

Praça Avenida Rio Branco

Repensando o espaço urbano por uma cidade plural

Lucas Rodrigues Barra de Oliveira

Centro Universitário Academia – UniAcademia, Juiz de Fora, MG

Renata Goretti

Centro Universitário Academia – UniAcademia, Juiz de Fora, MG

2021

Linha de Pesquisa: História da

Cidade e do Urbanismo

1. INTRODUÇÃO

A cidade de Juiz de Fora é uma das maiores de Minas Gerais, situada na zona da mata mineira, recebe o título de Manchester Mineira por seu intenso desenvolvimento industrial, principalmente de caráter têxtil, que em meados do sec. XIX, caracterizou-a como uma cidade grande e cosmopolita, de grande importância regional. Influenciada pelo Rio de Janeiro, pela sua proximidade com a capital do estado e apresentando trechos do Caminho Novo, do qual a Av. Rio Branco (criada em 1836, por Henrique Halfeld, com o nome de Estrada do Paraibuna) que liga o porto do Rio de Janeiro à Vila Rica (atual Ouro Preto).

Com o advento da Crise de 1929, Juiz de Fora sofreu consequências em relação a sua produção cafeeira, estagnando, de certo modo, seu desenvolvimento industrial. Sendo que apenas em 1960 a cidade se viu novamente em ascensão econômica, com a criação da Universidade Federal de Juiz de Fora, que trouxe, de outras cidades da região, grande número de jovens para morar e estudar em Juiz de Fora, além de pessoas que se mudaram para a cidade em busca de melhores condições de vida e oportunidades de emprego, fazendo com que a população aumentasse consideravelmente em relação a população já existente nessa época.

De acordo com a projeção do CENSO de 2010 do IBGE, Juiz de Fora abriga cerca de 570mil habitantes hoje em dia, dos quais grande parte faz uso diariamente da principal via da cidade, a Avenida Rio Branco, a terceira maior via em linha reta do Brasil, que faz conexão da Zona Sul com a Zona Norte, de maneira direta numa porção mais central da cidade e indiretamente com as relações entre outras vias arteriais, como a Av. Itamar Franco, a Av. Getúlio Vargas, Av. Brasil e Av. Juscelino Kubitschek. Com isso, um intenso fluxo viário, tanto por meio de transportes públicos coletivos, quanto transporte motorizado particular (carros, motos, taxis e aplicativos como Uber e 99pop) e trânsito de pedestres, surge, resultando em uma intensa relação entre a população e o centro comercial da cidade. Isso pode ser visto como uma

potencialidade, pois gera vida e movimento econômico para a cidade, porém, com o grande número de veículos circulando na via, problemas como trânsito lento nos horários de pico, poluição sonora e ambiental por meio dos automóveis, calçadas com problemas de mobilidade por sua dimensão e quantidade de usuários e paisagem conturbada por apresentar barreiras visuais como canteiros (que em alguns casos não apresentam manutenção adequada e se encontram em estado de desgaste avançado), placas, postes e fiação elétrica e os próprios veículos que impedem a visão do pedestre para o outro lado da via.

Além dos problemas relacionados ao trânsito, especificamente na Av. Rio Branco e as ruas que são adjacentes à ela, há uma carência da cidade na questão de equipamentos culturais públicos com atrativos que gerem uso relevante dos espaços os quais a população se relaciona no seu dia-a-dia. Espaços públicos na área central como o Parque Halfeld, a Praça Dr. João Penido (Praça da Estação) e a Praça Antônio Carlos são lugares de grande importância para a cidade por sua história, eventos realizados e até mesmo sendo palco manifestações ao longo dos tempos, porém o seu uso não se expressa de forma significativa, a não ser em ocasiões especiais como eventos gastronômicos e festividades, como o carnaval, por exemplo, que atraem maior número de usuários por poucos dias de duração dessas ocasiões. Hoje o uso diário desses espaços se restringe aos poucos pedestres que fazem paradas entre destinos para sentarem nos bancos e canteiros sob a sombra das árvores e pessoas que os usam realmente como ponto de encontro e espaço de permanência prolongada e lazer.

O objetivo do trabalho então, é desenvolver um estudo de suposições de como a Av. Rio Branco poderia ser transformada se removidas as faixas de rodagem, num trecho entre a Rua Benjamin Constant e a Av. Itamar Franco, dando espaço para uma praça linear e espaço para pedestres, relacionando com questões socioculturais, assim como a investigação espacial com intuito de causar o sentimento de pertencimento da cidade para com os cidadãos. Com isso, trabalhar a ideia de melhoria da vida em comunidade e nas questões ambientais que estão ligadas aos centros urbanos no Brasil.

Para desenvolver este trabalho, além ensaios sobre o comportamento das pessoas na cidade, serão analisados também estudos sobre tipologias de

equipamentos urbanos de diferentes escalas, tanto como a mudança do sistema viário atual e seus modais, que sofrem influência da área em questão.

Palavras chave: Espaço. Comunidade. Vias. Pedestre. Praça.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O ESPAÇO PARA A COMUNIDADE

A cidade foi criada pelas pessoas, para as pessoas, com o intuito de facilitar as relações econômicas e de serviço da sociedade, diminuindo o espaço físico que separa as moradias das famílias, diferente do caso de zonas rurais onde os terrenos tem proporções exageradas e os indivíduos precisam se locomover por grandes extensões para encontrarem as mercadorias que procuram. Mais que um espaço no qual estão presentes as moradias junto ao comércio, serviço, instituições e lazer, a cidade se comporta como um elo que une as pessoas, faz com que elas se relacionem entre si e com o próprio espaço que usam, cria a vida em comunidade e garante a troca de informação de maneira mais humana do que por meios comunicativos eletrônicos.

O contato entre seres de diferentes culturas cria a vida que hoje vemos nos grandes centros urbanos, como exemplo São Paulo e Nova Iorque, que abrigam uma série de indivíduos de origens e tribos distintas no mesmo espaço. Porém em grande parte dos casos, não há um sentimento de pertencimento do indivíduo com a cidade, ou seja, a cidade é apenas onde está localizada a residência da pessoa e nada mais.

No livro **Morte e vida das grandes cidades** (JACOBS, Jane, 1961), a autora apresenta a seguinte afirmação:

“A estrutura social da vida nas calçadas depende em parte do que pode ser chamado de uma figura pública automeada. A figura pública é aquela que tem contato frequente com um amplo círculo de pessoas e interesses em tornar-se uma figura pública. Ela não precisa ter nenhum talento ou conhecimento especial para desempenhar a sua função, embora quase sempre os tenha. Precisa apenas estar presente, e é necessário que possua um número adequado de pares. Sua principal

qualificação é ser pública, conversar com várias pessoas diferentes. É assim que se transmite as notícias que são do interesse da rua." (JCOBS, Jane, 1961, p. 73).

Tomando este pensamento como base, vemos a importância de um elemento que conecta as pessoas e garante vida em comunidade na cidade, e no caso deste trabalho, esta figura é o próprio espaço utilizado pelas pessoas, a calçada, que é pública e tem a capacidade de reunir diferentes informações e proferi-las através de seus agentes, que são os meios gráficos de comunicação e os próprios usuários dela. Mais do que apenas a calçada, cada indivíduo expressa de certa forma características desta "figura pública", porém continua no anonimato no olhar mais amplo da cidade, pois exercem a função comunicativa da sociedade.

Mas para que a vida em comunidade seja real, as pessoas devem se enxergar como indivíduos conectados entre si, e para que isso ocorra, devem entrar em contato direto para expressar suas opiniões e trocar informações. Isso justifica a criação de um espaço público no qual as pessoas se sintam inteiras, um espaço que complemente a vida delas e cause o sentimento de pertencimento na comunidade urbana.

2.2 VIAS PÚBLICAS: PESSOAS X CARROS

Na atualidade um dos maiores problemas ambientais que atacam nosso planeta é a emissão de gases poluentes na atmosfera, e grande parte deles são gerados pelos automóveis que trafegam nas cidades. Mas além do grande problema ambiental gerado pelos veículos motorizados, existe o problema do trânsito que atinge grande parte das cidades no mundo.

Em Juiz de Fora, o trânsito atinge principalmente o centro da cidade, que se revela como um centro comercial no qual estão presentes os principais edifícios corporativos e conjuntos comerciais (como por exemplo o Mister e o Santa Cruz Shoppings, a Rua Halfeld, Marechal Deodoro e outras vias de caráter comercial paralelas a essas, além das famosas galerias do Centro) que a população utiliza intensamente durante o dia. Isso faz com que grande número de pessoas utilizem seus carros para chegarem ao seu destino, no caso, o Centro da cidade, que por sua vez causa o trânsito lento principalmente nos horários de pico.

Grande parte das pessoas que trabalham ou necessitam dos equipamentos do centro da cidade são moradoras de bairros adjacentes, deste modo, precisam se locomover grandes distâncias para chegarem ao seu destino. Por falta de um transporte público de massa que apresente resultados satisfatórios, a opção do carro é na maioria das vezes a mais confortável para o indivíduo. Este pensamento individualista é o grande causador do denso tráfego de veículos particulares no centro das cidades, mas que deve ser mudado, primeiramente pelo poder público, no ato de criar um sistema de transporte coletivo o qual as pessoas veem vantagem sobre o transporte particular.

Um transporte público de qualidade é imprescindível para a vitalidade dos centros urbanos, uma vez que ameniza problemas como congestionamento, poluição ambiental e sonora, investimentos em obras viárias caras e tempo de deslocamento dos indivíduos de um ponto à outro.

Richard Rogers, em seu livro **Cidades para um Pequeno Planeta** (1997), diz:

“ Mas foi o automóvel o principal responsável pela deterioração da coesa estrutura social da cidade. Atualmente, os cerca de 500 milhões de carros em todo o mundo destruíram a qualidade dos espaços públicos e estimularam a expansão urbana para bairros distantes[...]” “ [...] ele viabilizou a compartimentação das atividades cotidianas, segregando escritórios, lojas e casas.” (ROGERS, Richard, 1997, p. 35)

Rogers (1997) fala também sobre o transporte público, que este se implementando de maneira adequada, causaria uma diminuição nos congestionamentos e poluição, ao mesmo tempo em que aumenta a segurança e nível de convivência nos espaços públicos.

O automóvel vem cada vez mais tomando o espaço público urbano das pessoas e é posto como prioridade nas questões de planejamento das vias, as quais se tornaram ambientes hostis para as pessoas. Antes a rua era local de encontro e lazer da população, hoje é o local onde os carros dominam sobre os pedestres. O sentimento de que a rua é para as pessoas é deixado de lado e com isso, cada vez mais o número de carros vem aumentando, criando um ciclo vicioso de complexa resolução. Um dos fatores que apresentaria benefícios em relação ao pertencimento da rua para as pessoas seria um transporte público de massa efetivo, que diminuiria a dependência que a sociedade tem com os automóveis individuais.

2.3 ESPAÇOS PÚBLICOS E QUALIDADE DE VIDA PARA AS PESSOAS

Um dos equipamentos públicos de mais visibilidade para uma cidade são as praças. Local onde as pessoas frequentam por lazer, a comunidade se encontra e se comunica, as crianças brincam e os animais passeiam, tudo isso sob a sombra das árvores e em meio a mobiliário adequado e comércio local ativo. As praças fazem grande papel no cotidiano das pessoas pois é um espaço sem discriminação, no qual diversas atividades acontecem simultaneamente, existem trocas de informação e convívio social intenso.

Além disso, em grande parte dos casos, as praças estão implantadas no coração das cidades, ou dos bairros, garantindo importância histórica e social para desde os cidadãos mais antigos que frequentaram elas por grande parte da vida e até mesmo para os mais jovens que tem o papel de manter a praça viva e em uso. A praça é espaço também no qual está guardada a memória da cidade e memórias individuais das pessoas, expressando um sentimento de nostalgia na sociedade.

Estes espaços públicos também oferecem uma criação estética que compõe o embelezamento da cidade, sendo praças com jardim, que tem o intuito de contemplação da massa verde e valoriza a circulação do pedestre e sendo praças secas as quais se tornam palco de atividades em grupo, ponto de encontro e local para manifestações e aprendizado.

As praças também exercem grande função ecológica para os centros urbanos, uma vez que possuam vegetação que ajudam no controle climático da cidade, gerando sombra e proteção, absorvendo gases poluentes e emanando oxigênio, aumentando área permeável do solo, o que diminui riscos de enchentes, aumentando a biodiversidade e causando maior bem estar psicológico para as pessoas. Jan Gehl faz uma análise em seu livro, **Cidades Para Pessoas** (2010), sobre esta tipologia de espaço público, no qual diz que:

`` As condições climáticas nem sempre são as melhores para se realizar atividades ao ar livre, por isso, os lugares públicos deveriam incluir áreas adequadas para proteger-se do calor, da chuva e do vento, e evitar, assim, uma experiência sensorial incômoda. Se considerarmos que as áreas verdes ajudam a aliviar o calor, a poluição e os ruídos, a sua multiplicação em áreas urbanas deveria ser uma medida incentivada pelos órgãos responsáveis. `` (GEHL, Jan, 2010)

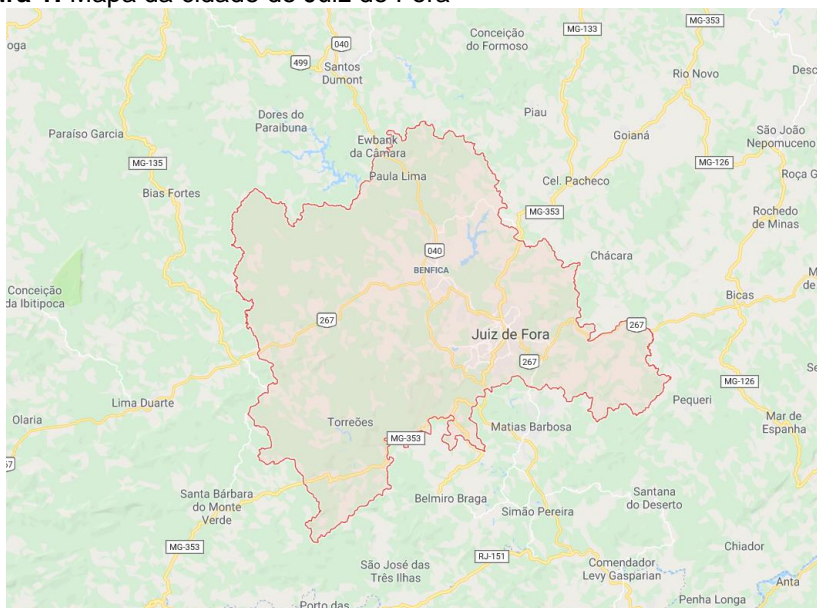
Com estes pensamentos percebe-se que para um espaço urbano que priorize as pessoas, garanta qualidade de vida e cause aumento na vida em comunidade nas cidades, logo, mantendo a vitalidade da cidade, deve apresentar locais onde a população possa se encontrar, se relacionar entre si e com o espaço, trocar informações, se sentirem seguras e ter a oportunidade de desfrutar de áreas verdes sem se locomoverem grandes distâncias.

3. INTENÇÕES PROJETUAIS

1.1 INTENÇÕES GERAIS

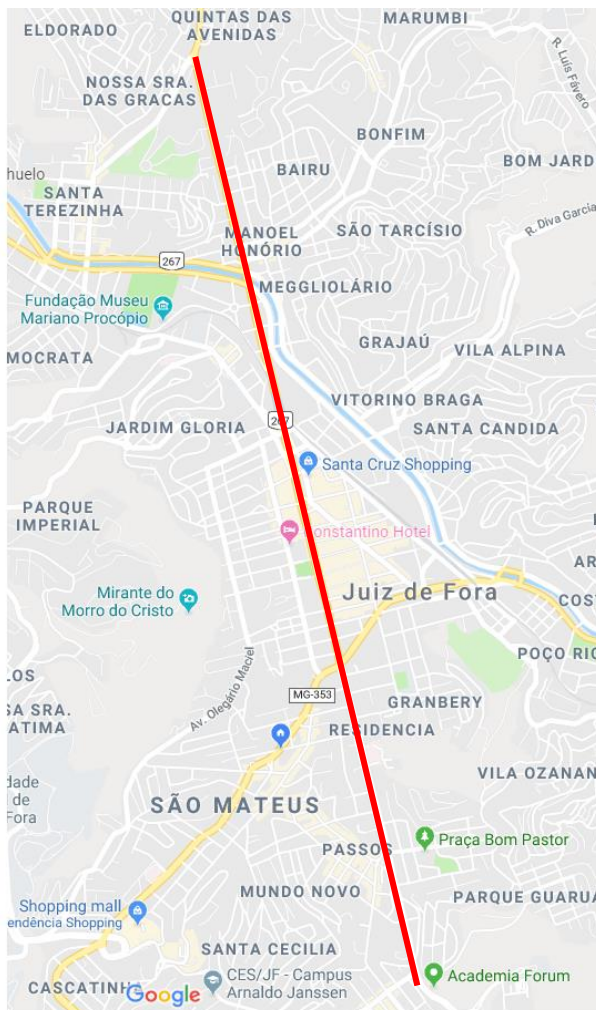
Este Trabalho Final de Graduação tem como objetivo reestruturar a via considerada a mais importante de Juiz de Fora, a Avenida Rio Branco, uma avenida em linha reta que hoje comporta o maior tráfego de veículos da cidade, entre eles automóveis e ônibus urbanos, sendo que possui trechos exclusivos para o transporte público com paradas destinadas a este. A avenida, inaugurada em 1836, com 6,4km de extensão, se inicia no bairro Santa Terezinha e percorre toda a região central da cidade, sentido norte – sul, cruzando os bairros Santa Terezinha, Manoel Honório, Centro, Passos, Bom Pastor e se finaliza no bairro Cruzeiro do Sul.

Figura 1: Mapa da cidade de Juiz de Fora



Fonte: Google Maps. Acessado em: 30 de maio de 2019.

Figura 2: Em vermelho, a Av. Rio Branco, Juiz de Fora, MG



Fonte: Google Maps. Acessado em: 30 de maio de 2019.

O objetivo é intervir no trecho da avenida confirmado entre a Rua Benjamin Constant e a Av. Itamar Franco. É o trecho no qual estão alguns dos principais nós viários da cidade, como por exemplo o cruzamento das Avenidas Rio Branco e Ruas Floriano Peixoto e Espírito Santo. Com isso, eliminar parcialmente o tráfego de veículos de diferentes naturezas, seja de transporte público ou particular, e trabalhar com sistema de binários e VLT, dando espaço na superfície para uma grande área pública linear que comportará equipamentos urbanos e culturais, além de praças, massas verdes, equipamentos de apoio, sanitários públicos, lavatórios e bebedouros, espaços de permanência, ciclovia, espaços destinados ao público infanto-juvenil,

praça de alimentação equipamentos para atividades físicas e espaços contemplativos da cidade.

1.2 SISTEMA VIÁRIO E PLANO DE MOBILIDADE

A avenida passará e ser um calçadão, comportará vias mistas para automóveis acessarem os edifícios com garagem ao longo da via, além da implementação de VLT, que funcionará como parte do sistema tronco-alimentado proposto no projeto.

Figura 3: Esquema de perfil da Praça Avenida Rio Branco, comportando diferentes meios de transporte e espaços para pedestres.

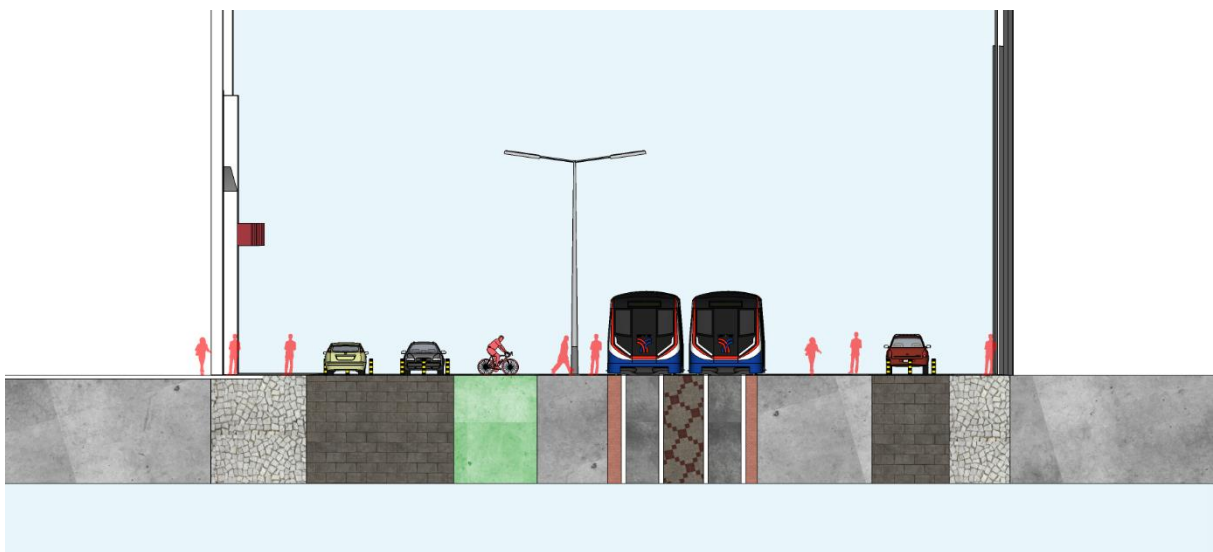


Imagem presente no trabalho final de conclusão de curso.

Figura 4: Linhas de VLT empregadas no estudo.

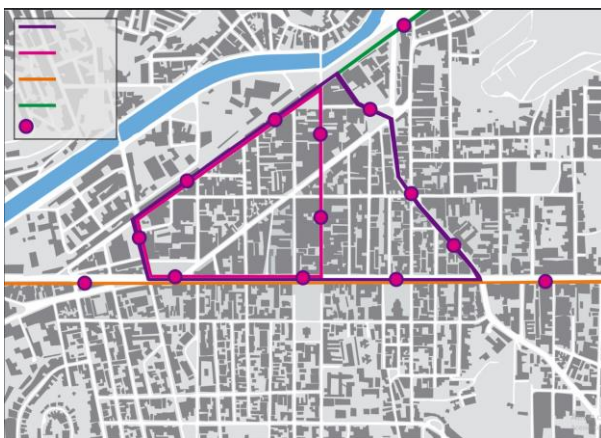
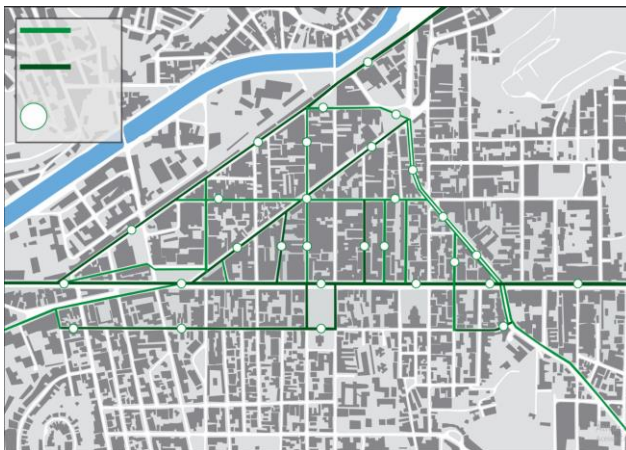


Figura 4: Linhas de ônibus, fazendo parte do sistema de transporte público



Figura 4: Esquema de vias para bicicleta e pontos de parada



Nos trechos de cruzamento e encontro de outras vias com a Av. Rio Branco, surge a proposta de vias compartilhadas de pedestres e veículos, com limitadores de velocidade e balizadores para controlar acesso, para atender os motoristas que desejam acessar garagens de edifícios residenciais e comerciais.

Para as vias que cruzam a Av. Rio Branco, sendo elas as ruas Floriano Peixoto e Espírito Santo, a sua continuidade em asfalto em nível diferente da calçada permanece sem mudança, mas com sinalização adequada por paginação de piso para os pedestres e ciclistas.

O tráfego será destinado a pedestres e ciclistas, com pavimentação confortável para o caminhar e ciclovia que percorrerá toda a extensão do projeto, podendo ser estendida futuramente para trechos não abordados neste trabalho. Também será proposto transporte por VLT que funcionará com sistema de pontos de embarque e desembarque menos distantes, aumentando a mobilidade dos pedestres no centro da cidade.

1.3 EQUIPAMENTOS URBANOS, ESPAÇOS LIVRES E MASSA VEGETAL

Com a retirada de veículos motorizados da via, um grande espaço público é gerado, destinado ao pedestre, com a intenção de devolver a cidade para as pessoas.

Este espaço terá papel importante em manter o convívio social entre a população, além de garantir dinamismo ao centro da cidade, produção cultural e melhoria em questões ambientais ligadas ao centro urbano de Juiz de Fora. Além disso, o conceito de amplificar o comércio ativo presente na área é mantido da forma que, com a via exclusiva para as pessoas, as vitrines e entradas de lojas estarão mais visíveis e acessíveis.

Ao longo do trecho em questão da via, poderão implantados equipamentos tais como espaços para apresentações, espaços para estudo e trabalho, instalações artísticas, galerias de arte, instalações destinadas a feiras livres, núcleos de alimentação e comércio diversificado, mobiliário urbano de permanência, bicicletário, áreas destinadas à atividades físicas com equipamentos de musculação, áreas com brinquedos fixos voltados para o lazer infantil, espaço destinado à animais de estimação e quadras esportivas.

O grande calçadão fará relações diretas e indiretas com equipamentos de grande relevância para a cidade, tais como o Parque Halfeld, que estará conectado fisicamente com esta nova via de pedestres, assim como o calçadão da Rua Halfeld, que será estendido para o sentido oeste, se conectando ao parque. O Largo do Riachuelo também será um dos pontos cruciais do projeto, o qual se extrapolará o seu limite atual, criando assim um espaço não edificado de grande dimensão.

A vegetação é uma questão importante para o projeto, que se identificará como uma praça em escala monumental. O paisagismo tem como intenção criar áreas verdes, configuradas como espaço de descanso, sombreadas e frescas. Ao longo de toda a via, o pedestre desfrutará de um caminhar confortável, sem sentir incomodo devido a temperaturas elevadas e sensação de sufocamento presente nos centros urbanos. O grande bosque contará com vegetações de diferentes alturas, espécies e cores, criando uma paisagem de meio ambiente natural que tem a intenção de causar melhoria no bem estar psicológico da comunidade, além de ter o papel de regulador do conforto ambiental do projeto.

1.4 EQUIPAMENTOS DE APOIO E SERVIÇO

Para que o funcionamento dos outros equipamentos não seja comprometido, serão implantadas instalações de apoio ao longo de todo o trecho da avenida. O programa consta com sanitários públicos, sinalizações adequadas, centrais de informação e será desenvolvido de acordo com as normas de acessibilidade vigentes.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto da Praça Avenida Rio Branco tem como ideia principal mudar a morfologia do centro de Juiz de Fora, de forma que priorize as pessoas, suas relações interpessoais e sua relação com a cidade. Criar um grande espaço público que induz o uso intensivo é de grande importância para criar uma vida comunitária a qual os indivíduos se sintam como parte de um todo, pertençam à sociedade junta ao ambiente onde vivem.

A reestruturação viária é ponto de extrema importância para que isso aconteça, uma vez que tem o poder de devolver a cidade para o pedestre, além de causar melhorias na questão de mobilidade e trânsito da cidade.

Além disso, há um foco importante em questões ambientais e de paisagem, que podem melhorar consideravelmente a qualidade do ar e água do centro urbano, além de interferir de forma positiva na qualidade de vida das pessoas e valorizar a cidade de Juiz de Fora numa escala nacional.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ROGERS, R. **idades para um pequeno planeta**, 1997 JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**, 1961 GEHL, J. **Cidades para pessoas**, 2010.
https://issuu.com/rgiaretta/docs/rgiaretta_-_caderno_de_tcc_a3
<http://comoprojetar.com.br/como-projetar-um-masterplan-big/>
<https://anprilhos.org.br/wp-content/uploads/2017/05/VLT-Mobilidade-Sustentavel-2017.pdf>
<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/o-poder-de-transformacao-do-urbanismotatico#:~:text=A%20t%C3%A9cnica%20chamada%20de%20%E2%80%9Curbanismo,seus%20principais%20usu%C3%A1rios%3A%20as%20pessoas.>
https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/cidade-compacta-cidade-dispersa-entenda-o-que-e-formaurbana?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br
<https://www.archdaily.com.br/br/957822/o-ideal-da-cidade-compacta-ainda-faz-sentido>
<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-41976785>
<https://edition.cnn.com/travel/article/copenhagen-surreal-park/index.html>