

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA
NÍVEL MESTRADO PROFISSIONAL

CLARICE ECKERT ZIGNANI

UMA CIDADE MAIS CRIATIVA NO CONTEXTO DOS VAZIOS URBANOS DE NOVO
HAMBURGO QUE CHEGARAM COM O TREM

SÃO LEOPOLDO

2016

CLARICE ECKERT ZIGNANI

**UMA CIDADE MAIS CRIATIVA NO CONTEXTO DOS VAZIOS URBANOS
DE NOVO HAMBURGO QUE CHEGARAM COM O TREM**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS.

Orientador: Prof. Dr. Fabricio Farias Tarouco

São Leopoldo

2016

Z68c Zignani, Clarice Eckert.
Uma cidade mais criativa no contexto dos vazios urbanos de
Novo Hamburgo que chegaram com o trem / Clarice Eckert
Zignani. – 2016.
196 f. : 153 il. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale do Rio dos
Sinos, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, 2016.
“Orientador: Prof. Dr. Fabricio Farias Tarouco.”

1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano. 3. Espaços públicos.
4. Novo Hamburgo- RS. I. Tarouco, Fabricio Farias. II. Título.

CDU 711

RESUMO

No contexto urbano da cidade de Novo Hamburgo, surgiram, a partir da obra para implementação da linha férrea em 2014, diversos vazios urbanos ao longo do percurso do trem. Possivelmente devido ao contexto de construção em malha urbana consolidada, espaços que outrora foram funcionais passaram a não ter uso. A população não criou vínculos nem ocupou a área residual formada embaixo dos trilhos. Assim, o objetivo deste trabalho foi o de buscar alternativas para reincorporar estas áreas na cidade e no cotidiano de seus habitantes. O trabalho iniciou com o referencial teórico acerca de conceitos necessários para a compreensão do tema de trabalho, sendo eles: vazios urbanos, cidades criativas, espaço público, mobilidade urbana, direito à cidade e lugar e não lugar. Na sequência, buscaram-se referências de transformações urbanas ocorridas, que pudessem ilustrar as possibilidades de mudança para o município hamburguense. Na continuidade, foi realizada uma pesquisa de campo, através da aplicação de um questionário com o intuito de identificar a percepção da população sobre o uso do espaço. A compilação de todas essas informações resultou em um projeto urbano para a área central da cidade, mais precisamente no entorno da Estação Novo Hamburgo. O princípio norteador deste projeto foi regido pela temática das cidades criativas, por entender-se que esse contexto é adequado à transformação urbana almejada. O resultado deste trabalho é, portanto, uma proposta projetual, passível de mudanças futuras e de continuidade ao longo de toda a extensão da linha férrea.

Palavras-chave: Cidade de Novo Hamburgo. Trem. Vazio urbano. Cidades Criativas.

ABSTRACT

In the urban context of the city of Novo Hamburgo, Brazil, several vacant spaces emerged as a result of the implementation of an elevated railway track in 2014. Possibly due to its construction in a densely built-up area, spaces that were once functional to the city became useless. The residents did not create ties to this area, nor did they effectively occupy the area under the tracks. Our aim in this thesis is thus to seek alternatives to reintegrate such areas to the city and to the everyday life of its residents. Our thesis begins with a review of the concepts employed to grasp our object of study, including vacant spaces, creative cities, public space, urban mobility, right to the city, place/non place. After that, we reviewed urban interventions in other cities that could inspire an intervention in Novo Hamburgo. Following that, we carried out fieldwork that consisted in a questionnaire with the aim of identifying the residents' perceptions on the use of space. After compiling all this information, we propose a project for the central area of the city, more precisely the area surrounding the city's main train station. The guiding principle of this project is the idea of creative cities, which we believe frame the context of the urban transformations we are seeking. The result of our work is thus a proposal for intervention, open to future adjustments and to an extension to the rest of the rail track.

Keywords: City of Novo Hamburgo. Train. Vacant spaces. Creative cities.

"E assim como as formas passam, se destroem, as Ideias permanecem, são indestrutíveis. A História da Arquitetura é uma História de idéias, de idéias construídas, de formas que materializam e põem de pé essas idéias. Pois sem idéias, as formas são vazias".
(BAEZA, 2013, p. 50)

AGRADECIMENTOS

Antes de pensar em agradecer àqueles que me acompanharam e me apoiaram nessa jornada, é preciso lembrar que sem o exemplo fornecido em casa, no dia a dia, com pais professores, estudiosos, leitores e sempre em busca de maior conhecimento, não teria tido a semente do saber plantada em meu ser. Ao irmão, sempre tão disciplinado, que acordava cedo nas manhãs de domingo para estudar. O exemplo move. Obrigada Ana Maria Lisboa de Mello, Darci Sanfelici e Daniel Sanfelici.

O segundo agradecimento não poderia ser para outra pessoa além de meu orientador Fabricio Tarouco, professor, guia, amigo. Foi ele quem me fez perceber o amor que tenho pela cidade, pelo urbanismo, pela criação, e entender que eu não poderia escrever sobre algo que não me provocasse paixão.

Agradeço aos meus colegas da Prefeitura de Novo Hamburgo pela compreensão, amizade e documentos fornecidos. Em especial à minha querida colega Nelza Reis, tão importante nessa jornada, amiga que o destino me permitiu encontrar e que sempre acreditou em minha capacidade.

Agradeço aos meus queridos colegas do mestrado por tanta amizade, apoio, companheirismo e motivação. Pelo grupo que criamos no celular, onde sempre lembrávamos uns aos outros de escrever, colocando metas de páginas por dia, e trocando informações preciosas. Vocês ficarão no meu coração.

Agradeço à Unisinos, pela oportunidade que me foi dada de estudar nessa Universidade de ponta, à Coordenadora Maria Fernanda de Oliveira Nunes, e aos demais professores - todos importantes para a concretização deste trabalho.

Finalmente, tão importantes quanto todos os outros que me acompanharam, agradeço à minha família, Marina e José Ricardo - filha e esposo - pelo amor, paciência, discussões, palpites e caminhadas ao longo da linha férrea de Novo Hamburgo, para a pesquisa de campo.

Obrigada!

Clarice

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	10
1 INTRODUÇÃO	15
2 OBJETIVOS	19
2.1 PROBLEMA DE PESQUISA	19
2.2 OBJETIVO GERAL	19
2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	19
2.4 JUSTIFICATIVA	20
3 OBJETO DE ESTUDO – O TREM NO TERRITÓRIO DE NOVO HAMBURGO	22
3.1 NOVO HAMBURGO E SEU CONTEXTO HISTÓRICO	23
3.2 INFRAESTRUTURA	25
3.2.1 Equipamentos ao longo do percurso	28
3.2.2 A paleta de cores do percurso	30
3.3 EDIFICAÇÕES E USOS	32
3.4 A QUESTÃO IMOBILIÁRIA	39
4 REFERENCIAL TEÓRICO	40
4.1 OS VAZIOS URBANOS	41
4.2 CIDADES CRIATIVAS	43
4.3 ESPAÇO PÚBLICO	46
4.4 MOBILIDADE URBANA	48
4.5 O DIREITO À CIDADE	50
4.6 O LUGAR E O NÃO LUGAR	52
5 METODO DE TRABALHO	55
5.1 PRIMEIRA ETAPA	56
5.2 SEGUNDA ETAPA	57
5.2.1 O trabalho de Kevin Lynch	61
5.3 TERCEIRA ETAPA	63
5.4 QUARTA ETAPA	65
5.5 QUINTA ETAPA	65
6 REFERÊNCIAS DE TRANSFORMAÇÕES URBANAS E PROJETUAIS	66
6.1 INTERVENÇÕES EM LINHAS FÉRREAS DESATIVADAS	66
6.1.1 A High Line de Nova Iorque	67
6.1.2 A Promenade Plantée e o Viaduct des Arts	70
6.2 INTERVENÇÕES EM LINHAS FÉRREAS ATIVAS	72

6.2.1	A ciclovia de Berlim	72
6.2.2	O mercado de Hamburgo: Isemarkt	74
6.3	INTERVENÇÕES EMBAIXO DE VIADUTOS	75
6.3.1	O Minhocão de São Paulo: da construção às intervenções criativas	76
6.3.2	Parque Underpass – Toronto	83
6.3.3	A8, Zaasntad, na Holanda	84
6.3.4	Ações na Cidade do México	85
6.4	CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DOS EXEMPLOS DE INTERVENÇÕES URBANAS	87
7	ANÁLISE DO CONTEXTO	88
7.1	ANÁLISE DAS ENTREVISTAS REALIZADAS	88
7.1.1	Perfil dos entrevistados	88
7.1.2	Associações ao nome próprio "Novo Hamburgo"	89
7.1.3	Como é Novo Hamburgo?	91
7.1.4	Indicações de percurso para um visitante	92
7.1.5	Informações de percurso utilizado pelo entrevistado	95
7.1.6	Orientação e sinalização	98
7.1.7	Pontos de referência de Novo Hamburgo	99
7.1.8	Sugestões	100
7.2	IDENTIFICAÇÕES DOS PRINCÍPIOS NORTEADORES PARA O PROJETO	102
8	UM PROJETO DE RENOVAÇÃO URBANA PARA NOVO HAMBURGO	108
8.1	A ÁREA DO PROJETO	111
8.2	O PROJETO	112
8.2.1	A Quadra Q1	119
8.2.1.1	Canteiro do Totem	119
8.2.1.2	estar Quem pedala tem fome	121
8.2.1.3	estar Tabuleiro	123
8.2.1.4	estar Das Águas	124
8.2.1.5	estar Marco Zero	127
8.2.1.6	estar Dos Pingos Vermelhos	128
8.2.1.7	estar Da Concha	129
8.2.1.8	estar Construindo a Cidade	132
8.2.1.9	estar Grão em Grão	134
8.2.1.10	estar Início e fim	136
8.2.2.1	A Quadra Q2	138
8.2.2.2	Cervejaria Maniba	139
8.2.2.3	estar Tec	141

8.2.2.4 Cervejaria Baita Beer	142
8.2.2.5 estar Pão de Açúcar	145
8.2.2.6 estar De Norte a Sul	147
8.2.2.7 Cervejaria Elementum	149
8.2.2.8 Cervejaria Cadela velha	151
8.2.2.9 Sanitários	153
8.2.2.10 estar Ou isto ou aquilo	156
8.2.3 Identidade visual	162
8.2.4 O resultado final	164
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	176
9.1 INSTRUMENTOS LEGAIS E VIABILIZAÇÃO	177
9.2 UM APROFUNDAMENTO DO TEMA	180
9.3 PRESENTE E FUTURO	180
10 REFERÊNCIAS	182
Anexo I	189
Anexo II	190

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: localização da cidade de Novo Hamburgo.....	23
Figura 2: região de campo aberto / local da primeira estação férrea.....	24
Figura 3: mapa-referência para localização de ruas.....	26
Figura 4: Estação Santo Afonso.....	27
Figura 5: Estação Industrial.....	27
Figura 6: Estação Fenac.....	27
Figura 7: Estação Novo Hamburgo.....	27
Figura 8: mapa do término da linha do trem em Novo Hamburgo.....	28
Figura 9: vista do término da linha do trem em Novo Hamburgo.....	28
Figura 10: vista do Monumento ao Sapateiro.....	28
Figura 11: vista do término da ciclovia.....	29
Figura 12: vista da pista de caminhada onde não há ciclovia executada.....	29
Figura 13: imagem dos moradores ocupando a área sob os trilhos.....	30
Figura 14: imagem dos moradores ocupando a área sob os trilhos.....	30
Figura 15: usos das edificações no Setor 1.....	33
Figura 16: serviço de Moto-táxi da Estação Novo Hamburgo.....	33
Figura 17: propaganda de serviço de Moto-táxi da Estação Novo Hamburgo.....	33
Figura 18: usos das edificações no Setor 2.....	34
Figura 19: desenho da passarela.....	35
Figura 20: usos das edificações no Setor 3.....	35
Figura 21: tipo de comércio local estabelecido na lateral das estações.....	36
Figura 22: comunicação visual.....	36
Figura 23: usos das edificações no Setor 4.....	37
Figura 24: exemplo de invasão da faixa de domínio.....	38
Figura 25: posto policial e sanitário externo da Estação Fenac.....	38
Figura 26: comércio informal abaixo dos trilhos.....	39
Figura 27: propaganda.....	39
Figura 28: cidade Neolítica.....	46
Figura 29: esquema de etapas da dissertação.....	55
Figura 30: entrevista realizada.....	59
Figura 31: entrevista realizada por Lynch em seu estudo.....	62
Figura 32: esquema de subdivisão do projeto em setores.....	64

Figura 33: <i>Death Avenue</i>	67
Figura 34: Linha elevada.....	67
Figura 35: vista da estrutura da <i>High Line</i> abandonada.....	69
Figura 36: vista da estrutura da <i>High Line</i> após criação do parque.....	69
Figura 37: antiga estação férrea de Paris.....	70
Figura 38: vista do início do parque e <i>Viaduct des Arts</i>	71
Figura 39: imagem da passarela sobre <i>Jardin de Reuilly</i>	71
Figura 40: vista do túnel.....	72
Figura 41: vista da escadaria.....	72
Figura 42: imagens do projeto da Radbahn.....	74
Figura 43: mercado Isemarkt em 1949.....	75
Figura 44: detalhe de banca do mercado, no início do seu funcionamento.....	75
Figura 45: vista do funcionamento atual do mercado.....	75
Figura 46: vista do funcionamento atual do mercado.....	75
Figura 47: construção do Elevado Costa e Silva.....	77
Figura 48: “Ranking dos Sonhos”.....	81
Figura 49: pintura de Sônia Von Brusky.....	82
Figura 50: pintura no asfalto.....	82
Figura 51: fotografias de Raquel Brust nos pilares do Costa e Silva.....	82
Figura 52: fotografias de Raquel Brust nos pilares do Costa e Silva.....	82
Figura 53: Máscaras Africanas.....	82
Figura 54: piscina no Minhocão.....	82
Figura 55: imagens de diferentes trechos do <i>Underpass</i>	83
Figura 56: vista do viaduto em 2004.....	84
Figura 57: mesmo viaduto, após intervenção.....	84
Figura 58: imagens do projeto Bajo Puentes.....	86
Figura 59: área infantil.....	86
Figura 60: pontos importantes dos casos estudados.....	87
Figura 61: perfil dos entrevistados.....	89
Figura 62: associações ao nome próprio “Novo Hamburgo”.....	90
Figura 63: adjetivos para a cidade.....	91
Figura 64: palavras mencionadas que podem ser associadas a sensações.....	92
Figura 65: oposições de significado entre palavras mencionadas.....	92

Figura 66: desenhos feitos pelos entrevistados.....	93
Figura 67: desenhos feitos pelos entrevistados.....	93
Figura 68: pontos de referência mais citados.....	94
Figura 69: tipo de transporte utilizado.....	96
Figura 70: cheiros percebidos.....	97
Figura 71: sinalização urbana de Novo Hamburgo.....	99
Figura 72: pontos de referência de Novo Hamburgo.....	100
Figura 73: categorias de sugestões.....	101
Figura 74: varal dos sonhos dos entrevistados.....	102
Figura 75: praça Punta del Leste antes.....	104
Figura 76: praça Punta del Leste hoje.....	104
Figura 77: o Valão antes.....	104
Figura 78: o Valão hoje.....	104
Figura 79: rótula do Colégio Pio XII antes.....	105
Figura 80: rótula do Colégio Pio XII hoje.....	105
Figura 81: polos norteadores para o projeto.....	106
Figura 82: programa de necessidades para o projeto.....	107
Figura 83: indústrias criativas brasileiras.....	110
Figura 84: área do projeto.....	112
Figura 85: canteiro do Totem / Elevação frontal.....	120
Figura 86: canteiro do Totem / Elevação lateral.....	120
Figura 87: <i>estar</i> Quem pedala tem fome.....	121
Figura 88: planta baixa do <i>estar</i> Quem pedala tem fome.....	122
Figura 89: vista do revestimento da Praça dos Imigrantes.....	122
Figura 90: exemplo da mistura de materiais de revestimento.....	122
Figura 91: planta baixa do <i>estar</i> Tabuleiro.....	123
Figura 92: projeto da mesa de jogos.....	124
Figura 93: década de 20 - imagem da Praça 14 de Julho (atual Praça dos Imigrantes).....	125
Figura 94: década de 70 - chafariz de águas dançantes e concha acústica da Praça dos Imigrantes.....	125
Figura 95: <i>estar</i> das Águas.....	126
Figura 96: elevação do <i>estar</i> das Águas.....	126
Figura 97: detalhe do <i>estar</i> Marco Zero.....	127
Figura 98: <i>estar</i> dos Pingos Vermelhos.....	128

Figura 99: vista do <i>estar</i> dos Pingos Vermelhos.....	129
Figura 100: planta baixa do <i>estar</i> da Concha.....	130
Figura 101: vista da vegetação atrás da Concha, no outro lado da via.....	130
Figura 102: corte esquemático.....	131
Figura 103: detalhe da floreira.....	132
Figura 104: planta baixa do <i>estar</i> Construindo a cidade.....	133
Figura 105: planta baixa do <i>estar</i> Grão em grão.....	134
Figura 106: detalhe das floreiras com tomadas.....	135
Figura 107: vista do <i>estar</i> Início e fim.....	136
Figura 108: planta baixa do <i>estar</i> Início e fim.....	137
Figura 109: planta baixa do quiosque da Maniba.....	139
Figura 110: implantação do quiosque da Maniba.....	140
Figura 111: vista frontal do quiosque da Maniba.....	140
Figura 112: Planta baixa do <i>estar</i> Tec.....	141
Figura 113: bicicletário.....	142
Figura 114: planta baixa do quiosque Baita Beer.....	143
Figura 115: elevação do quiosque Baita Beer.....	144
Figura 116: implantação do quiosque Baita Beer.....	144
Figura 117: planta baixa do <i>estar</i> Pão de Açúcar.....	145
Figura 118: detalhe da mesa com floreira.....	146
Figura 119: projeto da espreguiçadeira do <i>estar</i> Pão de Açúcar.....	147
Figura 120: referência de projeto, espreguiçadeira de grama.....	147
Figura 121: planta baixa do <i>estar</i> De norte a sul.....	148
Figura 122: implantação do quiosque Elementum.....	149
Figura 123: vista lateral do quiosque Elementum.....	150
Figura 124: planta baixa do quiosque Elementum.....	151
Figura 125: implantação do Cadela Velha.....	152
Figura 126: planta baixa do Cadela Velha.....	152
Figura 127: elevação Cadela Velha.....	153
Figura 128: sanitários, depósito e bicicletário.....	154
Figura 129: Planta baixa dos sanitários.....	155
Figura 130: Lavatório externo.....	155
Figura 131: feirinha na rua Lima e Silva.....	156

Figura 132: feirinha na rua Cidade de Atlântida.....	156
Figura 133: rotação, vista frontal, superior e inferior do banco que vira banca.....	157
Figura 134: vista lateral, corte e transformação em banca de feira.....	157
Figura 135: projeção da edificação ao nível da ciclovia.....	158
Figura 136: sala A.....	159
Figura 137: sala B.....	160
Figura 138: corte transversal.....	161
Figura 139: corte longitudinal.....	162
Figura 140: ideia de logotipo.....	163
Figura 141: exemplo de camisetas em duas cores distintas.....	163
Figura 142: Q1 – vista do <i>estar</i> Quem pedala tem fome.....	165
Figura 143: Q1 – <i>estar</i> Quem pedala tem fome e Xadrez.....	166
Figura 144: Q1 – vista do <i>estar</i> Da concha.....	167
Figura 145: Q1 – vista do <i>estar</i> De grão em grão.....	168
Figura 146: Q1 – vista do <i>estar</i> De grão em grão e Da concha.....	169
Figura 147: Q2 – vista do quiosque Maniba.....	170
Figura 148: Q2 – vista da ciclovia, <i>estar</i> Tem e bicicletário.....	171
Figura 149: Q2 – vista do percurso da ciclovia.....	172
Figura 150: Q2 – vista do percurso da ciclovia.....	173
Figura 151: Q2 – vista do quiosque Cadela Velha.....	174
Figura 152: vista geral de todos os quiosques.....	175

1 INTRODUÇÃO

As ideias aqui organizadas buscam estabelecer uma conexão entre o desenvolvimento do capitalismo, a datar do século XIX, e a consequente suburbanização das cidades. De acordo com David Harvey (2012, p. 74), em diferentes sociedades e épocas, o crescimento das cidades sempre esteve associado à concentração social e geográfica de excedentes. Nesse sentido, não se pode desvincular o desenvolvimento capitalista e urbanização: basta ver a relação estabelecida entre dinheiro, produto e população nesse sistema econômico. Com o início da industrialização, isto é, com o aumento de produção e consequente excedente produzido de forma incessante, essa relação proporciona o surgimento dos subúrbios urbanos e, assim, dos problemas decorrentes dessa expansão territorial.

Foi em consequência do desenvolvimento urbano, impulsionado pela Revolução Industrial, e pela série de mudanças tecnológicas na vida humana – podemos citar aqui a invenção da máquina a vapor –, que grandes transformações nas cidades tiveram início, com o aumento exponencial de habitantes em centros urbanos, provenientes do campo, em busca de emprego. Mesmo que as cidades já existissem muito antes do processo de industrialização, o conceito de desenvolvimento atrelado a esse momento histórico é o relacionado ao aspecto econômico, impulsionado pelos fenômenos de descobertas de novas tecnologias e mudanças no tipo de comercialização implementados nos centros urbanos.

Essa reflexão faz-se necessária para o entendimento de como a linha férrea chegou à cidade de Novo Hamburgo, foco deste estudo enquanto exemplo de revitalização de espaço possível de ser realizada em cidades brasileiras de médio porte. Para tanto, busca-se entender de que modo a inserção dessa modalidade de transporte coletivo interferiu na dinâmica urbana local, com a construção da estrutura para o funcionamento dos trens metroviários.

É nesse contexto, de expansão do território da capital do Rio Grande do Sul e crescimento das relações comerciais com as demais cidades do Estado, em que surgiu a necessidade de ampliação dos meios de transporte para o trânsito de mercadorias. Por isso, em 1887, foi sancionada a lei que aprovou a construção da estrada de ferro entre Porto Alegre e São Leopoldo (SCHUTZ, 1992, p. 107-108).

Mostra ainda Schutz (1992) que, no ano de 1869 foi aprovado o contrato com uma empresa inglesa para a construção da primeira estrada de ferro do Estado, cuja obra iniciou

em 1871, e foi inaugurada em 1876. A chegada do transporte ferroviário à cidade de Novo Hamburgo possibilitou uma acentuada expansão das atividades econômicas do município.

Essa linha férrea original foi utilizada até a metade do século XX, quando a presença de automóveis aumentou significativamente (BRAUM, 2010, p. 80), o que contribuiu para o sucateamento das linhas férreas existentes no Brasil. No final da década de 50 e início de 60, as rodovias em bom estado, e a introdução de linhas de ônibus, fizeram com que o transporte ferroviário perdesse sua importância e, em 1964, com a extinção do trajeto entre Porto Alegre e a cidade de Taquara, o trem desapareceu do cenário hamburguense (SELBACH, 2006, p. 18-19).

Somente em 2014 os trens voltaram a circular em Novo Hamburgo, após a inauguração da linha atual, realizada sobre uma malha urbana consolidada, e operada agora pela empresa Trensurb.

Antes da construção dessa linha férrea, a Trensurb apresentou à Prefeitura Municipal um Estudo de Impacto Ambiental, contemplando duas alternativas para a expansão da linha existente em São Leopoldo – sendo a primeira opção com percurso sobreposto ao da antiga ferrovia, e a segunda percorrendo parte da Av. Nações Unidas¹. O trajeto escolhido pela Concessionária inicia na Av. Primeiro de Março², junto à divisa com o município vizinho e, ao encontrar a Av. Nações Unidas, segue por ela, desviando do percurso do trem da linha antiga.

Por conseguinte, as centralidades existentes, formadas desde 1876, quando da inauguração da primeira linha férrea da Cidade, bem como o forte comércio, movimento de pessoas e transporte coletivo existentes perderam-se com a nova configuração. A ferrovia construída em 2014 foi executada sobre vasta mata nativa, e em meio a indústrias e residências existentes – embora o próprio relatório apresentado alertasse sobre a condição da fauna.

Assim, espaços de lazer e jardins de comércios e residências transformaram-se em canteiros centrais de uma avenida, cobertos pela estrutura de concreto dos trilhos e pilares que passaram a sustentar o trem. Sem iluminação, esses espaços dificultam o crescimento de vegetação e, à noite, tornam-se lugares inseguros e pouco convidativos à permanência de pessoas. É nesse contexto que o conceito de vazio passa a ser utilizado nesse trabalho, como

¹ Cf. mapa inserido no Anexo I

² Cf. mapa inserido no Anexo I

aquele que resulta de uma obra de infraestrutura urbana que não possui uso definido. Esta expressão terá algumas definições exploradas no capítulo 4.

A constatação da existência desses espaços subutilizados na malha urbana da Cidade fundamentou a ideia de pesquisar sobre uma proposta criativa para os vazios urbanos, deixados pelo advento do trem em Novo Hamburgo. Aliado a esse fato, os deslocamentos frequentes realizados pela autora até a Capital gaúcha ou a São Leopoldo, fez com que os vazios sob a linha férrea ficassem mais perceptíveis ao olhar enquanto locais para possíveis intervenções.

Visto que a imagem urbana, que contempla os vazios, está engendrada em uma malha com vias de trânsito estabelecidas e edificações implementadas, a ideia de utilizar o potencial criativo como proposta de requalificação dos espaços ao longo da linha férrea objetiva criar atrativos inovadores à área subutilizada atualmente. Conforme Moura et all, o processo de requalificação urbana trata de valorizar o espaço público, promovendo a economia e os encontros sociais. Contempla ainda, a promoção da acessibilidade, modificação da paisagem e impulsiona a transformação econômica da área a ser qualificada através de atividades de cunho cultural e econômico. Sendo assim, tem caráter estratégico e de reorganização dos territórios (MOURA et all, 2006, p.20).

A criatividade passa então a ser uma aliada à transformação urbana desejada, e também uma condição para os projetos urbanos que se deseja propor. Ademais, a implementação do conceito de criatividade ligada a de projeto, possibilita a concretização de um plano global de transformação assente na situação vigente, baseado em oposições, disparidades, discussões e contrastes, pois há o entendimento de que uma cidade com conflitos urbanos e múltiplas possibilidades apresenta-se, assim, menos cenográfica.

Contudo, esta pesquisa resgata ainda um levantamento sobre algumas cidades nas quais a inserção de elementos construtivos ou vias de circulação sobre uma malha urbana definida, alteraram o cotidiano da população. O objetivo é o de avaliar alternativas possíveis de serem implementadas em Novo Hamburgo, para qualificar espaços e atrair a população local, através de experiências concretas em situações urbanas semelhantes.

É possível que o fato de propor uma intervenção na Cidade seja apenas uma utopia, mas, segundo Alfendras:

O arquiteto assume a responsabilidade de ser motivador e gestor dos processos de *planeamento* e de intervenção. A intervenção física passa aqui para um segundo plano – o que interessa é como apropriar o elemento físico já presente: como utilizar, readaptar ou modificar seus espaços. (ALFENDRAS, 2014, p. 63)

Com base nessas ideias do autor e da constatação dos vazios urbanos ocasionados com a obra da Trensurb, faz-se necessário uma reflexão sobre a utilização dos espaços delimitados pela estrutura do trem de Novo Hamburgo, visando a readaptação da paisagem dos elementos agora presentes na cidade. O passo inicial deste estudo, fundamenta-se em reflexões teóricas sobre os conceitos de vazios urbanos, cidades criativas, espaço público, mobilidade urbana, direito à cidade e o de lugar e não lugar, dado que todos eles estão relacionados ao tema de trabalho.

2 OBJETIVOS

2.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Como transformar e qualificar criativamente os vazios urbanos oriundos da implementação de uma linha férrea, em malha urbana consolidada, à exemplo da cidade de Novo Hamburgo – RS?

2.2 OBJETIVO GERAL

Propor uma reflexão e intervenção projetual para revitalizar os vazios urbanos da cidade de Novo Hamburgo, resultantes da implementação da linha ferroviária, ocasionada no ano de 2014, com premissas das intituladas Cidades Criativas.

2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Os objetivos do trabalho foram alcançados em etapas e desenvolvidos de acordo com os passos a seguir, na ordem em que foram realizados:

- Etapa de identificação da causa: Analisar as condicionantes que impulsionaram a criação dos vazios urbanos na Cidade de Novo Hamburgo, buscando identificar possibilidades de intervenção para reintegração desses espaços na malha urbana do município;

- Etapa de busca de referências: Identificar, através de pesquisa bibliográfica de exemplos de casos de interferências urbanas, estratégias que possam ser aplicadas no desenvolvimento da proposta a ser desenvolvida para o município hamburguense;

- Etapa de projeto: Desenvolver um projeto urbano para a área do entorno do trem, na cidade de Novo Hamburgo, posicionando as Indústrias Criativas ao longo do percurso;

- Etapa de implementação: Apresentar a proposta desenvolvida à Administração Municipal;

- Etapa de implementação: Discutir as condições de viabilidade para implementação do projeto urbano proposto.

2.4 JUSTIFICATIVA

O espaço que antes era utilizado para o lazer de moradores e trabalhadores do entorno, e a praça em frente ao Shopping do bairro central, possibilitavam um percurso peatonal agradável e o encontro de pessoas. Esse mesmo espaço, após a construção do trem, passou a ser local de pouco convívio. Poderíamos dizer que se trata de um espaço de passagem, um lugar que passa a ser um não lugar, sendo que o entendimento do conceito relacionado à expressão de "não lugar" segue as teorias de Marc Augé (2015), de forma que os canteiros sob os trilhos do trem são apenas locais de passagem, e não de permanência. Relaciona-se também ao tipo de conexão que o indivíduo estabelece com o local, pois se não há nenhuma relação, é de fato um não lugar.

Na busca pelo resgate da interação entre pessoas, com base no convívio que possibilita, de acordo com Reyes (2005, p. 21), "a experiência compartilhada, de relações face a face", faz-se indispensável qualificar o espaço urbano.

Assim, um espaço público qualificado, de descanso ou lazer, ao longo da via elevada, traria benefícios tanto para moradores (salientando-se aqui que nas construções residenciais ao longo da linha, principalmente junto à Estação Santo Afonso, as edificações ocupam quase toda a área do lote e deixam uma parcela muito pequena ou ausente de área livre) quanto para trabalhadores da área, que poderiam usufruir das mesmas para descanso, no horário de intervalo de trabalho.

Perceber as modificações na malha urbana a partir da execução da obra, que desqualificou os espaços públicos da Cidade, faz com que não seja mais possível ignorá-las. Logo, a necessidade de intervir surge naturalmente. Considera-se que a transformação do espaço em Novo Hamburgo implica intervir no lugar, considerando-se o significado de intervenção como sendo um ato capaz de modificar uma situação estabelecida, com o intuito de alterar sua dinâmica. Sendo criativa, agrega o fator humano enquanto impulsionador e, ao mesmo tempo, fator econômico agregado, sendo portanto a diretriz para a formulação do projeto proposto.

A contar disso, "a apropriação inesperada, espontânea, com seu modo de maximizar o aproveitamento funcional e espacial de zonas mortas...pode ser fonte de novas

potencialidades" (ALFENDRAS, 2014, p. 56). Percebe-se, então, que esses espaços têm grande potencial de transformação.

Por conseguinte, este trabalho justifica-se por:

- Propor uma intervenção criativa nos vazios urbanos deixados pela implantação do trem na cidade de Novo Hamburgo, para qualificar o espaço público da cidade e, dessarte, oferecer à população novos espaços de encontro e lazer, além de uma paisagem aprazível ao olhar.

3 OBJETO DE ESTUDO – O TREM NO TERRITÓRIO DE NOVO HAMBURGO

A chegada do trem à Cidade, no ano de 2014, transformou a paisagem urbana local, pois dividiu o território e substituiu áreas verdes com grandes árvores nativas (antes distribuídas ao longo da Av. Nações Unidas) por imensos e largos pilares de concreto. Conforme o Relatório de Estudos de Impacto Ambiental (RIMA), apresentado pela Trensurb à Prefeitura Municipal – para considerar a viabilidade da obra –, a expansão da linha férrea com início em São Leopoldo até Novo Hamburgo, já previa a remoção das espécies localizadas nos canteiros centrais da via, e a construção de estruturas em concreto armado no mesmo local, para passagem do trem e contenção do Arroio Luis Rau.

Ainda que o transporte ferroviário apresente uma boa solução para a mobilidade urbana, tanto por seu caráter coletivo como por favorecer a diminuição de automóveis em circulação, sabe-se que antigos moradores da cidade têm recordações familiares do plantio das árvores ao longo do arroio por onde o trem passa, mas que agora foi canalizado pela concessionária da empresa ferroviária. Como coloca Choay (2013, p. 310), lembranças são importantes para a construção da imagem da cidade por parte de seus habitantes.

O espaço sob o trem, antes da obra, contemplava áreas de lazer que, após a execução da mesma, tornaram-se um grande vazio de pouco convívio entre os habitantes.

Todavia, as outras realidades finitas que vivemos, têm a capacidade de desviar temporariamente a atenção da realidade cotidiana (REYES, 2005, p. 20-21). Podemos pensar, então, que o dirigir-se ao trabalho (cotidiano temporário, com início e fim) faz com que a realidade dos vazios urbanos do percurso sobre os trilhos acinzentados não seja percebida por grande parte dos habitantes que utilizam o percurso diariamente, e, caso seja, outros problemas podem ocupar sua atenção principal.

Porém, para análise desta questão, é necessária a observação do contexto social e ambiental estabelecido para objeto de estudo, que seja capaz de apontar a maneira como os espaços urbanos ali constituídos são utilizados e percebidos, sem a variável de percepção em deslocamento.

3.1 NOVO HAMBURGO E SEU CONTEXTO HISTÓRICO

A cidade de Novo Hamburgo situa-se na região metropolitana da capital do estado do Rio Grande do Sul – Porto Alegre (fig. 1). A população atual, de acordo com dados do IBGE, é de aproximadamente 250.000 habitantes³, que ocupam uma área territorial⁴ de cerca de 224km², distribuídos em zona urbana e rural.

Figura 1: localização da cidade de Novo Hamburgo



Fonte: Autora (2016)

O perímetro urbano de Novo Hamburgo faz divisa com outros nove municípios: ao norte, com Dois Irmãos e Ivoti; ao noroeste, com Estância Velha; ao sudoeste, com São Leopoldo e Sapucaia; ao sudeste, com Gravataí; e ao leste, com Taquara, Sapiiranga e Campo Bom.

³ IBGE. População de Novo Hamburgo. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=431340>. Acesso em: 26/10/2016

⁴ IBGE. Área territorial de Novo Hamburgo. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=431340>. Acesso em: 26/10/2016

Figura 2: região de campo aberto / local da primeira estação férrea



Fonte: Braun (2011)

O nome do município está relacionado à cidade de origem dos colonizadores, provenientes da cidade de Hamburgo – Alemanha, que ocuparam a região em 1824 (SCHUTZ, 1992, p. 33). Foi em 1871 que a relação do transporte metroviário com a cidade hamburguesa teve início, a datar da construção da primeira linha férrea.

Ronaldo Marcos Bastos⁵ (2012), pesquisador fotográfico há mais de cinquenta anos, coloca que a primeira estação férrea de Novo Hamburgo, edificada pelo prolongamento da linha entre Porto Alegre e São Leopoldo, foi inaugurada em 1876, e construída em uma área de campo aberta, na antiga região chamada de Mundo Novo. Essa estação chamava-se *New Hamburg*, devido à origem britânica dos trabalhadores da companhia inglesa que implantou a linha férrea, erguida no local onde fica hoje a Praça dos Imigrantes.

Posteriormente, com o prolongamento dos trilhos até o município de Taquara, foi inaugurada, em 1903, a estação *Hamburger Berg*, na zona alta da cidade, cuja denominação significa "morro dos hamburgueses", e na qual hoje se localiza o bairro Hamburgo Velho. Provavelmente por uma questão financeira, os trilhos tenham parado, inicialmente, nessa região descampada, o que contribuiu para a expansão da malha urbana e formação de polo comercial na região, a partir do novo sistema de circulação estabelecido, no qual hoje fica o bairro central do Município. Segundo Corletti e Ribeiro (2015, p. 2), esse deslocamento de

⁵ BRAUN, Felipe Kuhn. Imigração alemã - Novo Hamburgo antes da estação de ferro. **[Blog] Memória do povo alemão**, 27 abril 2009. Disponível em: http://memoriadopovoalemao.blogspot.com.br/2011_04_01_archive.html Acesso em: 07/12/2016

centralidade foi fundamental para a configuração da malha urbana do Município e divisão de bairros, impulsionando a transformação de Hamburgo Velho em um bairro histórico, pela perda de vitalidade da região e diminuição das características de centro.

Schutz (1992, p. 108-110) considera essa estrada de ferro, inaugurada em 1876, e ativa durante oitenta anos, como a primeira do Estado. É possível ver essa região central de descampado antes da construção da primeira estação (fig. 2).

Para o urbanista Mattis Van't Hoff (2015, p. 232), as linhas ferroviárias, no decorrer do desenvolvimento das cidades, configuram nós de infraestrutura urbana, capazes de atrair o comércio e a atenção de visitantes. E, os trajetos elevados produziram um novo tipo de espaço urbano, coberto, cuja intenção projetual possa ter sido a de proporcionar condições ao estabelecimento de mercados como produtos gerados a partir da linha férrea. Esse tipo de construção, proveniente do tipo de expansão da malha urbana, priorizou a mobilidade, "esquecendo a escala humana e os lugares de encontros" (HOFF, 2015, p. 231).

A antiga linha férrea foi desativada em 1966, e a nova – atual – começou a ser construída apenas em 2012, tendo sido inaugurada em maio de 2014.

3.2 INFRAESTRUTURA

A nova linha do trem adentra a área territorial de Novo Hamburgo na proximidade da rua Leopoldo Wasun, situada no bairro que dá nome à primeira estação construída dentro dos limites urbanos do município, o Santo Afonso. Esse transporte coletivo contempla somente a zona urbana do município, não tendo, portanto, nenhuma ligação com a zona rural – Lomba Grande –, mesmo que essa tenha maior extensão territorial.

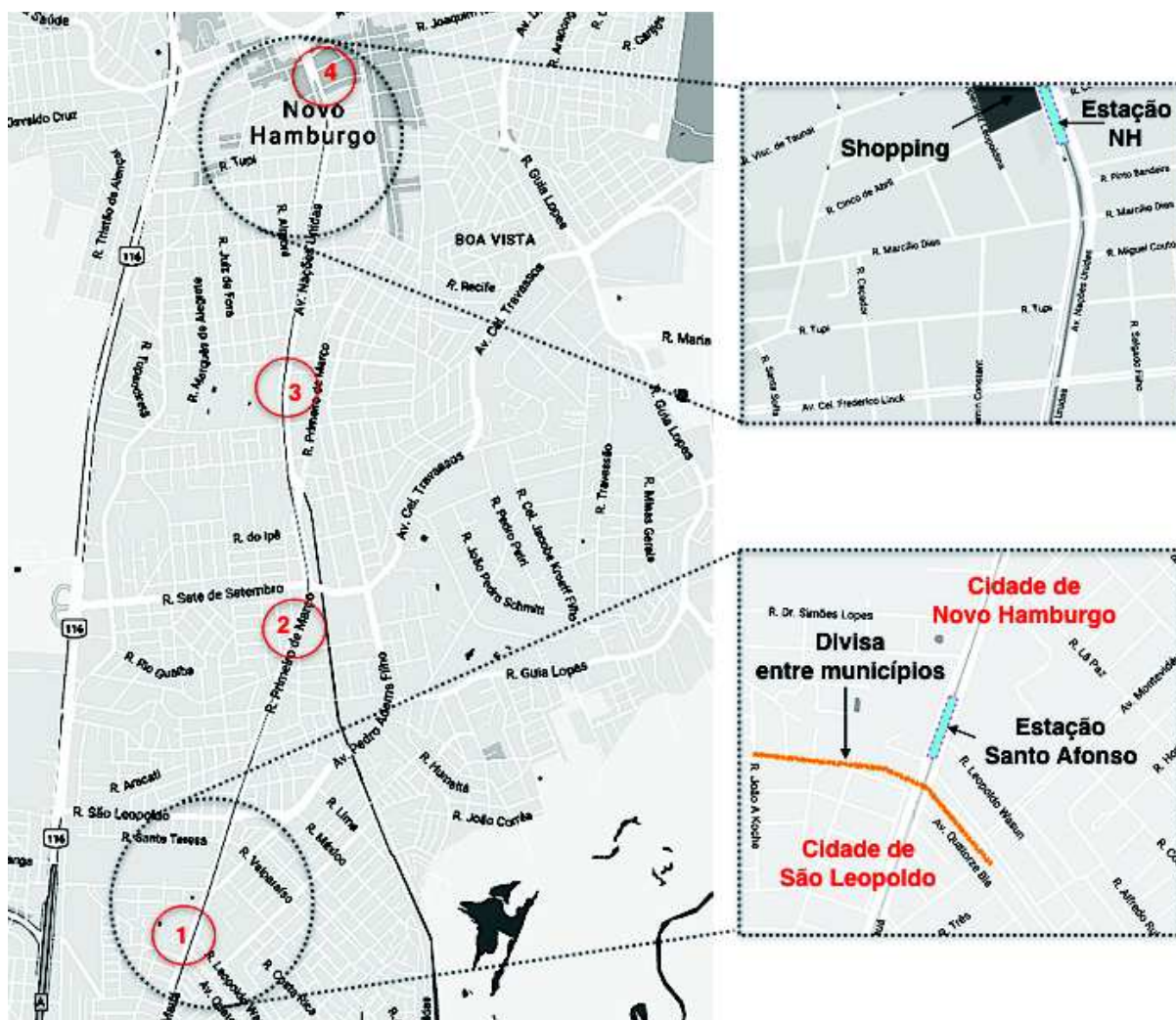
A seguir será apresentada (fig. 3)⁶ a demarcação do trajeto⁷ da linha férrea operada pela empresa Trensurb, em Novo Hamburgo, e a localização das principais vias da cidade que têm relação direta com o entorno do trem, e que serão citadas no decorrer deste trabalho. Trata-se do mapa-referência de localização para as observações apresentadas nesta

⁶ Cf. mapa urbano, a Primeiro de Março é indicada com a denominação de "rua". Porém, após a obra da Trensurb e alargamento viário, passou a ser chamada de "avenida", nomenclatura inclusive utilizada pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, e que pode ser verificada na consulta ao CEP do local, através do site <http://www.buscacep.correios.com.br/sistemas/buscacep/resultadoBuscaCepEndereco.cfm>. Portanto, a nomenclatura adotada para se referir a essa via neste trabalho será a de Avenida Primeiro de Março.

⁷ Cf. Observação local.

dissertação. São ao todo quatro estações dentro da cidade, demarcadas na figura: Santo Afonso (1), Industrial (2), Fenac (3) e Novo Hamburgo (4) – última parada.

Figura 3: mapa-referência pra a localização de ruas



Fonte: Autora (2016)

É possível também ver imagens das estações citadas (fig. 4-7).

Todas as estações possuem elevador, já que a condição de contemplar a acessibilidade foi imposta pela administração do município, como requisito primordial frente a qualquer projeto apresentado para aprovação. Contudo, apesar de existir acessibilidade à plataforma, os caminhos que levam à estação (passeios públicos) não são acessíveis. Essa era uma das exigências da Prefeitura na Diretriz Urbanística Especial emitida, quando do processo de aprovação do projeto e, devido à situação implementada, vê-se que não foi atendida pela empresa ou cobrada pelos gestores.

Figuras 4 e 5: Estações Santo Afonso e Industrial



Fonte: Autora (2016)

Figuras 6 e 7: Estações Fenac e Novo Hamburgo



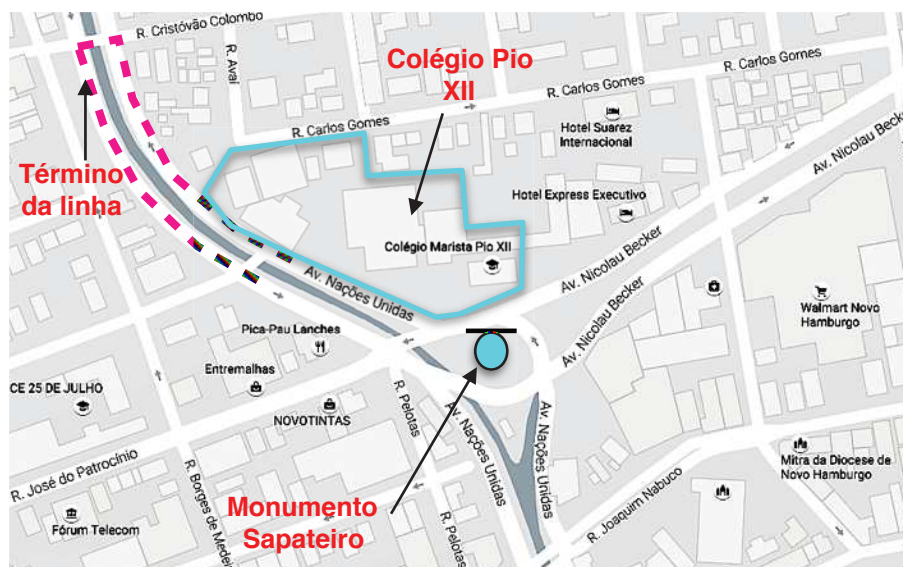
Fonte: Autora (2016)

Da mesma forma como entra na Cidade, a linha termina abruptamente nas imediações do Colégio Pio XII, junto à rótula da avenida Nicolau Becker e o Monumento ao Sapateiro⁸ (fig. 8-10).

A forma como a linha foi interrompida não condiz com a proposta originalmente apresentada à Prefeitura pela empresa gestora. Embora a última estação localize-se dois quarteirões antes da rotatória, os trilhos foram prolongados até a mesma para que, no presente momento, o trem possa realizar manobra de retorno. A empresa que administra o transporte considera a hipótese de estender a ferrovia até o município de Campo Bom ou até Sapiranga, e acredita-se que esse seja o motivo para a descontinuidade atual da estrutura.

⁸ Escultura que lembra a atividade predominante no município, conhecido como polo coureiro-calçadista, embora a atividade tenha entrado em declínio nos anos noventa, com a crise econômica instaurada no país a partir do plano Collor, e com a entrada de produtos oriundos da China no mercado brasileiro.

Figuras 8: mapa do término da linha do trem em Novo Hamburgo



Fonte: Autora (2016)

Figuras 9: vista do término da linha do trem em Novo Hamburgo



Fonte: Autora (2016)

Figuras 10: vista do Monumento ao Sapateiro



Fonte: Autora (2016)

3.2.1 Equipamentos ao longo do percurso

Ao longo do percurso entre as estações do trem, desde a primeira estação – ao adentrar os limites territoriais através de São Leopoldo, junto à estação Santo Afonso –, até o final da linha – estação Novo Hamburgo –, poucas condicionantes das Diretrizes das Urbanísticas Especiais emitidas pela Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo (DUE nº 15/2008 e DUE nº01/2011⁹) foram cumpridas por parte do Empreendedor – empresa Trensurb S/A.

⁹ Cf. Anexo II

Dentre as condicionantes para a implementação do transporte ferroviário no município diretamente ligadas ao espaço público da Cidade e referentes a passantes, usuários do trem ou moradores e trabalhadores do entorno da linha, constam no documento: ciclovias ao longo da Av. Primeiro de Março; integração com linhas de transporte coletivo rodoviário urbano, avaliação do aproveitamento do Sítio Histórico para uso cultural (antiga estação de trem da Avenida), novos equipamentos de lazer e melhoria dos existentes.

A faixa cicloviária executada pela empresa tem aproximadamente 120cm de largura, é irregular e descontínua (pois não chega às extremidades da linha – Estação Santo Afonso e Novo Hamburgo). A DUE nº01/2011 estabeleceu que a faixa de ciclovia e caminhada deveria ter projeto geométrico¹⁰ com largura mínima de 300cm, guarda-corpo com aprovação específica, sinalização aprovada pela SESMUR (Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana) e transição com o sistema viário aprovada pela mesma secretaria. Conquanto seja desconhecida a razão pela qual a obra tenha sido executada por esses parâmetros, o fato da ciclovia construída pela empresa privada não chegar até a estação Santo Afonso não parece ter uma justificativa plausível do ponto de vista técnico.

Nas figuras apresentadas a seguir (fig. 11-12), é possível ver o término da ciclovia e o uso do canteiro sem faixa pavimentada para caminhadas.

Figuras 11 e 12: vista do término da ciclovia e vista da pista de caminhada onde não há ciclovia executada



Fonte: Autora (2016)

O bairro Santo Afonso, vizinhança da primeira estação de Novo Hamburgo, através do acesso pela cidade de São Leopoldo, é o segundo mais populoso do município, e de classe

¹⁰ Entende-se por projeto geométrico como sendo o traçado da ciclovia.

social predominantemente baixa, de acordo com dados do cadastro do município, que aponta um grande número de sub-habitações e áreas invadidas nesse perímetro¹¹. Por isso, poderia ser entendido como local de partida de um grande número de trabalhadores, para os quais o uso da bicicleta seria, no mínimo, de grande utilidade na locomoção diária.

Quer seja pela falta de mobiliário urbano ao longo do percurso, ou pela falta de espaço privativo dentro dos lotes do entorno, onde se possa descansar e contemplar o movimento da cidade, é possível observar em algumas quadras (fig. 13-14), uma ocupação informal dos canteiros, já que cadeiras de praia são levadas para baixo dos trilhos, nas quais moradores sentam-se para conversar.

Figuras 13 e 14: imagem dos moradores ocupando a área sob os trilhos



Fonte: Autora (2016)

3.2.2 A paleta de cores do percurso

As cores do percurso alternam entre o cinza e o marrom. O cinza compõe a imensa massa construída nas estações do trem, ou seja, grandes placas pré-moldadas que, juntas formam um grande volume no canteiro central da Av. Nações Unidas e Av. Primeiro de Março, onde foram construídos os terminais de passageiros. A cor acinzentada aparece também na pavimentação, através de blocos de

Dica para projeto: uso de cor ou elementos que possam minimizar a percepção de volumetria das estruturas do trem

¹¹ Cf. banco de dados do Cadastro Municipal, sobre categoria construtiva dos imóveis e a ocupação dos lotes do município. Esses dados são constantemente atualizados, através de vistorias do Setor de Fiscalização da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, e formam a base de informações para cálculo dos impostos municipais.

concreto dispostos tanto no passeio público (caso da estação Novo Hamburgo, única entre os quatro terminais a oferecer entrada e saída na lateral da via pública) quanto nos canteiros centrais (por onde o pedestre acessa as outras três estações). Os demais percursos para pedestres, calçadas laterais da via, junto às estações, não possuem tratamento.

Consoante com Steen Eiler Rasmussen (2015, p. 85), não temos a percepção sobre os objetos apenas como massa ou vazio (ausência). O olho humano planifica elementos arquitetônicos quando vistos a certa distância, tal como ver uma cidade ao longe, na qual todos os seus edifícios parecem estar lado a lado, compondo uma paisagem única, sem profundidade.

Conforme Lima (2014, p. 42), a teoria da forma, chamada de *Gestalt*, indica que o objeto é percebido pelo cérebro como um volume único, resultante da soma de todas as suas partes. Dessa forma, a percepção arquitetônica de uma edificação é composta por suas linhas, planos volumétricos, sombras, texturas e cores. Assim sendo, o conjunto formal da estrutura do trem de Novo Hamburgo pode ser vista como um único e contínuo bloco edificado.

Porém, o uso da cor em elementos edificados também pode permitir-nos enganar a visão que temos desses na paisagem. Por esse motivo Veneza parecia exótica se comparada com as construções da época, devido à utilização de um plano de cores diverso, com edifícios multicoloridos que compunham uma paisagem ao redor de seus espaços públicos e abertos. Esse jogo de tonalidades diferenciadas mitigou, no passado, a percepção sobre solidez de grandes colunas edificadas ao nível do pedestre (RASMUSSEN, 2015, p. 86). Logo, podemos pensar no uso da cor como uma ferramenta auxiliar para salientar ou minimizar o impacto visual que um elemento construído pode gerar na cidade.

No percurso da linha do trem, o volume das colunas de sustentação dos trilhos destaca-se na paisagem por não possuir qualquer tratamento visual e função social e, possivelmente, pelo uso da cor cinza. Nem mesmo suas reentrâncias e saliências na forma circular são capazes de suavizar a volumetria dos pilares, embora o impacto desses elementos estruturais do trem na paisagem de Novo Hamburgo seja possivelmente menor do que se tivéssemos elementos sólidos e contínuos (se considerarmos que espaços vazios minimizam solidez). No entanto, não há incorporação da estrutura à paisagem urbana, dada a ausência de integração de usos entre a via, o entorno e os espaços sobre os canteiros centrais. As sombras geradas pela projeção da estrutura parecem “completamente negras e

insignificantes” (RASMUSSEN, 2015, p. 92), apropriando-nos de uma expressão utilizada pelo autor para escrever sobre as construções de Veneza e seus sombreamentos, quando analisa as edificações da cidade em questão e conclui que as cores e os planos de saliência e reentrância não permitiram que edificações monumentais gerassem sombreamento.

3.3 EDIFICAÇÕES E USOS

Ao longo de todo o percurso distribuem-se atividades variadas pelos sessenta e nove quarteirões de extensão da linha (são aproximadamente 6,1 quilômetros), distribuídas entre o uso residencial (com maior predominância junto à divisa com São Leopoldo), serviços (predominantemente entre as estações Santo Afonso e Novo Hamburgo) e o uso comercial (no entorno da estação Novo Hamburgo, bairro central do município).

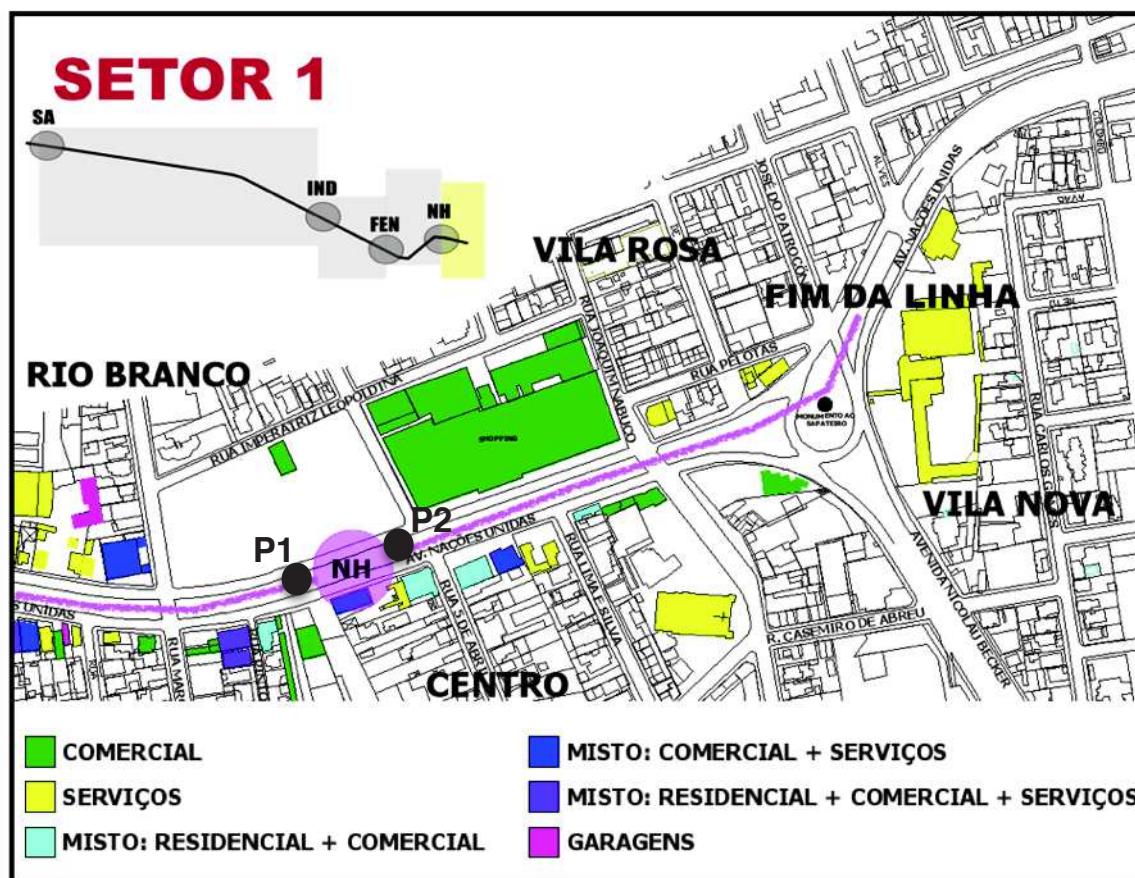
Ao todo, a linha atravessa sete bairros do município – Santo Afonso, Industrial, Ouro Branco, Pátria Nova, Ideal, Rio Branco e Centro –, dos quais dois fornecem o nome a estações. Para a listagem das edificações existentes no entorno, foi considerada a extensão da linha desde a rua Hugo Erni Feltes, no bairro Santo Afonso e divisa com o município de São Leopoldo, até a rótula do Monumento ao Sapateiro, no bairro Centro, dividindo-se em nove categorias de uso: residencial; comercial; serviços; misto - residencial + comercial; misto - residencial + serviços; misto - comercial + serviços; misto - residencial + comercial + serviços; industrial e estacionamento.

A apresentação do levantamento realizado encontra-se subdividida nos setores determinados para o projeto a ser realizado, como descrito na metodologia desta dissertação. O estudo, considerando a extensão de toda a linha, restringe-se às edificações cujo lote possui testada¹² para a via onde passa o trem (Avenida Primeiro de Março ou Avenida Nações Unidas). Os dados do levantamento apresentado foram extraídos do sistema de cadastro da Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo, em cada lote do percurso.

No setor 1 (fig. 15) percebe-se a predominância de edificações com uso comercial, de serviços ou mistas, característica fomentada desde a construção da antiga estação de trem nesse mesmo local.

¹² Termo utilizado na arquitetura para designar o alinhamento de um lote com a via pública, ou sua largura em relação à mesma. Em outras palavras, trata-se da frente do lote, constituída pela medida escriturada que faz divisa com o passeio público.

Figura 15: usos das edificações no Setor 1



Fonte: Autora (2016)

É junto à Estação Novo Hamburgo que podemos observar um tipo de serviço oferecido aos usuários da linha, no exterior do terminal ferroviário. Trata-se do estabelecimento de pontos informais de oferta de moto-taxistas estacionados no canteiro central da linha do trem. Esse serviço é oferecido nos dois lados do arroio Luiz Rau, localizado no centro da via, e constitui-se como obstáculo de passagem para pedestres. Nas

Figuras 16 e 17: serviço de moto-táxi da Estação Novo Hamburgo e respectiva propaganda



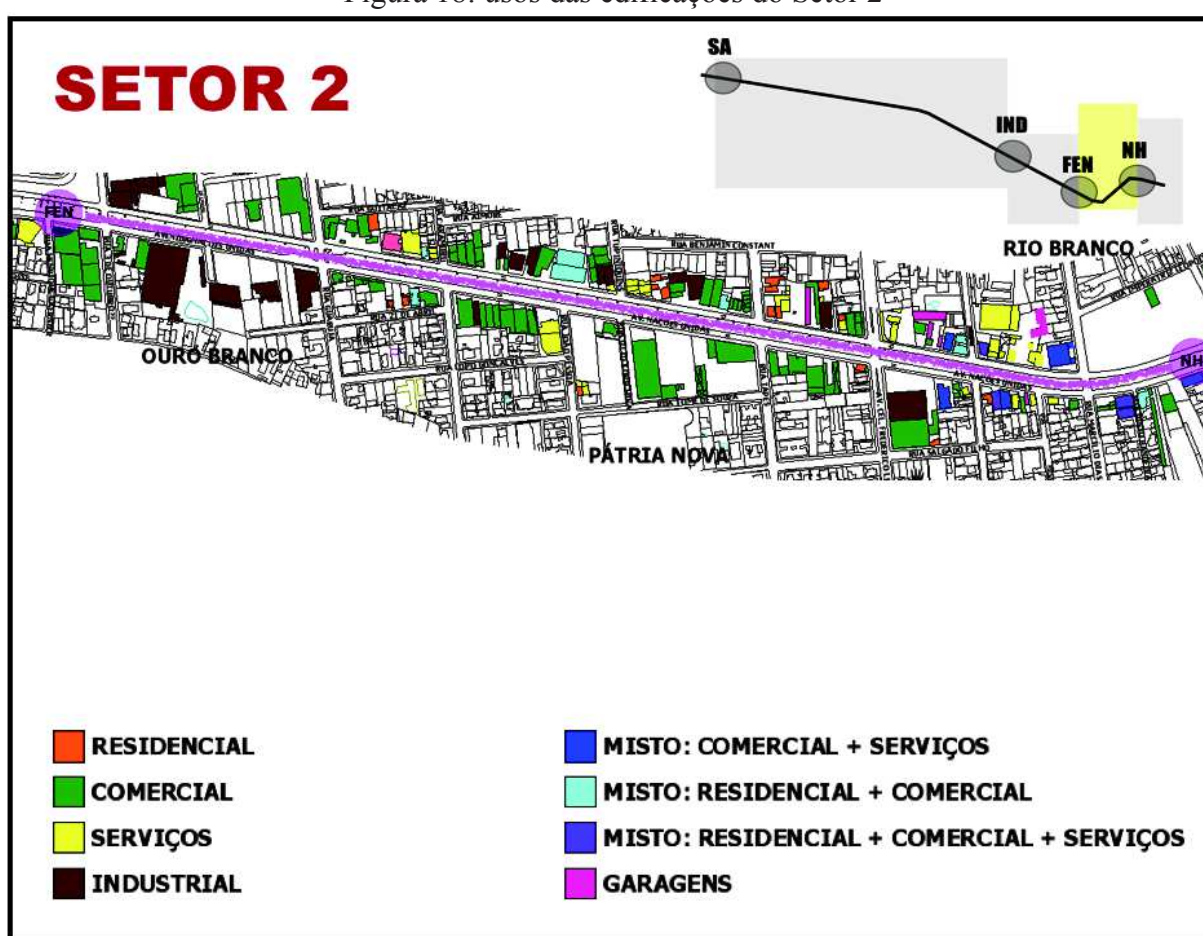
Fonte: Autora (2016)

imagens (fig. 16¹³ e fig. 17¹⁴) é possível visualizar os motoristas à espera de passageiros e a comunicação visual do negócio, disposta nos pilares de concreto que sustentam os trilhos.

Verifica-se, a partir do levantamento feito, que nesse setor não existem edificações com uso apenas residencial.

O setor 2 compreende o trecho entre a Estação Novo Hamburgo e a Estação Fenac (fig. 18). Nessa parte do trajeto, percebe-se a distribuição de outros usos fora os vistos no Setor anterior, ou seja, observa-se também construções industriais e residenciais.

Figura 18: usos das edificações do Setor 2



Fonte: Autora (2016)

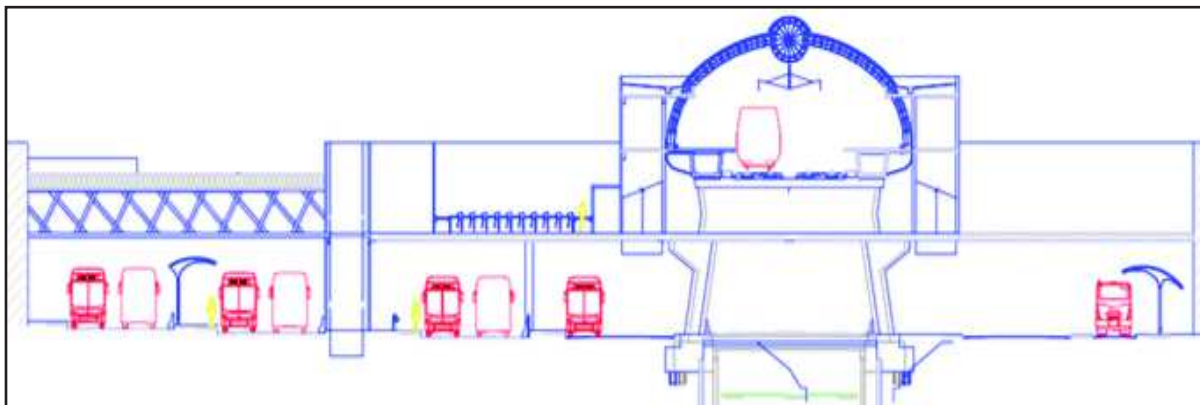
Inicialmente (fig. 19 – desenho desenvolvido pela Trensurb), a passarela que interliga as estações Rodoviária de Novo Hamburgo e Fenac deveria ser prolongada até o terminal de ônibus. Sem embargo, a estrutura construída termina na lateral da Av. Nações Unidas e, assim,

¹³ Posição p1 da fig. 14

¹⁴ Posição p2 da fig. 14

não proporciona proteção contra intempéries para os usuários de ambos os meios de transporte.

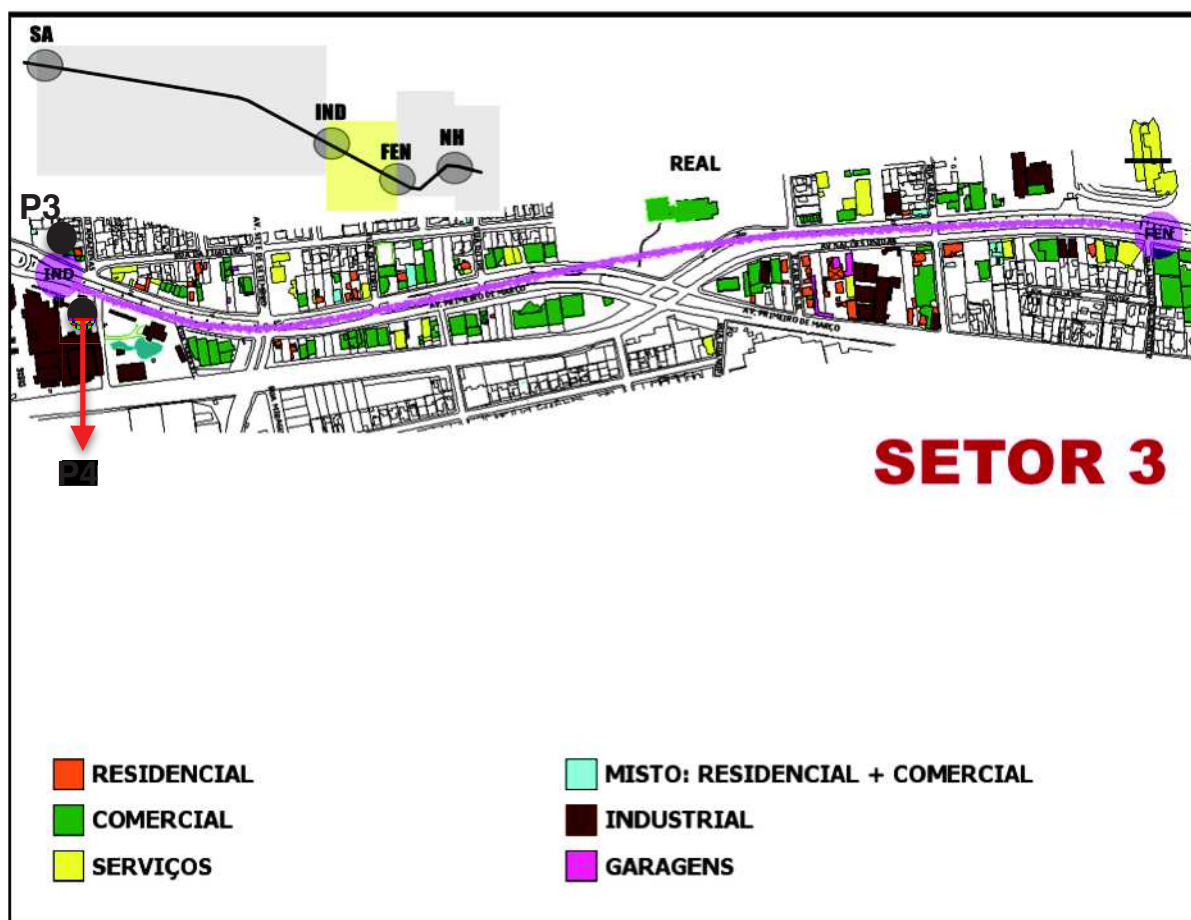
Figura 19: desenho da passarela



Fonte: MEIRA & PINTO, s.d.

O Setor 3 é definido pelo trecho entre as estações Fenac e Industrial (fig. 20).

Figura 20: usos das edificações do Setor 3



Fonte: Autora (2016)

Nesse trecho do percurso, é possível observar que, em função da topografia das vias pelas quais o trem passa, não foi possível construir a linha férrea apenas sobre as Avenidas Primeiro de Março e Nações Unidas. A estratégia utilizada pela empresa construtora foi a de projetar os trilhos sobre o canteiro lateral e, desse modo, sobre lotes privados¹⁵.

No Setor 3, ainda há predomínio de edificações comerciais, seguidas por indústrias e serviços em termos quantitativos. Porém, nesse trecho do percurso, esse uso estende-se para o entorno das estações ou embaixo da linha suspensa, sob a forma de comércio informal. Nas imagens a seguir (fig. 21¹⁶ e fig. 22¹⁷), é possível vislumbrar o tipo de atividade estabelecida no entorno das estações Industrial e Santo Afonso.

Figuras 21 e 22: tipo de comércio local estabelecido na lateral das estações e comunicação visual



Fonte: Autora (2016)

O último trecho analisado é o Setor 4, que compreende o percurso entre as estações Industrial e Santo Afonso (fig. 23). A maioria das residências distribuídas ao longo do trajeto do trem desse último Setor encontra-se no bairro Santo Afonso. A ocupação do solo no bairro em questão ocorre principalmente de maneira informal, isso é, sem projeto aprovado no órgão municipal, algumas vezes sem a posse do terreno ou desrespeitando os limites descritos na matrícula do registro de imóveis. Muitas casas projetam-se sobre o recuo de alargamento viário, determinado pela Prefeitura Municipal para a construção de edificações, ou sobre o recuo de ajardinamento mínimo previsto pelo Código de Edificações de Novo Hamburgo¹⁸.

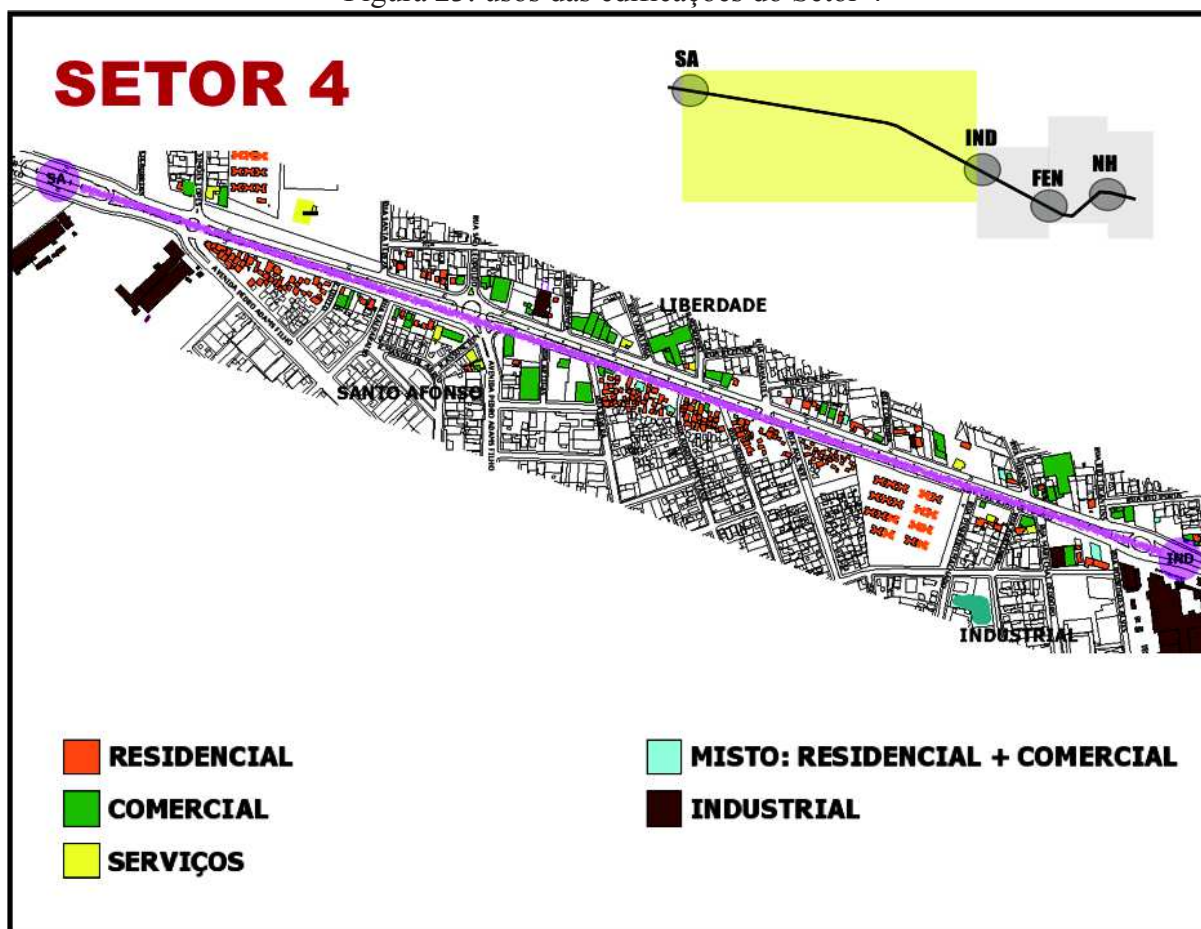
¹⁵ Desconhece-se o acordado juridicamente para a viabilização dessa obra.

¹⁶ Posição p3 da figura 19

¹⁷ Posição p4 da figura 19

¹⁸ Instrumento urbano utilizado pela Administração Municipal e Setor de Aprovação de Projetos, com determinações de afastamentos, taxas de ocupação de lote, e áreas permitidas para construções nos loteamentos urbanos de Novo Hamburgo.

Figura 23: usos das edificações do Setor 4



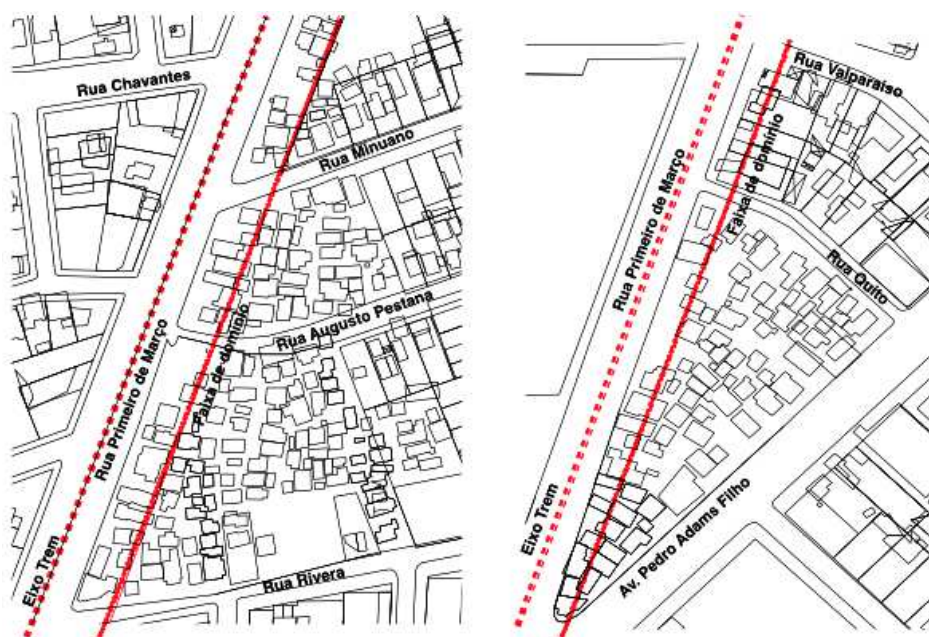
Fonte: Autora (2016)

Cabe lembrar que, no momento da construção da linha férrea, a Prefeitura Municipal estabeleceu as Diretrizes Urbanísticas referentes ao Plano Diretor do município para determinação da faixa de domínio do trem, e consequentes desapropriações necessárias (posto que a Avenida Nações Unidas precisou ser alargada para acomodar a estrutura construtiva).

Porém, é possível perceber que a ocupação informal do Setor não respeita essas condicionantes. É possível ver um exemplo da invasão de faixa de domínio citada (fig. 24). Esse último trecho do percurso é predominantemente residencial e comercial, contudo, é onde a maior parte dos moradores do entorno da linha estão distribuídos.

Em termos de serviços oferecidos aos passageiros, é possível citar que a interligação com a rede rodoviária da Cidade ocorre com paradas de ônibus no canteiro central – o veículo passa abaixo dos trilhos e estaciona sobre os canteiros –, exceto para o último terminal da linha, no qual os pontos estão distribuídos na lateral da via. Essa ligação também ocorre nas estações Industrial e Fenac.

Figura 24: exemplo de invasão da faixa de domínio



Fonte: Autora (2016)

Com base na DUE n.15/2008¹⁹, uma das condicionantes para a extensão da linha férrea da Trensurb até Novo Hamburgo, era a construção de uma estrutura para instalação do órgão de segurança. Essa edificação (fig. 25), construída no lado externo das estações Santo Afonso e Fenac, no canteiro central, possui um sanitário da Guarda Municipal, que fica com a posse da chave. Segundo informações dos funcionários das estações contempladas com a edificação, o uso do posto policial restringe-se ao turno da noite.

Figura 25: posto policial e sanitário externo da Estação Fenac



Fonte: Autora (2016)

¹⁹ Cf. Anexo II

Além da venda de produtos propriamente dita, há quem use os espaços abaixo da linha do trem como local de propaganda para o comércio distribuído no próprio canteiro central ou na via lateral (fig. 26-27). A comunicação visual fixada abaixo dos trilhos auxilia a captação de clientes que circulam na via em automóveis particulares.

Figuras 26 e 27: comércio informal abaixo dos trilhos e propaganda



Fonte: Autora (2016)

Em termos de apropriação do pedestre, sabe-se que a linha férrea antiga transportava, em 1880, uma média de 40.000 passageiros ao ano, entre Porto Alegre e Novo Hamburgo (JAMES, 2010). Dados fornecidos pela própria concessionária responsável pela administração da linha hoje ativa indicam que, no ano de 2014, o número de pessoas que utilizaram o sistema atual chegou a quase 59 milhões²⁰. Esses indicadores fornecem um panorama do quanto a linha férrea que interliga a capital gaúcha a sua região metropolitana tem relevância no panorama das cidades atingidas pelos trilhos, bem como na vida das pessoas que a utilizam.

3.4 A QUESTÃO IMOBILIÁRIA

No entendimento de Portugal e Goldner (apud CORLETTI & RIBEIRO, 2015, p. 2), a implementação, ou modificação, de um sistema viário, influencia tanto o uso dos espaços quanto os empreendimentos imobiliários de seu entorno. Para as autoras, a cada novo ciclo de transformação da malha urbana, em função da modificação de suas circulações, é necessário um estudo de crescimento do sistema como um todo, em conjunto, e não como questões

20 Cf. http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_noticias_detalhes.php?codigo_sitemap4275&PHPSESSID=wwrheblcb

individuais. Talvez essa demanda tenha sido negligenciada com a implementação do trem urbano em Novo Hamburgo, já que os espaços que interagem espacialmente com a linha e as edificações ali estabelecidas não foram inseridos em um projeto global.

Já na época da antiga linha férrea, essa relação direta entre a implementação do transporte coletivo e as construções em suas proximidades podia ser constatada, pois, segundo Schutz (2001, p. 40-41), a construção da linha iniciou um processo de especulação imobiliária da área onde seria estabelecida a estação *Hamburger Berg*. O terminal construído no local em que hoje se encontra a Praça dos Imigrantes, fez com que os lotes do Centro da cidade aumentassem consideravelmente de valor, por tornarem-se atrativos aos comerciantes e prestadores de serviço.

No entanto para a precisão de informações sobre valorização ou desvalorização imobiliária no caso de Novo Hamburgo, seria necessário um estudo mais aprofundado de todo o trajeto da linha do trem, visto que o perfil das edificações dispostas foi alterado em grande parte do percurso a partir da obra da Trensurb, em 2014. Áreas residenciais transformaram-se em comerciais ou industriais, principalmente no entorno da linha férrea e na zona do município próxima a divisa com a cidade de São Leopoldo. Desse modo, é necessária uma análise que envolva a característica construtiva e de ocupação das edificações, uma vez que os valores por metro quadrado também estão associados à função do imóvel.

4 REFERENCIAL TEÓRICO

Para a continuidade deste trabalho e formulação de uma proposta criativa²¹ para os vazios urbanos constituídos a partir da implementação da linha do trem em Novo Hamburgo, faz-se necessário o resgate e entendimento de alguns conceitos fundamentais.

Os temas escolhidos para abordagem neste capítulo, e que fazem parte da segunda etapa do método de desenvolvimento deste estudo, são: "vazios urbanos", "cidades criativas", "espaço público", "mobilidade urbana", "direito à cidade" e "lugar e não lugar".

²¹ Entende-se por proposta criativa a intervenção projetual formulada, a partir das premissas das intituladas Cidades Criativas, sobre as quais agrega-se valor econômico à criatividade humana.

A discussão do conceito acerca dos "vazios urbanos" está pautada na percepção de ausência de uma atividade definida, independente de tempo, da circulação de pessoas ou da presença de um elemento construído que tenha significado para a população local. O tema das "cidades criativas" traz a ideia do uso da criatividade enquanto propulsora de transformações urbanas e, por sua vez, como forma de ocupação transformadora de espaços através do potencial artístico humano. Já os "espaços públicos" formam o "palco" para o desenvolvimento de toda essa criatividade, enquanto a "mobilidade urbana" fornece oportunidades de deslocamento de pessoas, na cidade e entre os espaços de encontros posicionados.

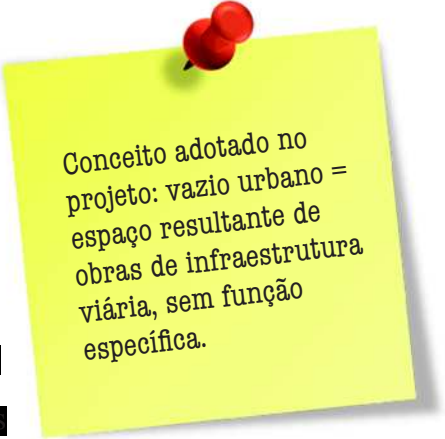
Em contrapartida, o "direito à cidade" passa a ser restabelecido pela população a partir desses percursos realizados, dos espaços ocupados e das atividades desenvolvidas em locais democraticamente posicionados na malha urbana. Esse posicionamento estratégico refere-se à facilidade de acesso por todos.

Por fim, trazem-se as teorias de Kevin Lynch (1997), que fundamentam a pesquisa de campo realizada, e a consequente adaptação ao local estudado para o desenvolvimento desta dissertação.

4.1 OS VAZIOS URBANOS

O significado de vazio urbano pode ser associado, segundo as mais diversas teorias, aos conceitos de ocupação, uso, propriedade e função, de acordo com o entendimento de diferentes autores.

Conforme Marina Mezzacappa e Enio Rodrigo (2008), os vazios urbanos podem ser definidos como "os lugares abandonados, esquecidos, desabitados ou obsoletos". Porém apesar da ausência, possuem potencial para transformarem-se em projetos urbanos de regeneração de cidades, embora exista o custo social de desterritorialização de populares estabelecidos neste local (MEZZACAPPA & RODRIGO, 2008).



Conceito adotado no projeto: vazio urbano = espaço resultante de obras de infraestrutura viária, sem função específica.

Os autores identificam os vazios – referindo-se às áreas não edificadas e sem a presença de concreto e ferro – como locais escassos na configuração urbana da cidade moderna. Consoante com os autores, o cidadão da metrópole moderna estabelece relação apenas com áreas construídas, o que faz com que os espaços públicos sem construções sejam marginalizados em decorrência da falta de uso (MEZZACAPPA & RODRIGO, 2008).

No entanto, Telmo Domingues (2012, p. 25) diz que a amplitude desse conceito permite relacionar a expressão "vazio urbano" às áreas desprovidas de construções, de função específica, abandonadas, ou até mesmo às praças e largos. Porém, acredita que exista uma conotação de esquecimento associada implicitamente no uso desse conceito. Salienta ainda que é possível associar "vazio urbano" ao espaço desprovido de atividade, que precisa ser reintegrado à malha da cidade a partir da reorganização dos espaços e das dinâmicas sociais.

Seguindo essa linha de pensamento, Lefebvre (2001, p. 61) coloca que é possível concluir que a cidade é composta por espaços desabitados e também inabitáveis, tais como os vazios grandes e pequenos, juntamente com as edificações públicas, as vias e as praças. Contudo, no pensamento de Andréa Borde (2003, p. 1), os vazios urbanos poderiam ser definidos como áreas da cidade carentes de uma função específica, de relacionamento entre indivíduos, de sentido coletivo, "produtos do processo de urbanização". Nesse caso, o Elevado Costa e Silva é o resultado da expansão da malha viária de São Paulo, a partir da necessidade de facilitar a circulação de veículos, levando em conta o aumento do tráfego na década de 70. A autora ainda associa o termo às palavras "vacante, vago, abandonado, desocupado e subutilizado" (BORDE, 2003, p. 3).

Nessa mesma linha de pensamento, soma-se João Filipe Nunes Ávila (2013, p. 16-17), para quem esses vazios podem ser entendidos como espaços improdutivos, que formam uma imagem negativa dentro da cidade mas, ao mesmo tempo, oferecem à mesma possibilidades de exploração, como uma potencialidade.

Ávila (2013) caracteriza os vazios urbanos em geográficos (ruptura na malha urbana com base na topografia natural), funcionais (relacionados às edificações em desuso) e fenomenológicos (gerados a partir de catástrofes naturais) De acordo com Ávila (2013, p. 18), esses três tipos de vazios "representam uma ausência distinta, da condição humana". Nada obstante, em seu entendimento, é possível a modificação de um cenário estabelecido, alicerçado na compreensão sobre as condições e características que definiram esses vazios.

Com essas visões, poderíamos dizer que os vazios urbanos de Novo Hamburgo, provenientes da implementação do trem, são do tipo funcionais. Porém, eles não estão relacionados a edificações abandonadas, mas a espaços de transição da Cidade, resultantes de obras de infraestrutura.

Baseando-se nas ideias de Nygaard (2010, p. 151), a partir do momento em que o espaço público, constituído pelas ruas da cidade, é negligenciado pela administração pública em projetos para a expansão de seus municípios e, conseqüentemente, deixa de ser espaço de convívio e interações sociais, é que podemos ver o surgimento dos espaços residuais. Trata-se da priorização da construção de vias para automóveis em detrimento de espaços para pedestres. Porém os vazios urbanos, caracterizados como objeto da proposta apresentada por esse trabalho, resultam da construção da linha férrea e conseqüente implementação de sua estrutura, e não das vias para veículos individuais.

4.2 CIDADES CRIATIVAS

Na busca pela qualificação dos espaços vazios, gerados com o crescimento e o desenvolvimento da malha urbanística de muitas cidades, a utilização do potencial que a criatividade insere na formulação de propostas para essa problemática confere às mesmas o título de criativas.

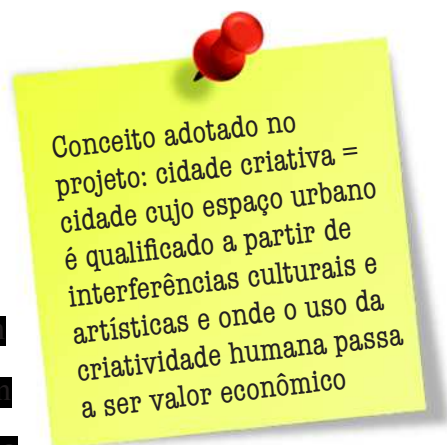
A expressão "cidade criativa" foi utilizada pela primeira vez pelo arquiteto britânico Charles Landry, em seu livro *The creative city*, escrito em parceria com Franco Bianchini. A proposta da obra era a de formular diretrizes para tornar as cidades do Reino Unido mais saudáveis (REIS, 2012, p. 53). Contudo, a publicação salienta a importância da utilização dos recursos criativos para a concepção de espaços urbanos singulares (REIS, 2012, p. 54).

Uma das principais diretrizes formuladas por Landry e Bianchini para a consolidação de uma cidade criativa, na opinião de Reis (2012), está voltada ao incentivo à cultura e às artes. As questões culturais e artísticas contribuem para a construção da imaginação crítica sobre a cidade e, conseqüentemente, para a formulação de objetivos, o entendimento de significados, e a construção de um direcionamento para o progresso, qualificando seu espaço urbano.

Foi no ano de 2000 que Landry publicou um livro com o título de *The creative city: a toolkit for urban innovators*, cuja contribuição para a utilização desse conceito foi a percepção da necessidade de contextualizar culturalmente as intervenções criativas²² nos espaços (REIS, 2012, p. 54).

No entanto, talvez a teoria mais aceita na atualidade sobre cidades criativa, seja a do norte-americano Richard Florida, cuja publicação de *The Rise of the City*²³, segundo Jamie Peck (2005, p. 27), tornou-se um *best seller* internacional e guia para a formulação de políticas públicas. Peck (2005) enfatiza que o desenvolvimento urbano está pautado em um novo tipo de capitalismo, denominado criativo.

Florida (2011, p. 8) destaca a diferenciação entre a classe criativa e a trabalhadora: enquanto a primeira designação refere-se a pessoas pagas para criar, a segunda diz respeito aos indivíduos que executam tarefas determinadas. Embora em menor número do que a classe que executa serviços (cujas características destacam-se pela "homogeneidade, conformismo e adequação"), os criativos destacam-se por princípios tais como a "individualidade, liberdade de expressão e abertura à diferença" (FLORIDA, 2011, p. 9). Sobre a mobilidade dos criativos, percebe-se que os indivíduos pertencentes a essa classe não se posicionam de acordo com empregos, e sim, movem-se em busca de centros de criatividade, para locais onde almejam viver ou nos quais possam conhecer pessoas e, ao mesmo tempo, onde possam habitar cidades de forma anônima (FLORIDA, 2011, p. 7).



A chamada "nova economia" não está mais fundamentada apenas em novas tecnologias, mas sim no capital humano. Em dados concretos, o fato da classe criativa representar cerca de trinta por cento da classe trabalhadora americana é um indicador de que essa está tornando-se dominante na sociedade moderna. É essa classe que impulsionará o desenvolvimento tecnológico e urbano almejado, e deve ser alimentada constantemente para

²² Por intervenções criativas, a partir da revisão teórica sobre o conceito de cidades criativas, podemos entender toda e qualquer manifestação artística da classe criativa.

²³ Edição brasileira: FLORIDA, Richard. *A Ascensão da Classe Criativa e seu papel na transformação do trabalho, do lazer, da comunidade e do cotidiano*. Trad. de Ana Luiza Lopes. Porto Alegre: LPM, 2011.

manter-se ativa, não obstante não se tenha certeza sobre como prever seu comportamento e suas necessidades (FLORIDA, 2011, p. 8-10).

Para tanto, Florida (2011) propôs a criação do Índice de Criatividade de uma cidade, baseado nos chamados "três T's": talento, tecnologia e tolerância, por entender que os lugares mais bem-sucedidos reúnem o somatório dessas características. O indicador "talento" relaciona-se a percentagem de pessoas com formação igual ou superior ao nível graduação. A "tecnologia" refere-se à economia de uma região, à concentração de setores de crescimento contínuo tal qual a indústria de softwares ou produtos biomédicos. Já o indicador de "tolerância" está relacionado às atitudes das pessoas, à análise de valores tradicionais frente aos modernos e a direitos individuais e de expressão do indivíduo – uma vez que o autor acredita que, para prosperar, as comunidades precisam ser abertas, diversificadas, e tolerantes aos que chegam de fora (FLORIDA, 2011, p. 249-252). Dessa forma, é possível ver a Universidade como foco importante de promoção dos “três T’s” e, conseqüentemente, impulsionadora de desenvolvimento econômico, a partir do momento em que atua como centro de pesquisas de ponta (“tecnologia”), atrai cientistas (“talento”), e incentiva o convívio humano e aberto (“tolerância”) (FLORIDA, 2011, p. 292).

Também no entendimento do autor (FLORIDA, 2011, p. 253), os imigrantes, capazes de abandonar o país de origem, contribuem para o desenvolvimento dessa tolerância ao instigarem o convívio entre pessoas oriundas de povos diferentes.

Entretanto, para Landry (2013, p. 39), todas as pessoas são criativas, mesmo que com formas e níveis de desenvolvimento de potencial de criatividade diferenciados. O autor indica que o comportamento criativo e a capacidade de desenvolver ações inovadoras necessitam de uma mente exploradora de novas possibilidades sobre um assunto já conhecido.

Na linha do tempo dos teóricos das mais diversas áreas, que estudam o conceito de cidades criativas e desenvolvem ou desenvolveram estudos sobre o assunto, Reis (2012, p. 71-72) menciona ainda David Thorsby (economista australiano), John Howkins (jornalista britânico), Neil Bradford (cientista político canadense), John Hartley (australiano da Letras), Allen J. Scott (geógrafo britânico), e o brasileiro Jaime Lerner (arquiteto).

No quadro do índice global de criatividade dos países de 2015, composto a partir da compilação dos três indicadores de Florida citados (ou seja, tecnologia, talento e tolerância),

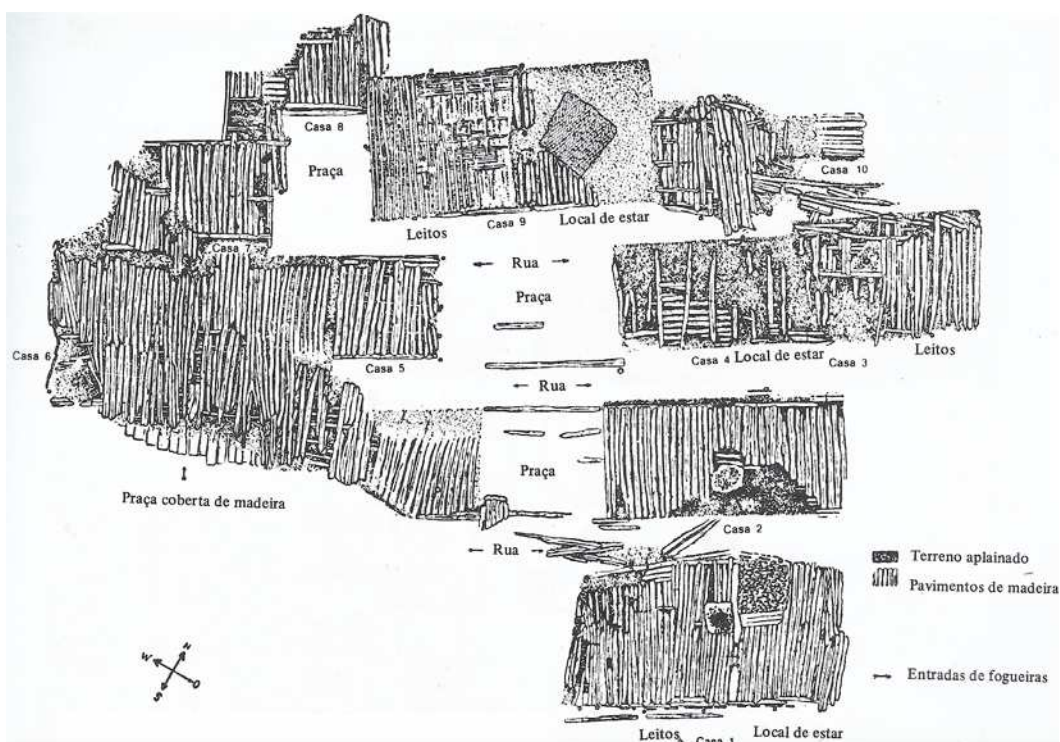
o Brasil aparece em 29ª posição, atrás de países latino-americanos como Uruguai e Argentina (FLORIDA, MELLANDER & KING, 2015, P.53-57).

4.3 ESPAÇO PÚBLICO

É possível observarmos que a disposição urbana de uma cidade sempre esteve organizada de modo que o sistema econômico vigente pudesse ter maior êxito nas relações das quais necessita para manter-se (sejam elas de troca, venda, cultivo ou apenas de sobrevivência), sem esquecer da função social de interação entre pessoas. Já no ano de 2000 a.c., a cidade de Babilônia apresentava, além de um contorno murado, delimitando a área urbana da zona de produção de alimentos, e de vias com larguras regulares e traçado geométricos, uma grande distribuição de recintos abertos com acesso a todos (BENEVOLO, 2015, p.17). Foi nesse momento da história das cidades que se percebeu a supressão de distinção entre monumentos e locais que podem ser frequentados por todas as pessoas.

Benevolo (2015, p. 16-17) demonstra, através de ilustração (fig. 28), que já na pré-história era possível identificar uma formação de cidade similar a que podemos encontrar em

Figura 28: cidade Neolítica



Fonte: Benevolo (2015, p. 17)

tempos atuais, com espaços públicos abertos e fechados (sistema viário, com função de circulação, além de praças cobertas e descobertas, indicando espaços de interação e encontros).

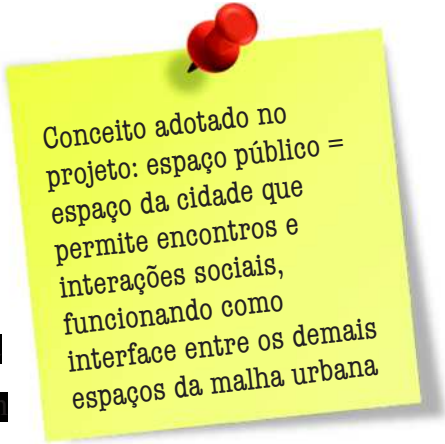
Existem autores que indicam o surgimento do conceito de espaço público, referente à área urbana, ocasionado na França, na década de 70, a exemplo de Matos (2010, p.19). Embora o período histórico que marcou o início da utilização desse termo para designar os espaços sem propriedade privada, na distribuição de um território urbano, seja impreciso, esses já estavam constituídos nos primórdios da formação das cidades.

Luiz Castro (2013) coloca que o termo significa os locais urbanos que possibilitam a vida em comum dos habitantes, tais como as ruas, avenidas, praças e parques. Já no entendimento de Pedro Brandão (2011, p. 132), o espaço público que valoriza a construção e a paisagem, tem como principal função dar um sentido à malha urbana, a partir do momento em que atua como elemento de conexão, ao organizar a relação entre as edificações, os equipamentos da cidade e espaços abertos.

Frequentemente costumamos relacionar esse conceito a todo e qualquer espaço que possa ser frequentado por qualquer tipo de público, em qualquer período do tempo – apesar de que, muitas vezes, os espaços ditos públicos, tenham cercamentos e restrições de horário para uso. Porém, antes de qualquer definição de significado desse local, é necessário entender que, segundo contribuições de Lefebvre (2001) e Serpa (2014), o espaço público é, sobretudo, social – palco para representações de poder, mas também artísticas.

Entretanto, é possível lembrar do pensamento de Harvey (2014), para quem a rua é um espaço público que, a partir de ações sociais – tais como as revolucionárias –, pode converter-se em espaço comum. Esse comum não se refere a algo específico, concreto, mas sim a relações sociais "instáveis e maleáveis" (HARVEY, 2014, p. 145), estabelecidas entre determinado grupo e os aspectos físicos existentes.

É a rua que tem maior importância ao discutirmos o conceito de espaço público, pois é, ao mesmo tempo, local de encontros, atividades de lazer, e demais acontecimentos da vida no meio urbano. Configura a distribuição espacial da cidade e o sentido dos lugares e



Conceito adotado no projeto: espaço público = espaço da cidade que permite encontros e interações sociais, funcionando como interface entre os demais espaços da malha urbana

que está implementada (NYGAARD, 2010, p. 150-151).

As ruas e calçadas podem ser aceitas como os principais espaços públicos de uma cidade se, quando pensamos sobre meios urbanos, as primeiras referências de imagens que relacionamos ao conceito são essas. O espaço público é aquele no qual pessoas podem movimentar-se de forma livre de um ponto a outro na cidade (por livre escolha) (JACOBS, 2013, p. 291). Essa definição remete o pensamento aos passeios públicos, por onde as pessoas caminham, ainda que essa circulação também possa estar relacionada ao deslocamento através do transporte, público ou privado, ou seja, às vias.

Podemos ainda interligar o conceito de espaço público à palavra *plinth* que "é um limite, a membrana da cidade, o espaço de troca para olhar, tocar e passar" (OVINK, 2015, p. 236). Refere-se ao espaço público e ao lugar. Ovink (2015) acredita que o *plinth* é o espaço que reflete a cidade.

A expressão "espaço público", amplamente discutida na atualidade, pode estar relacionada a questões políticas ou urbanas. Neste trabalho, refere-se à esfera da cidade.

4.4 MOBILIDADE URBANA

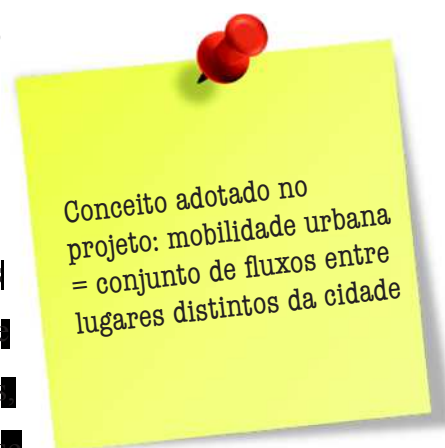
O conceito de mobilidade é frequentemente associado ao deslocamento entre dois pontos, independentemente do meio de transporte escolhido para percorrer o trajeto necessário. Para entendermos a mobilidade urbana, um dos pilares deste trabalho, é necessário, primeiramente, entender como essa rede de conexão estabelece-se na cidade.

De acordo com Eduardo Alcântara de Vasconcellos (2012, p. 73), essa mobilidade urbana está associada, primeiramente, ao território, conforme a seguinte linha de pensamento: a partir do momento em que as residências e demais atividades da cidade precisam ser conectadas, surge a necessidade de estabelecer um sistema de vias e passeios públicos (distribuídas, normalmente, em um padrão de 100 x 100 metros, denominadas quadras). Diz assim o autor que, aproximadamente, vinte por cento da malha urbana é, então, ocupada por essa infraestrutura.

Como mostra Vasconcellos (2012, p. 49-52), existem três principais fatores capazes de influenciar a mobilidade: pessoais, familiares e externos. Para o autor, a influência pessoal

refere-se a questões financeiras (podendo-se associar a escolha do meio de transporte utilizado por determinada família à quantidade de recursos que a mesma dispõe para gastar em transporte), físicas (onde a faixa etária e a presença ou não de algum tipo de deficiência influencia no tipo de deslocamento a ser utilizado), e até mesmo étnicas (em alguns países a raça ou religião limitam o meio de transporte ou determinam o percurso de certos indivíduos, a partir do momento em que grupos sociais organizam-se espacialmente por semelhança nas cidades). A influência familiar, por sua vez, poderá partir das características da família constituída, como, por exemplo, o número de filhos ou de integrantes que precisam deslocar-se diariamente. Os fatores externos poderiam ser entendidos como a oferta de transporte público, trajeto de deslocamento e condições de infraestrutura urbana, para percursos a pé ou em bicicletas (VASCONCELLOS, 2012, p. 53-54).

Na teoria de Milton Santos (2014, p. 85-86), o espaço é formado pelo conjunto de fixos (tais como as edificações) e fluxos, sendo que o segundo termo refere-se ao movimento, à circulação. O fenômeno atual de crescimento urbano está associado à especialização de certos lugares da cidade em determinados tipos de produtos, o que ocasiona o aumento de movimentos entre lugares distintos em busca de fixos e dos serviços e produtos ofertados. É esse movimento que costumamos chamar de mobilidade urbana.



No século XX, a mobilidade dos centros urbanos estava associada ao uso de cavalos para o transporte. No entanto, o fracasso dessa forma de locomoção, visto o crescimento populacional das cidades e consequente aumento do número de animais aliado aos problemas com saúde pública ocasionados (grande quantidade de dejetos depositados nas ruas), fez com que o automóvel se tornasse o substituto para o derrotado sistema (RUBIN & LEITÃO, 2013).

A solução do passado tornou-se o problema de hoje, dado o grande número de automóveis em circulação e a forma de utilização dos mesmos nos grandes centros urbanos – 68% contra 32% apenas para uso de transporte coletivo (RUBIN & LEITÃO, 2013, s.p.).

É com base em estatísticas como essas que se pode pensar na requalificação de calçadas e percursos para pedestres, construção de ciclovias adequadas e investimentos

munições em transportes de massa – a exemplo do trem – como possibilidades de melhora na condição de mobilidade dos centros urbanos. Assim, os deslocamentos com automóveis poderão tornar-se menos atrativos ao ponto de serem preteridos futuramente.

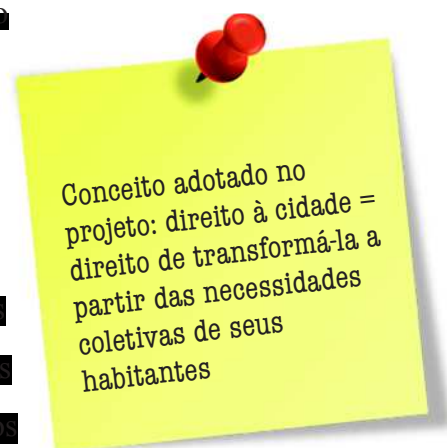
4.5 O DIREITO À CIDADE

Por sua vez, para entender o conceito de direito à cidade precisamos, antes de mais nada, ter compreendido o conceito de espaço público – desenvolvido no item 4.3 deste trabalho – sendo que ambos estão diretamente relacionados, segundo o ponto de vista de estudiosos dessa temática.

Como diz Henry Lefebvre no livro *O direito à cidade*, esse direito não se vincula à retomada da cidade tradicional, mas ao "direito à vida urbana, transformada e renovada" (LEFEBVRE, 2001, p. 117).

Já no entendimento de Sergio Magalhães (2002, p. 39), esse mesmo direito refere-se ao que o autor chama de "princípio da urbanicidade" que, em outras palavras, significa "manter público o espaço urbano e garantir seu uso por todos e para todos os cidadãos".

Seguindo essa linha de que a ocupação do espaço urbano deverá ser feita por todos os cidadãos, é possível entender David Harvey (2014, p. 28), que se refere a essa questão como um direito coletivo e, desse modo, não individual. Para o autor, esse direito constitui-se através da mudança que transformará a cidade de acordo com nossos desejos, e do entendimento de que a cidade que almejamos não pode ser desvinculada do tipo de pessoas que desejamos ser. Dessarte, esse direito à cidade significa a possibilidade de transformar o habitante, através da transformação do próprio meio urbano em que vive (HARVEY, 2014, p. 28).



Em um aprofundamento sobre a visão do autor, podemos entender que, se o sistema capitalista necessita que cidades sejam urbanizadas para gerar excedente de capital, surge, a partir de um estímulo de produção, um vínculo entre o urbanismo e o capitalismo (HARVEY, 2014, p. 28). Essa produção também pode estar associada à construção civil, às obras viárias e

demais intervenções no espaço da cidade, tais como a implementação de uma estrutura para viabilizar meios de transporte.

É possível exemplificar esse modelo de crescimento atual das grandes cidades através do pensamento de Nabil Bonduki (2011, p. 27): o ir e vir diariamente entre moradias distantes e o trabalho, com o consequente uso massivo de automóveis, porquanto o sistema de transporte público ineficiente; a verticalização das moradias; a grande produção de resíduos; a destruição de zonas de interesse histórico e ambientais. No entanto, o autor entende que esse mesmo modelo pode ser revertido com uma melhor utilização do solo, reurbanização de áreas subutilizadas, mistura de classes sociais, além de obras ligadas à mobilidade (BONDUKI, 2011, p. 29-30).

Com base nessas informações, podemos pensar em um dos significados possíveis para a perda do direito à cidade, tanto para o habitar fixo quanto transitório, a partir da constatação de Harvey (2013, p. 46) sobre a qualidade de vida no sistema capitalista, "que passou a ser uma mercadoria, assim como a própria cidade", e onde os problemas relacionados ao habitar são deslocados em detrimento de busca por soluções. Conforme o autor, esse direito, hoje, está sob tutela dos interesses privados e de uma classe que molda as cidades consoante seus próprios interesses, sejam eles comerciais ou sociais (HARVEY, 2014, p. 63).

Possivelmente esse direito à cidade esteja distante de ser retomado, caso seja mantido o sistema de urbanização atual das cidades, que se caracteriza pelo domínio de três forças, elencadas por Ermínia Maricato (2014): a política baseada nos automóveis, o capital imobiliário e as grandes empreiteiras. Por sua vez, Harvey (2013) acredita que o direito à cidade não se refere ao direito sobre o existente, e sim, ao direito de transformá-la de acordo com as necessidades coletivas daqueles que a habitam, e "definir uma maneira de simplesmente ser humano" (HARVEY, 2013, p. 33).

Contudo, a busca pela retomada de cidade que queremos habitar pode iniciar objetivando a criação de espaços de convívio, verdes, e por uma legislação atuante que não permita a perda da relação do morador com o meio urbano, a exemplo das edificações que, como diz Jan Ghel (2013, p. 42), fazem parte do "espaço aéreo". É possível qualificar passeios públicos e investir em formas de mobilidade urbana que prescindem do veículo individual, como o trem.

Talvez o que esteja em jogo não seja a ideia de cidade enquanto local de encontro, mas a própria vida urbana, "com seus conflitos, encontros, trocas, aberta a todos, e não fragmentada em guetos, alheios à convivência e à interação" (MAGALHÃES, 2002, p. 34).

Poderíamos elencar aqui algumas premissas a ser estabelecidas para definir a retomada do direito à cidade, por parte dos habitantes: desde a possibilidade de mudar a própria vida, à reinvenção da cidade como um todo (seus espaços, relações, configuração urbana, limites, cultura). Portanto, neste trabalho, pretende-se apontar algumas alternativas, através de ações criativas, para reinventar o município de Novo Hamburgo, após a instalação da linha férrea, e devolver o direito à cidade aos moradores do entorno da obra. A partir das intervenções em vazios urbanos, não lugares podem ser transformados em lugares.

4.6 O LUGAR E O NÃO LUGAR

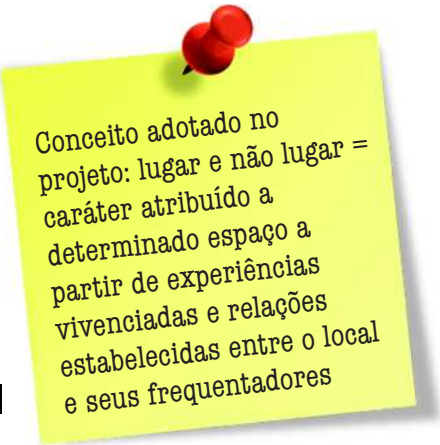
É possível chamar de lugar o espaço de permanência personalizado em conformidade com as referências de seu usuário; ao abrigo; à morada; ao habitar (HEIDEGGER, 2001). Associado ao local de permanência, o lugar é o próprio habitar, onde se pode permanecer resguardado, independentemente do tempo de permanência. Essa ideia encontra-se também no pensamento de Eduardo Marandola Júnior (2014, p. 253) para quem o habitar constitui-se entre "mobilidades e permanências".

Em compensação, ao tentar compreender a sociedade moderna, João Luis Binde (BINDE, 2008, p.122) introduz o conceito de "não lugares", através do pensamento de Marc Augé (2015), como espaços de passagem, desvinculados de identidades, ocupados por pessoas em trânsito e que não são de ninguém. É possível citar as autoestradas, supermercados e aeroportos como exemplos de não lugares, e observar que o tipo de relação do indivíduo com esses lugares de circulação estabelece-se através de palavras, textos ou instruções de comportamento.

Pode-se identificar a construção de não lugares ao longo da história dos centros urbanos, se tomarmos como exemplo o conceito formal das cidades americanas, criadas a partir do século XVI. Ana Claudia de Miranda Dantas (2004) diz que esse modelo, semelhante a um "tabuleiro de xadrez", era implementado desconsiderando a topografia e a região de construção, e caracterizava-se por ruas ortogonais, prédios públicos em torno de

uma praça, e quarteirões quadrados dispostos repetidamente ao longo da malha urbana. Rodrigo Baeta (2005) enfatiza que, esse tipo de configuração urbana, independente de mérito, mostrou-se prático para conceber e implantar cidades, na época de implementação.

Todavia, paralelamente, essa praticidade projetual e construtiva cria "cidades invisíveis", com base na repetição de imagens e modelos edificados (MAGALHÃES, 2002, p. 33). Podemos relacionar essa ideia às imagens de cidades sempre iguais entre si onde, a partir dessa característica, torna-se possível entrar em uma cidade e sair em outra sem que se tenha feito nenhuma viagem. Essa invisibilidade é resultado da reprodução de imagens hegemônicas, chegando-se a uma indiferenciação. Porém, a repetição desses lugares ou não lugares (de acordo com o usuário do espaço) propicia, de um lado – para o caso do viajante – um palco para que possa representar um papel completamente desvinculado do seu cotidiano – vide o ponto de vista de Augé (2015) –, e, do outro – para o que tem vínculo com esse espaço – a certeza do que poderá encontrar: um espaço familiar, com o qual estabelece certa identificação.



Conceito adotado no projeto: lugar e não lugar = caráter atribuído a determinado espaço a partir de experiências vivenciadas e relações estabelecidas entre o local e seus frequentadores

Por outro lado, apesar da repetição de edificações, cidades diferentes podem assumir caráter de visibilidade a contar de diferentes experiências vivenciadas. É possível pensar em uma estação de trem urbano padronizada, como um modelo em série, repetido ao longo da linha ferroviária, na qual todos os revestimentos, as cores, o projeto arquitetônico, repetem-se – desconsiderando-se o local onde foi implantada –, como um claro exemplo de não lugar, no contexto dos usuários do trem que a frequentam.

Teresa Sá (2006, p. 184) enfatiza o fato de que Marc Augé, na publicação de *Não Lugares*, não relaciona os conceitos de lugar e não lugar apenas ao espaço, mas também às atitudes e posturas desempenhadas pelos indivíduos que os ocupam – tais quais as práticas sociais do índio ou do viajante. Em vista disso, o trem é ao mesmo tempo um lugar (para o funcionário que frequenta o espaço diariamente, cria laços de amizade com os colegas de trabalho, faz suas refeições, ele caracteriza uma forma de identidade), e um não lugar (para o viajante que só ocupa o espaço temporariamente, só está de passagem).

Esse conceito contribui para a formulação da proposta desta dissertação, porque, no

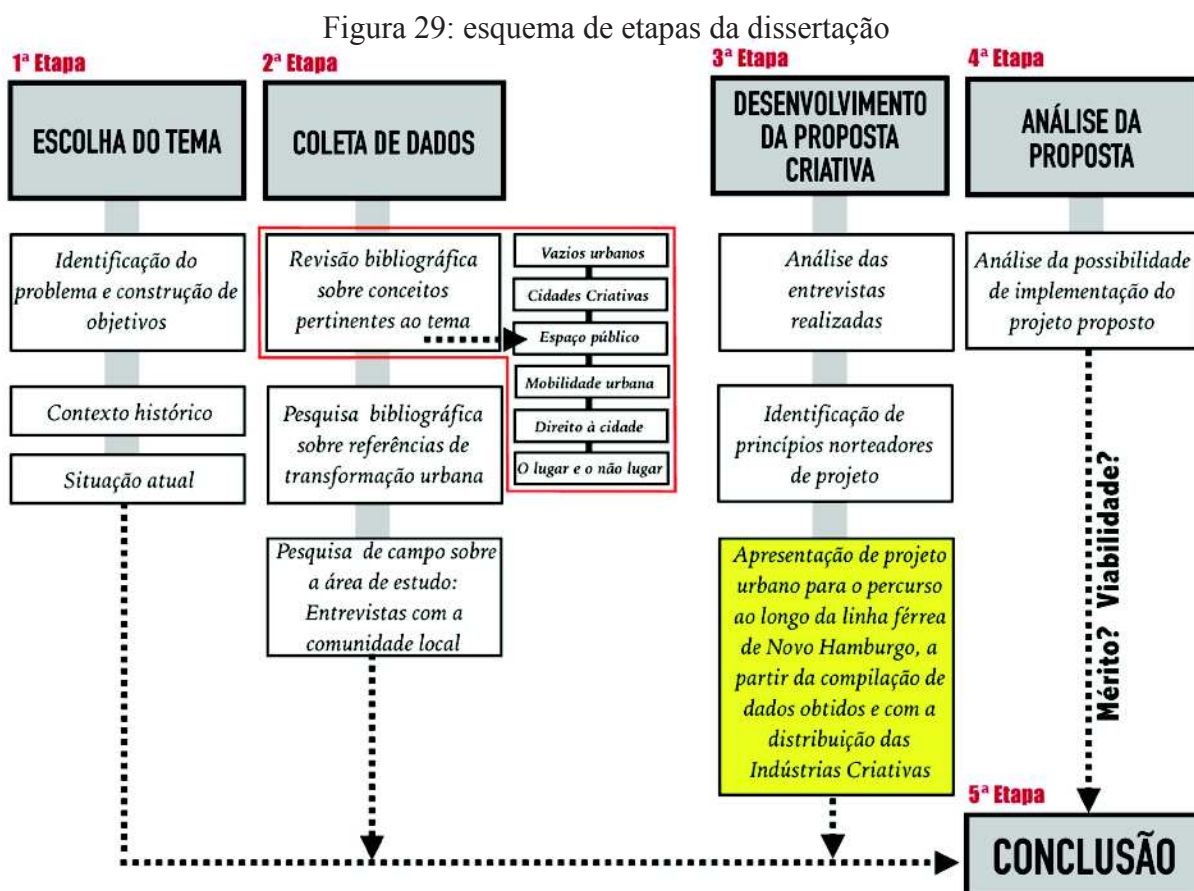
contexto atual, os vazios urbanos constituídos abaixo da linha de trem em Novo Hamburgo caracterizam-se como não lugares. O objetivo é que, a partir da inserção de proposta criativas apresentada aqui, seja possível transformar espaços em lugares. A base teórica que sustenta esta pesquisa aponta para a importância da resignificação de vazios urbanos engendrados na cidade. Porém a análise de referências de transformações urbanas com temática semelhante, assume igual importância do referencial teórico, para que seja possível avaliar propostas já implantadas em outros locais.

5 METODO DE TRABALHO

Neste capítulo será apresentado o método utilizado como ferramenta para o alcance dos objetivos desta dissertação, apresentados no capítulo 2.

O desenvolvimento deste trabalho foi dividido em quatro etapas distintas, sendo que a primeira e a segunda referem-se à investigação da temática e do contexto, a terceira à consolidação de uma proposta criativa propriamente dita, e a quarta à análise dos resultados obtidos. A terceira foi a etapa propositiva desta dissertação, a apresentação de um projeto para a transformação dos vazios urbanos gerados com a implementação do trem na cidade de Novo Hamburgo, a partir do uso da criatividade. As palavras motivadoras deste trabalho foram: "encontro", "lazer" e "convívio".

No esquema (fig. 29) é possível ver um planejamento da dissertação, com suas etapas descritas na sequência.



Fonte: Autora (2016)

5.1 PRIMEIRA ETAPA

O ponto de partida consistiu na escolha do tema de trabalho, partindo da identificação de um problema e da proposição de objetivos, com a finalidade de encontrar soluções possíveis para a sua resolução. A temática escolhida foi a de elaboração de um projeto urbanístico para a cidade de Novo Hamburgo, onde reside a autora, dado sua percepção sobre a existência de vazios urbanos nesse município. Esses espaços subutilizados encontram-se no entorno da estrutura do transporte ferroviário existente no local.

Conseqüentemente, fez-se necessária a análise da área de estudo, através de pesquisa contextual relativa a dois aspectos:

a) aspectos históricos: pesquisa sobre a evolução do transporte ferroviário na Cidade – desde a denominada "linha antiga". Objetivou a compreensão acerca do desenvolvimento urbano de Novo Hamburgo, a partir da construção das estações de trem e da utilização da ferrovia como alternativa de mobilidade, em 1964.

b) situação atual: estudo da chamada "linha nova"²⁴ e entorno, construída em 2014, e em funcionamento. Foram pesquisados dados na legislação municipal e nos documentos apresentados pela Trensurb à Prefeitura de Novo Hamburgo, quando da manifestação de interesse da empresa em expandir a linha de trem proveniente da cidade de São Leopoldo. Os tópicos de análise escolhidos para contribuição desse entendimento foram: infraestrutura oferecida aos usuários do trem, equipamentos, cores presentes na paisagem, usos das edificações do entorno do trem e questões imobiliárias ocasionadas pela obra.

Todos os dados relativos às edificações da área do entorno da linha férrea foram fornecidos pelo setor administrativo da Cidade, e pertencem ao Cadastro Municipal. Nesse sistema, as informações obtidas referem-se ao tipo de uso, área e situação de cada edificação no banco de dados da Prefeitura, incluindo-se a verificação sobre a regularidade da construção. Por obra regularizada entende-se a edificação com projeto aprovado e com habite-se deferido.

Além da coleta de documentos – tais como Diretrizes Urbanísticas emitidas pela Administração Municipal como condicionantes para a autorização da obra, durante negociação para sua execução, que se encontram em anexo –, e dados pertinentes à área de

²⁴ Considera-se linha nova o transporte ferroviário atual da cidade de Novo Hamburgo, inaugurada em 2014.

estudo – a exemplo de mapa urbanístico de vias, contendo o número de quadras e canteiros, centrais e laterais, fornecido pela prefeitura de Novo Hamburgo –, foi também aplicada a técnica de observação direta do local de estudo.

Todas as contemplações foram feitas pela autora, que possui uma trajetória profissional vinculada ao assunto, é moradora da cidade e utiliza o trajeto do trem como meio e rota frequente de percurso. Essas percepções foram registradas através de anotações, fotografias, gravações e desenhos. Importante salientar que tais observações aconteceram em dias e horários alternados durante a semana, com o intuito de verificar os diferentes usos dos espaços residuais abaixo da linha do trem, e identificar o público com interesse na qualificação da referida área.

5.2 SEGUNDA ETAPA

Essa etapa iniciou com o aprofundamento dos conceitos de vazios urbanos, cidades criativas, espaço público, mobilidade urbana, direito à cidade e de lugar e não lugar, fundamentados no pensamento de historiadores e teóricos sobre as cidades, a arquitetura e o urbanismo e suas dinâmicas. O propósito desta investigação foi o de apropriação de definições a respeito da temática de estudo, com o intuito de contribuição para a formulação da proposta de intervenção na cidade de Novo Hamburgo, consolidada na terceira etapa do trabalho.

Complementando esta etapa de investigação, e na qualidade de exemplificação de soluções possíveis, foram analisados dados de oito intervenções em cidades cuja criatividade direcionou as propostas urbanas realizadas. O estudo das ações escolhidas indicou alternativas possíveis de reutilização de estruturas abandonadas em centros urbanos – elevados ou antigas linhas férreas –, sem a necessidade de grandes obras civis. Essas intervenções pesquisadas têm por objeto a qualificação dos espaços públicos nas cidades em que estão inseridas, tal como o projeto que será proposto aqui.

A visualização desses tipos de intervenções já concretizadas e bem-sucedidas, assente da constatação de utilização do espaço pela população, oferece o vislumbre de um possível futuro para vazios urbanos existentes também em Novo Hamburgo, caso sejam implementadas as ações propostas com este trabalho.

Esta etapa foi complementada com um trabalho de campo, que contemplou a realização de uma pesquisa do tipo exploratória, para colher a opinião dos que transitam no local de estudo, seja por necessidade de trabalho, por proximidade da moradia ou ainda outros tipos de deslocamentos. Esse tipo de pesquisa permite ao pesquisador obter diferentes ideias e indícios sobre a natureza de seu problema, sem preconceções (AAKER, KUMAR & DAY, 2009, p. 94).

Durante onze dias alternados foram realizadas entrevistas para este estudo, percorrendo-se toda a extensão da linha do trem em percurso peatonal, ou com a utilização do trem. A média de trabalho foi de duas horas e meia por dia, somente no período diurno – por tratar-se de local sem fluxo de pessoas e sem iluminação no turno da noite. Das pessoas foram abordadas, 98,5% delas mostraram-se motivadas com a possibilidade de uma transformação da área (a exceção foi um pesquisado que não reside na cidade).

As entrevistas formuladas para aplicação ao longo da área de estudo foram baseadas na pesquisa aplicada por Kevin Lynch (1997, p. 162). Porém, foi necessária uma adaptação à realidade do local – entorno da linha férrea de Novo Hamburgo –, por tratar-se de um contexto social diferenciado – Lynch fez seus estudos nos Estados Unidos e Novo Hamburgo é uma cidade brasileira –, e com base nos objetivos almejados com a pesquisa.

O critério de escolha do número de entrevistas a serem realizadas foi o de uma por quadra de área de estudo, somando-se a uma por Estação, e totalizando 69 pesquisas. Os entrevistados ao longo do setor foram escolhidos de modo aleatório, de acordo com disponibilidade das pessoas em responderem à pesquisa, com o cuidado de obtenção do mínimo de uma entrevista por quadra. Porém, embora com característica de aleatoriedade, houve uma tentativa de obter entrevistados de ambos os sexos e de todas as faixas etárias, para que fosse possível descobrir a opinião de pontos de vista e interesses distintos. Do mesmo modo, os turnos de aplicação da pesquisa foram durante a tarde e pela manhã, não tendo sido realizadas à noite, quando o comércio da área de estudo encontra-se fechado e, sabendo-se que moradores e trabalhadores da região poderiam ser ouvidos nos outros horários. Na figura a seguir (fig. 30) é possível ver as perguntas propostas aos participantes:

Figura 30: entrevista realizada

Dados pessoais, para delimitar perfil do entrevistado	<ul style="list-style-type: none"> - Nome - Idade - Trabalhas, resides ou frequentas o local onde estamos agora?
Perguntas baseadas no questionário aplicado por Kevin Lynch (1997, p. 162-163).	<p>1) Quando escutas o nome próprio "Novo Hamburgo", o que lhe vem imediatamente à mente?</p> <p>2) Como descreverias fisicamente a cidade de Novo Hamburgo, em linhas gerais?</p> <p>3) Gostaríamos que fizesses rapidamente um mapa para um visitante que chega à Cidade, vindo de São Leopoldo e deseja ir até o Shopping, no centro de Novo Hamburgo. Faça-o como se estivesse descrevendo a cidade a ele, não esquecendo de pontos de referência e características importantes. Não necessitamos de um desenho elaborado, apenas um esboço grosseiro.</p> <p>4) a. Descreva seu trajeto do trabalho para casa (ou de casa até o ponto onde estamos, para o caso de pessoas que não trabalham ou que são apenas frequentadores do local). Informe coisas que podes ver, ouvir, sentir e cheirar durante este caminho, incluindo o que para si é importante e o que poderá ser útil para guiar um visitante pelo mesmo percurso. Não é importante lembrar o nome das ruas. obs: Para o entrevistador: levar o entrevistado a fazer descrições mais detalhadas. Esta questão poderá ser repetida se houver elementos importantes demarcados no percurso (ex: supermercado. Ai solicitar que o entrevistado marque o trajeto até o estabelecimento).</p>
	<p>5) Poderias me descrever quais elementos de Novo Hamburgo consideras os mais importantes? Podem ser grandes ou pequenos; edificações ou espaços abertos. O importante é descreveres os que consideras mais fácil de reter na memória.</p> <p>6) Sabes a direção norte de seu mapa?</p> <p>7) A entrevista está terminada agora, mas poderias ajudar se conversássemos mais dois ou três minutos livremente: obs: Para o entrevistador: o restante das perguntas são inseridas livremente.</p> <p>a. Que importância tem a orientação e o reconhecimento dos elementos da cidade para as pessoas?</p>
Agradecimento final	Muito Obrigada!

Fonte: Autora (2016)

Pode-se definir esse tipo de estudo exploratório como sendo uma pesquisa quantitativa²⁵, através da aplicação de um questionário²⁶ de perguntas abertas²⁷. As perguntas aplicadas versam sobre assuntos comportamentais e humanos que fornecem atalho para a identificação de aspectos históricos das situações estudadas (YIN, 2015, p. 117). Para tanto, o método de pesquisa desenvolvido teve como base as premissas de Kevin Lynch (1997), e seus estudos urbanos em cidades americanas. Essa técnica de pesquisa que contempla perguntas e desenho, desenvolvida por Lynch, permite interpretar uma cidade a partir da sua imagem, segundo os habitantes, identificando limites existentes, inexistentes, nós, pontos de referência, e descobrir o real percurso de seus usuários.

O modelo de questionário desenvolvido aqui nasceu do trabalho desse autor²⁸, e iniciou com um pequeno teste de amostragem, envolvendo sete pessoas frequentadoras das proximidades da Estação Novo Hamburgo. O objetivo foi o de descobrir o entendimento do participante, e se as respostas obtidas eram condizentes com o que se desejava investigar com cada questão. Após essa aplicação e, com um resultado satisfatório, deu-se prosseguimento ao estudo.

O número de questionários realizados teve por critério a obtenção de uma amostragem por quadra de área de estudo, somando-se a uma entrevista por estação do trem. No total, foram aplicadas sessenta e nove questionários. A aplicação foi realizada apenas pela autora, em dias da semana e horários alternados, e teve por critério de escolha a disponibilidade das pessoas presentes no local da pesquisa em participar e responder as questões propostas. Cada entrevista teve duração média de 5 a 7 minutos, e cada desenho realizado em torno de 2 a 3 minutos. As respostas das pessoas às perguntas propostas foram gravadas, com o consentimento do entrevistado. Nenhum participante se opôs à gravação.

Depois da aplicação, os dados foram tabulados e analisados para que pudessem servir de base para a proposta criativa para os vazios urbanos.

²⁵ Segundo Malhotra (2011, p. 122), a pesquisa quantitativa busca quantificar dados para direcionar as ações propostas. Dessa forma, a análise de resultados é feita com base em estatísticas.

²⁶ Por questionário entende-se o conjunto de questões formalizadas capazes de atingir o objetivo de elucidação do pesquisador acerca do assunto abordado com a utilização de questões cujos pesquisados sejam capazes de responder (MALHOTRA, 2011, p.240).

²⁷ Conforme Aaker, Kumer & Day (2009, p. 321), trata-se de perguntas não estruturadas, capazes de obter como resultados uma grande variedade de respostas, visto possibilitarem ao pesquisado a expressão de seus sentimentos. A razão da escolha desse tipo de pergunta deve-se a grande possibilidade de respostas que não podem ser previstas.

²⁸ Cf. item 5.2.1

5.2.1 O trabalho de Kevin Lynch

Foi no ano de 1960 que Kevin Lynch, urbanista nascido nos Estados Unidos, estudou três cidades americanas com o objetivo de desenvolver um método de análise urbana. As cidades estudadas foram *Boston*, *New Jersey* e *Los Angeles*. Lynch (1997, p. 17) acreditava que o entendimento sobre como a imagem da cidade poderia influenciar o comportamento de seus habitantes, contribuiria para desenhos urbanos futuros.

Com o intuito de descobrir a percepção das pessoas sobre as cidades, considerando como observam, deslocam-se e percebem os locais onde transitam, Lynch elegeu critérios de análise, considerando a importância dos elementos apontados – mais ou menos importantes – a partir da frequência citada. A malha urbana era estudada com base em suas vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos – os cinco elementos elencados pelo autor.

Para Lynch (1997, p. 12), um dos critérios mais importante de avaliação de meio urbano diz respeito à legibilidade, que indica o quão clara é a paisagem ao habitante. Embora seus estudos concentrem-se na imagem mental dos indivíduos sobre a cidade que habitam, o autor entende que a variação de percepções obtidas, em razão da realidade de cada observador, caracteriza-se como contribuição importante aos urbanistas. Desse modo, com um banco de dados de olhares diferenciados seria possível criar ambientes capazes de atrair públicos distintos (LYNCH, 1997, p. 16-17). Essa percepção do autor, fundamenta a aplicação do questionário em Novo Hamburgo: obter o maior número de percepções diferenciadas sobre a cidade para que, desse modo, seja possível propor ambientes atrativos para os mais variados tipos de usuários. Não se trata, portanto, de obter a imagem que seus habitantes têm da cidade.

O modelo de pesquisa aplicada por Lynch pode ser visto na figura a seguir (fig. 31). A cada nova cidade estudada, a nomenclatura foi substituída (a figura 31 demonstra o questionário aplicado em *Boston*). Foi a partir dessas perguntas formuladas pelo autor que foram desenvolvidas as questões do trabalho de campo em Novo Hamburgo.

Figura 31: entrevista realizada por Lynch em seu estudo

1. O que primeiro lhe traz à mente, o que simboliza a palavra “Boston” para você? Em termos gerais, como você descreveria “Boston”, fisicamente falando?
2. Gostaríamos que fizesse uma mapa esquemático do centro de Boston a partir da Avenida Massachusetts. Desenhe-o exatamente como se estivesse fazendo uma rápida descrição da cidade para um estranho, incluindo todas as características principais. Não esperamos que você nos apresente um desenho perfeito, mas apenas um esboço de mapa [O entrevistador deve tomar notas sobre a sequência em que o mapa é desenhado.]
3. a. Por favor, dê-me as direções completas e explícitas do trajeto que você normalmente faz quando vai de casa para o trabalho. Imagine-se realmente fazendo-o e descreva a sequência de coisas que você vê, ouve ou das quais sente o cheiro ao longo do caminho, inclusive os sinais de trânsito que se tornam importantes para você e as indicações das quais um estranho precisaria para tomar as suas mesmas decisões. Estamos interessados nas imagens físicas das coisas. Não faz mal que você não se lembre de nomes de ruas e lugares [Durante o relato do trajeto o entrevistador deve pedir, se achar necessário, que o entrevistado acrescente mais detalhes às suas descrições.]

b. Você sente alguma emoção específica no tocante a diferentes partes do seu trajeto? Quanto tempo você gasta para fazê-lo? Existem partes dele em que você se sente inseguro quanto ao lugar onde está? [A pergunta 3 deve ser então repetida para um ou mais trajetos que estejam padronizados para todos os entrevistados, isto é, “ir a pé do Hospital Geral de Massachusetts até a Estação Sul”, ou “ir de carro de Faneuil Hall a Symphony Hall”.]
4. Agora, gostaríamos de saber quais elementos do centro de Boston você considera mais distintivos. Podem ser grandes ou pequenos, mas diga-nos algo sobre aqueles que, em sua opinião, são mais fáceis de identificar e lembrar.

[A cada dois ou três elementos mencionados em resposta a 4, o entrevistador faz a pergunta 5]:
5. a. Poderia descrever _____ para mim? Se você fosse levado para lá de olhos vendados, ao ser tirar a venda quais indicadores usaria para identificar o lugar onde está?

b. Você sente alguma emoção específica a propósito de _____?
6. Poderia mostrar-me, no seu mapa, a direção norte?
7. A entrevista está terminada, mas seria bom se pudéssemos conversar livremente por alguns minutos. (As perguntas seguintes não precisam seguir uma ordem preestabelecida:)
 - a. O que acha que estávamos tentando descobrir?
 - b. Que importância têm para as pessoas a orientação e o reconhecimento de elementos urbanos?
 - c. Você sente algum prazer em saber onde está ou para onde está indo? Ou, ao contrário, algum desagrado?
 - d. Em sua opinião, Boston é uma cidade onde é fácil encontrar os caminhos ou identificar as partes?
 - e. Das cidades que você conhece, quais têm uma boa orientação? Por quê?

5.3 TERCEIRA ETAPA

A terceira, e mais importante, etapa (por conter a apresentação do projeto desenvolvido), realizou a análise dos questionários aplicados, assim como a elaboração de estratégias projetuais a partir das denominadas "dicas para projeto", inseridas no corpo do trabalho. Tratam-se de indícios percebidos pela autora, fundamentados nos dados coletados com o processo de experimentação e na pesquisa bibliográfica, sobre as necessidades de intervenção na área de estudo.

Além disso, através das respostas obtidas com a pesquisa, foi possível a identificação de polos norteadores para o projeto, tendo em vista a disparidade, oposição e contraste entre as ideias verbalizadas pelos usuários do trem, trabalhadores, moradores e frequentadores do local.

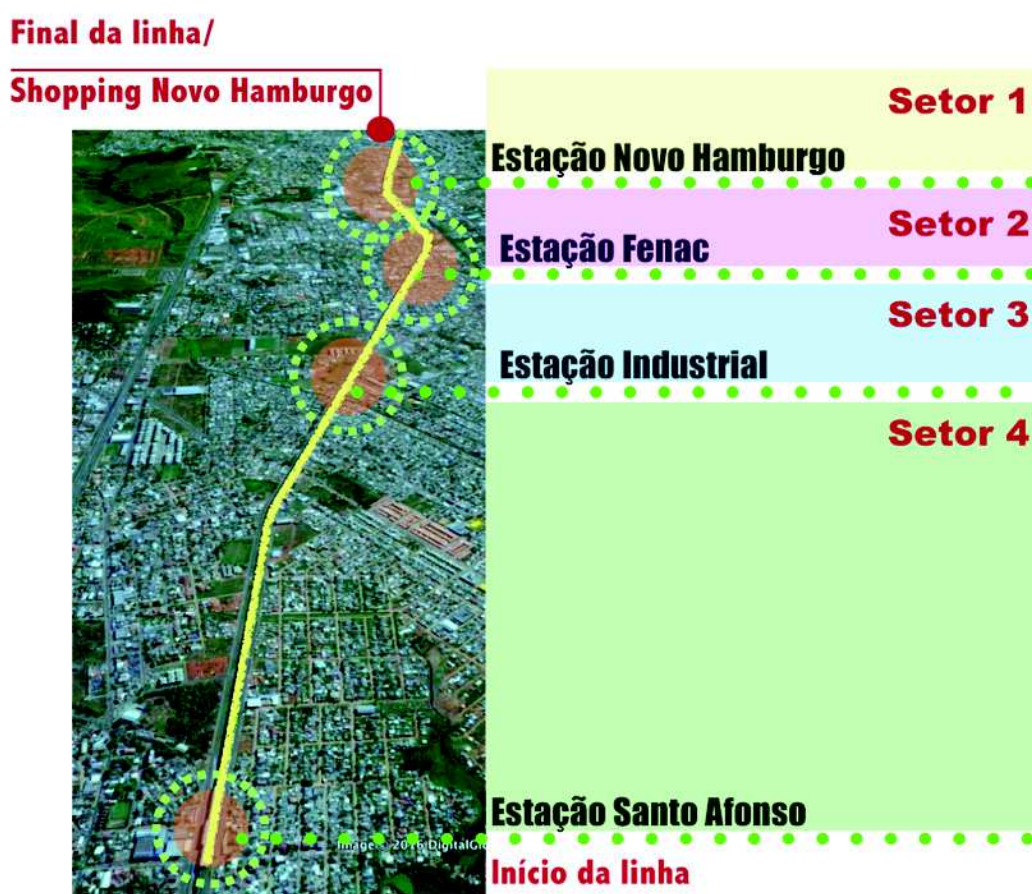
A compilação entre os dados obtidos com as observações realizadas, e a pesquisa feita no entorno da linha férrea, contribuiu para a identificação dos pontos prioritários para intervenções, buscando identificar as necessidades e carências dos usuários.

Por fim, estudadas as teorias pertinentes ao assunto, analisada a situação vigente e breve contexto histórico que levou à concretização dos vazios urbanos e realizada a consulta à comunidade através do questionário aplicado, apresentou-se um projeto de intervenção urbana, fundamentado pelo conceito das Cidades Criativas, para os espaços residuais da cidade de Novo Hamburgo, junto ao entorno da linha férrea.

Este projeto foi dividido em setores ao longo da linha do trem, com o objetivo de oferecer atividades e intervenções mais adequadas às necessidades de cada trecho da linha (considerando-se os usuários do entorno), e de facilitar a viabilização de uma possível execução da proposta apresentada no futuro. Essa forma de subdividir um percurso demonstra-se eficiente e facilitadora da concretização da obra, posto que a mesma poderá ser executada em etapas. Em casos semelhantes ao redor do mundo, tal qual o *High Line Park* em Nova Iorque, e do *Viaduct des Arts*, em Paris, essa sistemática foi benéfica para a arrecadação de fundos para a execução. Outrossim, a cada etapa executada é possível ter um *feedback* sobre as decisões tomadas e, no caso de não atender as expectativas dos habitantes, corrigir as ações para o trecho seguinte.

Optou-se por subdividir o trajeto em quatro setores, sendo: o setor 1 – entre o término da linha (Monumento ao Sapateiro) até a Estação Novo Hamburgo; setor 2 – entre Estação Novo Hamburgo e Estação Fenac; setor 3 – entre Estação Fenac e Estação Industrial; e setor 4 – entre Estação Industrial e Estação Santo Afonso. É possível visualizar a divisão em setores na figura apresentada (fig. 32).

Figura 32: esquema de subdivisão do projeto em setores



Fonte: Autora (2016)

Parte-se do pressuposto de que essas intervenções projetadas, se executadas, poderão devolver à população o direito à cidade, a datar do momento em que for possível qualificar a malha urbana de Novo Hamburgo e os espaços públicos pertencentes à mesma, agregando-os de forma harmônica e funcional.

5.4 QUARTA ETAPA

Trata-se da análise do mérito do projeto desenvolvido, buscando identificar se o projeto de intervenção desenvolvido é capaz de atingir as expectativas da população, manifestadas através da pesquisa realizada, bem como trazer benefícios à cidade sem comprometer o desenvolvimento da malha urbana ou o funcionamento atual. Discute-se ainda, a viabilidade legal e orçamentária para a concretização da proposta apresentada. Essa discussão apresenta-se nas considerações finais do trabalho.

5.5 QUINTA ETAPA

A quinta etapa refere-se à conclusão do trabalho, reunindo uma análise da trajetória metodológica determinada para a construção da dissertação, no que se refere aos aspectos positivos e negativos das escolhas de diretrizes estabelecidas, além de possíveis modificações para um trabalho futuro.

6 REFERÊNCIAS DE TRANSFORMAÇÕES URBANAS E PROJETUAIS

Segundo Yin (2015, p. 17), é possível utilizar um estudo de caso quando se deseja entender uma ocorrência cotidiana real, e, partindo desse entendimento, utilizar o conhecimento adquirido no contexto da problemática de um caso específico.

A ocorrência que se deseja entender com os estudos de caso de transformações urbanas neste trabalho, é a de vazios urbanos gerados a partir da construção de estruturas elevadas ou do abandono de obras edificadas para transportes, dentro da malha urbana, e as soluções encontradas para reincorporar esses espaços nas cidades, dando-lhes novos usos. O objetivo é o de analisar as alternativas propostas em cada situação e apropriar-se de ideias capazes de qualificar os espaços deixados pela construção da linha do trem em Novo Hamburgo, tanto no entorno da obra quanto embaixo de sua estrutura.

Para tanto, foram escolhidas algumas intervenções urbanas, seguindo esse critério de escolha, e essas análises foram separadas em três grupos distintos: intervenções em linhas férreas desativadas, intervenções em linhas férreas ativas e intervenções embaixo de viadutos.

Com respaldo nessa análise, e com base no pensamento de Nor Angelos Afendras (2014, p. 57) sobre a possibilidade de transformação de estruturas pré-existentes obsoletas em locais propícios para novos usos e para o desenvolvimento de novas atividades, sem grandes alterações estruturais nas obras edificadas, será possível ter mais clareza sobre quais ações criativas poderão ser propostas para transformar o espaço público que é objeto deste estudo.

6.1 INTERVENÇÕES EM LINHAS FÉRREAS DESATIVADAS

A análise de intervenções em linhas férreas desativadas é importante no contexto do trabalho pois, a despeito de estarem relacionadas a linhas sem utilização – contrária à situação de Novo Hamburgo – contribuem para o estudo de possíveis interações entre o transporte ferroviário e os espaços gerados pela construção da estrutura de trens de superfície.

6.1.1 A *High Line* de Nova Iorque

A história da *High Line*²⁹, da cidade de Nova Iorque, é um bom exemplo de como estruturas construídas e não mais utilizadas podem ganhar outro uso dentro do contexto e tornarem-se funcionais, sem que se pense apenas em uma demolição do que foi edificado, sendo possível evitar uma grande geração de entulhos – além, é claro, de afetar a vida de muitas pessoas no processo (moradores e passantes do entorno).

O antigo trem de cargas funcionou, inicialmente, ao nível da rua. Porém, após diversos acidentes que conferiram à via o apelido de “Avenida da Morte”, e da falha tentativa de proteger o pedestre com a colocação de um cavaleiro à frente dos vagões, a solução encontrada foi a elevação dos trilhos em aproximadamente nove metros de altura, conforme os autores David e Hammond (2013, p. IX). Nas imagens (fig. 33-34) é possível ver o início do funcionamento da linha.

Figuras 33 e 34: *Death Avenue* e Linha elevada



Fonte: Berg (2015)

Inaugurada em 1930 e tendo encerrado as atividades em 1980, a extensa linha férrea abandonada em Nova Iorque foi revitalizada e transformada em um parque público, com 2,4km de extensão, através da proposta vencedora de um concurso de ideias realizado no ano de 2003, cujo vencedor foi James Corner Field, como mostra Karen Cilento (2009).

A construção do parque elevado, da forma como se apresenta hoje, foi um longo percurso transcorrido entre os anos de 2002 a 2009 (DAVID & HAMMOND, 2013, p.VIII-XI). Os autores apresentam, no livro *High Line: The inside Story of New York*³⁰, a trajetória da

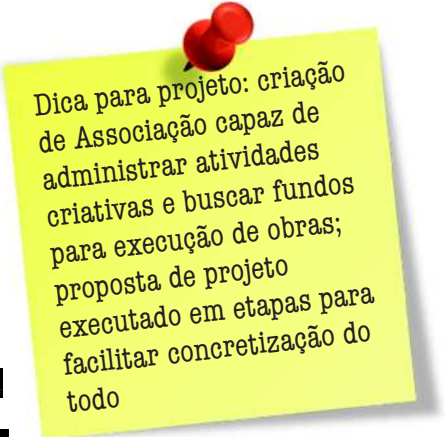
²⁹ Linha alta (trad. livre da autora)

³⁰ DAVID, Joshua; HAMMOND, Robert. **High Line: A história do parque suspenso de Nova York**. Tradução Luis Dolnikhoff. São Paulo: BEI Comunicação, 2013.

cidade americana e sua relação com o transporte ferroviário, desde o contexto histórico para a implementação da linha férrea na metrópole, até a criação do parque suspenso (passando pela desativação do transporte e consequente abandono da estrutura).

O passo inicial em direção à construção do parque foi a criação da associação *Friends of High Line* (JARDIM, 2012, p. 100-101). A associação recebeu o primeiro apoio político para a possibilidade de dar uma nova função à estrutura suspensa em 2002, após a prefeitura municipal decidir em favor do reuso da antiga linha do trem, o que impulsionou ações de entusiastas e a concretização de um concurso de ideias denominado *Designing the High Line*³¹, em 2003. Na época, as propostas recebidas foram expostas na estação central de trens de Nova Iorque, para apreciação da população (JARDIM, 2012, p. 102).

A partir de então, Jardim (2012, p. 102) esclarece que a Associação e a Prefeitura promoveram o concurso que escolheria a proposta a ser implementada de fato, cuja equipe vencedora foi a integrada pelo escritório de arquitetura Diller Scofidio & Renfro, e de paisagismo James Corner Field Operations. Somente em 2005 que, segundo a fonte citada, a Prefeitura de Nova Iorque finalmente obteve a posse legal da *High Line* (até então propriedade da companhia férrea), o que permitiu seguir em frente na direção da construção do projeto vencedor do concurso realizado.



Dica para projeto: criação de Associação capaz de administrar atividades criativas e buscar fundos para execução de obras; proposta de projeto executado em etapas para facilitar concretização do todo

Em 2009, o primeiro segmento do *High Line* foi aberto ao público. O segundo trecho foi inaugurado em 2011, e o terceiro ainda se encontra em estudo e discussões com a comunidade (JARDIM, 2012, p. 102). É possível ver (fig. 35-36) um setor na *High Line* antes e depois da intervenção.

Nesse mesmo ano, foi criada a associação *High Line Art*, que promove, de forma constante, espetáculos de arte, incluindo performances de dança, exposições, intervenções na edificações do entorno, apresentações de música ou projetos criativos no Parque.

³¹ Desenhando a High Line (tradução da autora)

Figuras 35 e 36: vista da estrutura da *High Line* abandonada e após criação do parque



Fonte: Harvey (2015)

Dados divulgados por Mark Byrnes (2016), em sua reportagem para a revista *The Atlantic*, na sessão denominada *Citylab* (que explora temáticas relacionadas a cidades), apontam que, atualmente, o parque *High Line* recebe cerca de seis milhões de visitantes ao ano, fora ser considerado um dos espaços públicos de maior reconhecimento ao redor do mundo nos últimos sete anos.

Pode-se dizer que o próprio fato de se pensar em transformar uma estrutura férrea abandonada em um parque suspenso constitui-se na aplicação de criatividade, e a distribuição dos espaços diferenciados como o projeto de cenários criativos ao longo do percurso.

Contudo, o fato de que o projeto vencedor do concurso de 2003, e que foi de fato construído, não propôs uma atividade única no trajeto a ser percorrido pelos usuários, mas uma combinação de espaços diferenciados, favoreceu o desenvolvimento de atividades criativas no *High Line*, atraindo a classe criativa para desenvolver suas performances no local. Dentre essas atividades criativas desenvolvidas, podemos citar algumas, listadas a seguir, de acordo com divulgação na página das associações *Friends of the High Line*³² e *High Line Art*³³: *Intermezzo: Two girls wear fashion garments on a palm tree*³⁴ (performance teatral); *Make a Salad* (execução e distribuição de salada coletiva); *Above the Line* (pintura artística em fachadas de edificações do entorno) e *The collectivity project* (construção de arquitetura coletiva através de peças do jogo LEGO).

³² **Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org>.

³³ **High Line Arts**. Disponível em: <http://art.thehighline.org>.

³⁴ *Intermezzo*: duas garotas usam roupas de moda em uma palmeira (tradução da autora).

6.1.2 A *Promenade Plantée*³⁵ e o *Viaduct des Arts*

Promenade Plantée é o nome dado ao parque criado sobre o *Viaduct des Arts*, em Paris, no bairro denominado pelos franceses de 12º arrondissement³⁶, a partir da reutilização de uma antiga estrutura de linha férrea abandonada. Segundo Alfendras (2014, p. 57), essa intervenção urbana serviu como exemplo positivo para a construção do *High Line Park*.

Em 1859 foi inaugurada em Paris uma linha férrea, em plena malha urbana, com o intuito de conectar a região leste da cidade à *Place de La Bastille*³⁷, onde, na época, situava-se a estação férrea terminal dessa conexão (JARDIM, 2012, p. 114). Essa linha de transporte foi desativada aproximadamente em 1959 e, vinte anos após o encerramento do serviço, iniciaram-se discussões sobre o futuro das instalações abandonadas (JARDIM, 2014). Na figura (fig. 37) ainda é possível ver a estação de trem e a linha suspensa.

Figura 37: antiga estação férrea de Paris



Fonte: Marcas (2014)

Jardim (2014) diz ainda que, dentre as alternativas discutidas, estava a possibilidade de demolição da estação férrea para a construção da *Ópera de La Bastille*, e da estrutura da linha férrea para dar lugar a construção de novas edificações na via. No entanto, Alfendras (2014, p. 57) indica que, embora inicialmente com atividades de restauração e comércio, a

³⁵ *Promenade*, em francês, significa passeio, percurso urbano. Desse modo, poderíamos traduzir *Promenade Plantée* como "Avenida Planatada" (tradução da autora).

³⁶ Paris é subdividida em vinte e quatro distritos, dentro do Município, denominados *arrondissements*.

³⁷ Situada no 11º *arrondissements*, local onde grandes batalhas aconteceram; marco de referência histórica da Cidade.

proposta vencedora – de revitalização e novos usos – recebeu, a partir de 1989, artesãos franceses, o que resultou na nomenclatura de *Viaduc des Arts*³⁸ ao local.

Progressivamente, os projetos idealizados por Patrick Berger (parte de baixo do viaduto – lojas) e Philippe Mathieux em parceria com Jaques Vergely (área superior – parque) foram sendo implementados. Assim sendo, em 1994, o último setor da *Promenade Plantée* foi inaugurado e, em 1997, as últimas reformas das arcadas foram concluídas (JARDIM, 2012, p. 115). Como mostra Cristiane Nunes (2015), "o *Promenade Plantée* foi o primeiro parque elevado do mundo”.

O parque desenvolve-se ao longo de aproximadamente quatro quilômetros, cujo percurso peatonal inicia na *Opéra Bastille* (local onde, originalmente, situava-se a estação da linha férrea), com a caminhada sobre os arcos de lojas de artesãos (*Viaduct des Arts*), ultrapassa a passarela metálica sobre o *Jardin de Reuilly* (área verde do bairro), e termina com uma escadaria junto ao anel viário de Paris (fig. 38-41). Durante o trajeto, o pedestre ainda passa sobre um túnel verde (junto ao *Reuilly*). É possível perceber, assim, a variedade de paisagens diferenciadas criadas pelos projetistas – aéreo, embaixo de estruturas, pista ou escada –, o que faz com que o percurso não seja monótono ao visitante do parque.

Conquanto o *Promenade Plantée* tenha servido de inspiração para a transformação da linha *High Line* em parque, alguns equívocos na concepção do parque parisiense não foram

Figuras 38 e 39: vista do início do parque e *Viaduct des Arts* e imagem da passarela sobre *Jardin de Reuilly*



Fonte: Carvalho (2012)

³⁸ Viaduto das artes (tradução da autora)

Figura 40: vista do túnel



Fonte: Eglence (2015)

Figura 41: vista da escadaria



Fonte: PROMENADE plantée (2011).
Disponível em: <https://allmusthaveprizes.wordpress.com/tag/promenade-plantee>

repetidos em Nova Iorque (JARDIM, 2012, p.116). Os acessos ao espaço público elevado de Paris foram construídos ao longo do percurso através de escadarias estreitas e de difícil visualização – o que não contempla a acessibilidade para todos, e dificulta questões de segurança pública.

Fora essa questão, é provável que o fato do parque estar localizado em um bairro afastado do centro de Paris e, por tal, pouco frequentado por turistas, tenha contribuído para o baixo fluxo de visitantes estrangeiros (JARDIM, 2012, p. 116).

6.2 INTERVENÇÕES EM LINHAS FÉRREAS ATIVAS

O estudo das intervenções em linhas férreas ativas é a situação mais próxima da estabelecida na cidade de Novo Hamburgo, corroborando para o enriquecimento da proposta de intervenção a ser formulada com este trabalho. Com esta análise, pode-se ter um vislumbre do tipo de ocupação que pode ser realizada no espaço abaixo da linha do trem.

6.2.1 A ciclovia de Berlim

De acordo com Luis Fernando de Oliveira (2015), após a queda do Muro de Berlim, a cidade desenvolveu uma política urbana baseada na ausência de muros, na priorização de

espaços voltados para a rua e integração entre o público e o privado.

A história de Berlim com as bicicletas iniciou-se em 1935, com a construção da primeira ciclovia, cujo objetivo era oferecer infraestrutura para os jogos olímpicos que aconteceriam no ano seguinte. Porém, a visão sobre bicicleta enquanto meio de transporte – e não apenas como uso recreativo – começou a mudar na Alemanha só em 1980 (NEHER, 2015).

Atualmente, Berlim é uma das capitais mundiais com maior circulação de bicicletas, e essa constatação ocasionou investimentos de seus gestores nesse meio de transporte (ISENTO, 2015).

Chamada de *Radbahn*, a nova ciclovia proposta para Berlim contempla a renovação de uma via existente para ciclistas, porém com a aplicação de premissas sustentáveis. Os dados fornecidos por Gonçalo Isento (2015) explicam que a tecnologia envolvida nesse projeto aproveitará o atrito das bicicletas no pavimento para gerar energia e iluminar o percurso. Além disso, durante o trajeto, o ciclista poderá beneficiar-se com cafés e estações de manutenção para bicicletas e com o aluguel desse tipo de veículo não-motorizado.

Da estação *Zoologischer*, a oeste de Berlim, até a *Warschauer*, a leste, existe uma estrutura de nove quilômetros de trilhos sem uso ao nível da rua. Segundo Salzano (2015), trata-se dos trilhos do metrô da Cidade que, com base no do projeto de autoria do escritório *Radbahn* Berlim – daí o nome dado ao percurso –, será transformado na primeira ciclovia coberta da cidade, sendo que até a apresentação desse projeto e consequente aproveitamento da estrutura do trem como cobertura para a ciclovia, os ciclistas estavam sujeitos à ação do clima.

Conforme aponta a equipe responsável pelo desenvolvimento desse projeto³⁹, ao longo dos nove quilômetros de extensão existem trechos passíveis de uso, nas condições atuais, e setores sem capacidade de trânsito – seja por obstáculos estruturais ou por trajeto indefinido. Pelas informações do site dos arquitetos, esses obstáculos serão vencidos com a inserção de elementos construtivos, tais como rampas em locais onde há escadas.

A seguir (fig. 42) é possível ver algumas imagens do projeto, disponíveis no site dos autores.

³⁹ Cf. site criado pelo escritório *Radbahn*: <http://www.radbahn.berlin/for-berlin-de/#healthy-green-and-attractive-de>.

Figura 42: imagens do projeto da Radbahn



Fonte: Heskamp, Karig, Maniscalco et al (2015)

A administração municipal está em discussão sobre o desenvolvimento do projeto, devido à falta de verbas para a construção do mesmo.

6.2.2 O mercado de Hamburgo: *Isemarkt*

O *Isemarkt Hamburg*, na Alemanha, é um mercado de variedades – alimentos, roupas, artesanato e outros produtos – que ocorre semanalmente na cidade alemã de Hamburgo, embaixo da estrutura metálica que suporta os trilhos do metrô da cidade, trecho aéreo. Essa linha férrea, de trânsito rápido, foi inaugurada em 1912, porém somente a partir de 1949 passou a abrigar sob sua estrutura o mercado, que pode ser considerado o mais extenso ao ar livre da Europa (HOFF, 2015, p. 233).

Antes da Segunda Guerra Mundial, as atividades de comércio de rua concentravam-se no antigo mercado do peixe (que funcionava na praça da catedral), que foi o primeiro mercado da Cidade, e no mercado do lúpulo. No entanto, a Guerra e a mudança de comportamento das pessoas, que passaram a ficar boa parte do dia fora de suas casas em

função do trabalho, favoreceu o surgimento de um grande mercado ao ar livre, com uma variedade de produtos à venda.

O *Isemarkt* tem aproximadamente 960 metros de comprimento, e funciona de segunda a sexta-feira. Nas imagens (fig. 43-46) é possível ver o mercado no início de seu funcionamento – década de quarenta –, e em tempos atuais.

Figura 43: mercado Isemarkt em 1949



Fonte: Jessica & Michele (2016)

Figura 44: detalhe de banca do mercado, no início do seu funcionamento (1949)



Fonte: Isemarkt [2012?]

Figuras 45: vista do funcionamento atual do mercado



Fonte: Müller (2012)

Figuras 46: vista do funcionamento atual do mercado



Fonte: Santen [2016?]

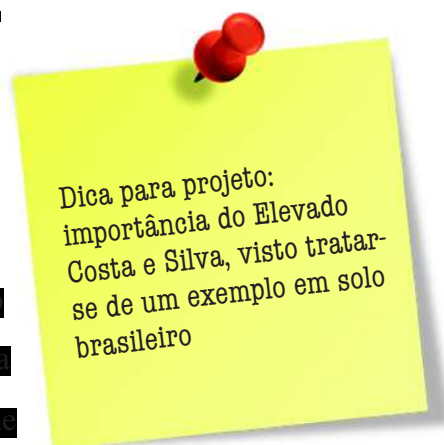
6.3 INTERVENÇÕES EMBAIXO DE VIADUTOS

Embora a situação de Novo Hamburgo não esteja relacionada a viadutos e construção de vias para a circulação de automóveis, o tipo de vazio urbano gerado pela implementação da

infraestrutura necessária para o funcionamento do trem é semelhante à estrutura do transporte individual.

6.3.1 O Minhocão de São Paulo: da construção às intervenções criativas

Regina Soares de Oliveira (2011) diz que, a partir do final do século XX, a cidade de São Paulo passou por grandes transformações fiscais, no intuito de adequar-se à posição de polo central no cenário político-financeiro do Estado. A modificação do espaço urbano a partir do alargamento de vias e consequente melhora do tráfego rodoviário, foi apenas uma das medidas tomadas para remodelar o centro da cidade. Nessa época, a zona central de São Paulo ainda se configurava como setor imobiliário valorizado.



Nessa linha de providências, Paulo Maluf, enquanto prefeito de São Paulo, pôs em prática o projeto idealizado por seu antecessor, de construção de uma via paralela sobre a rua Amaral Gurgel, as avenidas São João e General Olímpio da Silveira, visando duplicar a capacidade de tráfego do trajeto. A obra denominada Elevado Presidente Costa e Silva afetou tanto os imóveis construídos no entorno – em relação ao valor, tipo de ocupação e público ocupante – quanto os espaços verdes ao longo do percurso, como o caso da Praça Marechal Deodoro, que perdeu parte de sua área e cuja utilização tornou-se escassa (LAMAS, 2014).

O Elevado⁴⁰, também conhecido como Minhocão, é uma estrutura erguida em 1970 e inaugurada em 24 de janeiro de 1971, que interliga as zonas leste e oeste da cidade de São Paulo (CALLIARI, 2014, p. 101). O tempo de construção de todo o percurso foi de apenas um ano, ainda na gestão de Paulo Maluf. Talvez a rapidez da obra tenha sido viabilizada através de modificações no projeto original e consequente implementação no leito da avenida.

Para Eduardo Scarpinelli (2014), o Elevado desencadeou problemas urbanísticos tanto na sua parte superior quanto inferior. Ainda há o problema da falta de privacidade dos

⁴⁰ Será utilizado como critério para esta dissertação o uso dos termos *Elevado* e *Elevada* para referir-se ao Elevado Presidente Costa e Silva, sendo o primeiro termo associado ao viaduto da estrutura e o segundo à toda a extensão da via, elevada em relação ao nível da rua.

moradores e da falta de segurança pública nos horários em que a via não permite o tráfego de veículos. Quanto aos problemas desenvolvidos na parte inferior, Scarpinelli cita o ambiente sujo e escuro devido à ausência de luz solar, ao alojamento de moradores de rua e à potencialização dos níveis de poluentes emitidos pelos veículos, tendo em vista a barreira de circulação de ar instaurada pela estrutura de concreto (projeção da via superior) (SCARPINELLI, 2014, p. 33-37). A estrutura pode ser vista em construção na figura abaixo (fig. 47).

Figura 47: construção do Elevado Costa e Silva



Fonte: Calliari (2014)

Dessa forma, a grande maioria de urbanistas e pensadores sobre a cidade, de habitantes de São Paulo e dos gestores políticos do município, entendem que são necessárias ações de intervenção no Elevado, com o intuito de qualificar o percurso e cercanias. Buscando minimizar o impacto da via aos moradores do entorno, desde 1998, no então governo Erundina, o espaço passou a ser fechado entre 21h30min e 06h, de segunda a sexta, e durante todo o dia aos sábados e domingos – quando funciona como espaço de lazer pelos moradores da cidade. No Plano Diretor atual da cidade, há previsão da demolição de toda a estrutura, ou criação de um parque elevado – semelhante ao *High Line*, de Nova Iorque.

Mas, a transformação da Elevada em um parque ou, ainda, a implosão da estrutura, poderiam acarretar no:

fenômeno de gentrificação e expulsão dos moradores de baixa renda que, a partir da desvalorização imobiliária ocasionada pela construção da estrutura, tiveram a oportunidade de residir em área central da cidade, em moradias de baixo custo. Isso porque os imóveis teriam uma supervalorização a partir da melhoria do espaço. (WHITAKER, 2014⁴¹)

Esse foi o aspecto positivo da construção da estrutura elevada, "possibilitar às pessoas pobres a moradia no centro de São Paulo" (WHITAKER, 2014). Apesar disso, os aspectos negativos, considerados por Whitaker decorrem do fato de que a estrutura "matou a cidade que estava embaixo – criou um espaço escuro, úmido, frio, com alta poluição do ar e sonora, além da questão imobiliária do entorno" (WHITAKER, 2014).

A chamada classe criativa da Cidade, composta por artistas e pessoas interessadas na realização de eventos que possibilitem a interação entre os habitantes da cidade e, conseqüentemente, a democratização dos espaços públicos urbanos, tem impulsionado uma série de intervenções ao longo de sua extensão, tanto em sua parte superior quanto inferior. A criatividade foi a forma que a população encontrou de manifestar-se e de realizar ações afetivas para a retomada do espaço público, enquanto se discute uma alternativa política e urbana para "resolver" o problema criado por gestores anteriores. O aspecto negativo da realização de ações criativas como essas é o da possível frustração gerada, caso o sonho de ver algo melhor não possa ser concretizado.

Entretanto, enquanto não há uma diretriz definitiva sobre que tipo de intervenção será feita no Minhocão, diversas ações pontuais têm ocorrido. A seguir, podemos ver informações sobre algumas das ações criativas que já aconteceram no Minhocão.

Elevado à Arte

O cinza compõe a imensa massa construída do Costa e Silva, ou seja, grandes pilares e vigas pré-moldadas em concreto armado sustentam uma pista rodoviária, cujas contenções laterais foram erguidas com o mesmo material. A cor acinzentada aparece igualmente na pavimentação da via, das calçadas do entorno, dos "passeios" embaixo da Elevada.

⁴¹ GIAZZI, Eliézer. **Entrevista concedida ao Candeia Blog**. Canal DoisP, 29 out. 2014. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=IQTgDKLKaw0>

Buscando minimizar o impacto visual do Minhocão, em 1998, a FUNARTE – Fundação nacional de Arte em São Paulo – viabilizou o que acredita ser o maior projeto artístico já executado, denominado "*Elevado à Arte*". Os três quilômetros de extensão do Elevado Costa e Silva receberam pinturas contínuas dos artistas plásticos Maurício Nogueira Lima e Sônia von Brusky. Trata-se de uma estratégia possível para amenizar a paisagem composta pela estrutura em concreto.

Ervas Sp

O projeto *Ervas Sp*⁴², de autoria de Laura Lydia, recebeu prêmio da FUNARTE em 2014. O trabalho realizado por Lydia catalogou toda a vegetação que cresce entre as fissuras do Minhocão. A identificação de todas as espécies, origem das plantas, nomes científicos, e de algumas características peculiares ou utilizações, resultaram em um vídeo no qual as imagens das plantas são apresentadas em primeiro plano – com os veículos e pedestres em movimento ao fundo –, demonstrando o fluxo diário e cotidiano da estrutura elevada. Ao todo, a artista catalogou cerca de quarenta e quatro ervas daninhas nascidas entre o concreto.

Além do mapeamento, cada espécie recebeu a complementação de uma pintura ao lado – intervenção artística –, para chamar atenção para o fato de que ali também brota vida.

Na atividade *Ervas Sp*, a artista deu importância para algo que passa despercebido para quem utiliza o Minhocão diariamente como via de deslocamento: a vegetação que cresce no concreto. No entanto, não existem estudos sobre danos ou riscos causados à estrutura.

Projeto Giganto

Por solicitação do SESC Consolação, para fazer parte do Festival PhotoEspaña – evento de fotografia –, entre 23 de outubro de 2013 e janeiro de 2014, a fotógrafa Raquel Brust realizou uma intervenção com imagens nos pilares do Minhocão. Os cerca de dezoito retratos dispostos nas estruturas originaram-se de um levantamento dos moradores da região, das ruas e das edificações do entorno do Elevado, e a consequente produção de painéis gráficos com seis metros de altura, contendo seus rostos.

42 A origem do nome do projeto vincula-se à classificação botânica onde, quando não se conhece a espécie, a mesma recebe a classificação "sp". Daí a associação à sigla que representa a cidade.

Segundo a artista, o objetivo da exposição foi lembrar que "a cidade é feita de pessoas, e não de carros e prédios" (BIGARELLI, 2013).

Esse tipo de intervenção possibilita às pessoas que habitam as cercanias da estrutura, a ocupação dos espaços vazios pelos quais transitam diariamente, sentindo-se parte do lugar (um pouco menos esquecidas).

Projeto Omô Lodjô

Em comemoração ao mês da Consciência Negra, em 28 de novembro de 2014 até 28 de fevereiro de 2015, vinte pilares do Minhocão abrigaram a mostra de super-gravuras de máscaras africanas, de autoria do artista Renato da Silveira. As imagens foram aplicadas na estrutura sobre a forma de colagem.

Da mesma forma como no projeto *Elevado à Arte*, é possível perceber que esse tipo de intervenção foi a de transformação de parte da estrutura do Minhocão em uma grande galeria de arte, gratuita, aberta ao público 24 horas por dia, para quem quisesse apreciar as obras expostas – pinturas ou grandes colagens. O aspecto positivo dessa ação foi possibilitar o acesso à cultura àqueles que geralmente não têm poder aquisitivo para desfrutar de atividades culturais.

Piscina no Minhocão

Outra intervenção aconteceu em 23 de março de 2014, quando Luana Geger instalou, com a ajuda de caminhões-pipa contendo água tratada, uma piscina de aproximadamente cinquenta metros de comprimento e trinta centímetros de profundidade sobre a pista de concreto do Costa e Silva.

A ideia por trás da iniciativa foi a de qualificar a área da pista rodoviária enquanto espaço de lazer para os moradores da Cidade, visto que esse é o tipo de uso do local aos finais de semana – onde somente pedestres circulam pelo trajeto.

Projeto Marquises do Minhocão

Julia Zanolli (2015) mostra que, em meio à discussão fomentada pelo novo Plano Diretor de São Paulo, prevendo a demolição da estrutura do Costa e Silva ou a transformação

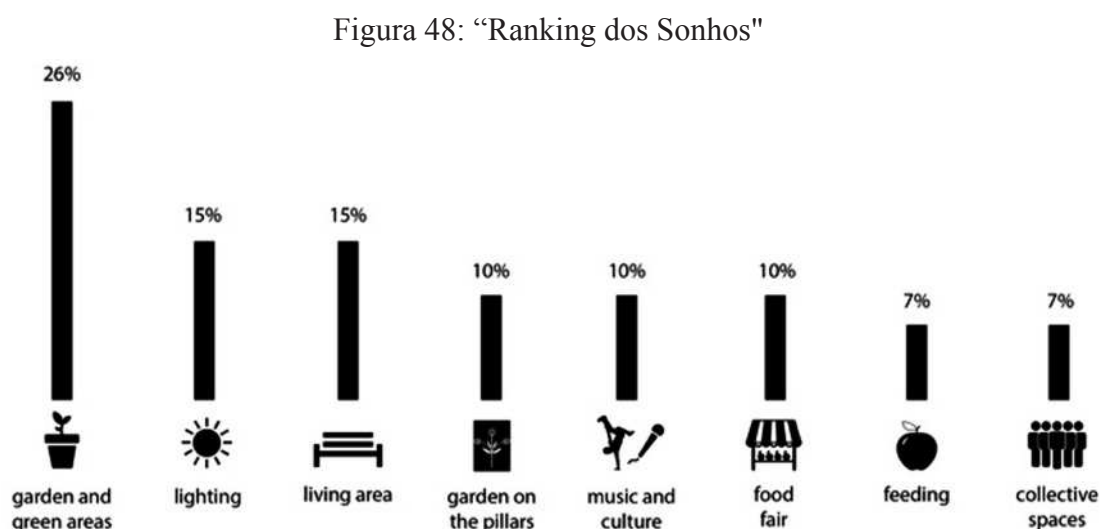
do espaço em um grande parque público (como aconteceu em Nova Iorque com o *High Line*), urbanistas e demais moradores da cidade dividem-se em opiniões sobre qual o melhor caminho a ser seguido.

Em uma tentativa de buscar alternativas para minimizar a polêmica e, ao mesmo tempo, envolver a comunidade na construção de propostas para qualificar o espaço situado na parte de baixo da grande estrutura de concreto do Elevado, uma equipe formada pelo escritório de arquitetura Triptyque, e os grupos Acupuntura Urbana e Movimento 90°, desenvolveram, em 10 de maio de 2015, um projeto denominado Marquises do Minhocão, junto ao Costa e Silva.

A ideia foi envolver a comunidade na revitalização dos espaços ao longo do percurso do Elevado, em discussão desde a aprovação do novo Plano Diretor da cidade em 2014. Dentre as atividades desenvolvidas, o "varal dos sonhos" possibilitou à comunidade a manifestação de seus desejos para a melhoria do Costa e Silva. Tratava-se de um simples varal, no qual sonhos poderiam ser escritos em papel e pendurados para apreciação de todos.

Os resultados, ao final da atividade, indicando, *ranking* dos sonhos, os índices e desejos dos participantes, podem ser vistos a seguir (fig. 48).

Dica para projeto: 66% dos participante da atividade "varal dos sonhos" manifestaram o interesse em qualificar o espaço em busca de sensações de bem-estar ou de uma paisagem mais aprazível ao olhar



Fonte: Triptyque Arquitetura. Disponível em <http://www.triptyque.com/theminhocaomarquise>

Algumas imagens de todos os projetos podem ser vistas a seguir (fig. 49-54):

Figura 49: pintura de Sônia Von Brusky



Fonte: Brusky [1998?]

Figura 50: pintura no asfalto



Fonte: Semis (2015)

Figuras 51 e 52: fotografias de Raquel Brust nos pilares do Costa e Silva



Fonte: Bigarelli (2013)

Figura 53: Máscaras Africanas



Fonte: Bezerra (2014)

Figura 54: piscina no Minhocão



Fonte: Barreto (2014)

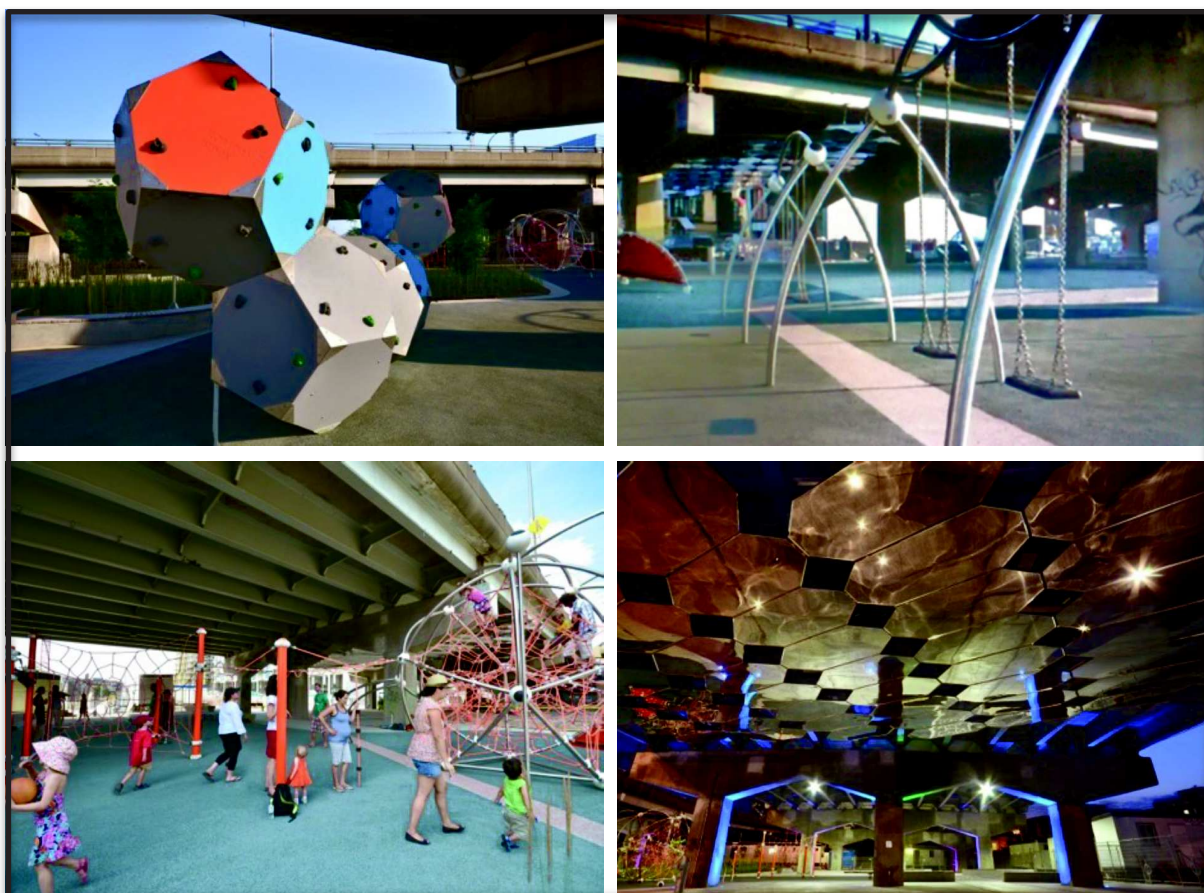
6.3.2 Parque *Underpass* – Toronto

O parque *Underpass*, em Toronto, é uma intervenção urbana embaixo da *Gardiner Expressway* – ou *The Gardiner*, nomenclatura usual da via expressa, que interliga o centro financeiro da Cidade ao subúrbio.

Esse espaço público é considerado o parque mais extenso sob um viaduto do Canadá, e o primeiro da cidade de Toronto, de acordo com a reportagem de Raveena Staff (2012).

A proposta do parque é a transformação de um espaço antes ignorado, em um *playground* para a comunidade local, com atividades diversas – de áreas esportivas à recreativas (HOFF, 2015, p. 234). Nas imagens abaixo (fig. 55) é possível ver a área de intervenção e as propostas diferenciadas executadas ao longo do trecho da via.

Figura 55: imagens de diferentes trechos do *Underpass*



Fonte: Tomlinson (2013)

6.3.3 A8, Zaanstad, na Holanda

Na cidade de Zaanstad, vila de Koog aan de Zaan, na Holanda, situa-se uma auto-estrada denominada A8, que, no final da década de setenta, rompeu o tecido urbano, conforme Ávila (2013, p. 29). Fora a interferência na malha urbana, a construção da A8 ocasionou diversos resíduos urbanos embaixo do viaduto da via.

Foi em 2000 que, a partir da oportunidade fornecida por um concurso público, a NL Architects desenvolveu um projeto para requalificar esse espaço da Cidade. As ideias dos habitantes locais foram utilizadas na construção da proposta de um espaço multifuncional, que contempla exposições de arte, lago com canoagem, espaço para prática de esportes e lazer, para uso de adultos e crianças (HOFF, 2015, p. 234).

Nas imagens abaixo podemos ver tanto que, em 2004, o espaço embaixo do viaduto ainda servia como estacionamento de automóveis (fig. 56) quanto o que mudou com o projeto executado (fig. 57).

Figura 56: vista do viaduto em 2004



Fonte: Baratto (2013)

Figura 57: mesmo viaduto, após intervenção



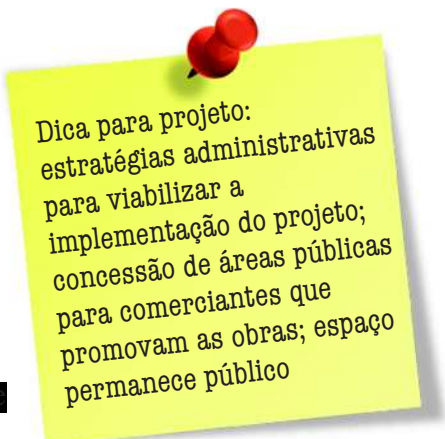
Fonte: Dutch Water Design (s.d.)

O projeto de intervenção no viaduto oferece a possibilidade de reintegração do espaço com a vila de habitantes do entorno, pela construção de um espaço para uso social e, portanto, da utilização de suas potencialidades (ÁVILA, 2013, p. 33). Essa é uma zona afastada do centro da cidade e, predominantemente, de uso residencial.

6.3.4 Ações na Cidade do México

Em uma das cidades mais populosas do mundo, a Cidade do México, um programa de governo chamado de *Bajo Puentes*⁴³, tem transformado a paisagem urbana da metrópole desde 2011 (CASADEI, 2013). A ideia consiste em transformar áreas ociosas – tais como lotes baldios e zonas deterioradas abaixo das estruturas construídas –, em espaços múltiplos, contemplando setores de lazer, alimentação e descanso.

De acordo com Nick Miroff (2013), os governantes concedem as áreas a comerciantes que desejam explorá-las, com a condição de que 50% do lote permaneça um espaço público, 30% pode ser utilizado para o comércio e 20% para estacionamento de clientes. Locais onde antes via-se lixo e ausência de pessoas, e que ocasionavam despesa ao erário, hoje podem ser entendidos como locais de interação social, e polo gerador de rendas e empregos. Quatro setores da Cidade já foram revitalizados, e mais vinte e quatro estão em estudo para serem disponibilizados ao setor privado (CASADEI, 2013, s.p).



Dica para projeto:
estratégias administrativas
para viabilizar a
implementação do projeto;
concessão de áreas públicas
para comerciantes que
promovam as obras; espaço
permanece público

Porém, mesmo com grandes qualidades projetuais e jurídicas, o projeto recebe críticas. Para Rocha (2015), a questão discutível versa sobre o espaço público. A metragem dos espaços disponíveis ao uso privado que se transformou em local para uso restrito, para pessoas que podem e desejam consumir algo, fez com que a fundamentação do programa, baseada na transformação dos vazios urbanos em lugares com atividades gratuitas e de interesse coletivo, se perdesse um pouco.

Soma-se a esses fatores o fato de que, por ser uma zona urbana rodeada pelo trânsito de automóveis, e, devido à localização entre vias rápidas e à poluição sonora emitida pelos

⁴³ Embaixo de pontes (tradução da autora)

veículos em deslocamento, esses espaços tendem a ter baixa permanência de pessoas (MANUEL, 2012).

Entretanto, restam espaços a serem englobados no projeto do governo e, ainda é possível reverter o mérito da iniciativa. A seguir (fig. 58-59) é possível ver imagens dos espaços já transformados.

Figura 58: imagens do projeto *Bajo Puentes*



Fonte: Badillo (2015)

Figura 59: área infantil



Fonte: Manuel (2012)

6.4 CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DOS EXEMPLOS DE INTERVENÇÕES URBANAS

A respeito da funcionalidade do objeto construído, poderíamos fundamentar a ideia de renovação das estruturas abandonadas, de obras que ocasionaram vazios urbanos, ou das que outrora serviram somente para o transporte, na seguinte frase: "A edificação também tem de permitir ajustes, para adequar-se a mudanças das circunstâncias, novas atividades e novos usuários" (VOORDT & WEGEN, 2013, p. 170). De fato, os casos estudados demonstram construções que foram adaptadas a novos usos para receber um novo público frequentador.

Dos exemplos de intervenções analisados, tanto os projetos do *High Line* de Nova Iorque, quanto do Minhocão de São Paulo contemplaram espaços sem função definida, para atividades ocasionais com temáticas diversas. A seguir, pode-se observar uma figura destacando os pontos importantes de cada caso estudado (fig. 60), e que poderão fornecer indicativos para a formulação do projeto final a ser apresentado por essa dissertação.

Figura 60: pontos importantes dos casos estudados

Caso estudado	Pontos importantes
High Line	Criação de um parque linear; percurso peatonal; atividades de convívio; atividades artísticas; espaços multiuso; espaços para descanso; criação de Associação;
Promenade Plantée	Espaços para artistas; vegetação predominante no percurso peatonal; circulação bem definida; uso de tijolo cerâmico;
Ciclovía de Berlim	Ciclovía coberta; tratamento do percurso ciclístico; espaços para estacionamento das bicicletas; sinalização;
Isemarkt	Feira livre - atração de público diversificado e segurança para o local, visto o movimento; ponto fixo para o desenvolvimento da atividade de venda de alimentos;
Minhocão	Atividades criativas desenvolvidas; utilização dos pilares de concreto para fins visuais; ciclovía delimitada por pintura; contexto socioeconômico semelhante à Novo Hamburgo (cidade brasileira);
Underpass	Uso de cores e elementos atrativos ao olhar;
A8	Uso dos elementos água e madeira;
Cidade do México	Estratégias administrativas possíveis; presença de pontos comerciais que exploram parte do espaço, devendo manter a área pública; horário de funcionamento dos comércios visando proporcionar segurança pública; contexto socioeconômico semelhante à Novo Hamburgo (cidade latino americana);

Fonte: Autora (2016)

7 ANÁLISE DO CONTEXTO

Os resultados obtidos e apresentados neste capítulo demonstram que foi possível obter os encaminhamentos almejados, quer dizer, reconstruir a imagem do lugar consoante a percepção de seus usuários.

7.1 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS REALIZADAS

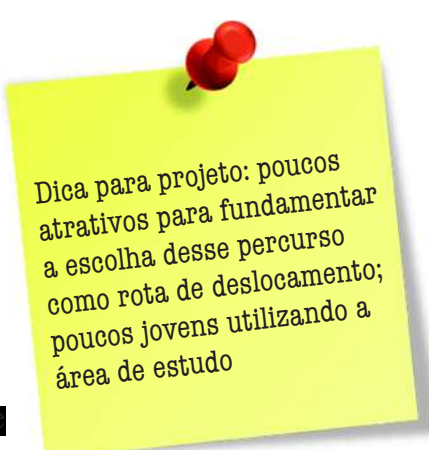
A seguir é apresentada uma síntese dos resultados obtidos com as entrevistas realizadas ao longo de todo o percurso do trem em Novo Hamburgo, desde a Estação Santo Afonso (divisa com o município de São Leopoldo) até a rótula do Monumento Sapateiro (onde os trilhos terminam).

7.1.1 Perfil dos entrevistados

A figura a seguir (fig. 61) apresenta o perfil das pessoas que responderam à pesquisa aplicada.

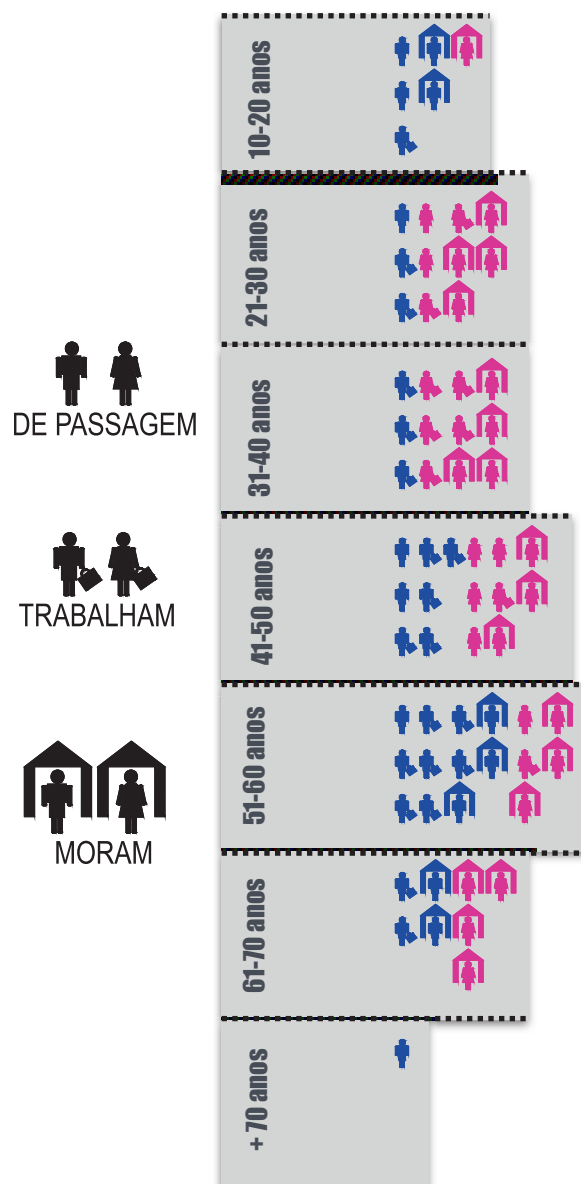
De todas as pessoas entrevistadas, trinta e quatro eram homens e trinta e cinco mulheres. Dos indivíduos de sexo masculino, sete estavam somente de passagem pela área de estudo, vinte trabalham no entorno do trem e sete residem no local. Quanto às mulheres, sete estavam apenas passando pela área estudada, nove trabalham ao longo do percurso e dezenove residem no entorno do trem.

Observa-se ainda que, somando os entrevistados do sexo masculino e feminino, a grande maioria – 42% – trabalha na área de estudo, seguidos pelos moradores locais, que somam aproximadamente 38%. Apenas 20% utilizam o percurso como passagem para seu destino. Esse fato talvez seja um indicativo de que o trajeto não seja convidativo ao ponto de ser escolhido como rota de deslocamento, e que o perfil de edificações ao longo do trajeto do trem seja maior para atividade comercial e de serviços do que residencial.



Dica para projeto: poucos atrativos para fundamentar a escolha desse percurso como rota de deslocamento; poucos jovens utilizando a área de estudo

Figura 61: perfil dos entrevistados



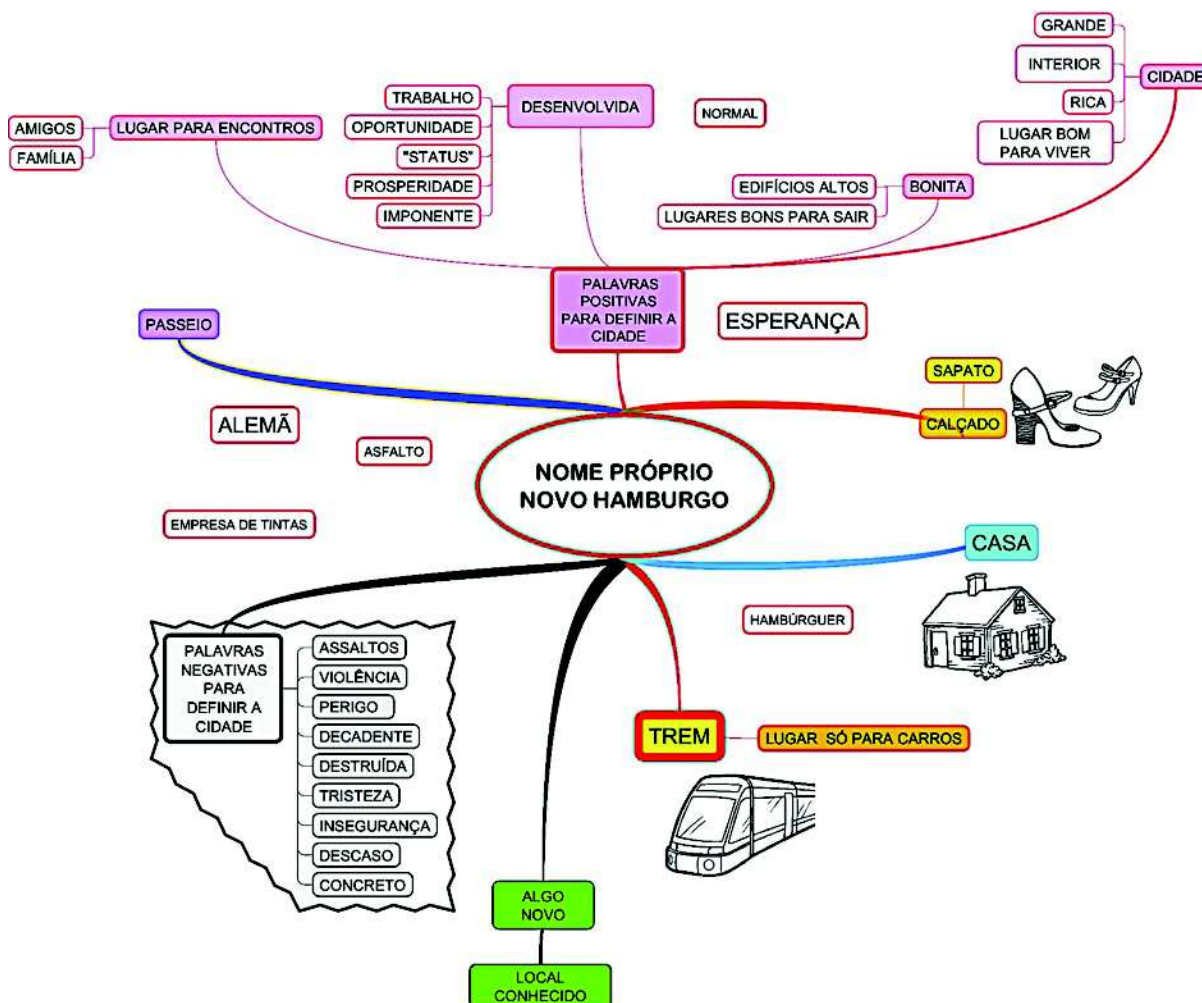
Fonte: Autora (2016)

A faixa etária mais presente durante a realização da pesquisa, e disposta a responder as perguntas, foi a de pessoas entre 41 e 60 anos. Consequentemente, viu-se um número relativamente baixo de jovens até os 20 anos de idade, e de adultos acima de 70 anos.

7.1.2 Associações ao nome próprio "Novo Hamburgo"

A segunda pergunta foi relativa à primeira palavra ou imagem que o entrevistado associa ao nome próprio "Novo Hamburgo" (fig. 62).

Figura 62: associações ao nome próprio "Novo Hamburgo"



Fonte: Autora (2016)

A maioria das respostas foi relativa às características físicas da cidade (a exemplo de edifícios altos), a sentimentos positivos (tais como prosperidade) ou negativos (como tristeza e insegurança), ou ainda ao que o município representa na vida de cada indivíduo (como a palavra "casa").

Dentre os adjetivos mencionados, há palavras que poderiam indicar a direção do projeto a ser proposto baseado no sentimento e na vontade dos habitantes, como "lugar para encontros". Ao mesmo tempo, ao serem mencionadas as expressões "lugar só para carros", "asfalto" e "concreto",

Dica para projeto: Novo Hamburgo = ponto de encontros; lugar para carros ou trem; não mencionado lugar para pessoas

Figura 63: adjetivos para a cidade

BONITA	SUJA	PEQUENA
URBANIZADA	MODERNA	LUGARES LEGAIS PARA ANDAR DE BICICLETA
PRÉDIOS ALTOS	PRÉDIOS DE LUXO	
POUCO ESPAÇO PARA LAZER	POUCO VERDE	BARULHENTA
	PAISAGEM FEIA	PRAÇAS BONITAS
DESTRUÍDA PELO TREM	CIDADE GRANDE	VALÃO

Fonte: Autora (2016)

percebe-se que está presente o sentimento de que o pedestre pode não ser a prioridade na gestão urbana do município.

7.1.3 Como é Novo Hamburgo?

A questão seguinte buscou investigar a visão dos entrevistados sobre o aspecto físico da cidade, suas características sociais, dinâmica das circulações, paisagens, tipos de construções predominantes, e população.

Na entrevista piloto realizada em local mais central da cidade – sete abordagens entorno da estação Novo Hamburgo – 71% dos entrevistados responderam com adjetivos ao município. É possível que esse fato esteja interligado à mudança brusca da paisagem, e à mudança de característica do lugar: antes da chegada do trem, em 2014, a Praça Punta Del Leste, localizada em frente ao *Shopping* da cidade, era ponto de encontro da comunidade e de referência para visitantes. Hoje, é ponto de passagem. Não há permanência de pessoas onde antes havia bancos e árvores, que criavam um ambiente convidativo à interação.

Dica para projeto: adjetivos destacados em amarelo = possíveis imagens capazes de serem modificadas pelo projeto

Figura 64: palavras mencionadas que podem ser associadas a sensações

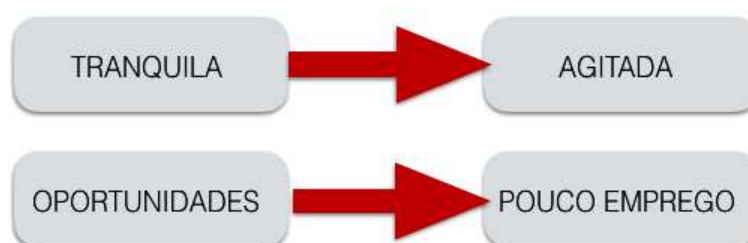
decadente	perigosa	alto custo de vida	legal
muitos recursos	pouco emprego	violenta	tranquila
oportunidades	ativa	fechada	pouco receptiva
muitos carros	comum	chique	impessoal
cidade para ganhar dinheiro	calma para morar	dinâmica	muitos jovens
muitas pessoas	gente bonita	péssima administração	riqueza das pessoas
agitada	com cheiro de esgoto	movimento	muito comércio

Fonte: Autora (2016)

Na figura (fig. 64), é possível ver os adjetivos apontados pelos participantes da pesquisa, tanto nessa área central citada (em maior ocorrência) quanto ao longo do restante do percurso (de forma mais esporádica).

No restante do percurso, apesar da construção da linha férrea ter alterado a paisagem de uma via arborizada para maior predominância de pavimentação, a característica urbana de via de circulação não foi modificada. Possivelmente, essa seja a causa para que as respostas desse percurso estejam mais relacionadas ao emocional de cada entrevistado, pois a grande maioria dos indivíduos abordados nesse trecho do percurso verbalizou sensações do dia a dia na cidade, seja para trabalho ou residência. É interessante observar (fig. 65) as oposições de significado entre as palavras mencionadas pelos entrevistados, tais como as que se seguem:

Figura 65: oposições de significado entre palavras mencionadas



Fonte: Autora (2016)

7.1.4 Indicações de percurso para um visitante

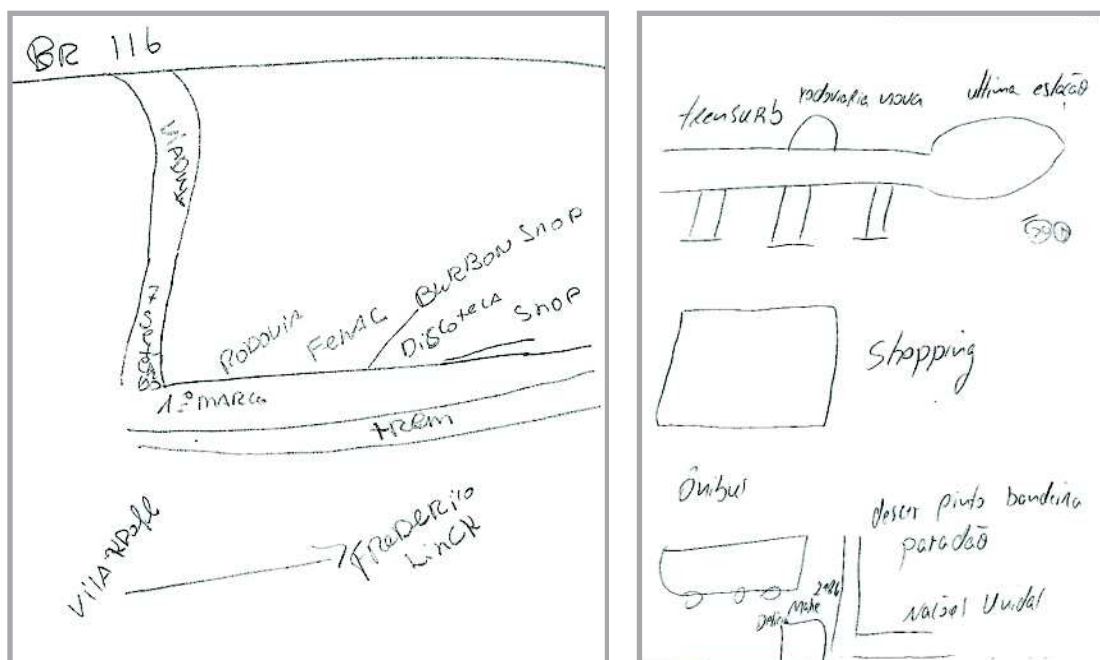
Nesta questão, foi perguntado ao entrevistado qual percurso ele indicaria para um

visitante que, proveniente da cidade de São Leopoldo (município vizinho situado ao sul de Novo Hamburgo, e interligado à Cidade pelo sistema de vias e do trem), pudesse chegar ao centro do município hamburguense.

Foi perguntado ainda, qual o meio de transporte mais indicado para percorrer esse trajeto, e quais os pontos de referência importantes poderiam servir como guia ao desconhecido ao longo do percurso até o destino final.

Juntamente com a indagação, foi solicitado que o entrevistado fizesse um esboço (ex. fig. 66-67), pequeno desenho, que pudesse servir como mapa de auxílio para o deslocamento. Sete dos sessenta e nove participantes manifestaram o desejo de não desenhar, e esse

Figuras 66 e 67: desenhos feitos pelos entrevistados



Fonte: Autora (2016)

sentimento foi respeitado. Portanto, no total foram obtidos sessenta e dois desenhos.

A ideia de inserir essa pergunta na entrevista foi a de colher dados para a identificação da imagem que o participante tem da cidade e, conseqüentemente, elaboração de um mapa mental, seguindo os preceitos de Lynch (1997). Entende-se, com fundamentação no pensamento do autor que, "a forma (da cidade)...deve ser...adaptável...às percepções de seus cidadãos" (LYNCH, 1997, p. 101). Assim sendo, podemos pensar que a imagem que os indivíduos participantes da pesquisa, e usuários da cidade, possuem sobre ela, contribui para a formação de uma proposta de modificação do espaço urbano.

Como resultado da experiência de desenho proposta pelo experimento, obteve-se uma listagem de pontos de referência citados, sendo que 61,3% destes, ou seja, a maioria lembrada, encontram-se na área de estudo, a exemplo dos demonstrados na figura a seguir (fig.68):

Figuras 68: pontos de referência mais citados

Local citado	Numero de citações
Shopping	31
Rodoviária	29
Tintas Killing	9
Mac Donald's	7
Fenac	7
Unimed	4
Atacadão	4
Tumelero	8
Estação Novo Hamburgo	6
Trem	6
Arroio Luiz Rau	4

Fonte: Autora (2016)

Não obstante, 30,6% das referências citadas estão localizadas distantes do entorno do trem, ou até mesmo no município vizinho (a exemplo do Rio dos Sinos e da ponte sobre ele). Esse fato pode indicar que não há uma separação clara entre a cidade de Novo Hamburgo e a cidade de São Leopoldo. Não existe um limite entre as duas áreas urbanas. É possível pensar que um visitante, que desconhece a região, não consiga identificar em qual município está adentrando.

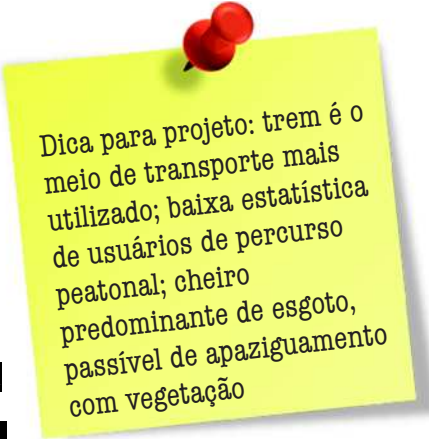
Dica para projeto: ausência de demarcação de limites entre os municípios de Novo Hamburgo e São Leopoldo; região central muito importante – entorno da Estação Novo Hamburgo

Dos demais pontos lembrados como referência, a grande maioria situa-se no centro do município, o que indica a força e importância dessa parte da Cidade para sua economia.

7.1.5 Informações de percurso utilizado pelo entrevistado

A quinta pergunta feita diz respeito ao trajeto que o entrevistado realiza, de sua residência até o trabalho ou, para o caso de frequentadores do local, até o ponto da pesquisa. Buscou-se investigar qual o meio de transporte utilizado para esse deslocamento, o tempo percorrido, odores ou marcos importantes, e as sensações ao longo do percurso. Foi uma pergunta pessoal, e não informativa para um desconhecido, como na questão anterior.

O meio de transporte mais indicado foi o próprio trem para 33,3% das pessoas. Além dessas, 11,6% indicaram o transporte ferroviário combinado com outro meio de deslocamento, a exemplo do ônibus, da bicicleta ou até mesmo da caminhada. Somando-se as incidências, podemos dizer que o trem é o meio de transporte mais utilizado pelos entrevistados, visto estar presente em 44,9% das respostas. A segunda forma de deslocamento mais citada foi o automóvel com 17,4% das preferências, seguido pelo ônibus, presente em 11,6% das respostas.



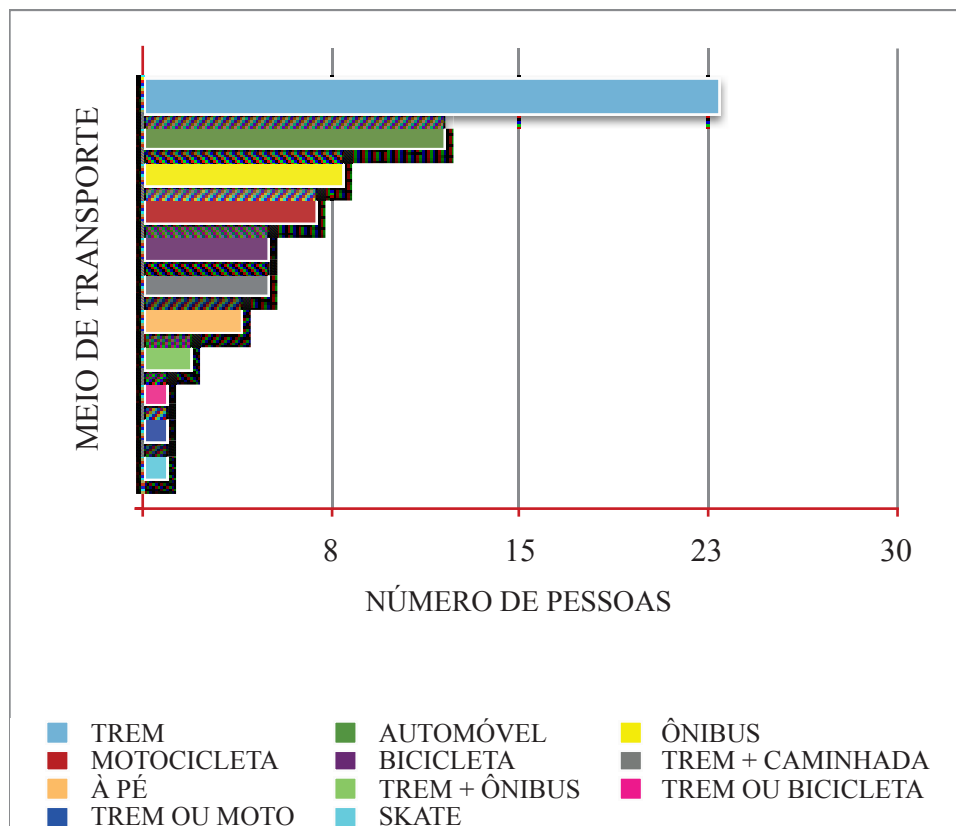
Dica para projeto: trem é o meio de transporte mais utilizado; baixa estatística de usuários de percurso peatonal; cheiro predominante de esgoto, passível de apaziguamento com vegetação

É possível que esses indicativos estejam associados ao fato de que as entrevistas foram feitas ao longo da Av. Nações Unidas e Av. Primeiro de Março, que é percurso do trem. Parece lógico que as pessoas que moram, trabalham ou caminham na área de estudo utilizem, preferencialmente, o meio de transporte que atende a toda a área pesquisada, de forma contínua.

No entanto, uma vez que esse meio de locomoção estende-se ao longo de uma via linear e, sabendo-se que, a partir de 1876 (com a chegada do trem ao município e construção da estação férrea na zona central), a cidade expandiu territorialmente de forma radial, é provável que outras formas de deslocamento, abrangentes à área urbana, tenham maior utilização. As linhas de ônibus em funcionamento no município, por exemplo, têm um percurso radial (com pontos de chegada e partida no bairro Centro), e é nessa área territorial em que se encontra a maior parte da população.

Os dados colhidos, a respeito dos meios de transporte, podem ser vistos a seguir (fig. 69).

Figura 69: tipo de transporte utilizado



Fonte: Autora (2016)

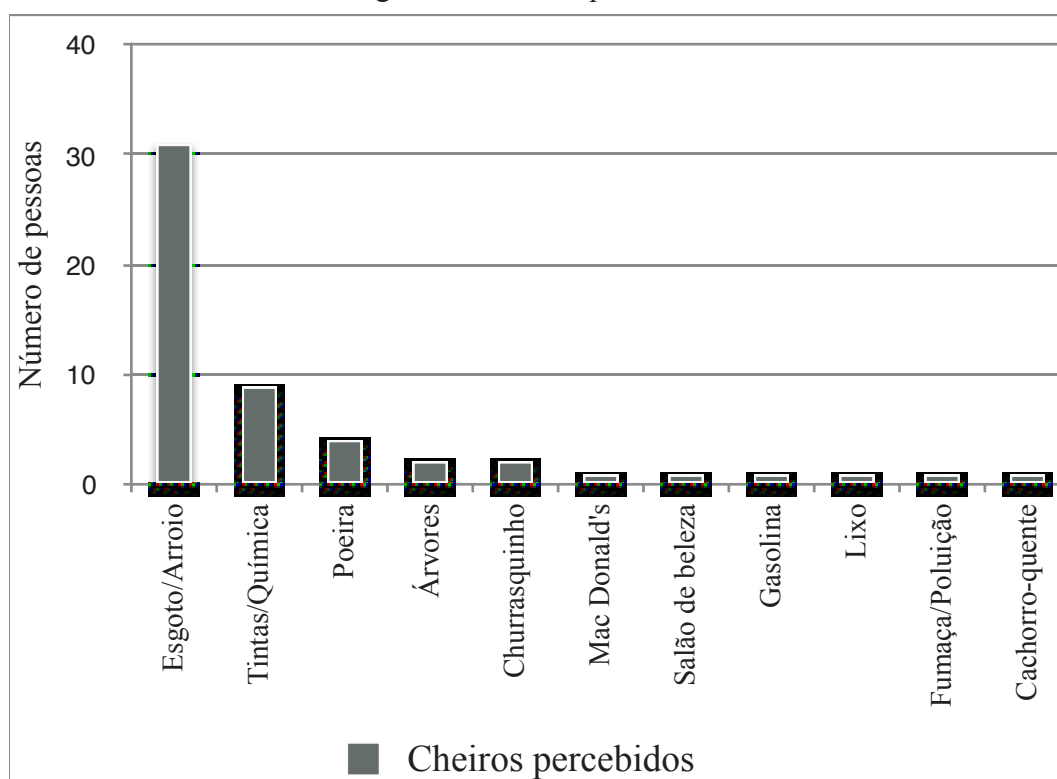
Uma pessoa relatou a utilização de dois tipos diferentes de transporte, dependendo das condições do tempo: bicicleta para tempo seco, trem para tempo de chuva. Recentemente a Trensurb disponibilizou o serviço de transporte de bicicletas em um dos vagões do veículo, porém, segundo informações do site da empresa⁴⁴, esse serviço é permitido apenas em horários restritos, o que impossibilita a utilização como meio de locomoção quando houver a necessidade de chegar ao destino em hora pré-determinada.

Menos da metade das pessoas relataram alguma sensação percebida durante o trajeto rotineiramente percorrido, ou seja, 46,3%, sendo que, desses relatos, 11,6% foram referentes à sensação de insegurança. Duas pessoas relataram que esse sentimento estava relacionado ao medo de atropelamento, indicando que os veículos automotivos não respeitam os pedestres e ciclistas que transitam pela área, e uma pessoa relatou que acha o sistema de trânsito do entorno do trem "nervoso". Outro dado importante foi o fato de que alguns entrevistados relataram incômodo em relação à poluição sonora.

⁴⁴ Disponível em: http://www.trensurb.gov.br/paginas/galeria_projetos_detalhes.php?codigo_sitemap=42. Acesso em: 02 nov. 2016.

Quanto a questão dos cheiros percebidos, obteve-se os seguintes resultados (fig. 70):

Figura 70: cheiros percebidos



Fonte: Autora (2016)

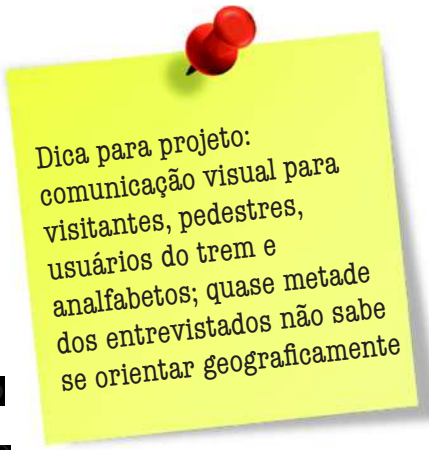
Trinta e uma pessoas relataram a predominância do cheiro de esgoto, proveniente do Arroio Luis Rau, sendo que dessas, uma informou que não sentia o mesmo cheiro antes da obra da Trensurb, quando o entorno do mesmo curso de efluentes era povoado por vasta vegetação nativa. Esse cheiro desagradável é percebido, então, por 44,5% dos usuários desse trajeto. Possivelmente essa seja uma das causas para que a área seja menos atrativa aos habitantes do que outros percursos possíveis no município. Depois, os odores provenientes da fábrica de tintas situada na Av. Primeiro de Março estendem-se à área externa da empresa e passeio público – o que faz com que os pedestres aspirem substâncias químicas se desejarem caminhar na via.

Já em relação ao questionamento sobre se o entrevistado sente-se inseguro ao longo do trajeto, 65,2% das pessoas responderam que sentem insegurança, sendo que 5,7% dessas afirmaram ter esse sentimento em qualquer período do dia, e 5,7% somente no turno da noite. Uma pessoa relatou que se sente segura durante o período diurno, e com medo no período noturno. Todos os índices citados dizem respeito à criminalidade urbana, porém um entrevistado associou seu temor ao sistema de trânsito do município.

7.1.6 Orientação e sinalização

Esta questão buscou verificar o entendimento dos indivíduos pesquisados a respeito de sua localização geográfica (se poderiam indicar a direção norte nos desenhos realizados por eles) e da sinalização urbana do município.

Dentre todos os participantes, quatro pessoas responderam que a sinalização é boa ou ruim, dependendo do público que deseja atingir. No caso em questão, duas delas eram analfabetas, sendo que uma comentou que, para um visitante, não existe uma comunicação visual eficiente para quem chega na cidade sem conhecimento prévio da mesma, e a outra mencionou o fato de que o passageiro usuário do trem tem dificuldade de orientar-se a desembarcar nas estações.



Dica para projeto:
comunicação visual para
visitantes, pedestres,
usuários do trem e
analfabetos; quase metade
dos entrevistados não sabe
se orientar geograficamente

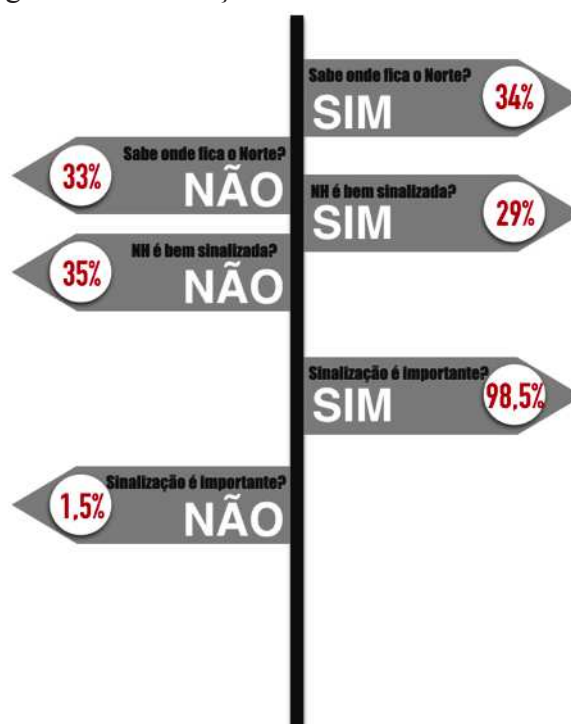
Já quanto aos exemplos de cidades bem sinalizadas, na opinião dos entrevistados, incluem-se os municípios de Estância Velha, *Nova Orleans*⁴⁵ – Estados Unidos, Porto Alegre, Tramandaí, Gramado, Nova Petrópolis, Gravataí e Ivoti. Dentre essas cidades, as mais lembradas foram a capital do Rio Grande do Sul e o município da serra gaúcha – Gramado –, sendo que apenas 14 entrevistados citaram exemplos.

Observando-se as indicações de municípios, percebe-se maior ocorrência de cidades onde o turismo é intenso e, que possuem, teoricamente, mais investimentos na comunicação visual urbana (tais como Gramado e Nova Petrópolis), e de cidades próximas ou vizinhas a Novo Hamburgo, como Estância Velha e Ivoti.

Os resultados gerais obtidos com esta parte da pesquisa estão ilustrados adiante (fig. 71).

⁴⁵ Município dos Estados Unidos da América, fundada por volta de 1700, situada no estado da Luisiana. Não se sabe se o participante que mencionou esta cidade como referência de comunicação visual de fato a conhece. Porém, em muitos locais do perímetro urbano, New Orleans apresenta uma variedade de placas de sinalização repetidas (como por exemplo, o mesmo indicativo em todas as esquinas de um único cruzamento) e o nome de ruas principais fixado no alto, junto às sinaleiras.

Figura 71: sinalização urbana de Novo Hamburgo



Fonte: Autora (2016)

7.1.7 Pontos de referência de Novo Hamburgo

Os pontos de referência citados pelos participantes podem ser vistos na imagem a seguir (fig. 72). A quantidade de vezes em que determinado ponto foi citado é diretamente proporcional ao tamanho da palavra representada. Foi determinada uma graduação de cores para representar a distância do local mencionado à área de estudo – entorno imediato da linha do trem da cidade. Por esse critério, a cor preta representa as edificações ou elementos situados ao longo do percurso da linha férrea; a coloração vermelha são lugares próximos (até uma ou duas quadras de distância em qualquer direção); cor verde para ruas perpendiculares à via do trem; cor azul para proximidades entre dois e quatro quarteirões; marrom claro para distâncias entre quatro e dez quadras; e cinza para maiores do que isso.

Percebe-se que a Praça dos Imigrantes, local da antiga estação férrea em 1964, permanece sendo ponto de grande importância da cidade, sendo o local mais lembrado por todos. Em segundo lugar, o nome mais citado foi o do *Shopping* de Novo Hamburgo – único estabelecimento desse tipo no município. A edificação semelhante e mais afastada do centro é o "*Outlet*" – centro comercial ao ar livre, nos moldes construtivos americanos. Se

aspirações e necessidades das pessoas que têm algum tipo de relação com a área do projeto. Para tanto, tratou-se de uma questão na qual o participante pôde indicar sugestões para a transformação da paisagem.

Talvez essa seja a questão arguida de maior importância, pois é através do entendimento dessas respostas obtidas, e da percepção da autora (seja pela observação direta do local ou por seu conhecimento técnico sobre o tema projetual), que pode ser definida a partida para o projeto de intervenção.

Uma das formas possíveis de interpretação dos dados obtidos com questões abertas como essa, é através da análise do conteúdo por classificação em temas ou categorias, capazes de auxiliar o pesquisador a identificar com maior clareza o que foi dito pelo participante (SILVA & FOSSÁ, 2015, p. 2). Por esse motivo, as respostas foram agrupadas por assunto (fig. 73).

Figura 73: categorias de sugestões



Fonte: Autora (2016)

Tem-se, portanto, dez categorias de sugestões. Cada categoria definida obteve as seguintes percentagens de repetição no que podemos chamar de “varal dos sonhos dos usuários” (fig. 74).

Figura 74: varal dos sonhos dos entrevistados



Fonte: Autora (2016)

Percebe-se que a grande maioria das pessoas que responderam à pergunta deseja uma melhor infraestrutura no entorno do percurso do trem. Em segundo lugar, temos a indicação de área verde, seguida pelo desejo de melhor infraestrutura para a cidade.

7.2 IDENTIFICAÇÕES DOS PRINCÍPIOS NORTEADORES PARA O PROJETO

Este subcapítulo envolve as constatações alcançadas sobre as respostas obtidas com a pesquisa aplicada e as possíveis hipóteses para responder cada questão.

A questão sobre pontos de referência do percurso obteve como resultado muitas respostas relativas a locais próximos à realização da pesquisa. Esse fato pode ser entendido através da teoria de Pantoja dos Santos (2013, p. 66), que entende que, dada a constante modificação do espaço urbano nas cidades modernas, a percepção do sujeito é influenciada pela distância da qual esse se encontra do objeto mencionado. Em questões onde a resposta ocorre de forma verbal (a exemplo da pesquisa realizada), o participante não tem a oportunidade de inserir fatos rememorados sobre o local, o que possibilitaria o distanciamento da realidade a partir da inserção da imaginabilidade do sujeito.

Se observarmos que 40,7 % das respostas acerca dos pontos de referência da cidade de Novo Hamburgo localizam-se na área da pesquisa (incluindo-se as vias perpendiculares à Avenida Nações Unidas ou Avenida Primeiro de Março), e que, então, 59,3% das respostas indicam lugares fora do local de estudo, é possível supor que as indicações podem relacionar-se não somente com locais próximos ao pesquisado, como também àqueles que fazem parte de sua rotina. Uma participante indicou “advogados” como referência do município. Nem ao menos trata-se de ponto específico, e sim de um conceito mais abrangente, o que pode indicar que a mesma convive com profissionais da área, ou até mesmo que poderia ser a profissão que admira (isso porque essa participante indicou trabalhar em uma escola de línguas).

Sobre o modo de transporte mais adequado para percorrer o trajeto entre a Estação Santo Afonso e o Shopping da cidade, apenas 12 das 69 pessoas indicaram a caminhada como modo de locomoção, o que representa cerca de 17,4%. Dessas, 7,24% utilizam uma forma de deslocamento combinada, unindo caminhada e uso do trem. Uma pessoa, porém, apenas caminha – devido à natureza de sua ocupação (no caso, trata-se de um catador de papel, que faz o percurso carregando sua carrocinha de coleta). Duas pessoas informaram que percorrem o trajeto do trem a pé apenas como forma de exercício.

Em estudo sobre a influência da estrutura urbana na escolha de percursos peatonais para deslocamento, realizado na capital rio-grandense, Torres (2013, p. 55) percebeu que a decisão de caminhar para percorrer a cidade está relacionada à característica, motivação, período de tempo e distância percorrida. Pode-se dizer, então, que a motivação do participante que utiliza a carrocinha, poderia ser a de encontrar uma maior quantidade de material para reciclagem, e que o casal que se exercita é motivado por questões de saúde. Em contrapartida, é possível que os 82,6% de pessoas que não caminham pelo trajeto do entorno do trem não visualizam atrativos suficientes capazes de motivá-los.

Além dessa questão, como 4,4% das pessoas mencionaram diretamente o desejo de ter mais sombra ao longo do percurso, e 14,5% mais verde, pode-se supor que a incidência do sol influencie na decisão de caminhar pela Av. Nações Unidas, ou que, como já mencionado por Pantoja dos Santos (2013), a memória sobre o lugar faça com que a paisagem diferenciada do que outrora fora, não seja mais convidativa. A seguir (fig. 75-80) é possível ver como era a área urbana percorrida pelo trem, antes da obra realizada pela Trensurb em 2014, e perceber o

contraste entre a paisagem anterior à implementação da linha férrea e a que pode ser vista pelos habitantes atualmente.

Figura 75: Praça Punta del Leste antes



Fonte: Estação das árvores.
Disponível em: <https://movroessler.wordpress.com/2012/05/07/como-era-verde-o-meu-valao-4/>

Figura 76: Praça Punta del Leste hoje



Fonte: Autora (2016)

Figura 77: o Valão antes



Fonte: Estação das árvores.
Disponível em: <https://movroessler.wordpress.com/2012/05/07/como-era-verde-o-meu-valao-87/>

Figura 78: o Valão hoje



Fonte: Autora (2016)

Figura 79: rótula do Colégio Pio XII
antes



Fonte: Estação das árvores. Disponível em:
<https://movroessler.wordpress.com/2012/05/07/como-era-verde-o-meu-valao-3/>

Figura 80: rótula do Colégio Pio XII
hoje



Fonte: Autora (2016)

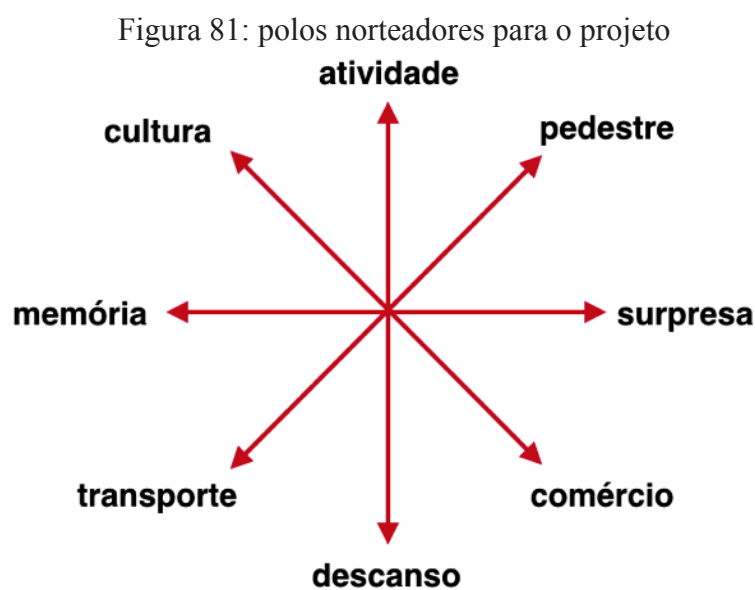
Quanto às sugestões apresentadas, pode-se entender que a grande maioria das ações propostas estavam relacionados aos ambientes vizinhos à área de estudo, ou às lembranças sobre vivências do passado. Um exemplo disso, é a forte relação que os habitantes de Novo Hamburgo possuem com a Praça dos Imigrantes, situada a dois quarteirões da Avenida Nações Unidas, e onde se estabeleceu, em 1964, a primeira estação férrea da cidade. Relatos de memórias das mesas com cadeiras que ficavam na praça, onde os moradores podiam sentar com a família e consumir alimentos e bebidas de um pequeno comércio local, ou do chafariz que atraía famílias para verem o “dançar das águas” – programação cotidiana de domingos com familiares –, ou o antigo Café Avenida (famoso estabelecimento hamburguense que reunia moradores para uma conversa ou primeira refeição matinal), provavelmente influenciaram manifestações de desejo acerca de “atividades para fazer com a família”, “lugares para comer”, “bares” e “cafés”.

Esse fato também pode ser observado na teoria de Arantes (1994, p. 198), que entende que só o ato de caminhar pela cidade já faz com que as pessoas relembrem experiências passadas, ou lugares que visitaram. Esse “percorrer” a cidade traz de volta as memórias dos habitantes. Os que passam pela Praça dos Imigrantes relembram os encontros e atividades que praticaram ali no passado, da mesma forma que os que caminham pela Avenida Nações Unidas rememoram as árvores que ali existiam.

Unindo as imagens que fazem parte da memória dos usuários e as percepções formuladas a partir do deslocamento pelo trajeto do trem, de modo a resgatar o passado e

transformar o presente, é possível o reestabelecimento do direito à cidade, através do direito de transformar Novo Hamburgo a partir das aspirações de seus habitantes, e da proposição de ocupação de áreas sem utilização – com o intuito de transformar não lugares em lugares, com base nas experiências vividas e já vivenciadas na cidade.

Dessa forma, tem-se como resultado desta análise, a formulação dos seguintes conceitos a serem implementados com o projeto (fig. 81):



Fonte: Autora (2016)

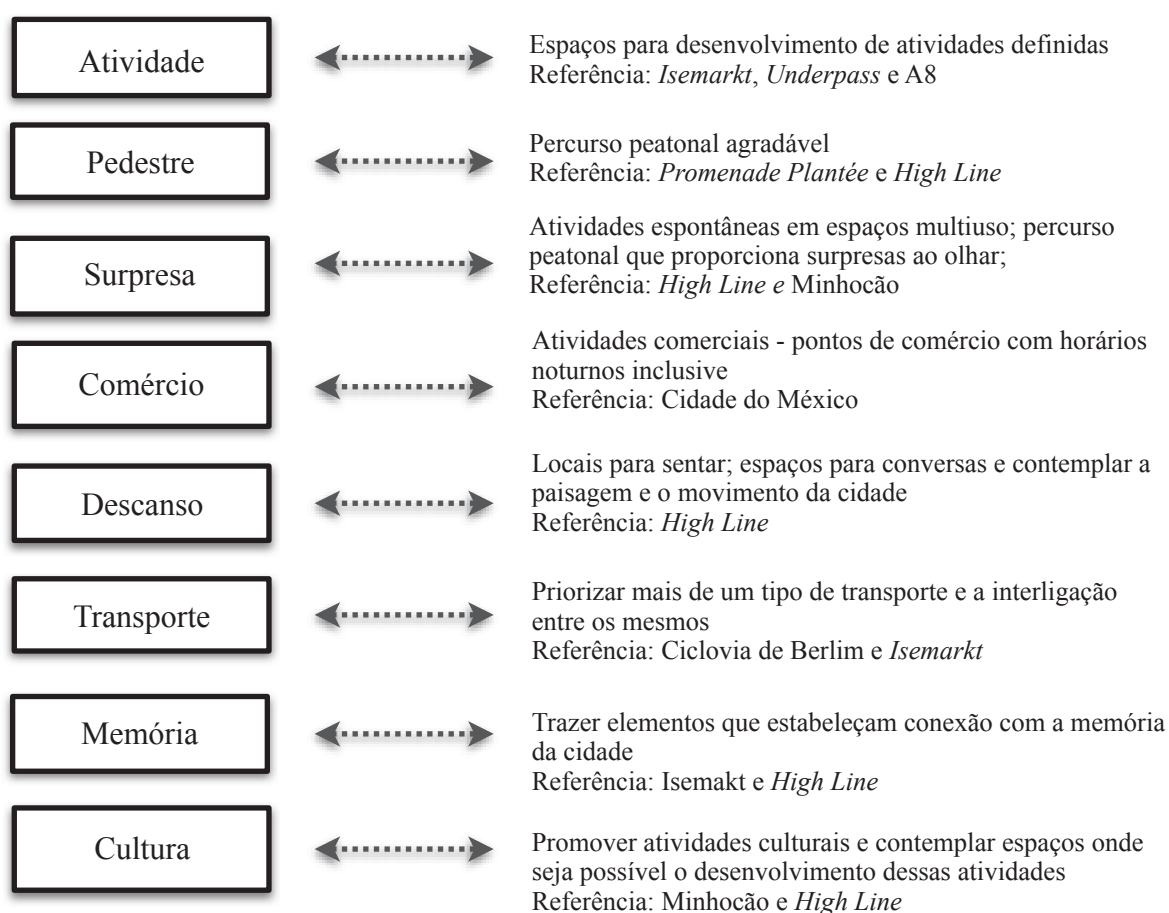
Onde:

- atividade: como forma de ocupação dos vazios, por intermédio de proposição de uma função específica;
- descanso: contempla o encontro entre pessoas e proporciona lazer;
- surpresa: torna o percurso interessante, e contribui para fomentar o deslocamento peatonal;
- memória: resgata o imaginário urbano dos habitantes, trazendo ao presente experiências vivenciadas no passado;
- transporte: o trem propriamente dito no contexto da cidade, e a possibilidade de interligar outras formas de deslocamento, tais como o ciclovitário e o rodoviário;
- pedestre: foco da intervenção urbana que se deseja propor – usuário dos espaços projetados;

- comércio: atividade atrativa de pessoas e contribuintes para melhorar a questão da segurança pública, pois entende-se que espaços ocupados são locais mais seguros;
- cultura: questão que impulsiona propostas criativas de intervenção nas cidades.

A partir da revisão bibliográfica, do vislumbre de possibilidades ilustradas através dos exemplos de transformações urbanas e de referências projetuais, dos resultados obtidos com as entrevistas realizadas e analisadas, e da determinação dos princípios norteadores de projeto, pode-se chegar a um programa de necessidades (fig.82), que contempla os polos e os elementos principais identificados nos casos, bem como resultantes da opinião dos entrevistados:

Figura 82: programa de necessidades para o projeto



Fonte: Autora (2016)

8 UM PROJETO DE RENOVAÇÃO URBANA PARA NOVO HAMBURGO

A antiga Cidade da Babilônia tinha sua área urbana dividida pelo rio Eufrates, demarcando uma divisão urbana entre dois lados do efluente (BENEVOLO, 2015, p. 32). Essa separação por elemento urbano, que ocasiona a caracterização de um limite, é identificada por Lynch (1997, p. 52) como "fronteira entre duas fases" ou "quebra de continuidade linear", a exemplo das margens de rios (ex. caso de Babilônia) ou das ferrovias (situação atual de Novo Hamburgo). Porém, ao mesmo tempo em que separam regiões da cidade, de acordo com Lynch, esses mesmos elementos fazem um papel organizacional no meio urbano, e constroem espaços onde dois setores diferentes do mesmo interagem, podendo conferir-lhes uma unidade.

Em 1875, conforme Benevolo (2015, p. 658), um canal central foi escavado no município de Amsterdam, para ligar a cidade ao mar – mera semelhança com a Babilônia. Essa intervenção impulsionou o crescimento da cidade e as transformações urbanas ocorridas, tais como a modificação das muralhas de cercamento (que se tornaram cercas vegetadas), a expansão da malha viária em direção à periferia, e a construção de uma linha férrea. Esse é um exemplo de como a criação de um limite dentro de uma cidade consolidada pode favorecer mudanças positivas, dependendo da abordagem dada ao projeto.

Partindo do exemplo citado, é possível ver na linha férrea hamburguesa as características físicas de uma cidade, de acordo com a história do surgimento dos meios urbanos, ou seja, uma grande via de circulação interligada ao sistema viário do município, além da distribuição no entorno da mesma de edificações residenciais, comércio e serviços. No entanto, não se percebe a construção de espaços de integração entre os dois lados da ferrovia, nem a valorização de lugares de acesso público que possibilitem o encontro de pessoas. A linha da Trensurb é apenas um limite que organizou a circulação de carros e trens, mas não possibilitou, da forma como foi construída e de como os espaços urbanos do seu entorno foram abordados pelo projeto, a implementação de locais de interação entre os habitantes.

O tema das Cidades Criativas é inserido neste trabalho com o intuito de transformar esse limite criado pela expansão da linha férrea intermunicipal em um conjunto de espaços de interações pessoais e de integração entre os dois lados da cidade que os cercam. Segundo

esse tema, podemos pensar que, se for possível ter uma organização desse setor da malha urbana (percorrido pelo trem), de forma a contemplar a circulação de pessoas e transportes, e distribuir atividades variadas (culturais, artísticas), fazendo uso da criatividade humana, será possível criar uma cidade dentro da própria cidade. E essa nova cidade será regida pelo sistema econômico criativo⁴⁶.

O conceito de cidades criativas vem, nos últimos anos, ganhando importância em discussões sobre urbanismo, visto o crescente entendimento do valor humano agregado, como impulsionador de mudanças sociais e de cunho econômico. Em uma de suas publicações, Florida (2011, p. 1-4) utiliza dois períodos para simular a viagem no tempo entre homens de época diferentes, e conclui que um viajante de 1900 chegaria ao ano de 1950 com o vislumbre de poucas mudanças no cotidiano da vida urbana. Já o transportado de 1950 aos tempos atuais ficaria surpreso com o fato do homem ter conquistado as tecnologias, porém, não o espaço exterior, assim como com as grandes mudanças sociais ocorridas. O autor indica que, de certa forma, todo o progresso tecnológico realizado fez com que os indivíduos esquecessem de algo fundamental para a vida humana, e que estava presente na organização urbana na formação das primeiras cidades: o convívio entre as pessoas. Por isso, nunca antes a característica principal que nos difere dos animais, a capacidade criativa, foi tão valorizada enquanto força de transformação social e econômica (FLORIDA, 2011, p. 4). Embora o dicionário *Webster's* defina a palavra criatividade como sendo a capacidade de criar novas formas que tenham algum significado, o estudioso Dean Keith Simonton (2000) agrega o significado de utilidade e surpresa ao conceito. Simonton (2000, p.153) salienta que aqueles que conseguem obter sucesso, desde as civilizações antigas são, impreterivelmente, os capazes de criar e manter a criação, e esse feito concretiza-se pelo uso da criatividade. Além disso, conforme Florida (2011, p. 4), é necessário que exista um ambiente econômico e social capaz de nutrir impulsos criativos das mais diversas formas.

A partir desse pensamento e da revisão bibliográfica realizada por este estudo, além do entendimento de Florida (2011, p. 7) de que os modelos sociais que conhecemos encontram-se em processo de mudança, guiados pelo éthos⁴⁷ criativo, optou-se pela utilização do tema das Cidades Criativas para fundamentar a criação deste projeto. Portanto, o projeto para os

⁴⁶ Cf. Florida, trata-se da economia movida pela criatividade humana (FLORIDA, 2011, p.4).

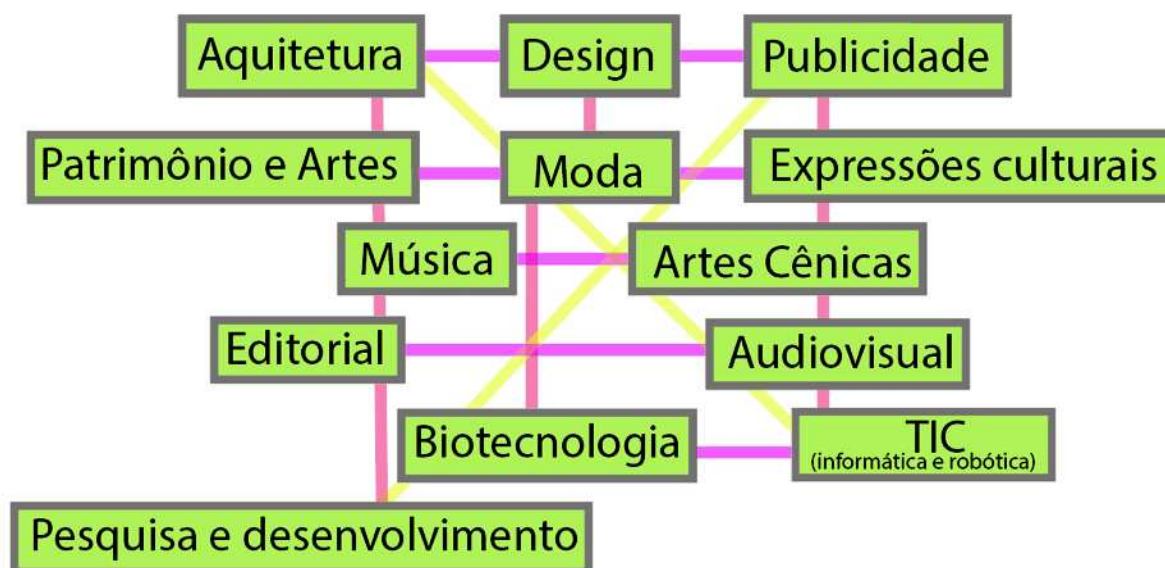
⁴⁷ Entende-se por éthos o conjunto de hábitos comportamentais e culturais coletivos.

vazios urbanos de Novo Hamburgo, utilizando a criatividade como premissa, passa a chamar-se Projeto Trilhos Criativos.

Este projeto busca aplicar a criatividade em um percurso dinâmico através da distribuição de atividades úteis aos habitantes, contemplando o fator surpresa para quem o percorre. O local, hoje, caracteriza-se por ser um espaço urbano composto por múltiplos espaços sem função social.

Para concretizar essa linha projetual, a intervenção urbana proposta, denominada “Trilhos Criativos”, prevê a distribuição de indústrias criativas ao longo de todo o percurso. No Brasil, segundo Reis (2012, p. 30), essa expressão ganhou visibilidade a partir da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), que aconteceu em São Paulo, no ano de 2004. Ainda em solo brasileiro, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) desenvolveu um documento após o evento que subdividiu a categoria das indústrias criativas do estado em treze diferentes áreas, que fazem parte de um núcleo criativo de atividades, conforme figura (fig. 83).

Figura 83: indústrias criativas brasileiras



Fonte: Autora (2016)

Paralelamente às indústrias criativas, ao redor desse “núcleo”, há também uma série de outros serviços e indústrias interligadas a essas, para que seja possível o funcionamento das mesmas (a exemplo da indústria de materiais de artesanato, que apoia a indústria das artes).

No cenário mundial, Richard Florida propõe outras atividades interligadas às indústrias principais, desenvolvidas pelos profissionais de negócios e finanças, direito, saúde e áreas afins (FLORIDA, 2011, p.69). Porém, por tratar-se de situação apresentada no país, as categorias adotadas para o desenvolvimento deste trabalho são as apontadas pela FIRJAN.

O zoneamento proposto para a distribuição dessas indústrias é resultado da compilação de informações entre indícios de atividades carentes na área (através da observação direta), entrevistas com moradores, trabalhadores e frequentadores (que manifestaram suas necessidades coletivas), incluindo-se a análise da dimensão dos espaços existentes (quanto a viabilidade projetual e conexões possíveis com vias consolidadas).

Além dessa setorização, existem elementos condutores que interligam todas as indústrias, e percorrem a linha do trem até suas extremidades dentro de Novo Hamburgo, tais como a ciclovia, pavimentações padrão e vegetação nos pilares.

8.1 A ÁREA DO PROJETO

O projeto apresentado neste trabalho, ou seja, a proposta de intervenção urbana no setor 1 do percurso do trem, contempla duas diferentes áreas, denominadas Q1 e Q2 (fig. 84). A quadra Q1 é a Praça Punta del Leste, e a Q2 é o canteiro central localizado embaixo da estação Novo Hamburgo. Na lateral da Estação, com uma de suas frentes para a Av. Nações Unidas, há ainda um lote pertencente à Trensurb, localizado entre o Shopping e a rua Marcilio Dias, que não pertence ao projeto apresentado aqui.

Esse terreno, conforme acordado com a Administração Municipal, deveria abrigar um terminal de integração rodoviário. Existe, no presente momento, um projeto arquitetônico tramitando no setor de aprovação de projetos na prefeitura Municipal de Novo Hamburgo, contemplando essa função acordada. Como já mencionado, o conceito de vazio urbano adotado como referência para esta dissertação é o de um *espaço resultante de obras de infraestrutura viária, sem função específica*, conforme mencionado anteriormente⁴⁸. Assim sendo, pelo fato de esse terreno privado não representar a definição adotada além de não tratar-se de um espaço público, optou-se por não contemplá-lo no projeto urbanístico aqui

⁴⁸ Cf. DOMINGUES (2012) e ÁVILA (2013), páginas 39-40.

apresentado. No entanto, foram lançadas, nas considerações finais deste trabalho, diretrizes possíveis para modificação da proposta existente e em análise para aprovação, como sugestão.

Figura 84: área do projeto



Fonte: Autora (2016)

A área escolhida para ampliação da proposta teve por critérios de escolha os seguintes fatos: caracterizar-se como o ponto de chegada ao centro de Novo Hamburgo; antigo ponto de encontro de moradores e visitantes (na Praça Punta del Leste); potencial local de integração entre os transportes públicos, contribuindo para a mobilidade urbana do Município; área próxima à Praça dos Imigrantes – local de referência para os habitantes, e onde no passado desenvolviam-se atividades importantes para o cotidiano dos moradores de Novo Hamburgo.

8.2 O PROJETO

Com base nas contribuições observadas com os exemplos de renovação urbana inseridos nesta pesquisa, e nos resultados obtidos com a pesquisa de campo, foi possível construir um projeto urbanístico contemplando algumas referências de intervenções ao redor

do mundo, e também atividades que os moradores consideram importantes. Além disso, a proposta apresentada busca o resgate da memória dos habitantes, manifestada nas respostas do questionário aplicado.

Contempla também a implementação de quatro locais comerciais, caracterizados por pontos de distribuição de cervejas artesanais. A ideia de propor esse tipo de comércio específico justifica-se pelo fato de que existem quatro cervejarias com fabricação própria na cidade. Trata-se do fortalecimento de uma atividade local e, pelo fato da construção proposta ter como característica a capacidade de reciclagem, mobilidade e de poder ser transformada para outro fim, a mesma conecta-se ao tema das Cidades Criativas. Ademais, acredita-se que esse tipo de comércio, que tende a permanecer aberto durante o período noturno, contribui para a manutenção da segurança da área onde está inserido, por favorecer a circulação de pessoas. Sendo um comércio de produtos locais, facilita o escoamento de produção, a logística de transporte e fortalece a identidade da cidade, por tratar-se de algo regional.

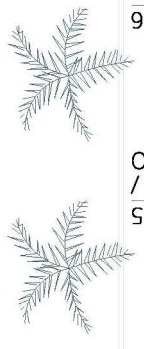
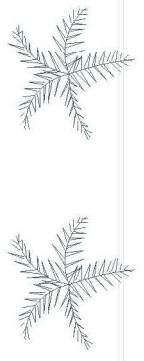
O projeto possui elementos comuns entre as quadras Q1 e Q2, como a ciclovia e a vegetação entorno dos pilares existentes – pertencentes à estrutura do trem – razão pela qual, em uma possível ampliação do projeto criativo ao longo de toda a extensão da linha férrea, poderá ser criado um grande parque linear ao nível da rua. Dessa forma, esses elementos caracterizam-se como elementos condutores, que interligam todas as indústrias, e poderão percorrer a linha do trem até suas extremidades dentro de Novo Hamburgo.

A seguir serão apresentados os desenhos da proposta urbanística para a área e, após a ilustração da transformação urbana pretendida, há uma descrição dos ambientes e das questões peculiares de cada quadra contemplada pelo projeto, contendo uma breve justificativa sobre decisões projetuais.

▲ ACESSO AO SHOPPING

DES UNIDAS

17726

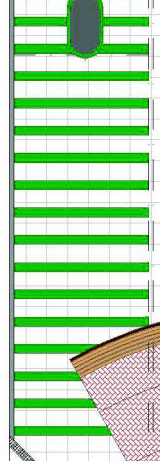


BANCO - TIPO 4
MAT: MADEIRA /
SEM ENCOSNTO

BANCO - TIPO 5
MAT: MADEIRA /
SEM ENCOSNTO

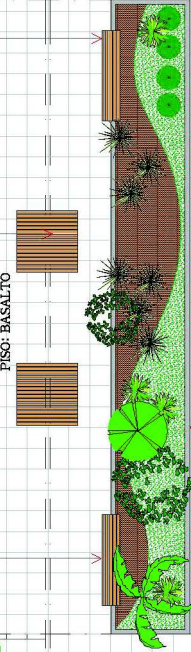
BANCO - TIPO 6
MAT: FIBRA DE
VIDRO /
COR: VERMELHO

PANEL EM VIDRO
EXPOSITOR PARA OS
EVENTOS /
COR: PRETO /
PILARES EM
ILUM. LATERAL /



ESTAR DAS ÁGUAS
ÁREA = 100m²
PISO: TUDOLO CERÂMICO + BLOQUETE
+ CIMENTO ALISADO COM PIGMENTO

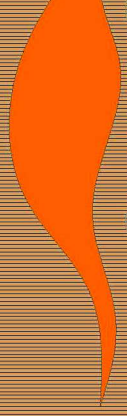
ESTAR DOS PINGOS VERMELHOS
ÁREA = 185m²
PISO: BASALTO

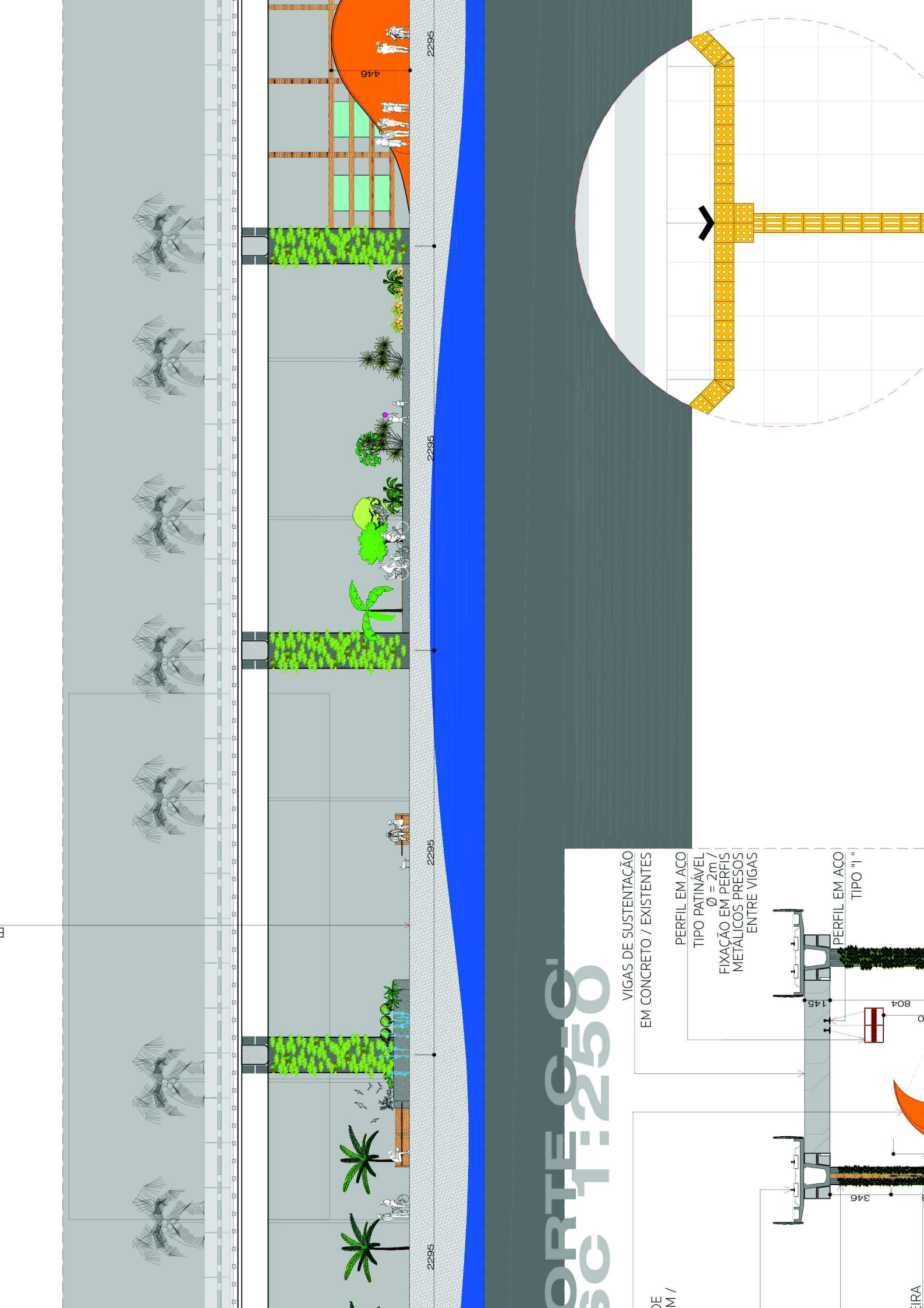


ESTAR MARCO ZERO
ÁREA = 122m²
PISO: CIMENTO ALISADO

Okm

ESTAR DA CONCHA
ÁREA = 100m²
PISO: MADEIRA + PEDRA PORTUGUESA





2295

2295

2295

2295

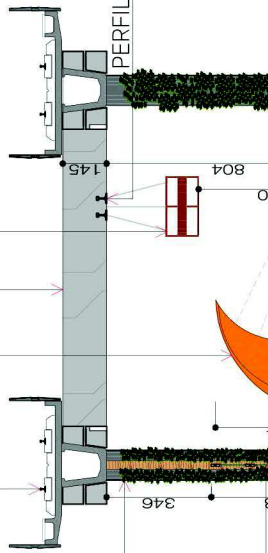
446

ORTE 250'

VIGAS DE SUSTENTAÇÃO
EM CONCRETO / EXISTENTES

PERFIL EM AÇO
TIPO PATINÁVEL
 $\phi = 2m$ /
FIXAÇÃO EM PERFIS
METÁLICOS PRESOS
ENTRE VIGAS

PERFIL EM AÇO
TIPO "I"

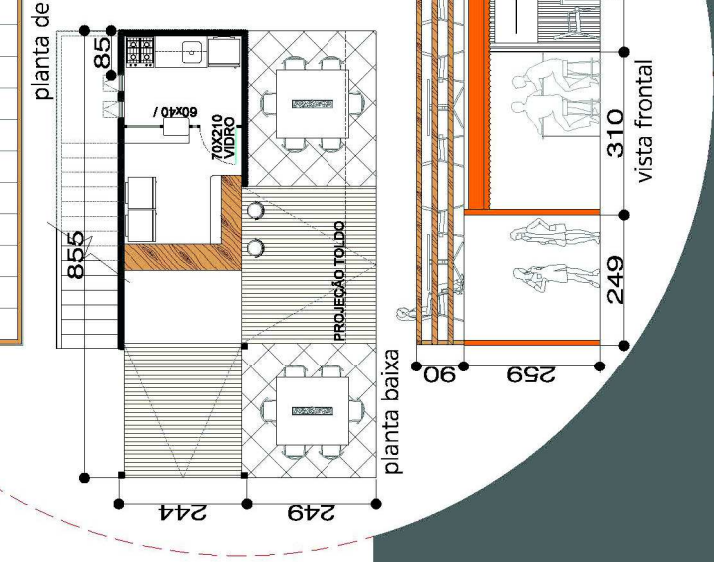


346

804

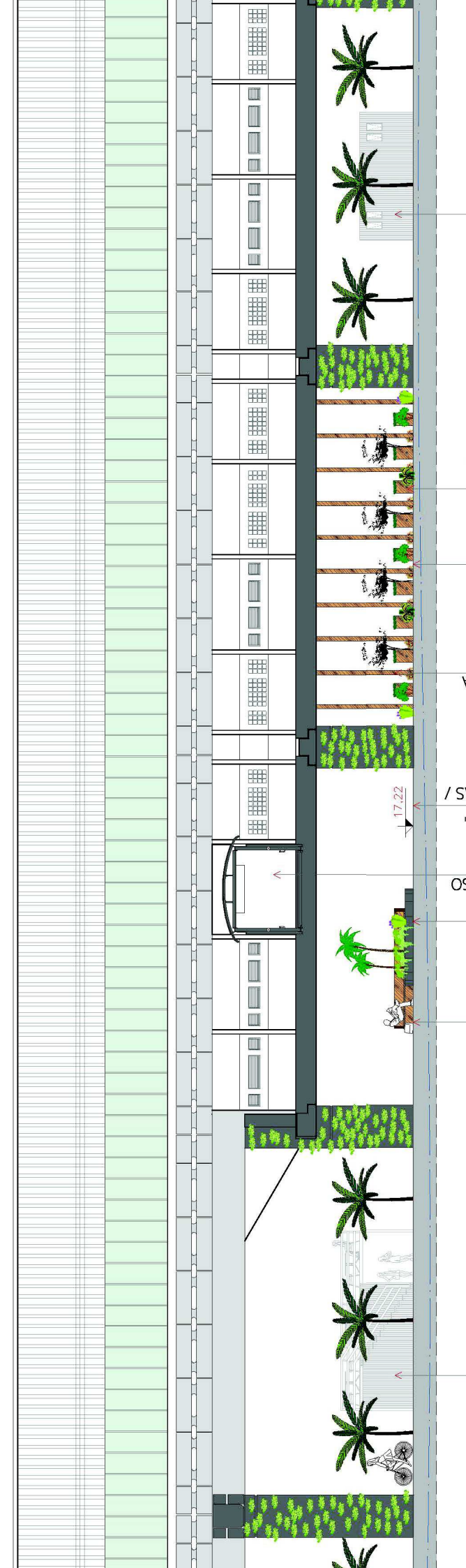
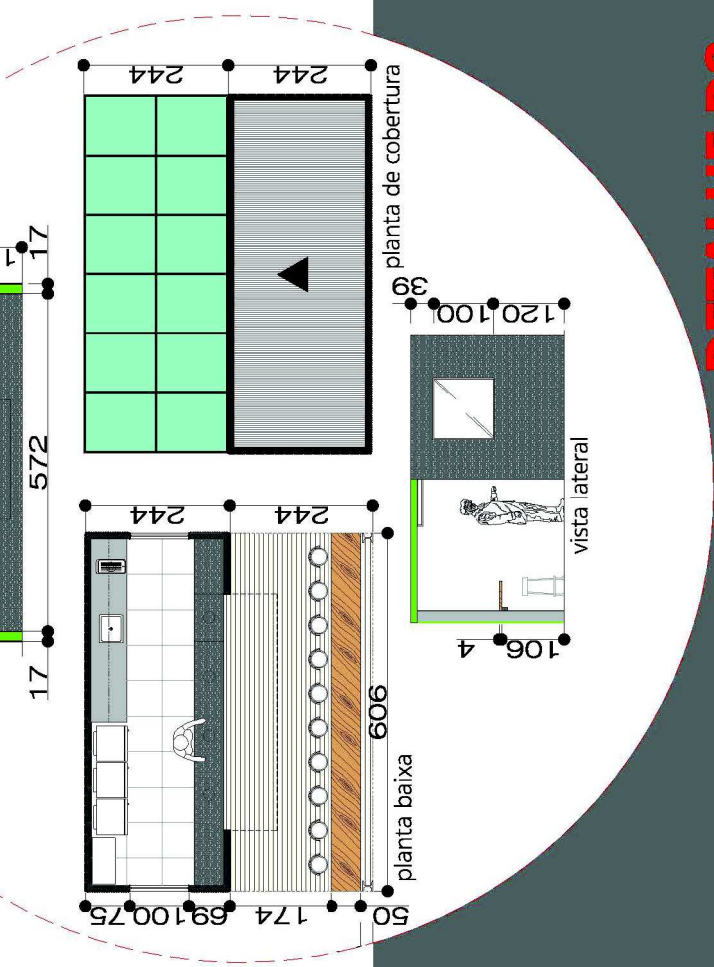
DE
M /

IRA



DETALHE D8

QUIOSQUE "CADELA VELHA"



8.2.1 A Quadra Q1

A quadra Q1 é a Praça Punta del Leste. Antigamente, conforme já ilustrado (p.109), esse local contemplava uma grande variedade de espécies verdes, flores, e locais para sentar. Havia iluminação, e as pessoas que passavam pela área frequentemente costumavam encontrar-se ali para conversar. Era um lugar atrativo aos moradores.

Como uma das condicionantes para a permissão da execução da expansão da linha férrea, em 2014, a Prefeitura de Novo Hamburgo determinou que a Praça deveria ser refeita e reurbanizada após a conclusão da obra. No entanto, isso não ocorreu. A Administração Municipal alegou, após pedido de esclarecimentos por parte da comunidade, que não houve interessados na licitação aberta para a execução da Praça.

O projeto apresentado, por tratar-se de ponto de encontro, tem como princípio norteador a distribuição de ambientes de *estar* externos – locais onde as pessoas possam reunir-se, e que contemplem atividades diversas para atrair público com interesses variados.

Em alguns destes ambientes foram distribuídas atividades que outrora fizeram parte da vida dos habitantes, e que permanecem em sua memória. Cada *estar* recebeu um nome, vinculado à atividade desenvolvida no espaço, ou ao significado que possui em relação ao projeto como um todo.

8.2.1.1 Canteiro do Totem

Este espaço contempla um pequeno canteiro de vegetação, e comunicação visual apresentada sob forma de totem, com quatro metros e setenta centímetros de altura. A lateral do totem possui a identificação do setor do parque linear ao qual a quadra onde ele está inserido corresponde. Já na vista frontal, para este caso específico há a identificação com o nome da praça, pois a quadra denominada Q1 do projeto corresponde à Praça Punta del Leste, conforme é possível ver nas figuras (fig. 85-86).

A proposta de um elemento vertical disposto junto ao pilar de sustentação dos trilhos, em madeira, busca minimizar a desproporção da estrutura do trem em relação à escala humana – são pilares de oito metros de altura. Assim, o totem de comunicação visual e a vegetação disposta, tanto na estrutura quanto no canteiro ao redor da mesma, têm o intuito de

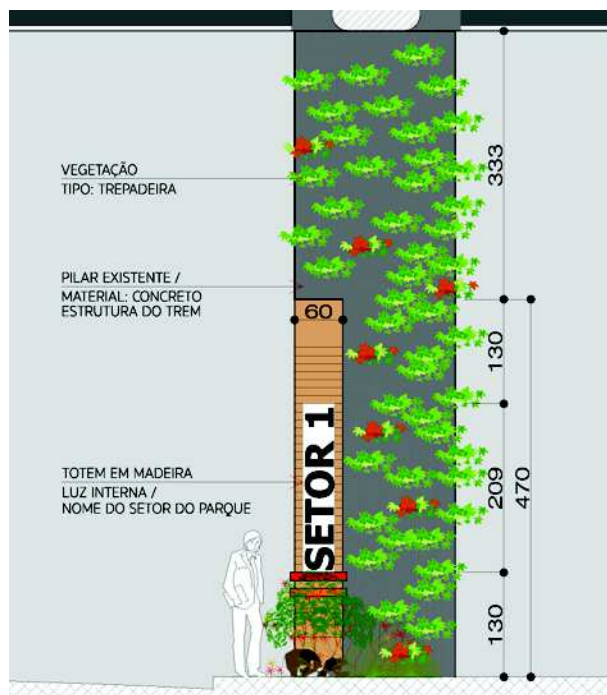
desviar o olhar. Internamente, o elemento de madeira possui iluminação, para que não perca a característica de identificação do espaço à noite.

Figura 85: canteiro do Totem / Elevação frontal



Fonte: Autora (2016)

Figura 86: canteiro do Totem / Elevação lateral



Fonte: Autora (2016)

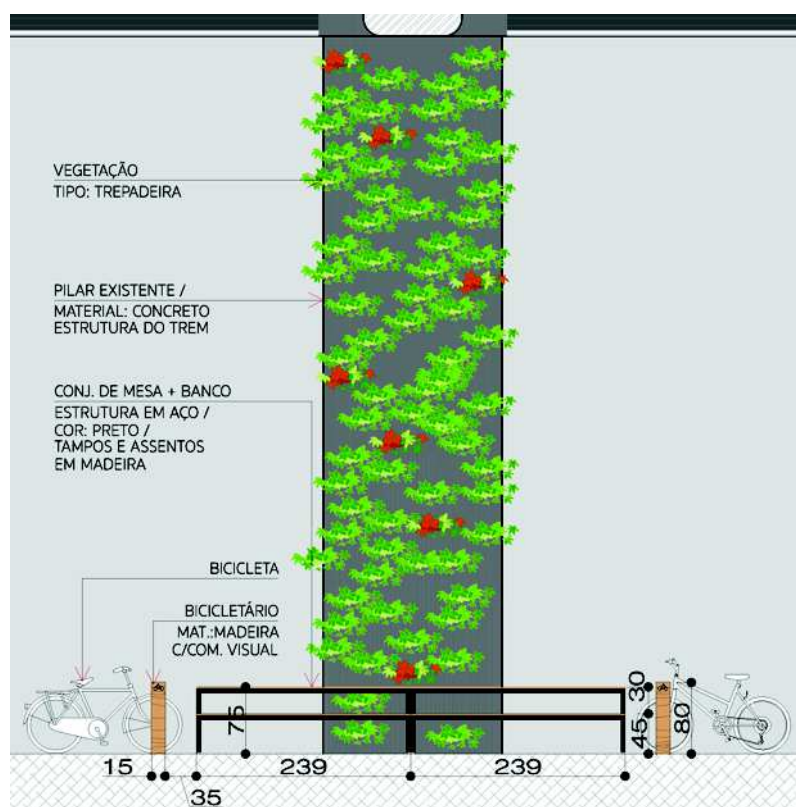
Trata-se de um ambiente coberto, localizado embaixo da projeção da Estação Novo Hamburgo.

8.2.1.2 *estar* Quem pedala tem fome

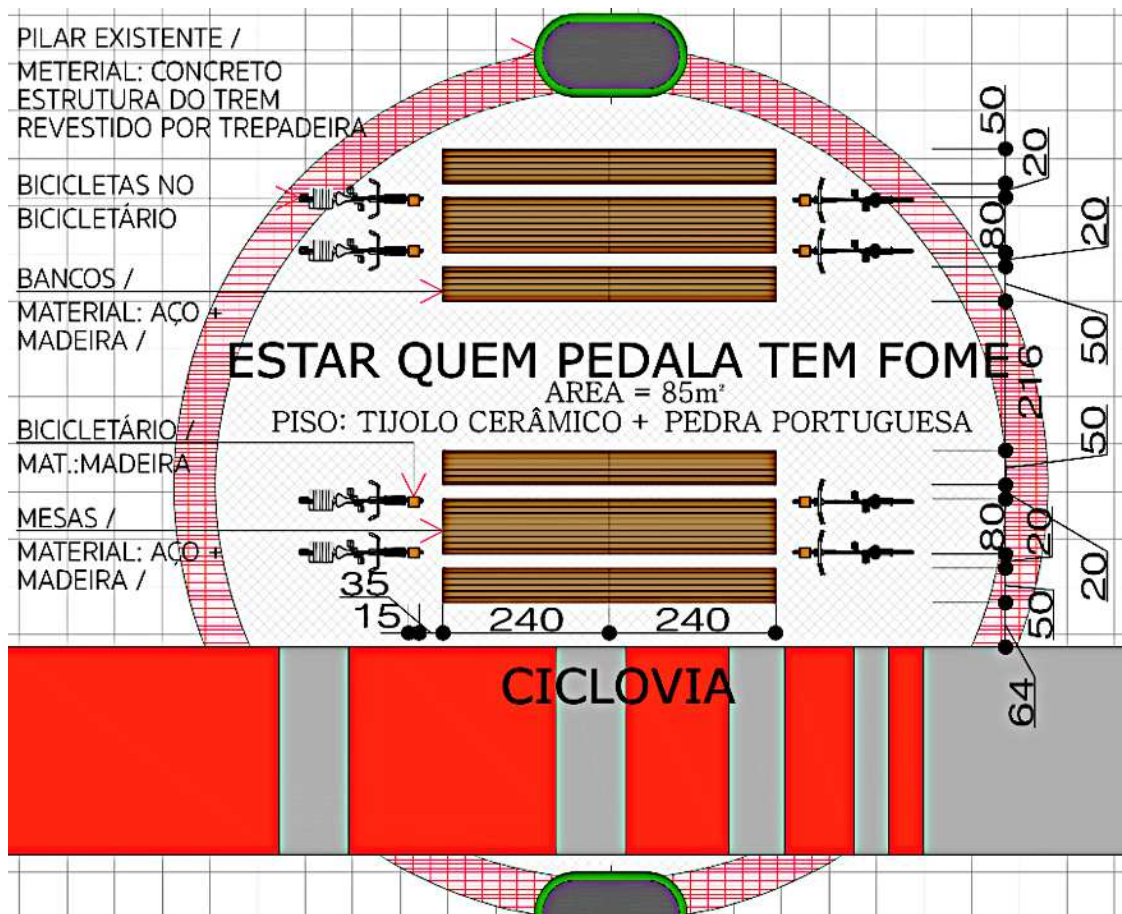
O nome deste ambiente, assim como a nomenclatura dada a outros espaços do projeto, está relacionado à proposta de ocupação do local. A ideia é que o usuário que utilize a bicicleta como meio de locomoção, possa sentar para descansar, conversar, ou até mesmo realizar uma refeição neste ambiente, tendo a possibilidade de estacionar seu veículo junto ao conjunto de mesa e banco proposto.

Há, portanto, um elemento em madeira – bicicletário personalizado –, com capacidade para uma unidade de bicicleta em cada lado do banco linear, sendo possível sentar ao lado de seu veículo pessoal, como pode ser visto nas imagens (fig. 87-88). Como existem oito bancos no total, a capacidade de todos os bicicletários ao mesmo tempo seria de oito unidades de bicicleta.

Figura 87: *estar* Quem pedala tem fome



Fonte: Autora (2016)

Figura 88: planta baixa do *estar* Quem pedala tem fome

Fonte: Autora (2016)

A pavimentação proposta para este ambiente é a pedra portuguesa com tijolo cerâmico, assentado de modo a delimitar o espaço e separar o ambiente do *estar* da circulação comum da praça, que utiliza o basalto como revestimento principal. Essa especificação da

Figura 89: vista do revestimento da Praça dos Imigrantes



Fonte: Autora (2016)

Figura 90: exemplo da mistura de materiais de revestimento

Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/763989/a-calcada-portuguesa/5507d306e58ece0c0b00009c>

pedra busca um resgate de memória visual da Praça dos Imigrantes, ponto de referência da cidade para os habitantes.

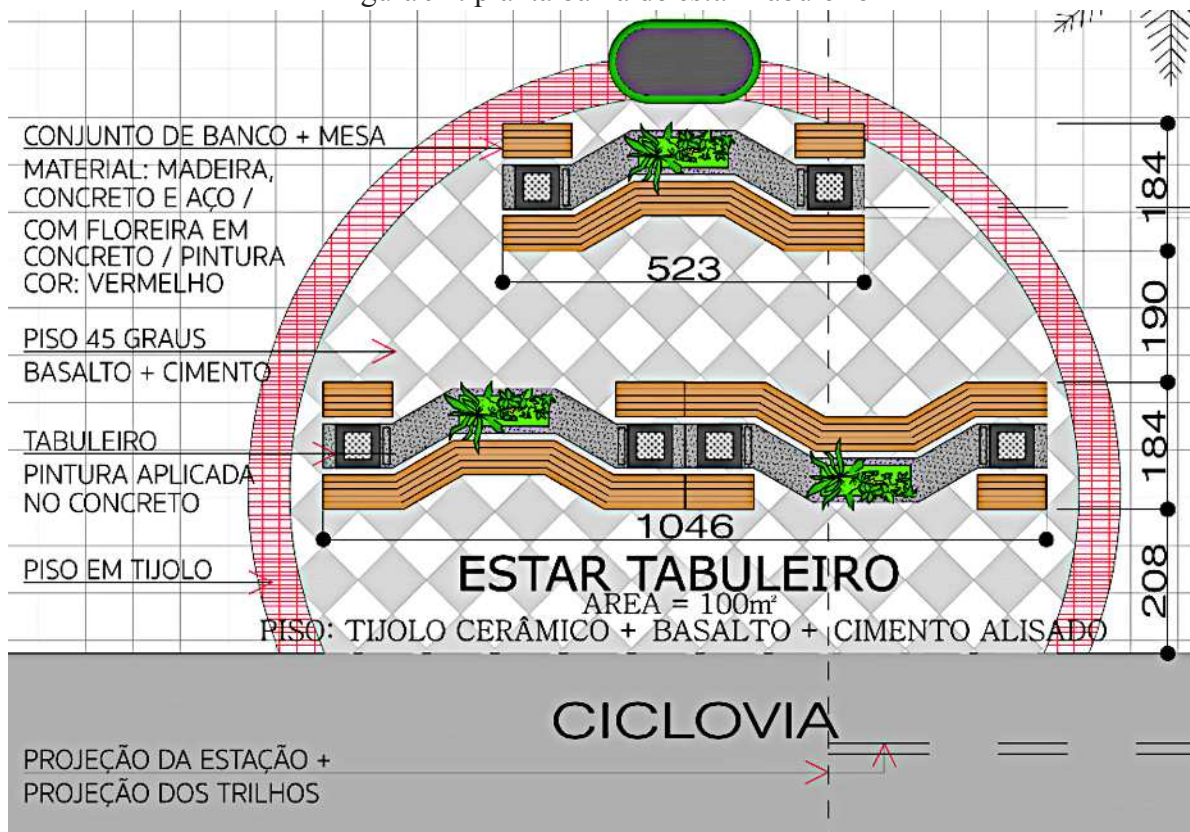
É possível ter uma ideia do aspecto dessa mistura de materiais e uma imagem da Praça referida nas figuras de referência (fig. 89-90).

8.2.1.3 *estar* Tabuleiro

Este ambiente é parcialmente coberto, ou seja, parte dele está sob a estação Novo Hamburgo ou sob os trilhos do trem, e parte está descoberto.

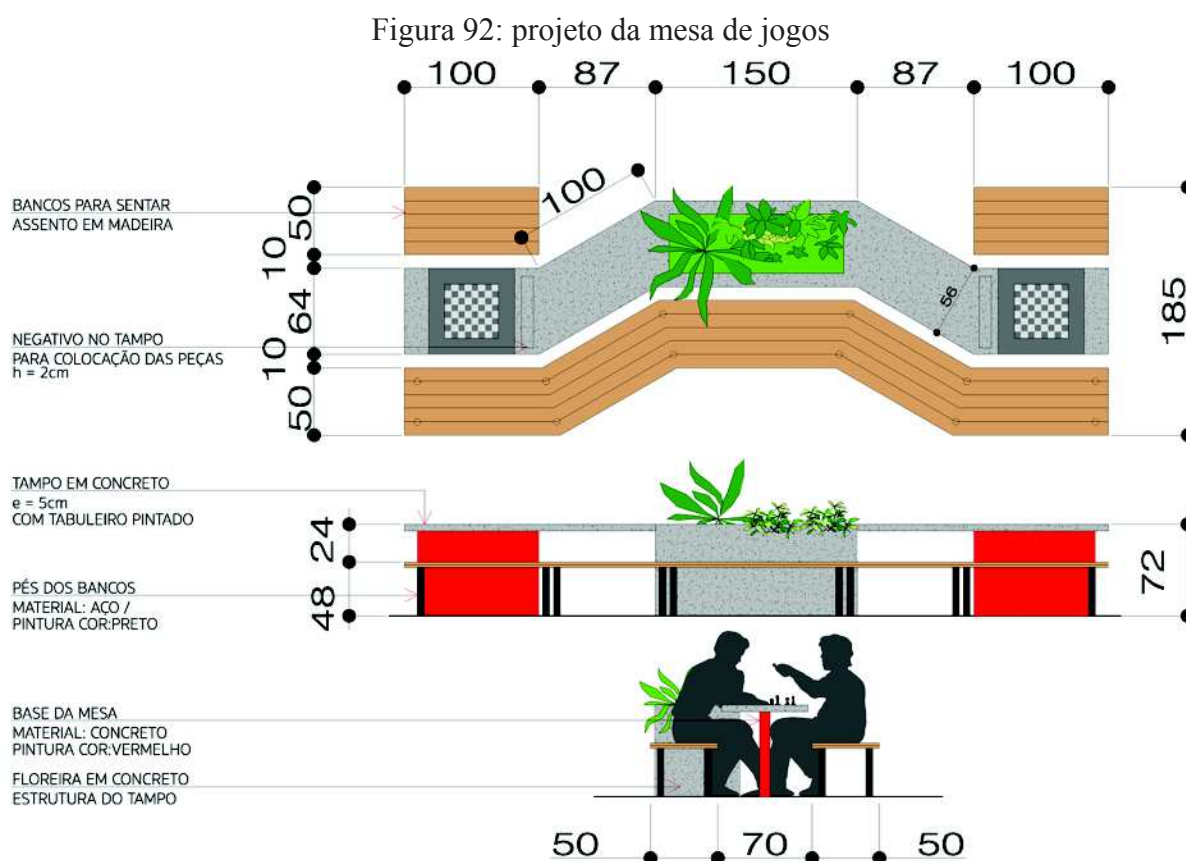
Trata-se de um espaço que contempla atividades para moradores da região. Prioriza o desenvolvimento de jogos de tabuleiro e, ao mesmo tempo, contempla bancos para sentar, que possibilitam o desenvolvimento de interação entre as pessoas. Além disso, cada conjunto de banco com tabuleiro de jogos contém uma floreira em concreto para que a vegetação inserida minimize a dureza do material predominante na estrutura da linha férrea, além da presença de cor na base da mesa.

Figura 91: planta baixa do *estar* Tabuleiro



Fonte: Autora (2016)

O piso mescla a utilização de diferentes materiais, sendo que o basalto está disposto em ângulo de 45 graus, juntamente com o cimento alisado, trazendo a ideia de um grande tabuleiro. O tijolo aplicado no revestimento delimita o espaço do *estar*. Podemos ver imagens do espaço e da mesa projetada nas figuras anexadas (fig. 91-92).



Fonte: Autora (2016)

Por uma questão de logística, tanto para fabricação da peça quanto para o transporte, optou-se por um projeto capaz de ser montado e desmontado, onde as partes do conjunto podem ser desmontadas (segmentos do banco linear, um tampo de cada lado da floreira apoiado na mesma e bases da mesa de concreto com tabuleiro).

8.2.1.4 *estar* Das Águas

A escolha do nome para este espaço refere-se ao chafariz embutido no piso: são ao todo doze jatos de água.

A ideia de utilizar o elemento água como atrativo principal deste espaço remete ao

resgate da memória dos habitantes e de experiências agradáveis vivenciadas por eles no passado. Conforme Selbach (2006, p. 29), durante a década de 70 havia uma fonte de águas dançantes, formando figuras coloridas ao som de melodias na Praça dos Imigrantes⁴⁹. Há, portanto, um conjunto de lembranças agradáveis sobre a praça, no qual se inclui a atividade de sentar para ver e ouvir o dançar das águas.

Conforme depoimento de alguns habitantes, costumava-se ir à Praça para ver o espetáculo aos domingos, reunindo a família e levando cadeiras móveis para sentar. No entanto, descobriu-se (a partir de uma imagem antiga da cidade) que a relação com a água precede a instalação das águas coloridas, pois em 1920 já havia um chafariz na praça central citada (fig. 93-94).

Figura 93: década de 20 – imagem da Praça 14 de Julho (atual Praça dos Imigrantes)



Fonte: http://prati.com.br/bwg_gallery/novo-hamburgo/?page_number_0=1

Figura 94: década de 70 – chafariz de águas dançantes e concha acústica da Praça dos Imigrantes



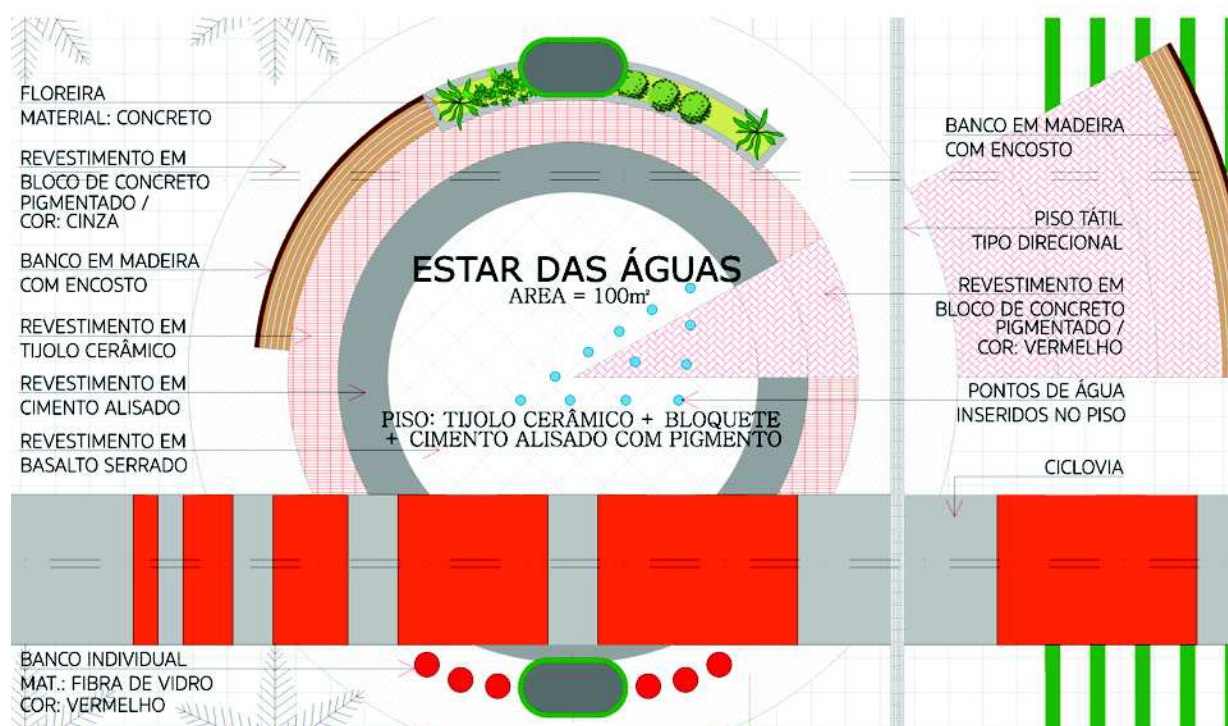
Fonte: http://prati.com.br/bwg_gallery/novo-hamburgo/?page_number_0=1

⁴⁹ Cf. mapa inserido no Anexo I

Dessa forma, a recriação desse espaço no *estar* proposto inclui também o projeto de longos bancos no entorno do chafariz, para que as pessoas possam sentar com seus familiares.

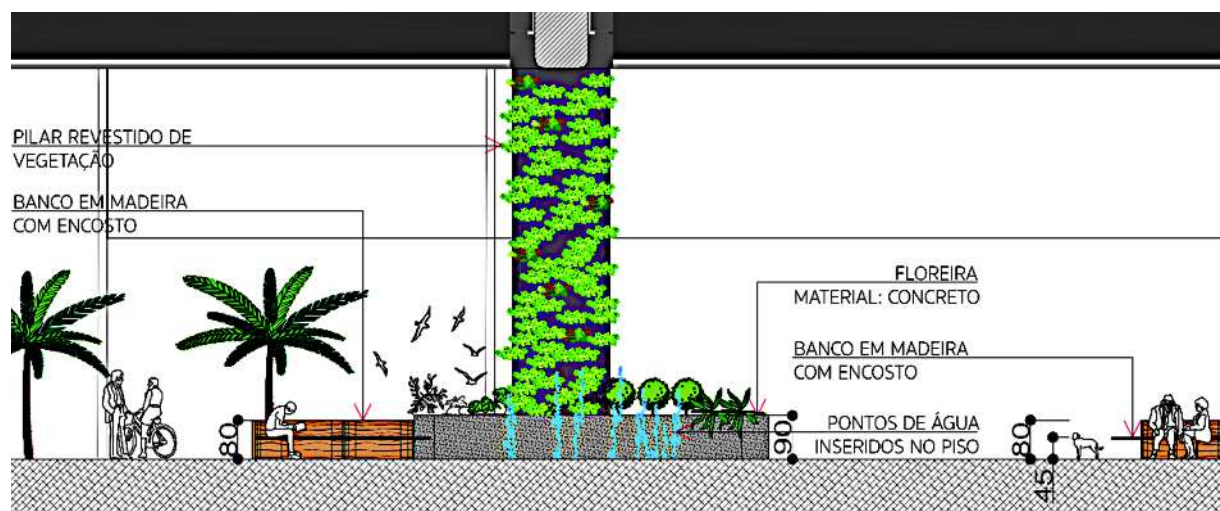
O posicionamento deste espaço, no contexto da quadra, está centralizado com o eixo de circulação para pedestres oriundos do acesso principal ao Shopping da cidade. Objetiva-se que se torne um espaço convidativo ao olhar dos usuários da Praça Punta del Leste e também daqueles que têm algum tipo de relação com o estabelecimento comercial citado.

Figura 95: *estar* das Águas



Fonte: Autora (2016)

Figura 96: elevação do *estar* das Águas



Fonte: Autora (2016)

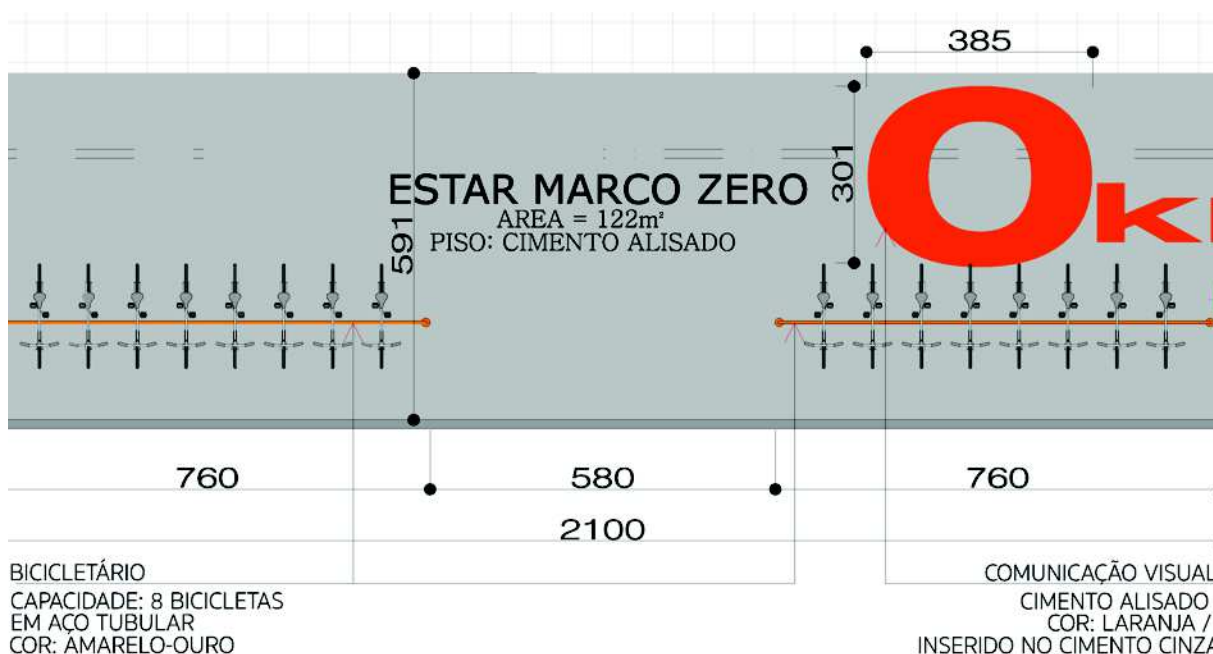
O eixo de deslocamento a partir do acesso ao Shopping é demarcado pelo piso tátil direcional. Os bancos em madeira convergem para a área central do espaço, onde estão dispostos os pontos de água, conforme podemos ver nas figuras apresentadas (fig. 95-96).

8.2.1.5 *estar* Marco Zero

O nome deste ambiente indica que neste ponto da intervenção urbana inicia ou termina a ciclovia proposta. Para ilustrar, há uma demarcação de piso indicando "0 km", ou seja, pretende-se que a partir deste local seja indicada a quilometragem percorrida do início ao fim da linha do trem de Novo Hamburgo, tanto para o percurso peatonal quanto para o cicloviário, através de demarcações visuais.

É possível ver, na imagem acima (fig. 97), as especificações do ambiente proposto.

Figura 97: detalhe do *estar* Marco Zero



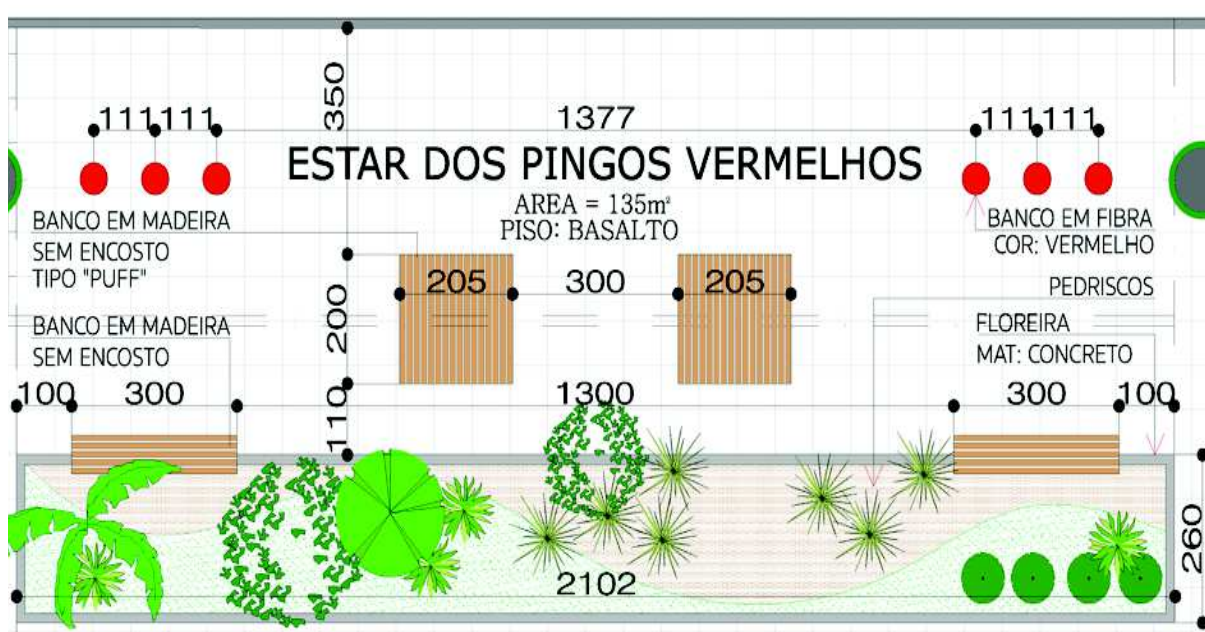
Fonte: Autora (2016)

Além disso, ao lado deste ambiente encontra-se o *estar* Da Concha, local que pretende atrair público para atividades artísticas culturais e, dessa forma, o posicionamento do bicicletário na Praça Punta del Leste poderá incentivar deslocamentos cicloviários para aqueles que assistirão aos eventos citados.

8.2.1.6 *estar* Dos Pingos Vermelhos

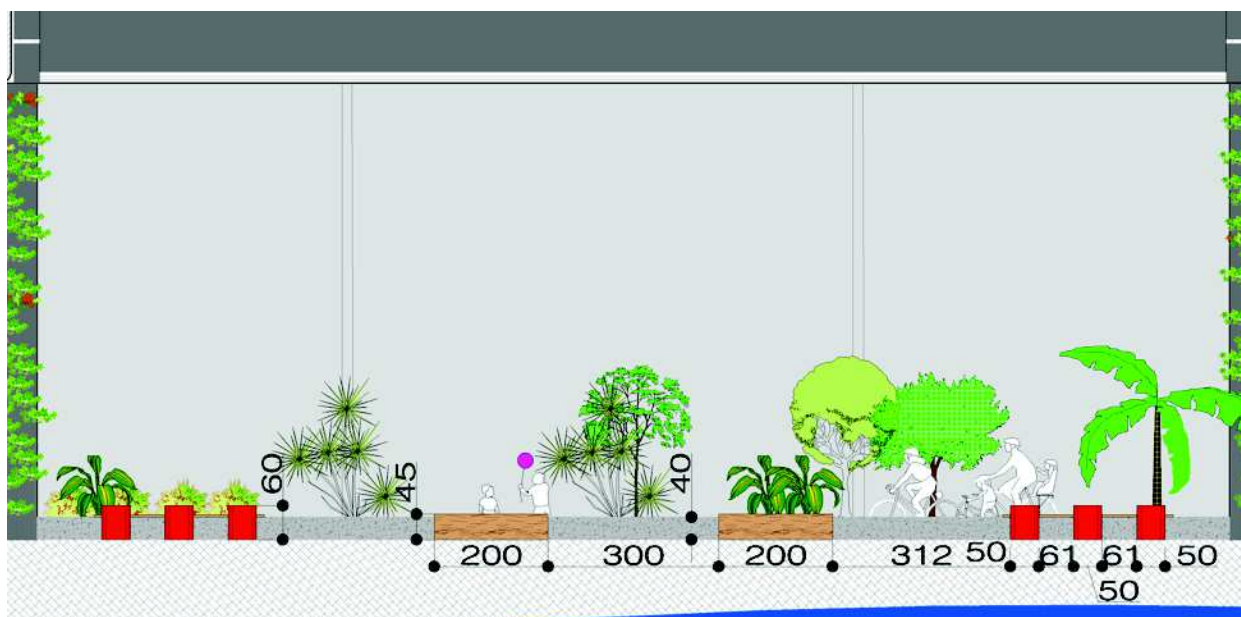
O objetivo deste espaço é reunir pessoas para conversar. É possível sentar no banco de madeira apoiado sobre a floreira, e ficar mais próximo à vegetação. Ou pode-se sentar no *puff* quadrado de madeira, cuja ideia é ter pessoas sentando em todo o seu perímetro, tendo a capacidade aproximada para acomodar doze indivíduos (fig. 98).

Figura 98: *estar* dos Pingos Vermelhos



Fonte: Autora (2016)

Complementando, os bancos individuais vermelhos, redondos, feitos em fibra de vidro, ajudam a dar nome ao ambiente. A ideia de chamar de "pingos vermelhos" provém do ditado popular "colocar os pingos nos i's", e indica que é um lugar para colocar a conversa em dia. Aliado ao dito, os elementos visuais mais marcantes do *estar* são os assentos de cor avermelhada (fig. 99), o que faz com que possam tornar-se referência indicativa para encontrar este ambiente.

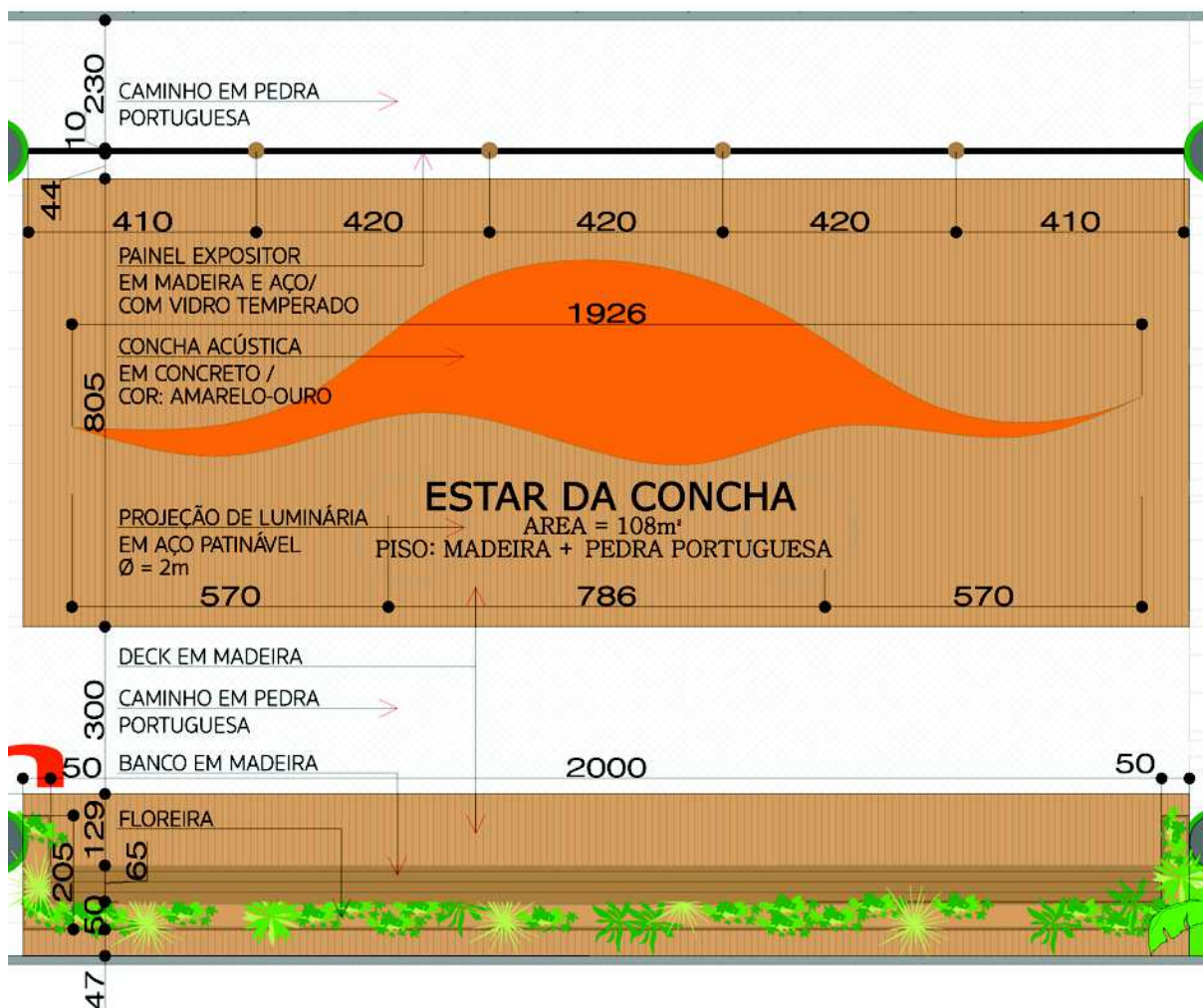
Figura 99: vista do *estar* dos Pingos Vermelhos

Fonte: Autora (2016)

8.2.1.7 *estar* Da Concha

Este *estar* busca também o resgate da memória da população local. Como é observável nas figuras (fig.90 e 91), havia antigamente um concha acústica na Praça do Imigrante, onde era possível assistir a espetáculos culturais e outras atividades de forma gratuita. Com a demolição desse elemento construtivo, eventos desse nível são hoje realizados na cidade em ambiente fechado, mais especificamente no Centro de Cultura. Então, seguindo a mesma linha de pensamento até então proposta, a especificação de piso em pedra portuguesa para a circulação completa a recriação do espaço citado, visto que na outra praça existe esse revestimento. É possível ver a seguir um detalhe do ambiente na planta baixa inserida (fig. 100).

A estrutura desta concha é feita em concreto armado, diretamente sobre a malha, para que seja possível moldar o formato. Já a escolha do pigmento adicionado à mistura, tem a intenção de chamar a atenção de quem passa ou está procurando localizar-se. O painel de vidro com estrutura de madeira atrás dela, ajuda na acústica, serve de local para divulgação dos eventos e, ao mesmo tempo, permite a transparência necessária para que as árvores do outro lado da rua possam ser vistas por quem está na praça. A seguir (fig. 101) pode-se ver uma imagem dessa vegetação, em situação atual.

Figura 100: planta baixa do *estar* Da concha

Fonte: Autora (2016)

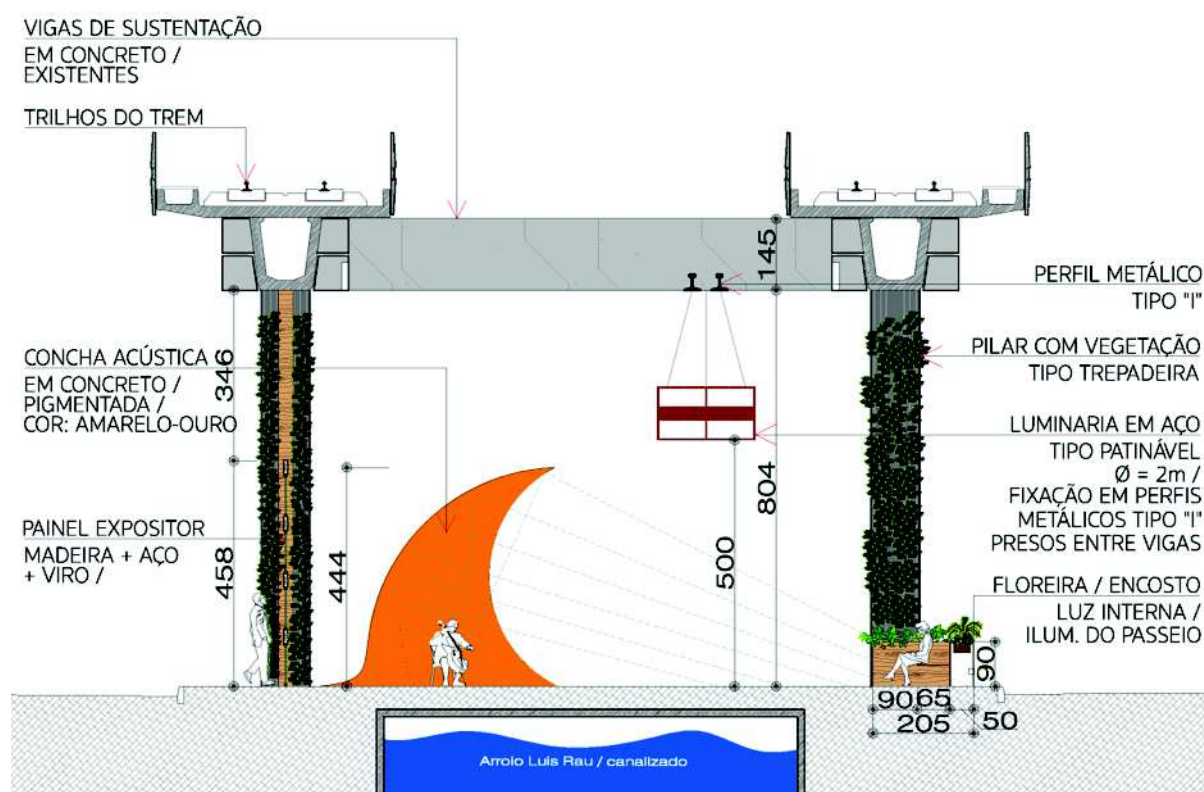
Figura 101: vista da vegetação atrás da Concha, no outro lado da via



Fonte: Autora (2016)

O longo banco de madeira posicionado em frente a concha, possui encosto alto e floreira acima dele, o que ajuda a formar uma barreira para o som proveniente de fora da praça, e a delimitar o espaço dos eventos ocorridos ali. Completando o ambiente, duas luminárias pendentes, redondas e em aço patinável, compõem um clima mais intimista. Pode-

Figura 102: corte esquemático



Fonte: Autora (2016)

se ver uma imagem onde aparece o desenho da luminária proposta (fig. 102).

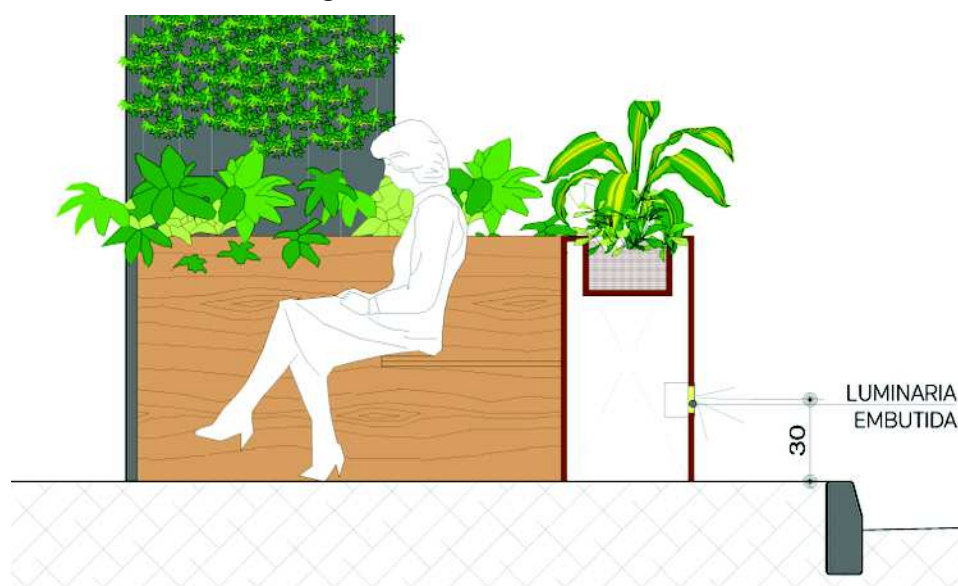
Este *estar*, por conter o elemento construtivo com maior dimensão, resgatar da memória dos habitantes um dos locais mais importantes para entretenimento que a cidade já teve no passado⁵⁰, estar situado próximo ao centro da Praça Punta del Leste, e ter como função principal ser o local para que a classe criativa⁵¹ desenvolva suas atividades, é o ambiente que representa a Indústria Criativa desta quadra.

Há ainda uma floreira, que serve como encosto para o banco em madeira. Esse equipamento possui uma iluminação embutida, conforme imagem a seguir (fig. 103).

⁵⁰ Trata-se da Concha Acústica que existia na Praça dos Imigrantes, conforme figura 91 (p. 124).

⁵¹ A definição de classe criativa adotada aqui é a de Richard Florida, que entende que esse segmento é formado "por indivíduos das ciências, das engenharias, da arquitetura, do design, da educação, das artes plásticas, da música e do entretenimento" (FLORIDA, 2011, p. 8).

Figura 103: detalhe da floreira



Fonte: Autora (2016)

8.2.1.8 *estar* Construindo a Cidade

Seguindo a mesma ideia de utilização da pedra portuguesa em parte do revestimento de piso, este espaço foi pensado como um lugar de possibilidades. A seguir, pode-se ver um detalhe da distribuição do espaço (fig. 104).

Desde a obra da Trensurb, a Praça Punta del Leste deixou de ser local para descanso e área verde, até porque não existe mais nenhum tipo de vegetação ali nos dias atuais, e a maneira que a população encontrou para ocupar o lugar foi através de manifestações. A Praça é ponto de encontro conhecido para grupo de pessoas que desejam reunir-se para reivindicar algum tipo de direito.

O projeto, então, contempla um espaço sem função definida, onde as pessoas podem expressar-se livremente e construir sua própria cidade. O posicionamento deste *estar* na quadra Q1 tem boa visibilidade tanto para quem percorre a Av. Nações Unidas – uma vez que é aberto e sem cobertura – quanto para quem se desloca por outras vias principais da cidade em direção ao Shopping. Além disso, está ao lado do *estar* Da concha, podendo servir de *foyer*⁵² para eventos desenvolvidos ali.

⁵² Local onde espectadores aguardam o início de um espetáculo (tradução livre).

Figura 104: planta baixa do *estar* Construindo a cidade

Em reportagem de publicação local⁵³, pode-se ver que em manifestação recente o público foi de aproximadamente cem pessoas nessa praça. Assim sendo, acredita-se que a metragem deste espaço proposto seja suficiente para acomodar multidões. Se adotarmos a média de uma pessoa por metro quadrado, comportaria 250 indivíduos, porém, em aglomerações essa média por metro quadrado tende a ser maior. No entanto, não há como precisar o tipo de público ou movimento a ser realizado.

Segundo Harvey (2013, p. 32-33), o direito à cidade demanda um esforço coletivo em busca de direitos políticos e sociais coletivos, garantindo a todos a liberdade de expressão para tornar os meios urbanos mais inclusivos. O autor lembra ainda que a visibilidade do local escolhido para manifestações influencia no sucesso da reivindicação almejada (HARVEY,

⁵³ Em Novo Hamburgo, protesto reuniu cem pessoas na Praça Punta del Este. **Jornal NH**, Novo Hamburgo, 13 dez. 2015. Disponível em: http://www.jornalnh.com.br/_conteudo/2015/12/noticias/regiao/251598-em-novo-hamburgo-protesto-reuniu-cem-pessoas-na-praca-punta-del-este.html. Acesso em: 19 dez 2016.

2014, p. 213), o que poderia favorecer a proposta de localização deste espaço em zona central da cidade, com grande fluxo viário e de pessoas.

8.2.1.9 *estar* Grão em Grão

Este ambiente recebeu o nome por contemplar oito conjuntos de mesas e bancos (fig. 105).

Figura 105: planta baixa *estar* Grão em grão

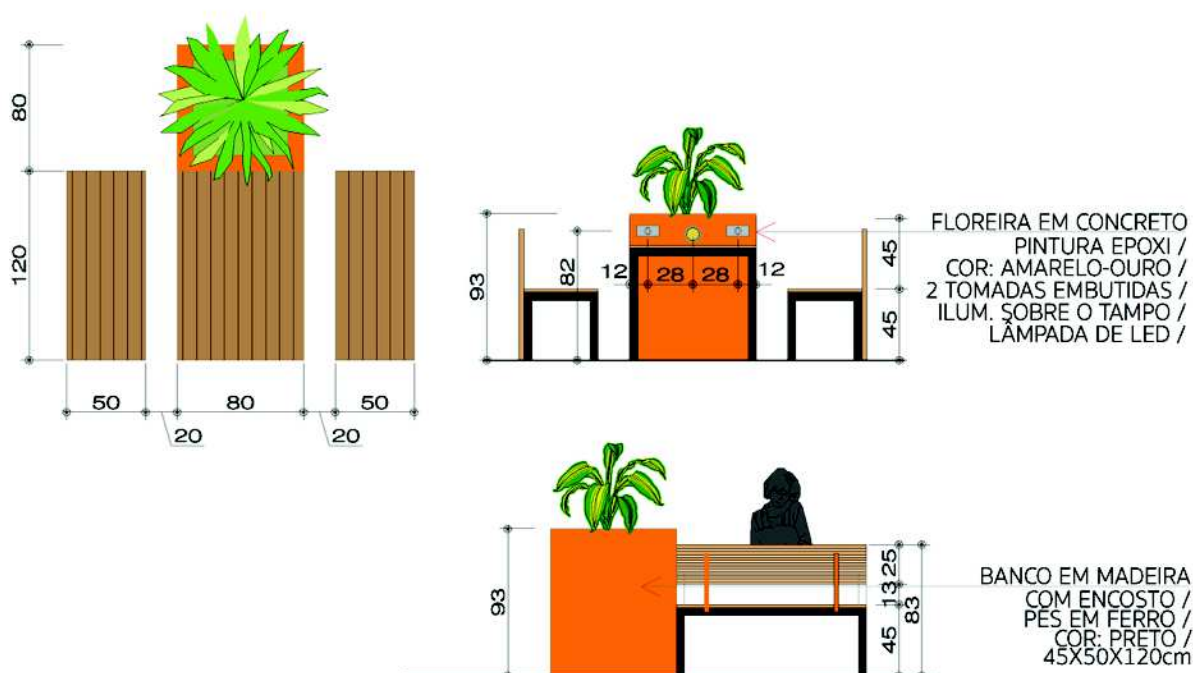


Fonte: Autora (2016)

A ideia é a de que possa servir de local para que as pessoas que trabalham no comércio do entorno, que passam pelo local, participam de alguma atividade ou simplesmente resolvem despende um tempo de seu dia na Praça, encontrem lugar para alimentar-se. As mesas ainda possuem uma floreira, para que o ato de sentar ali torne-se mais agradável e humanizado.

Há muito movimento no shopping da cidade, e na via perpendicular à Av. Nações Unidas, denominada Av. Joaquim Nabuco. Pessoas deslocam-se para o comércio da região, e muitas vezes passam horas andando por ali. Precisam de um lugar para parar, conversar, comer algo ou até trabalhar ao ar-livre. Com esse pensamento, cada floreira acoplada à mesa possui duas tomadas embutidas (fig. 106).

Figura 106: detalhe das floreiras com tomadas



Fonte: Autora (2016)

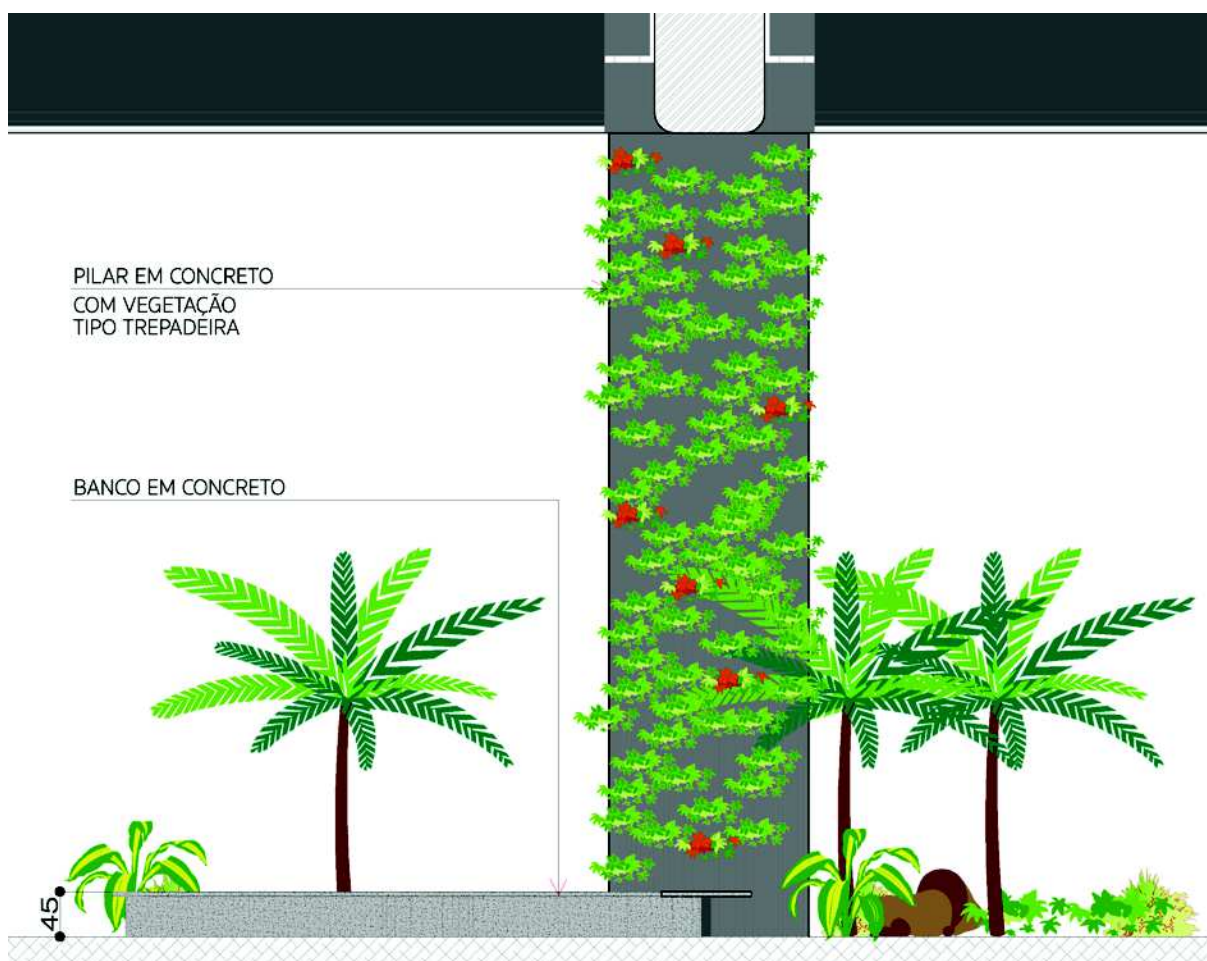
Além de lugar para paragem eventual, as mesas poderiam dar apoio a eventos dos dois *estares* próximos (Da Concha e Construindo a Cidade), em eventos que necessitem de alimentação, ou reúnam um público considerável.

8.2.1.10 *estar* Início e fim

Este é o último ambiente a ser descrito, e recebeu o nome por não existir início ou fim da Praça. Pode-se entrar por todos os lados. Do mesmo modo, a linha da Trensurb que está atualmente interrompida nas proximidades da praça, pode ser estendida a outros municípios vizinhos, o que traria também a continuidade do desenvolvimento do parque linear.

Entende-se que a presença das grandes estruturas em concreto armado, ou seja, a infraestrutura da linha férrea, impactou a paisagem urbana e a vida dos habitantes, mas também é uma oportunidade de renovar a cidade, de recriá-la, de torná-la criativa. Assim, o banco curvo disposto neste ambiente é proposto nesse material, para lembrar que ele pode ser o início de uma grande obra de modificação da dinâmica da cidade e, ao mesmo tempo, acabar por tornar-se um espaço de interação social criativo (fig. 107-108).

Figura 107: vista do *estar* Início e fim



Fonte: Autora (2016)

Figura 108: planta baixa do *estar* Início e fim

Fonte: Autora (2016)

Além disso, a proposta de um lugar para sentar entre vegetações, proporciona descanso no eixo de um percurso peatonal da cidade: muitas pessoas caminham ao longo da Av. Joaquim Nabuco, inclusive aos finais de semana, onde o comércio da via permanece aberto.

A profundidade do assento (um metro) tem dois propósitos: permitir às pessoas que se sentem com sacolas e objetos que estejam carregando e, também, permitir que seja possível sentarem dois indivíduos ao mesmo tempo (um voltado para a praça e outro com os pés na grama).

Fora essa questão, o canteiro não ocupa todo o espaço do ambiente, pois há uma faixa

livre de circulação de aproximadamente três metros, como uma forma de expandir o parque futuramente para o lado oposto à Estação Novo Hamburgo e, assim, permitir a conexão entre os segmentos.

8.2.2.1 A Quadra Q2

A quadra Q2 situa-se embaixo da maior parte da estação Novo Hamburgo. Essa área tem três peculiaridades em relação à Q1: tem parte do espaço sob pé direito mais baixo (parte entre as passarelas de acesso à estação e o Shopping), do início ao final da quadra o seu contorno é feito em linha curva (acompanhando a curvatura do trajeto da Av. Nações Unidas), e o Arroio Luis Rau está descoberto nesse setor.

Esse é o único exemplo de acesso a estações da Trensurb da cidade de Novo Hamburgo, de toda a linha férrea do município, que se dá de forma diferenciada das demais, ou seja, nas laterais da Avenida – já que nos outros três casos isso ocorre no canteiro central.

A ideia desta quadra foi a de distribuir alguma atividade comercial, que pudesse manter o local movimentado, inclusive no período da noite. Dessa forma, acredita-se que o comércio aberto possa atrair pessoas, e grupos de pessoas trazem a sensação de segurança, tanto para moradores e frequentadores dessa zona da cidade como para aqueles que pretendem participar das atividades da quadra Q1. A inspiração para o projeto surgiu a partir do estudo das transformações urbanas na Cidade do México⁵⁴.

Pensando nessa proposta, verificou-se que existem ao menos cinco fabricantes de cerveja artesanal no município. Com essa constatação, surgiu a oportunidade de propor a distribuição de cinco pontos de vendas na quadra, para oferta desses produtos locais. Ao mesmo tempo, o fato de existir a proximidade com a estação do trem e do provável futuro terminal rodoviário intermodal a estabelecer-se no lote de propriedade da Trensurb⁵⁵ permite aos consumidores um deslocamento seguro através do transporte coletivo após consumo de bebida alcoólica.

⁵⁴ Cf. item 6.3.4

⁵⁵ Este projeto encontra-se atualmente no setor de aprovação da Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo para análise.

Por tratar-se de um tipo de atividade sujeita às variações econômicas do País, como qualquer outro comércio, pensou-se em um tipo de edificação móvel, facilmente desmontável, podendo ser deslocada, ou até mesmo ampliada, caso as atividades mudem. Assim, optou-se pela utilização do *container* como célula construtiva básica.

Conforme Occhi e Romanini (2015), as dimensões externas do *container* de 20 pés (utilizado neste projeto) são de 6,06m de comprimento x 2,438m de largura x 2,59m de altura. Ainda segundo eles, a reutilização desse tipo de recipiente para transporte de cargas, que tem vida útil de dez anos e é descartado como lixo após esse período, contribui para a redução de impactos ambientais ao diminuir resíduos existentes.

A seguir serão apresentados os ambientes projetados a partir desse elemento, seguindo o fluxo de deslocamento de Q1 até o final da quadra Q2, na esquina com a rua Marcílio Dias.

8.2.2.2 Cervejaria Maniba

Essa empresa estabeleceu-se no Município em 2013, na área rural da cidade, denominada Lomba Grande. Atualmente fabrica dois tipos de cerveja, sendo que uma delas – a Maniba Black Metal Ipa – foi premiada em 2014 em festival nacional.

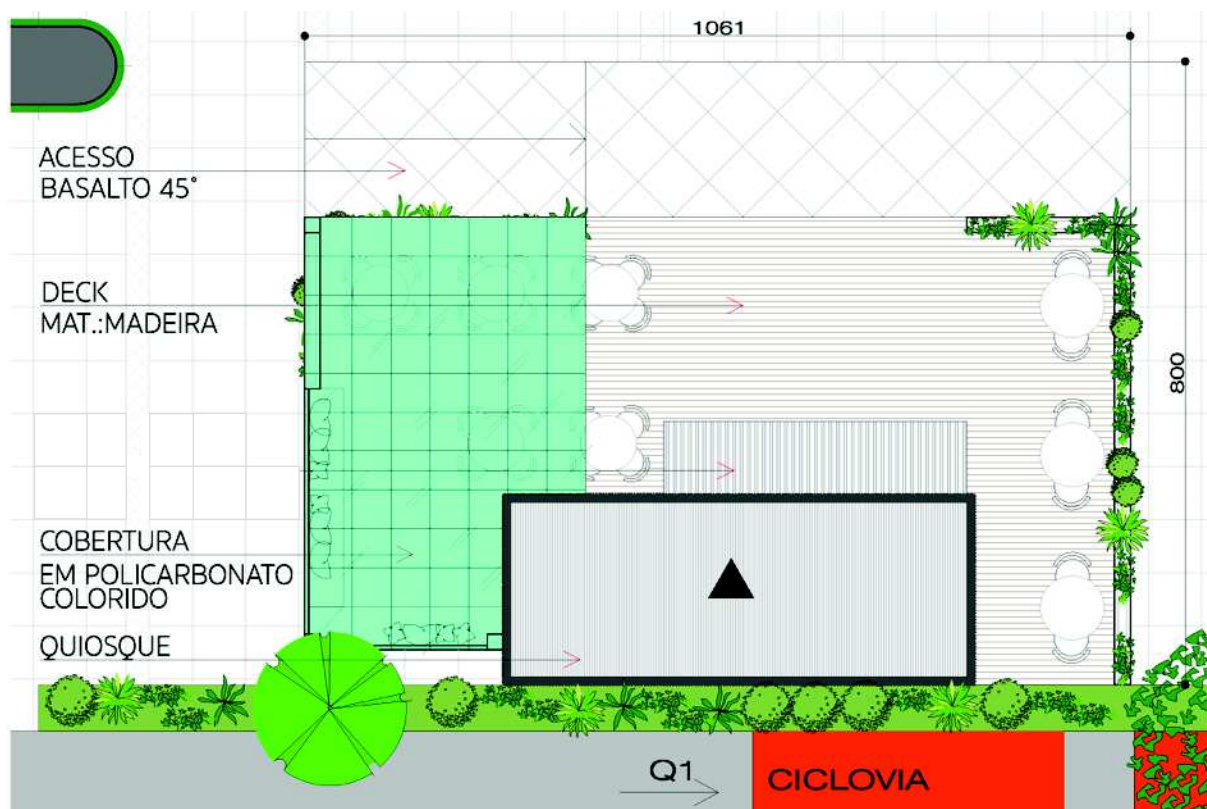
Figura 109: planta baixa do quiosque da Maniba



Fonte: Autora (2016)

O quiosque desse produto (fig. 109-111), é o primeiro da quadra, para quem adentra a partir de Q1. O espaço possui um ambiente em deck de madeira, com mesas externas, sendo parte dele coberto por vidro colorido. A intenção de diminuir o pé-direito de parte da área externa é justamente a de desviar a atenção da estrutura do trem, que neste ponto está mais próxima do solo. Dessa forma, quem senta nas mesas embaixo do vidro, não tem a sensação de estar tão próximo ao concreto. E a cor ajuda a deixar a visão mais alegre.

Figura 110: implantação do quiosque da Maniba



Fonte: Autora (2016)

Figura 111: vista frontal do quiosque da Maniba



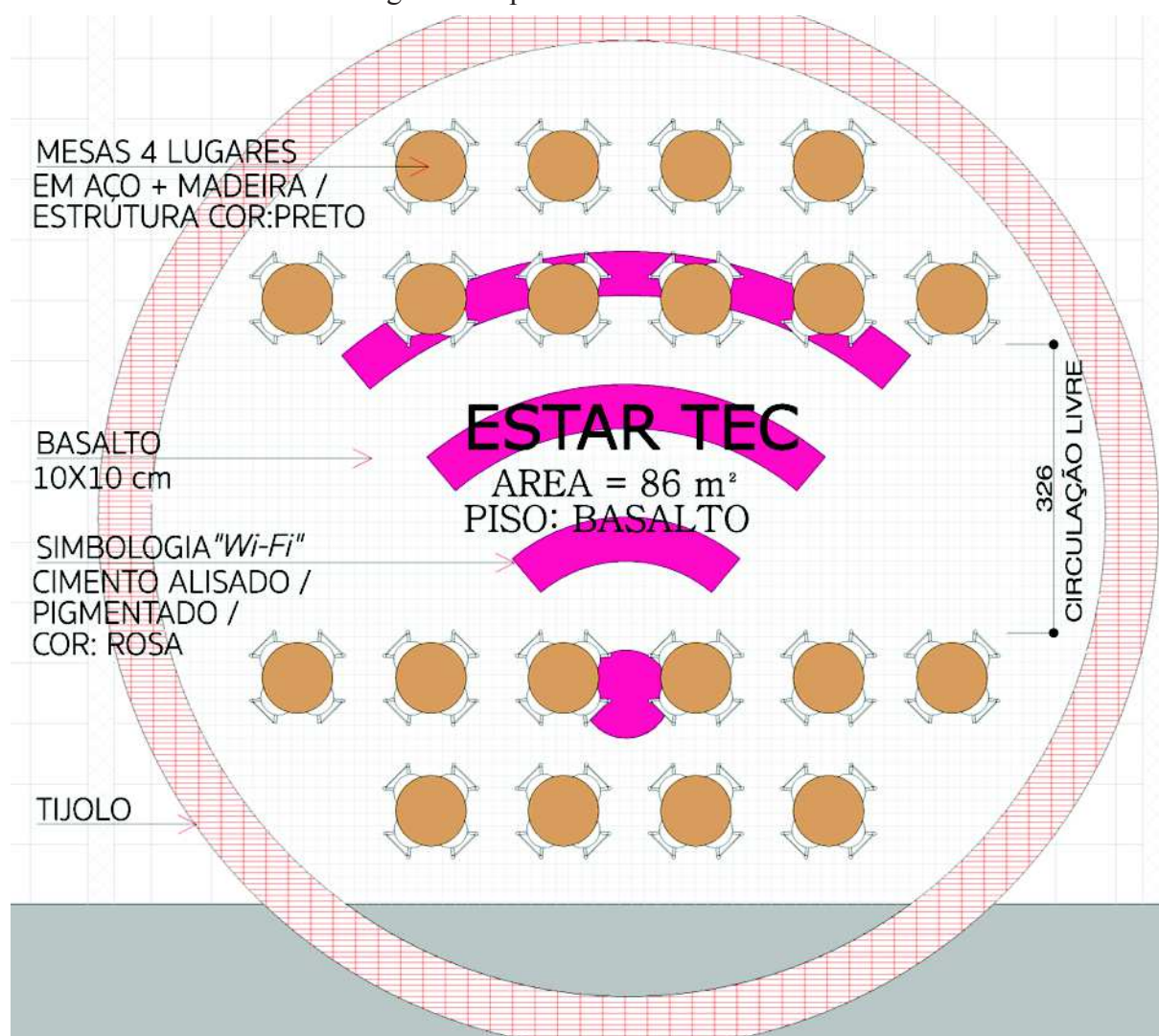
Fonte: Autora (2016)

Além disso, a empresa a estabelecer-se neste primeiro quiosque utiliza em sua logomarca muitas cores.

8.2.2.3 *estar Tec*

Trata-se de um local neutro, onde se pode sentar para consumir o produto de preferência pessoal, ou cervejas de fabricantes variados, conforme planta baixa demonstrada (fig. 112).

Figura 112: planta baixa do *estar Tec*



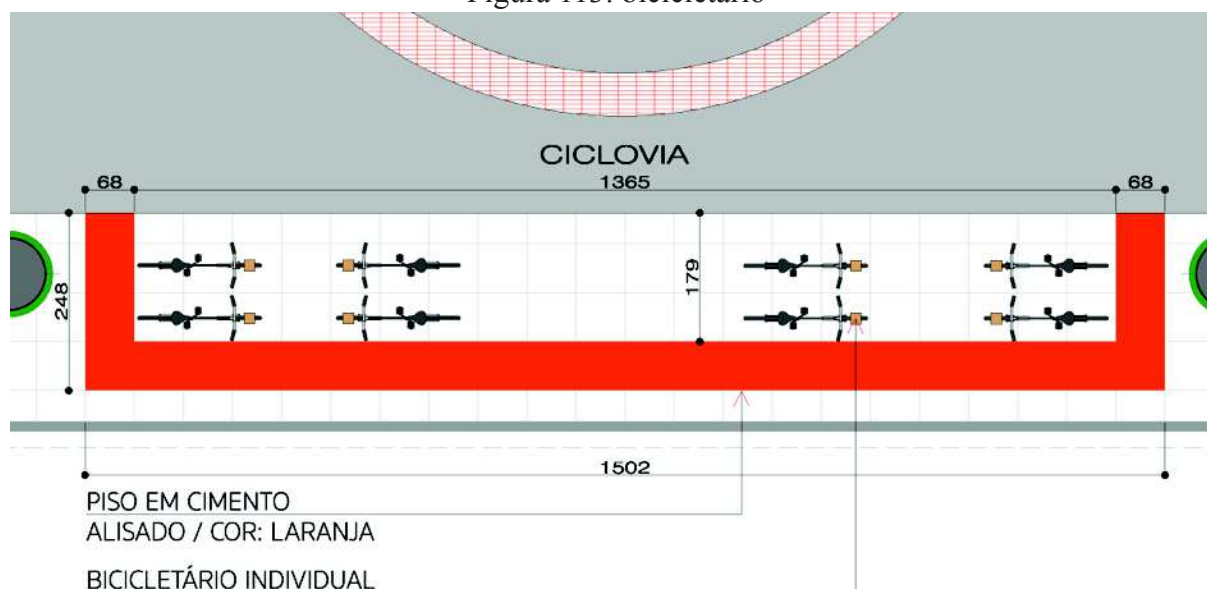
Fonte: Autora (2016)

Este *estar* está localizado entre os quiosques das cervejarias Maniba e Baita Beer, e recebe o nome pelo fato de que a produção de cerveja artesanal é um produto de biotecnologia (daí a derivação da expressão "Tec"). Além disso, o ambiente é zona de *wi-fi* livre, permitindo acesso à internet de quem está sentado nas mesas – e essa característica está representada na pavimentação através da simbologia em concreto alisado com pigmentação de cor rosa. Ao todo, este *estar* tem capacidade para oitenta pessoas sentadas.

Entende-se que a tecnologia contribui como atrativo para a área - a disponibilidade sem custo de acesso a uma rede de internet - além de auxiliar na divulgação do espaço através de redes sociais.

Juntamente com este ambiente, há um bicicletário (fig. 113), com capacidade para oito bicicletas. Cada veículo é preso a um elemento em madeira individual, igual aos apresentados em Q1, no *estar* Quem Pedala tem Fome, e estão situados do outro lado da ciclovia (de um lado há o *estar* Tec, de outro, o bicicletário). A ideia é a de fomentar o uso da bicicleta como transporte, para quem deseja chegar até a quadra.

Figura 113: bicicletário



Fonte: Autora (2016)

8.2.2.4 Cervejaria Baita Beer

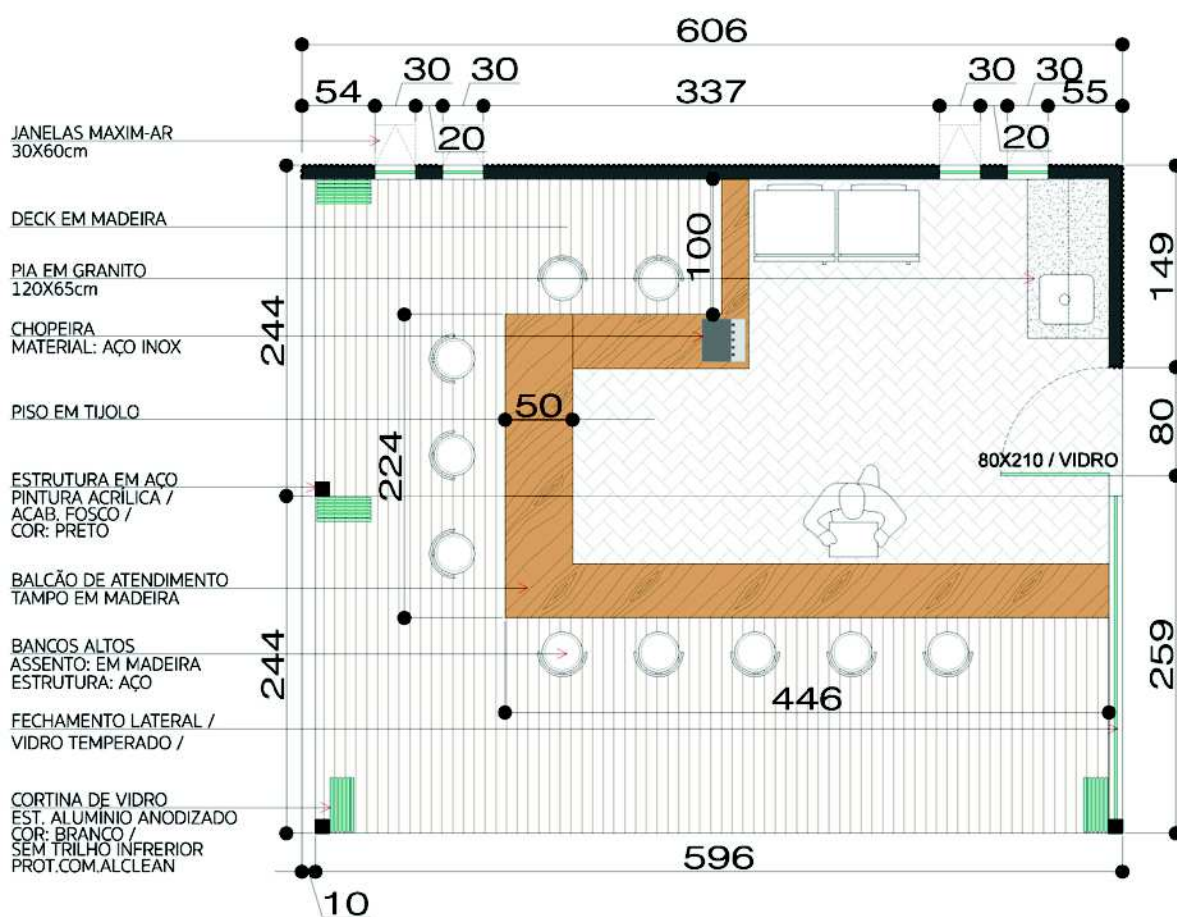
No mesmo fluxo de deslocamento⁵⁶, o quiosque seguinte é o da cervejaria "Baita

⁵⁶ Quadra Q1 em direção à esquina da Q2 com a rua Marcilio Dias.

Beer". Essa empresa iniciou suas atividades de fabricação de cerveja artesanal em Novo Hamburgo no ano de 2012. Atualmente possui cinco produtos diferentes em linha de produção contínua.

O espaço projetado para abrigar um ponto de venda dessa bebida tem a dimensão de um *container* duplo. Internamente, há um longo balcão de atendimento, com tampo de madeira e revestimento frontal em chapa de alumínio furada em degradê colorido (nas cores azul e amarelo). Existem dez lugares internos (fig. 114).

Figura 114: planta baixa do quiosque Baita Beer

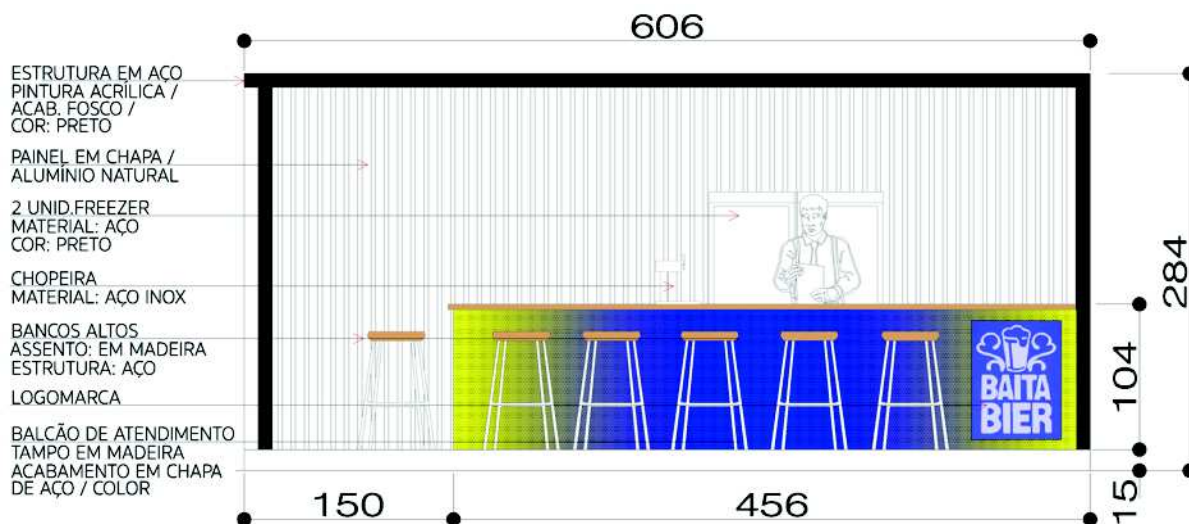


Fonte: Autora (2016)

O número de locais para sentar é complementado com as mesas externas, que são de dois tipos: doze mesas de dois lugares e duas mesas longas altas, em madeira, com seis lugares cada. Assim, a capacidade de atendimento dos assentos externos ao quiosque é de 24 lugares. Este quiosque ainda se encontra ao lado do *estar Tec*, local com mais disponibilidade de assentos.

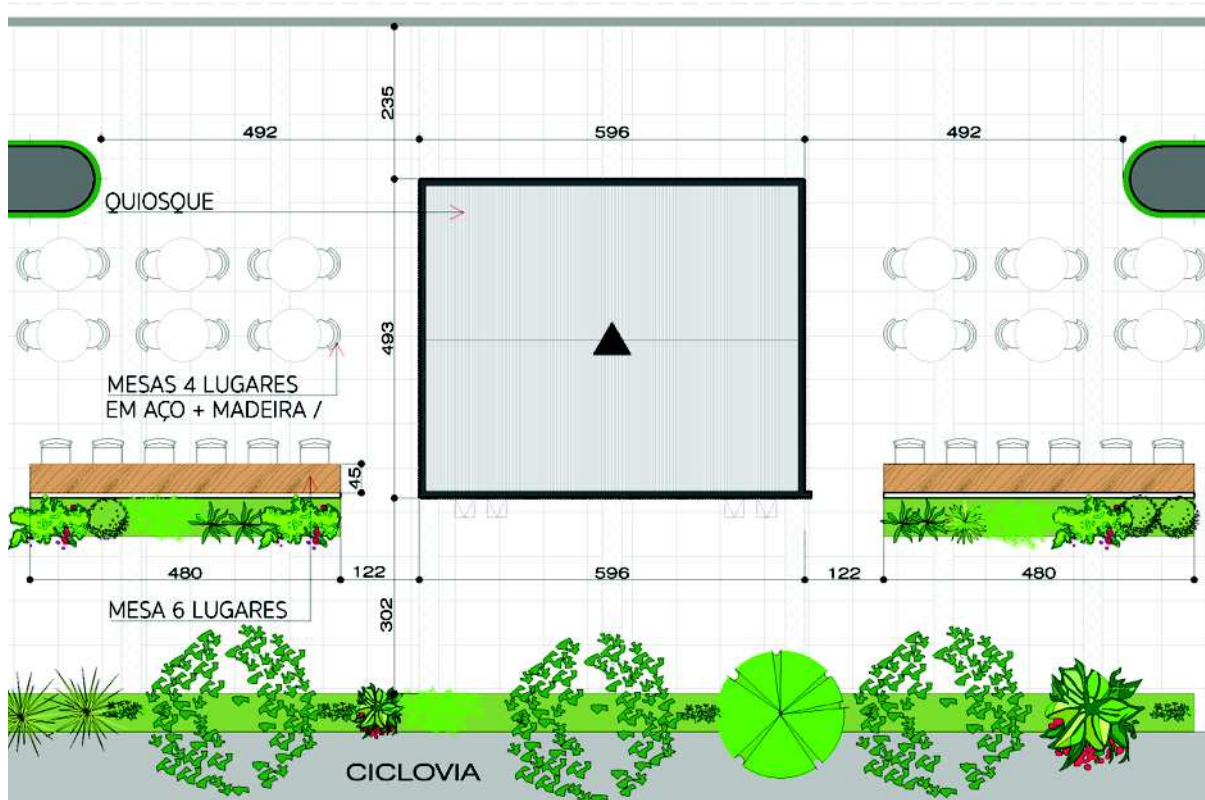
O fechamento do quiosque se dá através do sistema de cortina de vidro, que engloba folhas de vidro temperado deslizando sobre um trilho suspenso. Podem ser recolhidas em um só lado. Nas figuras demonstradas (fig. 113-114) pode-se ver o quiosque em questão.

Figura 115: elevação do quiosque Baita Beer



Fonte: Autora (2016)

Figura 116: implantação do quiosque Baita Beer

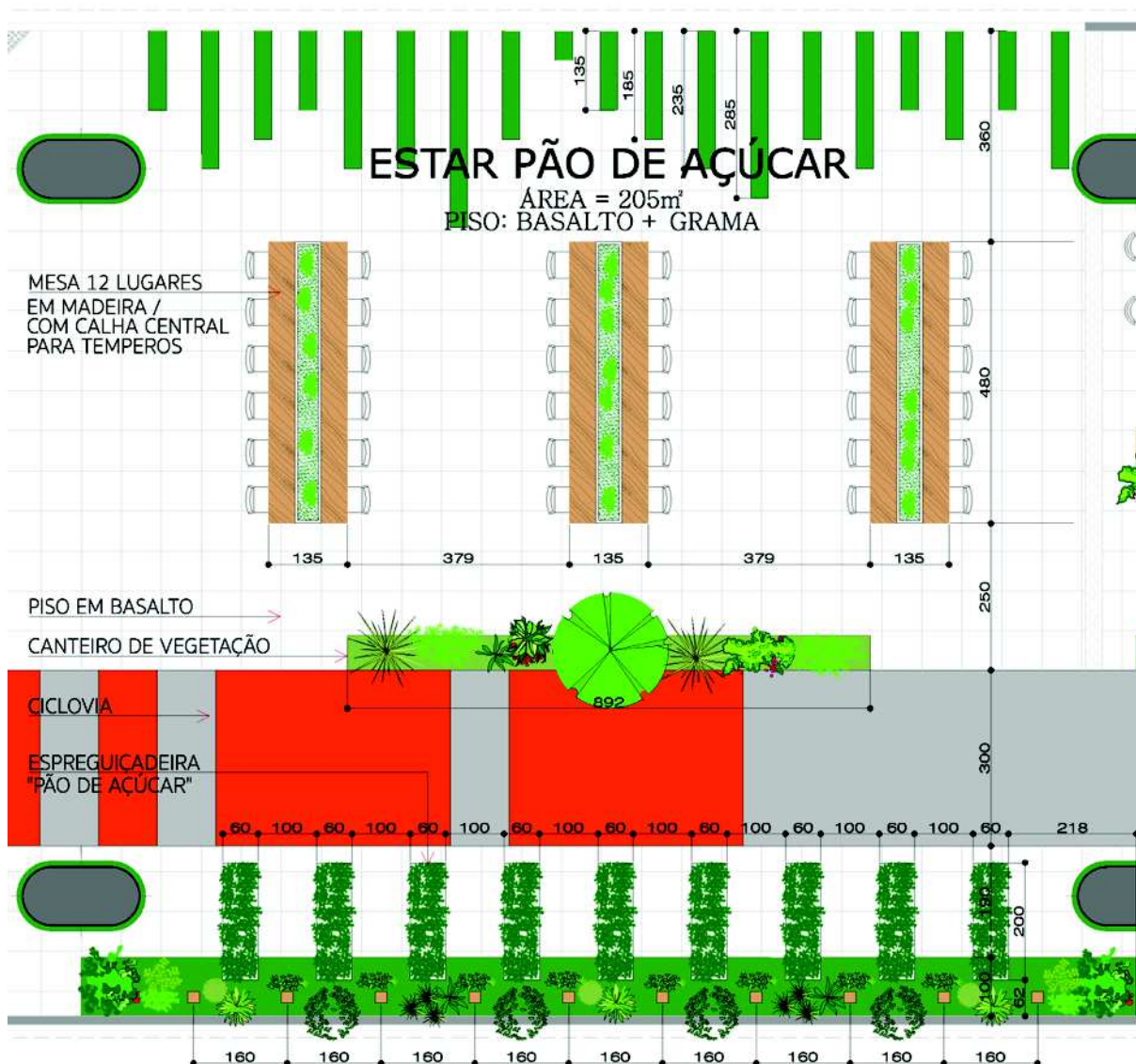


Fonte: Autora (2016)

8.2.2.5 *estar* Pão de Açúcar

Este espaço foi projetado com a utilização de vegetação e a recriação de um ambiente mais natural, com o intuito de minimizar o aspecto visual e a sensação de estar sob uma parte mais baixa da estrutura do trem, conforme imagem a seguir (fig. 117). Neste ponto, o pé direito é de aproximadamente quatro metros de altura, enquanto no restante chega a atingir oito metros (até a parte inferior dos trilhos).

Figura 117: planta baixa do *estar* Pão de açúcar

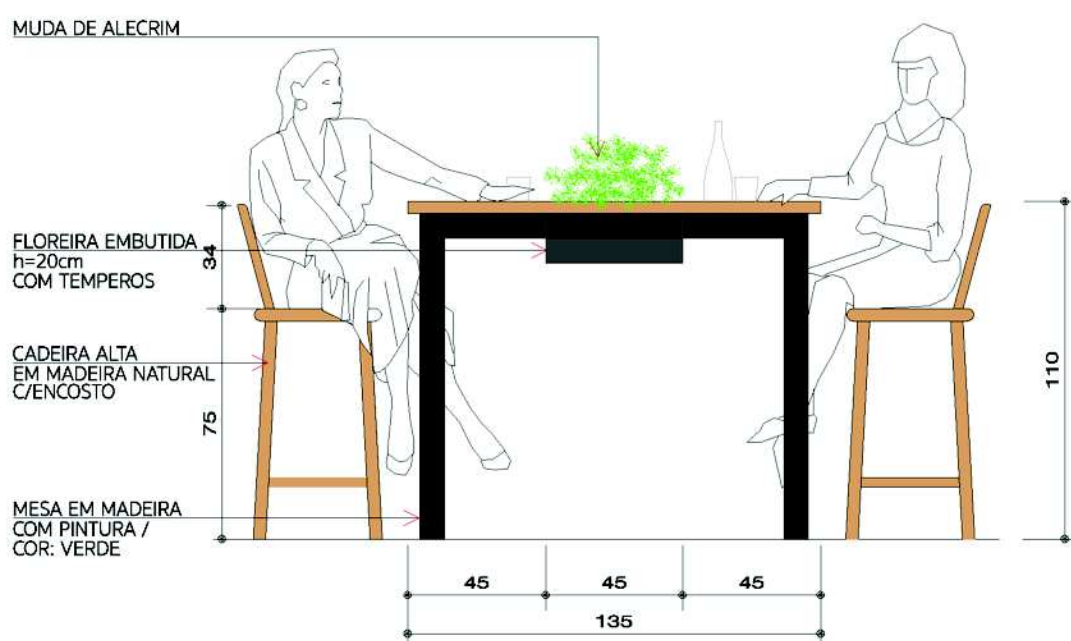


Fonte: Autora (2016)

Em estudo realizado na cidade do Rio de Janeiro, Crichyno (2015) concluiu que áreas

verdes em espaços públicos proporcionam sensação de bem-estar às pessoas. Desse modo, acredita-se que o verde proposto no mobiliário (mesas em madeira com calha central contendo plantação de temperos), partes gramadas no basalto (canteiro central e lateral), vegetação no canteiro junto à ciclovia, pilares revestidos de trepadeiras, e espreguiçadeiras revestidas de grama-preta, possam contribuir para esse sentimento positivo de quem frequenta a área. A seguir pode-se ver um detalhe da mesa proposta (fig. 118).

Figura 118: detalhe da mesa com floreira



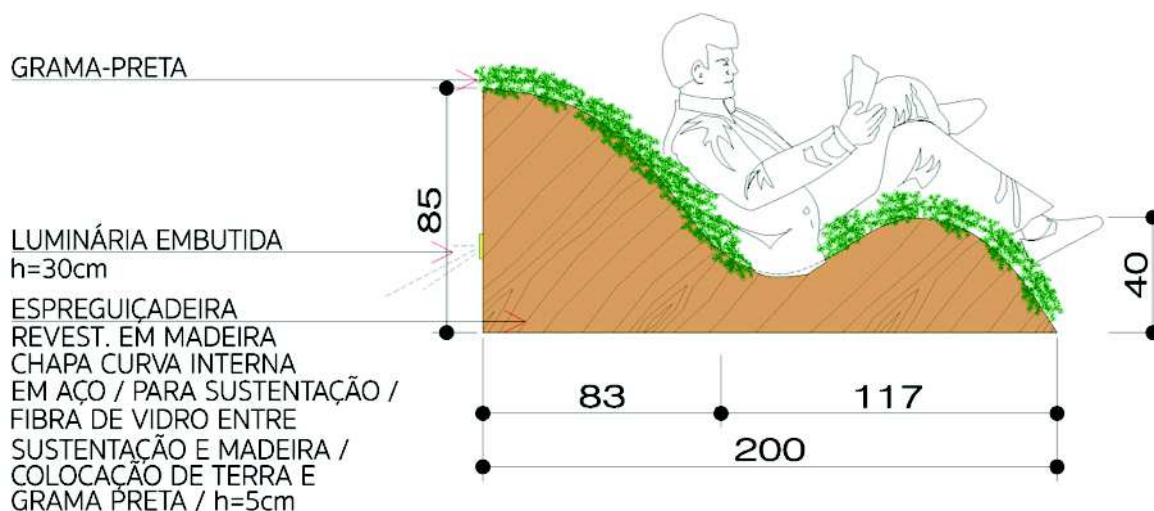
Fonte: Autora (2016)

O mobiliário revestido com vegetação (fig.119), onde as pessoas possam deitar-se, é protegido por elementos verticais em madeira, conforme demonstrado na planta baixa (fig. 117). A seguir pode-se ver uma imagem-referência para o projeto desse mobiliário (fig. 120).

Por ser diferenciada das demais peças utilizadas no Parque, e por seu formato singular, essa espécie de espreguiçadeira com grama (e aqui a proposta é de utilização da espécie "preta", por ser um local com muito sombreamento) dá nome ao ambiente, visto que lembra o Pão de Açúcar⁵⁷.

⁵⁷ Complexo de morros da cidade do Rio de Janeiro, Brasil. Reúne os morros da Urca, Babilônia e Pão de Açúcar, que dá nome ao conjunto.

Figura 119: projeto da espreguiçadeira do *estar* Pão de Açúcar



Fonte: Autora (2016)

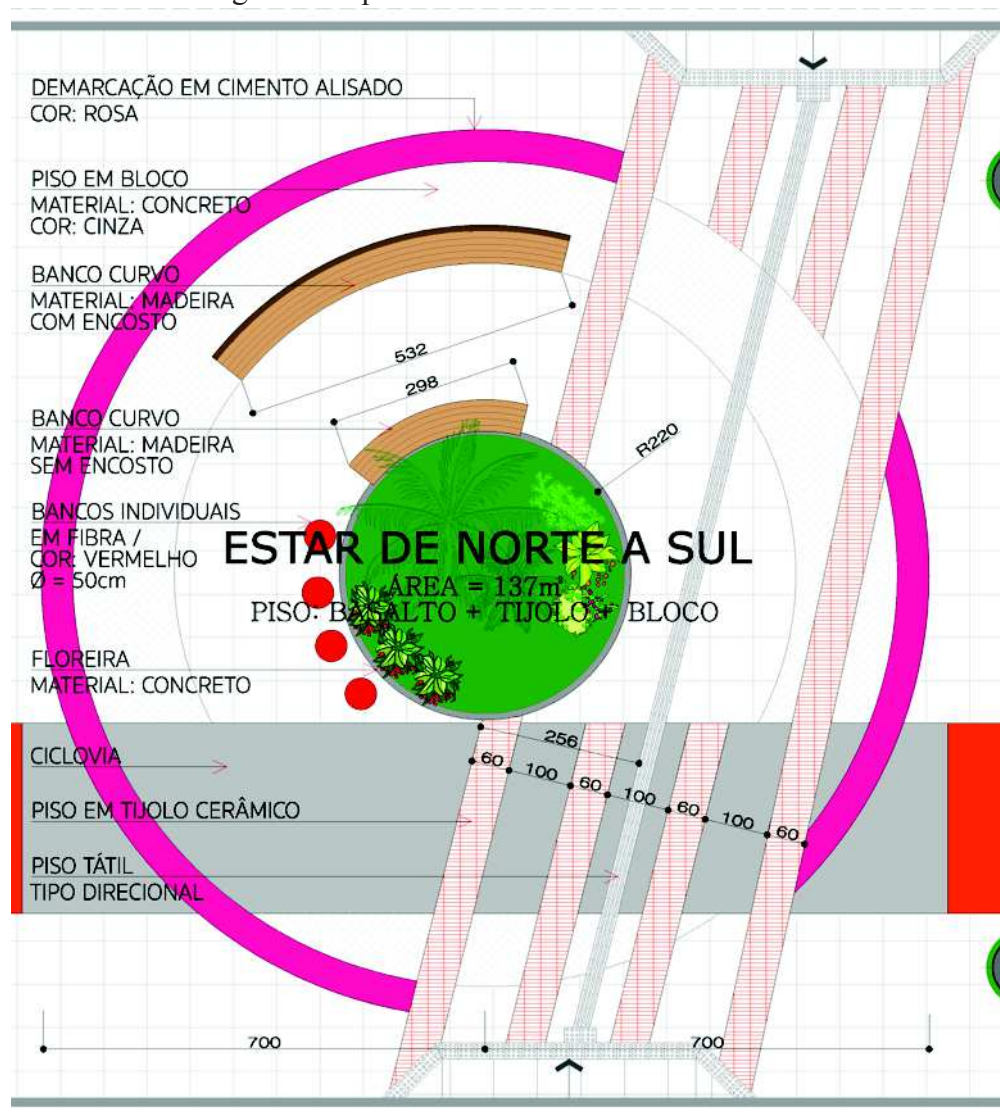
Figura 120: referência de projeto, espreguiçadeira de grama



Fonte: Paul (2009)

8.2.2.6 *estar* De Norte a Sul

Este *estar* encontra-se no eixo entre as passarelas suspensas dos dois lados da via, que interligam a Estação Novo Hamburgo aos acessos localizados no passeio público. Há uma entrada inserida no centro da quadra entre o shopping e a rua Marcílio Dias, e outra em lote do quarteirão entre as ruas Pinto Bandeira e Cinco de Abril (fig. 121).

Figura 121: planta baixa do *estar* De norte a sul

Fonte: Autora (2016)

Pelo fato do transporte ferroviário deslocar-se em direção ao norte (final da linha) para retornar, e em direção ao sul para o município vizinho de São Leopoldo, este ambiente recebeu o nome para indicar as possibilidades de deslocamento do trem.

No piso, há demarcações em tijolo cerâmico que lembram o formato dos trilhos, em disposição linear de um lado ao outro da quadra, e dispostos em quatro faixas longas – representando duas por trem. Entre essas faixas de revestimento, há a colocação de um piso tátil do tipo direcional, para facilitar o deslocamento entre os acessos à Estação por pessoas com deficiência visual.

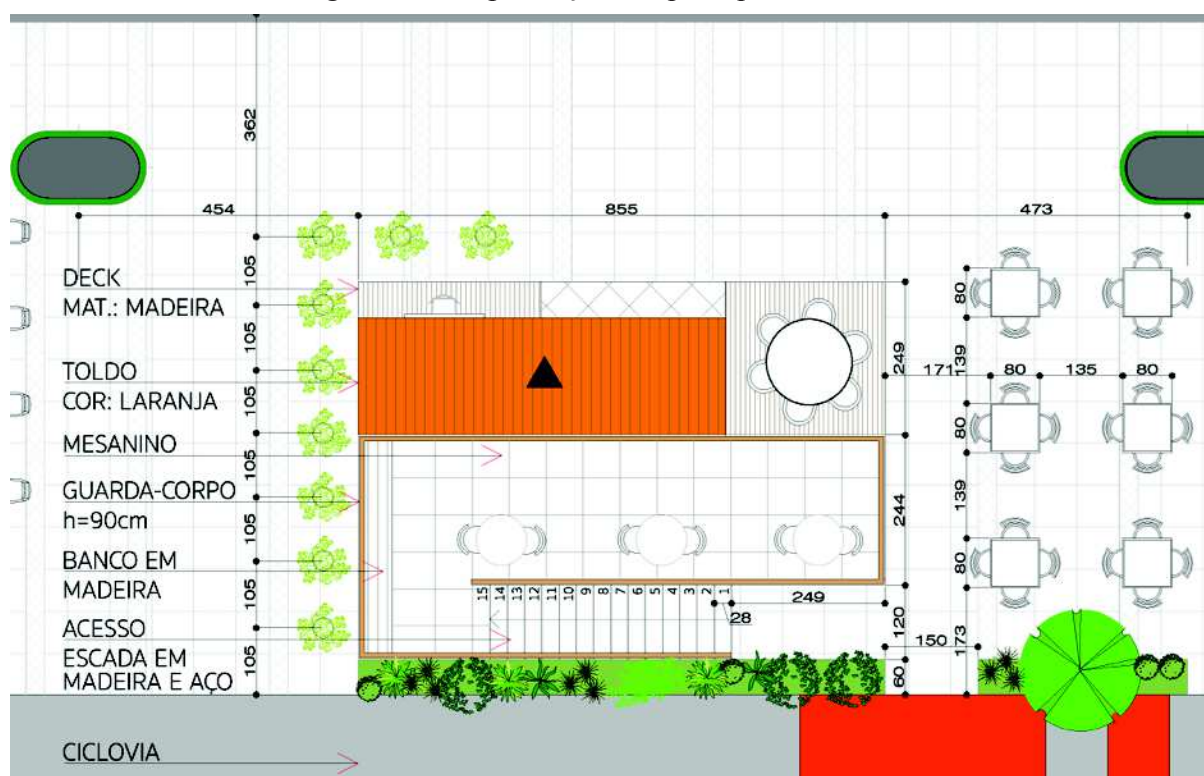
Os revestimentos de piso ainda são compostos pela união de basalto, blocos de concreto na coloração cinza, e uma faixa circular em cimento alisado de coloração rosa

(padrão para ambientes com *wi-fi* disponível). Há bancos em madeira para sentar, e individuais em fibra de vidro. Como forma de demarcação e organização do espaço, bem como minimização do pé-direito mais baixo, existe um canteiro central em concreto com farta vegetação.

8.2.2.7 Cervejaria Elementum

Este quiosque está posicionado num setor onde o pé direito entre o piso e a parte inferior da Estação Novo Hamburgo volta a ter a medida padrão de oito metros e quatro centímetros. Desse modo, foi possível propor uma edificação comercial que se destaca pelo diferencial do segundo andar (fig. 122 e 123), onde três mesas para duas pessoas estão dispostas, juntamente com um banco linear em madeira. Trata-se de um espaço onde é possível consumir os produtos da cervejaria, mantendo um certo resguardo para conversas.

Figura 122: implantação do quiosque Elementum

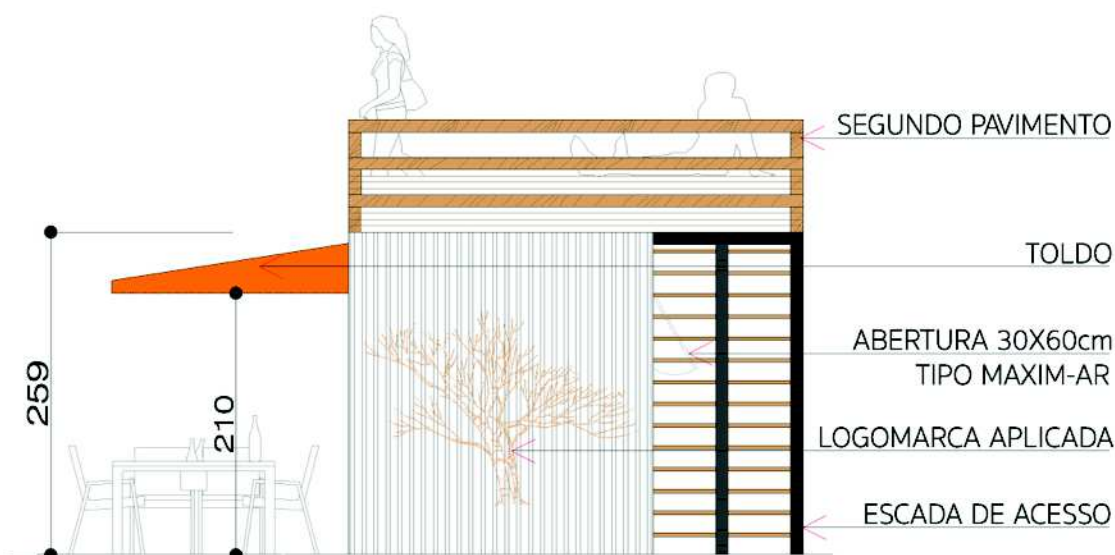


Fonte: Autora (2016)

Além desse local, o quiosque ainda conta com um balcão de atendimento com bancos altos, duas mesas para seis pessoas e seis conjuntos de quatro lugares. Na lateral do *container*

há uma árvore em madeira aplicada sobre a chapa de alumínio que o reveste, sugerindo um vínculo com a logomarca da cervejaria.

Figura 123: vista lateral do quiosque Elementum

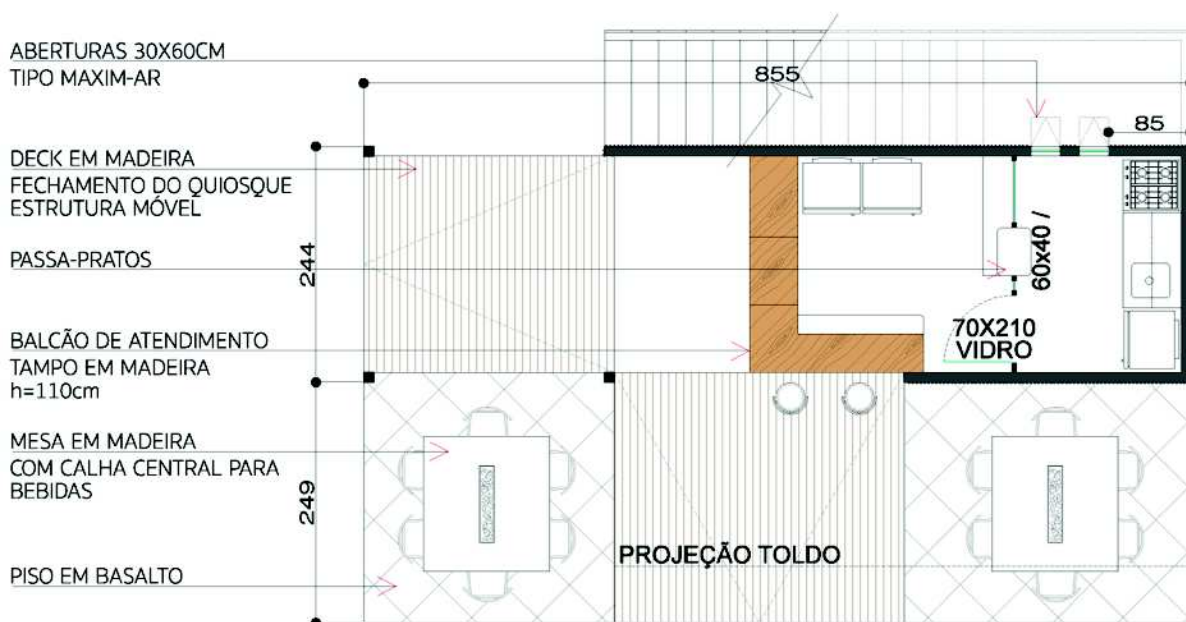


Fonte: Autora (2016)

O fechamento do estabelecimento pode ser realizado através dos tablados em madeira, que podem ser recolhidos. Há ainda um toldo colorido projetado, cuja ideia não é a de proteção contra intempéries (visto que existe a proteção proporcionada pela Estação), mas sim a delimitação de espaço e criação de visual com uso de cores antes do teto composto por concreto aparente.

A particularidade deste ponto comercial em relação aos demais dá-se pelo fato de ser o único com segundo pavimento (fig. 124). A ideia foi a de criar um ambiente mais reservado para clientes mas, ao mesmo tempo, chamar a atenção sobre o comércio existente na quadra de quem adentra o espaço junto à rua Marcílio Dias. A escadaria que dá acesso a esse patamar utiliza o aço e a madeira como materiais construtivos, sendo que os degraus são vazados para permitir circulação de ar e permeabilidade visual. O mesmo guarda-corpo em madeira que protege o andar superior desce pela lateral da escada e torna-se um corrimão com 90cm de altura, a partir de base com 28cm de profundidade.

Figura 124: planta baixa do quiosque Elementum



Fonte: Autora (2016)

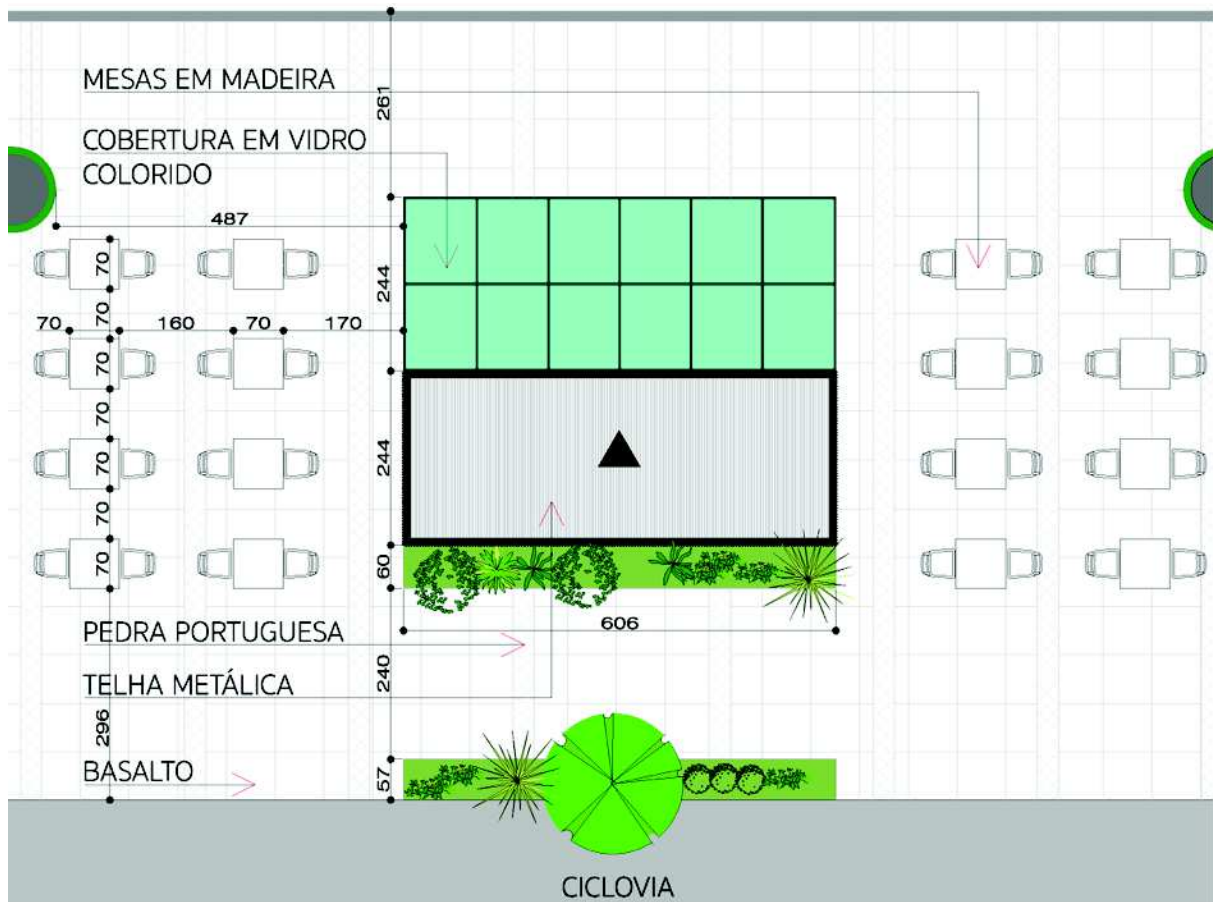
8.2.2.8 Cervejaria Cadela velha

Este é o último quiosque proposto para abrigar pontos comerciais de cervejarias locais. Trata-se, como todos os outros estabelecimentos propostos para esse fim, de um *container* adaptado.

Há um balcão na fachada voltada à Av. Nações Unidas, onde é possível sentar para consumir os produtos da marca e observar o movimento. Esse móvel tem a capacidade para atender dez pessoas sentadas. Seu tampo é feito em madeira, fixado sobre perfil metálico que, por sua vez, está estruturado nos pilares laterais do quiosque. O fechamento frontal do balcão contempla uma chapa metálica perfurada, com a aplicação da logomarca da empresa.

O uso da cor verde na estrutura de cobertura que se projeta sobre a janela de atendimento tem a intenção de chamar a atenção de quem passa na rua. Imagens deste estabelecimento podem ser vistas nas figuras demonstradas (fig. 125-127).

Figura 125: implantação do Cadela Velha



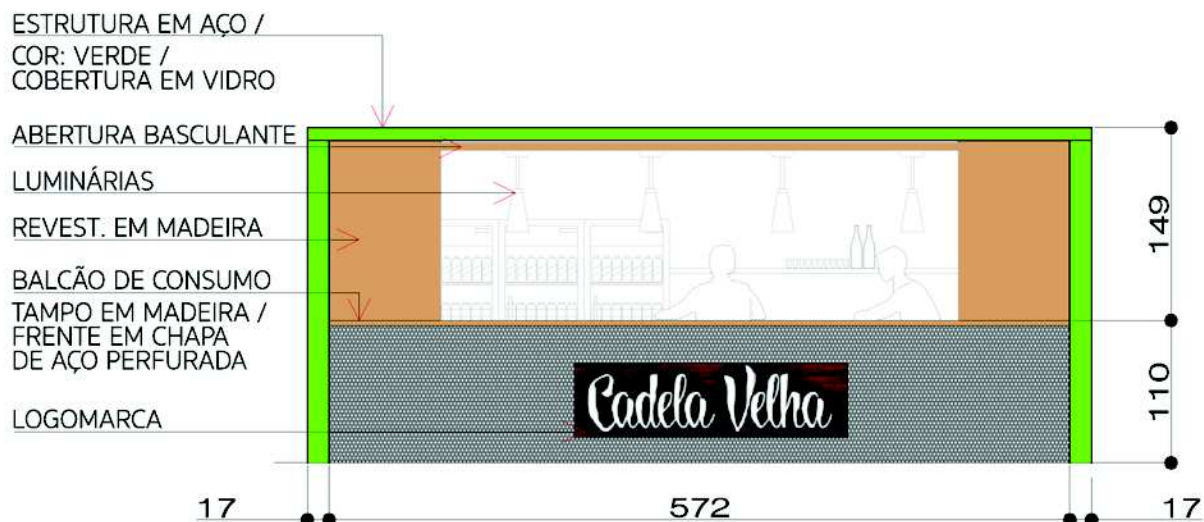
Fonte: Autora (2016)

Figura 126: planta baixa do Cadela Velha



Fonte: Autora (2016)

Figura 127: elevação Cadela Velha



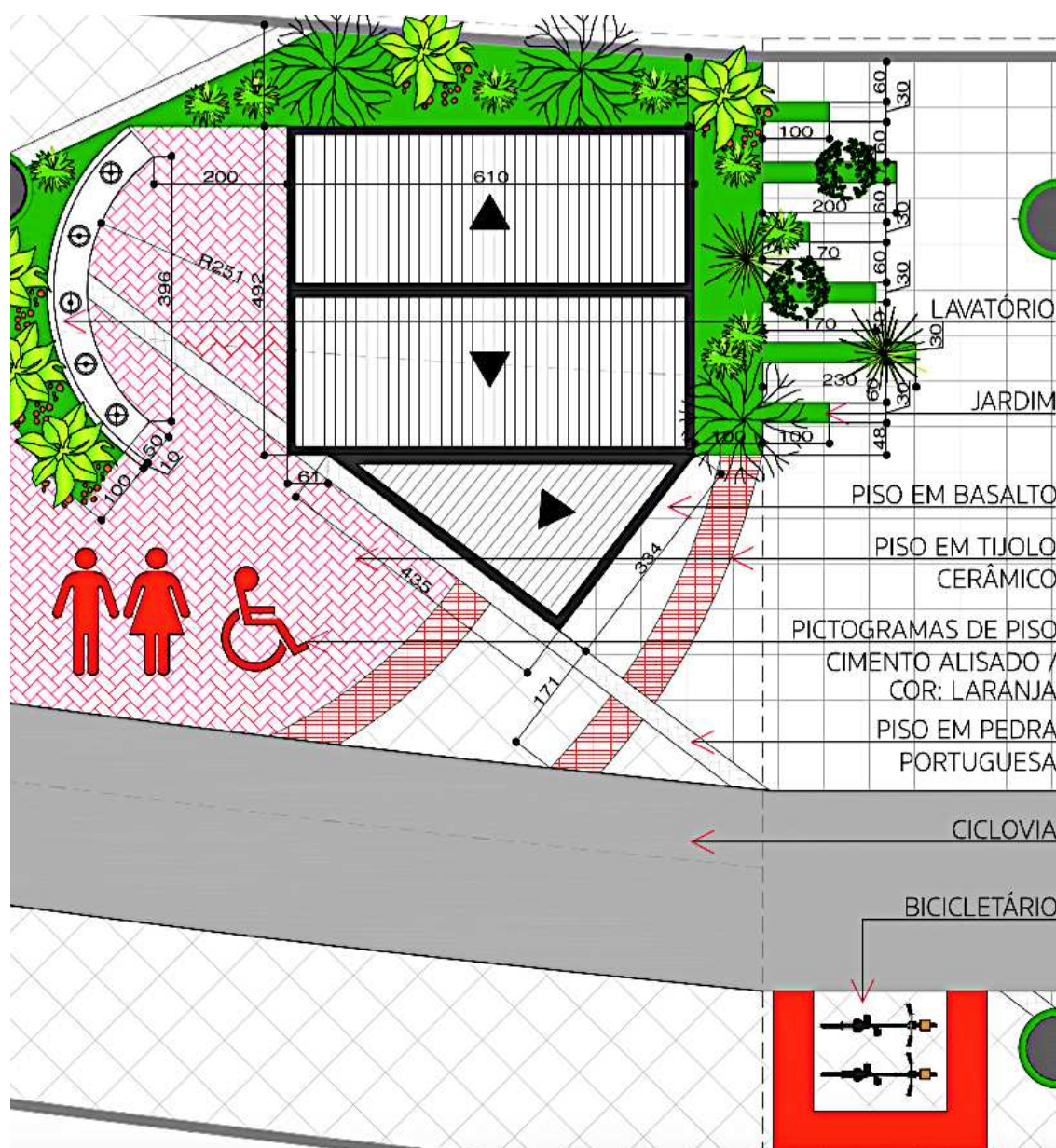
Fonte: Autora (2016)

8.2.2.9 Sanitários

Em um local público com pontos comerciais, vinculados ao consumo de alimentos e bebidas, torna-se importante a existência de sanitários disponíveis aos usuários. Constatada a proposta arquitetônica do uso de *containers* para abrigar os estabelecimentos, por uma questão de mobilidade da estrutura e reaproveitamento de elementos, a construção de um conjunto sanitário por ponto, ou seja, de uma edificação estática, contrapõe a intenção de possibilitar a transformação do comércio proposto para outro uso, ou até mesmo de movimentá-lo dentro da própria quadra.

Assim, o projeto contempla uma única edificação com esse propósito de utilização (fig. 128), localizada em uma central na extensão norte-sul da área projetada, que tanto pode atender ao público dos quiosques quanto às pessoas que frequentam a feira livre ou as salas de cursos. Trata-se de uma construção única, porém estruturalmente dividida em dois blocos. Os sanitários feminino e masculino são dispostos em um *container* (segundo a mesma ideia de possibilidade de mudança dos quiosques). Já o sanitário PCD é proposto em alvenaria, juntamente com um pequeno depósito, capaz de guardar materiais de limpeza.

Figura 128: sanitários, depósito e bicicletário



Fonte: Autora (2016)

Há ainda um bicicletário capaz de apoiar dois veículos. A ideia é a de que os ciclistas usuários da ciclovia possam estacionar para fazer uso dos sanitários, e dos lavatórios externos (cf. fig. 128).

Os sanitários possuem apenas bacias e mictórios (fig. 129) e todos os equipamentos utilizados foram propostos em uma linha antivandalismo, pelo fato de encontrarem-se em área pública e, possivelmente, receberem um grande fluxo de pessoas para utilização dos mesmos. Desse modo, espera-se reduzir gastos com manutenção e substituição de lavatórios, mictórios, bacias sanitárias e torneiras. A única peça proposta em linha tradicional é a bacia do sanitário

PCD, pelo fato de não existir fabricação desse tipo de peça especial na mesma linha dos demais equipamentos.

A ideia de propor lavatórios do lado de fora dos conjuntos sanitário é a de proporcionar um local de higiene das mãos para frequentadores da feira e praticantes de esportes, conforme figura anexada (fig. 130).

8.2.2.10 *estar* Ou isto ou aquilo

Este ambiente recebeu o nome por tratar-se de um local onde a atividade desenvolvida pode ser alterada e assumir diferentes funções. O mobiliário distribuído no local pode ser utilizado como banco para sentar, na maior parte do tempo, porém, pode ser modificado e funcionar como banca de feira para receber produtos alimentícios à venda.

A inspiração de propor um espaço como este na quadra surgiu a partir do estudo de transformação urbana do mercado *Isemarkt*⁵⁸, da cidade de Hamburgo. Aliada a essa pesquisa, foi constatada a existência de uma feira de alimentos, que ocorre semanalmente no centro de Novo Hamburgo, às terças-feiras e quintas-feiras no período da tarde, e aos sábados pela manhã. Essa feira é chamada de "feira do produtor", e ocorre há vinte e seis anos, segundo Kervalt (ANO). Podemos ver abaixo as imagens da feira em funcionamento, em dias atuais (fig. 131-132).

Figura 131: feirinha na rua Lima e Silva



Fonte: Autora (2016)

Figura 132: feirinha na rua Cidade de Atlântida

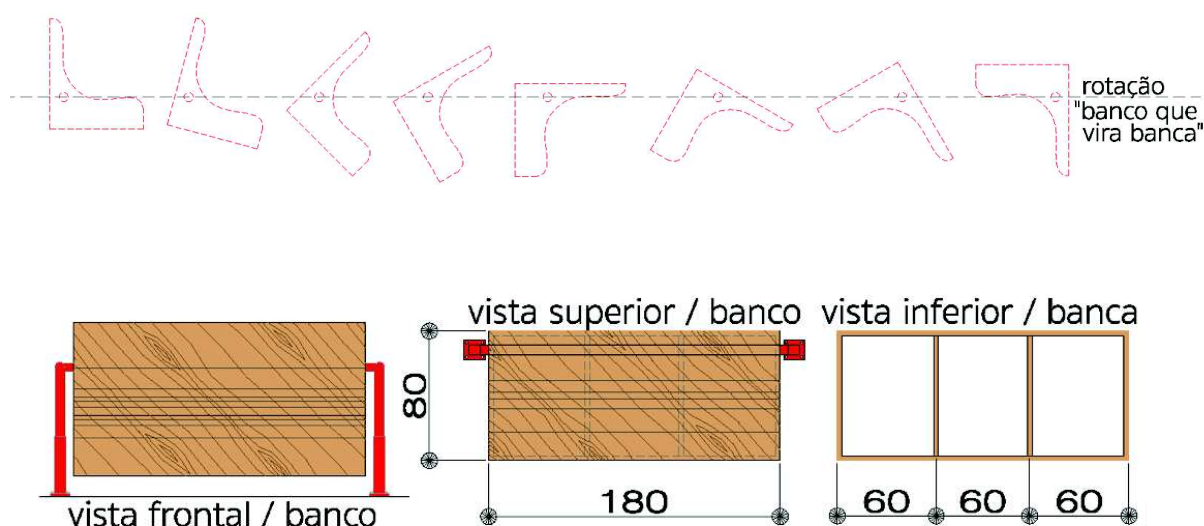


Fonte: Autora (2016)

⁵⁸ Cf. item 6.2.2

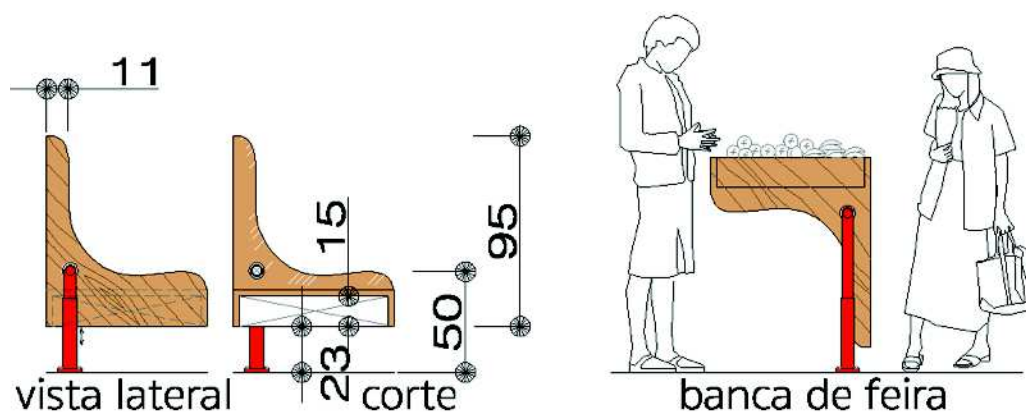
Assim, a mudança para a quadra Q2, além de agregar mais um atrativo ao espaço e aumentar o fluxo de pessoas transitando pela quadra, contribui para a fluidez do trânsito da região central da cidade, sendo que as bancas atualmente ficam dispostas ao longo das ruas Lima e Silva e Cidade de Atlântida⁵⁹. Para tanto, propõe-se um tipo de mobiliário multiuso, em madeira, com suporte em aço, do tipo extensível e tubular (pintado na cor vermelha), de forma que ao passar de local para sentar para banca de feira, esse tubo possa ser estendido para permitir a rotação em 360° da peça amadeirada, transformando-a, assim, em um recipiente para acomodar os alimentos a serem comercializados. Nas imagens (fig. 133-134) é possível ver o projeto da peça.

Figura 133: rotação, vista frontal, superior e inferior do banco que vira banca



Fonte: Autora (2016)

Figura 134: vista lateral, corte e transformação em banca de feira



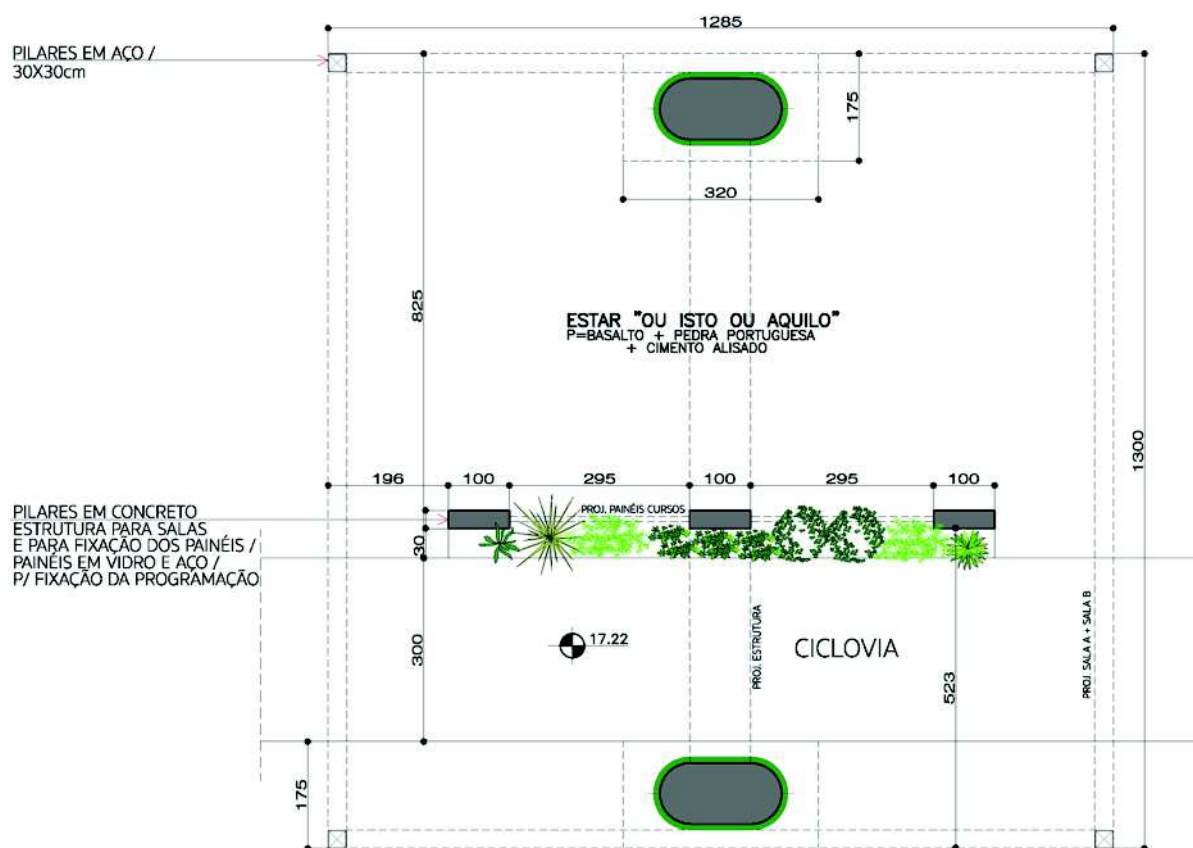
Fonte: Autora (2016)

⁵⁹ Cf. Anexo I

Por tratar-se de um espaço onde há rede *wi-fi* livre disponível – e pode-se ter essa indicação através da faixa em cimento alisado com pigmentação em coloração rosa inserida na pavimentação –, além da existência da feira de alimentos em períodos semanais, e da proximidade do conjunto de sanitários, acredita-se ser o local apropriado para a existência de um espaço multiuso. A ideia é a de que cursos relacionados à culinária sejam ministrados, propondo aprendizado e incentivo aos hábitos alimentares saudáveis, para adultos ou grupos de crianças. É possível que as aulas ocorram em dias de feira, e que tanto possam gerar renda para a manutenção do parque quanto ofereçam capacitação à população de baixa renda.

A edificação proposta tem estrutura em aço e projeta-se sobre a área da feira de alimentos (fig. 135) e duas salas de aula. As laterais da construção são fechadas com painéis coloridos, com vista para a Av. Nações Unidas. Já as laterais voltadas para a área interna da quadra possuem fechamento em painéis de vidro, de modo que seja possível observar o

Figura 135: projeção da edificação ao nível da ciclovia

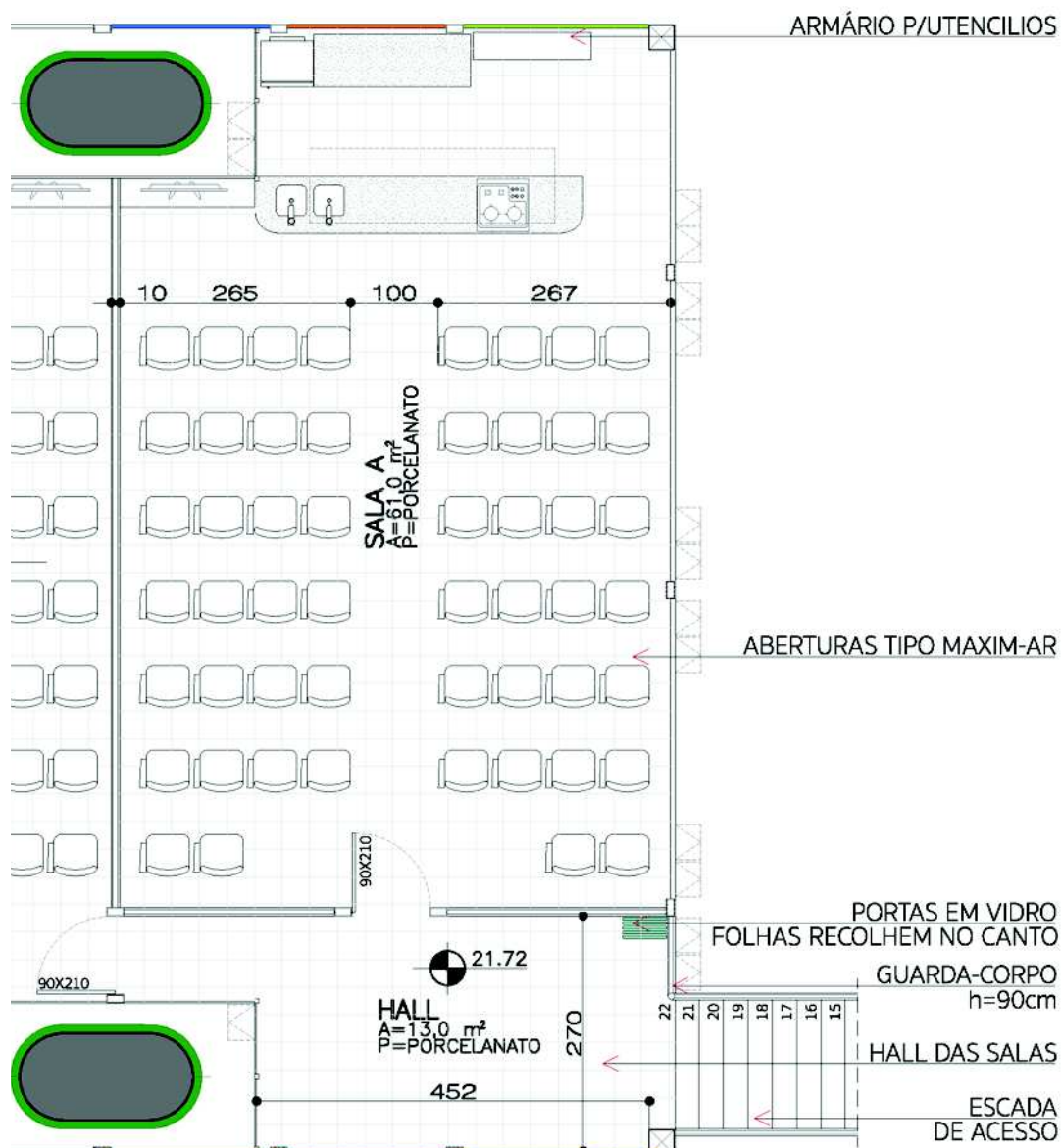


Fonte: Autora (2016)

movimento e ser observado por quem passa, como uma forma de aguçar a curiosidade e estimular a participação.

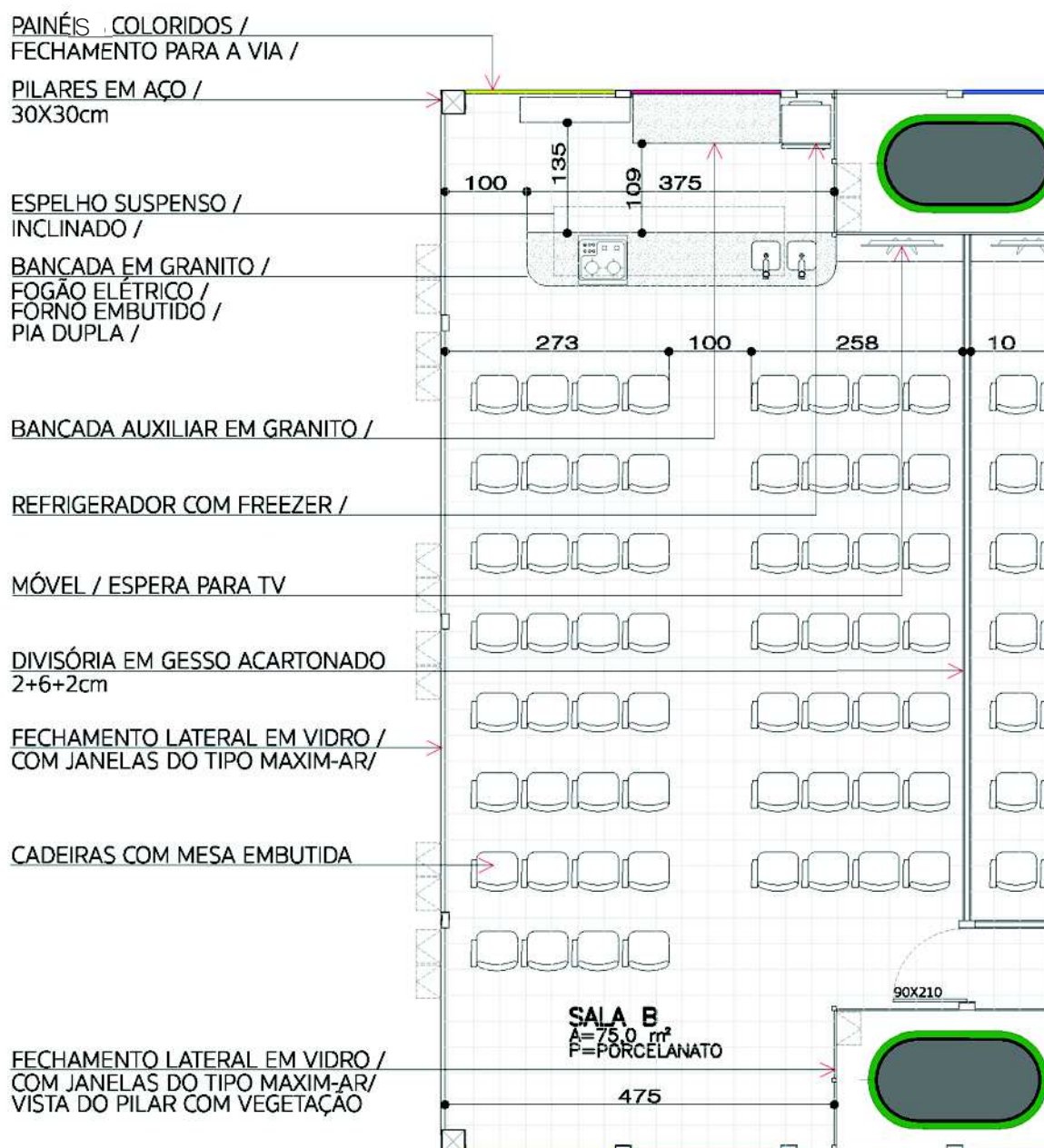
As salas, denominadas A e B (fig. 136 e 137), estão no nível 21.72 metros, e possuem capacidade de público diferenciada: enquanto a primeira pode receber até 60 pessoas sentadas, a segunda é capaz de comportar 52 pessoas na mesma posição. Em comum, ambas possuem uma copa, com bancada em granito, contendo fogão elétrico e pia dupla. O forno está posicionado embaixo do tampo, e há um espelho inclinado suspenso, para facilitar a visualização das preparações demonstradas. Há ainda uma bancada auxiliar, refrigerador com freezer e armário para utensílios.

Figura 136: sala A



Fonte: Autora (2016)

Figura 137: sala B



Fonte: Autora (2016)

O pé direito no nível de acesso possui quatro metros de altura, para permitir o trânsito de bicicletas e pessoas (fig. 138). Uma escadaria em aço, com patamar de descanso e vinte e um degraus com base em madeira dão acesso ao espaço proposto, nas proximidades da disposição dos sanitários. No teto, forro acústico para isolamento do ruído proveniente do funcionamento do trem, devido à proximidade com os trilhos.

No centro da área de projeção da construção estão posicionados três pilares de concreto medindo 30 x 100cm cada, junto ao canteiro de vegetação. A ideia é a de estruturar as salas de aula e ao mesmo tempo oferecer suporte para a fixação de dois painéis expositores em aço e vidro. Assim, quem utiliza a ciclovia, caminha pela quadra ou é usuário da feira livre pode tomar conhecimento da programação de eventos ou cursos ministrados nas salas A ou B projetadas. Além disso, tanto o canteiro quanto os painéis oferecem uma certa proteção ao público frequentador do *estar*, em relação a possíveis acidentes devido a circulação de bicicletas.

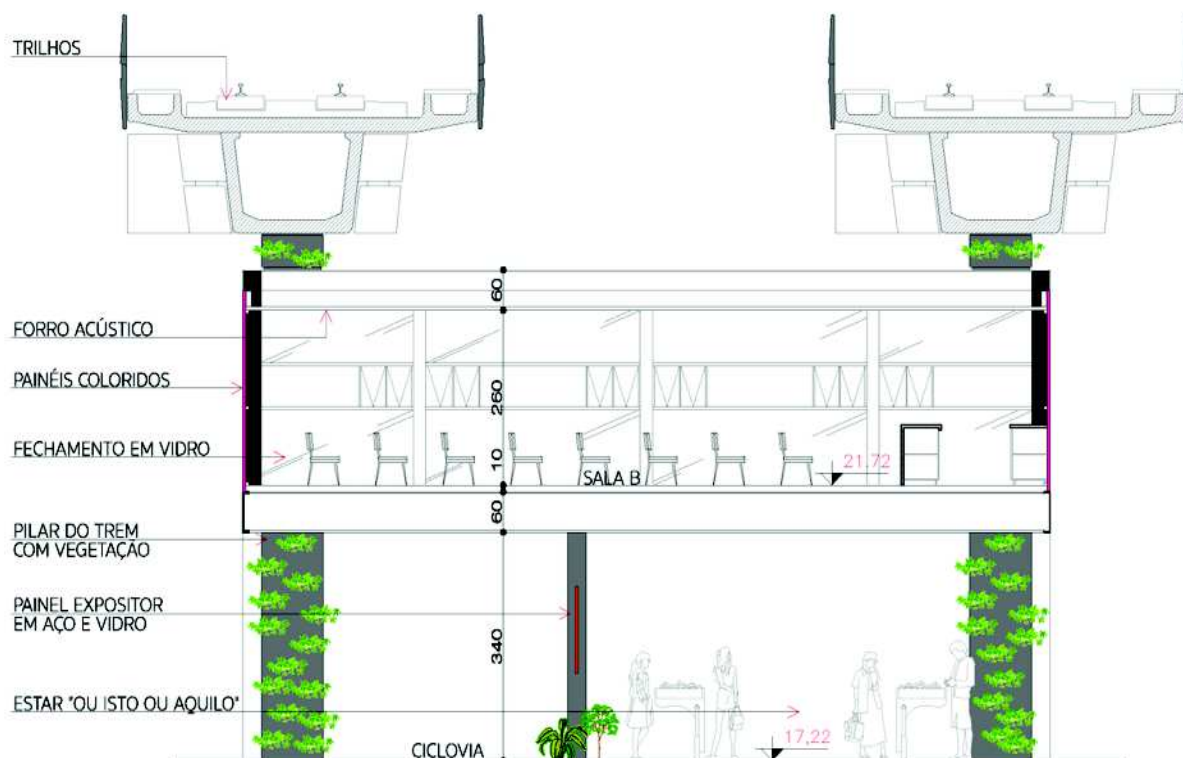
Figura 138: corte transversal



Fonte: Autora (2016)

Os pilares do trem passam pela estrutura entre os dois pavimentos (fig. 139), porém recebem um fechamento de vidro, para que seja possível ver a vegetação do lado de dentro das salas. Foi com inspiração nessa edificação projetada que a identidade do Parque Linear foi criada, pois acredita-se que a construção poderia se tornar um marco referencial da área, devido ao jogo de cores utilizado.

Figura 139: corte longitudinal



Fonte: Autora (2016)

8.2.3 Identidade visual

Com o projeto desenvolvido e a conclusão das obras, o passo seguinte seria pensar em uma forma de manter o conjunto de espaços atrativo em pleno funcionamento.

O legado do case *High Line* indica que a criação de uma Associação capaz de administrar as atividades desenvolvidas, divulgar os eventos e resolver questões de manutenção parece ser positiva e apropriada. Na própria estrutura das estações da Trensurb existem espaços ociosos, que poderiam receber a sede do grupo gestor.

Outrossim, a criação de uma marca gráfica, que permitisse a fácil identificação e vinculação do Parque Linear ao local onde este seria estabelecido, conduzindo o morador e o visitante da cidade a reconhecer o espaço urbano onde o mesmo está inserido. O uso de cores atrativas poderiam despertar, ainda, o interesse do público em adquirir produtos personalizados e, assim, haveria arrecadação de fundos para pequenas manutenções ou para o próprio desenvolvimento das atividades propostas.

Então, como resultado desse pensamento, chegou-se ao desenvolvimento de uma marca (fig. 140), a partir do jogo de cores da edificação projetada para o desenvolvimento de cursos em Q2, e que será oferecida à comunidade local:

Figura 140: ideia de logotipo



Fonte: Autora (2016)

Assim sendo, poderiam ser desenvolvidos produtos derivados da logomarca, tais como camisetas, bonés, chaveiros, adesivos e quaisquer outros tipos de produtos promocionais, que reforçassem a identidade local. Abaixo pode-se ver um exemplo de como ficaria uma peça de roupa com a aplicação da marca (fig. 141).

Figura 141: exemplo de camisetas em duas cores distintas



Fonte: Autora (2016)

8.2.4 O resultado final

Almejando-se a criação de um grande parque linear para a cidade de Novo Hamburgo, a ser construído sob os trilhos da linha de trem da Trensurb, implantada em 2014, é possível ter uma noção do que seria possível obter como resultado caso essa ideia fosse implementada.

Nas imagens demonstradas a seguir (fig. 142-152) pode-se ver os espaços projetados nas quadras Q1 e Q2 para o uso da comunidade local e desenvolvidos por esta dissertação, que poderiam motivar o desenvolvimento de uma proposta global para a cidade, em estudos posteriores.

Conforme Vargas e Castilho (2015, p. 2) colocam, melhorar a cidade nos tempos atuais significa melhorar sua imagem, e isso contribui para a criação de um espírito comunitário e de pertencimento do espaço. O projeto apresentado aqui tem essa motivação: transformar a paisagem e fortalecer a criação de laços afetivos entre pessoas e entre essas e a cidade em que habitam.

A busca pela criação destes espaços opõe-se à ideia do esquecimento da escala humana em projetos de estruturas suspensas, à exemplo das construções de linhas férreas (cf. HOFF, 2015, p. 231), priorizando o projeto de lugares capazes de fomentar encontros entre as pessoas da cidade.

Figura 142: Q1 – vista do *estar* Quem pedala tem fome

Fonte: Autora (2016)

Esta figura demonstra a visão de quem entra da quadra Q1 a partir da Q2, tendo, neste fluxo direcional, a observação do primeiro ambiente deste setor, ou seja, o *estar* "Quem pedala tem fome". Vê-se uma imagem das bicicletas apoiadas no mobiliário em madeira, sugerindo que os ciclistas do parque possam descansar e se alimentar neste local. Há ainda uma visão clara das diferentes pigmentações da ciclovia.

Figura 143: Q1 – *estar* Quem pedala tem fome e Xadrez



Fonte: Autora (2016)

Mais uma imagem do *estar* "Quem pedala tem fome", vendo-se parte do próximo ambiente projetado, o *estar* "Tabuleiro", que proporciona o desenvolvimento de atividades lúdicas.

Figura 144: Q1 – vista do *estar* Da concha

Fonte: Autora (2016)

Nesta imagem é possível ver um detalhe da concha acústica proposta. Esta construção em concreto pigmentado é ideal para apresentações musicais, visto que o formato da estrutura proporciona uma boa propagação do som.

Figura 145: Q1 – vista do *estar* De grão em grão

Fonte: Autora (2016)

Aqui é possível ver a concha acústica ao fundo e as mesas com floreiras em primeiro plano de observação. Entre as mesas e a concha, vê-se o espaço destinado ao *estar* "Construindo a cidade".

Figura 146: Q1 – vista do *estar* De grão em grão e Da concha



Fonte: Autora (2016)

Aqui é a última vista de Q1 de quem está se deslocando em direção à rua Joaquim Nabuco, ou primeira de quem adentra o parque a partir da via citada. Vê-se o *estar* "Grão em grão", e a vegetação do *estar* "Início e fim" em primeiro plano.

Figura 147: Q2 – vista do quiosque Maniba



Fonte: Autora (2016)

Este é o primeiro quiosque proposto para a quadra Q2, em fluxo de circulação proveniente de Q1. Aqui pode-se ver o deck em madeira, as floreiras que fazem a delimitação do espaço e a proteção dos usuários do estabelecimento, bem como a cobertura em aço pintado na cor vermelho. É possível visualizar também os diversos conjuntos de mesas externas.

Figura 148: Q2 – vista da ciclovia, *estar* Tec e bicicletário



Fonte: Autora (2016)

Aqui, vemos a parte anterior do quiosque Maniba. A estratégia projetual para tornar menos impactante a visão de um grande plano em aço, visto por quem passa na Av. Nações Unidas (sentido de fluxo de São Leopoldo para Novo Hamburgo), é o uso de vegetação. Além disso, vê-se a ciclovia, posicionada neste lado da quadra, para evitar possíveis conflitos com frequentadores dos pontos comerciais.

Figura 149: Q2 – vista do percurso da ciclovia



Fonte: Autora (2016)

Aqui, uma vista da ciclovia para quem percorre a quadra Q2 a partir da feira, e em direção à Q1. É possível observar o quiosque Elementum, único dentre os pontos comerciais propostos a ter um segundo pavimento. Observa-se, também, a mudança de pé-direito ao longo da quadra, que ocorre próxima à passarela de acesso à Estação Novo Hamburgo. Essa alteração para um pé-direito mais elevado é que tornou possível propor edificações com mais de um andar.

Figura 150: Q2 – vista do percurso da ciclovia



Fonte: Autora (2016)

Nesta imagem, pode-se ver o uso de vegetação ao longo da ciclovia, seja nos canteiros ao nível da pavimentação, seja nos pilares ou mobiliário. A ideia é a de tornar agradável ao ciclista o seu percurso. Soma-se, a este paisagismo, o uso de cores vibrantes para sinalizar travessias ou possíveis fluxos de pedestres.

Figura 151: Q2 – vista do quiosque Cadela Velha

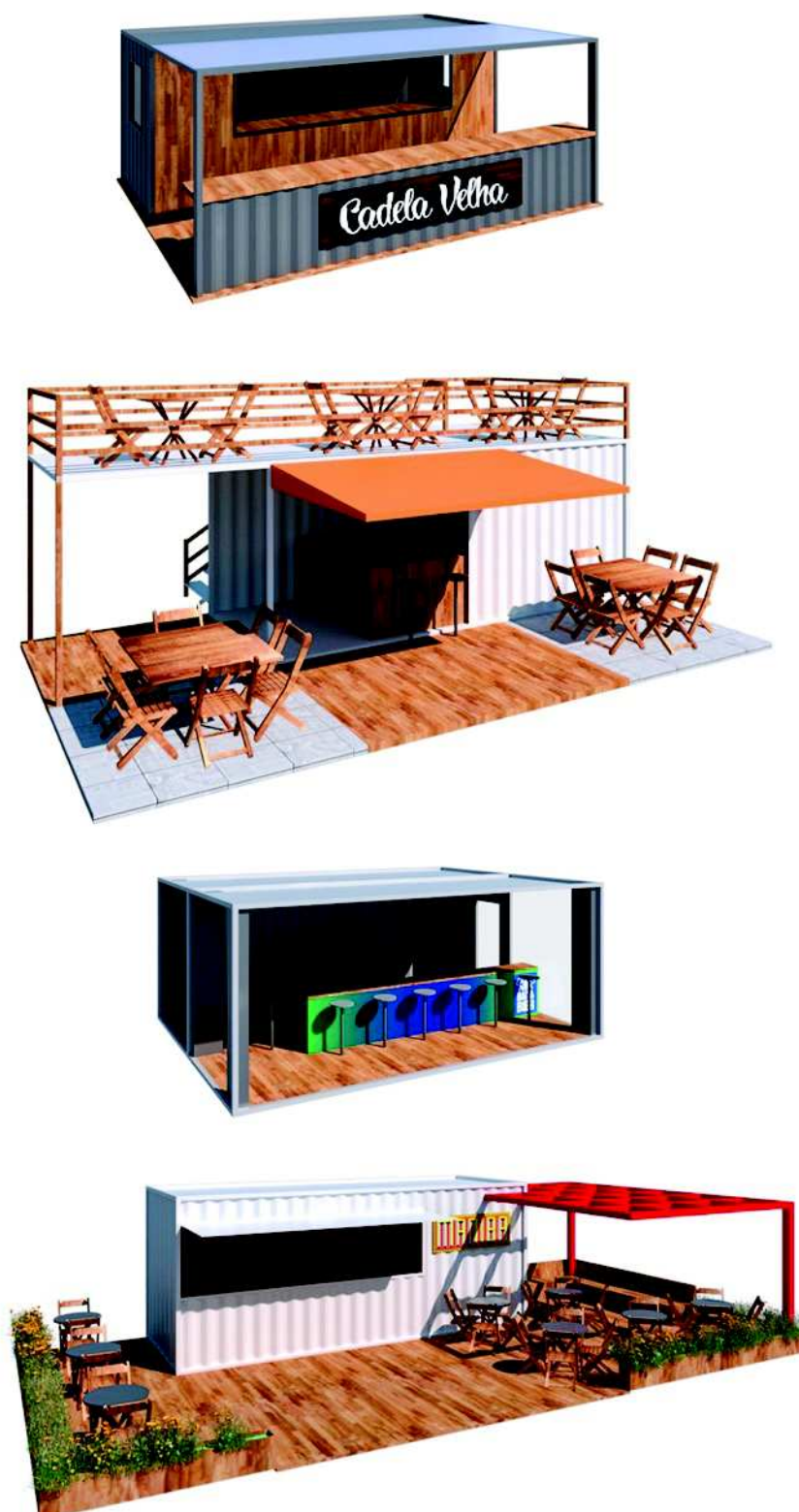


Fonte: Autora (2016)

Aqui vê-se novamente a diferenciação entre pé-direito mais elevado e mais baixo, sob a estrutura do trem.

O quiosque Cadela Velha pode ser observado com a presença do elemento madeira como revestimento do container e do mobiliário.

Figura 152: vista geral de todos os quiosques



Fonte: Autora (2016)

Vista em perspectiva de todos os pontos comerciais propostos em Q2.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão urbana parece ser algo inevitável na realidade do mundo. As populações mundiais encontram-se em franco crescimento e, segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU)⁶⁰, estima-se que cerca de 54,5% de pessoas da Terra vivem em centros urbanos em 2016. É provável que no ano de 2030 seremos aproximadamente 60% de indivíduos habitando as cidades. Na mesma proporção em que a população urbana tende a crescer, espera-se que a rural tenha diminuição de aproximadamente 5% de habitantes.

Surge aí uma das justificativas pelas quais se faz necessário repensar a cidade. Núcleos urbanos precisam ser repensados não somente porque expandem seus territórios, mas também porque mais pessoas demandam um maior consumo de necessidades básicas à vida urbana – dentre elas as fisiológicas, de lazer, trabalho, deslocamento e convívio social.

A questão preocupante desse movimento está centrada na falta de planejamento e de estrutura, e não no crescimento em si. Com a intenção de planejar este projeto apresentado, as referências estudadas, a revisão bibliográfica e a pesquisa de campo executadas, contribuíram para a tomada de algumas decisões:

- a) Foram ouvidas as sugestões, associações, aspectos positivos e negativos sobre a área de estudo com as questões propostas;
- b) A vegetação no contorno dos pilares e os elementos coloridos (tais como a concha acústica ou o mobiliário urbano) buscam minimizar a percepção da dimensão da volumetria da estrutura do trem;
- c) Com o resgate da memória da população sobre a cidade, trazendo elementos como as águas dançantes e o revestimento de piso que remetem à Praça do Imigrante, tão lembrada por eles, pensa-se ter conseguido inserir parte de uma necessidade coletiva: a de criar vínculo com o lugar;
- d) O estudo do Minhocão trouxe a percepção de que atividades coletivas e criativas são geralmente bem recebidas pelo povo, e o projeto contempla espaços favoráveis ao desenvolvimento dessas;

⁶⁰ UNITED NATIONS. **The world's cities in 2016**: data booklet. 2016. Disponível em: http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/the_worlds_cities_in_2016_data_booklet.pdf. Acesso em: 16 dez 2016.

- e) Acredita-se ter conseguido qualificar o espaço, e o elemento “água”, aliado à vegetação, poderá trazer sensações de bem-estar, além do fato das trepadeiras dos pilares ajudarem a construir uma paisagem mais aprazível ao olhar;
- f) Os quiosques de cerveja artesanal de empresas locais poderão gerar renda a partir da concessão do espaço, e essas poderão responsabilizar-se por parte das obras de manutenção do local;
- g) Vegetação, melhora e expansão da ciclovia, locais para encontros e atividades, e o fechamento do Arroio Luis Rau, modificam a paisagem associada a Novo Hamburgo, e muitas vezes identificada como negativa;
- h) A comunicação visual proposta facilita a identificação de um direcionamento a moradores ou visitantes;

Contudo, um dos principais aprendizados resultantes deste processo, foi o de compreender que a população residente de Novo Hamburgo deseja transformar a Cidade, pois tem sonhos sobre como os espaços públicos deveriam ser, e não reconhecem a estrutura férrea construída em 2014 pela Trensurb como parte da memória urbana. Isso pôde ser percebido com a última pergunta do questionário, referente a sugestões para a área, na qual juntamente com as verbalizações sobre o que gostariam de ver, vieram os comentários de como era a área antes da chegada do trem. São as lembranças do passado, dos espaços voltados para o lazer, da vegetação nativa e abundante que resgatam bons sentimentos e sorrisos.

Hoje, existe a vontade de querer transformar, e existe a realidade – capaz ou não de concretizar o que se planeja. Porém, é possível encontrar instrumentos legais que facilitem a transformação de um projeto arquitetônico e urbanístico em uma obra executada, contribuindo para a construção de um local que possa permanecer atrativo com o passar do tempo.

Em termos de ações, podemos pensar nas seguintes transformações e intervenções colocadas adiante.

9.1 INSTRUMENTOS LEGAIS E VIABILIZAÇÃO

Inicialmente, pode-se pensar em utilizar os instrumentos de controle urbano disponíveis. O Plano Diretor do Município poderia ser reformulado, de modo a reestruturar o

zoneamento da cidade, redistribuir atividades permitidas em cada zona e determinar a volumetria construtiva permitida. Consequentemente, áreas públicas poderiam ter seu entorno imediato resguardado da sombra e movimentação de veículos provenientes da verticalização. Além disso, sabe-se que cada vez mais as grandes construtoras, interessadas em crescer o maior número de pavimentos possível em seus empreendimentos (visando minimizar custos e aumentar os lucros), procuram comprar índices construtivos das prefeituras Municipais. Costumam, no entanto, fornecer uma espécie de contrapartida ao município, geralmente referente à pavimentação ou abertura de vias.

Dessa forma, uma alternativa viável seria a de condicionar essa contrapartida à execução de uma urbanização de área pública, subutilizada, ou até mesmo de uma parte pertencente a um projeto global – a exemplo do Trilhos Criativos. Não se trata de transferir a responsabilidade de gestão do espaço público para a iniciativa privada, e sim de recuperar espaços para pessoas em detrimento do possível aumento de fluxo automotivo ocasionado com a construção dos grandes empreendimentos imobiliários.

Também não se trata de avaliar se a verticalização é positiva ou negativa pois, embora muitos urbanistas defendam que uma cidade vertical não pertence à escala humana – e podemos citar aqui o pensamento de Gehl (ANO, p. 41) de que o contato com a cidade perde-se a partir do quinto andar de um edifício –, há quem diga que quanto mais vertical uma cidade, mais sustentável ela se torna, porque uma maior concentração de pessoas e atividades geram menores deslocamentos.

Nessa direção, é preciso pensar também em uma forma de fiscalização dos acordos entre a iniciativa privada e pública. Talvez fosse possível a criação de uma comissão especial dentro da própria Prefeitura, para verificar o andamento dos processos e garantir que os interesses da população sejam atendidos. Seria importante que esse grupo de pessoas se mantivesse ativo mesmo após as trocas de gestão, visto que, na maioria das vezes, as informações perdem-se nas trocas de governo.

Outra forma possível seria propor algo semelhante ao modelo implementado na Cidade do México, fortalecendo o princípio norteador de "comércio" e condicionando o licenciamento de operação das cervejarias à manutenção e tratamento, por parte dos comerciantes, de um percentual de espaço público, bem como um horário mínimo de

funcionamento (incluindo o período noturno), com a finalidade de melhorar a segurança pública da área.

Assim, é possível ver alguns direcionamentos possíveis para a concretização de projetos a exemplo do demonstrado por essa dissertação:

Sobre a execução da obra:

- Criar instrumentos legais para transferir custos às grandes empreiteiras, como uma forma de minimizar impactos na cidade provenientes de grandes empreendimentos, de modo compensatório;
- Providenciar um projeto global para o espaço público, para que possa ser feito um planejamento com etapas de viabilização, bem como a integração entre os transportes incluindo as modalidades alternativas (a exemplo da bicicleta);

Polos norteador:
TRANSPORTE

Sobre o interesse da população:

- Propor atividades e espaços variados com o intuito de atrair o maior número de usuários possíveis;
- Estimular o percurso peatonal;
- Trazer elementos conhecidos da população local ou que fazem parte da memória da cidade, para que o local se torne familiar aos habitantes e para que seja criado um vínculo emocional entre as pessoas do lugar e os espaços propostos, o que minimiza riscos de depredação;
- Criar uma marca e comercializar itens contendo a aplicação da mesma, de forma a fortalecer a identidade visual, o vínculo afetivo com a população e a arrecadar fundos para a manutenção dos espaços;

Polos norteadores:
DESCANSO,
ATIVIDADE,
CULTURA,
PEDESTRE

Sobre o Comércio:

- Preferencialmente local;
- Responsabilizar-se pelo tratamento do espaço; obrigatório manter percentual mínimo de espaço público estipulado pela Administração Pública, bem como o horário de funcionamento;
- Responsabilizar-se pela manutenção do local;

Polos norteador:
COMÉRCIO

Sobre a paisagem:

- Propor elementos que atraiam curiosidade, que contenham uma paleta de cores atrativa, e que possam ser vistos com certo

Polos norteador:
SURPRESA

distanciamento e, assim, tornarem-se pontos de referência;

Sobre a administração:

- Criar uma Associação capaz de gerenciar, em conjunto com a Prefeitura da cidade, as atividades a serem desenvolvidas, bem como a promoção das mesmas;

9.2 UM APROFUNDAMENTO DO TEMA

Apesar da aplicação de uma pesquisa ao longo da linha da Trensurb, esta dissertação foca em alternativas projetuais para uma parte do percurso do trem. Para que fosse possível tomar decisões administrativas, criar um projeto global e implementá-lo, seria necessário um aprofundamento do estudo da área.

Questões como fluxo de pessoas, em períodos e dias da semana distintos, e de trânsito de veículos (automotivos, coletivos ou bicicletas), não foram identificadas aqui, porém, são condicionantes importantes na tomada de decisões de projeto. Nesse sentido, seria importante o levantamento desses dados antes de pensar em uma proposta para toda a extensão do trajeto.

Entende-se que um maior número de questionários aplicados na área de estudo traria, igualmente, uma contribuição importante nesse entendimento. Da mesma forma, o levantamento de estabelecimentos comerciais, de serviços, artísticos e culturais dispostos na área facilitaria a distribuição das Indústrias por proximidade com atividades já desenvolvidas atualmente.

9.3 PRESENTE E FUTURO

A maior dificuldade encontrada para a realização desta dissertação caracterizou-se pela ausência de uma equipe de trabalho, capaz de efetuar um trabalho de campo mais consistente. E isso também é resultante da dimensão do problema, pois a linha que o trem percorre em Novo Hamburgo possui comprimento aproximado de 6,9km, constituído por vazios urbanos do início ao fim do percurso.

Aliada à proporção da área de intervenção, a mudança de gestão administrativa do município, proveniente das eleições municipais e envolvendo períodos de campanha dos partidários, dificultou o acesso aos gestores, e uma possível apresentação do trabalho aos funcionários do departamento de urbanismo municipal.

Além disso, a tarefa de realizar uma pesquisa nem sempre é bem recebida pelos passantes, e o método de Kevin Lynch, que incluía a execução de um desenho, contribuiu para evidenciar constrangimento naqueles que acreditam não ter habilidades artísticas para fazê-lo.

Sendo assim, dos objetivos traçados inicialmente, os dois últimos não foram alcançados: apresentar à Administração Municipal a proposta desenvolvida não foi possível por motivos políticos, da mesma forma que a discussão das condições de viabilidade para a implementação do projeto permaneceu na esfera de reflexão pessoal, por uma questão de ausência de receptividade.

Para o futuro, a continuidade deste trabalho poderá partir do desenvolvimento do projeto global, para toda a área estudada, fundamentando as decisões projetuais em atividades que envolvam a comunidade local, a exemplo de *workshops* ou da coleta de opiniões dos habitantes com o desenvolvimento de ações como o "varal dos sonhos", que aconteceu no Minhocão de São Paulo.

Apesar disso, acredita-se que o resultado final tenha sido positivo pois, mais do que fornecer à população um auxílio para a capacidade de sonhar, esta dissertação pretende fomentar a ideia de que vazios urbanos podem transformar-se em áreas produtivas e integradas ao espaço da cidade.

Transformar a cidade indica a capacidade de reinventá-la constantemente. Reinventando-a, agregando o fator humano e instigando a cooperação, a tolerância, a interação e o pensamento inovador, a cidade torna-se Criativa. Cidades Criativas atraem pessoas criativas, e pessoas criativas movimentam a economia, o que não pode ser medido em valor.

Finalmente, mesmo se a almejada transformação urbana na cidade de Novo Hamburgo, com premissas das Cidades Criativas e a consequente distribuição de Industrias Criativas ao longo do percurso de um parque linear não ocorra de fato, tem-se o vislumbre da possível mudança na paisagem do município.

10 REFERÊNCIAS

AAKER, David A.; KUMAR, V.; DAY, George S. **Pesquisa de Marketing**. Tradução Reynaldo Cavalheiro Marcondes. São Paulo: Atlas, 2009.

AFENDRAS, Nor Angelos. A revalorização de estruturas pré-existentes como elemento de revitalização urbana. In.: VEIGA, Maria de Fátima S. F.; CIDRAS, Álvaro J. G. (org.). **Extractos Reflexivos**. Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2014. Disponível em: http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/1580/1/citad_extractos_reflexivos.pdf. Acesso em: 19 fev. 2016.

ARANTES, Antonio A. A guerra dos lugares: sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 23, pp. 191-203, 1994. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat23_m.pdf. Acesso em: 11 nov. 2016.

AUGÉ, Marc. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papyrus, 2015.

ÁVILA, João Filipe Nunes. **O espaço sobranete**. 2013. 99 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Lusófona do Porto. Disponível em: <http://recil.grupolusofona.pt/handle/10437/4972>. Acesso em: 10 mar. 2016.

BAETA, Rodrigo Espinha. A configuração da cidade colonial hispano-americana e o problema do barroco. **Encontro Nacional da ANPUR**, 11, Salvador, 2005. Disponível em: <http://unuospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3459/3389>. Acesso em: 04 jun. 2015.

BAEZA, Alberto Campo. **A idéia construída**. Portugal: Caleidoscópico_Edição e Artes Gráficas SA, 2013.

BADILLO, Vera. Recuperacion de espacios "Bajo Puentes". **[Blog] Solo en DF**, 10 set. 2015. Disponível em: <http://www.soloendf.com.mx/recuperacion-de-espacios-bajo-puentes/>. Acesso em: 11 mar. 2016.

BARATTO, Romullo. Projeto urbano A8erna: ativar o "terrain vague". **[Blog] Archdaily**, 11 ago. 2013. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/01-135024/projeto-urbano-a8erna-ativar-o-terrain-vague>. Acesso em: 10 mar. 2016.

BARRETO, Gigi. Piscina no Minhocão em São Paulo. **[Blog] Ea Cenografia**, 26 mar. 2014. Disponível em: <http://www.escriitoriodearterio.com.br/blog/>. Acesso em: 24 fev. 2016.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. Tradução Silvia Mazza. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BERG, Madeline. The history of "Death Avenue". **[Blog] Friends of The High Line**, 22 out. 2015. Disponível em: <http://www.thehighline.org/blog/2015/10/22/the-history-of-death-avenue>. Acesso em: 12 mar. 2016.

BEZERRA, Marcos. **Pilares do Minhocão, em SP, expõem máscaras afro-brasileiras**. 28 nov. 2014. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/album/2014/11/28/sp-ganha-mostra-a-ceu-aberto-de-mascaras-afro-brasileiras-nos-pilares-do-minhocao.htm>. Acesso em: 22 fev. 2016.

BIGARELLI, Bárbara. Minhocão revela rostos e histórias de quem vive no centro. **Revista Época SP**, 25 out. 2013. Disponível em: <http://epoca.globo.com/regional/sp/blogs-epoca-sp/centro-avante/noticia/2013/10/bminhocao-vira-ponto-turisticobcom-exposicao-de-fotos-gigantes.html>. Acesso em: 02 jan. 2016.

BINDE, João Luis. Não lugares – Marc Augé. Resenha. **Revista Antropos**, vol. 2, ano 1, maio 2008. Disponível em: <http://revista.antropos.com.br/downloads/Resenha%201%20-%20N%E3o-lugares%20-%20Marc%20Aug%20-%20Jo%E3o%20Luis%20Binde.pdf>. Acesso em 06 mar. 2016.

BONDUKI, Nabil. O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. **Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo**: versão online, 2011. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142011000100003>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. Percorrendo os vazios urbanos. **Anais do X Encontro Nacional da ANPUR**, v.10, 2003. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2121/2080>>. Acesso em: 03 jan. 2016.

BRANDÃO, Pedro. **O sentido da cidade**. Lisboa: Livros Horizontes, 2011.

BRAUN, Felipe Kuhn. **História da imigração alemã no sul do Brasil**. Porto Alegre: Costoli Soluções Gráficas, 2010.

BRAUN, Felipe Kuhn. Imigração alemã – Novo Hamburgo antes da estação de ferro. **[Blog] Memória do povo alemão**, 27 abr. 2011. Disponível em: <http://memoriadopovoalemao.blogspot.com.br/2011/04/imigracao-alema-novo-hamburgo-antes-da.html>. Acesso em: 12 mar. 2016.

BRUSKY, Sônia. Pintura do elevador Costa e Silva (Minhocão) em São Paulo. in.: **DICIONÁRIO de artistas do Brasil**, [1998?]. Disponível em: http://brasilartesenciclopedias.com.br/tablet/nacional/brusky_sonia03.php. Acesso em: 13 mar. 2016.

BYRNES, Mark. Making The High Line. The Atlantic. **[Blog] Citylab**, 14 jan. 2016. Disponível em: <http://www.citylab.com/design/2016/01/making-the-high-line/421743/>. Acesso em: 09 mar. 2016.

CALLIARI, Mauro. **Espaços públicos de São Paulo: o resgate da urbanidade**. 2014. 151 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

CARVALHO, Sérgio Rosa de. Aqui..não há...PósPós. **[Blog] Cidadania Lx**, 13 set. 2012. Disponível em: <http://cidadanialx.blogspot.com.br/2012/09/aqui-nao-ha-popos-por-antonio-sergio.html>. Acesso em: 13 mar. 2016.

CASADEI, José. Sugestão de pauta: do México e EUA, ideias para o poder público ocupar áreas embaixo dos viadutos. **[Blog] Café expresso**, 31 maio 2013. Disponível em: <https://jcasadei.wordpress.com/2013/05/31/sugestao-de-pauta-do-mexico-e-eua-ideias-para-o-poder-pblico-ocupar-reas-embaixo-dos-viadutos/>. Acesso em: 14 mar. 2016.

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. O que é espaço público?. **Revista AU**, jul. 2013. Disponível em: <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/232/o-que-e-espaco-publico-292045-1.aspx>. Acesso em: 13 mar. 2016.

CILENTO, Karen. The New York High Line officially open. **[Blog] ArchDaily**, 09 jun 2009. Disponível em: <<http://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open/>>. Acesso em: 2 jan. 2016.

CONCONE, Maria Helena Villas Boas. A pesquisa e a ética. In: GUERREIRO, Iara C. Z.; SCHMIDT, Maria Luisa S.; ZICKER, Fabio (org.). **Ética nas pesquisas em ciências humanas e sociais na saúde**. São Paulo: Editora Hucitec, 2008.

CORBUSIER, Le. **A Carta de Atenas**. Versão de Le Corbusier. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: Hucitec: EDUSP, 1993.

CORLETTI, Laís & RIBEIRO, Bárbara Maria Giacom. Análise do impacto da implantação do trem metropolitano na configuração espacial da cidade. **XVI ENAMPUR – Espaço Planejamento e Insurgências**. Belo Horizonte, 2015.

CRICHYNO, Jorge. Espaços públicos na área central da cidade do Rio de Janeiro. **Cidades Verdes**, v. 03, n. 04, 2015. Disponível em: https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/cidades_verdes/article/view/948/971. Acesso em: 12 dez. 2016.

DANTAS, Ana Claudia de Miranda. Cidades Coloniais Americanas. **Arquitextos**, São Paulo, ano 05, n.050.05, jul. 2004. In: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.050/566>. Acesso em: 05 jul. 2015.

DAVID, Joshua; HAMMOND, Robert. **High Line: a história do parque suspenso de Nova Iorque**. São Paulo: BEI Comunicação, 2013.

DOMINGUES, Telmo Manuel Varanda. **Reabilitação de vazios urbanos no Centro Histórico**. : zona histórica intramuralhas de castelo Branco: estudo de caso. 2012. Universidade da Beira Interior. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo). Disponível em: <http://ubibliorum.ubi.pt/handle/10400.6/2352>. Acesso em 07/12/2016.

DUTCH WATER DESIGN. **A8ERNA**. s.d. Disponível em: <http://dutchwaterdesign.com/portfolio-item/nl-architects-a8erna-4/>. Acesso em: 14 mar. 2016.

EGLENCE, Seyahat. Haydi Pari's e gidelim. **Gazete Sabun**, 25 mar. 2015. Disponível em: <http://www.gazetesabun.com/haydi-parise-gidelim/>. Acesso em: 13 mar. 2016.

FLORIDA, Richard. **A ascensão da classe criativa**. Tradução Ana Luiza Lopes. Porto Alegre: L&PM, 2011.

FLORIDA, Richard; MELLANDER, Charlotta; KING, Karen. **The global creativity index: 2015**. Disponível em: <http://martinprosperity.org/media/Global-Creativity-Index-2015.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2016.

GHEL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2013.

HARVEY, David. O direito à cidade. Tradução Jair Pinheiro. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p. 73-89. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2016.

HARVEY, Erika. Throwback Thursday: High Line Pool?. **[Blog] Friends os the High Line**, 03 out. 2015. Disponível em: <http://www.thehighline.org/blog/2015/09/03/throwback-thursday-the-high-line-as-a-pool>. Acesso em: 14 fev. 2016.

HARVEY, Erica. Throwback Thursday: How we got to the "End of the Line". **[Blog] Friends of he High Line**, 29 out. 2015. Disponível em: <http://www.thehighline.org/blog/2015/10/29/throwback-thursday-how-we-got-to-the-end-of-the-line>. Acesso em: 12 mar. 2016.

HEIDEGGER, Martin. **Conferencias y Articulos**: Construir, habitar, pensar. Espanha: Ediciones del Serbal, 2001.

HESKAMP, Matthias; KARIG, Kristin; KASANG, Nicholas; et all. **Radbahn**. [2015?]. Disponível em: <http://www.radbahn.berlin/#intro>. Acesso em: 10 mar. 2016.

HOFF, Mattijs van't. Sob as ferrovias e ruas. In: KARSSENBERG, Hans; et all (ed.). **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

ISERMARKT. **Der Isermarkt**. [2012?]. Disponível em: <https://www.isemarkt.com/historie-wochenm%C3%A4rkte/>. Acesso em: ???.

ISENTO, Gonçalo. Berlim vai ter uma ciclovia coberta com hortas e pavimento inteligente. **Revista P3**, 27 nov. 2015. Disponível em: <http://p3.publico.pt/actualidade/ambiente/19011/berlim-vai-ter-uma-ciclovia-coberta-com-hortas-e-pavimento-quotinteligent>. Acesso em: 06 mar. 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2013.

JACQUES, Paola Berenstein. Microrresistências urbanas: por um urbanismo incorporado. In: ROSA, Marcos L.; SOCIETY, Alfred H.; WOLFRUM, Sophie (org.). **Planejamento: práticas urbanas criativas**. São Paulo: Editora de Cultura, 2011.

JAMES. A Ferrovia chega a Porto Alegre. **[Blog] Porto Alegre Antigo**, 10 de ago. 2010. Disponível em: <http://lealevalerosa.blogspot.com.br/2010/08/o-trem-em-porto-alegre.html>. Acesso em: 14 mar. 2016.

JARDIM, Renata Maciel. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental**: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC. 2012. 180 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental). PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2012.

JESSICA & MICHELE. Diário di bordo: mis mercados favoritos. **[Blog] La Hoje de Albahaca**, 2016. Disponível em: <http://www.lahojadealbahaca.com/2016/01/diario-di-bordo-hamburgers-markets.html>. Acesso em: 13 mar. 2016.

KERVALT, Marcelo. Feira do produtor completa 26 anos de verduras sempre fresquinhas. **Jornal NH**. 12 maio 2015. Disponível em: http://www.jornalnh.com.br/_conteudo/2015/05/noticias/regiao/161008-feira-do-produtor-completa-26-anos-em-novo-hamburgo.html. Acesso em: 12 dez. 2016.

LAMAS, Júlio. O que será do Minhocão?. **[Blog] Urbanidades**, 18 ago. 2014. Disponível em: <http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/urbanidades/2014/08>. Acesso em: 26 mar. 2016.

LANDRY, Charles. **Origens e futuros da cidade criativa**. São Paulo: SESI-SP editora, 2013.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIGON, Liz. Alison Knowles – Make a Salad. **[Blog] Friends os the High Line**, 22 abr. 2012. Disponível em: <http://art.thehighline.org/project/alisonknowles/>. Acesso em: 11 mar. 2016.

LIMA, Gabriela Giehl. Teoria da Gestalt: uma aplicação de conceitos na arquitetura. **Revista Thêma et Scientia**, vol. 4., n. 1. jan-jun, 2014. Disponível em: <http://www.fag.edu.br/upload/arquivo/1431177536.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2016.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAGALHÃES, Sergio. **Sobre a Cidade**: habitação e democracia no Rio de Janeiro. São Paulo: Pro Editores, 2002.

MALHOTRA, Naresh K. **Pesquisa de marketing**: foco na decisão. Tradução Opportunity Translations. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2011.

MANUEL, Jose. Bajo Puentes en la ciudad de Mexico. **[Blog] Mi Diario Urbano**, 15 jul. 2012. Disponível em: http://midariourbano.blogspot.com.br/2012_07_01_archive.html. Acesso em: 12 mar. 2016.

MARANDOLA JUNIOR, Eduardo. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. São Paulo: Blucher, 2014.

MARCAS, Daniel. Place de la Bastille. **[Blog] Les photos de daniel 2**, 20 nov. 2014. Disponível em: <http://lesphotosdedaniel2.unblog.fr/page/24/>. Acesso em: 03 mar. 2016.

MARCIAL, Elaine Coutinho & GRUMBACH, Raul José dos Santos. **Cenários prospectivos**: como construir um futuro melhor. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

MARICATO, Ermínia. Entrevista TV Carta Capital: As fronteiras da cidade, o afastamento dos pobres do centro e a ocupação ilegal. **Revista Carta Capital** (versão online). Entrevista fornecida à Sérgio Lirio, 2014. Disponível em: <http://erminiamaricato.net/2014/01/21/entrevista-tv-carta-capital-video/>. Acesso em: ???.

MATOS, Fátima Loureiro de. Espaços públicos e qualidade de vida nas cidades: o caso da cidade de Porto. **Observatorium**: Revista eletrônica de Geografia, v. 2, n. 4, jul. 2010. Disponível em: http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/2edicao/n4/Espacos_publicos.pdf. Acesso em: 13 mar. 2016.

MEIRA, Roberta Dal Sasso; PINTO, André Bresolin (eng.). Estudo de impacto de tráfego nas estações da Trensurb Novo Hamburgo. Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo, s.d.

MEZZACAPPA, Marina; RODRIGO, Enio. Interstícios urbanos. **ComCiência**, Campinas, n. 101, 2008. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/comciencia/handler.php?section=8&edicao=38&id=464>>. Acesso em: 13 maio 2016.

MIROFF, Nick. In Mexico City, planners turn vacant space under freeways into places to work, dine, play. **The Washington Post**, 29 maio 2013. Disponível em: https://www.washingtonpost.com/world/the_americas/in-mexico-city-planners-turn-vacant-space-under-freeways-into-places-to-work-dine-play/2013/05/28/ade28c26-c32e-11e2-9642-a56177f1cdf7_story.html?wpisrc=nl_headlines. Acesso em: 11 mar. 2016.

MÜLLER, Frank. **Phot.Hamb.Isemarkt.01.091204.2402**. 2012. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/franck-chilli/7932927366>. Acesso em: ???.

MUNIZ, Maria Águeda Pontes Caminha. **Intervenções Urbanas em espaços de desvalia** – transformar para valorizar. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade federal do Rio Grande do Norte – UFRN, Natal, 2012.

NEHER, Clarissa. Ciclovias também enfrentaram resistência na Alemanha. **Revista Carta Capital**, (online), 20 jan. 2015. São Paulo. Disponível em: <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/como-no-brasil-ciclovias-tambem-enfrentaram-resistencia-na-alemanha-6514.html>. Acesso em: 06 mar. 2016.

NUNES, Cristine. **O primeiro parque elevado do mundo fica em Paris** – Promenade Plantée. Disponível em: <http://sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/o-primeiro-parque-elevado-do-mundo>. Acesso em: 25 fev. 2015.

NYGAARD, Paul Dieter. **Espaço da cidade, segurança urbana e participação popular**. Porto Alegre: 2010.

OCCHI, Tailene; SILVA, Caliane C. O. de A.; ROMANINI, Anicoli. Reutilização de containers de armazenamento e transporte como espaços modulados na arquitetura. **Anais do Terceiro Seminário Nacional de Construções Sustentáveis** – SNCS. Passo Fundo: IMED, 2015. Disponível em: <https://www.imed.edu.br/Uploads/Reutilização%20de%20containers%20de%20armazenamento%20e%20transporte%20como%20espaços%20modulados%20na%20arquitetura.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2016.

OLIVEIRA, Luis Fernando C. S. de. A queda do muro e os muros da cidade. **Vitruvius**, 15 jun. 2015. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/15.179/5577>. Acesso em: 02 mar. 2016.

OLIVEIRA, Regina Soares de. Intervenções em áreas centrais: discursos e conflitos (o caso de São Paulo). **Anais do XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais** – diversidades e desigualdades. Salvador, ago. 2011. Universidade Federal da Bahia. Disponível em: http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307644584_ARQUIVO_Intervencoesemareascentrais_discursoseconflitos.pdf. Acesso em: 08 dez. 2016.

OLSON, Jeff. Especialistas respondem a questões sobre ciclovias e projetos de mobilidade. **Revista AU** (online). Editora PINI, edição 215, dez. 2011. Disponível em: <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/especialistas-respodem-a-questoes-sobre-ciclovias-e-projetos-de-mobilidade-250153-1.aspx>. Acesso em: 01 mar. 2016.

OVINK, Henk. O plinth como catalisador de reforma urbana. In: KARSSENBERG, Hans; et all (ed.). **A cidade ao nível dos olhos**: lições para os plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

PANTOJA DOS SANTOS, Silvana Maria. **Literatura e memória entre os labirintos da cidade**: representação na poética de Ferreira Gular e H. Dobal. 2013. 182 f. Tese (Doutorado em Letras). Universidade Federal de Pernambuco. UFPE, Recife, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ufpe.br/bitstream/handle/123456789/11548/Tese%20SILVANA%20MARIA%20PANTOJA%20DOS%20SANTOS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 11 nov. 2016.

PAUL, Rebecca. Lownge chairs: grasse green park lounges in the Netherlands. **[Blog] Inhabitat**, 16 jul. 2009. Disponível em: <http://inhabitat.com/lownge-chairs-grassy-green-park-lounges-in-the-netherlands/>. Acesso em: ???.

PECK, Jamie. Struggling with the Creative Class. **International Journal of Urban and regional Research**, vol. 29.4, dec. 2005. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-2427.2005.00620.x/full>>. Acesso em: 27 dez. 2015.

PROMENADE plantée. **[Blog] Bergamot and broken spines**, 27 mar. 2011. Disponível em: <https://allmusthaveprizes.wordpress.com/tag/promenade-plantee/>. Acesso em: 25 fev. 2016.

RASMUSSEN, Steen Eiler. **Arquitetura vivenciada**. Tradução Álvaro Cabral. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2015.

REIS, Ana Carla Fonseca. **Cidades Criativas**. São Paulo: Sesi – SP Editora, 2012.

REYES, Paulo. **Quando a rua vira corpo** – ou a dimensão pública na ordem digital. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2005.

ROCHA, Lorenzo. La crítica: comercio bajo puentes. **[Blog] Milenio**, 14 maio 2015. Disponível em: http://www.milenio.com/cultura/critica-comercio-bajo-puentes_0_517748233.html. Acesso em: 14 mar. 2016.

RUBIN, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos avançados**, vol. 27, n. 79. São Paulo, 2013. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300005&lng=pt&nrm=iso&tlng=en. Acesso em: ???.

SÁ, Teresa. Lugares e não lugares em Marc Augé. **Tempo social** (online). vol. 26, n. 2, pp. 209-229, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ts/v26n2/v26n2a12.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2016.

SALZANO, Clara. Berlino: arriva la prima pista ciclabile al coperto della città. **[Blog] Fanpage.it**, 2 dez. 2015. Disponível em: <http://design.fanpage.it/berlino-radbahn-la-prima-pista-ciclabile-al-coperto/>. Acesso em: 01 mar. 2016.

SANTEN, Marek. **Wochenmarkt Isestraße**. [2016?]. Disponível em: <http://www.hamburg.de/wochenmarkt-eimsbuettel/3888304/wochenmarkt-isestrasse/>. Acesso em: ???.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SILVA, Andresa Henning; FOSSÁ, Maria Ivete Trevisan. Análise de conteúdo: exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. **Revista Qualitas**, vol. 17, n. 1, Campina Grande, 2015. Disponível em: <http://revista.uepb.edu.br/index.php/qualitas/article/view/2113>. Acesso em: 11 nov. 2016.

SCARPINELLI, Eduardo. **Estudo dos problemas urbanísticos do Elevado Presidente Costa e Silva**. 2014. 74 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Engenharia Civil). Faculdade de Engenharia de Guaratinguetá, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/124265>.

SCHENCK, Timothy. **Olafur Eliasson** – The collectivity project. Disponível em: <http://art.thehighline.org/project/olafureliasson/>. Acesso em: 10 mar. 2016.

SCHUTZ, Liene M. Martins. **Novo Hamburgo: sua história, sua gente**. Porto Alegre: Palotti, 1992.

SCHUTZ, Liene M. Martins. **Os bairros de Novo Hamburgo**. Novo Hamburgo: L.M.M. Schutz, 2001.

SELBACH, Jeferson Francisco. **Pegadas urbanas: Novo Hamburgo como palco do flâneur**. Cachoeira do Sul: Ed. do Autor, 2006. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ea000077.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2016.

SEMIS, Lais. Matinho também tem nome – Ervas Sp faz expedição pelo Minhocão para falar das ervas daninhas que surgem no concreto da cidade. **Planeta Sustentável**, 10 abr. 2015. Disponível

em:<http://sarauxyz.blogspot.com.br/2015/09/projeto-ervas-sp-ocupacao-intervencao.html>. Acesso em: 13 mar. 2016.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2014.

SIMONTON, Keith Dean. Creativity: cognitive, personal, developmental, and social aspects. **American Psychologist**, v. 55, n. 1, 151-158, jan. 2000. Disponível em: <https://www.deepdyve.com/lp/psycarticles-reg/creativity-3DrD0IGhS8>. Acesso em: ???.

STAFF, Raveena Aulakh. **Underpass Park in Toronto**: Opens world of possibilities for Gardiner Expressway. 28 jul. 2012. Disponível em: http://www.thestar.com/news/gta/2012/07/28/underpass_park_in_toronto_opens_world_of_possibilities_for_gardiner_expressway.html. Acesso em: 01 mar. 2016.

TICKLE, Ashley. Throwback Thursday: Pablo Bronstein's Intermezzo: Two girls wear fashion garments on a palm tree. **[Blog] Friends of The High Line**, 11 fev. 2016. Disponível em: <https://www.thehighline.org/blog/2016/02/11/throwback-thursday-pablo-bronstein-s-intermezzo-two-girls-wear-fashion-garments-on-a-palm-tree>. Acesso em: 02 mar. 2016.

TOMLINSON, Deidre. *Underpass Park – Toronto, Onterio*. **[Blog] Playscapes**, 13 jul. 2013. Disponível em: http://www.play-scapes.com/correspondent_post/underpass-park-toronto-ontario/. Acesso em: 13 mar. 2016.

TORRES, Tânia Batistela. **Influência da estrutura urbana na decisão por viagens a pé em Porto Alegre**: modelo Logit binominal. 2013. 71 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Engenharia Civil). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/96348>. Acesso em: 11 nov. 2016.

TRIPTYQUE Arquitetura. **Marquise Minhocão**: a cidade. 2015. Disponível em: <http://triptyque.com/marquise-minhocao-a-cidade-que-sonhamos-2/?lang=pt-br>. Acesso em: 01 mar. 2016.

VARGAS, Heliana Comim; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In: VARGAS, Heliana; CASTILHO, Ana L. H. de (org). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 3 ed. Barueri: Editora Manole, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VOORDT, Theo J. M. van der; WEGEN, Herman B. R. van. **Arquitetura sob o olhar do usuário**. São Paulo: Oficina de textos, 2013.

WHITAKER, João Sette. Maluf, o Minhocão e a gentrificação. **[Blog] Cidades para quem(m)?**, 22 agosto 2014. Disponível em: <http://cidadesparaquem.org/blog/2014/8/22/maluf-o-minhoco-e-a-gentrificao>. Acesso em: 10 fev 2016.

YIN, Robert K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. Tradução Cristian Matheus Herrera. Porto Alegre: Bookman, 2015.

ZANOLLI, Júlia. Projeto quer unir forças para transformar o Minhocão. **[Blog] Catraca Livre**, 08 maio 2015. Disponível em: <https://catracalivre.com.br/geral/muito-mais-sao-paulo/indicacao/projeto-quer-unir-forcas-e-sonhos-para-transformar-o-minhocao/>. Acesso em: 10 fev. 2016.

ANEXO II

a) DUE's



PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO
 Estado do Rio Grande do Sul
 Secretaria de Planejamento – Diretoria de Planejamento Urbano
 HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO

DIRETRIZ URBANÍSTICA ESPECIAL DUE 15/2008

A **COMISSÃO PERMANENTE DO PDU**, instituída pelo artigo 7º da Lei Municipal 1216/2004, de 20 de dezembro de 2004, no uso de suas atribuições que lhe confere o artigo 95 da mesma lei e com base no requerimento protocolado sob nº 21117/2008-9 solicitando Diretriz Urbanística Especial – DUE para a extensão do Trensurb até Novo Hamburgo, em reunião realizada em 07 de agosto de 2008, conforme Ata 10/2008, emite a seguinte diretriz urbanística especial:

EMPREENDIMENTO: EXTENSÃO DO TRENSURB
EMPREENDEDOR: TRENSURB S/A
LOCALIZAÇÃO: Av. Primeiro de Março / Av. Nações Unidas

Considerando:

- 1 - a existência de Comissão Municipal, instituída pelo Decreto nº 3295/2008, para avaliar possíveis ajustes no Projeto de extensão do **TRENSURB** até Novo Hamburgo.
- 2 - os questionamentos e considerações elaborados pela comissão em reunião no dia 30 de abril de 2008.
- 3 - a reunião realizada em 26 de junho de 2008, conforme Ata 01/2008, entre a Comissão Municipal, equipe técnica do **TRENSURB** e técnicos da empresa **Deltacon** Engenharia para tratar dos assuntos referentes aos questionamentos.

Decisão:

O empreendimento é considerado como intervenção urbanística especial, sujeito à DUE, e, conforme artigo 95, item II do PDU, esta Comissão Permanente do PDU ratifica as diretrizes abaixo emitidas pela Comissão Municipal, instituída pelo Decreto nº 3295/2008, que prevêem:

- a) alargamento e levantamento das pontes da Av. Frederico **Linck**, Rua Guarujá e Av. Primeiro de Março, bem como avaliação hidrológica de todas as passagens com pontes na Av. Nações Unidas, sendo a vazão ampliada em todas elas;
- b) implantação de ponte na Rua Tapes;
- c) estacionamentos e **paraciclos** públicos com segurança e acesso gratuito para usuários;
- d) ambulatório nas estações, para atendimentos de primeiros socorros aos usuários, gerenciado pela Trensurb;
- e) espaço com estrutura para instalação de órgão de segurança;
- f) alargamento da Av. Nações Unidas onde houver interferências para acessos;
- g) adequação da rede de alta tensão ao longo da linha;
- h) estações de transbordo de integração intermodal;
- i) cicloviárias ao longo da Av. 1º de março;
- j) área para estacionamento de ônibus urbanos e outros meios de transporte coletivo;
- k) equipamentos de lazer e melhoria dos existentes;
- l) passeios públicos (pistas de caminhadas) ao longo da Av. Primeiro de Março (canteiro central) e da Av. Nações Unidas (margens do arroio) se a solução estrutural permitir;
- m) estudos com relação à integração com linhas de transporte coletivo rodoviário urbano, linhas de transporte coletivo rodoviário metropolitano, linhas de transporte coletivo rodoviário intermunicipal e linha direta com **FEEVALE**;
- n) paralelismo em relação ao eixo da Av. Nações Unidas;
- o) área construída e espaço livre para instalação de escola pública de trânsito;

Centro Administrativo Leopoldo **Frety** – Rua Guia Lopes, 4201 – Rondônia – CEP 93410 – 340
 Novo Hamburgo – RS – Telefone: 3594.9975

"Contribua com o Fundo Municipal da Criança e Adolescente" "Doe Sangue, Doe Órgãos, SALVE UMA VIDA"
 "Doe Medula Óssea, Salve Uma Vida, informe-se pelo fone 0800-8832323"



PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO

Estado do Rio Grande do Sul

Secretaria de Planejamento – Diretoria de Planejamento Urbano

HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO

- p) manter a estação "Novo Hamburgo" nas imediações da Frederico Linck, não devendo o final da elevada passar da rua Marclio Dias;
- q) considerar o prolongamento da Av. dos Municípios até a RS 240 na localização da estação Liberdade;
- r) inclusão de acesso direto da estação FENAC para os pavilhões da FENAC (não passando por dentro do terminal rodoviário);
- s) avaliação do aproveitamento de sítio histórico para uso cultural (Casa Acauã: antiga parada do trem na Av. Primeiro de Março);
- t) contemplar ampla acessibilidade em todas as estações, atendendo a NBR 9050
- u) altura livre (gabarito vertical) para as passagens sob a elevada de no mínimo de 5,50 m nas passagens das ruas 7 de setembro e 3 de outubro em função do posto aduaneiro existente no município e 4,50 m (conforme NBR) nas demais.
- v) reforços necessários na drenagem (redes pluviais) que chega no arroio Luis Rau somente na abrangência da instalação do sistema, dos apontamentos do EIA-RIMA e dos estudos hidrológicos.

Novo Hamburgo, 05 de agosto de 2008.

Comissão Permanente do PDUA

Arq. Carlos Miguel Hennemann _____

Arq. Renato Raymundo Pilger _____

Arq. André Felipe Brenner _____

Téc. Quim. Elisangela Weber _____

DE ACORDO: _____
 Jair Henrique Foscarini
 Prefeito Municipal



Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo
Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU
NOVO HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO



PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO

Estado do Rio Grande do Sul
NOVO HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO

COMISSAO TRENURB - PMNH
Decreto 4615/2011

DUE 01/2011

A Comissão instituída pelo Decreto nº 4615/2011 de 10 de fevereiro de 2011 para avaliar possíveis ajustes no Projeto de extensão do Trensurb até Novo Hamburgo, no uso de suas atribuições e com base nos artigos 23 e 92 do PDU – LM 12162004, alterada pela LC 2150/2010 e em requerimento da TRENURB que solicita Diretriz Urbanística Especial – DUE complementar para a implantação da Extensão Norte da Linha 1 em NH, por tratar-se de intervenção urbanística especial emite as seguintes **condições e restrições**, em forma de DUE:

OBJETO:

Extensão Norte da Linha 1 em NH trecho entre a Rua Marcílio Dias e Castro Alves;
Revisão **DUE 15/2008**;
Canalização arroio Luis Rau entre o entroncamento das Av. Primeiro de Marco e Nações Unidas e Rotula do Pio XXII.

CONDIÇÕES e RESTRIÇÕES:

1. Todas as obras complementares, no entorno imediato da Linha e das Estações, solicitadas pela presente DUE, devem ser executadas pelo Empreendedor, após projeto aprovado pela Secretaria Municipal pertinente;
2. É considerado entorno imediato, no mínimo:
 - 2.1. Das Estações: uma (1) rua a montante uma (1) a jusante no sentido longitudinal da Linha e os dois (2) lados das Avenidas no sentido transversal da Linha;
 - 2.2. Da Linha: os dois (2) lados das Avenidas, incluindo pista e passeio público;
3. Deve ser apresentada à SESMUR proposta de compatibilização das atividades de execução da obra em relação aos estabelecimentos e trânsito do entorno, para aprovação, incluindo sinalização, desvios e horários relativos à execução da obra;

Centro Administrativo Leopoldo Petry – Rua Guia Lopes, nº 4201, Bairro Canudos – 93410-340
Novo Hamburgo - RS - Telefone (51) 3594.9999

www.novohamburgo.rs.gov.br -email: sdu@novohamburgo.rs.gov.br

"Contribua com o Fundo Municipal da Criança e Adolescente" "Doe Sangue, Doe Órgãos, Doe Medula Óssea, SALVE UMA VIDA"



Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo
Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU
NOVO HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO



4. O empreendedor deve realizar esclarecimentos prévios e contínuos na mídia escrita e falada relativos a divulgação das movimentações da obra, e das medidas preventivas quanto a segurança da população fixa e circulante do entorno;
5. Deve ser executado, mediante diretrizes específicas da SESMUR – Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana e apresentado projeto para aprovação:
 - 5.1. Inserção de faixas de pedestres, pisos tácteis, rebaixos de meios-fios, sinalização viária e semaforica para veículos e pedestres, áreas de embarque e desembarque;
 - 5.2. Compatibilização da estrutura física da Linha com o novo sistema de transporte coletivo em implantação;
 - 5.3. Compatibilização da circulação de pessoas na praça "Punta Del Este" com a estação Novo Hamburgo;
6. Deve ser executado, mediante diretrizes específicas da SEMOPSU – Secretaria de Obras Publicas e Serviços Urbanos e apresentado projeto para aprovação:
 - 6.1. Recapeamento, com espessura mínima de 5 cm, das duas (2) pistas das Avenidas atingidas pela Linha;
 - 6.2. Manutenção da infraestrutura (incluindo base e sub-base) avariada durante a implantação da Linha, em toda sua extensão, com recomposição do pavimento emergencial e, no mínimo, semanal;
 - 6.3. Transição entre o canal projetado e o canal da Av. Nicolau Becker;
7. Deve ser executado, mediante diretrizes específicas e/ou autorização da SEMAM – Secretaria de Meio Ambiente:
 - 7.1. Manejo da vegetação;
 - 7.2. Arborização ao longo da Linha;
8. Devem ser respeitados os alinhamentos viários projetados pelo Plano Diretor no traçado da Linha 1 (paralelos e transversais) para a implantação da Linha e da canalização do arroio Luis Rau. Os alinhamentos são obtidos no Departamento de Cartografia da SMDU – Secretaria de Desenvolvimento Urbano;
9. Devem ser executadas passarelas para pedestres em todos os cruzamentos em que não estão previstas pontes, mediante diretrizes específicas da SESMUR e da SMDU:
 - 9.1. As passarelas existentes devem ser refeitas no local de origem;
 - 9.2. As passarelas devem ter largura mínima de 1,20 m;
10. Deve ser executada ponte na rua Castro Alves, mediante diretrizes específicas da SESMUR, SEMOPSU e da SMDU e apresentado projeto para aprovação:
 - 10.1. Atender as condições do item 11.8;
11. Devem ser apresentados, para aprovação da SMDU:
 - 11.1. Projeto arquitetônico das Estações Industrial e NH;
 - 11.2. Complementações dos projetos das Estações Liberdade e FENAC
 - 11.3. Projeto urbanístico do entorno das Estações, com no mínimo:
 - 11.3.1. Pavimentação dos passeios públicos no entorno imediato das Estações, conforme o regramento da LM 608/2001 – CE;
 - 11.3.2. Diretrizes da SESMUR dos itens 4.1 e 4.3 ;

Centro Administrativo Leopoldo Petry – Rua Guia Lopes, nº 4201, Bairro Canudos – 93410-340
Novo Hamburgo - RS - Telefone (51) 3594.9999

www.novohamburgo.rs.gov.br e-mail: sdu@novohamburgo.rs.gov.br

"Contribua com o Fundo Municipal da Criança e Adolescente" "Doe Sangue, Doe Órgãos, Doe Medula Óssea, SALVE UMA VIDA"



Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo
Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU
NOVO HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO



- 11.3.3. Atendimento dos itens pertinentes da DUE 15/2008**
- 11.4. Projeto urbanístico de revitalização da Rotula do Pio XII;
 - 11.5. Projeto de tratamento paisagístico da área atingida pelo entorno imediato d Linha (entre a divisa com SL na Av. Primeiro de Marco e a Rua Castro Alves);
11.5.1. Atendimento dos itens pertinentes da DUE 15/2008;
 - 11.6. Projeto geométrico das ciclovias e pista de caminhada, com no mínimo:
 - 11.6.1. Ciclovia com largura mínima de 3,00 metros;
 - 11.6.2. Transição das ciclovias com o sistema viário aprovado pela SESMUR;
 - 11.6.3. Guarda-corpo com aprovação específica;
 - 11.6.4. Sinalização aprovada pela SESMUR
 - 11.7. Projeto de revitalização da praça "Punta Del Leste";
 - 11.8. Geométrico das pontes novas e das que serão refeitas pela obra de canalizaçã do Luis Rau, com no mínimo:
 - 11.8.1. Largura da pista de rolamento igual a largura da via;
 - 11.9. Largura projetada dos passeios acrescidos de 1,20 m para cada lado, projetados sobre o canal;
 - 11.10. Projetos das passarelas para pedestres sobre o canal e em concordâncias as ciclovias, pistas de caminhadas e linha metroviária;
12. Os projetos apresentados devem fazer as adequações ao sistema viário projetado pelo PDU – LM 1216/2004, alterada pela LC 2150/2010;
 - 12.1. Ruas Pinheiro Machado, Três de Outubro, Guarujá , Frederico Linck e Joaquim Nabuco;
 13. Esta DUE complementar cancela o item "p" da **DUE 15/2008**, mediante compensação de mitigação propostas pelo município;
 14. As compensações de mitigação propostas pelo município, após análise do EIV (Estudo de Impacto na Vizinhança) e EIT (Estudo de Impacto no Tráfego), devem ser implementadas pela TRENURB;
 15. Os demais itens da DUE 15/2008 devem ser atendidos;
 16. A presente DUE tem validade de dois (2) anos.

Novo Hamburgo. 27 de setembro de 2011.

Moisés Medeiros

Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU
Coordenador da COMISSÃO instituída pelo Decreto nº 4615/2011

Centro Administrativo Leopoldo Petry – Rua Guia Lopes, nº 4201, Bairro Canudos – 93410-340
Novo Hamburgo - RS - Telefone (51) 3594.9999

www.novohamburgo.rs.gov.br email: sdu@novohamburgo.rs.gov.br

"Contribua com o Fundo Municipal da Criança e Adolescente" "Doe Sangue, Doe Órgãos, Doe Medula Óssea, SALVE UMA VIDA"

b) Considerações da Administração Municipal sobre a obra da Trensurb



PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO

Estado do Rio Grande do Sul
NOVO HAMBURGO – CAPITAL NACIONAL DO CALÇADO

COMISSÃO MUNICIPAL PARA AVALIAR POSSÍVEIS AJUSTES NO PROJETO DE EXTENSÃO DO TRENSURB - PMNH

PROPOSTAS DE MITIGAÇÃO E COMPENSAÇÃO APÓS ANÁLISE DOS ESTUDOS DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E DE TRÁFEGO - TRENSURB

Em reunião no dia 13 de abril de 2010 a Comissão Municipal para avaliar possíveis ajustes no projeto de extensão do Trensurb, nomeada pelo Decreto nº 3.846/2009, de 29 de abril de 2009, alterado pelo Decreto nº 3.875/2009, de 02 de junho de 2009, após análise dos Estudos de Impacto de Vizinhança e de Tráfego apresentados pela Trensurb elaborou o seguinte relatório com propostas de mitigação e compensação:

Considerando:

1. Que já é intenso o fluxo de pedestres cruzando a Avenida Nações Unidas no entorno da área do Novo Shopping e que deverá crescer com a implantação da estação uma vez que como afirmado o deslocamento de ampla parcela da população de Novo Hamburgo e das cidades vizinhas em direção a São Leopoldo e a Porto Alegre será facilitado, reforçando o caráter de pólo regional que a cidade já ostenta, tornando a área central de Novo Hamburgo um local de passagem para grande parcela da população das cidades vizinhas que acessam atualmente Porto Alegre através do modo ônibus;
2. A existência de edifícios residenciais no trecho a partir da Av. Frederico Linck;
3. Que o deslocamento de um trem ao longo de uma via, sobre trilhos, gera ruídos decorrentes do atrito roda-trilho, além das vibrações que são transmitidas tanto pelo ar como pelo solo, se propagando em todas as direções, justificando a utilização de tecnologias que visam minimizar as vibrações e ruídos decorrentes da operação do Trem;
4. Que o alegado impacto positivo decorrente do modal de transporte a ser implantado, que além de ser desenvolvido com tecnologia que visa à minimização das vibrações e ruídos substituirá uma parcela de veículos automotores, principais causadores do ruído urbano não se aplica à área central onde não haverá redução do fluxo de veículos automotores;
5. Que em relação aos objetivos do Projeto de Revitalização do Centro, a implantação da extensão da Linha 1 NÃO causará impactos positivos, pois embora estejam previstas uma série de melhorias e complementação da infraestrutura urbana, tais como alargamento de vias, melhorias nas calçadas do entorno e instalação de ciclovias, elas não se aplicam ao entorno da área central;
6. Que ao mesmo tempo em que afirma que está projetada a construção de uma ciclovia ao longo de toda a Av. Primeiro de Março, paralela a extensão da Linha 1 do Trensurb, também afirma que ela tem início no município de São Leopoldo e segue apenas até a interseção entre a Av. Primeiro de Março e a R. Sete de Setembro;
7. Que nas estações FENAC e Novo Hamburgo os bicicletários deverão localizar-se nos acessos as estações;
8. Que os estudos projetando o fluxo de veículos no entorno da estação Novo Hamburgo para 2019 indicam sensível agravamento das condições de circulação;
9. Que o projeto previa a urbanização das áreas sob a estrutura elevada, ao longo de todo o trajeto da Linha, que inclui a instalação novos equipamentos e melhorias nos equipamentos de lazer existentes, o que fica prejudicado pela existência do canal na Av. Nações Unidas;

10. Que está projetada ao longo da Av. Primeiro de Março uma pista de caminhada no canteiro central, paralela a ciclovia, mas que tem início no município de São Leopoldo e final na interseção entre a Av. Primeiro de Março e a Av. Sete de Setembro;
11. As alegações de que na Av. Nações Unidas não existe uma área disponível para implantar pista de caminhada.
12. Que a proximidade de uma estação antes da Rua Marcílio Dias com a estação FENAC NÃO inviabilizaria a sua instalação uma vez que a redução da distância com relação à localização proposta é de no máximo 600 metros, resultando em distância muito próxima da existente entre as demais estações;
13. Que a localização da estação Novo Hamburgo, nas imediações da Frederico Linck, não só não prejudicaria o comércio situado no entorno do Novo Shopping como neste caso, com mais propriedade, consolidaria um perímetro mais amplo para a área central de Novo Hamburgo, evitando a polarização comercial e adensamento excessivos junto à Praça do Imigrante e ao Shopping;
14. Que a alegação de que a extensão da Linha 1 até a Rótula do Largo Heitor Martins facilitará futura extensão de ramal até a FEEVALE não se justifica pois na verdade desta forma limitará as alternativas de traçado para uma futura extensão, eliminando a possibilidade de extensão pela RS-239 passando junto à FEEVALE;
15. Que no caso da Estação Novo Hamburgo ser instalada em frente ao Novo Shopping, cujo entorno não apresenta lotes desocupados, a presença de novos empreendimentos parece prejudicada devido a consolidação da área o que não se aplica ao local proposto nas proximidades da Av. Frederico Linck que possui lotes e construções subutilizados com grande potencial para novos empreendimentos;
16. Que o rabicho de manobras, no caso da estação localizar-se junto ao Shopping, estender-se-ia até o entroncamento das Avenidas Nações Unidas e Nicolau Becker, no local onde se encontra atualmente o Monumento ao Sapateiro, e a proposta de que seja avaliada sua realocação ou elevação;
17. Que a função do Monumento ao Sapateiro como um monumento público encontra-se prejudicada não pela sua localização mas pela poluição visual já existente no seu entorno e que o rabicho de manobras do trem só irá agravar esta condição;
18. Que não procede a afirmação de que a mudança do local da estação Novo Hamburgo foi sugerida pela prefeitura visando evitar a deterioração das condições de circulação da área central de Novo Hamburgo em função da possível implantação de terminais de integração ônibus-trem e aumento do fluxo de veículos no entorno dessa estação;
19. Que alguns pilares que suportam a estrutura elevada se encontram dentro da calha de extravasamento do arroio Luiz Rau sendo previsto, como medida mitigadora já na fase de implantação, elaborar estudo de avaliação hidrodinâmica dos impactos provocados pelas obras da ampliação da Linha 1, ao longo do trecho, no caso do Arroio Luiz Rau, e também em função da implantação dos pilares de sustentação da via;
20. Que o alegado impacto positivo sobre os valores venais no entorno das estações conforme descrito não se aplica à estação Novo Hamburgo, mas apenas às demais estações, que justificam a recomendação de medidas no sentido de

evitar/minimizar a expulsão da população residente no entorno, as quais infelizmente não são aplicáveis ao caso;

21. Que a estação Novo Hamburgo será totalmente elevada, com os acessos para pedestres somente às margens da Av. Nações Unidas, através de escadas/elevadores instalados no Shopping e passarelas nas laterais da Av. Nações Unidas;
22. Que somando a largura dos trilhos, da área de plataforma mais as áreas de circulação, cada estação ocupará pelo menos uma largura de 28,66 metros;
23. Que a estrutura elevada pode gerar um impacto volumétrico considerável no entorno imediato, como é o caso de diversos viadutos em áreas centrais, que geram uma desvalorização dos imóveis, uma vez que retiram insolação, ventilação, gerando ruído, vibração e desconforto. Que, conforme o próprio EIV afirma, não é o caso da extensão da Linha 1 no trecho compreendido pelas Avenidas 1º de Março e Nações Unidas, até a altura da Rua Marcílio Dias;
24. Que não procede a afirmação de que no trecho da Avenida Nações Unidas, compreendido entre a Rua Marcílio Dias até a Rua 5 de abril, a estrutura elevada de concreto não chegará a interferir na privacidade dos edifícios residenciais lindeiros ao trajeto da Linha, uma vez que a estrutura elevada foi deslocada para a face oeste do Arroio Luiz Rau, distante dos edifícios, e que a ventilação, a permeabilidade visual e a iluminação não serão prejudicadas, uma vez que o afastamento de pelo menos 25,00 metros da elevada até o alinhamento predial não é atendido considerando as dimensões informadas e a largura da via;
25. Que na Av. Primeiro de Março o eixo do trem coincide com o eixo atual da via e como o gravame da Av. Primeiro de Março é excêntrico em relação ao eixo atual dessa via, a execução da linha do Trensurb seguindo o centro do gravame faria com que o elevado ficasse sobre a pista norte sul da Av. Primeiro de Março;
26. Que o alinhamento proposto no projeto da elevada foi definido de forma a não causar interferência nas faixas de rolamento existentes atualmente;
27. Que, no entanto, esse alargamento trará dificuldades no momento em que houver necessidade de ampliar a Av. Primeiro de Março;
28. Que a mesma situação ocorre no caso da Avenida Nações Unidas onde simplesmente foi aumentada a altura da estrutura.

Esta comissão conclui, a partir das considerações acima, que, como os impactos previstos deverão ocorrer e caso seja mantido o local da estação Novo Hamburgo nas imediações da Rua Cinco de Abril, próxima ao Novo Shopping, deverão ser atendidas as seguintes compensações e mitigações:

- a) Manter área com tratamento paisagístico sob a estação Novo Hamburgo melhorando seus equipamentos e acessibilidade;
- b) Quanto ao alargamento de vias se não é possível/viável o alargamento de trecho extenso das avenidas poderiam ser executados refúgios para estacionamento e principalmente para paradas de ônibus;
- c) Quanto à instalação de ciclovias se não é possível execução de ciclovia ao longo da Avenida Nações Unidas poderia ser executada a ciclovia ao longo da Avenida Primeiro de Março até o Centro justificando as alegações;

- d) Quanto à implementação de pista de caminhada na Avenida Nações Unidas, existe área já sendo utilizada em larga escala pela população com esta finalidade que pode ser melhorada com urbanização;
- e) Considerando o projeto de reabilitação da área central a empresa deverá assumir a responsabilidade pela execução das melhorias a ser implementadas nas vias e passeios do entorno da estação estendendo-se às vias de ligação com a rodoviária intermunicipal e o terminal da Rua Magalhães Calvet não abrangidas pelo projeto;
- f) Apresentar com urgência anteprojeto das estações Fenaç e Novo Hamburgo para análise dos acessos e localização dos bicicletários;
- g) Implantação de novos controladores semafóricos e abrigos de ônibus para compensar a dificuldade de alargamento da Avenida Nações Unidas conforme características descritas no anexo 01;
- h) Compensação com urbanização de áreas de praça e/ou melhoria de existentes a ser indicadas pela PMNH;
- i) Se for o caso, a proposta de realocação ou elevação do Monumento ao Sapateiro deverá ser amplamente debatida com a população antes de tornar-se irreversível.
- j) Deverá ser apresentada a avaliação hidrodinâmica dos impactos provocados pelas obras da ampliação da Linha 1 bem como pela implantação dos pilares de sustentação da via ao longo do Arroio Luiz Rau para análise.
- k) Deverá ser executada, concomitantemente à construção, a limpeza e dragagem do arroio Luiz Rau, bem como uma dragagem final por ocasião da entrega da obra a fim de evitar maiores cheias.
- l) Deverá ser limpo e desassoreado o trecho do arroio Gauchinho na Av. Primeiro de Março, divisa com São Leopoldo, num trecho de ±100,00 metros a jusante da ponte e 30,00 metros a montante da ponte.
- m) Deverá ser executada a travessia pluvial na Av. 1º de Março entre as ruas do Ipê e Guanabás, conforme projeto já fornecido ao Consórcio Nova Via.
- n) Deverá ser executado o colchão Reno no arroio Luiz Rau, junto das laterais recém executadas em gabiões caixa, na Av. 7 de setembro conforme solicitado ao Consórcio quando da aprovação do projeto junto ao DEP/SEMOPSU.
- o) Deverão ser re-pavimentadas todas as vias e recuperados todos os locais eventualmente danificados, conforme boletim técnico do DOP/SEMOPSU - PMNH, vias essas de acesso de equipamentos e de trabalho (diretamente do consórcio ou mesmo das terceirizadas), devendo ser apresentado roteiro e planificação dos mesmos a serem liberados pelo DOP/SEMOPSU.

Novo Hamburgo, 14 de abril de 2010.