céu aberto.
- Feira de Artesanato

MEMÓRIA

- Praça do Monumento Regional

PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO

- Quiosques/Lanchonetes
- Restaurantes
- Banheiros

EQUIPAMENTOS PROVIDENCIAIS - DISPOSTOS EM PONTOS ESTRATÉGICOS.

- Traffic Calming - Faixa de pedestres elevada e balizadores
- Quiosques e WC público
- Mobiliário Urbano - bancos, lixeiras, postes
- Posto Policial
- Decks de madeira
- Posto Médico/Corpo de Bombeiros
- Monumento "ILHÉUS"
- Ciclovia bidirecional e bicicletários
- Pérgolas
- Centro de Informação ao Turista
- Estacionamentos

6.7 PROPOSTA - O PARQUE DA AVENIDA

A partir da listagem do conteúdo programático idealizado para o local, iniciou-se a setorização desse conteúdo em cada zona. Dessa maneira, elaborou-se a proposta de requalificação para a Praia da Avenida, com a premissa de gerar um espaço múltiplo,como ilustra a Planta Baixa na Imagem 79.

Imagem 79: Planta Baixa - A Proposta. Fonte: Acervo Pessoal.

Em função da extensão da área de atuação, e com o intuito de viabilizar a leitura da proposta, o trecho foi subdividido em 3 Setores - cuja delimitação pode ser vista abaixo.

A proposta utilizou-se da calçada Burle Marx como eixo delimitador, limite esse, que em alguns momentos é extrapolado, propositalmente, pelos decks de madeira. A paleta de cores utilizadas segue o conceito das fases de maturação do cacau, já mostradas anteriormente. Em geral, predomina o traçado orgânico, entretanto, em alguns pontos, ele é alternado com o traçado geométrico - como nas Praças do Monumento e de Alimentação.

Imagem 80: Vista de Topo. Fonte: Acervo Pessoal

6.7.1 Aspectos Gerais

O presente tópico surge no intuito de contemplar elementos da proposta que aparecem em mais de um setor do Parque da Avenida.

As ciclovias, por exemplo, se destacam por consistirem em uma demanda urgente do local. Dessa maneira, o trecho de ciclovia proposto, é bidirecional - (com 3 metros de largura)-, permeia toda a extensão da proposta e foi elaborado como continuação do trecho já proposto pelo projeto do sistema viário da Ponte Ihéus-Pontal. Ao desenhar o percurso, procurou-se evitar o conflito com os modais motorizados, desviando o percurso rente à via, em alguns momentos, para a parte posterior dos estacionamentos e praça de alimentação, como forma de garantir a segurança ao modal. Além disso, o trecho conta com sinalização e bicicletário ao longo de toda extensão.

Imagem 81: Setor 1 - Ciclovia, bicicletário e placa de sinalização. Fonte: Acervo Pessoal

Imagem 82: Setor 3 - Ciclovia, bicicletário e placa de sinalização. Fonte: Acervo Pessoal

Ainda no eixo da mobilidade, não podemos deixar de lado os mecanismos de *Traffic Calming* que engloba as faixas de pedestre elevadas - colocadas a cada 180m de distância, em pontos estratégicos, em toda a extensão da avenida - e os platôs - locados em frente as praças Rui Barbosa e Castro Alves, com o intuito de que ambas se tornem extensões do Parque.

Imagem 83: Setor 2 - Faixa de Pedestres elevada. Fonte: Acervo Pessoal

Imagem 84: Setor 3 - Platô em frente a Praça Castro Alves. Fonte: Acervo Pessoal

Já os estacionamentos, foram, em sua maioria mantidos. Apesar de não ter obtido informações sobre a origem do projeto dos mesmos, observou-se que a planta do projeto Burle Marx, de 1985, já contemplava essa conformação atual. A única modificação com relação aos estacionamentos se deu no entorno da Praça de Alimentação, em função da colocação do platô exatamente do tamanho da extremidade da Praça Castro Alves voltada para o Parque, com isso algumas vagas foram subtraídas e como forma de manter o número preexistente, foram acrescidas duas faixas de vagas de estacionamento. Nas quais mante-

ve-se o sombreamento com Jamelões e Algodoeiros, proposto por Burle Marx.

Imagem 85: Setor 2 - Estacionamento existente com adição de faixa de pedestre. Fonte: Acervo Pessoal

Imagem 86: Setor 3 - Estacionamento ampliado em frente a Praça Castro Alves. Fonte: Acervo Pessoal

Além disso, outro item que surgiu na intenção de concretizar o conceito de reaproximação da população com o mar foram os decks de madeira, que extrapolam os limites da calçada que faz parte do projeto de Burle Marx, de 1986. A área de atuação abrange, inclusive, toda a extensão da calçada e destacar sua materialidade de forma diferente em todo o trecho foi uma das premissa do projeto.

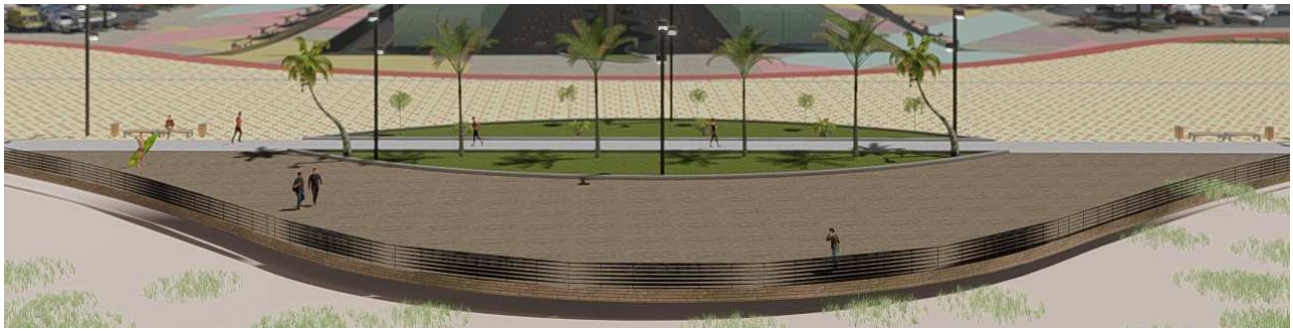


Imagem 87: Setor 3 - Deck em frente a Praça de Alimentação e calçada Burle Marx. Fonte: Acervo Pessoal

Como o clima é predominantemente quente, fez-se uso de pérgolas em diversos lugares ao longo do Parque. Ao longo do trecho esses espaços podem ser aproveitados de diversas formas, como para fazer piqueniques ou simples ato de descanso ou contemplação. Próximo às academias esse item foi pensando para servir como um local de prática de atividades físicas mais leves como yôga e aeróbico.

Imagem 88: Setor 1 - Pérgola entre os quiosques. Fonte: Acervo Pessoal

Os bancos utilizados em toda a extensão do projeto são do Catálogo *Urban*, da empresa *Amop Synergies* e as lixeiras dispostas ao lado dos mesmos são da empresa *De Lazzari*, linha *Log.* Ambos os equipamentos foram dispostos, na maior parte das vezes, de dois em dois.

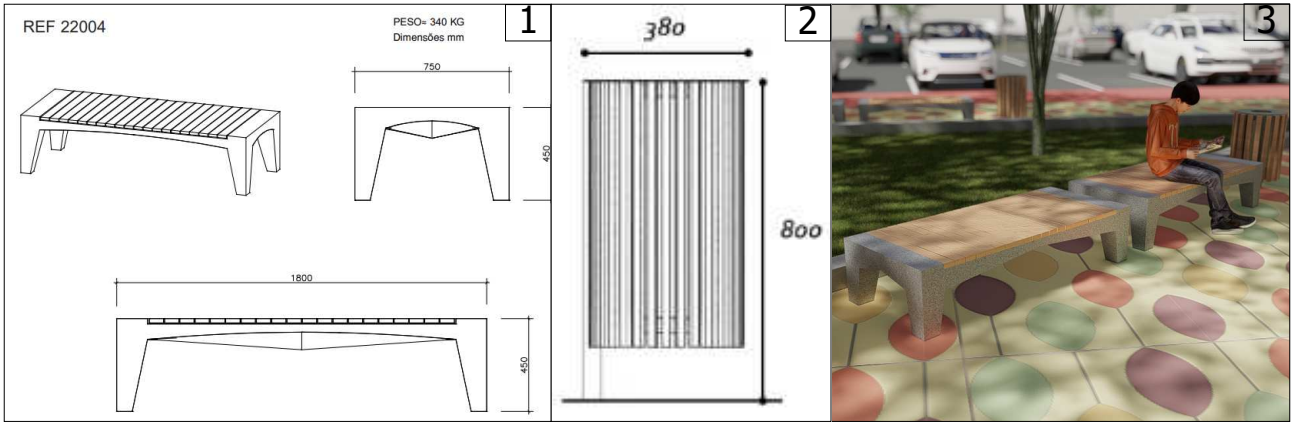


Imagem 89: Mobiliário urbano. 1 - Banco Coletivo; 2 - Lixeira Log; 3 - Mobiliário inserido no projeto. Fonte: 1- www.urban.amop.eu; 2- www.delazzari.com.br/lixeira-log; 3 - Acervo Pessoal.

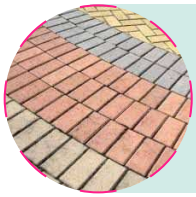
6.7.2 Materialidade do Piso

CICLOVIA

- CONCRETO COLORIDO DE ALTO DESEMPENHO

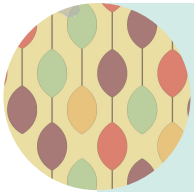
PISTA DE COOPER E PLAYGROUND

- PISO EMBORRACHADO COM ALTA CAPACIDADE DE AMORTECIMENTO



TODOS OS SETORES

- PISO INTERTRAVADO COLORIDO



TODOS OS SETORES

- PISO DE CONCRETO COLORIDO EM PLACAS PRÉ-FABRICADAS

SETOR 3

- PISO INTERTRAVADO DE COLORAÇÃO NATURAL

6.7.3 Os Setores

Para melhor entendimento da proposta, dividiu-se a analise por setor, identificados na Imagem 90, logo abaixo. Ademais, a seguir exploraremos cada um deles, através de plantas baixa, perspectivas e cortes.

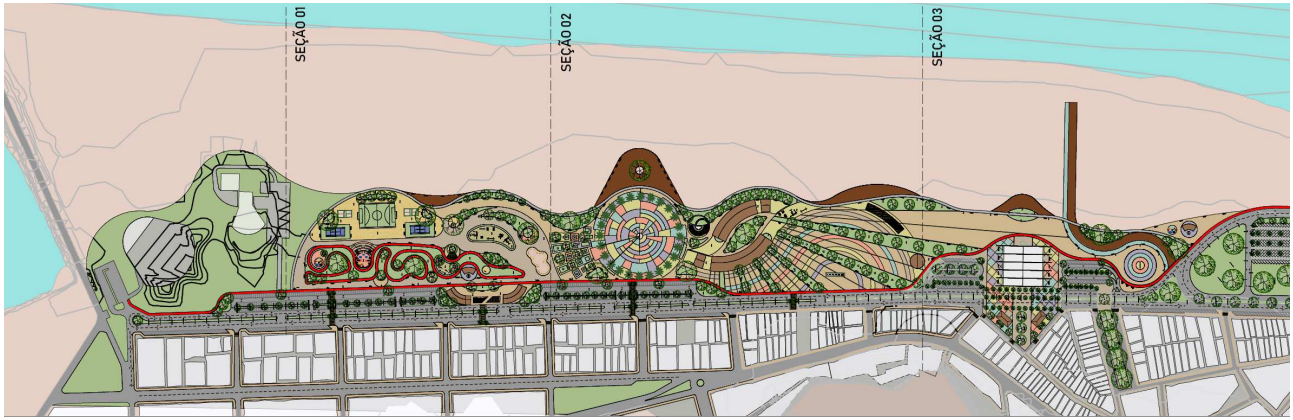


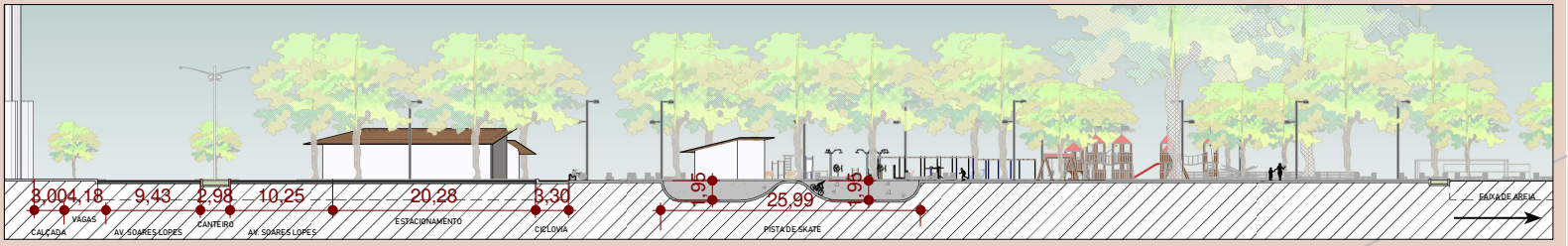
Imagem 90: Os setores. Fonte: Acervo Pessoal.

6.7.4 Setor 1

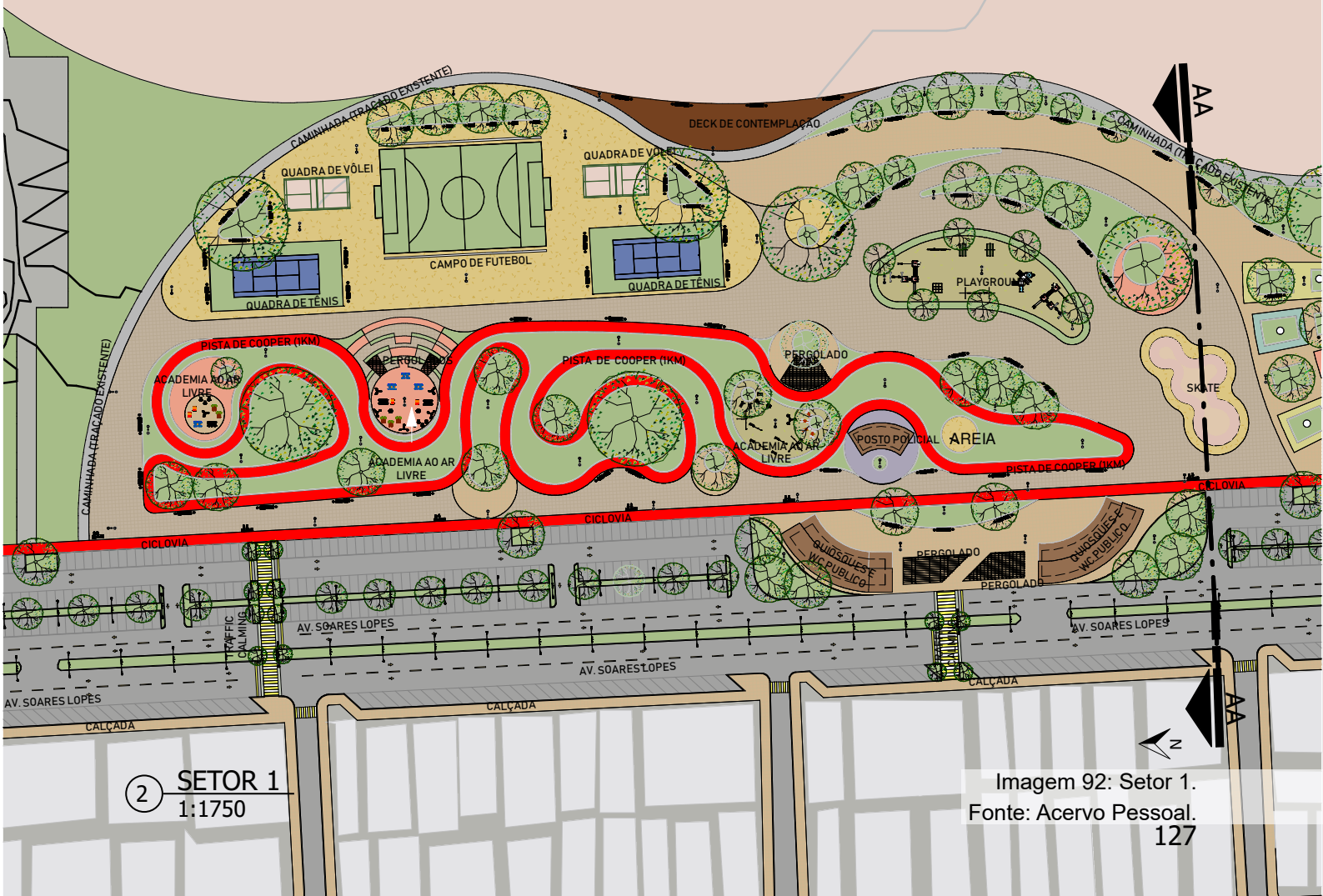
O setor 1 se destaca pelo conteúdo programático voltado para atividades de físicas, de recreação e prática de exercícios. A localização desse conteúdo nesse primeiro setor justifica-se pela presença diária de pessoas praticando essas atividades nesse local. Além disso, esse trecho da Praia da Avenida situa-se em frente à edifícios residencias, e a ideia de atrativo que possa fazer parte da rotina das pessoas, potencializa a formação de um senso de comunidade pela população residente.

Imagem 91: Perspectiva voo de pássaro - Setor 1. Fonte: Acervo Pessoal.

Além disso, o trecho dispõe de amplo estacionamento preexistente, que supre a demanda da Concha Acústica e do Centro de Convenções em períodos de evento e irá suprir a necessidade do equipamentos propostos no dia-a-dia.



1 CORTE AA
1:750



2 SETOR 1
1:1750

Imagem 92: Setor 1.
Fonte: Acervo Pessoal.

O programa abarca estações de academia ao ar livre, pista de cooper de 1km (com 3 metros de largura), quadras esportivas, deck de madeira, playground infantil com opções de brinquedos com acessibilidade (reforçando a ideia de um espaço democrático), posto policial, quiosques com wc público, pérgolas (colocadas com o intuito de estimular a permanência e atividades durante o dia) e pista de skate.

Imagem 93: Modelagem e Elevação dos brinquedos acessíveis - Setor 1. Fonte: Acervo Pessoal (2016).

Imagem 94: Perspectiva Playground - Setor 1. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 95: Quadras. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 96: Pista de Skate. Fonte: Acervo Pessoal.

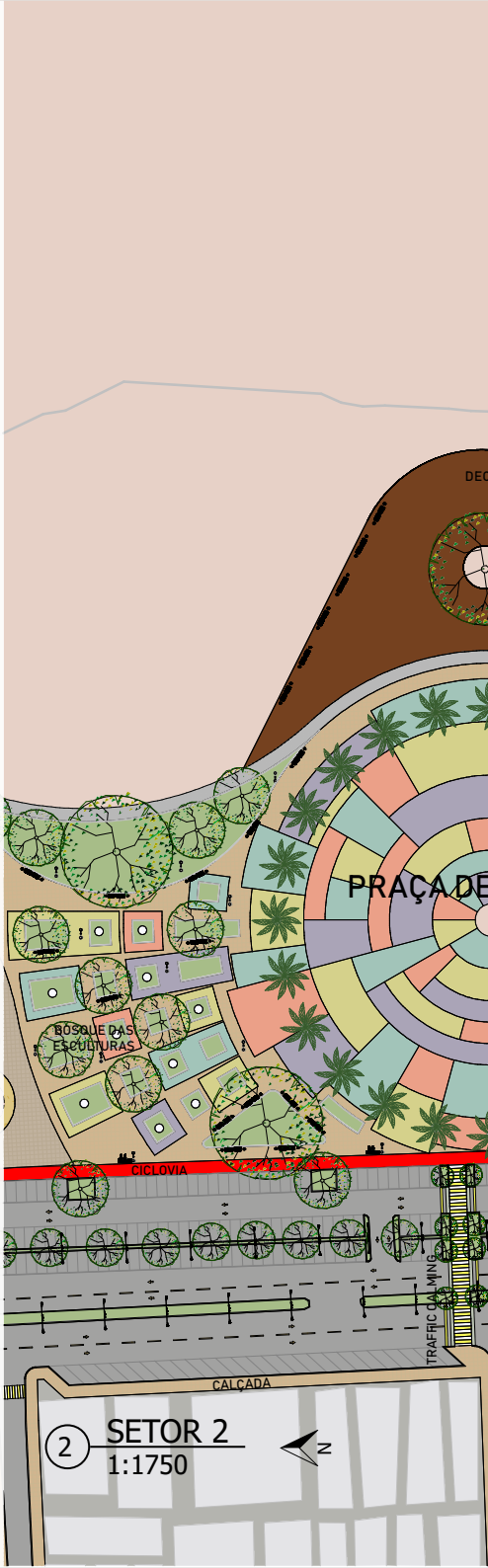
Imagem 97: Pista de Cooper. Fonte: Acervo Pessoal.

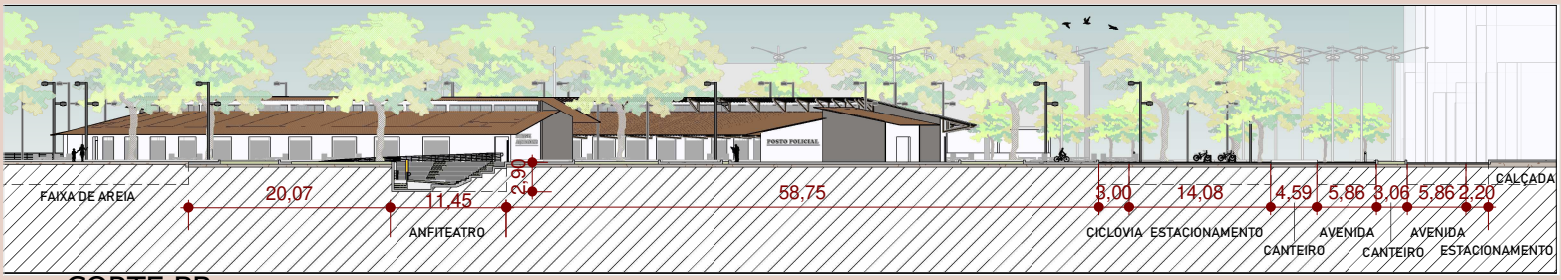
6.7.5 Setor 2

Verificou-se na etapa de caracterização e análise que esse trecho era utilizado para realização de eventos, feiras de exposição e parques de diversão. Dessa maneira, esse espaço foi destinado à grandes eventos, realização de shows abertos ao público entre outros. Ainda baseando-se nos usos existentes, previu-se para o espaço a construção de um anfiteatro próximo ao local onde situa-se à Tenda do Teatro Popular.

Além disso, foram propostos conteúdos programáticos voltados à arte, artesanato e memória local e regional os quais foram representados pelo Bosque das Esculturas, Feira de Artesanato e pelas estátuas de personalidades locais.

O setor 2 conta ainda com um deck pensado como uma extensão da Praça de Eventos, posto policial, wc público (vinculado à feira de artesanato), posto médico para primeiros socorros e de bombeiros, monumento "Ilhéus", playground e Centro de Atendimento ao Turista.





1 CORTE BB
1:750

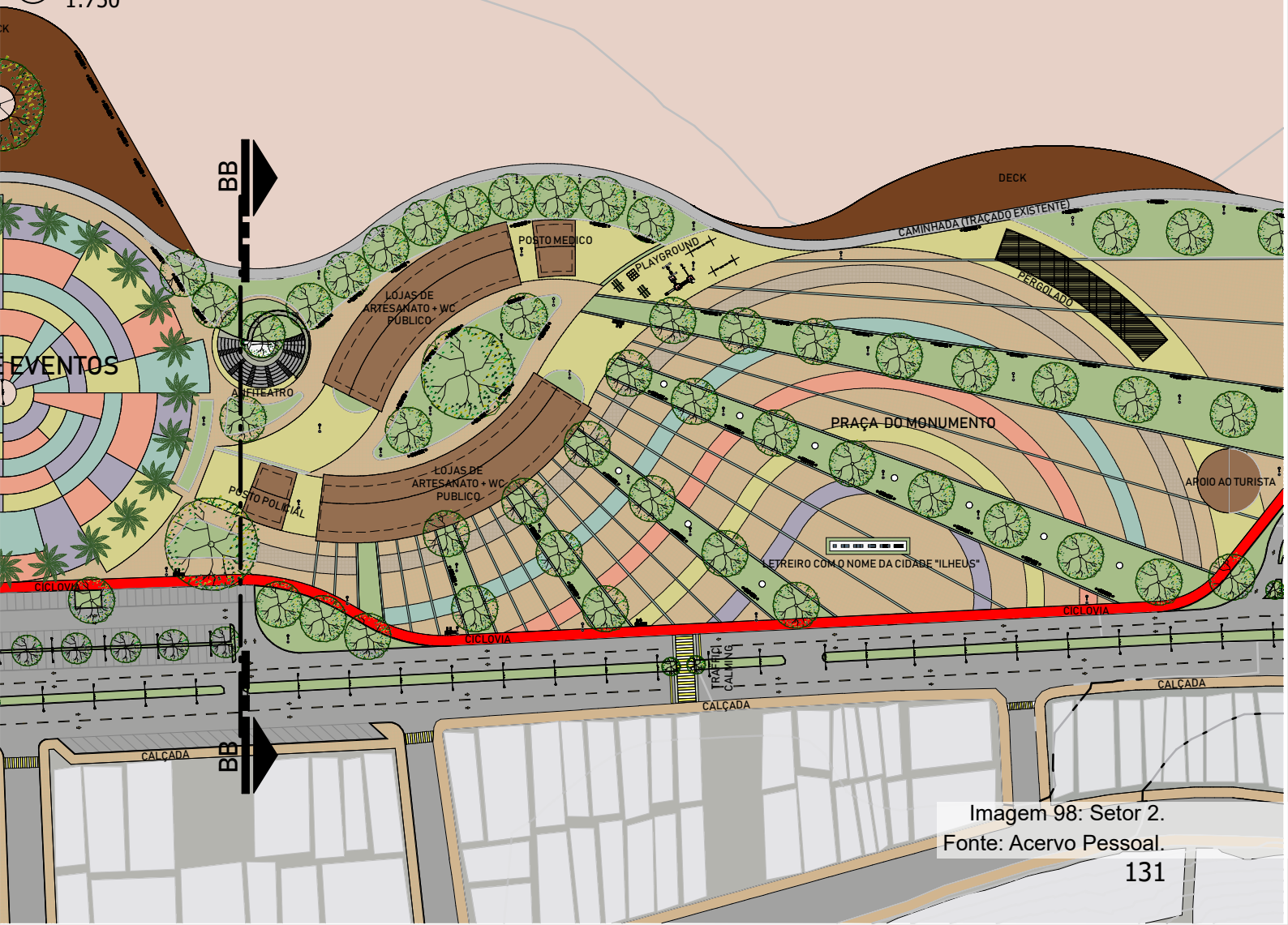


Imagem 98: Setor 2.
Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 99: Setor 2. Fonte: Acervo Pessoal.

O Bosque das Esculturas, é um espaço destinado à exposição de obras de artistas locais. Já a Praça de Eventos, que possui aproximadamente 10.000 m², foi idealizada para cediar grandes eventos e é demarcada pelo piso colorido radial e pela presença de palmeiras imperiais ao seu redor. O anfiteatro foi idealizado para uma ocupação 400 pessoas sentadas e apesar do desnível negativo, possui uma rampa acessível para acesso ao palco.

A Feira de Artesanato, por sua vez, comporta 44 unidades comerciais dispostas em dois blocos, além de bateria de banheiros públicos em ambos. Ademais, o setor abriga o monumento com o nome Ilhéus e o Memorial com esculturas de personalidade locais e regionais em tamanho real.

Imagem 100: Bosques das Esculturas. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 101: Anfiteatro. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 102: Feira de Artesanato. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 103: Monumumento Ilhéus. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 104: Estátua de Personalidades.
Fonte: Acervo Pessoal.

6.7.6 Setor 3

O terceiro setor também tem seu conteúdo programático definido à partir dos usos preexistentes, que estão relacionados aos equipamentos de alimentação dispostos na área da praia assim como os quiosques e ambulantes situados na Praça Castro Alves.

Dessa forma, foi proposto para esse trecho uma praça de alimentação, que através da existência do platô como mecanismo de *traffic calming*, tem seu espaço estendido até a Praça Castro Alves, assegurando o fluxo de pedestres de um lado a outro.

O setor 3 conta com estratégias de aproximação das pessoas em relação ao mar, através dos decks de madeira que sacam em direção à praia. Ademais, o trecho possui uma pista de patinação, academia ao ar livre e posto policial.

Imagem 105: Setor 3. Fonte: Acervo Pessoal.

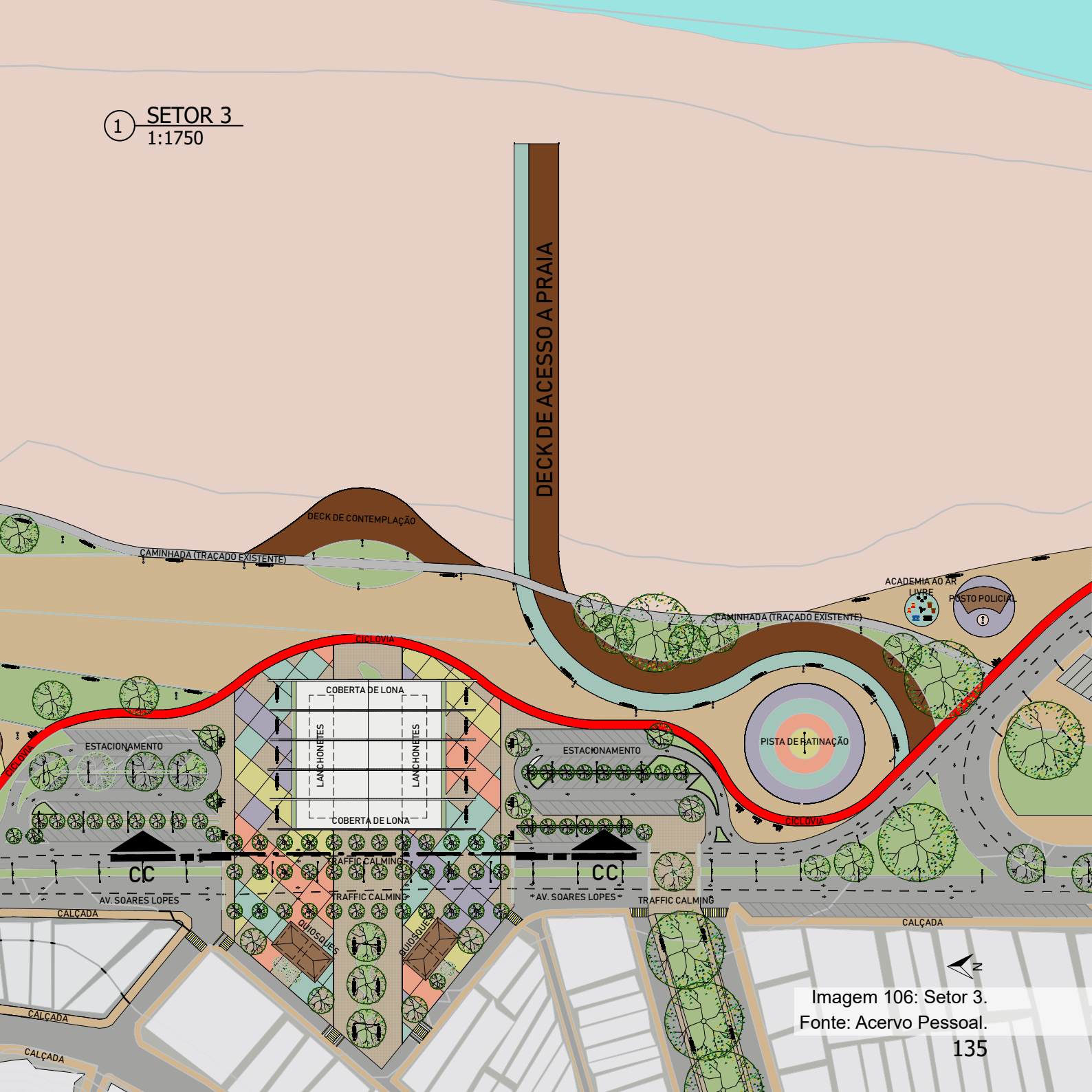


Imagem 106: Setor 3.
Fonte: Acervo Pessoal.

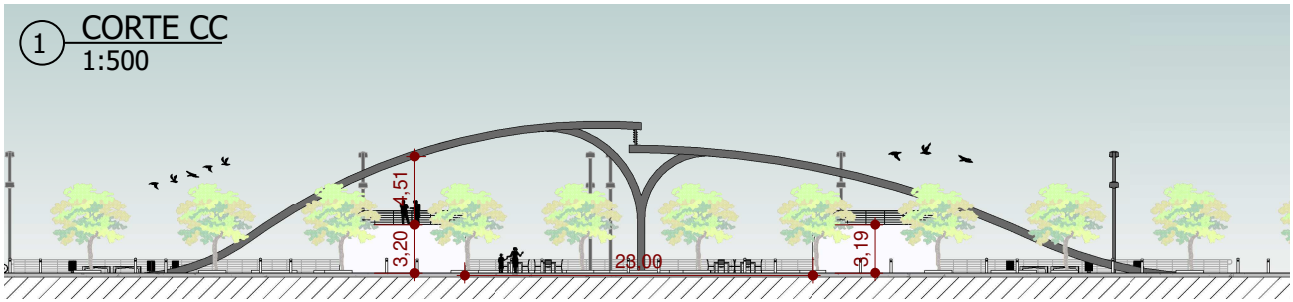


Imagem 107: Elevação da Praça de Alimentação. Fonte: Acervo Pessoal.

A Praça de Alimentação conta com uma estrutura de coberta leve, sobre 22 contêineres que funcionam como restaurantes e lanchonetes, além de bateria de sanitários. A escolha dos contêineres se deu em função do mesmo remeter às estruturas portuárias além de consistir num modulo simples e funcional. Os modelos de contêiner utilizados permitem que as pessoas acessem a parte superior dos mesmos através de escadas que se encontram na lateral, transformando-os em uma espécie de mirante.

Imagem 108: Praça de Alimentação. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 109: Deck de Madeira. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 110: Deck de Madeira.
Fonte: Acervo Pessoal.

Os decks de madeira espalhados em todo o projeto, como vemos das imagens, cumprem o importante papel de reaproximação da cidade com o mar. Além disso funcionam como locais de permanência, encontro e contemplação. Mesmo num espaço

Imagem 111: Praça de Alimentação. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 112: Pista de Patinação. Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 113: Pista de Patinação.
Fonte: Acervo Pessoal.

7.
CONCLUSÃO

7 CONCLUSÃO

Como pudemos constatar através do desenvolvimento do presente trabalho, a Praia da Avenida possui um grande potencial para ser utilizada como espaço livre público. O processo de distanciamento do mar e o surgimento de uma larga porção de areia entre a praia e a cidade, fez com que a íntima relação existente entre a população e o litoral se perdesse com tempo. Entretanto, se enxergarmos por outro lado, o trecho assoreado da Praia da Avenida surge como uma oportunidade de renovação e redefinição da imagem da cidade. A singularidade da Praia da Avenida está justamente no seu potencial para construir coisas novas, para uso público, numa área urbana central com ocupação consolidada e extremamente ativa.

É importante ressaltar também que a cidade de Ilhéus possui mais de 500 anos e é relevante historicamente para o Brasil desde a época das capitanias até os romances do famoso escritor Jorge Amado. Dessa maneira, o projeto busca retomar alguns símbolos e significados do espaço que foram negligenciados ao longo do tempo.

A implementação de novos equipamentos urbanos, praça de alimentação, feira de artesanato, espaço para prática esportiva e recreação trará uma maior atratividade para o local com o intuito de apropriação dos espaços da orla pelos pedestres e consequente reaproximação da população com o mar.

Por fim, a proposta evidencia a importância do papel das pessoas como geradoras de vitalidade urbana. Há muita especulação imobiliária visando ocupar esse local privilegiado, muito se discute à respeito do que poderíamos fazer com todo essa área em potencial, mas o cerne da questão é que as proposições para as cidades não podem vir de cima, elas precisam vir do nível da rua, que é onde as coisas acontecem, de onde as pessoas estão, tendo na valorização da escala humana, na integração entre os espaços, da oportunidade de caminhar e da sensação de segurança os seus principais direcionamentos.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, M. P. **Ilhéus: passado e presente.** Ilhéus: Editus, 2003.

BRANDÃO, Arthur. ROSÁRIO, Milton. **Estórias da história de Ilhéus.** Ilhéus: SBS, 1970.

BRASIL. **Projeto Orla: Manual de Gestão / Ministério do Meio Ambiente**. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. – Brasília: MMA, 2006.

BRUTOMESSO, Rinio. **Waterfront redevelopment: A strategic choice for cities on water.** Harbour Business Forum. Veneza, Itália, 2006.

CARDOSO, Filipa. **Waterfronts: Cidades de Água.** Dissertação para Conclusão do Mestrado Integrado em Arquitectura. 2009

CHARLESWORTH, Esther. **City Edge:** case studies in contemporary urbanism, Architectural Press, Oxford, 2005.

FOURCADE, Lourdes. **Waterfront Considerations** – Toscolano Maderno. 'Scuola di Architettura e Societa' – Politecnico di Milano, 2014.

GAMBÁ, Grupo Ambientalista da Bahia. **Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica de Ilhéus** - Bahia. Ilhéus, 2012.

GEHL, Jan ; SVARRE, Birgite. **How to Study Public Life.** Island Press, Washington, 2013.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas.** 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

IBGE. Cidades. **Ilhéus.** Disponível em: cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/ilheus/panorama. Último acesso em: 13/10/2018.

ILHÉUS, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor Municipal Participativo de Ilhéus** - Lei n°

3265/06, de 29 de novembro de 2006.

ILHÉUS, Prefeitura Municipal. **Uso e Ocupação do Solo.** LEI Nº 3.746, DE 09 DE OUTUBRO DE 2015.

JACOBS, Janes. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JONES, Andrew. **Issues in Waterfront Regeneration:** More Sobering Thoughts - A UK Perspective. Planning Practice & Research, 13:4, 433-442, 1998. Disponível em: https://doi.org/10.1080/02697459815987. Último acesso em: 15/10/2018.

MARSHALL, Richard. **Waterfronts in Post-industrial Cities.** By Spon Press. London, 2001.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima/Projeto Orla** - Ilhéus-BA, 2007.

MORETTI, Marta. **Cities on Water and Waterfront Regeneration:** the role of culture and events. Rivers of Change - River//Cities. Wien, Austria, 2008. Disponível em: www.river--cities.nazwa.pl/www/download/m.moretti_vienna2008.pdf. Último acesso em 22/08/2018.

NUNES, Israel. **Paisagem, suporte na arte** - Ensaio paisagístico para a Orla da Avenida em Ilhéus, Bahia. Livro Arquitetura Paisagística: Arte, Natureza, Cidade / organização Patrícia Maya e Raquel Tardin e outros. -- Rio de Janeiro : Rio Books. UFRJ.PROURB, 2017.

PEREIRA, Simone. **Urbanização Litorânea:** O Sentido Público Da Orla De Atalaia. Dissertação de Mestrado em Antropologia, Universidade Federal de Sergipe (UFS). 2012

SIJAKOVIC, Milan. **Between the city and sea:** urban waterfront regeneration. Master en Teoria y Práctica del Proyecto de Arquitectura - Universitat Politecnica de Catalunya, 2010. Disponível em: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/10433/Sijakovic_Tesina.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Último acesso em: 13/10/2018.

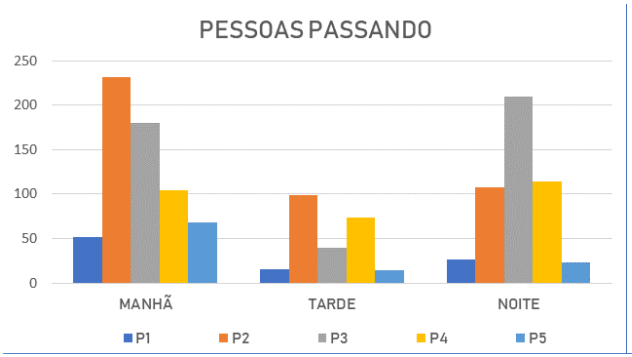
SOUB, José Nazal Pacheco. **Minha Ilhéus.** Fotografias do século XX e um pouco de nossa história. 1ed. Itabuna. Agora. 2005.

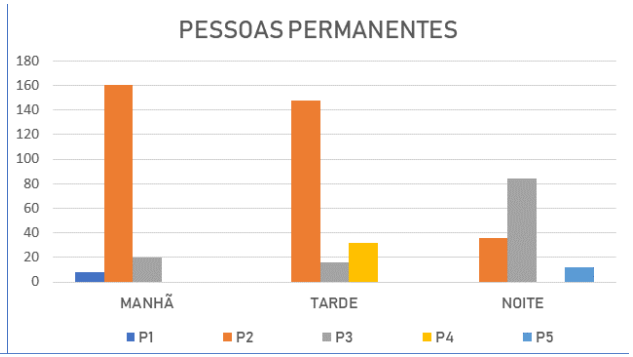
STUMPF, Ricardo Alves de Souza. **A cidade e sua sombra:** conformação urbana contemporânea e exclusão socio-espacial em cidades de porte médio Ilhéus-BA/Salvador. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) UFBA, 1998.

VAUGHAN, L. **Space Syntax Observation Manual.** SpaceSintax. London, 2001.

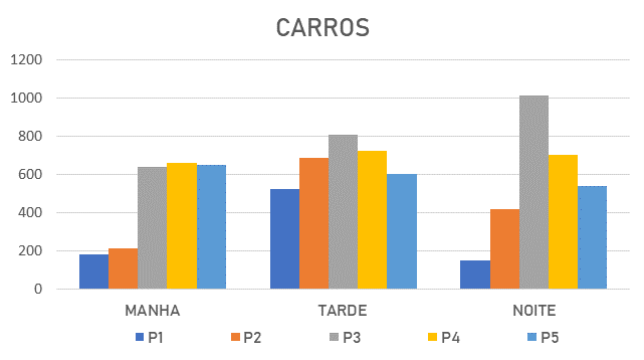
8.1 ANEXO I - CONTAGEM

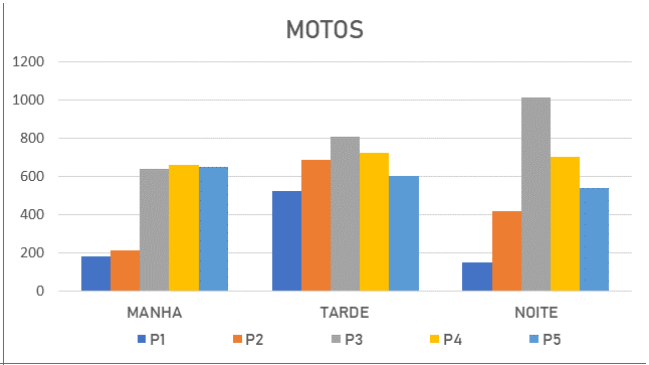
HORÁRIO	PORTAL	PESSOAS PASSANDO				PESSOAS PERMANENTES			
		Seg	Qua	Sex	Média	Seg	Qua	Sex	Média
9H – 10H	**P1** – Estatua do Cristo	04	04	18	**8,66**	--	04	--	**1,33**
	P2 – Catedral S. Sebastião	30	34	52	**38,66**	24	40	16	**26,66**
	P3 – Praça Castro Alves	26	36	28	**30**	02	08	---	**3,33**
	P4 – Tenda do Teatro Popular	10	30	12	**17,33**	--	--	---	**--**
	P5 – Centro de Convenções	08	16	10	**11,33**	--	--	---	**--**
14H – 15H	**P1** – Estatua do Cristo	10	32	04	**15,33**	--	--	--	**--**
	P2 – Catedral S. Sebastião	46	206	44	**98,66**	24	40	10	**24,66**
	P3 – Praça Castro Alves	24	44	52	**40**	--	08	--	**2,66**
	P4 – Tenda do Teatro Popular	16	38	20	**74**	06	10	--	**5,33**
	P5 – Centro de Convenções	14	18	10	**14**	--	--	--	**--**
19H – 20H	**P1** – Estatua do Cristo	20	24	34	**26**	--	--	--	**--**
	P2 – Catedral S. Sebastião	108	112	104	**108**	06	08	04	**06**
	P3 – Praça Castro Alves	196	204	230	**210**	10	20	12	**14**
	P4 – Tenda do Teatro Popular	96	106	142	**114,66**	--	--	--	**--**
	P5 – Centro de Convenções	20	32	18	**23,33**	04	--	02	**02**

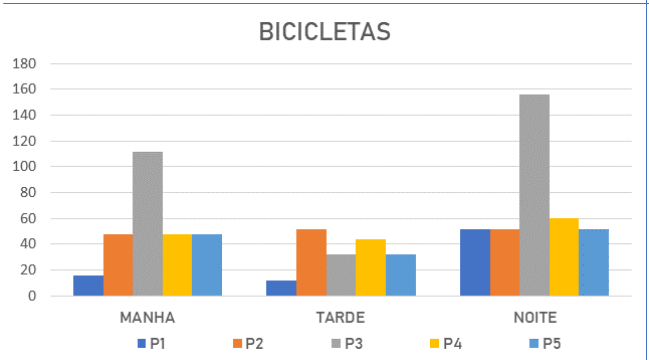


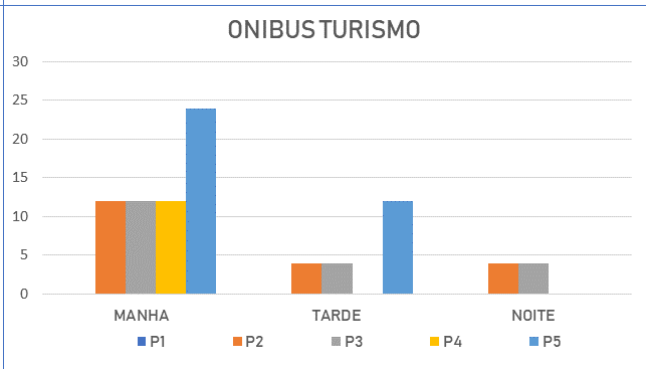


HORÁRIO	PORTAL	CARROS				MOTOS				BICICLETAS				ONIBUS TURISMO				VEICULOS PESADOS			
		Seg	Qua	Sex	Média	Seg	Qua	Sex	Média	Seg	Qua	Sex	Média	Seg	Qua	Sex	Média	Seg	Qua	Sex	Média
09H – 10H	**P1** – Estatua do Cristo	30	24	36	**30**	10	12	10	**10,66**	02	04	02	**2,66**	--	--	--	**--**	04	02	04	**3,33**
	P2 – Catedral S. Sebastião	64	74	74	**35,33**	02	04	04	**3,33**	10	06	08	**08**	02	04	--	**02**	08	08	06	**7,33**
	P3 – Praça Castro Alves	96	120	104	**106,66**	16	20	26	**20,66**	16	28	12	**18,66**	--	06	--	**02**	04	04	04	**04**
	P4 – Tenda do Teatro Popular	86	136	106	**109,33**	20	22	14	**18,66**	08	08	08	**08**	02	04	--	**02**	02	04	02	**2,66**
	P5 – Centro de Convenções	116	120	90	**108,66**	16	18	20	**18**	06	14	04	**08**	04	08	--	**04**	02	--	02	**1,33**
14H – 15H	**P1** – Estatua do Cristo	112	100	50	**87,33**	06	12	08	**8,66**	04	02	--	**02**	--	--	--	**--**	02	--	02	**1,33**
	P2 – Catedral S. Sebastião	124	120	100	**114,66**	20	24	20	**21,33**	06	12	08	**8,66**	02	--	--	**0,66**	02	02	02	**02**
	P3 – Praça Castro Alves	122	126	156	**134,66**	22	36	26	**28**	06	04	06	**5,33**	--	02	--	**0,66**	04	04	02	**3,33**
	P4 – Tenda do Teatro Popular	104	116	142	**120,66**	16	44	22	**27,33**	04	06	12	**7,33**	--	--	--	**--**	04	06	04	**4,66**
	P5 – Centro de Convenções	100	112	88	**100**	14	20	08	**14**	04	06	04	**5,33**	04	02	--	**02**	--	02	--	**0,66**
19H – 20H	**P1** – Estatua do Cristo	22	20	32	**24,66**	04	04	06	**4,66**	06	08	12	**8,66**	--	--	--	**--**	--	--	--	**--**
	P2 – Catedral S. Sebastião	62	70	76	**69,33**	08	16	10	**11,33**	08	10	08	**8,66**	--	02	--	**0,66**	02	08	--	**3,33**
	P3 – Praça Castro Alves	144	150	212	**168,66**	20	22	32	**24,66**	22	32	24	**26**	02	--	--	**0,66**	--	--	--	**---**
	P4 – Tenda do Teatro Popular	106	112	124	**117,33**	22	24	34	**26,66**	12	10	08	**10**	--	--	--	**--**	--	06	--	**02**
	P5 – Centro de Convenções	90	88	92	**90**	16	20	32	**22,66**	06	04	16	**8,66**	--	--	--	**--**	02	--	--	**0,66**

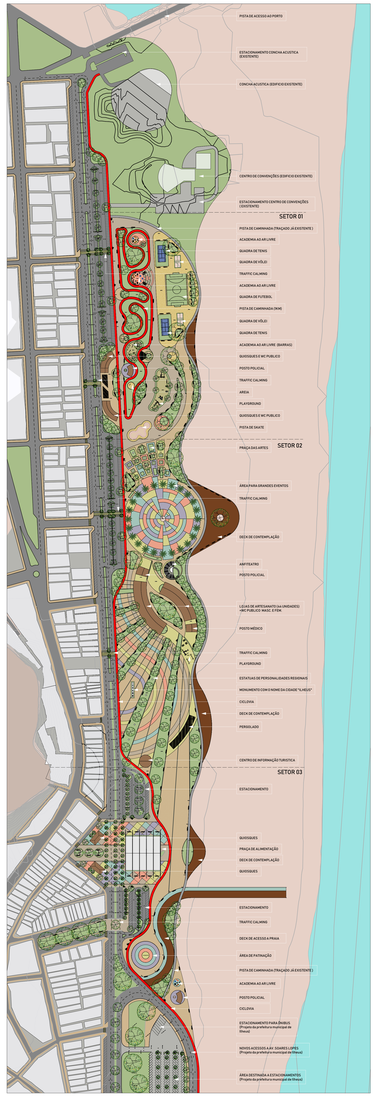








UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO



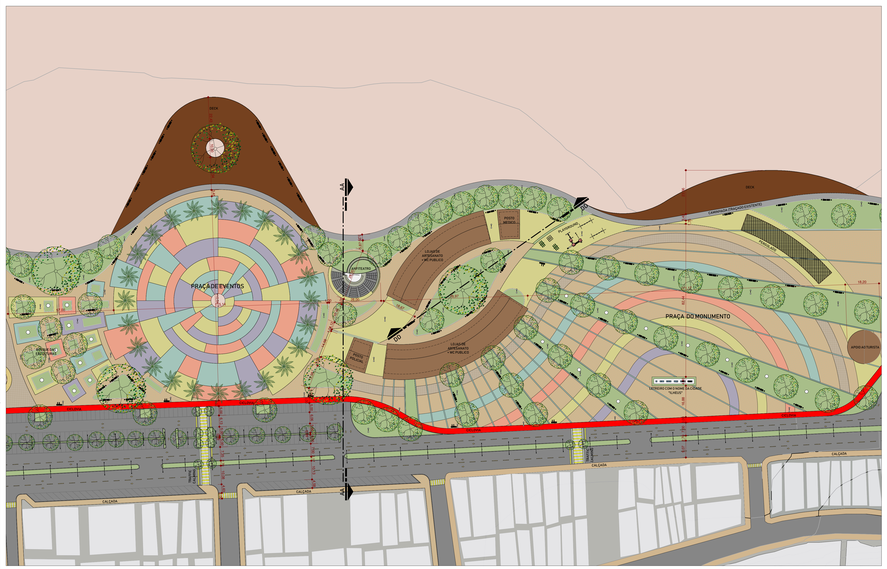
01 **Planta Baixa - Master Plan**
ESCALA - 1 : 2000

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA ORLA DE ILHEUS: REQUALIFICANDO AS MARGENS

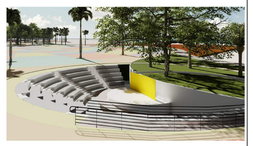
Instituição: UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA - UFPB
Disciplina: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
Orientador: PROF MS. MARCOS AURELIO PEREIRA SANTANA
Examinador(1): PROF DR. ANTONIO DA SILVA SOBRINHO JUNIOR
Examinador (2): PROF MS. DIMITRI COSTA CASTOR
Aluno: VANESSA DALTRO LEITE MEDEIROS GRADUANDO 10º PERÍODO EM ARQUITETURA E URBANISMO - UFPB - CONTATO: (83) 99698-6896 - EMAIL: NESSALB@HOTMAIL.COM

Desenho: - PLANTA BAIXA - MASTER PLAN | Escala: 1:2000 | Data: MAIO / 2019 | Prancha: P01 /05

DIREITOS AUTORAIS RESERVADOS (LEI DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998 DO CÓDIGO PENAL, LEI 9609 DO CÓDIGO CIVIL REDIGIDO CONFORME ABNT)



03 **SEÇÃO 02 - Área dos Monumentos**
ESCALA -1 : 750

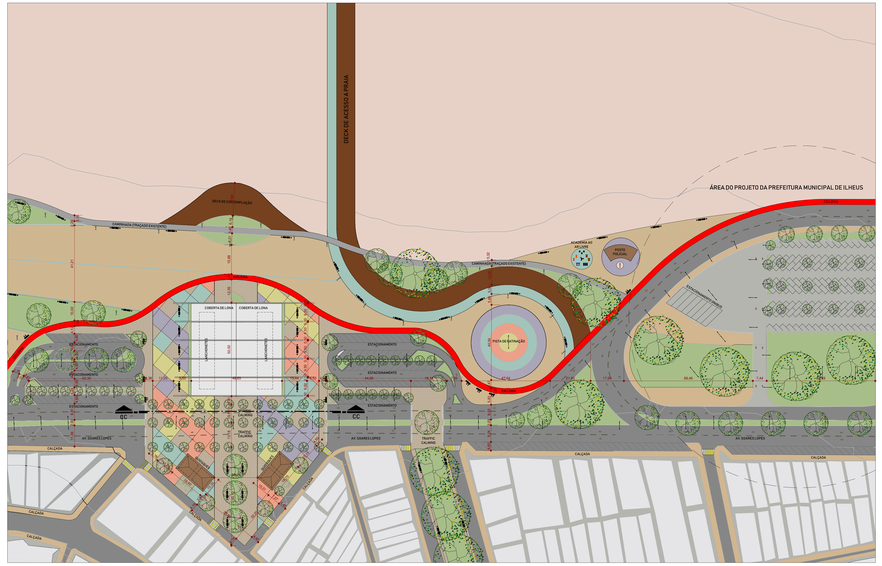


Instituição: Universidade Federal da Paraíba - UFPB

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA ORLA DE ILHEUS: REQUALIFICANDO AS MARGENS

Disciplina: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
Orientador: PROF MS. MARCOS AURELIO PEREIRA SANTANA
Examinador(1): PROF DR. ANTONIO DA SILVA SOBRINHO JUNIOR
Examinador (2): PROF MS. DIMITRI COSTA CASTOR
Desenho: PLANTA BAIXA - SEÇÃO 02 (ÁREA DOS MONUMENTOS)
Escala: 1:750 | Data: MAIO / 2019 | Prancha: P03 /05
Aluno: VANESSA DALTRO LEITE MEDEIROS GRADUANDO 10º PERÍODO EM ARQUITETURA E URBANISMO - UFPB CONTATO: (83) 99698-6896 - EMAIL: NESSALB@HOTMAIL.COM

DIREITOS AUTORAIS RESERVADOS (LEI DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998 DO CÓDIGO PENAL, LEI 9609 DO CÓDIGO CIVIL REDIGIDO CONFORME ABNT)



04 **SEÇÃO 03 - Área Da Praça De Alimentação**
ESCALA -1 : 750

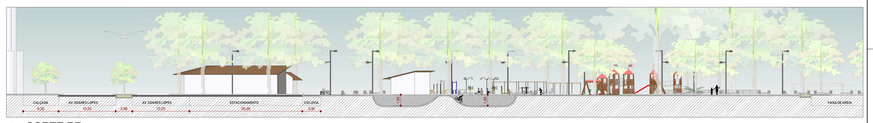
Instituição: Universidade Federal da Paraíba - UFPB

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA ORLA DE ILHEUS: REQUALIFICANDO AS MARGENS

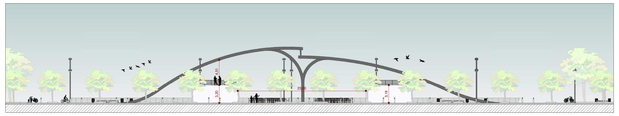
Disciplina: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
Orientador: PROF MS. MARCOS AURELIO PEREIRA SANTANA
Examinador(1): PROF DR. ANTONIO DA SILVA SOBRINHO JUNIOR
Examinador (2): PROF MS. DIMITRI COSTA CASTOR
Desenho: PLANTA BAIXA - SEÇÃO 03 (ÁREA DA PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO)
Escala: 1:750 | Data: MAIO / 2019 | Prancha: P04 /05
Aluno: VANESSA DALTRO LEITE MEDEIROS GRADUANDO 10º PERÍODO EM ARQUITETURA E URBANISMO - UFPB CONTATO: (83) 99698-6896 - EMAIL: NESSALB@HOTMAIL.COM

DIREITOS AUTORAIS RESERVADOS (LEI DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998 DO CÓDIGO PENAL, LEI 9609 DO CÓDIGO CIVIL REDIGIDO CONFORME ABNT)

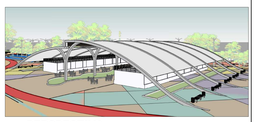
8 **CORTE AA**
ESCALA -1 : 250



6 **CORTE BB**
ESCALA -1 : 250



7 **CORTE CC**
ESCALA -1 : 250



9 **PERSPECTIVA**

5 **CORTE DD**
ESCALA -1 : 250

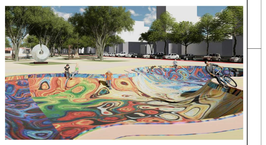
Instituição: Universidade Federal da Paraíba - UFPB

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA ORLA DE ILHEUS: REQUALIFICANDO AS MARGENS

Disciplina: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
Orientador: PROF MS. MARCOS AURELIO PEREIRA SANTANA
Examinador(1): PROF DR. ANTONIO DA SILVA SOBRINHO JUNIOR
Examinador (2): PROF MS. DIMITRI COSTA CASTOR
Desenho: - CORTES AA, BB, CC E DD - PERSPECTIVA
Escala: 1:250 | Data: MAIO / 2019 | Prancha: P05 /05
Aluno: VANESSA DALTRO LEITE MEDEIROS GRADUANDO 10º PERÍODO EM ARQUITETURA E URBANISMO - UFPB CONTATO: (83) 99698-6896 - EMAIL: NESSALB@HOTMAIL.COM

DIREITOS AUTORAIS RESERVADOS (LEI DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998 DO CÓDIGO PENAL, LEI 9609 DO CÓDIGO CIVIL REDIGIDO CONFORME ABNT)

02 **SEÇÃO 01 - Área dos Esportes**
ESCALA -1 : 750



Instituição: Universidade Federal da Paraíba - UFPB

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA ORLA DE ILHEUS: REQUALIFICANDO AS MARGENS

Disciplina: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
Orientador: PROF MS. MARCOS AURELIO PEREIRA SANTANA
Examinador(1): PROF DR. ANTONIO DA SILVA SOBRINHO JUNIOR
Examinador (2): PROF MS. DIMITRI COSTA CASTOR
Desenho: PLANTA BAIXA - SETOR 01 (ÁREA DOS ESPORTES)
Escala: 1:750 | Data: MAIO / 2019 | Prancha: P02 /05
Aluno: VANESSA DALTRO LEITE MEDEIROS GRADUANDO 10º PERÍODO EM ARQUITETURA E URBANISMO - UFPB CONTATO: (83) 99698-6896 - EMAIL: NESSALB@HOTMAIL.COM

DIREITOS AUTORAIS RESERVADOS (LEI DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998 DO CÓDIGO PENAL, LEI 9609 DO CÓDIGO CIVIL REDIGIDO CONFORME ABNT)