

CENTRO UNIVERSITÁRIO BRASILEIRO - UNIBRA
CURSO DE GRADUAÇÃO BACHARELADO EM
ARQUITETURA E URBANISMO

ABNE PABLO CIRIMELE LIRA
VINÍCIUS JOSÉ BRASIL NASCIMENTO MOTA
VITÓRIA ANDRADE SOUZA

ESTUDO ALTERNATIVO PARA UMA ÁREA DE
ALIMENTAÇÃO COLETIVA E CONVIVÊNCIA

RECIFE

2021

ABNE PABLO CIRIMELE LIRA
VINÍCIUS JOSÉ BRASIL NASCIMENTO MOTA
VITÓRIA ANDRADE SOUZA

ESTUDO ALTERNATIVO PARA UMA ÁREA DE ALIMENTAÇÃO COLETIVA E CONVIVÊNCIA

Trabalho de conclusão de curso apresentado à
Disciplina TCC II do Curso de bacharelado em
Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário
Brasileiro – UNIBRA, como parte dos requisitos para
conclusão do curso.

Orientadora: Prof. Hilma de Oliveira
Santos Ferreira.

RECIFE

2021

Ficha catalográfica elaborada pela
bibliotecária: Dayane Apolinário, CRB4- 2338/ O.

L768e Lira, Abne Pablo Cirimele
Estudo alternativo para uma área de alimentação coletiva e convivência
/ Abne Pablo Cirimele Lira, Vinícius José Brasil Nascimento Mota, Vitória
Andrade Souza. - Recife: O Autor, 2021.

75 p.

Orientador(a): Ms. Hilma de Oliveira Santos Ferreira.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Centro Universitário
Brasileiro – UNIBRA. Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo, 2021.

Inclui Referências.

1. Arquitetura. 2. Urbanismo. 3. Alimentação coletiva. 4. Relocação.
5. Convivência. I. Mota, Vinícius José Brasil Nascimento. II. Souza, Vitória
Andrade. III. Centro Universitário Brasileiro - UNIBRA. IV. Título.

CDU: 72

Dedicamos esse trabalho aos nossos pais.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradecemos à Deus, que fez com que nossos objetivos fossem alcançados, durante todos esses anos de estudos. Aos amigos e familiares, por todo o apoio e pela ajuda, que sempre estiveram do nosso lado, pela amizade imensurável e pelo apoio demonstrado ao longo de todo o período de tempo em que nos dedicamos a esta graduação, e, que muito contribuíram para a realização deste trabalho. Assim, também, como todos os nossos professores, pelas correções e ensinamentos que nos permitiram apresentar um melhor desempenho e nos desafiar no processo de formação profissional ao longo do curso. Agradecemos à nossa professora Hilma Santos, por ter sido nossa orientadora e ter desempenhado tal função com dedicação e amizade, além de acompanhar nosso processo de desenvolvimento desde o início ao longo do curso.

*“Acredito que as coisas podem ser feitas de
outra maneira e que vale a pena tentar.”
(Zaha Hadid)*

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	11
1.1. JUSTIFICATIVA.....	11
1.2. PROBLEMA DA PESQUISA.....	11
1.3. OBJETIVOS.....	11
1.3.1. Objetivo Geral.....	11
1.3.2. Objetivo Específico.....	11
1.4. METODOLOGIA.....	12
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	14
2.1. ASPECTOS ESPECÍFICOS.....	14
2.1.1. Área de alimentação coletiva.....	14
2.1.1.1. Critérios de mercado.....	15
2.1.1.2. Critérios de projeto.....	15
2.1.1.3. Abrangência.....	15
2.1.1.4. Área de mesas.....	16
2.1.1.5. Ponderações externas.....	16
2.1.2. Acomodações fixas referenciais.....	17
2.1.2.1. Timeout Mercado Da Ribeira.....	17
2.1.2.2. Gazi College.....	17
2.1.2.3. Meroma.....	18
2.1.2.4. Mercado da Boa Vista.....	19
2.1.3. Mobiliários.....	19
2.1.4. Acessibilidades (NBR 9050/2020)	22
2.1.5. Praça do lazer	23
2.1.6. Considerações finais do capítulo.....	24
2.2. ESCOLHA DO LOTE	26
2.2.1. Trajetos/ Caminhabilidade.....	28
2.2.2. Conforto Ambiental.....	38
3. PROPOSTA.....	41
3.1. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA.....	41
3.1.1. Mobiliários referenciais.....	53

3.1.1.1. <i>Parklet</i>	53
3.1.1.2. <i>Container</i>	55
3.2. CONFORTO TÉRMICO NA PROPOSTA.....	56
3.3. ACESSIBILIDADE NO ESTUDO.....	58
3.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO.....	61
4. CONCLUSÃO.....	62
5. REFERÊNCIAS.....	64
6. ANEXOS	71

RESUMO

Neste documento visamos propor de modo técnico, claro e sucinto os critérios, as análises e condições dos procedimentos estabelecidos e desenvolvidos no estudo alternativo para uma área de alimentação coletiva e convivência. No qual, a sugestão da concepção de um espaço voltado para o público urbano local e processos de usos voltados ao lazer e alimentação está sendo trabalhado em um terreno específico, na cidade do Recife. Que promove a redefinição de locação de autônomos e comerciantes - ambulantes de venda alimentícia, como forma de solucionar as atuais interferências e obstruções de locomoção de pedestres e veículos. Assim como, a alvitre desta ambiência projetual possui o fomento em prol de contemplar todos os indivíduos que usufruem desses serviços sem qualquer conforto e visa o fortalecimento da vivacidade urbana das pessoas enquanto cidadãos imersos no ambiente citadino e a valorização savoir-faire útil do lote.

Palavras Chave: Arquitetura. Urbanismo. Alimentação coletiva. Relocação. Convivência.

ABSTRACT

In this document, we aim to propose, in a technical, clear and succinct way, the criteria, analyzes and conditions of the procedures established and developed in the alternative study for an area of collective food and coexistence. In which, the suggestion of designing a space aimed at the local urban public and processes of uses aimed at leisure and food is being worked on in a specific terrain, in the city of Recife. That promotes the redefinition of the lease of self-employed people and traders - street vendors selling food, as a way to solve the current interference and obstructions in the movement of pedestrians and vehicles. As well, the aim of this design ambience is fostered in favor of contemplating all individuals who use these services without any comfort and aims to strengthen the urban vivacity of people as citizens immersed in the city environment and to enhance the useful savoir-faire of the lot.

KEYWORDS: Architecture. Urbanism. Collective eating. Relocation. Coexistence.

1. INTRODUÇÃO

Na contemporaneidade, arquitetos e urbanistas são impulsionadores de transformações na esfera social e urbana. Assim, este trabalho visa destrinchar todo o desenvolvimento da sugestão do anteprojeto para uma área de alimentação coletiva e convivência criado em um terreno específico localizado na Rua Padre Inglês com a Rua João Fernandes Vieira no bairro da Boa Vista - Recife-PE, nas proximidades da UNIBRA.

1.1. JUSTIFICATIVA

Visando promover uma melhoria na circulação de veículos e pedestres na Rua Padre Inglês - Boa vista - Recife-PE , promovendo a organização e a realocação dos autônomos, comerciantes e vendedores locais prestarem seus serviços em acomodações fixas e planejadas.

1.2. PROBLEMA DA PESQUISA

A descrição da paisagem atual está diretamente ligada ao problema associado à passagem de pedestres e veículos, as barracas e tendas ficam na rua sendo obstáculos nos fluxos. E os mobiliários improvisados usados para sentar e comer são cadeiras e bancos de plástico que ficam na calçada. Porém, esta não é bem pavimentada e ainda é ocupada por pessoas que ficam para se alimentar. Dentro desse cenário, quem tem a finalidade de se locomover no local deve superar vários obstáculos para atravessar.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo Geral

Propor de modo técnico, claro e sucinto os critérios, as análises e condições dos procedimentos estabelecidos e desenvolvidos no estudo alternativo para uma área de alimentação coletiva e convivência.

1.3.2. Objetivo Específico

- Identificar o cenário atual;
- Apresentar os problemas vistos;

- Analisar os aspectos específicos da problemática, observando suas vantagens e limitações;
- Propor um lote em potencial de uso urbano;
- Verificar as condições ambientais e climáticas locais.

1.4. METODOLOGIA

Conforme Alves Viana et al. (2018), por meio de pesquisa exploratória a inserção desse sistema construtivo na região, como método eficaz e qualificado, possibilitando qualidade de vida à população e sendo menos agressivo ao meio ambiente. A carência no setor da habitação requer soluções eficientes e econômicas. Desta forma, desenvolveu-se um estudo baseado no destino dos containers recicláveis dando novos usos no âmbito da habitação social.

Essa forma de construção, quando bem planejada, é capaz de minimizar consideravelmente o impacto ambiental, além de reduzir a produção de resíduos de 30% para 01% de desperdício em relação a obra convencional. Os custos de uma obra com utilização de containers são similares aos de uma construção convencional, no entanto, apresentam algumas vantagens: por se tratar de uma “caixa pronta”, a obra se torna muito mais rápida, além disso, a estrutura de uma obra a partir de Anais do 14º Encontro Científico Cultural Interinstitucional - 2016 3 ISSN 1980-7406 containers é mais leve que a alvenaria, o que reduz significativamente a carga nas fundações, otimizando desta maneira o direcionamento dos custos dentro da obra. Outra questão relevante é que, por se tratar de algo inovador, a arquitetura em contêiner gera uma mídia espontânea e intensa para o local onde se insere o que se torna economicamente favorável (GURGACZ MOREIRA, 2016).

A cidade é um organismo vivo que está em constante transformação. As pessoas interferem e alteram o ambiente de modo permanente, gerando consequências muitas vezes não planejadas diante do que foi projetado.

Com o crescimento das cidades, vieram as problemáticas resultantes, comprometendo serviços de transporte coletivo, além da distribuição de água, energia e coleta de esgoto. Além disso, ao moldar os espaços urbanos para

atender à escala de veículos motorizados (individuais e coletivos), foram reduzidas as oportunidades para o pedestrianismo como forma de deslocamento (Gehl, 2013).

Ademais, na condição de um importante modo de locomoção, a dimensão do caminhar é considerada fator essencial na criação de “comunidades vivas”, incentivando interações de vizinhança, tornando o ambiente urbano um lugar mais agradável e seguro para viver (Cambra, 2012).

Nesse contexto, Jan Gehl afirma que “reforça-se a potencialidade para a cidade tornar-se viva, sempre que mais pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” (Gehl, 2013, p. 3).

Por outro lado, para que o pedestre ganha mais expressividade na mobilidade da cidade, Methorst et al. (2010) sugerem que, para criar espaços urbanos amigáveis ao pedestre, é necessário conhecer suas necessidades, desejos e habilidades, além das características da caminhada. Somente após a compreensão dessas propriedades é possível elaborar boas políticas e projetar, construir e manter instalações adequadas para pedestres e residentes. A mensuração dessas características é uma forma de compreender melhor o pedestre e o espaço no qual ele circula.

Partindo desse conceito, surge o termo “caminhabilidade” – proveniente do inglês *walkability* – que, basicamente, pode ser definido como a qualidade de um ambiente de caminhada, ou do ambiente dos pedestres (Park, 2008).

Este trabalho incluirá diretrizes destinadas a estudar a área de alimentação coletiva e convivência e seu impacto na região. A forma, função, uso, viabilidade e coerência da proposta serão os pontos-chaves do desenvolvimento, assim como a relação entre o projeto e todo o contexto urbano, a articulação e interface com o espaço público, ocupação e vivacidade do lugar.

O material apresentado incluirá planta baixa, planta de locação e cobertura, planta de setorização, cortes e perspectivas para entender o projeto como um todo. Está dividido em três etapas: a primeira terá como foco a análise local, apresentando os principais aspectos, vantagens e limitações

atuais do ambiente. A segunda etapa apresentará a definição de um partido arquitetônico adequado e de solução arquitetônica geral para a problemática envolvida. Considerando projetos com funções similares, com arquitetura de qualidade, referências teóricas, os fatores limitantes e as características do entorno. A terceira etapa será a proposta de anteprojeto de arquitetura. O processo de trabalho e estadia, as acomodações fixas, o deslocamento, mobiliário proposto, acessibilidades e conforto térmico no estudo, o trajeto em relação aos pontos de referência junto ao terreno e contemplação atraente.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A disponibilidade desse conhecimento poderia auxiliar no desenvolvimento de habilidades necessárias à atuação profissional e na consequente elaboração de soluções arquitetônicas mais adequadas, o que, por sua vez, confere ao trabalho uma possível relevância de ordem prática. Ao serem registradas a evolução e sedimentação dos tipos através do tempo, o estudo pode dar suporte posterior a arquitetos, pois como afirma o arquiteto Rafael Moneo (1984), o processo projetual é, na verdade, a manipulação dos elementos tipológicos. Além disso, deve se considerar que “o tema da arquitetura industrial é significativo na compreensão dos processos projetuais, bem como indicativo exemplar das relações entre programa/tipo/projeto no Movimento Moderno” (Marques, 2000, p. 104).

2.1. ASPECTOS ESPECÍFICOS

2.1.1. Área de alimentação coletiva

Teichmann (2000) aborda de forma sintética as tipologias referentes a cozinha, destacando as principais características inerentes ao mercado: Busca o meio-termo entre as duas cozinhas inspiradoras, penetração no “fast-food”; Grande expansão no serviço de tele-entrega, adaptar-se aos paladares dos clientes de cada local; Relação entre qualidade, preço e higiene, cozinha de exibição.

Uma análise do mercado, considerando as características da concorrência e identificando os fornecedores de forma a avaliar o mercado-alvo e definir os objetivos e metas para o negócio. Comprovar a

viabilidade de um negócio em um cenário competitivo tendo como ferramentas a criatividade e a diferenciação.

2.1.1.1. Critérios de mercado

Frequentemente criticado por ser um “um sonho de glórias”, o plano de negócio é, seguramente, o documento mais importante para o empreendedor no estágio inicial de um negócio. É provável que potenciais investidores não cogitem investir em um novo empreendimento enquanto o plano de negócio não estiver completado, por exemplo. Além disso, ajuda a sustentar no empreendedor a perspectiva do que você precisa ser realizado.

2.1.1.2. Critérios de projeto

O projeto deve alguns requisitos como estéticos, transmitir confiança no padrão, estimular respostas emocionais adequadas, despertar interesse, ter apelo visual e proporcionar todas as condições para a criação de um ambiente agradável (Raposo, 2014).

As considerações incluem: funções (operação, eficiência, ordem, higiene e durabilidade, manutenção); ambiência (luxuoso, sofisticado, exótico, acolhedor, romântico, animado); caracterização (estilo, tema, especialização alimentícia, elementos especiais); disposição das mesas (proporções de acordo com o layout, vistas interessantes, circulação) e percepção (atenção aos detalhes, consistência, ligação entre as áreas, personalização).

2.1.1.3. Abrangência

Um projeto deve incluir: acabamentos internos, acessórios e equipamentos, decoração; projeto do tema, móveis, louça, talheres, roupa de mesa, acessórios de mesa e uniformes; balcões com mostruário, equipamentos de atendimento, planejamento de circulação, iluminação, climatização e instalações técnicas, logotipo, programação visual, oferta de alimentos e bebidas, balcões, caixas e equipamentos de monitoramento. Isso geralmente inclui o projeto da fachada, entrada, chapelaria e bares de apoio.

O equipamento da cozinha pode ser fornecido com base em um contrato separado ou planejado no próprio projeto. Os requisitos do cliente para sistemas e equipamentos de contabilidade e controle devem ser incluídos.

2.1.1.4. Área de mesas

Quando a refeição é consumida no local, o número máximo de clientes é determinado pelo número de lugares, horários das refeições e rotatividade de clientes. A densidade dos clientes (em m² por cliente) depende das dimensões do local, método de serviço, tamanho das mesas e cadeiras, agrupamento de assentos e layout.

2.1.1.5. Ponderações externas

Acesso para veículos e estacionamento distintos são essenciais para a entrega de alimentos e outras mercadorias, juntamente à coleta de lixo e a uma área de armazenagem adequada e higiênica. As áreas centrais são atendidas por táxis e pelo transporte público. Os estacionamentos públicos são uma vantagem em áreas urbanas restritas. A entrada para os clientes deve ser bem demarcada e de fácil acesso incluindo instalações para pessoas com mobilidade reduzida. Basicamente permitindo o fluxo demonstrado na imagem 01 logo abaixo.

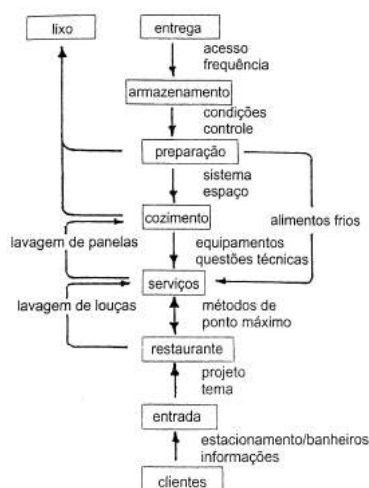


Imagem 01 - fluxo de mobilidade

2.1.2. Acomodações fixas referenciais

2.1.2.1. *Timeout Mercado Da Ribeira*

Timeout Mercado Da Ribeira, localizado em Lisboa, Portugal, ilustrado na imagem 02 abaixo. Não é um plano de negócios, como costumam fazer os food halls, começou com uma revista: Time Out. Referência de marca no mundo quando se trata de inspirar as pessoas a aproveitar ao máximo uma cidade. Uma marca conhecida por degustar, testar e escolher o que há de melhor para fazer. E assim seus criadores colocaram todo conhecimento em bom uso e deram vida à revista.



Imagem 02 - Timeout Mercado Da Ribeira

Foi assim que nasceu o conceito de Time Out Market - a primeira experiência culinária e cultural totalmente organizada sob o mesmo teto. Restaurantes reconhecidos combinados com um edifício relevante, com alma, essência e localização centralizada. Dentro, existem grandes mesas comunitárias e uma variedade de serviço alimentício; além disso uma imersão de cultura, varejo e conhecimento mercadológico.

2.1.2.2. *Gazi College*

O Gazi College está localizado no subúrbio de Glyfada, na Grécia, demonstrado na imagem 03 logo a seguir. É um café-bar que traz uma arquitetura muito interessante.



Imagem 03 - Gazi College

Apresentando um design de estilo industrial pelos detalhes em preto: nas brises, nas bases das mesas de madeira, texturas nas jardineiras de concreto e porcelanato de cimento queimado.

2.1.2.3. Meroma

Meroma é um restaurante localizado na Cidade do México, distribuído em dois andares e composto por três espaços com personalidade própria. Por exemplo, o rés-do-chão é utilizado como átrio / bar e predomina devido às formas orgânicas das paredes e mobiliário, como demonstra a imagem 04.



Imagem 04 - Meroma

No andar de cima fica o restaurante, uma sala compacta com detalhes intrigantes como a cúpula que cobre e define a vegetação existente. Além disso, esta área também possui um terraço para contato direto com as copas das árvores na rua.

2.1.2.4. Mercado da Boa Vista

O Mercado da Boa Vista, localizado na Rua da Santa Cruz - Boa Vista - Recife-PE, oferece diversos serviços desde 1946.



Imagem 05 - Mercado da Boa Vista

Possui 63 boxes de vendas, entre eles bares, restaurantes, vendas de verduras e legumes, carnes, entre outras coisas; a integração do layout com a circulação aberta proporciona conforto visual e térmico aos clientes, como é apresentado acima na imagem 05.

2.1.3. Mobiliários

Os móveis precisam atender ao cliente que chega para se alimentar sozinho, ao grupo de amigos, ao casal e às crianças; e para que o espaço fique rico e harmônico a escolha do mobiliário requer atenção a certos detalhes, como o material dos móveis, as dimensões dos itens escolhidos e o espaço físico disponível.

Sobre o material, é viável pensar na necessidade de reposições em razão de vandalismos e desgaste dos móveis, dando preferência aos produtos sintéticos e optar por cadeiras que sejam de fácil manutenção e movimentação e por mesas fixas. Há várias opções de mobiliário à disposição, como: mesas; cadeiras; assentos corridos; sofás; mesas de bistrô; mesas altas.

Além de atender diversas pessoas, tanto o empreendedor quanto o cliente, a maior preocupação é humanizar um ambiente, é preciso usar opções de assento e de salões para atender o espaço e trabalhar com a diversificação do layout. Por fim, apostar em itens desmontáveis pode facilitar, caso haja a

necessidade de manutenção, como por exemplo, mesas com tampos removíveis, podendo-se trocar o tampo sem precisar trocar o pé.

Para que a manutenção não fique à mercê de manchas ou falta de limpeza, o que acaba depreciando o material, é preferível adquirir produtos de fácil manuseio. Vale lembrar que, quando o assunto é mobiliário, é preciso observar necessidades específicas locais para montar uma área de alimentação acolhedora, bonita, confortável e humanizada é desafiador.

As mesas, em sua maioria, precisam ser fixadas para que seja possível separá-las no local com uma boa distância umas das outras, mas que também sejam usuais para grandes grupos de pessoas. O fluxo de pessoas nesses locais é sempre intenso e, além do design, é necessário garantir que as pessoas se sintam confortáveis ao se alimentarem.

Esquemático por meio das imagens e da tabela abaixo, as distribuições no espaço de acordo com o layout para as mesas (imagem 06), o espaço mínimo entre as mesas para permitir que as pessoas sentem (imagem 07), tenham acesso e possam circular livremente e as dimensões mínimas para passagens (imagem 08) e pré-dimensionamento de espaço (imagem 09).

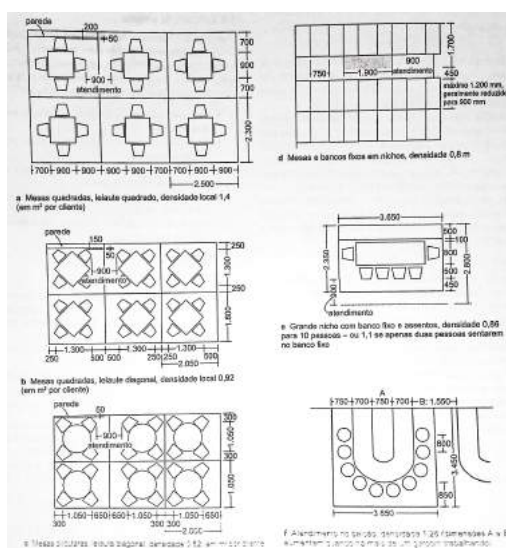


Imagem 06 - as distribuições no espaço de acordo com o layout para as mesas

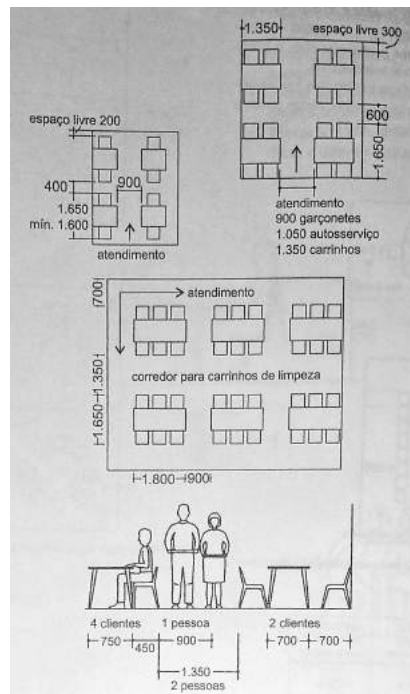


Imagem 07 - o espaço mínimo entre as mesas para permitir que as pessoas sentem

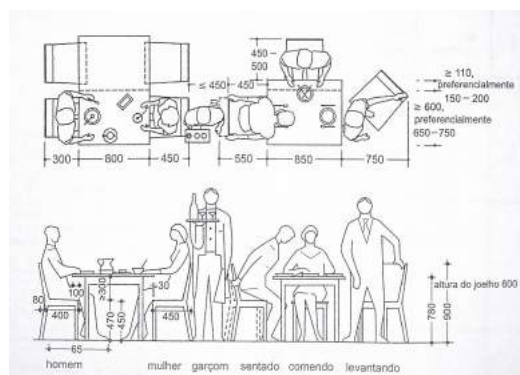


Imagem 08 - tenham acesso e possam circular livremente e as dimensões mínimas para passagens

Tipo de restaurante ou serviço Exemplo	Área por assento (m²)	Acréscimo de serviços (m²)
Refeições sofisticadas Tradicionalmente 80 assentos	2,0–2,4	serviço de mesa
Refeições especializadas ou étnicas Padrão alto 80 assentos	1,6–1,8	serviço de mesa
Restaurantes para o mercado intermediário Cardápio limitado 100 assentos	1,5–1,7	balcão 0,2
Café 140 assentos Balcão com fila única	1,4–1,5	balcão/bar 0,4
Restaurantes populares em rede Cardápio limitado 100 assentos	1,2–1,4	serviço de mesa
<i>Fast-food</i> /tele-entrega Cardápio com pratos feitos 50 assentos	0,8–1,0	balcão 0,6
Bar tipo <i>pub</i> (25% assentos) Incluindo balcão	0,6–0,9	
Bar tipo <i>lounge</i> (50% assentos) Incluindo balcão	1,1–1,4	
Salão para banquetes 200 assentos	0,9–1,2	depósito 0,2
Cantina ou cafeteria para funcionários 200 assentos	1,1–1,2	balcão 0,2
Escola primária Balcão/serviço familiar	0,75–0,85	
Escola secundária Incluindo balcão	0,9	
Refeitório de universidades	1,1–1,2	balcão 0,2

Observação: Dependem das dimensões dos cômodos, circulação e tipos de mobiliário.

Imagem 09 - Pré-dimensionamento de espaço

2.1.4. Acessibilidades (NBR 9050/2020)

A NBR 9050 : 2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, sendo a norma responsável por ditar as diretrizes importantes dentro da construção civil quanto à acessibilidades, atuando diretamente na inclusão de pessoas com mobilidade reduzida, visando facilitar sua locomoção em determinados locais.

Ela que irá estabelecer os parâmetros e critérios técnicos a serem abordados com relação à construção, equipamentos urbanos, espaços e instalação e adaptação de mobiliários quanto às condições de inclusão. A Norma tem como objetivo fornecer segurança às pessoas quanto ao uso de equipamentos, independente de qual seja a estatura, idade, ou quanto a limitação de mobilidade.

Alguns dos itens contemplados pela NBR 9050 são: o desenho universal; a barreira arquitetônica; a tecnologia assistiva; o espaço destinado à circulação de cadeiras de rodas; a sinalização tanto vertical quanto horizontal; as rampas de acesso, com a inclinação correta; a plataforma elevatória; as características específicas para o piso; as informações que estejam em Braille; os banheiros que sejam acessíveis; e, os estacionamentos.

O acesso nas principais entradas deve ser acessível para todas as pessoas, bem como o estacionamento. Caso existam catracas ou portas giratórias

na entrada, é necessário que haja também uma entrada alternativa, visando promover a acessibilidade.

Os corredores devem sempre ser dimensionados de modo a considerar o fluxo de pessoas, garantindo uma faixa livre de barreiras e obstáculos. De acordo com a NBR 9050, a largura mínima para corredores que sejam de uso comum e possuam uma extensão máxima de até 4 m para 0,90 metros de largura; para corredores que sejam de uso comum e possuam uma extensão máxima de até 10 m para 1,20 metros de largura; para corredores que possuam uma extensão maior do que 10 m ou então que sejam de uso público para 1,50 metros de largura; para corredores que recebam um fluxo intenso de pessoas a largura deverá ser superior a 1,50 metros.

As rampas devem ser de acesso, e é necessária uma atenção extra a sua inclinação. Assim também como as escadas e áreas de passeio que precisam de sinalização e proteção.

2.1.5. Praça do lazer

Em 1984, foi aprovada uma lei pela Câmara Municipal do Recife para converter a Rua Bernardo Guimarães, situada entre os dois quarteirões da Unicap, numa rua pedonal hoje denominada “Rua do Lazer”, como é apresentado na imagem 10. Antes disso, o barulho era muito alto, pois a quantidade de carros que passavam na rua era muito intensa.



Imagem 10 - Rua do Lazer

Hoje, com a transformação da rua, não só ajudou no barulho, que reduziu drasticamente os carros, mas também trouxe uma rua com vários comerciantes. Onde existem várias lanchonetes que ali movem um negócio autônomo, o que ajuda muitas famílias.

2.1.6. Considerações finais do capítulo

Hoje, arquitetos e urbanistas são os motores das transformações sociais e urbanas. Estes enfocam o planejamento ambiental e o planejamento urbano, com o objetivo de entregar eficiência e funcionalidade. Revelar suas ações, ideologias, detalhes e fórmulas de solução a partir das condições físicas locais, para analisar todos os elementos que serão enquadrados para organizar a cidade para as pessoas e suas características.

*“[...] o que distingue o pior arquiteto da melhor abelha é que ele configura na mente a sua construção antes de transformá-la em realidade. No fim do processo de trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador.”
MARX, Karl. Op. Cit. (1985, p. 149-150).*

Na arquitetura contemporânea em que vivemos, espalhamos de forma infame a maré da modernidade fluida, um termo cunhado principalmente pelo filósofo Zygmunt Bauman (1999) para descrever as relações e comportamentos rápidos e fluidos do mundo contemporâneo influenciados pelo capitalismo globalizante que influenciou e ainda influencia a sociedade existente.

Este é o impulso para o progresso de uma das fontes mais formativas da paisagem social atual. Junto com a redução da distância criada pela alta tecnologia e mídia têm mudado gradualmente as relações humanas de diferentes formas, tanto interpessoais, como sensoriais, contemplativas, experimentais, vivenciais e, acima de tudo, humanas.

Por se adaptar facilmente às mudanças que ocorrem ao longo das realidades históricas, constrói aspectos fluidos, mutáveis e maleáveis a diversas situações, projeta esboços arrojados e engenhosos, utiliza as mais diversas soluções em seu

amplo campo de trabalho, conecta e se alicerça nas manifestações humanas e sua essência sensorial.

E, neste ponto, o arquiteto contemporâneo tem de reforçar um vínculo direto, sensível e sensitivo, pois é essencial distinguir e interpretar as necessidades do corpo social da mesma forma para ser eficaz em suas criações. Responsável por captar e harmonizar informações do cotidiano, sendo perceptual às expressões contemporâneas que preservam as mais variadas singularidades humanas.

"As cidades têm a capacidade de prover algo para todos, somente porque, e somente quando, são criadas por todos nós". Jane Jacobs (1961).

Segundo Jeff Speck (2012), o urbanista americano é reconhecido por seu trabalho e por suas hipóteses a respeito das cidades e suas composições. Em uma de suas obras, Cidades Caminháveis, ele revela seu conceito de "caminhabilidade" de uma forma esclarecedora. Onde se afirma que caminhar na cidade melhora a qualidade de vida das pessoas na cidade e em relação à vitalidade dos centros urbanos.

"Caminhabilidade é, ao mesmo tempo, um meio e um fim, e também uma medida. Enquanto as compensações físicas e sociais do caminhar são muitas, talvez a caminhabilidade seja muito mais útil, já que contribui para a vitalidade urbana, além de ser o mais significativo indicador dessa vitalidade." Jeff Speck (2012).

Ao analisar a rotina em que vivemos e os conceitos de Speck, em que uma cidade caminhável é baseada na solução de muitos problemas urbanos relevantes, percebemos que a sociedade está cada vez mais se condicionando no uso deste espaço, gradativamente priorizando pedestres e seus movimentos, por meio de calçadas, passeios, ruas, avenidas, vielas e passagens, rodovias, estacionamentos, etc.

Com base nas análises de Speck, concebemos a intervenção urbana de acordo com as atuais condições climáticas locais, de forma rentável e benéfica, desenvolvendo e trabalhando em soluções diárias, organizadas e meticulosamente planejadas de acordo com os usos do espaço, as suas atividades, fluxos; Seguro, utilizando os horários intensificados com deslocação e agitação que entretém a cidade dando-lhe movimentação e maior englobamento; Confortável, comportando os indivíduos que irão desfrutar do espaço. Interessante, agradável e cativante sendo estimulante à vivacidade de locais urbanos, através de caracteres entusiasmantes para práticas e funcionalidades agradáveis.

Acrescentado os conceitos de Jane Jacobs (1961), na sua obra “Morte e vida de grandes cidades”, que questiona o desenvolvimento do planejamento urbano nas cidades e os princípios da reurbanização em contraposição a questões de cunho socioeconômico. Onde se concentra principalmente em critérios harmonizados para as necessidades e funcionamento das cidades.

Afinal, esse espaço urbano - a cidade - é um cenário que acolhe experiências, relações de poder, diferenças sociais e arquitetônicas, paisagens e o desrespeito ao indivíduo como cidadão, ignorando, assim, as relações de uso e ocupação da construção civil sem considerar as necessidades sociais.

Nesta apresentação inicial, pretendemos distinguir de forma clara e concisa critérios técnicos e procedimentos para uma área de alimentação coletiva e convivência. As recomendações sobre os procedimentos de realocação e uso estão voltadas para um terreno específico no bairro da Boa Vista.

2.2. ESCOLHA DO LOTE

Visando propor uma solução para o existente problema de mobilidade de pedestres e veículos numa determinada área do bairro da Boa Vista, ocasionado por barracas e tendas de autônomos e ambulantes que vendem comida; sendo em média 13 pontos fixos de venda, com exceção dos trabalhadores que ficam de pé, posicionados em pontos de fluxos intensos de entradas e saídas de estabelecimentos como o Seminário Teológico Batista, do Campus 2 e 3 da UNIBRA - Centro Universitário Brasileiro e da Clínica Davita Boa Vista Tratamento Renal, localidade demonstrada nas imagens 11 e 12, logo abaixo respectivamente.



Imagem 11 - Plano Diretor Zoneamento - RECIFE

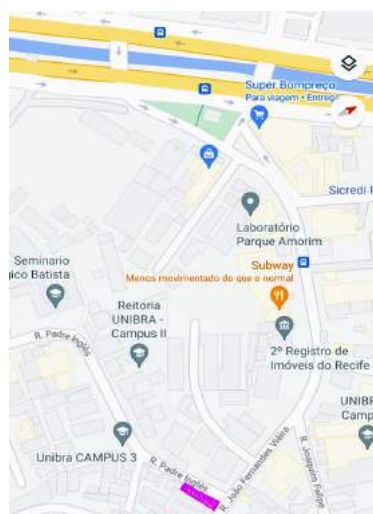


Imagem 12 - Google Maps

A proposta do processo de relocação e uso está muito focada na esquina da Rua Padre Inglês com a Rua João Fernandes Vieira que de acordo com o ESIG, (Informações Geográficas do Recife) como está sinalizado em vermelho na imagem acima, o lote feição 11550020021091, está enquadrado na Região Político Administrativa (RPA) 1, e, Microrregião 2.

O bairro da Boa Vista está localizado na área central do Recife, é composto por comércios, edificações residenciais e edificações marcantes e históricas como o Banco do Nordeste do Brasil, a Basílica do Sagrado Coração de Jesus, a Câmara

Municipal do Recife, a Casa de Clarice Lispector, a Casa natal de Joaquim Nabuco, o Cinema São Luiz, a Capela Nossa Senhora das Graças, o Colégio Americano Batista, o Colégio Salesiano Sagrado Coração, a Faculdade de Direito do Recife, o Hospital Geral do Recife (Exército); e igrejas como a Igreja Batista da Capunga, a Igreja do Rosário da Conceição, a Igreja de Santa Cruz, a Igreja de Santa Cecília, a Igreja Matriz da Boa Vista, a Igreja de São Gonçalo. Também sendo o bairro que possui o Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, o Museu de Arte Moderna Aloísio Magalhães (MAMAM) e o Museu da Imagem e do Som de Pernambuco e a Sinagoga Israelita do Recife, o Teatro do Parque, o Teatro Boa Vista, o Mercado da Boa Vista e alguns outros edifícios significativos que mesclam os períodos transpassados configurando o panorama da arquitetura e da paisagem recifense.

Assim também como possui uma rede de malhas viárias importantes para a circulação como a Avenida Agamenon Magalhães e a Avenida Conde da Boa Vista, importantíssimas para o tráfego de pessoas, sendo palco de uma das mais intensas migrações pendulares da RMR, pois é caracterizada pelo deslocamento diário das pessoas para estudar ou trabalhar e após realizar a atividade profissional ou cumprir a carga horária de estudo, essas pessoas retornam para onde residem.

2.2.1. Trajetos / Caminhabilidade

Como foi dito anteriormente, na zona trabalhada há estabelecimentos, com atividades distintas umas das outras e relevante ao seu público específico, ao longo da Rua Padre Inglês. Sendo eles o Seminário Teológico Batista, onde há um acesso para veículos e pedestres como ilustra a imagem 13, o Campus 2 e 3 da UNIBRA - Centro Universitário Brasileiro, imagens 14 e 15 respectivamente, o acesso a Reitoria da UNIBRA, imagem 16, e da Clínica Davita Boa Vista Tratamento Renal, imagem 17.



Imagem 13. acesso para veículos e pedestres



Imagem 14. Campus 2 UNIBRA



Imagem 15. Campus 3 UNIBRA



Imagem 16. Reitoria da UNIBRA



Imagem 17. Clínica Davita Boa Vista Tratamento Renal

Ao descrever o cenário atual, as barracas/tendas/locações ficam na rua, a partir deste momento impedem a passagem de veículos porque ocupam espaço na rua. Há banquinhos de plástico nas calçadas, que servem de acomodação para sentar, para que quem faz uma refeição senta e aproveita um lugar para comer, como é apresentado por meio das imagens 18, 19, 20 e 21 respectivamente a seguir.



Imagem 18. Barracas que ficam na Rua Padre Inglês



Imagem 19 - Barracas que ficam na Rua Padre Inglês



Imagem 20 - Barracas que ficam na Rua Padre Inglês



Imagem 21 - Barracas que ficam na Rua Padre Inglês

Porém, a calçada não é muito bem pavimentada e ainda resulta na ocupação de pessoas que ali ficam para se alimentar, então quem quer só passar tem que atravessar vários obstáculos para se locomover.

Sem contar que as barracas na rua, além de dificultar a circulação dos veículos e o espaço para sua passagem, também atrapalham muito na hora de coletar ou abastecer produtos da clínica.

Os vendedores têm como público-alvo os universitários, buscando servi-los pela manhã, tarde e noite. As estações fixas dos autônomos/ambulantes têm um esquema rotativo com outro vendedor, porém devido às demandas sempre é tumultuado pois não existe uma organização espacial na via que comporte todos de forma ordenada. Se intensificando em horários de maior fluxo no início e término das aulas, durante todo o dia em todos os turnos.

As vantagens do serviço de venda de comida é contemplar o público à necessidade de comer. Oferecendo também a escolha pelo preço e diversidade de ofertas, como os cachorros-quentes, açaís, tapiocas, os P.F.'s (pratos feitos), entre outros; valendo citar que, as pessoas expõem-se à variabilidade térmicas, aos lixos

acumulados, ficam expostos ao calor, sol forte, chuvas e diversas variações climáticas e intempéries, corroborando em fluxos apresentados nas imagens 22 e 23 apresentadas.



Imagem 22 - Barracas que ficam na Rua Padre Inglês

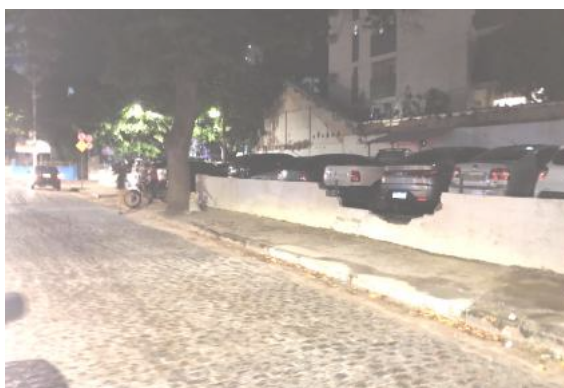


Imagem 23 - Barracas que ficam na Rua Padre Inglês

Atualmente, existe um tipo de estacionamento privado no terreno (imagens 24, 25 e 26) próximo aos fluxos de passageiros, logo, faz-se apropriado a implantação do estudo alternativo para estimular a vitalidade urbana para o pedestre, abrangendo desde estudantes e profissionais acadêmicos, como residentes locais e quaisquer indivíduos que precisem se locomover nesta área.



Imagens 24 - Local indicado para re colocação das barracas



Imagens 25 - - Local indicado para re colocação das barracas

De acordo com o planejador urbano Jeff Speck, em Cidades Caminháveis, ele desenvolveu sua ideologia ambulante. Proteger a ação do pedestre beneficia a qualidade de vida das pessoas na cidade, estreitando os laços com a vitalidade dos centros urbanos.



Imagem 26 - Local indicado para re colocação das barracas

E analisando o cotidiano juntamente com os conceitos de Speck, da Cidade Caminhável como recurso urbano para uso do local, criando espaços para o pedestre e seu deslocamento, espaços compartilhados, sendo calçadas, ruas, vias, passagens entre outros afins, mas na proposta aplica-se como espaço público de alimentação e bem estar coletivo.

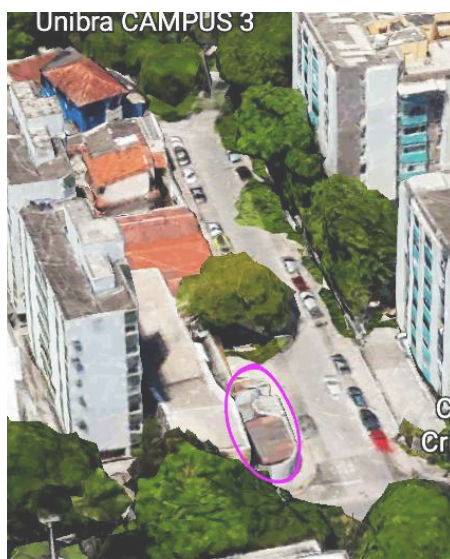
"Caminhabilidade é, ao mesmo tempo, um meio e um fim, e também uma medida. Enquanto as compensações físicas e sociais do caminhar são muitas, talvez a caminhabilidade seja muito mais útil, já que contribui para a vitalidade urbana, além de ser o mais significativo indicador dessa vitalidade." Jeff Speck (2012).

E de acordo com Jane Jacobs em "Morte e Vida Das Grandes Cidades", existem quatro condições essenciais para garantir a abundância nas ruas e bairros. São eles: 1. O distrito, que é obviamente o maior número possível de segmentos que o constituem, deve servir mais do que uma função principal; de preferência mais de dois. Devem garantir a presença de pessoas que saem de casa em horários diferentes e estão nos lugares por motivos diversos, mas que podem utilizar boa parte da infraestrutura. 2. A maioria das quadras deve ser curta; ou seja, oportunidades para ruas e esquinas devem ser frequentes. 3. O distrito deve ter uma mistura de edifícios de diferentes idades e estados de conservação, e conter uma boa proporção de edifícios antigos, para gerar uma variedade econômica. Essa mistura deve ser compacta. 4. Seja qual for o seu propósito, deve haver uma densidade de pessoas suficientemente alta, incluindo as que residem nas proximidades.

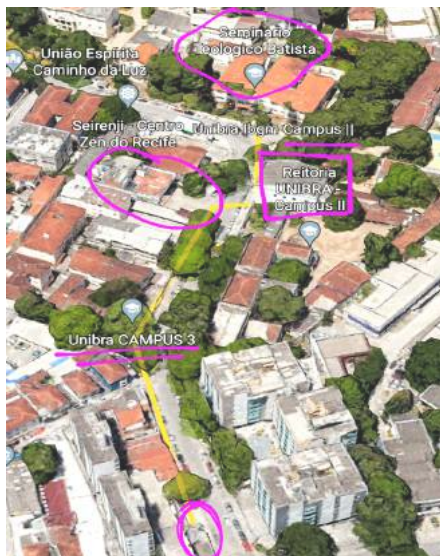
A partir desses quatro pontos, segundo Jacobs, esse espaço urbano ser próspero baseando-se em dois pilares, os "espaços públicos vivos e bem utilizados" (p. 153) onde pessoas de diferentes características encontram-se e interagem, ainda que de forma transitória e superficial; e a segurança dessas áreas, o que seria tanto uma consequência quanto um incentivo para o uso intensivo.

O segundo citado como a segurança: “É mantida fundamentalmente pela rede intrigada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (Jacobs, 2009, p. 32), o que ela chamou de “olhos da rua”. Trabalhar neste segundo ponto é o impacto do uso pesado do espaço público por pessoas diferentes em momentos diferentes. Reforçando a necessidade de promover o aumento da diversidade urbana, que, em conjunto com as quatro condições acima mencionadas, incentive as pessoas a desfrutar da cidade, a passear nas ruas e a receber os serviços oferecidos através da proposta.

Possui um total de 240 metros entre o lote e as entradas e saídas dos referidos estabelecimentos, conforme imagem 29 abaixo, demonstrando a do lote até o Campus 3 da UNIBRA: 95m; do Campus 3 da UNIBRA até a Clínica DaVita Boa Vista Tratamento Renal: 150 m; da Clínica DaVita Boa Vista Tratamento Renal até a entrada do Campus 2 da UNIBRA:170 m; do Campus 2 da UNIBRA até o acesso à Reitoria da UNIBRA : 210m; da Reitoria da UNIBRA ao Seminário teológico Batista : 240m, como é demonstrado nas imagens 27, 28 e 29.



Imagens 27 - Local indicado para recolocação das barracas.



Imagens 28 - Local indicado para recolocação das barracas.



Imagem 29. Acervo pessoal dos autores.

O objetivo de descrever essas distâncias foi para demonstrar o exercício físico como escolha, assim baseando-nos por Jan Gehl que diz:

"Proporcionar oportunidades para exercícios físicos e para algum tipo de auto expressão é uma resposta lógica e valiosa aos novos desafios". Jan Gehl (2013).

Segundo esta visão, desenvolver a cidade ao nível dos olhos e próximo das pessoas significa trabalhar igualmente no nível térreo. Aumentar a presença e a importância das áreas térreas para atração e funcionalidade urbana.

Enfatizando que, além de atuar como uma zona de transição entre edifícios e cidades, é uma zona onde os dois lados estão presentes e onde os pedestres passam para desfrutar do seu tempo e das grandes e pequenas experiências ao longo do caminho. Certificando-se de que uma pessoa possa andar, ficar de pé, sentar, ver, falar, ouvir e outras atividades vitais.

E para otimizar esta paisagem urbana, é necessário fornecer proteção razoável contra todos os tipos de incômodos, sejam eles riscos, lesões físicas, insegurança e efeitos sensoriais desagradáveis, condições climáticas adversas.

"Nas últimas décadas, o projeto das áreas térreas sofreu um retrocesso em função de grandes unidades, muitas fachadas fechadas, janelas cegas e ausência de detalhes. Esses empreendimentos roubaram muitas ruas dos pedestres casuais, retiraram vidas das ruas e aumentaram a sensação de insegurança ao anoitecer." Jan Gehl (2013).

As instalações e conveniências locais envolvem principalmente a escala humana. Possibilidades de aproveitar os aspectos positivos do clima da região, bem como a promoção de experiências estéticas e percepções sensoriais agradáveis. São o resultado de uma boa arquitetura, que inclui design e espaços urbanos funcionais.

"apenas arquitetura que considera a escala humana e a interação é uma arquitetura bem sucedida." Jan Gehl (2013).

Desta forma, as cidades convidam as pessoas a vivenciar a cidade viva, renovar um espaço ou fazer alterações no mobiliário urbano e outros detalhes, incentivando as pessoas a avançarem em um modelo de uso totalmente novo.

"É evidente que os estímulos devem incluir uma infraestrutura física na forma de

percursos de qualidade para caminhadas e ciclismo, junto com uma ampla campanha informativa sobre as vantagens e oportunidades de se utilizar a própria energia pessoal para o transporte."Jan Gehl (2013).

A implantação deste projeto de acordo com o cenário traçado traz vitalidade urbana por meio de mudanças simples que muda o caminho com novas ofertas de usos novos e diferentes dos habituais. Novos desenvolvimentos com uma combinação de serviços para todas as pessoas. Dentro dos parâmetros do atual Plano Diretor, da NBR 9050 e da legislação municipal regem o zoneamento, uso e ocupação do espaço do Recife.

2.2.2. Conforto Ambiental

O local de origem do projeto está localizado em uma região de clima tropical úmido. A cidade de Recife apresenta temperatura média anual de 25,7 ° C e precipitação média anual de aproximadamente 988 mm. Portanto, é um lugar muito quente para se viver.

Vários locais são geralmente configurados com um alto perfil térmico, ou seja, a maioria das vezes são espaços muito quentes, e, desse modo os sujeitos estão inseridos em uma bolha de desconforto térmico recorrente. Como é possível ver na imagem 300 o gráfico logo abaixo na imagem 30 o levantamento das temperaturas e precipitações médias da Cidade do Recife.



Imagem 30 - Clima-data.org Clima Recife

Sendo que o mês mais seco é novembro com em torno de 35 mm de precipitação, e o mês de junho com o maior índice de precipitação, apresentando uma média a cerca de 140 mm, de acordo com o gráfico de temperaturas a seguir (imagem 31).

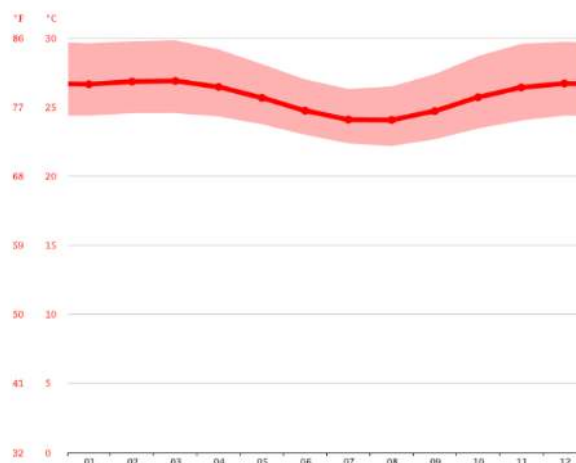


Imagem 31 - Clima-data.org Clima Recife

Em Recife o mês de março é considerado o mais quente com uma temperatura média de 26,9 °C e agosto sendo considerado o mês com temperaturas amenas tendo temperaturas a cerca de 24,1 °C. Conforme, do mesmo modo com o gráfico de dados climatológicos para Recife (imagem 32).

	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novem- bro	Dezembro
Temperatura média (°C)	26,6	26,8	26,9	26,4	25,7	24,7	24,1	24,1	24,7	25,7	26,4	26,7
Temperatura mínima (°C)	24,4	24,6	24,6	24,3	23,8	23	22,4	22,2	22,7	23,4	24	24,4
Temperatura máxima (°C)	29,6	29,8	29,8	29,2	28,1	27	26,3	26,5	27,4	28,7	29,6	29,7
Chuva (mm)	66	71	88	113	124	140	130	82	55	42	35	42
Umidade(%)	74%	75%	76%	79%	82%	82%	81%	78%	75%	72%	70%	72%
Dias chuvosos (d)	14	14	16	16	18	18	18	16	13	11	10	12
Horas de sol (h)	6,9	7,0	6,9	6,5	6,0	5,9	5,8	6,1	6,0	6,2	6,6	6,9

Imagem 32 - Clima-data.org Clima Recife

Fazendo a comparação do mês mais seco com o mês mais chuvoso conseguimos constatar a existência de uma diferença no quantitativo de precipitação de 105mm e com as temperaturas variando, ao longo do ano, cerca de 2.8 °C. Possuindo a maior umidade relativa do ar em junho, com 82.14 %, e, possuindo a menor umidade relativa em novembro com 69.92 %, aproximadamente. No período de julho notamos os dias mais chuvosos por mês, em média, com o quantitativo de 24.17 dias e novembro sendo o menor com a média de 13.07 dias.

Em Recife, tem-se constatado que o maior número de horas diárias de insistência de sol ocorre nos meses de janeiro/fevereiro, com média de 6.93 horas de sol por dia e um total de 214.91 horas de sol no mês referente. E ao longo do ano são contadas em torno de 2339.92 horas de sol. Em média, são 76.97 horas de sol por mês. Como pode ser observado no gráfico de abrangência diária de sol por mês e no gráfico de horas médias totais de sol por mês (imagem 33 acima e 34 abaixo, respectivamente).

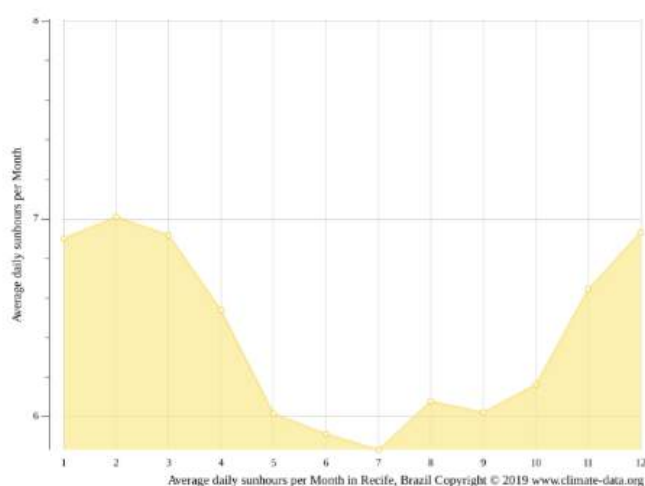


Imagem 33 - Clima-data.org Clima Recife

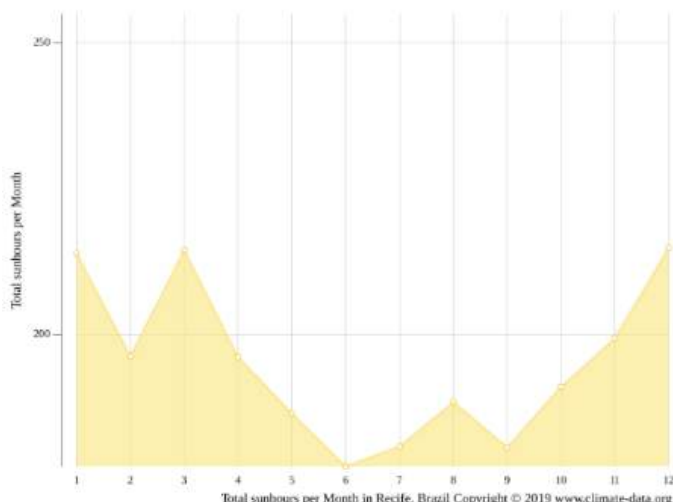


Imagem 34 - Clima-data.org Clima Recife

3. PROPOSTA

3.1. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

Atualmente, os comerciantes estão expostos a essas condições climáticas e sofrem com as variações e sensações de temperaturas já citadas. Nessas instalações, embora devidamente montadas e abertas, não se adequa ao aproveitamento do espaço oferecido, pois é muito limitada e capta altas sensações térmicas com maior índice de calor. A parte coberta dessas barracas, hoje utilizadas no local, são feitas de uma espécie de lona que absorve o calor, tanto pela cor quanto pelo material.

Do ponto de vista de Johan Van Lengen na sua obra "Manual do Arquiteto Descalço", baseado nas dimensões de como criar uma arquitetura modular capaz de suprimir ao máximo o calor no interior das suas instalações, alguns aspectos da inclinação e abertura do estudo para que o ar possa fluir melhor em todos os quiosques e se regenerar. O material na cobertura foi utilizado uma tela de sombreamento para evitar o calor sua passagem para o interior dos quiosques.

"(...) Veremos que o ar quente sobe e que devemos deixar aberturas para que ele saia. Não esquecer que é preciso fazer aberturas na parte de baixo das paredes, para que entre ar fresco de fora."

A manutenção dos espaços após o desenvolvimento é a habilidade de permitir a fluidez no interior, sendo livre graças à continuidade que proporciona, deixando apenas barreiras visuais para ambientes que requeiram mais privacidade. Como é constatado na Planta de Setorização abaixo na imagem 35 a seguir.



Imagem 35 - Planta de Setorização

Como demonstrado na imagem anterior, cada posto de trabalho tem o seu espaço privado, neste caso contêineres específicos para cada trabalhador atuar no seu serviço particular. Na área de estar, o trânsito livre e uma estadia confortável são permitidos. Liderando a integração interna / externa, processando os espaços e estabelecendo relações entre si, criando uma conexão espacial e visual com as circulações urbanas.

Construir com pouco comprova que *"projetos inovadores, sustentáveis e com rigor técnico e construtivos, podem ser, acima de tudo, simples"* e o convívio com a natureza permite usufruir de seu sombreamento e tantas outras qualidades que levam a uma conexão com o território, desembocando no ato de construir frondoso. Como é apresentado esquematicamente na imagem 36 abaixo pelo corte elaborado.

"Trabalhemos no sentido de uma arquitetura livre e espontânea, que seja uma clara expressão de nossa cultura e revele uma sensível apropriação de nosso espaço; trabalhem no sentido de uma arquitetura sombreada, aberta, contínua, vigorosa, acolhedora e envolvente, que, ao nos colocar em harmonia com o ambiente tropical, nos incite a nele viver integralmente".

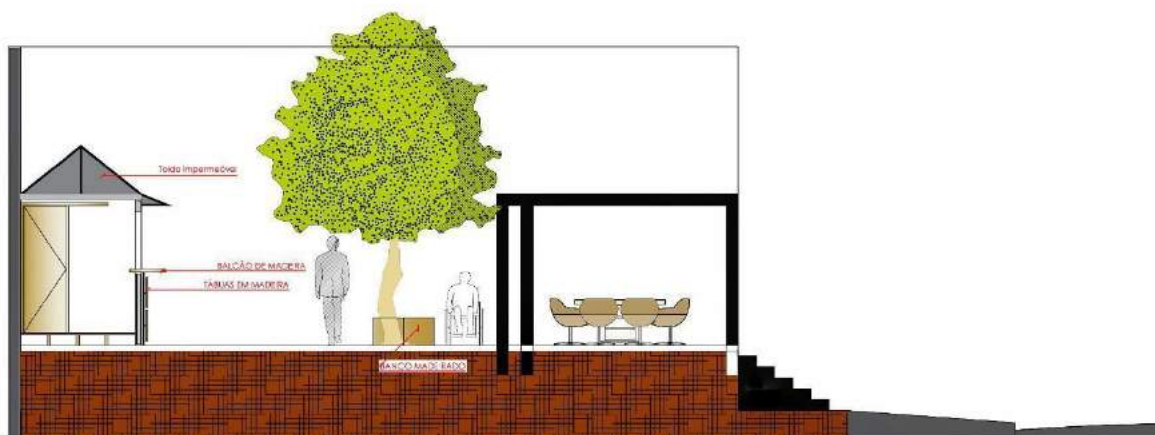


Imagem 36 - convívio com a natureza

A morfologia urbana traz consigo um estudo aprofundado nas formas, estruturas e transformações da cidade ao redor do local onde a proposta será instalada. Onde a cidade trabalha como um ser humano, mudando a cada instante que passamos, entre semanas, meses e anos. O lote escolhido na Rua Padre Inglês não se caracteriza de modo diferente. Há anos atrás, não havia uma movimentação, um fluxo de pessoas transitando da forma atual cotidiana. O cenário anterior era de poucos estabelecimentos de venda na área pública, um quantitativo maior de residências e consultórios. Hoje com a grande quantidade de tendas e barracas na localidade para atender a demanda de lanches e refeições para as pessoas, está corroborando congestionamentos no trânsito de passagens de veículos e pedestres, como já foi citado anteriormente. Problemática alavancadora à necessidade de trabalhar-se na morfologia urbana deste local. A proposta de realocar as barracas para o terreno devolvendo o espaço da rua e direcionando os alunos para um ambiente aberto aconchegante, faz com que resolvamos esse empecilho de travamento de veículo e calçadas super lotadas.

De acordo com a alusão de Vicente Del Rio em sua obra: "Introdução ao Desenho Urbano", onde indica que:

"Diversas metodologias de Desenho Urbano, no entanto, nos levam a diferentes dimensões de análise da cidade e

consequentemente a compreensões diferenciadas. As diversas posições conceituais nos levam a identificar diferentes facetas das problemáticas analisadas que, por sua vez, solicitaram do "designer" diferentes posturas quanto ao desenvolvimento dos diversos caminhos para a elaboração das proposições de intervenção. Muitos afirmam estar aí a fragilidade do Desenho Urbano e a prova de que, por não possuir corpo teórico específico, ele não existiria como uma disciplina independente. Entretanto, as suas necessidade e especificidade para a dimensão físico-ambiental das cidades já foram exaustivamente discutidas e comprovadas no desenvolver deste trabalho. Sua alegada fragilidade tampouco existe porque é exatamente da riqueza de dimensões analíticas e em sua complementaridade que reside a sua força maior, possibilitando-nos uma maior oportunidade para uma melhor compreensão da complexidade do fato urbano." Vicente Del Rio (1999).

O papel dos arquitetos e urbanistas é organizar e formular a melhor proposta para resolver este problema na morfologia urbana do bairro (imagem 37). Trazendo um espaço mais atual, limpo, sustentável e totalmente em sintonia com o meio ambiente.

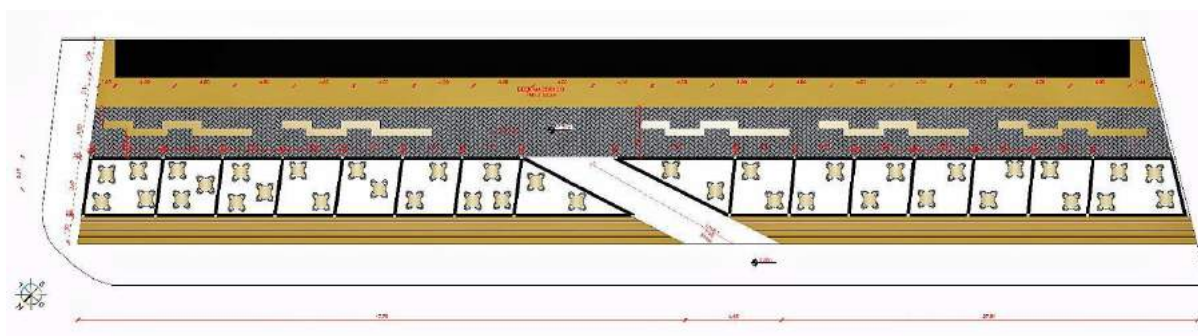


Imagem 37 - Morfologia urbana

Oferecendo no projeto cobertas de todas as barracas uma inclinação alta da cobertura, para que se tenha um maior aproveitamento da água, e que passa por um

tratamento para o reuso dos quiosques. O projeto visa uma morfologia urbana que precisa estar um passo à frente para colaborar com o futuro do lugar e de todo o bairro.

"do urbano. Devemos lembrar, como nos diz LANG (1987) 14), que "teorias bem-sucedidas consistem de generalizações simples, mas poderosas sobre o mundo e como ele funciona, de modo a nos permitir prever com precisão as operações futuras". Vicente Del Rio (1999).

A zona envolvente possui reclamações da vizinhança, dos trabalhadores e clientes, pois não existe um espaço específico para trabalhar ou servir. Pensando nisso o projeto reativo foi pesquisado e analisado de acordo com as necessidades básicas locais para promover um melhor ambiente, confortável ao cliente que se alimenta e um espaço mais permeável, conectando o terreno com a rua, facilitando o trânsito local, deixando mais faixas livres para as passagens (imagem 38).

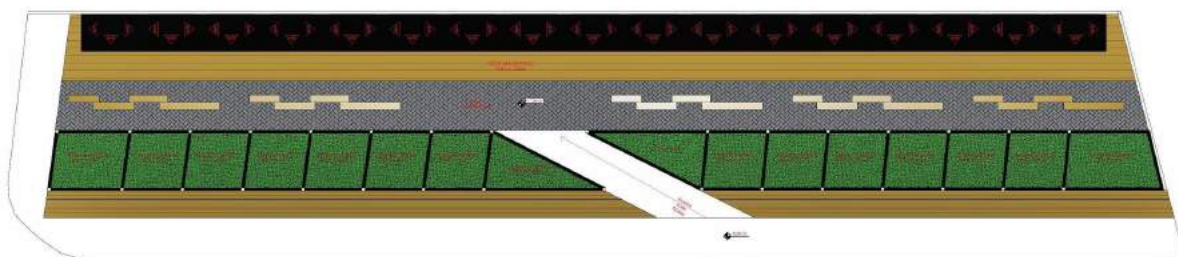


Imagem 38 - acessibilidade

"Um interessante trabalho recentemente publicado como manual didático foi o de BENTLEY et al. (1985) que, no entanto, traz interessantes considerações conceituais. Para seus autores, o ambiente urbano deve ser "responsivo" às necessidades da população, o que se reflete em sete conceitos-meta de projeto para o meio ambiente, como a "permeabilidade" (capacidade da forma físico-espacial permitir a integração e acessibilidade), "a propriedade

visual" (incorporar de apropriar-se/incorporar repertórios simbólicos existentes) e "robustez" (capacidade de responder bem a diferentes usos). "Vicente Del Rio (1999).

Assim, através da proposta é proporcionada uma mudança significativa na morfologia do local, onde ocorrem soluções para os problemas encontrados e comuns durante o dia, nos horários de pico da faculdade e do comércio envolvente.

"Entretanto, entendemos que a Morfologia Urbana deva ser vista como "... o estudo analítico da produção e modificação da forma urbana no tempo" (SAMUELS c.1986: 2). Estuda, portanto, o tecido urbano e seus elementos construídos formadores através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram." Vicente Del Rio (1999).

Ao desenvolver a aplicação das ciências que vêm estudar a cidade, de forma subdividida, diferente da filosofia que busca compreender de forma totalitária, sublinhamos que qualquer particularidade e individualidade histórica, econômica, demográfica, sociológica e cultural têm fatores benéficos para a cidade.

Portanto, a capacidade de extrair e basear partes do estudo na cidade é questionável. Os princípios, hábitos e fundamentos são distinguidos e caracterizados, permitindo restabelecer a compreensão do funcionamento. Nele, mostra que a cidade se nutre de uma prática social, usufruindo de técnicas e práticas específicas de padronização e gestão do lugar de desenvolvimento.

Dito isso, pensamos que Lefebvre denuncia que as visões especializadas não estão muito distantes dos conceitos globais. Onde, é importante compreender este conceito e a sua existência em torno do meio urbano, no qual se constroem métodos de investigação multidisciplinares orientados pelas ciências dispersas. Portanto, uma análise crítica é necessária para desvendar as dificuldades que existem dentro dos limites da urbanização como prática social. Utilizar o propósito de projetar um espaço urbano para a população local e atendê-los com necessidades básicas e interessantes.

"A necessidade de segurança e abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediatividade e de perspectiva a longo prazo. O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiçá-las no jogo. Tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar e a necessidade de reunir essas percepções num "mundo". (LEFEBVRE, 2008, p. 105).

O mesmo também especifica que algumas lacunas se somam a outras, que não podem ser preenchidas pelo mercado. São a necessidade de "atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e bens materiais consumíveis), necessidades de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas" (LEFEBVRE, 2008, p. 105).

E compreender as necessidades humanas em particular a forma como Lefebvre as elucida e as vincula à vida urbana, é essencial para construir espaços melhores e mais adequados aos indivíduos. Afinal, os lugares só têm sentido quando são habitados, ou seja, quando são vividos de forma real por pessoas reais que, acima de tudo, são capazes de torná-los seus. Desenvolver um projeto envolvendo as esferas sociais e urbanas nas habituais esferas transformacionais, pela inclinação para planejar o meio ambiente e para planejar áreas urbanas.

Afinal, a adequação do perfil essencial do direito à cidade, definido por: "direito à vida urbana, transformada, renovada." (LEFEBVRE, 2008, p. 118). Inclui o oferecimento de eficiências e funcionalidades.

Nesse sentido, o que se coloca em questão é a possibilidade de apropriação, ou seja, que os indivíduos, como cidadãos, podem fazer a cidade de acordo com suas necessidades e desejos como é afirmado pelo autor.

"A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro. (LEFEBVRE, 2008, p. 12)".

Isso é justamente para fins de pesquisa, atendendo a demanda por dois elementos básicos: ambulantes, camelôs e autônomos que vendem produtos alimentícios na área, junto com os frequentadores e população local. Também auxiliando na manutenção da segurança local na área abordada.

As origens da violência urbana ou de uma doença contemporânea nas cidades são examinadas por diversos campos do conhecimento. Os campos da sociologia, geografia, antropologia, filosofia e psicologia estão ligados a esta criminalidade a fatores socioeconômicos associados a níveis de alfabetização e financeiro, as condições de moradia e serviços básicos, circunstâncias familiares, determinado como situações e motivos principais para o crescimento da violência da cidade, referenciando a fatores estruturais e históricos.

De acordo com investigações vigentes, os espaços são capazes de induzir e estimular comportamentos que afetam adversamente a sociedade com atitudes criminosas. Estudos mostram que locais públicos seguros e não seletivos são essenciais para a harmonia e inclusão social. Por outro lado, locais em estado de abandono, removidos e destruídos criam um sentimento de insegurança, causando episódios de violência urbana.

"Para o poder, há mais de um século, qual é a essência da cidade? Cheia de atividades suspeitas, ela fermenta delinquências; é um centro de agitação. O poder estatal e os grandes interesses econômicos só podem então conceber apenas

uma estratégia: desvalorizar, degradar, destruir a sociedade urbana” (LEFEBVRE, 2008).

Essa ideologia absoluta é vista sem sentido porque resume a adversidade da sociedade em relação às questões espaciais. Essa perspectiva leva a crer que o funcionamento insatisfatório da sociedade leva a um espaço patológico. Lefebvre encara essa relação de maneira perigosa. Em que os problemas espaciais não explicam as dificuldades da sociedade.

Portanto, a simples relação entre espaço e sociedade não pode compreender os eventos urbanos. No entanto, a comunidade científica não deve desprezar essa relação para melhorar a qualidade de vida da sociedade, portanto, é fundamental o planejamento urbano, que proporcione um ambiente de qualidade e seguro.

A unificação de todas as informações se relaciona ao projeto de forma organizada e estratégica. O fato de ser considerado um conjunto desses diversos saberes enfatiza que nesta ótica, no que se refere ao urbanismo como base, o termo se refere ao espaço de comercialização e à rede locomotora como meio de informação, funcionalização e determinação, o que é uma ideologia absoluta. Vislumbrando em cidades ideais com sociedades livres e sem diferenças sociais.

No entanto, a vida dos pedestres é visivelmente difícil de acreditar na existência de calçadas limitadas sem a manutenção adequada da infraestrutura e vagas de estacionamento suficientes. Elementos que vão contra a metodologia do urbanismo, que promove a sustentabilidade, a qualidade de vida, o conforto do pedestre e a arborização.

Ao contrário disso, cada vez mais no século 21, é observado que cada vez mais o espaço e o respeito pelos pedestres diminuem com o rápido crescimento das cidades e o planejamento urbano focado nas áreas urbanas. Um espaço público com calçadas é um elemento fundamental para a movimentação de pedestres em sua infraestrutura. Portanto, passeios a pé são indispensáveis. É preciso olhar a cidade do ponto de vista do pedestre, entendendo seus benefícios e desestímulos. A caminhada deve ser levada em consideração ao planejar a rede e a acessibilidade do local.

A realidade dos pedestres é contrária à teoria. Assim, o foco central, o estímulo à mobilidade, é o que é móvel ou o que é capaz de se movimentar. Para a mobilidade pedonal, temos as dimensões do sistema que necessita de ser planeado: com calçadas, travessias, sinalização, árvores, lixeiras e demais infraestruturas para o pedestre. A prioridade do caminhante é obrigatória e a Política Nacional de Mobilidade Urbana reconhece o transporte ativo (ou não-motorizados) como meio de transporte.

Como tal, caminhar é o meio de transporte mais popular do mundo, transformando qualquer pessoa em pedestre. Com a inclusão de abrigos, sombras, aspectos ambientais, para criar conforto e incentivar o caminhar, com calçadas e ruas se conectando, permitindo percursos, para combinar usos e criar bom espaço. Isso tudo em prol da essência da solução projetual para as pessoas.

A vida contemplativa é a maior experimentação da filosofia, de acordo com afirmações de Aristóteles nos escritos da Ética Nicomecânica e do Livro X, ele aborda a ideia da vida contemplativa e como a felicidade pode ser estabelecida através da virtude.

E assim, a beleza tem estado no centro de nossa civilização. A filosofia tem se refletido na arte e na vida cotidiana em períodos anteriores, desde seu início. Com o tempo, alguns sábios argumentaram que moldamos o mundo como um lar por meio da busca e percepção da beleza (imagens 39 e 40).



Imagem 39 - respectivamente



Imagem 40 - respectivamente

Nesta ótica, a criação de algo para as pessoas e seus respectivos deleites e vivências naquele lugar, onde traz prazer, bem estar, contemplação e satisfação de estar ali. Além de desenvolver elementos da identidade regional de forma diferenciada por meio da parede de grafite que representa os componentes do Recife.

É interessante citar o ponto em que Roger Scruton, filósofo e escritor, afirma que não há explicação para o sentimento. Por meio da beleza, o mundo pode ser visto de um ângulo do qual não precisamos explicar ou usar as coisas, mas apreciá-las (imagens 41 e 42).

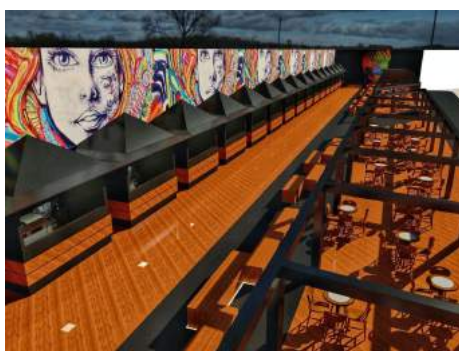


Imagem 41 - respectivamente



Imagem 42 - respectivamente

Ele incentiva o ato de olhar para as coisas com certa atenção, com certos sentimentos e emoções. O filósofo Immanuel Kant também compartilhou a ideia de que quando colocamos nossos interesses de lado e não pretendemos usar ou explicar as coisas para satisfação, como pessoas, imersas em um espaço, assimilamos o que elas são e, desse modo, podemos contemplar a experiência única, efêmera e permanente da beleza (imagens 43 e 44).



Imagem 43 - respectivamente



Imagem 44 - respectivamente

3.1.1. Mobiliários Referenciais

3.1.1.1. *Parklet*

Os parklets surgiram em São Francisco, EUA, em 2005, como áreas e conceitos adjacentes a calçadas com o objetivo de gerar e criar espaços de lazer e convívio. No Brasil, esse conceito foi inserido em 2012 e em 2013 a primeira instalação de parklet aconteceu.

São o prolongamento da calçada, são pequenos espaços de entretenimento que ocupam o lugar de uma ou duas vagas de estacionamento (como ilustra a imagem 45), anteriormente, em via pública, que funcionam como espaço público de lazer e convivência para que quem passa possa usufruir do local, de um ambiente mais amigável. Eles podem usar bancos, mesas, palcos, vasos de plantas, lixeiras, bicicletas, entre outros elementos de conforto e relaxamento.



Imagem 45 - Prolongamento da Calçada

Portanto, além de promover maior interação social entre os cidadãos, melhorar a convivência das pessoas e promover o uso democrático do solo, não só para automóveis, pois enquanto três vagas de estacionamento na rua são utilizadas por 60 por dia, um parklet atende 300 pessoas neste mesmo período de tempo; a imagem 46, logo abaixo demonstra a valorização espacial de uma vaga de estacionamento voltada para o uso de pedestres.



Imagem 46 - Prolongamento da Calçada

Parklets também são ideias atraentes para clientes em comércios. Em pesquisa realizada pela cidade de Nova York em 2014, foi revelado que a instalação de bancos e acomodações semelhantes em frente a comércios aumentaram seu consumo em 14%. Na imagem 47 temos a representação do uso interativo do parklet em uma área comercial em Nova York.

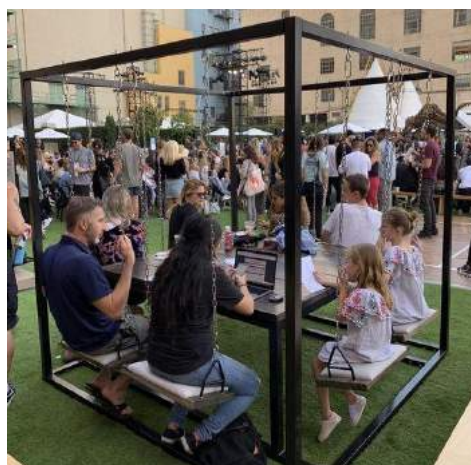


Imagem 47 - Uso Interativo do Parklet

Outra vantagem, não menos importante, é o tipo de material que pode ser utilizado nos parklets, por serem feitos de materiais sustentáveis e sua montagem e desmontagem são práticas, fáceis e rápidas justamente por possuírem componentes

modulares e pré-fabricados que permitem sua e fixação no próprio local de instalação. Assim, não congestionam o trânsito nem poluem o meio ambiente com lixo, resíduos e entulho.

3.1.1.2. Container

Loja franqueada Domino 's Pizza, que se encontra em vários estados do país. São Paulo, João Pessoa entre outros. A Domino 's optou pela arquitetura modular, utilizando de container para suas novas lojas, como está representado na imagem 48.



Imagem 48 - A loja Domino 's utilizando container

Trazendo uma economia de 3 mil reais por mês, porque anula a opção de aluguel de imóvel, trocando por aluguel só de terrenos. Pegamos como referência a arquitetura modular que a Domino 's utilizou justamente pela rapidez da obra, diminuição de resíduos poluentes para o meio ambiente, fácil manutenção e facilidade de locação e mudanças de layout.

Onde com uma simples máquina conseguimos fazer o transporte dos quiosques, podendo alterar o layout e até aumentando a quantidade de quiosque para uma futura reforma sem causar tanto entulho de obra. Trazemos elementos de madeira na frente de cada quiosque de container para a diminuição da incidência solar na fachada dos quiosques. Aumentamos também a inclinação de cada cobertura para melhor ventilação dentro de todos os quiosques, fazendo um caminho de vento onde a ventilação entra na parte da recepção e passa pela abertura da cobertura.

3.2. CONFORTO TÉRMICO NA PROPOSTA

Localizado no Nordeste, a proposta precisa ser baseada nas condições climáticas locais. Visando proporcionar o melhor conforto ambiental para que as pessoas se sintam confortáveis de acordo com as especificidades regionais. Afinal, cada local possui diferentes características culturais, sociais, bem como as geográficas e históricas que precisam ser cuidadosamente analisadas e observadas antes da construção de um projeto. E por ser numa área com um determinado clima, como o Nordeste, precisa de uma arquitetura que aproveita o potencial dos fatores e elementos climáticos e os impeça de causar danos ou desconforto aos necessitados que utilizarão o espaço.

Por isso, nos baseamos no “Caminho de Construir no Nordeste” de Armando de Holanda, que, a partir desta obra, ressalta a importância de se fazer arquitetura para a região Nordeste e não simplesmente importar tendências arquitetônicas, rompendo com a tradição portuguesa, visando o melhor desempenho construtivo da região.

Graças às soluções construtivas simples baseadas principalmente na ventilação e nas trocas constantes de ar, salva as possibilidades de construir de forma sustentável, interagindo em ambientes mais temperados e climas tropicais. O autor desenvolveu postos-chaves para tais criações, como criar uma sombra, recuar as paredes, vaziar os muros, proteger as janelas, abrir as portas, continuar os espaços, construir com pouco, conviver com a natureza e construir frondoso.

Recomendando-os para construção geral para a região, há pontos no projeto que se embasaram neles. A criação de projeções para estimular a passagem de ar, pois a ventilação contínua dissipa o calor e a umidade dos ambientes. Além de proteger contra o calor, os raios solares intensos, a chuva e a umidade, evita as trocas excessivas de calor entre o ambiente interno e o externo.

Disposto no próprio projeto a criação de sombras, não trabalharemos com paredes e tetos usuais, mas, como já foi dito anteriormente, em containers modulados com toldos e cobertura verde na área das mesas, possuindo uma altura de pé direito mais alto justamente para haver o respiro. O telhado recebe 3x mais calor que os elementos verticais, como as paredes, por isso, trabalhamos com o pé direito alto para que a circulação de ar seja mantida, evitando o isolamento térmico. As

cobertas podem ser ventiladas pela disposição de seus elementos, criando-se colchões de ar renovado, ou por aberturas protegidas, claraboias ou chaminés, o que diminui o calor e a umidade, além de permitir circulação de ar para respirar.

Recuar as paredes para proteger do sol, da chuva, do calor e da umidade. As paredes recuadas geram agradáveis áreas externas de convivência. Com o objetivo de gerar espaços agradáveis no local com áreas sombreadas e cenários onde possa estar em contacto com a natureza. Espaços sombreados e abertos desempenham o papel de filtros, telas de luz. Assim, a fachada sombreada e aberta foi explorada.

Proteger as "janelas", as aberturas para permanecer abertas. Para isso, a insolação das fachadas deve ser estudada ao longo do ano para identificar a trajetória do sol, fundamental para o desenho de uma proteção efetiva. Na imagem 49, está a representação da incidência de sol no lote, e, a seguir, na imagem 50 o estudo da incidência dos ventos sobre o local.

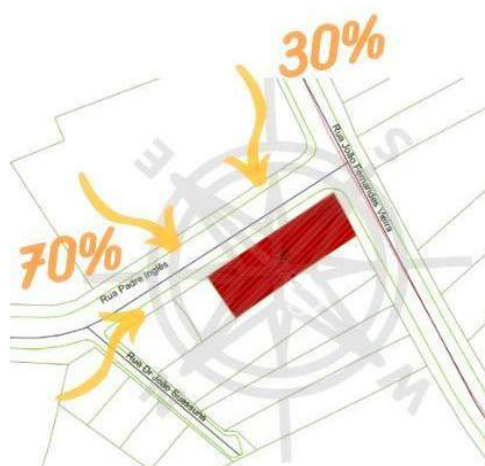


Imagem 49 - Representação da incidência de sol no lote



Imagem 50 - Estudo da incidência dos ventos sobre o local

Para abrir as portas, como colocado por Armando de Holanda, essa estratégia permite a *"fluência entre a paisagem e a habitação, (...) um convite aos contatos entre os mundos coletivo e o individual"*.

3.3. ACESSIBILIDADES NO ESTUDO

Visando abranger de modo confortável, seguro e inclusivo foi-se trabalhado as acessibilidades gerenciadas pela NBR 9050, de acessibilidade à edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Para tornar o estudo alternativo para uma área de alimentação coletiva e convivência mais acessível a todos, grávidas, idosos, crianças, deficientes permanentes ou temporários e todas as características antropométricas, sendo estas as diversas características do indivíduo, sentado, em pé, de cadeira de rodas, muleta e/ou baixa estatura, de forma simples e segura.

O piso de alerta tátil, instalado perpendicularmente à direção de deslocamento, em contraste de cor e textura com o restante do piso adjacente para indicar: rebaixamento, desnível do projeto ligando-se à calçada, obstáculos pendendo do solo entre 60 cm e 210 cm; e o início e fim da escada e rampa implantados. A rampa foi realizada com inclinação máxima de 8,33% e largura de 6,45 m, com corrimão em ambos os lados e guias de balizamento.

O piso direcional tátil já é devidamente utilizado no sentido de deslocamento em cor e textura contrastando com o restante do piso para indicar o caminho a ser percorrido na área de circulação do traçado do projeto (a cor dos pisos é vermelha

para o contraste ser percebido por pessoas de baixa visão). Para evitar confusão com pisos táteis, o piso adjacente não deve ter textura, todos devem ser antiderrapantes, onde a guia de balizamento (a pessoa cega utiliza a bengala como guia) não seja contínua, possuindo textura com seção trapezoidal.

O PAVER ou pavimento intertravado, foi introduzido como um dos elementos do plano, além de ser uma espécie de concreto pré-fabricado, este material apresenta algumas vantagens: não utiliza matéria-prima poluente, não produz resíduos da construção civil, podendo todo o material ser reaproveitado, não impermeabiliza o solo, produz maior conforto térmico por aquecer 30 a 40% menos que o pavimento asfáltico, tem boa durabilidade, resistência à compressão e ao desgaste, além de ser feito de um material antiderrapante. Por este motivo, serão implantados na proposta com dimensões de 40x40 cm.

Os desníveis na concepção são superiores a 20 mm, então são considerados como degraus. Portanto, deve ter uma margem lateral plana, com pelo menos 0,60m de largura antes da rampa, como mostra a imagem 51; reforça a necessidade de uma camada distinta de contraste tátil e visual. Com um mínimo de 30 pontos, medido pelo LRV, o valor da luz refletida.

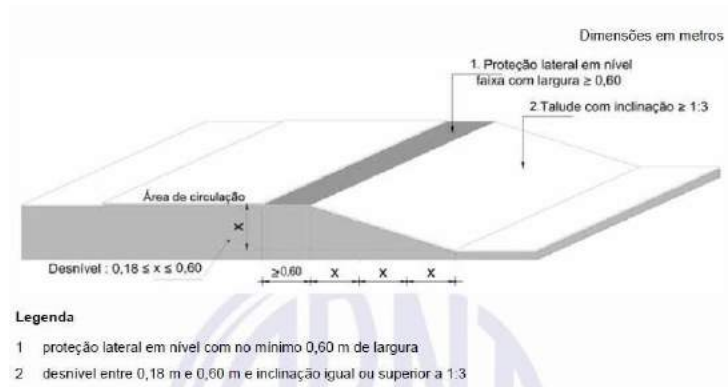


Imagem 51 - Acessibilidade

No projeto, a utilização de proteções verticais com altura de no mínimo 15 cm e em relação ao piso do caminho (imagem 52), de acordo com o valor da luz refletida, LRV, a superfície com contraste visual deve ter a partir de 60 pontos, menor possível.

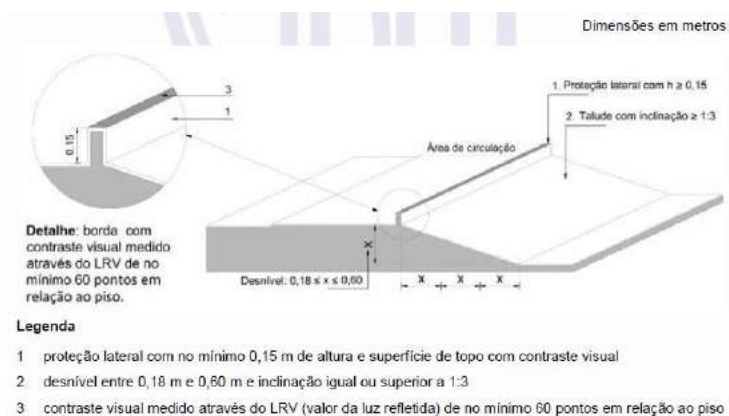


Imagem 52 - Acessibilidade

Medido em uma escala de 0 a 100, sendo o valor do preto puro:0 e do branco puro:100. A instalação da proteção lateral com guarda corpo nas áreas de circulação elevadas, na rampa, na elevação do piso estão delimitadas em ambos os lados por superfície que se inclina para baixo com desnível superior a 0,60 m e inclinação igual ou superior a 1:2 (imagem 53).

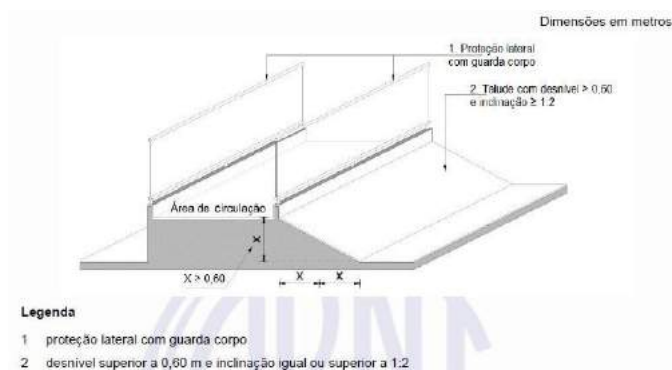


Imagem 53 - Acessibilidade

Parte do desnível deve ser superado por uma rampa, e o restante do prolongamento pode permanecer como uma escada, ligada, pelo menos em um lado, a um suporte horizontal ou vertical, com comprimento mínimo de 0,30 m e eixo posicionado a 0,75 m de altura do piso, não entrando na área de circulação pública.

Sobre os pisos e espelhos de degraus da escadaria, algumas observações importantes devem ser mencionadas para acessibilidade, já que esses elementos não podem ser utilizados com espelhos vazados e, quando houver bocel ou espelho inclinado, a projeção da aresta pode avançar no máximo 1,5 cm sobre o piso abaixo. A imagem 54 logo abaixo, exemplifica essa circunstância.

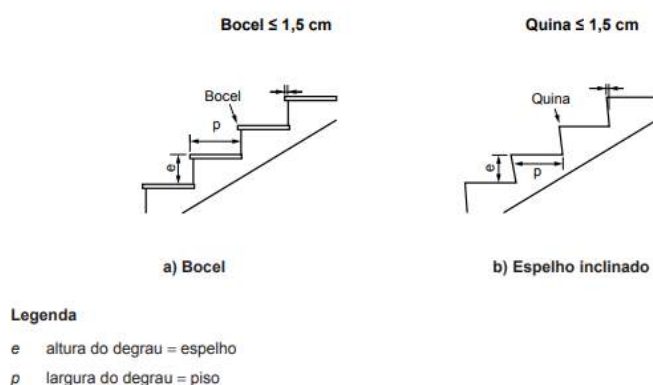


Imagem 54- Acessibilidade

Além disso, os degraus ou escadas em caminhos acessíveis devem estar associados a rampas, preferencialmente, ou a equipamentos de transporte vertical eletromecânico. Mas nesta obra, associamos a escadaria com a rampa. Seguindo algumas condições impostas, com piso de 0,30 m e espelhos de 0,17 m, contendo corrimão e sinalização em toda a sua extensão, no piso e no espelho, com uma faixa de 3 cm de largura contrastante com o piso adjacente, preferencialmente fotoluminescente.

Ressalta-se que a rampa nos degraus respeita a largura livre mínima de 1,20m, informando também que existem mesas com cadeiras e espaçamentos para cadeirantes e obesos; que permite uma rotação acessível de 1,50 m permitindo manobras e movimentos para acessos às mesas e outras áreas no estudo.

3.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

O empreendimento deve ser financiado pelos setores público e privado, a fim de investir como motor do desempenho econômico e estimular o crescimento da

produtividade do setor público, através da melhoria do capital humano, incentivando à inovação e criando empregos, através de um ou mais investidores. Propulsionando a infraestrutura e a segurança no local gerando bem-estar social, afinal os investimentos públicos, no geral, não têm por objetivos gerar retornos monetários e sim retornos sociais. Já os investimentos privados: são recursos disponibilizados por pessoas jurídicas ou físicas de direito privado, a fim de gerar retorno monetário aos investimentos e esses investimentos são os maiores geradores de empregos e tributos de qualquer país capitalista. Assim também promovendo a segurança do local e dessa forma atraindo as pessoas residentes e passantes do entorno a vivenciar a localidade, além de ser atraído pelo serviço alimentício.

Cada uma das atividades propostas, alimentação e convivência, podem funcionar de forma independente. No entanto, o projeto baseia-se no conceito de alimentação coletiva e de convivência como polo atrativo e revitalizador cidadão. A instalação de todo o complexo: contêineres - movimentação de ambulantes / autônomos - trabalho compartilhado - alimentação coletiva - convivência, ressalta a importância da valorização fracionada da cidade, terreno, como instrumento básico e de mobilização a ser implantado na vitalidade da cidade na região escolhida para o projeto.

4.CONCLUSÃO

O desenvolvimento do estudo permite um projeto alternativo para uma área de alimentação coletiva e convivência, visando uma melhor viabilização do aproveitamento do espaço e mobilidade do tráfego. Ao analisar o fluxo que acontece na Rua Padre Inglês, bairro da Boa Vista, foi detectado o problema de implantação das barracas de autônomos que ocupam parte da via e calçada para atendimento aos clientes.

Por isso, foi proposta a relocação desses para o terreno em um local específico e próximo, que hoje funciona como um estacionamento, onde se propõe a realização de outra atividade que dê vida ao local. Mudando o mobiliário e estado do local, tornando o ambiente mais confortável, convidativo e convidativo. Estimulando os trajetos e proporcionando fluxos livres para as passagens de pedestres e veículos.

Desenvolvendo assim uma melhor qualidade de conforto térmico, através do ambiente aberto e confortável, infraestrutura para um serviço organizado, arquitetando o fluxo de ventilação, a caminhabilidade pedonal, acessibilidade, por meio da rampa para melhorar o trajeto de pessoas com deficiência e/ou mobilidades reduzidas, localização, para atender todos os que transitam precisa. Esta proposta particular organiza esse serviço específico, oferecendo mais segurança, movimentação do mercado e, portanto, mais lucro tanto em termos de vendas, serviços e mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas – **NBR 9050:2015** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015.

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas – **NBR 9050:2020** (Emenda 1) – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2020.

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas – **NBR 9077:2001** – Saídas de emergência em edifícios. Rio de Janeiro, 2001.

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas – **NBR 14718:2019** – Guarda-corpos para edificação. Rio de Janeiro, 2019.

ALGOMAS. **REINAUGURAÇÃO MERCADO DA BOA VISTA**. 2021. Disponível em: <
<https://revista.algomais.com/urbanismo/com-investimentos-de-r-3-milhoes-o-mercado-da-boa-vista-e-reinaugurado> >. Acessado em 14 de Setembro de 2021

ALVES VIANA, Luana; **ARQUITETURA SUSTENTÁVEL: USO DO CONTAINER COMO ALTERNATIVA NA HABITAÇÃO SOCIAL**. 2018. 3P. Disponível em: <
<http://pensaracademico.facig.edu.br/index.php/repositoriootcc/article/view/1612/1061> >. Acessado em 14 de Setembro de 2021

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. 1ª edição - Rio de Janeiro: Zahar, 17 abril 2001. p. 88 - 122.

Box Container. **RESTAURANTES, BARES E LANCHERIAS EM CONTAINER**. Disponível em: <
<https://boxcontainer.net.br/projetosespeciais/3/restaurantes,-bares-e-lancherias-em>

-container >. Acessado em 16 de Setembro de 2021

BUXTON, Pamela. **Manual do Arquiteto: Planejamento, Dimensionamento e Projeto**. 5ª edição - Porto Alegre: Bookman, 2017.

CARDOSO, Leandro; RIBAS VIANNA DE CARVALHO, Izabela; TADEU RAMOS NUNES, Nilson; **CAMINHABILIDADE COMO INSTRUMENTO DE MOBILIDADE URBANA: REFLEXÕES SOBRE A REALIDADE DE BELO HORIZONTE** 2016. 1P, 2P. Disponível em: < <http://files.antp.org.br/2019/7/29/rtp152-5.pdf> >. Acessado em 24 de Setembro de 2021

Clima Recife; **TEMPERATURAS E PRECIPITAÇÕES MÉDIAS E CLIMA EM RECIFE**. 2021. Disponível em: < <https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/pernambuco/recife-5069/#climate-table> >. Acessado em 16 de Setembro de 2021

COSTA, Ana Elísia da; **DO TIPO AO CARÁTER – UMA ANÁLISE DA ARQUITETURA INDUSTRIAL**. 2003. 2P. Disponível em: < <http://projedata.grupoprojetar.ct.ufrn.br/dspace/bitstream/handle/123456789/153/MR04.pdf?sequence=1&isAllowed=y> >. Acessado em 26 de Setembro de 2021

ESIG - Informações Geográficas do Recife. Disponível em: <https://esigportal.recife.pe.gov.br/arcgis/apps/webappviewer/index.html?id=679e74b46c7b44caaad64abd5f751b4b>. Acesso em: 02 de Setembro de 2021.

Gestão Urbana - SP . **PARKLETS**. 2014. Disponível em: < <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets/> >. Acessado em 15 de Setembro de 2021

GURGACZ MOREIRA, Marieli; BAÚ, Fernanda; MENDES, Willian; **CASA CONTAINER: ESTRATÉGIAS INOVADORAS SUSTENTÁVEIS NA**

ARQUITETURA E INTERIORES. 2016. 2P, 3P. Disponível em: <
<https://www.fag.edu.br/upload/ecci/anais/5b911c3024fc1.pdf> >. Acessado em 22
de Setembro de 2021

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas.** 1ª ed. - São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

hojeconhecemos.blogspot.com. **TIMEOUT MERCADO DA RIBEIRA - LISBOA.**
PINTEREST. Disponível em: <https://pin.it/4Gu0HLf>. Acesso em: 08 de Setembro de
2021.

HOLDING FUNG PORTUGAL, Jessica; **TIMEOUT MERCADO DA RIBEIRA -**
LISBOA. Disponível em: <https://www.timeoutmarket.com/lisboa/conceito/>. Acesso
em: 08 de Setembro de 2021.

HOLANDA, Armando de. **Roteiro para construir no Nordeste; arquitetura como
lugar ameno nos trópicos ensolarados.** Recife, Universidade Federal de
Pernambuco, Mestrado de Desenvolvimento Urbano, 1976.

JACOBS, Jane. **Morte E Vida De Grandes Cidades.** 3ª ed. – São Paulo: Editora
WMF Martins Fontes, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** 5ª ed. - São Paulo: Centauro Editora, 2008.
p. 35 - 49.

LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. **A Estetização Do Mundo Viver Na Era Do
Capitalismo Artista.** 1ª ed. – São Paulo: Companhia Das Letras, 2015. p. 316 - 319.

MEEDA, Bally et al. **Graphics For Urban Design.** 1ªed. - Reston, VA: Metu Library,
2007. p. 16 - 37.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **O fenômeno da percepção.** 2ª edição - São Paulo:
Livraria Martins Fontes Editora Ltda, 1994. p. 23 - 34.

Meroma Restaurante. **PLATAFORMA ARQUITETURA**. Disponível em: < https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/891889/meroma-restaurante-oficina-de-practica-arquitectonica/5ac4387af197cca45f0002b7-meroma-restaurante-oficina-de-practica-arquitectonica-foto?next_project=yes >. Acessado em 14 de Setembro de 2021

NETTO, J. Teixeira Coelho. **A Construção do Sentido Na Arquitetura**. 3ª ed. – São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 1997.

NICHOLS, Jo. Gazi College - Snack & Coffee in Athens, Greece - Jo Nichols Lifestyle. **PINTEREST**. Disponível em: <https://pin.it/78yaZBI>. Acesso em: 05 de Setembro de 2021.

NICHOLS, Jo. Gazi College - Snack & Coffee in Athens, Greece. Jo Nichols Lifestyle. **PINTEREST**. Disponível em: <http://jonicholslifestyle.com/gazi-college-snack-coffee-in-athens/>. Acesso em: 05 de Setembro de 2021.

NeoParklet - Uma empresa NeoGourmet. **NEOPARKLET**. Disponível em: <https://www.neoparklet.com.br/>. Acesso em: 07 de Setembro de 2021.

Parklet Komah. NeoParklet. **PINTEREST**. Disponível em: <https://pin.it/3p06d36>. Acesso em: 07 de Setembro de 2021.

PELAEZ, Nicole; **PROCESSO DE PLANEJAMENTO DE CARDÁPIO: Um estudo de caso num Restaurante de Belneário Camboriú**. 2008. 31P. Disponível em: < <https://siaiap39.univali.br/repositorio/bitstream/repositorio/1318/1/Nicole%20Pelaez.pdf> >. Acessado em 26 de Setembro de 2021

Pinterest. **TIMEOUT MERCADO DA RIBEIRA - LISBOA** | Food court, Markthalle. Disponível em: <https://images.app.goo.gl/ZYSmq2BrAsoK4Mk3A>. Acesso em: 08 Setembro de 2021.

Pinterest. **TIMEOUT MERCADO DA RIBEIRA - LISBOA**. HOJECONHECEMOS. Disponível em: <https://livinginiberia.com/2014/08/14/do-timeout-mercado-da-ribeira-lisboa/>. Acesso em: 08 Setembro de 2021.

PORTAL, Franchise. Η Γλυφάδα απέκτησε το δικό της Gazi College. **PINTEREST**. Disponível em: <http://pin.it/FoBIQGL>. Acesso em: 06 de Setembro de 2021.

PORTAL, Franchise. Η Γλυφάδα απέκτησε το δικό της Gazi College. **FRANCHISE.PORTAL.GR**. **PINTEREST**. Disponível em: <https://franchiseportal.gr/el/articles/1526-e-gluphada-apektese-to-diko-tes-gazi-coleg> e . Acesso em: 06 de Setembro de 2021.

Portal Fator Brasil. **FRANQUIA DA DOMINO'S PIZZA EM CONTÊINER É OPÇÃO PARA CRISE**. 2016. 1P. Disponível em: < <https://www.revistafatorbrasil.com.br/imprimir.php?not=321222> >. Acessado em 14 de Setembro de 2021

Portal Fator Brasil. **FRANQUIA DA DOMINO'S PIZZA EM CONTÊINER É OPÇÃO PARA CRISE**. Disponível em: < <https://images.app.goo.gl/AtJ1bWi5UPm6hQkUA> >. Acessado em 14 de Setembro de 2021

Plano diretor de Recife- PE. **Leis municipais**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-recife-pe>. Acesso em: 23 de Agosto de 2021.

Plano diretor de Recife- PE. **Leis municipais**. Disponível em: <http://leismunicipa.is/ypxoc>. Acesso em: 23 de Agosto de 2021.

PLANO DIRETOR; USO E OCUPAÇÃO DO SOLO; **ZONEAMENTO; PARÂMETROS**. Portal de Licenciamento Urbanístico. Disponível em: <https://licenciamento.recife.pe.gov.br/lei-complementar-n%C2%BA-02-2021>. Acesso em: 01 de Setembro de 2021.

Raposo, João Rocha; **ANÁLISE ARQUETÍPICA DO PADRÃO RELACIONAL DOS ELEMENTOS DO DESIGN EM REVISTAS DIGITAIS**. 2014. Disponível em: < <https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/1685#preview-link0> >. Acessado em 26 de Setembro de 2021

RIO, Vicente Del. **Introdução Ao Desenho Urbano No Processo De Planejamento**. 1ª ed. - São Paulo: Editora Pini Ltda, 1 janeiro 1999. p. 67 - 106.

SANTIAGO PASCALE, Sandra; **O PLANO DE NEGÓCIO DA EMPRESA DE ALIMENTAÇÃO E ENTRETENIMENTO SAN SANTILE SOB A PERSPECTIVA DO EMPREENDEDORISMO**. 2009. 21P. Disponível em: < <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/18192/000713721.pdf?sequence=1&isAllowed=y> >. Acessado em 26 de Setembro de 2021

SANTIAGO PASCALE, Sandra; **O PLANO DE NEGÓCIO DA EMPRESA DE ALIMENTAÇÃO E ENTRETENIMENTO SAN SANTILE SOB A PERSPECTIVA DO EMPREENDEDORISMO**. 2009. 18P. Disponível em: < <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/18192/000713721.pdf?sequence=1&isAllowed=y> >. Acessado em 26 de Setembro de 2021

Servir com Requite; **COMO ESCOLHER OS MÓVEIS PARA PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO DE SHOPPING?** 2019. Disponível em: < <https://servircomrequinte.francobachot.com.br/como-escolher-os-moveis-para-praca-de-alimentacao-de-shopping/> >. Acessado em 18 de Setembro de 2021

Soul Urbanismo. **PARKLETS**. 2015. Disponível em: < <https://soulurbanismo.com.br/o-que-e-parklet-2/> >. Acessado em 15 de Setembro

de 2021

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. 1ª ed. - São Paulo: Editora Perspectiva, 2012.

VAN LENGEN, Johan. **Manual Do Arquiteto Descalço**. 2ª ed. - Porto Alegre: Bookman, 2020. p. 141 - 221.

ANEXOS

