UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS - UFAL
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO - FAU
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS

REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

Maceió - AL, 2024

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS - UFAL
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO - FAU
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS

REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

Trabalho Final de Graduação - TFG, apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo, como requisito parcial, para obtenção de título de BACHAREL em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profª. Drª. Lúcia Tone Ferreira Hidaka.

Maceió - AL, 2024

.

Catalogação na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico
Bibliotecária: Helena Cristina Pimentel do Vale CRB4 - 661

S237r Santos, Luanna Gabrielly Pereira.
Requalificação da praça da rodoviária na cidade de Craíbas-AL / Luanna Gabrielly Pereira Santos. – 2024.
94 f. : il. color.

Orientadora: Lúcia Tone Ferreira Hidaka.
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Alagoas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Maceió, 2024.

Bibliografia: f. 91-94.
Inclui apêndices e anexos.

1. Requalificação urbana. 2. Espaços livres públicos – Craíbas (AL). 3. Identidade local. I. Título.

CDU: 711.4(813.5)

LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS

REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à banca examinadora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas e aprovado em 06 de dezembro de 2024.

Documento assinado digitalmente
gov.br
LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA
Data: 09/12/2024 16:49:50-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Orientadora: Profa Dra. Lúcia Tone Ferreira Hidaka, UFAL.

Documento assinado digitalmente
gov.br
CAROLINE GONCALVES DOS SANTOS
Data: 06/12/2024 21:37:53-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Examinadora interna: Profa. Dra. Caroline Gonçalves dos Santos, UFAL.

Documento assinado digitalmente
gov.br
VIVIANE REGINA COSTA SA
Data: 09/12/2024 16:17:33-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Examinadora interna: Profa. Dra. Viviane Regina Costa Sá, UFAL.

Documento assinado digitalmente
gov.br
DANDARA MELO CORREIA
Data: 07/12/2024 11:24:58-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Examinadora externa: Arquiteta e Urbanista Ma. Dandara Melo Correia, UFAL.

Maceió - AL, 2024

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, quero agradecer a Deus por toda a força que me concedeu durante esses anos de graduação, em especial no período de desenvolvimento deste trabalho. O caminho até aqui não foi fácil, mas me orgulho muito ao olhar para trás e ver que foi trilhado com muita dedicação e resiliência. E também, por saber que daqui para a frente, seguirei com a mesma garra e comprometimento em busca dos meus objetivos.

Quero agradecer aos meus pais, Elislaine e Wharley, por todas as oportunidades que me deram, por me apoiarem nos meus sonhos e fazer o impossível ser possível para que eu pudesse realizá-los. Aos meus avós, Maria, Edval, Josefa e Francisco, por todo o cuidado e amor que tem por mim. À minha irmã, Lilian, por ser a melhor parceira de vida e incentivadora que eu poderia ter. Às minhas pequenas, Larissa, Laura, Letícia e Laís, por serem luz em minha vida. À toda minha família, por acreditar em mim, me impulsionar e ser o meu porto seguro. Sem vocês isso não seria possível!

Às minhas melhores amigas de infância, Raquel e Rikelly, por me ouvirem e estarem ao meu lado em todas as fases. À Karoliny e Ruan, pois foram verdadeiros presentes que o curso me deu, com quem pude dividir as dores e as alegrias de um sonho que não é só meu. A todos os amigos e amigas que tornam a minha vida mais leve e feliz. Aos meus colegas de trabalho, por serem inspiração para mim todos os dias.

À minha orientadora, Profª. Drª. Lúcia Hidaka, por toda a paciência e instrução durante esse tempo, seus conselhos foram essenciais e sua capacidade de extrair o melhor das pessoas é admirável. À banca examinadora, por contribuir com o enriquecimento deste trabalho.

Por fim, a todos os professores, colegas de turma, de estágios e às demais pessoas que fizeram parte desse ciclo na minha vida, contribuindo com o meu crescimento pessoal e profissional, muito obrigada!

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo principal a requalificação urbana da Praça da rodoviária em Craíbas-AL, considerando que o local perderá sua principal função após a retirada do terminal rodoviário integrado a ela, como também, sua importância como espaço livre público central na dinâmica urbana do município. A metodologia incluiu revisão bibliográfica, visitas *in loco*, análise dos aspectos socioespaciais e urbano-paisagísticos da área e entorno, mapeamento digitais por meio de softwares especializados e o desenvolvimento de princípios e soluções projetuais. Os principais problemas identificados foram a desvalorização dos espaços livres públicos, a fragmentação espacial, a falta de vitalidade, a infraestrutura precária, a deficiência na mobilidade urbana e a limitada presença feminina na área. Como potencialidades, destacou-se a localização estratégica e a memória coletiva do espaço. A proposta apresenta diretrizes para a criação de espaços multifuncionais e conectados, que englobam áreas de convivência, mobilidade sustentável, atividades culturais e gastronômicas, além de melhorias na acessibilidade e infraestrutura. A conclusão destaca que a requalificação contribuirá para revitalizar a praça, potencializar seu uso cotidiano e fortalecer sua identidade local, transformando-a em um espaço vibrante, acolhedor e representativo da comunidade, capaz de estimular o desenvolvimento urbano de Craíbas.

Palavras-chave: requalificação urbana; espaços livres públicos; identidade local.

ABSTRACT

The main objective of this study is to requalify the urban area of the “Praça da rodoviária” in Craíbas-AL, considering that the site will lose its main function after the removal of the bus terminal integrated into it, as well as its importance as a central public open space in the urban dynamics of the municipality. The methodology included a bibliographic review, on-site visits, analysis of the socio-spatial and urban-landscape aspects of the area and surroundings, digital mapping using specialized software, and the development of design principles and solutions. The main problems identified were the devaluation of public open spaces, spatial fragmentation, lack of vitality, precarious infrastructure, deficiencies in urban mobility, and the limited presence of women in the area. The strategic location and collective memory of the space were highlighted as potentialities. The proposal presents guidelines for the creation of multifunctional and connected spaces, which include areas for socializing, sustainable mobility, cultural and gastronomic activities, as well as improvements in accessibility and infrastructure. The conclusion highlights that the requalification will contribute to revitalizing the square, enhancing its daily use and strengthening its local identity, transforming it into a vibrant, welcoming and representative space for the community, capable of stimulating the urban development of Craíbas.

Keywords: urban requalification; public open spaces; local identity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Mapeamento de localização de Craíbas no estado de Alagoas.. 12

Figura 02 - Planta de Tabebuia aurea (“Craibeira”) em floração..... 13

Figura 03 - Mapeamento do município de Craíbas-AL..... 15

Figura 04 - Recorte espacial da área de estudo e seu entorno..... 19

Figuras 05 e 06 - Vistas da “praça da rodoviária” em Craíbas-AL.....20

Figuras 07 a 10 - Vistas do terminal rodoviário e suas estruturas adjacentes em Craíbas-AL..... 21

Figuras 11 a 14 - Fotos do terminal e da praça sendo utilizados como conexão entre as localidades e apoio aos usuários..... 22

Figuras 15 a 20 - Fotos da área de estudo sendo utilizada como palco de eventos realizados no município de Craíbas-AL..... 23

Figuras 21 a 31 - Fotos da “Lagoa” e seu entorno..... 27

Figuras 32 a 34 - Fotos do “Açude” e seu entorno..... 28

Figuras 35, 36 e 37 - Fotos de localização dos corpos d’água..... 29

Figuras 38 e 39 - Fotos da praça da rua São Pedro..... 31

Figuras 40 e 41 - Fotos da praça Manoel Nunes 31

Figuras 42 e 43 - Fotos da praça Nossa Senhora do Coração de Ouro 31

Figuras 44 e 45 - Fotos da praça Padre Cícero 31

Figuras 46 a 49 - Fotos da praça Antônio Balbino da Silva 32

Figuras 50 e 51 - Fotos da praça José Nunes de Albuquerque 32

Figura 52 - Foto da rua São Pedro em dia de feira livre..... 35

Figuras 53 e 54 - Fotos da localização dos novos equipamentos urbanos.... 36

Figuras 55 e 56 - Fotos do ponto de mototáxi..... 37

Figuras 57 a 59 - Fotos do percurso do transporte coletivo na área..... 38

Figuras 60 a 62 - Fotos de edificações com uso misto em meio às comerciais, de serviços e residenciais no entorno da praça da rodoviária.....45

Figuras 63 e 64 - Foto do centro educacional infantil Arlene Simplício.....47

Figuras 65 e 66 - Fotos da igreja matriz de Craíbas-AL..... 47
Figuras 67 e 68 - Fotos de um vazio urbano vizinho à praça..... 48
Figuras 69 e 70 - Fotos de edificações do entorno com térreos mistos..... 49
Figuras 71 a 73 - Fotos de edificações com térreos convidativos..... 50
Figura 74 - Foto do entorno imediato após o horário comercial..... 50
Figura 75 - Mapeamento dos elementos urbanos e áreas verdes..... 51
Figuras 76 a 79 - Fotos do mobiliário no terminal e na praça..... 52
Figuras 80 e 81 - Fotos da vegetação na praça..... 53
Figura 82 - Fotos da iluminação na praça e entorno..... 53
Figuras 83 e 84 - Fotos da sinalização na praça e entorno..... 54
Figuras 85 a 88 - Fotos da pavimentação e falta de acessibilidade na área..54
Figura 89 - Mapeamento das atividades e usuários..... 55
Figuras 90 a 100 - Fotos dos pontos de concentração de atividades..... 57
Figura 101 - Mapeamento das rotas de circulação..... 59
Figuras 102 e 103 - Fotos dos fluxos estabelecidos na rua São Pedro..... 60
Figura 104 - Mapeamento dos problemas e potencialidades da área..... 65
Figura 105 - Vista 3D das intervenções propostas (a)..... 71
Figura 106 - Vista 3D das intervenções propostas (b)..... 72
Figura 107 - Vista 3D das intervenções propostas (c)..... 72
Figura 108 - Vista 3D das intervenções propostas (d)..... 72
Figura 109 - Ponto de parada para o transporte público..... 73
Figuras 110 e 111 - Localização da ciclovia proposta..... 73
Figura 112 - Bicicletário proposto..... 74
Figuras 113 e 114 - Praça de alimentação proposta..... 74
Figura 115 - Vista do “terraço” proposto..... 75
Figuras 116 e 117 - Espaço multiuso proposto..... 75
Figura 118 - Parque infantil proposto..... 76
Figura 119 - Parque pet proposto..... 76
Figura 120 - Localização dos parques propostos..... 77
Figuras 121 a 125 - Áreas de convivência propostas..... 77

Figura 126 - Vista superior da cobertura vegetal da praça e entorno..... 79
Figura 127 - Vista superior do piso da praça e entorno..... 79
Figuras 128 e 129 - Canteiro central proposto.....80
Figuras 130 a 135 - Vistas dos acessos propostos.....81

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO..... 10
1.1 METODOLOGIA..... 11
2. A PRAÇA DA RODOVIÁRIA EM CRAÍBAS/AL..... 13
2.1 INFRAESTRUTURA URBANA..... 25
2.1.1 SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES (SEL)..... 25
2.1.2 SISTEMA VIÁRIO E DE MOBILIDADE URBANA..... 34
2.1.3 POLOS GERADORES DE VIAGENS..... 40
2.2 ASPECTOS URBANO-PAISAGÍSTICOS DA PRAÇA E SEU ENTORNO..... 46
2.2.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO..... 46
2.2.2 COTIDIANO..... 52
2.2.2.1 ELEMENTOS URBANOS E ÁREAS VERDES..... 52
2.2.2.2 ATIVIDADES E USUÁRIOS..... 56
2.2.2.3 ROTAS DE CIRCULAÇÃO..... 59
2.3 SÍNTESE DE PROBLEMAS, POTENCIALIDADES E TENDÊNCIAS..... 62
3. REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA EM CRAÍBAS/AL..... 67
3.1 DIRETRIZES PROJETUAIS..... 67
3.2 O PROJETO DA PRAÇA..... 70
4. CONCLUSÃO..... 89
5. REFERÊNCIAS..... 90
6. ANEXOS..... 1
7. APÊNDICES..... 2

1. INTRODUÇÃO

Localizada em uma zona historicamente tradicional de Craíbas-AL, onde já foi o primeiro cemitério e a primeira capela do município interiorano, a área de estudo deste trabalho caracteriza-se como uma referência espacial do lugar e marco estrutural na mobilidade e dinâmica do seu centro urbano.

Composta pelo terminal rodoviário, pela “praça da rodoviária” e por algumas edificações adjacentes que servem de apoio, a área representa uma das principais infraestruturas urbanas locais e potencializa o fluxo de pessoas, automóveis, mercadorias e outros em seu território e entorno.

Assim, é cada vez mais comum o surgimento de comércios e serviços regulares e irregulares na região, em substituição às residências de antigos moradores ou em coexistência com as mesmas, o que interfere nas relações socioespaciais estabelecidas e na diversidade de funções do local.

A área apresenta a mesma configuração espacial desde sua construção, quando os antigos equipamentos públicos foram removidos para dar origem aos atuais, e passou por poucos reparos de manutenção desde então, logo, não atende completamente às necessidades atuais dos usuários.

O que, apesar da relevância histórica, geográfica, socioespacial e econômica que desempenha na cidade, reflete a desvalorização da área por parte do Município e da população residente, além de consequentemente acarretar em seu processo de degradação, desuso e perda identitária.

Ainda nesse contexto, a gestão administrativa atual tomou a decisão de transferir o terminal rodoviário para outro local. O questionamento que fica é: Visto que após isso, o espaço perderá seu principal atrativo e função, qual a melhor solução projetual para o mesmo e para os moradores da região ?

Preocupação essa que vai além da questão profissional e do papel da pesquisadora enquanto futura arquiteta e urbanista, que é compreender e solucionar os desafios das cidades, resulta também de uma identificação pessoal e ligação afetiva com a área de estudo e o município por si só.

Craibense desde o berço, os negócios de sua família e a casa onde morou a maior parte da vida estão localizados nesse entorno. Além disso, sempre utilizou os transportes disponíveis no terminal como deslocamento e conhece previamente parte da vizinhança e das necessidades do lugar.

Portanto, tendo em vista que a mudança interferirá na vitalidade e nas relações socioespaciais estabelecidas no dia a dia da área de intervenção e em seu entorno imediato, como também que influenciará no desenvolvimento da cidade como um todo, o objetivo geral do trabalho é propor um anteprojeto urbano paisagístico para esse recorte que redefina suas funções, valorize seu espaço e potencialize seu uso cotidiano integrado à dinâmica urbana.

Desse modo, o primeiro objetivo específico, realizado no capítulo dois, é contextualizar espacialmente e funcionalmente a área de estudo, como também, o respectivo município em seus aspectos fundamentais: geografia, história, sociedade, cultura, economia, divisão administrativa e outros.

O segundo, visto no mesmo capítulo, é identificar o papel da área e o impacto dessa mudança na dinâmica do espaço urbano vegetado de Craíbas, através do mapeamento de seu Sistema de Espaços Livres (SEL), Sistema Viário e de Mobilidade Urbana, além dos Polos Geradores de Viagens (PGV).

Para finalizar o capítulo dois, o terceiro objetivo é caracterizar o uso, ocupação e cotidiano da área de intervenção e seu entorno imediato de forma mais específica, por meio da observação do espaço *in loco* e virtualmente (Google Maps), como também a partir das experiências da autora no local.

O último objetivo específico, desenvolvido no capítulo três, é elaborar os princípios urbanísticos norteadores da proposta, resultantes das necessidades identificadas na análise dos problemas e potencialidades do espaço e produzida com base nesses capítulos e mapeamentos anteriores.

Por fim, ainda no capítulo três, será apresentado o programa de atividades recomendado, os ambientes planejados para cada um desses usos, sua setorização, e logo, a espacialização de todas as intervenções urbano-paisagísticas propostas, concretizando o objetivo geral almejado.

1.1 METODOLOGIA

A construção do presente trabalho foi dividida em duas etapas: o diagnóstico da área de estudo, que surgiu a partir da análise de sua situação atual, e a etapa de projeto, onde algumas soluções para os problemas e potencialidades identificados foram definidas e propostas. Assim, o primeiro processo realizado foi o de observação e reprodução de imagens da área.

As visitas ao local foram feitas em diferentes horários e dias da semana ao longo dessa elaboração, ou seja, as experiências presenciadas pela autora nesse tempo contribuíram para que a análise espacial fosse construída aos poucos e acerca do cotidiano da área em diversos momentos.

Além disso, os estudos do laboratório QUAPÁ-SEL em “Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea do Brasil: produção e apropriação”, de Jan Gehl em “Cidade para as pessoas”, de Vivian Dall'igna Ecker em “A praça como *locus* da sociabilidade [...]”, de Sun Alex em “Projeto da praça: Convívio e exclusão no espaço público” e de outros autores, colaboraram com a definição e subdivisão dos aspectos positivos e negativos a serem observados e mapeados nesta pesquisa.

Para complementar a compreensão obtida nas visitas presenciais e também auxiliar no processo de mapeá-los, foram realizadas buscas sobre esses aspectos do município em bancos de dados online. Sendo exemplos, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio (SEPLAG), resultando em alguns mapeamentos produzidos nos softwares Qgis e Revit, o último utilizado em conjunto com o site Canva para as marcações posteriores feitas pela autora.

Ademais, o levantamento físico da área (Anexo A), obtido com a arquiteta responsável pela sua elaboração na prefeitura da cidade, e as visitas virtuais através do Google Maps realizadas pela autora, foram essenciais nessa produção. A qual aconteceu entre agosto de 2023 e junho de 2024, logo, as informações mapeadas correspondem à cidade nesse período, visto que desde o momento, algumas alterações foram realizadas.

No entanto, o diagnóstico não aconteceu de modo linear. Os processos de buscas, visitas *in loco* e virtuais, revisão de literatura, produção de ilustrações, análise, escrita e outros, mesclaram-se no decorrer do trabalho. Diferentemente da etapa de projeto, em que após a análise dos problemas e potencialidades identificados no estudo, as diretrizes urbanísticas norteadoras foram definidas e em seguida, proposto o programa de atividades da área.

Assim, a partir dos usos planejados, a praça e seu entorno começaram a ser setorizados e as soluções urbano-paisagísticas a serem desenvolvidas, processo esse que foi realizado pela autora por meio do software Revit para a produção dos desenhos técnicos e vistas do projeto.

2. A PRAÇA DA RODOVIÁRIA EM CRAÍBAS/AL

Geograficamente, o município de Craíbas-AL está inserido na mesorregião do agreste alagoano e na microrregião de Arapiraca-AL (IBGE, 2021), situado a aproximadamente 21 Km da mesma através da AL-115 e AL-486, como também a 145 Km de Maceió, capital alagoana, a partir das rodovias BR-101/AL e AL-220 (Seplag/AL, 2020), conforme a figura abaixo.

Figura 01 - Mapeamento de localização de Craíbas no estado de Alagoas.

Fonte: Autora, 2023 (Apêndice A).

Seu fundador foi Manoel Nunes da Silva Santos, que comprou as terras de Felipe Nogueira de Lima pelo valor de 50 mil réis no dia 12 de março de 1865 e construiu a primeira residência da cidade. A nomenclatura possui origem tupi (“*Carahyba*”) e designa uma árvore muito comum na região, a “craibeira” (Figura 02). Assim, antes da implementação oficial do município, o território era conhecido como “Craíba dos Nunes”, em referência a tais árvores e a família de pioneiros do lugar (Secult/AL, 2022).

Figura 02 - Planta de *Tabebuia aurea* (“Craibeira”) em floração.

Fonte: “Plantas para o futuro - Região Nordeste”, 780p; Foto de Julcéia Camilo.

Somente em julho de 1892, com o falecimento de Josefa Teixeira da Silva, esposa de Manoel Nunes da Silva Santos, é que as terras foram partilhadas entre seus filhos e genros e a cidade começou a se desenvolver. No início do século XX, Craíbas passa a ter características de povoado, sua primeira feira livre acontece em 1923 e seu cartório de registro civil inaugura em 1939, mas a mesma ainda aparece no mapa do estado como pertencente à Limoeiro de Anadia-AL (Secult/AL, 2022).

Em agosto de 1962, após seu constante crescimento socioeconômico, o município é oficializado e sua autonomia é concedida, mas ela não permanece por muito tempo. Visto que em 1965, o prefeito escolhido na primeira eleição, Manoel Pedro da Silva, após a saída do prefeito interino, Antônio José Barbosa, perde o mandato e Craíbas torna-se distrito de Arapiraca-AL (Secult/AL, 2022).

Seu direito a ser cidade e sua autonomia político administrativa, somente foram restabelecidos pelo governador da época no dia 23 de abril de 1982, após a vitória da população em um plebiscito realizado para decidir sobre esse cenário. Logo, nessa data é comemorada sua emancipação política, e juntamente com a festa da padroeira, Nossa Senhora da Conceição, que acontece no dia 8 de dezembro, são as festividades mais movimentadas no calendário cultural da cidade (Secult/AL, 2022).

Atualmente, Craíbas possui 25.397 habitantes e ocupa a 21ª posição em número populacional entre os 102 municípios do estado de Alagoas, onde 12.865 destes são mulheres e 12.532 são homens. Com um crescimento populacional de quase 9% entre 2000 e 2010, quando passou de 20.789 habitantes para 22.641; e de 12% entre 2010 e 2022, quando obteve o valor atual, a predominância do público feminino sobre o masculino foi uma constante durante todos esses anos no município (IBGE, 2022).

Diferentemente da estrutura etária da pirâmide, que modificou-se e a cada Censo realizado pelo IBGE reflete a realidade brasileira de envelhecimento da população. Em 2022 a quantidade de cidadãos entre 0 e 24 anos foi gradativamente menor e a de 25 anos ou mais, maior que nos anos anteriores. Resultado esse da redução na taxa de natalidade e no aumento da longevidade e qualidade de vida das pessoas (IBGE, 2022).

Seu clima é o tropical semiárido (Seplag/AL, 2021), caracterizado pelas elevadas temperaturas e taxas de insolação, como também pelas baixas amplitudes térmicas e totais pluviométricos, os quais apresentam alta variabilidade no tempo e no espaço (Zanella, 2014). Além disso, faz parte do bioma Caatinga (IBGE, 2019), o único exclusivamente brasileiro, e detém fauna e flora bem diversificadas, adaptáveis e com a presença de espécies endêmicas, ou seja, inexistentes em outras partes do mundo (ISPN).

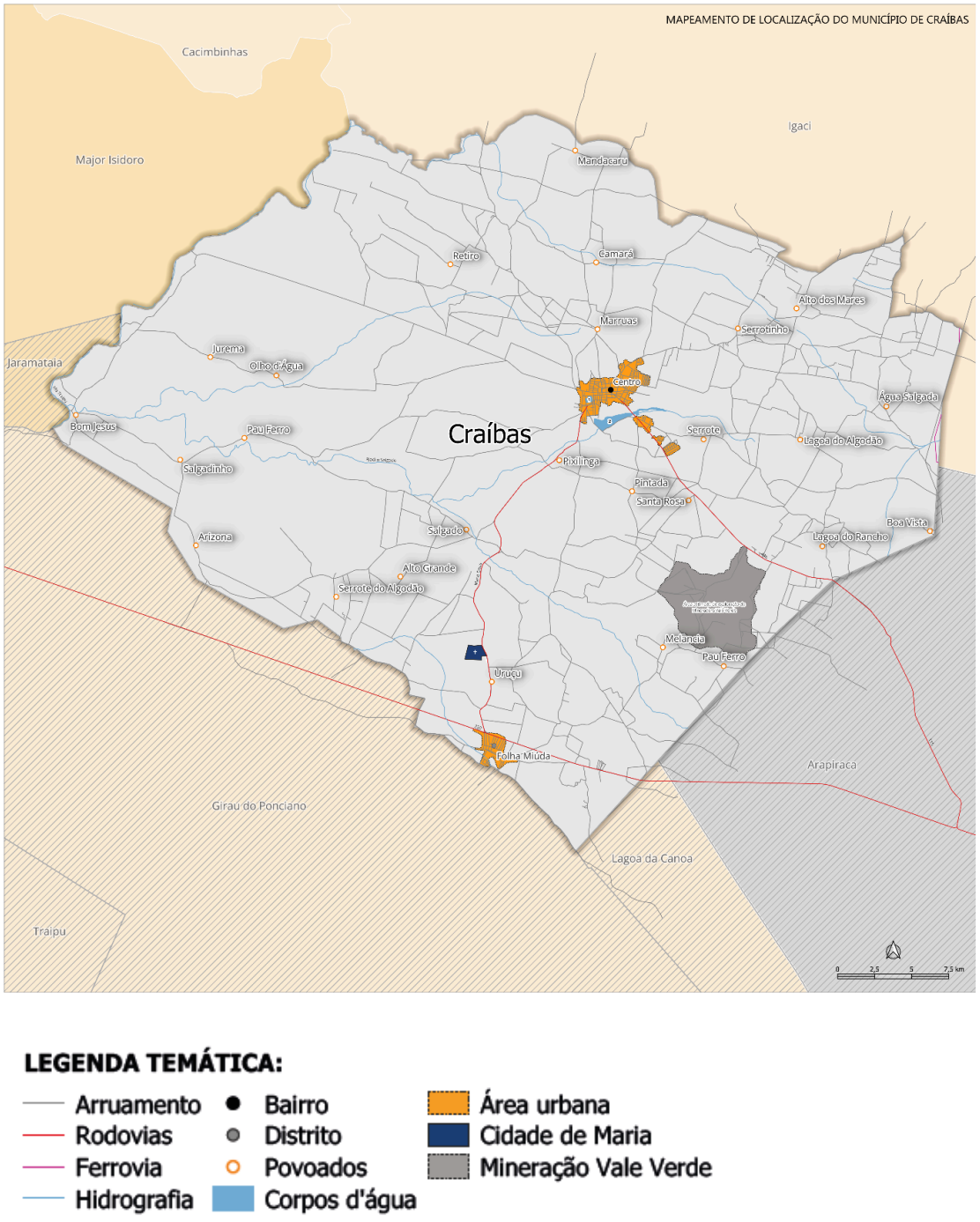
O município está inserido na bacia hidrográfica do Rio São Francisco (InfoSãoFrancisco) e na região hidrográfica de Traipu (Seplag, 2019), tendo o “Riacho Salgado” (Figura 03) como principal afluente. O que para um local onde a produção agropecuária destaca-se, e principalmente, o plantio de tabaco, milho, algodão e feijão (Prefeitura de Craíbas), são fatores importantes, pois afetam diretamente a produtividade e renda dos envolvidos.

Inclusive, o trabalho em cargos da administração pública ou a instalação de comércios, serviços e demais soluções voltadas ao empreendedorismo na cidade, são outras alternativas adotadas pelos moradores para obter o sustento e a “liberdade” financeira (Sebrae, 2022).

Nos últimos anos, a produção e a ocupação socioeconômica também foram afetadas pela implementação de uma mineradora (Figura 03) explorada pela empresa Vale Verde na cidade, já que foram encontradas milhões de toneladas de minérios (principalmente cobre) em seu território (Ibram, 2010).

Craíbas totaliza uma extensão de 278 Km^2 (IBGE, 2022), com uma densidade demográfica de 91,07 hab/km^2 e uma área urbanizada estimada em 7,09 Km^2 (IBGE, 2019). Concomitantemente, limita-se com os municípios de Major Izidoro e Igaci ao norte, Arapiraca, Lagoa da Canoa e Girau do Ponciano ao sul e Jaramataia a oeste (IBGE, 2021), como na imagem abaixo.

Figura 03 - Mapeamento do município de Craíbas-AL.



Fonte: Autora, 2023 (Apêndice A).

Assim, classificado como centro local no critério de hierarquia urbana do IBGE (2018), o município caracteriza-se por possuir grande parte do seu território dividido em povoados na zona rural, além de uma área urbana composta formalmente pelo distrito de Folha Miúda na porção sul do município e pela mancha urbana central, designada como bairro centro.

No entanto, informalmente e sem limite físico definido, os moradores e a administração pública dividem essa mancha em “Lagoa” ou bairro São João referindo-se a toda sua área esquerda, justificada pela presença do corpo d’água 1; “Açude” ou bairro Primavera referindo-se a toda sua área inferior, devido a proximidade do corpo d’água 2; “Cohab” ou bairro Teodoro Gama referindo-se a toda sua área direita, pela presença de conjuntos habitacionais; e ainda o próprio “Centro”, referindo-se ao seu meio e área onde encontram-se os principais serviços e equipamentos públicos do município.

Já em relação aos povoados, os moradores também os classificam de forma própria e geram dúvidas ao integrar outras comunidades e sítios do município como parte dessa classificação. Todavia, de acordo com dados da SEPLAG (2021), foi possível identificar vinte e seis deles, onde a maioria apresenta pelo menos algumas características de áreas urbanizadas.

Sendo exemplo destas, a presença de unidades de saúde, instituições educacionais, pavimentação, eletricidade, áreas livres públicas destinadas ao lazer ou demais características, tais como ocorrem nas localidades Serrote, Santa Rosa, Lagoa do Algodão, Bom Jesus, Marruás, Lagoa da Angélica e Ipojuco, que são as que mais se destacam na zona rural do município.

Quando analisada sua dinâmica em relação aos municípios vizinhos, é possível observar ainda na figura 03 que Craíbas possui duas áreas atrativas e com maior potencial de conexão e interação com os mesmos. A primeira é a Cidade de Maria, um grande espaço cultural ao ar livre que visa o turismo religioso e está situada entre o bairro centro e o distrito de Folha Miúda, lindeira à rodovia Maria de Deus. E a segunda é a área de exploração da Mineradora Vale Verde, a qual faz fronteira com a rodovia AL-486.

Responsável pela extração de cobre para o exterior, enquanto a mina é explorada, trata-se de uma boa possibilidade de emprego e renda para os profissionais da região, como também para o desenvolvimento da própria cidade, visto que parte da riqueza nela obtida deve ser investida no local.

No entanto, é uma atividade que também afeta negativamente os que residem em suas proximidades, principalmente no povoado Pau Ferro, pois o uso de explosivos causa uma poluição sonora e ambiental (fuligem) na área. Além disso, prejudica a produção agropecuária, a saúde e o sustento desses moradores, os quais também acusam a mineração de ser a responsável pelos problemas estruturais e rachaduras recém observadas em suas casas.

Por outro lado, Craíbas também depende desses municípios vizinhos, principalmente Arapiraca-AL, quanto aos comércios, serviços e equipamentos públicos existentes, pois apesar da cidade possuir os próprios espaços e estar em desenvolvimento, os mesmos ainda não suprem todas as suas necessidades. Ademais, parte da população tem um costume prévio de preferir e valorizar mais os locais externos ao município do que os próprios, por exemplo: restaurantes, lojas, serviços de saúde e demais categorias.

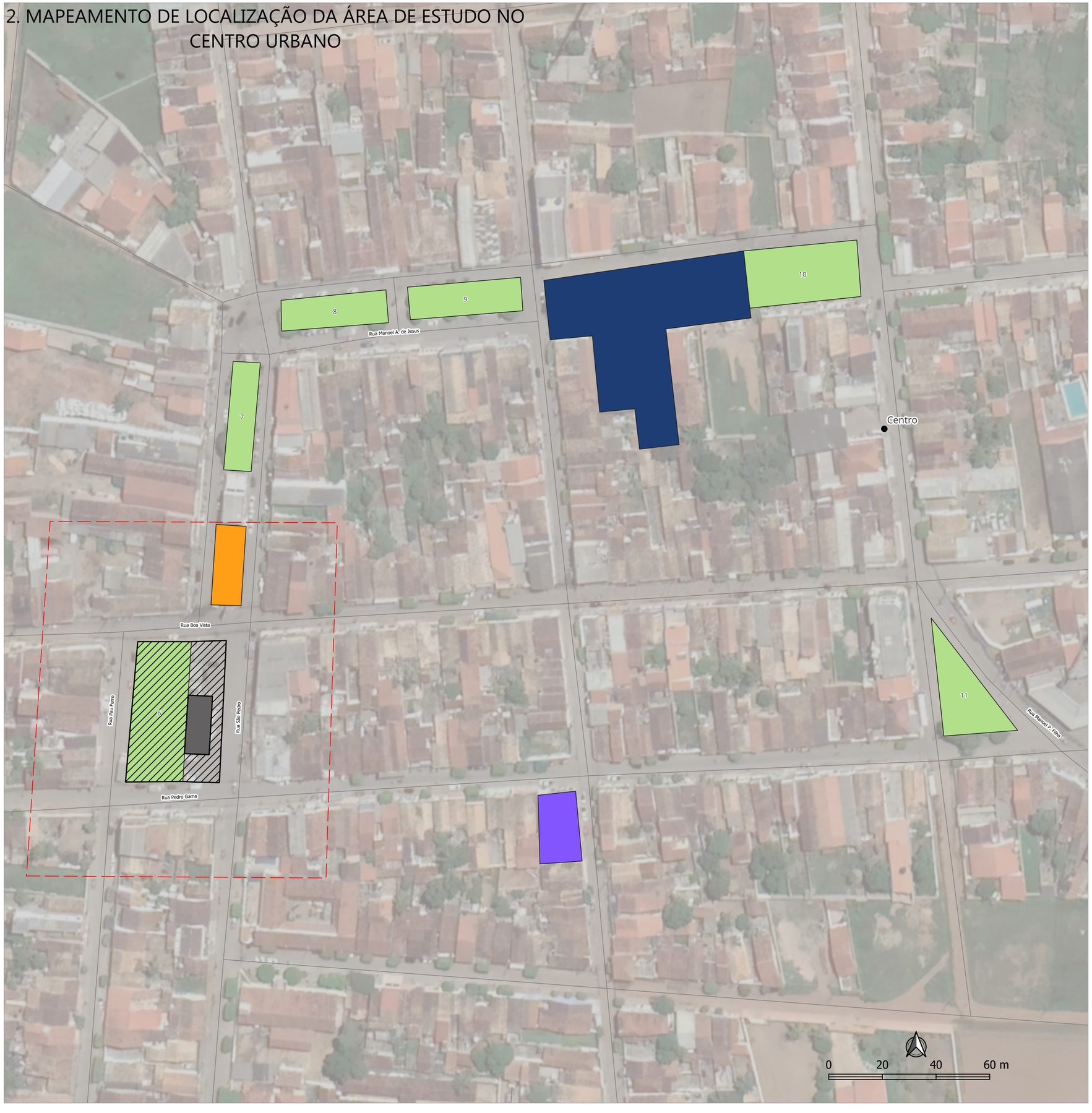
Desse modo, é possível destacar a importância do único terminal rodoviário existente no município no contexto da mobilidade urbana e no cotidiano dos craibenses, visto que muitos deles não possuem transporte próprio e necessitam do transporte coletivo disponível, normalmente vans e microônibus, para acessar essas cidades vizinhas ou para realizar o deslocamento entre o centro da cidade e os povoados da zona rural.

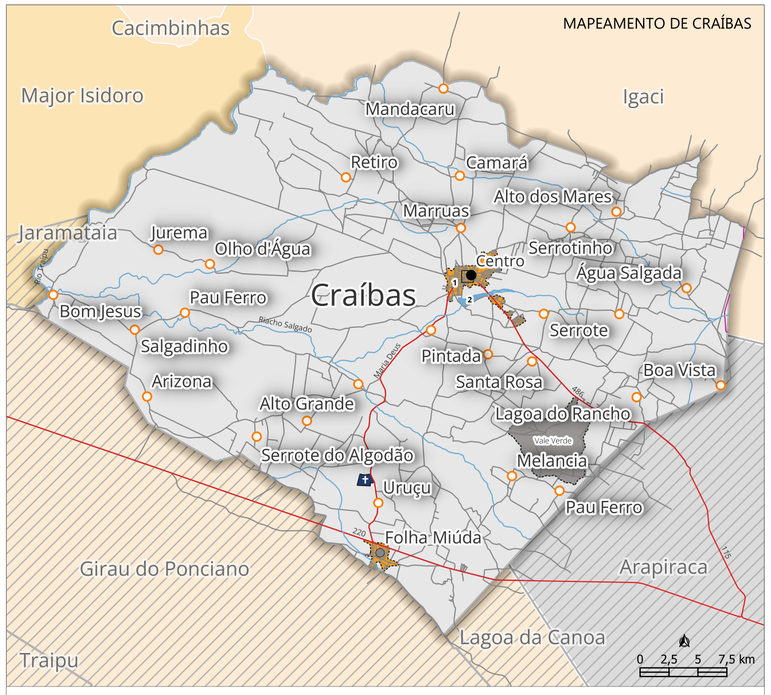
A centralidade deve ser entendida a partir dos fluxos que geram de pessoas, de automóveis, de capitais, de decisões, de informações e, sobretudo, de mercadorias (Silva, 2001 apud Oliveira Júnior, 2008). É definida pela intensidade de frequentação, pela diversidade de usos e pela integração às rotas de circulação. É reforçada pela hierarquia da edificação na paisagem, funcionando como referência espacial (Ecker, 2020).

Logo, o terminal representa uma centralidade na cidade e a condição aplica-se também a praça Manoel Ferreira Santos (Ver a localização no mapeamento seguinte), mais conhecida como praça da rodoviária, visto que a mesma é um equipamento público de lazer ao ar livre adjacente ao terminal, e que atua principalmente como ponto de apoio para o seu funcionamento.

Além dela, o espaço em volta do terminal conta com outras estruturas (Figura 04), que funcionam como lanchonetes, depósitos de bebidas e ponto de mototáxi. Esses equipamentos complementam o uso do local e totalizam cerca de 2.100 m^2 de área ocupada, sendo 1.120 m^2 apenas da praça .

2. MAPEAMENTO DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO NO CENTRO URBANO





LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Área estimada de exploração da Mineração Vale Verde
- Microrregião de Arapiraca
- Mesorregião do Agreste
- Alagoas

LEGENDA TEMÁTICA:

- Arruamento
- Recorte espacial da área de estudo e seu entorno (Figura 04)
- Área de estudo
- Terminal rodoviário
- Prefeitura Municipal
- Igreja matriz Nossa Senhora do Coração de Ouro
- Praças:
  - 6: Praça Manoel F. S. (da rodoviária)
  - 7: Praça da rua São Pedro
  - 8 e 9: Praça Manoel Nunes
  - 10: Praça N. S. do Coração de ouro
  - 11: Praça Padre Cícero
- Posto de combustível

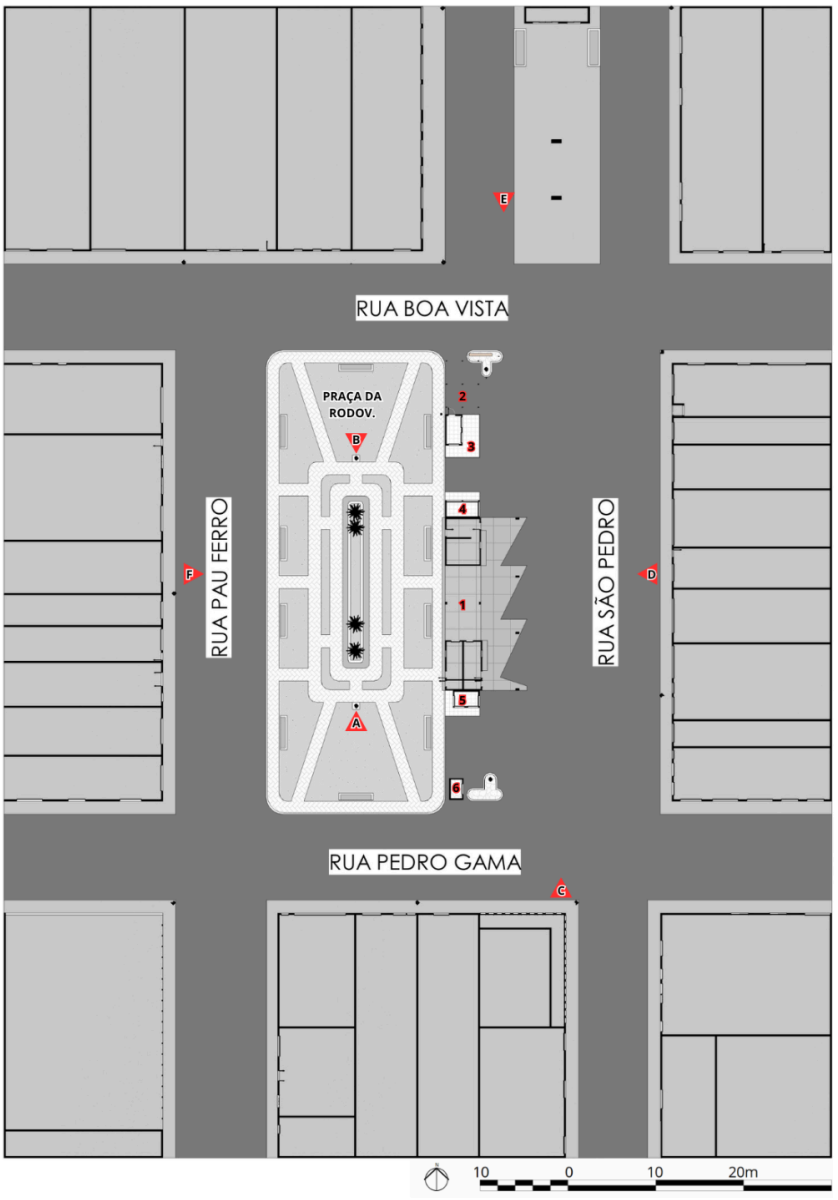
UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA
DESENHO: LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO NO CENTRO URBANO ESC: 1/1000
ANO: 2024

Tendo em vista os impactos futuros na área, todo o perímetro que comporta tais equipamentos públicos, caracteriza o recorte espacial de estudo e intervenção deste trabalho, pois segundo a gestão administrativa atual, com o intuito de levar essa centralidade para outra área do município, qualificar sua mobilidade, além de proporcionar maior conforto e qualidade nos serviços aos usuários, o terminal rodoviário será removido e transferido.

Figura 04 - Recorte espacial da área de estudo e seu entorno.



LEGENDA TEMÁTICA:

1 Área do terminal
2 Ponto de mototáxi
3 Lanchonete
4 Lanchonete
5 Depósito de bebidas
6 Depósito de bebidas
A Figura 05
B Figura 06
C Figura 07
D Figura 08
E Figura 09
F Figura 10

Fonte: Autora, Novembro de 2024.

Figuras 05 e 06 - Vistas da “praça da rodoviária” em Craíbas-AL.

Fonte: Autora, Abril de 2024.

Figuras 07 a 10 - Vistas do terminal rodoviário e suas estruturas adjacentes em Craíbas-AL.

Fonte: Autora, Abril e maio de 2024.

Diante dessas informações, é possível afirmar que a principal função da área de estudo na dinâmica da cidade é viabilizar a conexão com outras localidades. Além do transporte coletivo intermunicipal citado acima, essa função também é possível por conta dos ônibus escolares gratuitos ofertados pela prefeitura, que ficam estacionados próximos a praça e permitem o acesso e deslocamento de professores e estudantes, bem como transformam a mesma em um ponto de apoio para os usuários desses meios no geral.

Figuras 11 a 14 - Fotos do terminal e da praça sendo utilizados como conexão entre as localidades e apoio aos usuários.

Fonte: Autora, Novembro de 2023.

Ademais, também apresenta uma função secundária devido a sua localização geográfica e grande área livre existente, que é comportar os eventos sazonais de pequeno e médio porte realizados no município. Como por exemplo, a instalação do parque de diversões para as festividades municipais que ocorrem anualmente, a realização dos shows de música promovidos em datas comemorativas e feriados, o desfile cívico em comemoração à emancipação política da cidade ou eventos semelhantes.

Figuras 15 a 20 - Fotos da área de estudo sendo utilizada como palco de eventos realizados no município de Craíbas-AL.

Fonte: Capturas de tela feitas pela autora no instagram da prefeitura de Craíbas-AL, respectivamente, referentes ao parque de diversões, a festa dos estudantes, ao desfile cívico, a entrega de veículos ao município, ao passeio ciclístico e a realização de uma campanha de vacinação animal, Abril de 2024.

Desse modo, a área revela-se uma zona de importância na dinâmica da cidade e no cotidiano de seus moradores e frequentadores. Logo, deve ter sua infraestrutura, referente a seus sistemas e eixos de ligação, além de seus aspectos urbano-paisagísticos de uso e ocupação diagnosticados e mapeados, a fim de suscitar a compreensão de suas características e necessidades, como também gerar embasamento o suficiente para a proposta de soluções urbano-paisagísticas ideais por parte da pesquisadora.

2.1 INFRAESTRUTURA URBANA

2.1.1 SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES (SEL)

> A forma urbana se constitui, enquanto sistema, pela somatória e relação entre os espaços livres e edificados, públicos e privados, legais e ilegais, acolhedores ou excludentes. É produto social e, ao mesmo tempo, condição para o processo social (Lefebvre, 1974).

Assim, a forma urbana pode ser entendida como a configuração física e espacial dos elementos que compõem a paisagem da cidade e que influenciam nas experiências urbanas e no desenvolvimento das relações interpessoais, sendo resultado dessas interações também.

Dentre esses elementos, é possível destacar a importância dos espaços livres, pois segundo Macedo *et al.* (2018) são uma das principais infraestruturas urbanas, palco dos principais conflitos e acordos sociais, ou seja, onde a vida cotidiana tem lugar. O espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz) ao redor das edificações e que as pessoas têm acesso (Magnoli, 1982).

Diante das definições desses dois autores, Magnoli (1982) e Macedo *et al.* (2018), o espaço livre pode ser público ou privado, individual ou coletivo, vegetado ou não, com ou sem mobiliários e equipamentos urbanos, de circulação ou permanência. Temos como parte dessa classificação, por exemplo, os quintais e jardins, as ruas, ciclovias e calçadas, as praças e os parques, as matas, praias e mangues, os simples vazios urbanos ou outros.

Ainda segundo Macedo *et al.* (2018), o conjunto desses espaços é denominado Sistema de Espaços Livres (SEL) e refere-se às relações dinâmicas estabelecidas entre eles, que podem ser planejadas e conectadas fisicamente ou não, e às quais estão ligadas aos atributos ambientais, funcionais ou simbólicos dos espaços através das ações humanas.

Em concordância com esses autores, Queiroga (2011) afirma que:

> O SEL urbano contém todos os espaços livres urbanos existentes num determinado recorte escalar, independentemente de sua dimensão, qualificação estética, funcional e fundiária [...] Parte-se, portanto, do princípio de que toda cidade possui um sistema de espaços livres [...] É básico na existência da cidade porque: fundamental ao desempenho da vida cotidiana; fundamental na constituição da paisagem urbana, elemento da forma urbana, da imagem da cidade, sua história e memórias; participa da constituição da esfera de vida pública e da esfera de vida privada (Queiroga, 2011, p.27-28).

O mesmo reitera que o SEL transforma-se constantemente para se adequar às novas demandas e pressão da sociedade, sendo essa, as empresas, instituições, classes e grupos sociais. E que sua qualificação no melhor atendimento dessas demandas cotidianas depende da disponibilidade de recursos, dos padrões culturais existentes e de decisões políticas.

Logo, entende-se que a configuração do SEL de uma cidade reflete e influencia nas relações sociais e dinâmicas públicas urbanas estabelecidas.

> A materialidade integrante do espaço pode ou não potencializar a esfera pública [...] Se a vida privada e social tem nos espaços edificados seu maior suporte, a vida pública tem nos espaços livres, sobretudo nos espaços livres públicos, seu maior suporte físico-material para ocorrer, são eles os espaços de maior acessibilidade, de maior capacidade para receber a diversidade, a pluralidade e o imprevisto, características de uma esfera pública mais rica (Queiroga, 2011, p. 31).

Portanto, tendo em vista o papel crucial que o SEL desempenha na organização e na qualidade de vida das pessoas que habitam ou visitam o ambiente construído de uma cidade e que a área de intervenção deste trabalho faz parte desse sistema, já que trata-se de um perímetro majoritariamente não edificado, foi feito um mapeamento do SEL da área urbana central de Craíbas, representado na página seguinte.

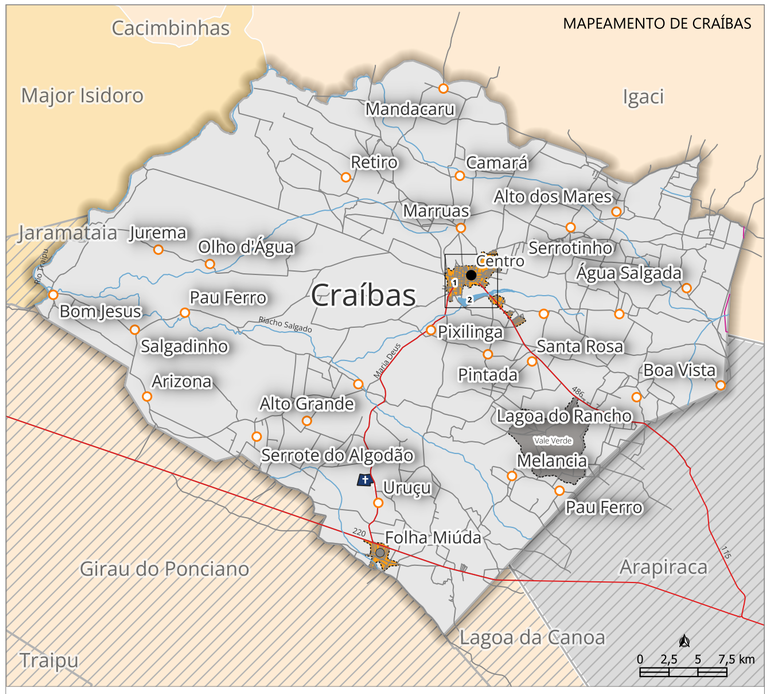
Analisando o mesmo é possível identificar os cheios e vazios do centro urbano de Craíbas-AL, mais especificamente ainda, o arruamento e a localização das rodovias, a hidrografia e os dois principais corpos d'água, as edificações e por fim, os espaços livres. Delimitar a área urbana, a área de estudo e reconhecer onde estão o terminal, as praças e outros elementos que constituem a paisagem não edificada desse recorte também, mesmo que os últimos não tenham sido categorizados e detalhados no mapeamento.

Primeiramente, destaca-se a proximidade das edificações e dos espaços livres com os corpos d'água mapeados, pois o primeiro, conhecido como "Lagoa" (Figuras 21 a 31), está muito próximo de algumas casas localizadas em área ainda alagável do seu entorno, de algumas praças da cidade e de uma área não edificada existente e com bastante vegetação.

Devido às condições insalubres ocasionadas pelo esgotamento sanitário e drenagem urbana inadequados, pelo descarte indevido de resíduos sólidos (a céu aberto) e por outros fatores que geram a proliferação de vetores e doenças, a situação revela-se prejudicial à população e ao meio ambiente.

3. MAPEAMENTO DO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES (SEL)

CHEIOS E VAZIOS DA ÁREA URBANA DE CRAÍBAS



LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Área estimada de exploração da Mineração Vale Verde
- Microrregião de Arapiraca
- Mesorregião do Agreste
- Alagoas

LEGENDA TEMÁTICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Hidrografia
- Corpos d'água
  1: "Lagoa" e 2:"Açude"
- Área urbana
- Área de estudo
- Edificações
- Espaços livres
- Terminal rodoviário
- Praças e canteiros:
  1,2 e 3: Praça José Nunes de A.
  4 e 5: Praça Deoclecio Barbosa da S.
  6: Praça Manoel F. S. (da rodoviária)
  7: Praça da rua São Pedro
  8 e 9: Praça Manoel Nunes
  10: Praça N. S. do Coração de ouro
  11: Praça Padre Cícero
  12: Praça da "Cohab"

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA

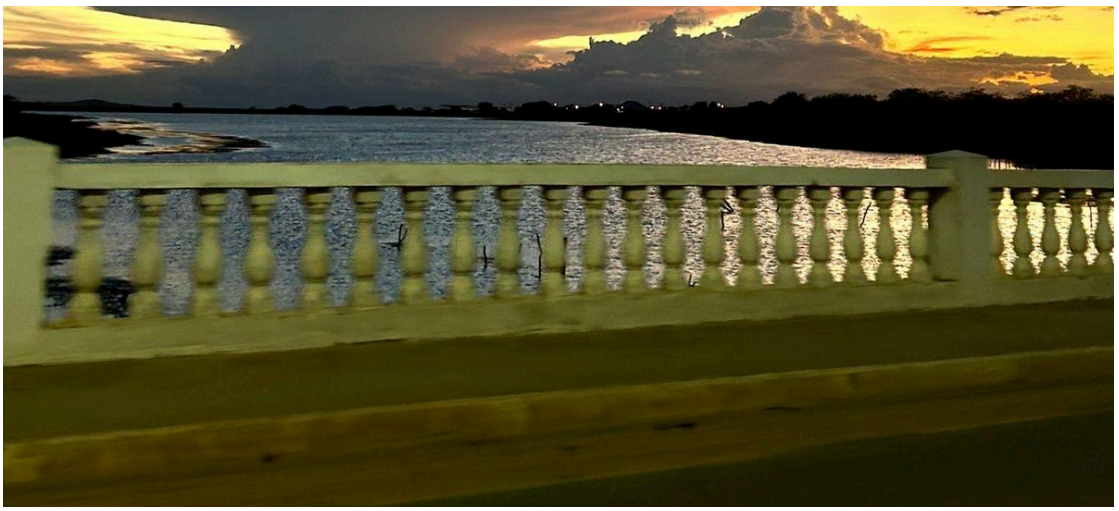
DESENHO: SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES ESC: 1/4500 ANO: 2023

Figuras 21 a 31 - Fotos da “Lagoa” e seu entorno.

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Enquanto o segundo corpo d’água, conhecido como “Açude” (Figuras 32 a 34), é derivado do “Riacho Salgado” e apresenta uma grande área livre em seu entorno, com vasta cobertura vegetal e edificações próximas também. O mesmo já foi usado para o banho ou pesca pelas pessoas, no entanto, hoje encontra-se poluído e predomina seu papel de contemplação e referência espacial no centro urbano da cidade de Craíbas-AL.

Figuras 32 a 34 - Fotos do “Açude” e seu entorno.



Fonte: Autora, Maio de 2024.

Além disso, é possível perceber como ambos estão próximos das duas principais vias de chegada ao centro da cidade, a rua da Primavera e a rua Francisco Gama da Silva, oriundas respectivamente das rodovias AL-486, que leva a cidade de Arapiraca-AL, e Maria de Deus, que leva ao distrito de Folha Miúda. Logo, revela a relação entre esses recursos naturais, o sistema viário, a urbanização do município e a falta de preservação ambiental ocasionada.

Figuras 35, 36 e 37 - Fotos de localização dos corpos d'água.

Fonte: Capturas de tela no instagram da prefeitura de Craíbas-AL, feitas e editadas pela autora, referentes a proximidade da "Lagoa" (1) e do "Açude" (2) às vias (Rua Francisco G. da S. e Rua da Primavera), às praças (4 e 5) e à urbanização existente na área, Maio de 2024.

Nota-se ainda no mapeamento, a presença de doze frações vegetadas do tecido urbano e nomeadas como praças, visto que:

> Conceitua-se o termo praça como o espaço público urbano, com características de convergência e centralidade, que está destinado às práticas de sociabilidade, e no qual está prevista uma porcentagem significativa de área verdes, destinada a cumprir funções ecológicas (Ecker, 2016, p. 4).

> De acordo com Mascaró (1996;2007), a praça é um espaço livre, de uso coletivo, que possui funções urbanas e arquiteturas significativas. É um local com configuração singular, delimitada pelas fachadas das edificações que a circundam, compreendida como uma subtração no conjunto edificado. Nela, a vegetação, o mobiliário, a infraestrutura, os equipamentos, a iluminação pública, os percursos peatonais, a drenagem das águas pluviais, os usos do solo, entre outros, são indispensáveis para atrair a população e garantir a qualidade da paisagem urbana. A presença da vegetação contribui, particularmente, para garantir o bem-estar humano e favorecer o desempenho ambiental (Ecker, 2016, p.70).

Desse modo, entende-se que as praças desempenham funções essenciais no meio ambiente e no contexto social das cidades. Através de diversos atributos espaciais, as mesmas devem ser locais agradáveis e atrativos na paisagem, logo, com a capacidade de promover diferentes práticas e interações coletivas. Além de instigar o uso de seu espaço como um local de permanência, onde o tempo despendido nele é maior do que se for usado apenas como um meio de passagem no trajeto dos usuários.

Entre essas doze frações, está a “praça da rodoviária” (Número 6), localizada quase no centro do SEL e próxima às quadras mais movimentadas da área urbana do município, as quais também estão rodeadas por outras praças. Elas delimitam um perímetro de destaque na cidade (Ver página 19), mas apesar de estarem geograficamente próximas, não possuem elementos urbanísticos que conectem-nas física e funcionalmente, a fim de atender a potencialidade que desempenham no contexto do Sistema de Espaços Livres.

São elas: a praça da rua São Pedro (Número 7), que hoje funciona mais como um estacionamento público (Figuras 38 e 39), mas que não foi sempre assim; a praça Manoel Nunes (Números 8 e 9), subdividida em duas partes (Figuras 40 e 41) e próximas à igreja matriz; a praça Nossa Senhora do Coração de Ouro (Número 10), que abriga a estátua da padroeira da cidade, um grande marco visual do espaço (Figuras 42 e 43); e por fim, a praça Padre Cícero (Número 11), que também possui uma estátua correspondente ao santo (Figuras 44 e 45) e representa o início dessas quadras importantes.

Figuras 38 e 39 - Fotos da praça da rua São Pedro (número 7).

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Figuras 40 e 41 - Fotos da praça Manoel Nunes (números 8 e 9).

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Figuras 42 e 43 - Fotos da praça Nossa Senhora do Coração de Ouro (número 10).

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Figuras 44 e 45 - Fotos da praça Padre Cícero (número 11).

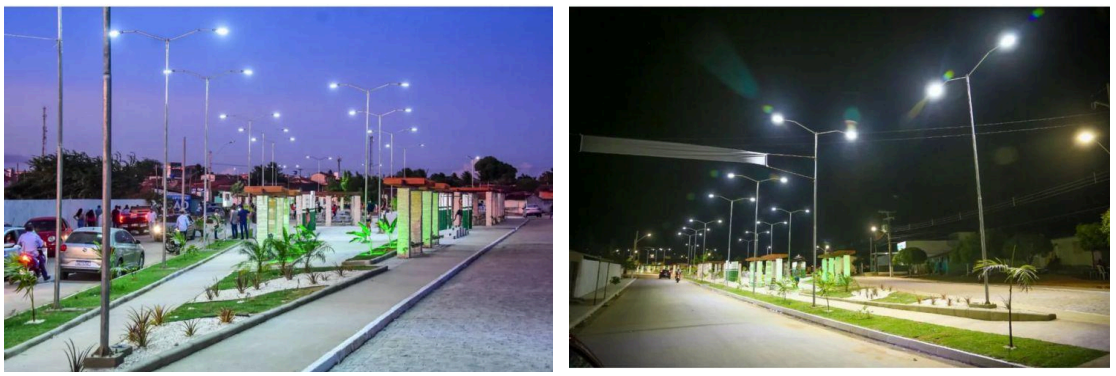
Fonte: Autora, Maio de 2024.

As outras praças existentes no SEL do centro urbano de Craíbas-AL, porém que não estão imediatamente próximas da área de estudo deste trabalho são a praça Antônio Balbino da Silva (Número 12), localizada na “Cohab” ou bairro Teodoro Gama e a praça José Nunes de Albuquerque (Números 1, 2, 3, 4 e 5), localizada na “Lagoa” ou bairro São João. Ambas (Figuras 46 a 51) foram recentemente reformadas pela prefeitura municipal com o intuito de atender as necessidades dos moradores locais.

Figuras 46 a 49 - Fotos da praça Antônio Balbino da Silva (número 11).

Fonte: Capturas de tela feitas pela autora no instagram da prefeitura municipal da cidade de Craíbas-AL, referentes a inauguração da manutenção da praça, Novembro de 2024.

Figuras 50 e 51 - Fotos da praça José Nunes de Albuquerque (números 1, 2, 3,4 e 5).



Fonte: Capturas de tela feitas pela autora no instagram da prefeitura municipal da cidade de Craíbas-AL, referentes a inauguração da manutenção da praça, Novembro de 2024.

2.1.2 SISTEMA VIÁRIO E DE MOBILIDADE URBANA

> O sistema viário é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo (motorizado ou não), articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e interurbanas. Este espaço público abriga também todas as redes de distribuição dos serviços urbanos (abastecimento de água, energia elétrica, telefonia, coleta e esgotamento de águas pluviais, lixo, esgoto sanitário etc.). Para atender a tantas funções, o sistema viário dispõe de uma série de equipamentos instalados nas próprias vias, no subsolo ou no seu espaço aéreo, que nem sempre convivem sem conflitos. (PlanMob, 2015, p.70)

> Portanto, não é verdade que as vias devem atender apenas aos deslocamentos dos veículos. Para cada usuário do sistema viário, uma parcela relevante da sua viagem realmente busca atender sua necessidade de deslocamento. No entanto, é igualmente verdade que, em qualquer área significativamente povoada, há uma quantidade correspondente de usuários da via que buscam entrar ou sair da via, buscam entrar ou sair das edificações ou estacionar seu veículo junto à via, buscam proteger-se de restrições ou interferências trazidas às suas atividades sociais pelo tráfego nas vias (Pietrantonio, 2013, p.2).

Tendo em vista essas definições, é possível inferir que o sistema viário é responsável por comportar os elementos necessários ao deslocamento, mas também à parada, estacionamento ou apenas acesso dos usuários às edificações lindeiras. Além de reunir no decorrer das vias toda a infraestrutura necessária para o fornecimento e distribuição de serviços públicos.

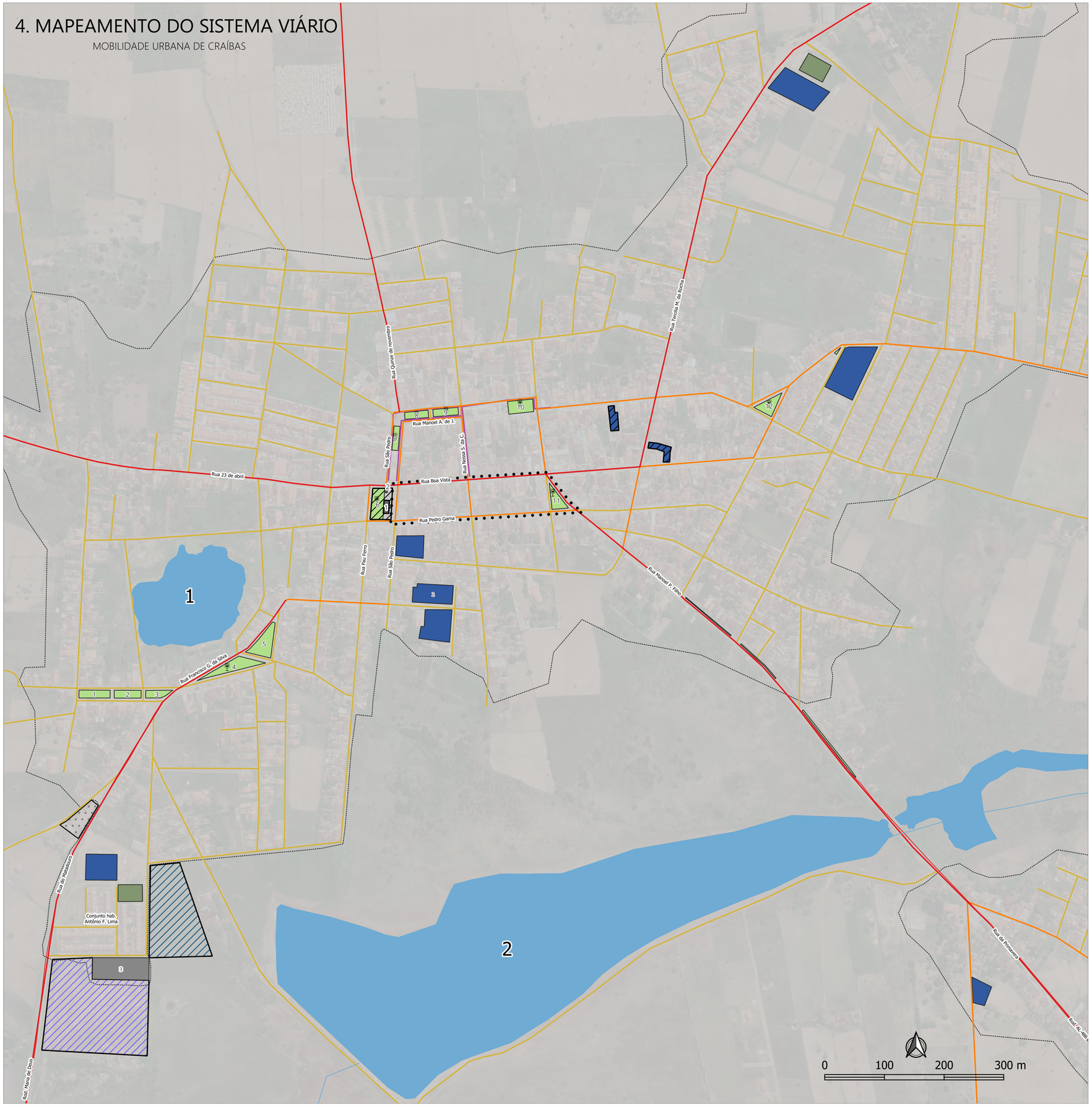
De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as vias compreendem a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central, podendo ser classificadas em rurais e urbanas, a depender do perímetro em que estão localizadas na cidade. As primeiras são divididas em rodovias, quando apresentam pavimentação, ou estradas, quando não apresentam.

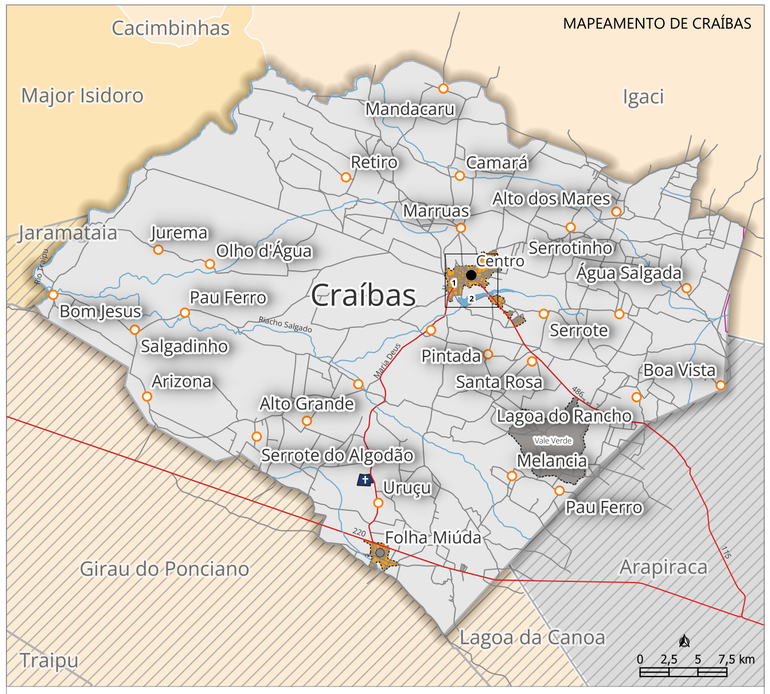
Ao mesmo tempo que as vias urbanas são hierarquizadas em vias de trânsito rápido, onde não há acessibilidade direta aos lotes lindeiros e nem travessia de pedestres em nível; em vias arteriais, que ligam diferentes regiões da cidade, permitindo o acesso a essas diferentes áreas; em vias coletoras, que distribuem o trânsito dentro dessas regiões; e por fim, em vias locais, que possibilitam o acesso de zonas mais específicas dessas regiões.

Assim, devido à funcionalidade de cada uma, as mesmas foram consideradas como vias de alta, média e baixa capacidade de conexão no mapeamento do sistema viário e da mobilidade urbana de Craíbas, a seguir.

4. MAPEAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO

MOBILIDADE URBANA DE CRAÍBAS





LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Área estimada de exploração da Mineração Vale Verde
- Microrregião de Arapiraca
- Mesorregião do Agreste
- Alagoas

LEGENDA TEMÁTICA:

- Vias de alta conexão
- Vias de média conexão
- Vias de baixa conexão
- Feira livre
- Rota das vans
- Área urbana
- Área de estudo
- Novo terminal rod.
- Novo centro administrativo
- Nova escola Barros Paes
- Mobilidade urbana atual
  - 1: Terminal rodoviário
  - 2: Ponto de mototáxi
  - 3: Galpão de transportes
- Ponto das vans
- Praças e canteiros
  - 6: Praça da rodoviária
- Ginásio de esportes
- Intituições educacionais
  - 2: Atual Barros Paes
- Instituições e. particulares

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA
DESENHO: SISTEMA VIÁRIO ESC: 1/4500 ANO: 2023

Primeiramente, nota-se a classificação desses três tipos principais de vias. Em vermelho, as de alto potencial de conexão, capazes de interligar o centro da cidade a outros municípios e localidades; em laranja, as de médio potencial de conexão, responsáveis por coletar esses fluxos e distribuir no próprio bairro; e em amarelo, as de baixo potencial de conexão, onde a circulação e o acesso são mais específicos. Assemelhando-as assim com as vias citadas anteriormente do CTB, respectivamente, as arteriais, coletoras e locais, pelo uso exercido em cada uma.

A área de estudo do presente trabalho está situada abaixo de uma via com alto poder de conexão, a rua Boa Vista, que é a principal e mais movimentada do centro. Ela conecta-se diretamente ou indiretamente a vias que levam aos povoados de Craíbas, como é o caso das ruas Quinze de Novembro e Tercilia Maurício da Rocha, ou com as de acesso a outros municípios, como Arapiraca através da rua Manoel P. Filho, e Major Izidoro, Jaramataia ou outras cidades do sertão alagoano, através da rua 23 de Abril.

Além da praça e do terminal também estarem próximos às ruas São Pedro, Manoel Antônio de Jesus e Nossa Senhora da Conceição, ambas com média capacidade de conexão e sede da feira livre (Figura 52) que acontece aos sábados no município. As ruas Pau Ferro e São Pedro contornam o objeto de estudo em suas outras laterais e captam o fluxo das ruas Boa Vista e Pedro Gama, dividindo-o nas vias de baixa capacidade adjacentes a elas.

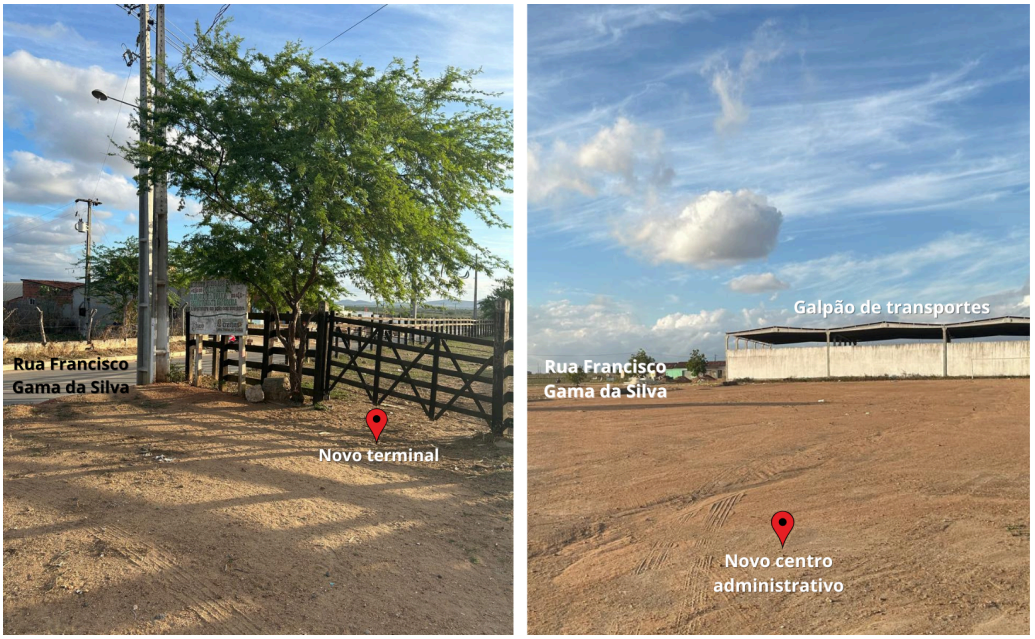
Figura 52 - Foto da rua São Pedro em dia de feira livre.

Fonte: Autora, Dezembro de 2023.

No mesmo contexto, destaca-se a rua Francisco Gama da Silva, uma via de alto poder de conexão, visto que a mesma deriva da rodovia Maria de Deus e ela leva ao distrito de Folha Miúda. No entanto, também é uma rua que sofre interrupção em seu traçado devido às edificações lindeiras, logo, torna-se uma via de médio potencial de conexão e ainda, outras de baixo potencial de conexão, não permitindo assim, uma continuidade no fluxo e uma ligação direta com a área do atual terminal e da “praça da rodoviária”.

Todavia, é ao longo dessa via que vai ser construído o novo terminal, bem como o novo centro administrativo da cidade (Figuras 53 e 54), relativamente próximos à área de intervenção deste trabalho e aos corpos d’água mapeados. Serão vizinhos do conjunto habitacional Antônio Ferreira Lima, o qual caracteriza a maior parte das edificações presentes na região, principalmente no âmbito residencial, visto que, o local não é muito habitado por enquanto e não era um local seguro ou atrativo até pouco tempo atrás.

Figuras 53 e 54 - Fotos da localização dos novos equipamentos urbanos.



Fonte: Autora, Janeiro de 2024.

Ainda, no que se refere ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, onde ele

> É o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município (Brasil, Artigo 3º da Lei n.12.587/2012).

Pode-se dizer que em Craíbas, ocorre através dos transportes privados dos moradores, que são em sua maioria motocicletas e carros, através dos transportes coletivos citados anteriormente: vans, micro-ônibus ou ônibus escolares, como também através do serviço ofertado por mototaxistas.

O último possui a única estação (Figuras 55 e 56) para embarque localizada nas margens da área de estudo, justamente pela proximidade ao atual terminal rodoviário, e tem como desembarque o local desejado pelo passageiro. Assim como acontece no transporte coletivo, pois apesar de haver lugares mais frequentes para as paradas, elas não são fixas, variam de acordo com a necessidade e demanda dos usuários.

Figuras 55 e 56 - Fotos do ponto de mototáxi.

Fonte: Autora, Julho de 2023 e Abril de 2024.

Além do terminal, poucas são as estações existentes apropriadas para a espera desse meio de deslocamento, somente um ponto foi encontrado no perímetro urbano analisado. Localizado na Praça Padre Cícero (Figuras 44 e 45), o espaço apresenta cobertura e mobiliário urbano em sua infraestrutura, contribuindo para a maior utilização e conforto das pessoas no local.

A rota dos micro-ônibus e das vans no bairro é curta (Figuras 57 a 59), o acesso provém da rodovia AL-486 e segue pela rua da Primavera antes de adentrar o centro na rua Manoel P. Filho. Para chegar ao terminal, o transporte acessa a área de estudo através da rua Boa Vista, superior ao equipamento, que é o ponto de parada final. Já a saída acontece pela rua Pedro Gama, inferior a ele, e percorre as mesmas vias da entrada no bairro, permitindo a ida dos passageiros a Arapiraca-AL ou um pouco mais próximo dos povoados, tendo em vista que o transporte não os acessa diretamente.

Figuras 57 a 59 - Fotos do percurso do transporte coletivo na área de estudo.

Fonte: Autora, Dezembro de 2023.

Diferentemente dos ônibus escolares municipais, que atendem os estudantes e professores residentes nesses povoados e devem passar por cada um deles para levar as pessoas até as instituições de ensino do centro da cidade ou fazer o percurso contrário. Entre estas, é importante apontar a escola Barros Paes, pois a mesma também será transferida para o novo foco de urbanização, onde ficará próxima a um ginásio poliesportivo já existente e ao atual galpão de transportes públicos (Figura 54), local onde ficam guardados esses ônibus e os outros veículos de propriedade do município.

Desse modo, tendo em vista que “as vias de comunicação trazem dinamismo e vitalidade às cidades, permitindo que as pessoas realizem atividades econômicas, culturais, de lazer e habitação” (Tozzi e Antoneto, 2021 , p.1) e que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana determina como vão acontecer esses deslocamentos, é possível concluir que o sistema viário e a mobilidade urbana interferem no uso da cidade e de seus equipamentos públicos, além de também serem influenciados por eles.

2.1.3 POLOS GERADORES DE VIAGENS

Segundo o Ministério das Cidades (2023), os equipamentos públicos podem ser divididos em duas categorias: urbanos ou comunitários. Os primeiros referem-se às instalações e espaços de infraestrutura urbana destinados aos serviços públicos de abastecimento de água, esgotamento sanitário, coleta de águas pluviais, disposição e tratamento dos resíduos sólidos, transporte público, energia elétrica, rede telefônica e congêneres.

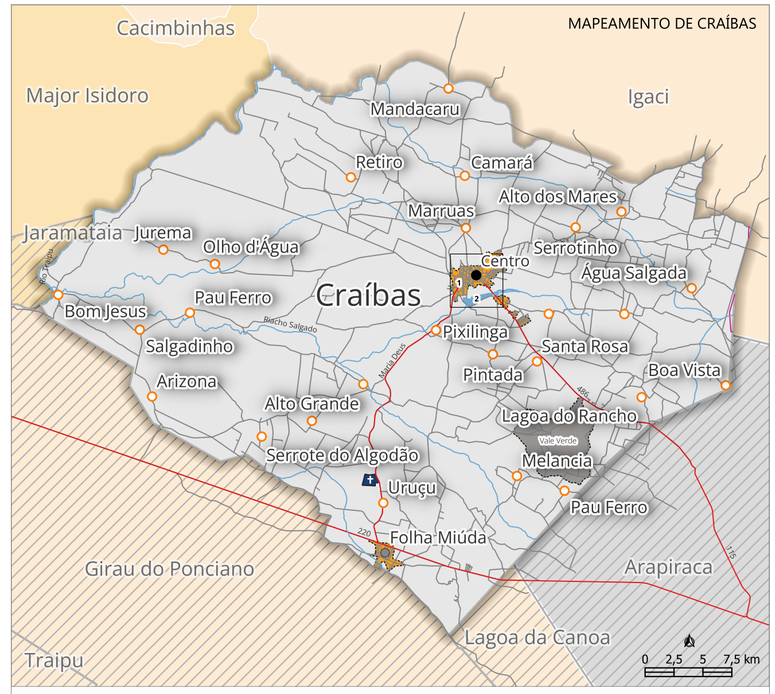
Já a segunda categoria, os comunitários, refere-se às instalações e espaços de infraestrutura urbana destinados aos serviços públicos de educação, saúde, cultura, assistência social, esportes, lazer, segurança pública, abastecimento, serviços funerários e congêneres. Em que, devido ao caráter essencial no cotidiano dos moradores e a sua capacidade de gerar atividades ou atrair diferentes pessoas, muitas dessas instalações podem ser consideradas Polos Geradores de Viagens (PGV).

> Tais empreendimentos estão associados a locais ou instalações de distintas naturezas, que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de produzir um contingente de viagens [...] De maneira geral pode-se classificar como PGVs os: shopping centers, hipermercados e supermercados, hospitais, estádios, hotéis, restaurantes, igrejas, terminais urbanos etc. (Portugal e Goldner, 2003 apud Kneib *et al*., 2006, p.2).
>
> Empreendimentos que causam tanto impactos nos sistema viário e na circulação, a curto prazo, como também impactos na estrutura urbana, com destaque para o uso, ocupação e valorização do solo, a médio e longo prazos (Kneib, 2004 apud Kneib *et al.*, 2006, p.2).

Assim, os equipamentos públicos referentes a essas duas categorias e alguns outros que apresentam essa capacidade geradora de fluxo no centro urbano de Craíbas, foram identificados no mapeamento da página seguinte. Primeiramente, destaca-se como estão concentrados em seu centro, no entorno imediato da área de estudo e intervenção. Caracterizando-a como essencial e parte integrante da identidade local do centro urbano e do senso de pertencimento dos moradores, visto que colabora com a coesão social.

Segundo Bodart (2016), esse conceito sociológico está relacionado a uma espécie de estado pelo qual os indivíduos mantêm-se unidos, integrados em um grupo social. Acontece quando os mesmos compartilham objetivos, ações, ideias, crenças ou motivações de diferentes naturezas.

5. MAPEAMENTO DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS



LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Área estimada de exploração da Mineração Vale Verde
- Microrregião de Arapiraca
- Mesorregião do Agreste
- Alagoas

LEGENDA TEMÁTICA:

- Vias de alta conexão
- Vias de média conexão
- Vias de baixa conexão
- Feira livre
- Área urbana
- Área de estudo
- Ponto das vans
- Urbanos
  - 1: Terminal rodoviário
  - 2: Ponto de mototáxi
  - 3: Galpão dos transportes
  - 4: Estação de água
  - 5: Torre de telefonia
- Novo terminal rodov.
- Administrativos
  - 1: Prefeitura
  - 2: Secretarias
  - 3: Câmara de v.
  - 4: Arquivo
- Novos administrativos
  - 1: Centro administrativo
  - 2: Cooperativa dos cat.
  - 3: Sec. do meio amb.
- Educação:
  - 1: Creche
  - 2: Fund. ou Inf.
  - 3: Médio
  - 4: SESI TEC
  - 5: Biblioteca
- Nova Esc. Barros Paes
- Saúde:
  - 1: Unidades Básicas
  - 2: Centro veterinário
  - 3: Centro de esp. odont.
  - 4: Centro de abst. farm.
  - 5: Cento de fisioterapia
  - 6: Clínicas particulares
- Novos postos de saúde
- Assistência Social:
  - 1: Previdência
  - 2: Padaria e soparia
  - 3: CRAS/CREAS
- Lazer:
  - 1: Ginásios
  - 2: Campos
- Praças e canteiros:
  - 1,2 e 3: Praça José N. A.
  - 4 e 5: Praça Deoclecio B.
  - 6: Praça Manoel F. S.
  - 7: Praça da rua São Pedro
  - 8 e 9: Praça Manoel N.
  - 10: Praça N. S. do C. de O.
  - 11: Praça Padre Cícero
  - 12: Praça da "Cohab"
- Segurança:
  - 1: CISP
  - 2: Junta militar
- Religiosos:
  - Igrejas
- Funerários:
  - Cemitério
- Comércio:
  - Mercados
- Serviços:
  - 1: Postos de comb.
  - 2: Pousadas
  - 3: Bancos
  - 4: Correios
  - 5: Cartórios

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA

DESENHO: POLOS GERADORES DE VIAGENS ESC: 1/4500 ANO: 2023

0 100 200 300 m

Em relação aos equipamentos públicos urbanos, foram mapeados apenas os locais da estação de distribuição de água, da torre de telefonia, e os locais relacionados ao transporte público, sendo eles: o terminal, atual e futuro; o ponto de parada para ônibus e vans em que há abrigo para os usuários; o ponto de mototáxi; e ainda, o galpão dos veículos municipais.

Isso deve-se ao fato de que os outros estão em uma área fora do recorte abordado, como é o caso da estação de tratamento de água, localizada em Arapiraca; do Centro de Tratamento de Resíduos (CTR), situado no povoado Lagoa do Algodão; e da subestação de energia elétrica da equatorial, instalada recentemente nas margens da rodovia AL-486.

Ou ainda, porque não foram encontradas informações acerca da infraestrutura para os esses elementos, como é o caso do gás canalizado e dos espaços para transporte, tratamento e disposição final das águas pluviais e do esgotamento sanitário, mesmo que o município tenha instituído o Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB) (Craíbas, 2021).

Quanto aos equipamentos comunitários, a disposição na área é mais frequente, podem ser observados os espaços administrativos: prefeitura, secretarias, câmara de vereadores e arquivo municipal, incluindo onde vai ser o novo centro de concentração deles, a cooperativa dos catadores de recicláveis e a secretaria do meio ambiente; e as instituições educacionais públicas e privadas, a depender do nível de ensino ou função exercida nelas.

Também, as Unidades Básicas de Saúde (UBS’s), o centro veterinário, o centro de especialidades odontológicas (CEO), o centro de abastecimento farmacêutico (CAF), o centro de fisioterapia e algumas clínicas particulares referentes aos espaços destinados à saúde e classificados por seu uso. Além dos locais referentes à assistência social: a previdência social, a padaria e soparia comunitária, o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) e o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS);

Ainda nesses equipamentos comunitários, aqueles que pertencem ao lazer: os ginásios poliesportivos, os campos de futebol, improvisados ou não, e as praças, em que cada fração foi nomeada correspondentemente ao seu título. Igualmente, o Centro Integrado de Segurança Pública (CISP), a junta militar do município, as igrejas correspondentes às instituições religiosas e o cemitério representando os serviços funerários.

Por último, estão alguns estabelecimentos relativos ao comércio: os mercados, e outros que oferecem serviços, por exemplo, os postos de combustíveis, as pousadas, os bancos, os correios e o cartório. Ambos são relevantes no cotidiano de moradores e frequentadores do centro urbano de Craíbas, e por isso, capazes de gerar alta rotatividade de pessoas.

Em concordância com Macedo et al. (2018), a forma urbana se constitui por objetos rearranjados que contém os espaços livres, portanto se a forma está em transformação, também o estão os espaços livres, se nem sempre diretamente na forma, o estão em seus usos: ruas, calçadas e outros. Assim, as transformações que serão realizadas nos equipamentos públicos de Craíbas afetarão a área em que serão construídos, como também a área de onde serão retirados, sendo o caso da área de estudo deste trabalho.

Conforme um dos objetivos da administração atual, o impacto da implantação do terminal rodoviário em outro local da cidade, será de uma nova centralidade existente na mesma, além do surgimento de um novo eixo de urbanização e da expansão de sua área urbana. O estabelecimento desses equipamentos acarretará, posteriormente, na criação de residências, comércios, serviços e outros elementos edificados, devido a essa valorização da área e a atração de um público diferente para a mesma.

Ao associar essas conclusões à análise do mapeamento de localização do município de Craíbas-AL (Apêndice A), onde destaca-se a área de exploração da Mineradora Vale Verde e as mudanças já ocasionadas por essa atividade no território de Craíbas e no cotidiano de alguns moradores, é possível inferir que há uma relação entre as duas situações. A necessidade dos mesmos em ter outros locais para viver com mais qualidade provavelmente será um impulso para o crescimento da área na cidade, visto que a mesma torna-se uma direção alternativa para esse desenvolvimento.

Além disso, essa implantação apresentará outros impactos, pois:

> (...) A autora acrescenta que os impactos provenientes destes empreendimentos também ocorrem em nível ambiental, analogamente aos impactos ambientais relacionados a transportes, incluindo impactos nas condições do meio ambiente, na organização do espaço urbano e nas características histórico-culturais. Sobre os aspectos relativos à organização do espaço urbano, ressalta a relevância da presença de pólos geradores de tráfego, causando muitas vezes, alteração do valor dos terrenos, alteração do uso, da densidade ou da ocupação física do solo (Kneib et al., 2006, p.3).

> Portugal e Goldner (2003), com base em outros estudos, ressaltam que os impactos produzidos pelos sistemas de transporte podem ser estruturados em oito grupos: i) urbanísticos: abordando potenciais de valorização ou desvalorização do sistema sobre o estoque imobiliário em sua área de influência, quantidade de empreendimentos imobiliários, alterações no valor do solo, estética urbana e identidade paisagística; ii) energéticos: considerando o consumo de combustível e seu efeito poluidor para atender à nova demanda gerada pelo sistema; iii) temporais: contemplando as variações dos tempos de viagens por modalidade de transporte, considerando as alterações no sistema viário, nas velocidades do tráfego e extensão dos congestionamentos; iv) poluidores: considerando qualidade do ar, nível de ruídos e vibrações, doenças causadas pela poluição, gastos com manutenção de imóveis; v) relacionados à segurança: observando a variação dos índices de periculosidade sobre passageiros e pedestres; vi) climáticos: relacionando-os ao efeito estufa, inversões térmicas e ilhas de calor; vii) econômicos: contemplando custos, impactos no setor produtivo, mercado imobiliário, mudanças na acessibilidade e mobilidade, consumo de combustíveis, dentre outros; viii) sociais: incluindo mobilidade residencial, equidade, condições de vida, desapropriações, segregação espacial (Kneib et al., 2006, p.5).

Em relação a área de estudo do presente trabalho, no entanto, se não houver um planejamento adequado, o que pode acontecer é o surgimento de um vazio urbano onde atualmente funciona o terminal rodoviário. E com isso, acarretar em prejuízos para o centro urbano como um todo, descaracterizando-o, além de desvalorizar a área e provocar perdas em sua vitalidade, dinâmica e identidade local da comunidade.

> Para tanto, adota-se o conceito de Fausto e Rábalo (2001) e Borde (2006) de vazios urbanos como espaços remanescentes na dinâmica urbana, sendo aquelas terras urbanas que permaneceram vazias ou subutilizadas, atendidas diretamente ou muito próximo à infraestrutura urbana já instalada, e que devido seu estado de falta de uso contraria o princípio da função social da propriedade, podendo variar entre a porção fundiária do lote e a edificação que se encontra vazia, sem uso (Silva, 2020, p. 3 - 4)

Isso pode ser observado em cidades que após a segunda guerra mundial experimentaram um crescimento muito rápido e expandiram para além de seus limites tradicionais, com o desenvolvimento de subúrbios e áreas comerciais periféricas. Motivados pela evolução tecnológica, econômica, cultural e política das sociedades, muitos habitantes das regiões centrais deixaram suas residências para morar nessas áreas mais distantes.

> A industrialização das cidades brasileiras provocou uma expansão urbana acelerada em meados do século XX, marcada por um padrão de ocupação periférico, com crescimento no sentido centrífugo que apresentava baixa densidade habitacional e pouca diversidade funcional, o que resultou na migração da população das áreas centrais formadoras da cidade para as novas centralidades de desenvolvimento urbano (Clemente, 2012 apud Silva, 2020, p. 3).

Diante disso, a necessidade de deslocamento das pessoas dessas periferias para os centros urbanos e as descobertas das revoluções industriais, ocasionaram a construção de estradas e infraestruturas cada vez mais focadas no uso de automóveis, negligenciando os pedestres e o Sistema de Espaços Livres (SEL) das cidades. As quais, posteriormente, ainda podem ter passado por processos de renovação urbana e o consequente fenômeno da gentrificação:

> Esse processo de espraiamento urbano resultou em vazios em diferentes porções da cidade, as áreas periféricas da cidade, com pouca ou nenhuma infraestrutura urbana, sofreram com o surgimento de loteamentos “salteados”, resultando em áreas de propriedades e tamanhos variados vazias (CLICHEVSKY, 2000), mas o centro antigo das urbes foi o grande palco de atuação dessa problemática urbana, sofrendo uma perda significativa de parte seu contingente habitacional, o que desencadeou, ao longo dos anos, o abandono e a subutilização dessa área (Vaz e Silveira, 2007 apud Silva, 2020, p.3).

Assim, as áreas antigas e degradadas da cidade, principalmente os centros urbanos, foram revitalizadas para atrair novos residentes e investimentos, os primeiros moradores foram expulsos dos próprios bairros, os equipamentos e elementos urbanos tradicionais transformaram-se em outros mais “modernos” e a identidade da comunidade local foi perdida.

> Os movimentos de renovação ou revitalização de áreas específicas nas cidades (nomenclaturas utilizadas para exaltar os aspectos positivos e esconder as consequências negativas dos processos de redesenvolvimento), bem como o desenvolvimento de infraestrutura urbana, têm por consequência, em geral, de forma desejada ou não, o desalojamento de população, seja de forma direta, por meio de desapropriações e remoções, seja de forma indireta, pelas mudanças de padrão de moradia e consumo nestas áreas com a nova forma de urbanização. Quanto a este último aspecto, cabe destacar que os processos de redesenvolvimento são condição necessária mas não suficiente para o desalojamento indireto da população, que depende ainda de outros fatores sociais, econômicos e políticos para se concretizar (Ribeiro, 2018, p.4).

Por fim, tendo esses exemplos em vista e sabendo as transformações urbanas que aconteceram e as que estão prestes a acontecer no município de Craíbas, a fim de evitar esses mesmos processos e a consequente perda identitária sociocultural e urbana da área de estudo do trabalho, é necessário entender de forma mais aproximada e específica os aspectos urbano-paisagísticos do recorte espacial estudado, caracterizar como acontece o uso, ocupação e cotidiano da praça e de seu entorno imediato.

2.2 ASPECTOS URBANO-PAISAGÍSTICOS DA PRAÇA E SEU ENTORNO

2.2.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Com o objetivo de organizar o território de maneira funcional, garantir a compatibilidade de usos e prevenir conflitos entre atividades, a classificação de uso do solo se divide em categorias baseadas nas funções desempenhadas por cada área no espaço urbano. Assim, algumas delas foram identificadas no mapeamento da página seguinte, acerca dessa disposição na área e entorno do recorte de estudo deste trabalho.

É nítido a predominância do uso comercial no espaço, inclusive, em muitas das edificações que detém o uso residencial também, o que as caracteriza como uso misto. Ou seja, por compartilhar a função de morar com a de trabalhar, funcionam como residências e como edificações comerciais ou de serviços, visto que esse também é um uso bem presente na área e uma realidade que é cada vez mais comum nos centros urbanos em crescimento.

Figuras 60 a 62 - Fotos de edificações com uso misto em meio às comerciais, de serviços e residenciais no entorno da praça da rodoviária.

Fonte: Autora, Novembro de 2023.

6. MAPEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

EDIFICAÇÕES

Rua Manoel Nunes

Rua Manoel Antônio de Jesus

Rua São Pedro

Rua São Pedro

Rua Nossa Senhora da Conceição

Rua Boa Vista

Rua Pau Ferro

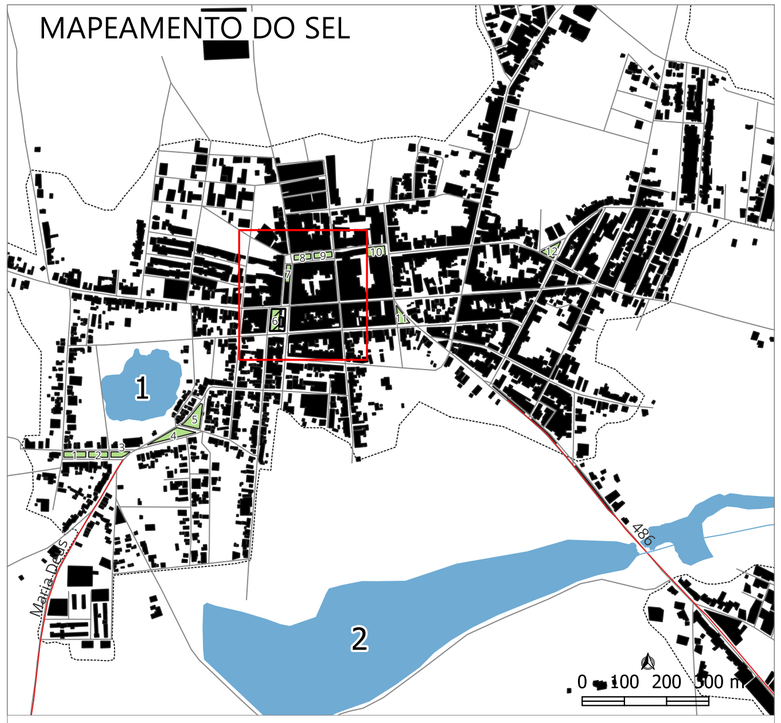
Rua São Pedro

Rua Nossa Senhora da Conceição

Rua Pedro Gama

0 25 50 75 m

MAPEAMENTO DO SEL



LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Hidrografia
- Corpos d'água
  - 1: "Lagoa" e 2:"Açude"
- Área urbana
- Área de estudo
- Edificações
- Espaços livres
- Terminal rodoviário
- Praças e canteiros:
  - 1,2 e 3: Praça José Nunes de A.
  - 4 e 5: Praça Deoclecio Barbosa da S.
  - 6: Praça Manoel F. S. (da rodoviária)
  - 7: Praça da rua São Pedro
  - 8 e 9: Praça Manoel Nunes
  - 10: Praça N. S. do Coração de ouro
  - 11: Praça Padre Cícero
  - 12: Praça da "Cohab"

LEGENDA TEMÁTICA:

- Vias de alta conexão
- Vias de média conexão
- Vias de baixa conexão
- Feira livre
- Rota da vans
- Área de estudo
- Residencial
- Serviços
  - 1: Postos de comb.
  - 2: Pousadas
  - 3: Bancos
  - 4: Correios
  - 5: Cartórios
  - 6: Lanchonete
  - 7: Academia
  - 8: Salão de beleza
  - 9: Ótica
  - 10: Consultório odont.
  - 11: Escritório de adv.
  - 12: Lan house
  - 13: Empresa de internet
- Comercial
  - 1: Mercados
  - 2: Quitanda
  - 3: Açougue/Avícola
  - 4: Loja de doces
  - 5: Depósito de bebidas
  - 6: Farmácia
  - 7: Loja de suplementos
  - 8: Loja de produtos agrop.
  - 9: Loja de roupas
  - 10: Loja de acessórios
  - 11: Loja de variedades
  - 12: Loja de celular
  - 13: Loja de móveis
  - 14: Loja de construção
  - 15: Loja de autopeças
- Administrativos
  - 1: Prefeitura
  - 2: Secretarias
- Educação
  - 2: Esc. Arlene S.
  - 5: Biblioteca
- Saúde
  - 2: Centro vet.
  - 6: Clínica partic.
- Assistência
  - 3: CRAS
  - 4: CREAS
- Segurança
  - Junta militar
- Religiosos
  - Igreja matriz
- Lazer
  - 6: Praça Manoel F. S.
  - 7: Praça da rua São Pedro
  - 8 e 9: Praça Manoel N.
- Mobilidade urbana:
  - 1: Terminal rodoviário
  - 2: Ponto de mototáxi
- Sem uso
  - 1: Vazio urbano
  - 2: Em construção
  - 3: Const. "abandonada"
- Recorte espacial do cotidiano

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA

DESENHO: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO ESC: 1/750 ANO: 2024

Isso acontece pela valorização do bairro, pela necessidade das pessoas de obter renda, pelo surgimento de novas demandas e, consequentemente, novos negócios, assim como, no caso das edificações mistas, pela falta de espaços melhores por parte dos proprietários para implantar seus estabelecimentos. Ou ainda, pelo desejo dos mesmos de economizar nas despesas e no tempo de deslocamento até outros locais para trabalhar, e por essa razão, usam a própria casa como fonte de renda.

Além desses, o uso institucional está presente e têm como ambientes a prefeitura e as secretarias municipais, a escola Arlene Simplício (Figura 63 e 64) e a biblioteca, um centro veterinário e algumas clínicas de saúde particulares, o CRAS e o CREAS, a junta militar, e também a igreja matriz Nossa Senhora do Coração de Ouro (Figuras 65 e 66), ou seja, o entorno imediato da área de estudo caracteriza-se pela diversidade de usos existente.

Figuras 63 e 64 - Foto do centro educacional infantil Arlene Simplício.

Fonte: Google Maps (2022), Novembro de 2024.

Figuras 65 e 66 - Fotos da igreja matriz de Craíbas-AL.

Fonte: Autora, Agosto de 2024.

Para completar as edificações, referentes à mobilidade urbana, têm-se o terminal rodoviário (Figuras 7 a 10) e o ponto de mototáxi (Figuras 55 e 56), enquanto caracterizando os vazios urbanos, têm-se algumas estruturas que foram abandonadas ou estão em processo de construção. Esses vazios também são compostos pelos terrenos não ocupados encontrados no perímetro (Figuras 67 e 68) e junto com as praças (Figuras 38 a 41), compõem parte do SEL do recorte espacial em estudo.

Figuras 67 e 68 - Fotos de um vazio urbano vizinho à praça.

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Conforme Jan Gehl (2013), algumas características das edificações são capazes de provocar maior ou menor integração física e visual na paisagem, como: a variedade de funções, a dimensão das fachadas, o total de pavimentos, a quantidade de portas, janelas e os materiais e detalhes empregados nelas, mas principalmente, o tratamento dos térreos e a presença dos espaços de transição. Acrescenta que, esses espaços são onde se localizam as portas de entrada e os pontos de troca entre interior e exterior, onde a cidade encontra as edificações e pode haver interação da vida dentro delas e da vida ao ar livre, como os recuos, jardins e outros.

> Para simplificar, podemos descrever as oportunidades de experiência a partir de dois extremos. Um é a rua com uma "transição suave" com lojas alinhadas, fachadas transparentes, grandes janelas, muitas aberturas e mercadorias expostas. Aqui há muito para se ver e tocar, proporcionando muitas e boas razões para o pedestre diminuir o passo ou mesmo parar. O outro extremo, a rua com "transição rígida", é diametralmente oposto: os pisos térreos são fechados e o pedestre caminha ao longo de fachadas de vidro preto, concreto ou alvenaria. Há poucas, ou nenhuma porta e, no geral, há pouco para se vivenciar; não há sequer motivo para escolher aquela determinada rua (Gehl, 2013, p.79).

Assim, diante da classificação do autor em térreos ativos, convidativos, mistos, monótonos ou inativos, é possível inferir que a maioria das edificações mapeadas acima apresentam térreos mistos (Figuras 69 e 70) e algumas delas térreos convidativos (Figuras 71 a 73). Isso deve-se ao fato de serem edificações térreas ou de até dois pavimentos, à presença de muitas aberturas nas fachadas, às variadas funções exercidas, além das testadas estreitas percebidas na maioria dos lotes.

Contudo, os materiais e a quantidade de detalhes empregados nesses térreos ainda são insatisfatórios para um processo eficaz de atrair a atenção dos transeuntes, como também, não apresentam com frequência espaços de transição (jardins, recuos, escadarias e etc.) entre suas calçadas e edificações. Quase todas possuem as aberturas rentes as calçadas, o que confere aos passeios a função de abrigar as pessoas que transitam pelas ruas e necessitam parar para realizar pequenas interações e atividades entre si ou com a paisagem, ressaltando a importância dos mesmos.

Figuras 69 e 70 - Fotos de edificações do entorno com térreos mistos.

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Figuras 71 a 73 - Fotos de edificações do entorno com térreos convidativos.

Fonte: Autora, Maio de 2024.

Por fim, esse poder de integração é notável apenas durante o dia, devido à ocupação predominantemente comercial ou de serviços e o uso específico de cada lote, que em sua maioria não funciona à noite. Esse fenômeno de vitalidade durante o dia e apatia após o horário comercial é comum em alguns centros urbanos e pode ser observado na imagem abaixo e com o mapeamento do cotidiano da área de estudo de forma detalhada.

Figura 74 - Foto do entorno imediato após o horário comercial.

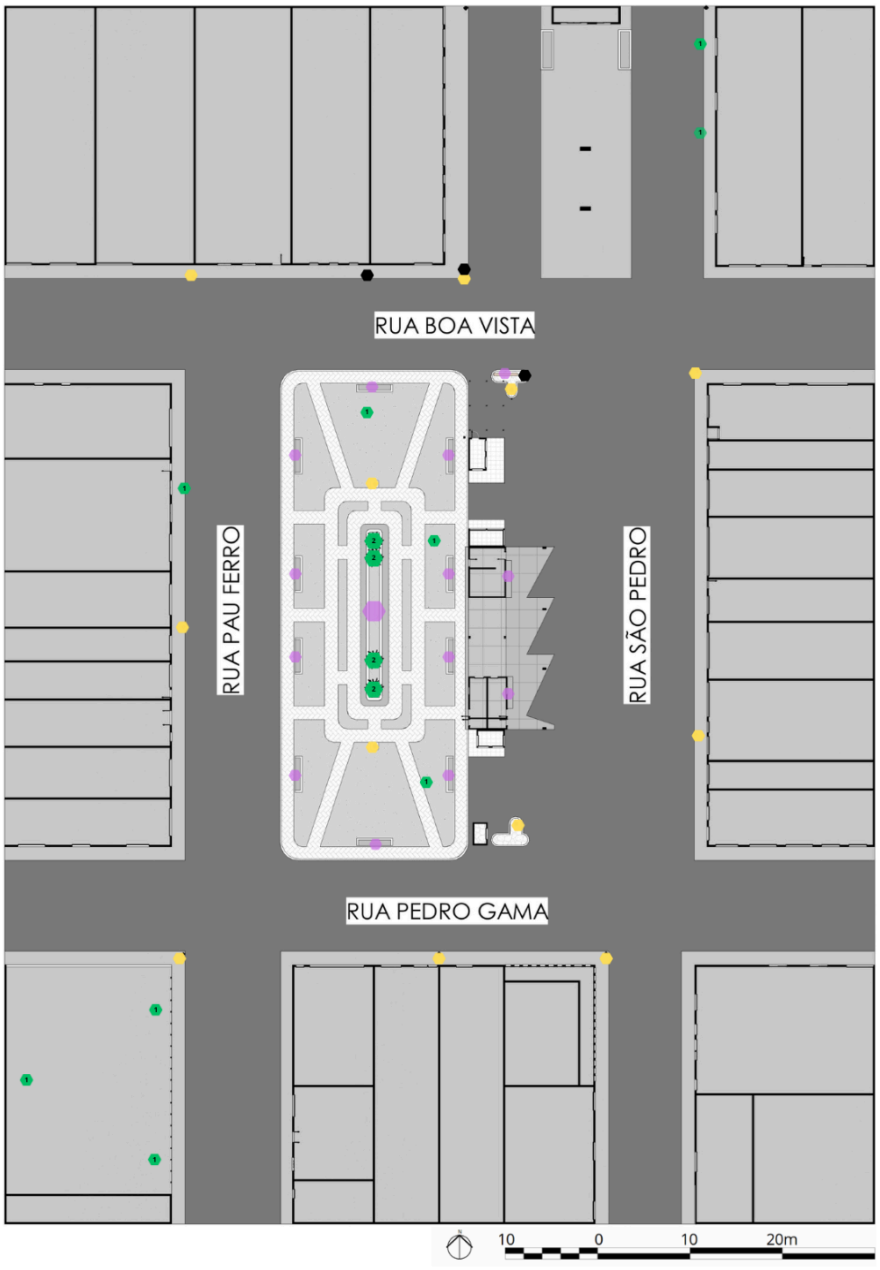
Fonte: Autora, Maio de 2024.

2.2.2 COTIDIANO

2.2.2.1 ELEMENTOS URBANOS E ÁREAS VERDES

Partindo da metodologia usada por Vivian D. Ecker (2016), os primeiros tópicos observados no recorte espacial do cotidiano, destacado no mapeamento anterior (Ver mapeamento 6), foram as áreas verdes e os elementos urbanos existentes na área, subdivididos em mobiliário, vegetação, arte pública, sinalização, iluminação e pavimentação, conforme esta imagem.

Figura 75 - Mapeamento dos elementos urbanos e áreas verdes.



Fonte: Autora, 2024.

Como mobiliário, foi possível observar a presença de alguns bancos na praça e no terminal, ambos em concreto, com encosto, distribuídos de forma simétrica e localizados no centro e nas extremidades desses espaços. Todos estão em um estado de conservação ruim, pois apresentam muitas camadas de tinta descascando, sujeira, e no caso dos assentos da praça, lodo em muitas partes de sua estrutura devido a exposição às intempéries ou até mesmo danos físicos em sua estrutura causados pelo uso incorreto.

Devido também a sua forma e falta de ergonomia, ambos não são muito convidativos, mas aqueles localizados no terminal ainda oferecem na maior parte do tempo maior possibilidade de interação social e com o espaço, como também, conforto. Na praça, a visibilidade da rua, das atividades exercidas, a iluminação e o sombreamento são condições comprometidas.

Figuras 76 a 79 - Fotos do mobiliário no terminal e na praça.

Fonte: Autora, Novembro de 2023.

Quanto à vegetação e as áreas verdes de forma geral, a presença se resume em três “craibeiras” de grande porte que estão localizadas em áreas diferentes da praça, quatro espécies arbustivas localizadas no canteiro, além de outras árvores nas calçadas próximas e em um terreno vazio do entorno.

Figuras 80 e 81 - Fotos da vegetação na praça.

Fonte: Autora, Novembro de 2023.

Em relação a iluminação, foi possível notar a presença de alguns postes distribuídos nas praças e nas calçadas do entorno, todavia, ainda é insuficiente e mal iluminado. Sobre a sinalização, três placas foram vistas representando a sinalização vertical, mas estão desatualizadas e em péssimo estado de conservação. E no que se refere a arte urbana ou exemplos de manifestação cultural físicos, são inexistentes no recorte analisado.

Figura 82 - Fotos da iluminação na praça e entorno.

Fonte: Autora, Abril de 2024.

Figuras 83 e 84 - Fotos da sinalização na praça e entorno.

Fonte: Autora, Novembro de 2023.

Por fim, acerca da pavimentação, as ruas em volta do recorte são asfaltadas, o piso do terminal é um revestimento cerâmico ou paralelepípedo, e a praça possui áreas com piso cimentado, areia ou placas de concreto. Todas elas apresentam desgaste, mas no caso dos pisos do terminal e da praça, a situação é ainda pior, pois há muitas quebras nas peças e descontinuidades nos níveis, não apresentando acessibilidade universal.

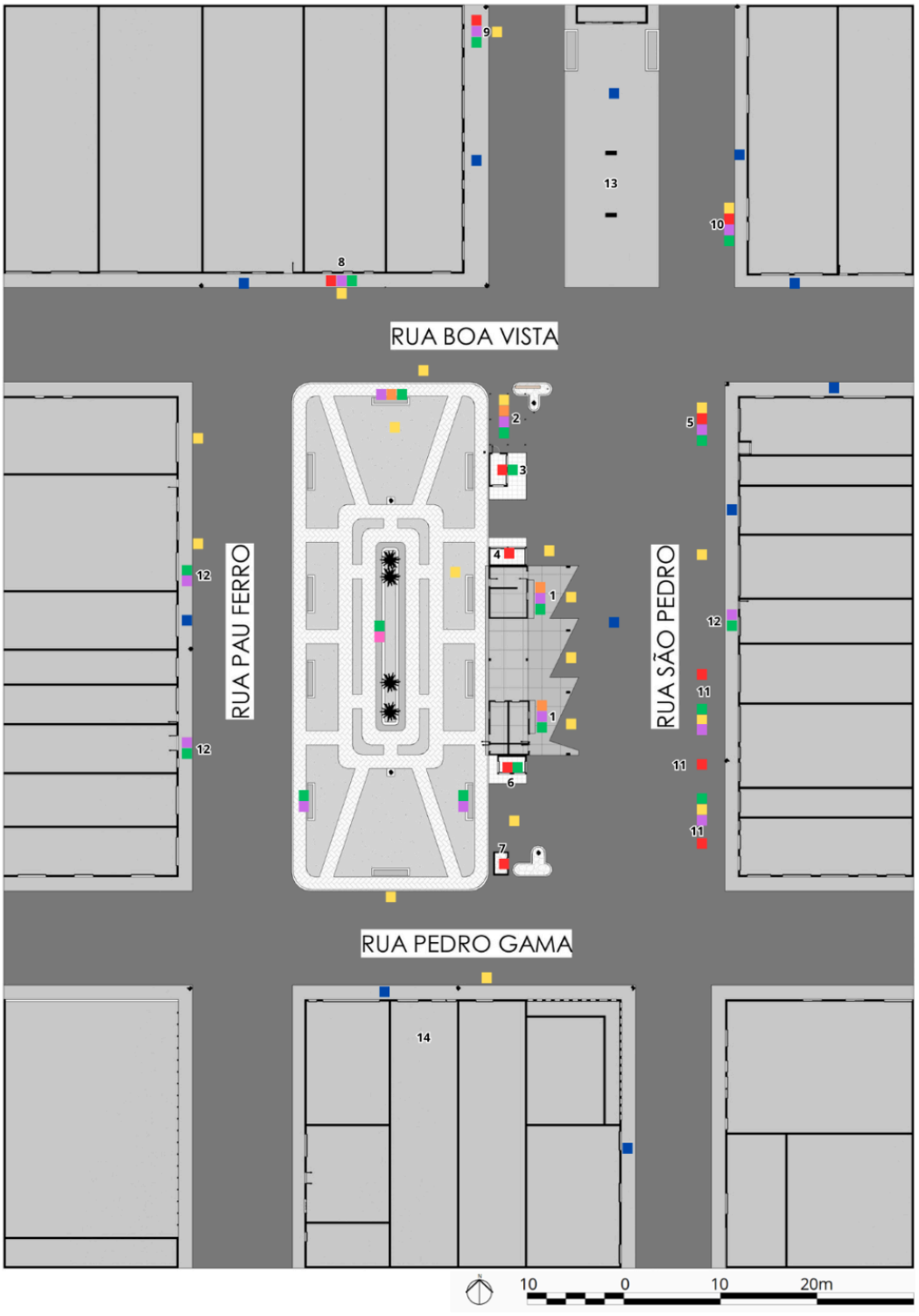
Figuras 85 a 88 - Fotos da pavimentação e falta de acessibilidade na praça e terminal.

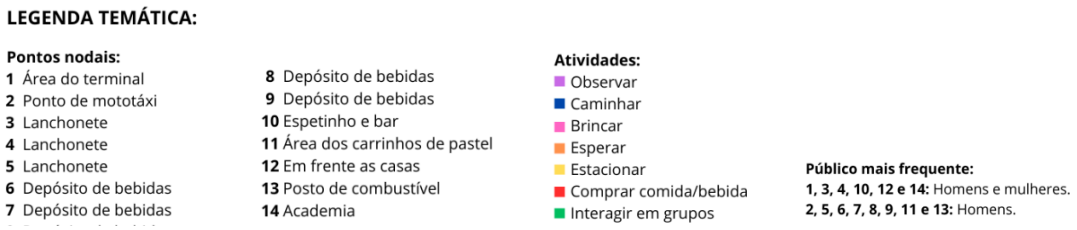
Fonte: Autora, Novembro de 2023.

2.2.2.2 ATIVIDADES E USUÁRIOS

Conforme a figura abaixo, o segundo ponto analisado foram as atividades realizadas e quem são os usuários que frequentam o espaço.

Figura 89 - Mapeamento das atividades e usuários.





Fonte: Autora, 2024.

Desse modo, é possível notar alguns pontos nodais (Figuras 90 a 100) de atividades existentes no recorte, o primeiro é referente a área de embarque e desembarque do terminal, pois permite que as pessoas esperem, observem e interajam em grupo. Assim, há um constante fluxo de pessoas, mercadorias e transportes, como também acontece no segundo local: o único ponto de mototáxi existente na cidade.

Além desses, outros lugares de destaque observados são as lanchonetes (Números 3, 4 e 5), os depósitos de bebidas (Números 6, 7, 8 e 9), o “espetinho” (Número 10) e os carrinhos de pastel (Número 11) que ficam estacionados no entorno, sendo os últimos, elementos bem característicos do cotidiano. Ambos permitem que as pessoas parem para comprar e fazer refeições ou somente observar a paisagem e conversar umas com as outras.

As últimas práticas também acontecem em algumas calçadas da área, principalmente aquelas localizadas em frente às residências (Número 12), e até em lugares da praça, pois em determinados horários do dia os moradores podem reunir-se para contemplar o local e interagir socialmente. Ademais, a praça abriga majoritariamente atividades de curta duração ou de passagem, raramente é utilizada por alguma criança para brincar ou por usuários de forma geral para realizar outros tipos de atividades que não sejam essas.

Como dito anteriormente, essa dinâmica prevalece durante o período diurno, enquanto o terminal, os comércios, os serviços e os ambientes institucionais funcionam. Fora do horário comercial padrão, funcionam na área apenas o posto de combustível (Número 13), a academia (Número 14), o depósito de bebidas (Número 8), e por vezes as lanchonetes (Números 3 e 5) e o “espetinho”[1] (Número 10), em que são colocadas mesas e cadeiras na

[1] Neste trabalho, entende-se como “espetinho” o local existente para a comercialização de alimentos como churrascos, caldinhos, bebidas e etc.

calçada do mercado Novo Horizonte, ao lado do posto de combustível (esquina entre a rua Boa Vista e a rua São Pedro) para as pessoas usarem.

Figuras 90 a 100 - Fotos dos pontos de concentração de atividades.

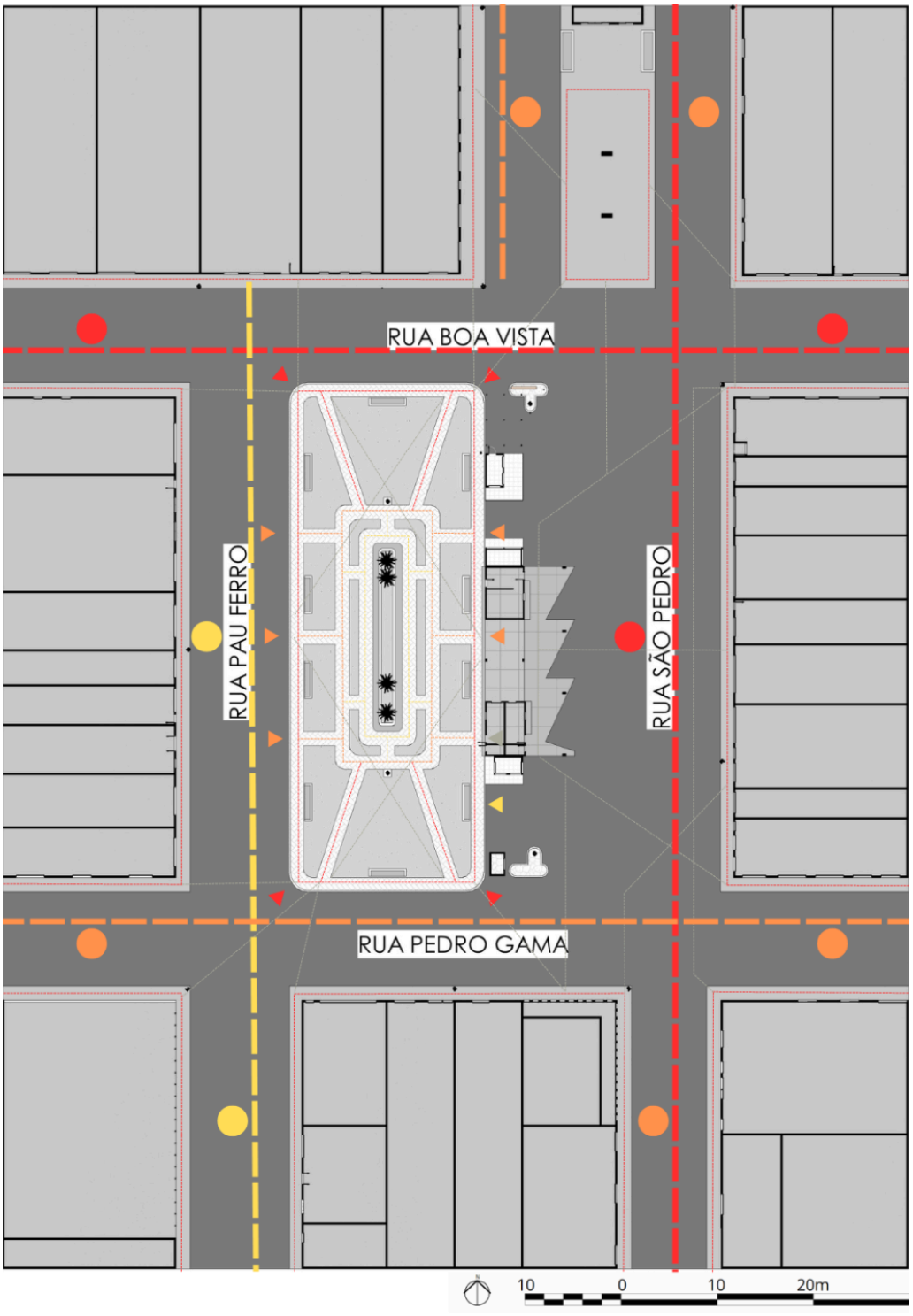
Fonte: Autora, 2023 e 2024.

Também foi possível notar que o público predominante dessas práticas são os homens, jovens e adultos, nas atividades noturnas onde algumas envolvem bebidas alcoólicas e outros entorpecentes, como também nas diurnas, visto que a maioria dos motoristas dos transportes coletivos são homens, bem como os mototaxistas, os comerciantes e os funcionários da área. Logo, apesar da população feminina ser maioria na cidade, a realidade no local é outra, e transitar por essas vias ou permanecer nesses ambientes chega a ser desconfortável e intimidante para as mulheres em muitos casos.

2.2.2.3 ROTAS DE CIRCULAÇÃO

O último item explorado na percepção do cotidiano do objeto de estudo foram as rotas de circulação. Portanto, como é visível abaixo (Figura 101), as ruas Boa Vista e São Pedro são as mais utilizadas pelos automóveis, enquanto nas ruas Pedro Gama e Pau Ferro esse movimento é menor. Isso acontece devido aos usos das edificações adjacentes a elas e a concentração de atividades em frente à edificação do terminal, ou seja, a quantidade de fluxos é decorrente da capacidade de atração que cada espaço desempenha.

Figura 101 - Mapeamento das rotas de circulação.



Fonte: Autora, 2024.

Em relação ao deslocamento realizado a pé, o uso de atalhos em detrimento dos caminhos originais estabelecidos (Principal, secundário e local) é bem comum. Dentro da praça, os caminhos são monótonos e pouco funcionais, logo, os usuários utilizam-nos pouco e de diferentes formas em seus trajetos, apropriaram-se a fim de encurtar as distâncias percorridas.

Devido às dimensões necessárias para as manobras realizadas pelo transporte coletivo, a largura da rua São Pedro é maior que o comum, possui cerca de 25 metros. Ainda, por não possuir sinalização adequada, as pessoas utilizam essa via livremente, para o deslocamento a pé a partir dos atalhos mapeados, ou para o uso de veículos, em que o sentido dos fluxos varia e muitas vezes a pista abriga mais do que apenas duas faixas de trânsito.

Quanto aos acessos, os mais utilizados para a praça são os de suas esquinas, pois captam mais facilmente os diferentes fluxos de pessoas, seguidos daqueles através do terminal rodoviário e da rua São Pedro, e posteriormente, os da rua Pau Ferro. Também há alguns que foram interrompidos pela edificação do terminal ou que estão escondidos pelas outras estruturas adjacentes, logo, são menos utilizados pelos pedestres.

Figuras 102 e 103 - Fotos dos fluxos estabelecidos na rua São Pedro.

Fonte: Autora, 2023.

2.3 SÍNTESE DE PROBLEMAS, POTENCIALIDADES E TENDÊNCIAS

Após a análise espacial da área urbana do município e seu Sistema de Espaços Livres, sistema viário e de mobilidade urbana, como também do uso, ocupação e cotidiano da área de intervenção do presente trabalho em seus diferentes aspectos, é possível sintetizar alguns problemas e potencialidades.

Representados no mapeamento da página seguinte, em uma visão macro do centro urbano e do SEL, destaca-se primeiramente a falta de conexão entre as áreas livres públicas paisagísticas existentes. Embora as localizações das praças sejam próximas, elas não possuem relações de complementaridade ou elementos atraentes que interliguem-nas, visto que, a rota do transporte coletivo, por exemplo, é limitada e não acessa todas elas.

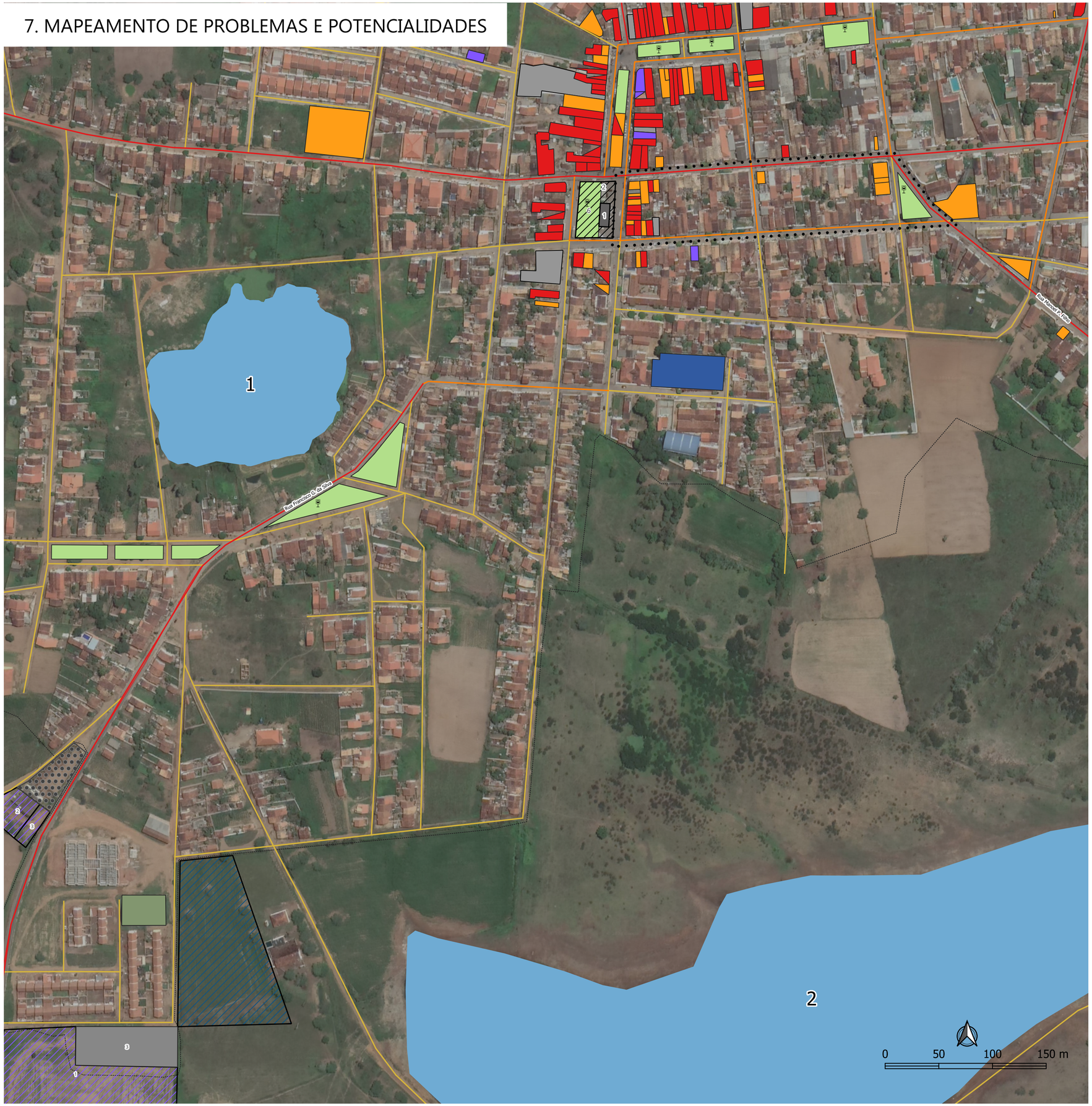
Apesar do alto potencial para serem áreas de destaque na cidade, devido às suas características físicas naturais e localizações aproximadas às vias de acesso e futuras centralidades do município, os corpos d'água existentes também são desvalorizados e negligenciados na dinâmica urbana atual, são cada vez mais danificados, tal como a cobertura vegetal adjacente.

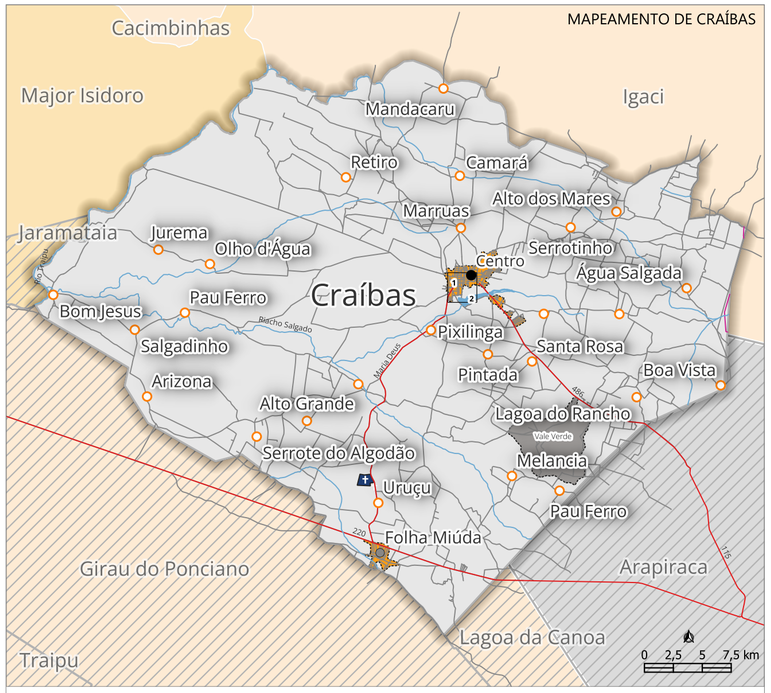
Quanto à segunda possibilidade de acesso ao centro urbano, derivada da rodovia Maria de Deus, nota-se que ela perde sua característica de eixo viário na Rua Francisco Gama da Silva, quando seu traçado é interrompido e ela se divide em vias locais até chegar à praça da rodoviária, por exemplo. Caracterizando assim também, uma fragmentação entre a área de estudo e a área de implementação do novo terminal e outros equipamentos urbanos.

Fato esse que vai gerar a perda da principal função exercida na zona de intervenção deste trabalho, além do esvaziamento de espaços voltados ao uso institucional, ou seja, edificações desocupadas. O que, em conjunto com a tendência do surgimento cada vez maior de comércios, serviços e residências com uso misto, será responsável por diminuir a vitalidade da área, visto o horário específico de funcionamento desses ambientes.

Nos fins de semana, feriados ou horários em que os estabelecimentos existentes voltados a esses usos estão fechados, essa realidade já é observada. Logo, se não houver um planejamento adequado e que valorize os espaços livres, a presença de mais vazios urbanos causará insegurança e desconforto nas pessoas, instituindo percursos ainda mais desagradáveis.

7. MAPEAMENTO DE PROBLEMAS E POTENCIALIDADES





LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Área estimada de exploração da Mineração Vale Verde
- Microrregião de Arapiraca
- Mesorregião do Agreste
- Alagoas

LEGENDA TEMÁTICA:

- Vias de alta conexão
- Vias de média conexão
- Vias de baixa conexão
- Rota das vans pouco inclusiva
- Corpos d'água desvalorizados
  1: "Lagoa" e 2: "Açude"
- Área de estudo (Perda de sua função principal atual)
- Atual Esc. Barros Paes (Inadequada ao uso)
- Novo terminal rodov. (Novo eixo de urbanização)
- Novas edificações adm.
  1: Centro administrativo
  2: Cooperativa dos cat.
  3: Sec. do meio amb.
  (Novo eixo de urbanização)
- Nova Esc. Barros Paes (Novo eixo de urbanização)
- Áreas livres públicas paisagísticas desconectadas - Praças e canteiros
  6: Praça da rodoviária
- Áreas de lazer públicas desconectadas - Ginásios e campos
- Mobilidade urbana atual
  1: Terminal rodoviário atual (barreira física e visual)
  2: Ponto de mototáxi (Única forma de modal complementar ao transporte coletivo)
  3: Galpão de transportes
- Ponto de ônibus com estrutura adequada
- Uso comercial - Ocupação em horários específicos
- Uso para serviços - Ocupação em horários específicos
- Vazios urbanos - Sem ocupação
- Secretarias municipais - Edificações que ficarão sem ocupação

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA
DESENHO: PROBLEMAS E POTENCIALIDADES ESC: 1/2500 ANO: 2024

A ausência de pontos de parada adequados para o transporte coletivo, a falta de incentivo ao transporte ativo e a falta de acessibilidade, no terminal, na praça, nos passeios do entorno ou em outros ambientes da cidade também foram fatores observados como problemas. A única forma disponível de modal complementar ao transporte público coletivo é através do serviço ofertado pelos mototaxistas, em que há apenas uma estação na cidade, logo é insuficiente para uma mobilidade urbana eficiente.

Já em uma visão mais aproximada da praça (Figura 104), através do recorte espacial utilizado na análise do cotidiano, os primeiros problemas identificados foram as áreas inseguras em seu entorno imediato. São elas: o vazio urbano situado no lote de esquina entre a rua Pau Ferro e a rua Pedro Gama; e o posto de combustível localizado acima do atual terminal rodoviário, nesse caso inseguro devido ao constante fluxo de transportes pequenos e grandes que interferem na passagem e visibilidade dos pedestres.

Logo após, há as barreiras físicas existentes e que segregam seu perímetro. São elas: a própria edificação do terminal e suas estruturas adjacentes, lanchonetes, depósitos e ponto de mototáxi, como também, o banco central existente na praça. Esse último impede a passagem, mas ambos são prejudiciais à visibilidade de uma via, Rua São Pedro, à outra paralela a praça, Rua Pau Ferro, devido a extensão, altura e materiais empregados na estrutura desses elementos, o que acarreta sensações de medo nos usuários e o não uso da praça como deveria acontecer.

Outro obstáculo para essa utilização é a extensão da rua São Pedro, 24,6 metros, e a diversidade de fluxos existentes na mesma. A necessidade de um tempo maior para o deslocamento e que ele seja realizado de forma fracionada, por conta dos diferentes meios de transporte e sentidos de locomoção utilizados pelos usuários, acarreta em riscos aos pedestres e consequentemente, receio dos mesmos em utilizá-la para chegar a praça, já que não há sinalização ou qualquer tipo de conexão entre os passeios e ela.

Além disso, a maioria dos acessos voltados a essa via são escondidos ou interrompidos pelas barreiras físicas citadas anteriormente, e os do outro lado (Rua Pau Ferro), que são mais visíveis, estão localizados onde a quantidade de atividades e o movimento são menores, portanto, atraem

poucas pessoas e revela que apesar da quantidade de acessos, esses “convites de uso” não funcionam tão bem.

Essa inutilização decorre também dos caminhos longos e monótonos existentes na praça, ou seja, a falta de elementos urbanos, áreas verdes e atividades atrativas prejudica o uso do espaço. Ainda, os assentos, a sinalização, a iluminação, a pavimentação, a vegetação e os outros elementos existentes são insuficientes e estão em péssimo estado de conservação, o que demonstra falta de manutenção e descaso com a área.

A presença de alguns locais em que a presença é quase exclusivamente masculina também foi notada, esses locais costumam reunir grupos somente de homens de diferentes idades e colaboram para que a presença e permanência feminina na área de estudo seja limitada e pouco expressiva, pois gera uma intimidação e revela um desequilíbrio no perfil do público frequentador do espaço, tendo em vista a população da cidade.

Sendo assim, a transferência do terminal rodoviário pode ser entendida como um problema, visto que é o maior elemento de influência na vitalidade da área e do entorno ou como uma potencialidade, se houver um planejamento adequado, a fim de aproveitar seu espaço e a importância do lugar para o melhor atendimento às necessidades dos moradores locais.

Isso deve-se à possibilidade de ampliação da permeabilidade visual e dimensão da área, que permitirá a realização de outros tipos de atividades também. Inclusive, a construção desse e dos outros equipamentos será algo positivo para a urbanização da cidade e para quem vai usufruir dessas novas estruturas, visto que as atuais não estão em um bom estado, como é o caso do terminal e da Escola Barros Paes, e dada a centralidade que representam.

Além disso, têm-se como potencialidade o caráter das edificações do entorno, são majoritariamente térreas, estreitas, com diferentes usos e muitas aberturas em suas fachadas, permitindo maior conexão com os espaços livres públicos. Logo, são aspectos que devem ser mantidos, melhorados e expandidos para outras áreas, a fim de intensificar a integração espacial.

Por fim, os eventos que são realizados (parque, festas, etc.) e os pequenos comércios existentes (lanchonetes, carrinhos de pastel, etc.) fazem parte da identidade cultural e contribuem para a apropriação do espaço pelos moradores, assim, devem ser considerados nas novas soluções projetuais.

Figura 104 - Mapeamento dos problemas e potencialidades da praça e entorno.

Fonte: Autora, 2024.

3. REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA EM CRAÍBAS/AL

3.1 DIRETRIZES PROJETUAIS

Com o diagnóstico finalizado, é necessário definir os princípios urbanísticos norteadores adequados à proposta de requalificação urbana da praça da rodoviária, a qual visa potencializar seu uso cotidiano e sua integração na dinâmica urbana, a partir da redefinição de suas funções e da valorização do espaço enquanto patrimônio público municipal de Craíbas-AL.

Conforme visto anteriormente, a praça está inserida em um contexto que dialoga com diversos sistemas e aspectos urbanos, influencia e é influenciada por eles. Diante disso, e com base na síntese de problemas e potencialidades identificados, a elaboração das diretrizes projetuais também foi dividida em duas escalas de abordagem. A primeira adota uma visão macro do centro urbano, destacando o papel estratégico da praça no Sistema de Espaços Livres (SEL) e propondo soluções que reforcem sua valorização. E a segunda é uma escala mais local, refere-se às necessidades específicas do recorte de intervenção definido no trabalho.

Ou seja, embora possam ser adaptadas a outras áreas livres públicas paisagísticas da cidade, as diretrizes urbanísticas propostas nesse estudo foram elaboradas considerando as particularidades da praça da rodoviária e seu entorno imediato. De acordo, por exemplo, com o perfil do público que frequenta o espaço, as dimensões do local, a função das edificações próximas, e também com a problemática do trabalho, a fim de resolvê-la e criar a melhor solução projetual após a retirada do terminal rodoviário da área.

Assim, sob a ótica do SEL do centro urbano da cidade, é fundamental:

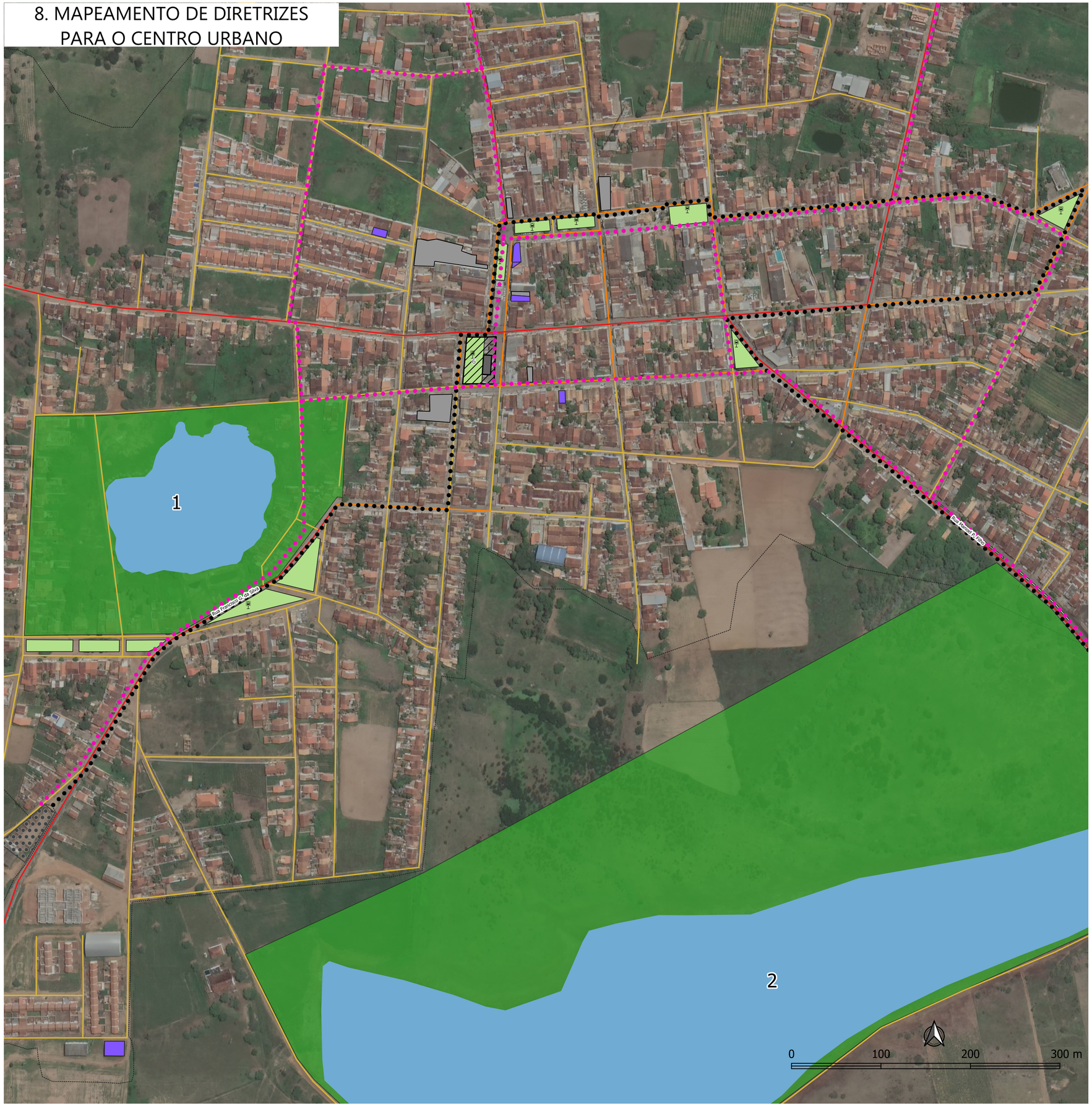
- Valorizar os elementos naturais da cidade, como corpos hídricos e cobertura vegetal, por meio da preservação das características físico-ambientais dessas áreas livres públicas paisagísticas. Isso inclui a implementação de medidas de proteção ambiental, bem como o planejamento desses espaços para que sejam integrados ao tecido urbano, promovendo a sustentabilidade e o bem-estar da população.
- Promover a integração dos espaços livres públicos em geral e da praça em estudo com a área do futuro terminal rodoviário, por meio de um

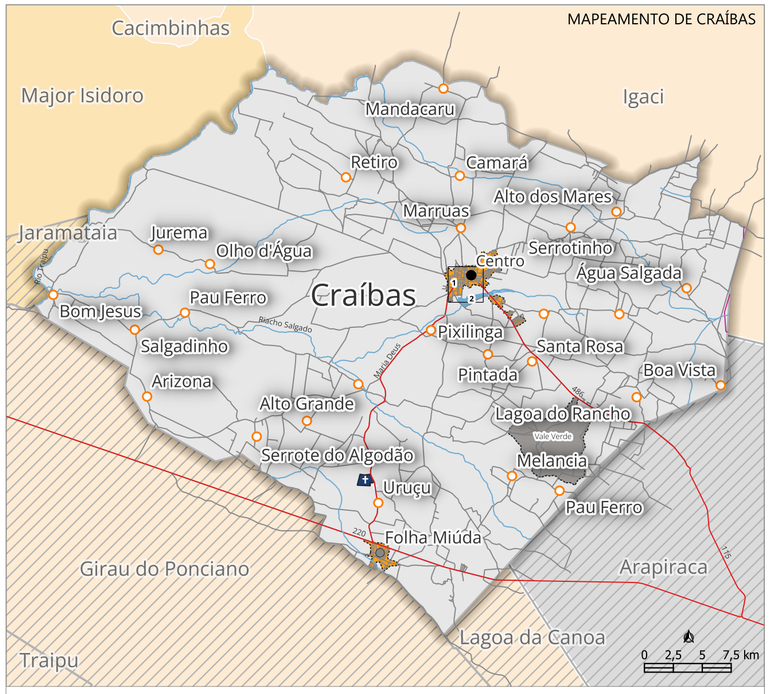
sistema eficiente de mobilidade urbana. Para isso, é necessário readequar a rota do transporte coletivo municipal, garantindo que ele percorra todas as praças do centro urbano, além de instalar nas mesmas a infraestrutura adequada para a espera desse transporte.

- Aprimorar o sistema viário com foco no pedestre, priorizando a acessibilidade universal e incentivando o uso de transportes ativos. Isso inclui a implantação de ciclovias conectando as principais áreas da cidade e a adesão do município a sistemas de compartilhamento de bicicletas, oferecendo a infraestrutura e os modais necessários para promover uma mobilidade mais sustentável e integrada.
- Estabelecer, por meio da criação de um plano diretor para a cidade, diretrizes arquitetônicas para a construção e manutenção das edificações na área urbana, com ênfase nas edificações localizadas ao redor das praças. O objetivo é promover uma diversidade de usos e ocupações, garantindo que as fachadas sejam convidativas, se integrem de maneira harmoniosa aos espaços públicos e preservem a qualidade urbanística, contribuindo para a vivacidade e o dinamismo do centro da cidade, ao mesmo tempo em que favorecem a convivência social, a sustentabilidade e a estética.
- Estabelecer novos usos e funções para as edificações que serão desocupadas e para os vazios urbanos existentes. Essa estratégia deve priorizar iniciativas que promovam a revitalização urbana, como a instalação de equipamentos culturais, serviços comunitários ou atividades econômicas, promovendo sua integração ao tecido urbano.
- Estimular o uso dos espaços livres públicos em horários alternativos, a fim de promover a ocupação contínua, melhorar a percepção de segurança e gerar circulação econômica. Para isso, é possível criar ambientes adequados e interessantes na praça em estudo, além de oferecer benefícios fiscais e outros incentivos aos proprietários de edificações do entorno que atendem a essa proposta de intervenção.

A espacialização dessas diretrizes projetuais urbanísticas está representada no mapeamento da página seguinte.

8. MAPEAMENTO DE DIRETRIZES PARA O CENTRO URBANO





LEGENDA BÁSICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Área estimada de exploração da Mineração Vale Verde
- Microrregião de Arapiraca
- Mesorregião do Agreste
- Alagoas

LEGENDA TEMÁTICA:

- Vias de alta conexão
- Vias de média conexão
- Vias de baixa conexão
- Valorizar os Corpos d'água 1: "Lagoa" e 2: "Açude"
- Conectar as praças e canteiros 6: Praça da rodoviária
- Requalificar a área de estudo
- Integrar o novo terminal rodoviário
- Preservar as áreas livres públicas paisagísticas e criar parques urbanos
- Ocupar os vazios urbanos
- Estabelecer novos usos e ocupação
- Redefinir a rota do transporte coletivo público
- Criar uma ciclovia
- Implantar novas paradas com estrutura adequada para a espera do transporte coletivo

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA
DESENHO: ZONEAMENTO DE PROPOSTAS ESC: 1/2500 ANO: 2024

Já em relação a escala mais local de abordagem, é essencial:

- Preservar a identidade da área em estudo, respeitando sua memória coletiva e valorizando os outros usos que a caracterizam, como os eventos culturais e os pequenos negócios estabelecidos. Isso pode ser realizado por meio da criação e manutenção de atividades e eventos de pequeno e médio porte que celebram a cultura local. Como também, a partir da reorganização do espaço comercial da praça, priorizando os proprietários que já fazem parte da história e garantindo que suas atividades continuem sendo vital para essa dinâmica. O objetivo é preservar as tradições comerciais e culturais, tornando a praça um local vibrante, acolhedor e representativo da comunidade.
- Remover as barreiras existentes e gerar maior permeabilidade física e visual no recorte de intervenção, promovendo uma circulação mais fluida e integrada entre os diferentes espaços da praça e seu entorno.
- Resolver as áreas inseguras, tornando-as menos vulneráveis e ampliando a percepção de segurança existente no espaço;
- Facilitar os acessos à praça, tornando-os mais visíveis e atrativos, por meio da requalificação das entradas, da criação de sinalização clara e do cumprimento à acessibilidade universal.
- Qualificar a área nos aspectos citados como atrativos (mobiliário, vegetação, iluminação, sinalização, pavimentação e arte pública), a fim de que os percursos sejam mais seguros e a permanência agradável;
- Garantir maior presença feminina no local, criando espaços de estar e atividades que promovam um ambiente seguro, acolhedor e inclusivo para mulheres de diferentes faixas etárias e contextos sociais.

3.2 O PROJETO DA PRAÇA

Para concretizar esses princípios e facilitar a materialização desses objetivos, é necessário planejar as atividades que serão realizadas na praça e entorno, além de espacializar os ambientes e as necessidades intrínsecas a essas funções, conforme a proposta urbanística a seguir. Desse modo, o objetivo é que com a requalificação da área, os usuários possam:

- Permanecer - A partir da criação de espaços de estar que possibilitem a contemplação, o descanso, a recreação, a convivência, entre outras interações interpessoais ou com a paisagem, visto que os mesmos influenciarão em um maior conforto e distração dos usuários no local e, consequentemente, em um maior tempo de permanência também. São eles: o parque infantil e *pet,* as áreas de convivência estabelecidas pelo mobiliário distribuído ao longo da praça, a praça de alimentação com banheiros públicos disponíveis, além das vagas para estacionamento de veículos dispostas nas vias do entorno.
- Praticar atividades físicas ou esportivas - Com a criação de espaços que permitam caminhadas, corridas e o uso de bicicletas, patinetes e etc., assim como, a realização de atividades de dança, yoga, funcionais, brincadeiras e demais práticas de movimentação do corpo para todas as faixas etárias. São eles: as calçadas e ciclovias propostas na praça em estudo e no canteiro estabelecido como elemento de conexão urbano paisagística, além do espaço multiuso com piso elevado localizado no canto inferior direito da praça e a área em frente a ele, visto que estão livres de mobiliário.
- Realizar manifestações socioculturais - Através de espaços para apresentações de arte, música, teatro, eventos escolares e outros, assim como, com a existência de áreas livres para o uso em feiras culturais itinerantes, exposições temporárias e eventos públicos em geral. São eles: o espaço multiuso com piso elevado localizado no canto inferior direito da praça e a área em frente a ele, visto que estão livres de mobiliário.
- Exercer a mobilidade urbana - Por meio de percursos de circulação seguros, acessíveis e atrativos, como também, através da infraestrutura adequada para a espera do transporte público coletivo e para a disponibilidade de modais ativos compartilhados, por exemplo, as bicicletas. São eles: o ponto de parada para o transporte coletivo, o bicicletário, além das vagas para estacionamento de veículos dispostas nas vias do entorno.
- Ter experiências gastronômicas - Mediante a implantação de quiosques de alimentação ou carrinhos de comida, priorizando os

proprietários e pequenos comércios que já existem nas adjacências do terminal, além do mobiliário necessário a esse uso. São eles: A praça de alimentação composta por quatro quiosques e área térrea + superior com mobiliário fixo destinado a esse uso.

- Obter informações - A partir da sinalização adequada com placas indicativas e informativas, wi-fi livre, painéis digitais fixos com relógios e mapas da cidade, além de outros elementos que ficarão locados próximo ao ponto de parada do transporte coletivo e ao longo dos caminhos da praça e das vias, nos canteiros propostos.

Assim, adotou-se as análises obtidas do espaço, as referências utilizadas no estudo, mas principalmente a necessidade de ter um local funcional, atrativo e seguro como prioridade e ponto de partida para a tomada das decisões projetuais da proposta urbanística, por exemplo, na setorização e nos usos propostos em cada ambiente da área de estudo.

Figura 105 - Vista 3D das intervenções propostas (a).

Fonte: Autora, 2024.

Figura 106 - Vista 3D das intervenções propostas (b).

Fonte: Autora, 2024.

Figura 107 - Vista 3D das intervenções propostas (c).

Fonte: Autora, 2024.

Figura 108 - Vista 3D das intervenções propostas (d).

Fonte: Autora, 2024.

A partir da definição do trajeto do transporte coletivo e da configuração proposta para a ciclovia (Mapeamento 8), foram, respectivamente, definidos: os locais para o ponto de parada do mesmo, por onde essa via iria atravessar a praça e a área do bicicletário, a fim de manter a integração do espaço.

Figura 109 - Ponto de parada para o transporte público.

Fonte: Autora, 2024.

Figuras 110 e 111 - Localização da ciclovia proposta.

Fonte: Autora, 2024.

Figura 112 - Bicicletário proposto.

Fonte: Autora, 2024.

Em seguida, foi proposta a praça de alimentação com dois pavimentos, o térreo contendo os quiosques, área de mesas para atender esse uso e banheiros públicos; e o superior, com mais mobiliário, uma vez que atende uma quantidade maior de pessoas, aproveita mais o espaço existente e ainda oferece uma vista melhor da praça, da paisagem do entorno e do pôr do sol.

Figuras 113 e 114 - Praça de alimentação proposta.

Fonte: Autora, 2024.

Figura 115 - Vista do “terraço” proposto.

Fonte: Autora, 2024.

Como também, o espaço multiuso com piso elevado localizado próximo a ela, devido a capacidade dele em ser usado para apresentações artísticas e culturais, promovendo essa conexão entre os ambientes, além de outras atividades, por estar livre de mobiliário fixo e o seu entorno também.

Figuras 116 e 117 - Espaço multiuso proposto.

Fonte: Autora, 2024.

Posteriormente, foram situados os parques infantil e *pet*, de modo que fossem elementos de atração para o uso da praça, e também os “estares” necessários para a observação desses recintos por parte de outros usuários. Ainda, para maior possibilidade de desempenho de atividades e apropriação espacial, foram propostos outros ambientes com mobiliário fixo no desenho da praça, próximas às esquinas, áreas vegetadas e aos acessos principais.

Figura 118 - Parque infantil proposto.

Fonte: Autora, 2024.

Figura 119 - Parque *pet* proposto.

Fonte: Autora, 2024.

Figura 120 - Localização dos parques propostos.

Fonte: Autora, 2024.

Figuras 121 a 125 - Áreas de convivência propostas.

Fonte: Autora, 2024.

Houve a qualificação da praça quanto aos elementos urbanos e áreas verdes, de modo que seja um local bem iluminado naturalmente e artificialmente, sombreado pela vegetação e suficiente em relação ao mobiliário e a sinalização necessários. Propõe-se a preservação das “craibeiras” existentes e o acréscimo de outras espécies de vegetação locais de grande e pequeno porte que possuam a capacidade de aprimorar o microclima e a estética da praça, mas mantendo sua permeabilidade visual.

Figura 126 - Vista superior da cobertura vegetal da praça e entorno.

Fonte: Autora, 2024.

Figura 127 - Vista superior do piso da praça e entorno.

Fonte: Autora, 2024.

A pavimentação foi pensada de acordo com a funcionalidade de cada ambiente e a indicação dos acessos e trajetos. Os quais possuem um desenho majoritariamente orgânico e visam levar as pessoas para o interior da praça, a fim de que essas interajam por completo com a mesma e não apenas com as calçadas localizadas nas extremidades, limitadas pelas vias.

Ainda no aspecto de elementos urbanos, propõe-se usar a edificação arquitetônica proposta para a praça de alimentação como meio de materializar e incorporar a arte pública urbana e a cultura da cidade dentro da praça, através dos revestimentos, decorações, pinturas, esculturas e detalhamentos a serem definidos na etapa executiva.

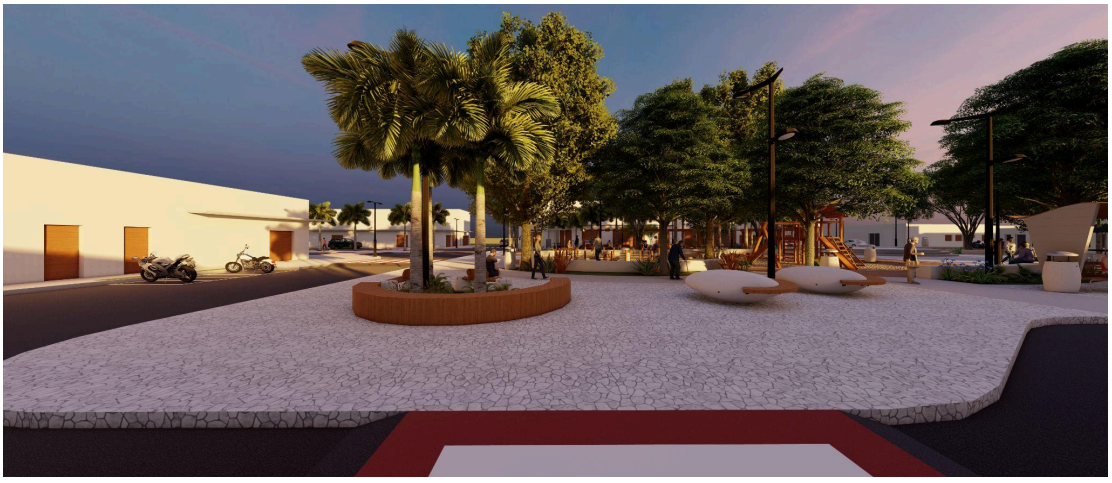
Em relação ao entorno, destaca-se onde antes era localizado um posto de combustível, área diagnosticada como insegura e desconfortável, a proposição de um canteiro com área de passeio, de serviço e ciclovia. Ele surgiu da necessidade de conectar os espaços livres públicos, melhorar a mobilidade urbana e aumentar a percepção de segurança na área. Assim, na proposta, o vazio urbano localizado próximo à praça também foi ocupado.

Figuras 128 e 129 - Canteiro central proposto.

Fonte: Autora, 2024.

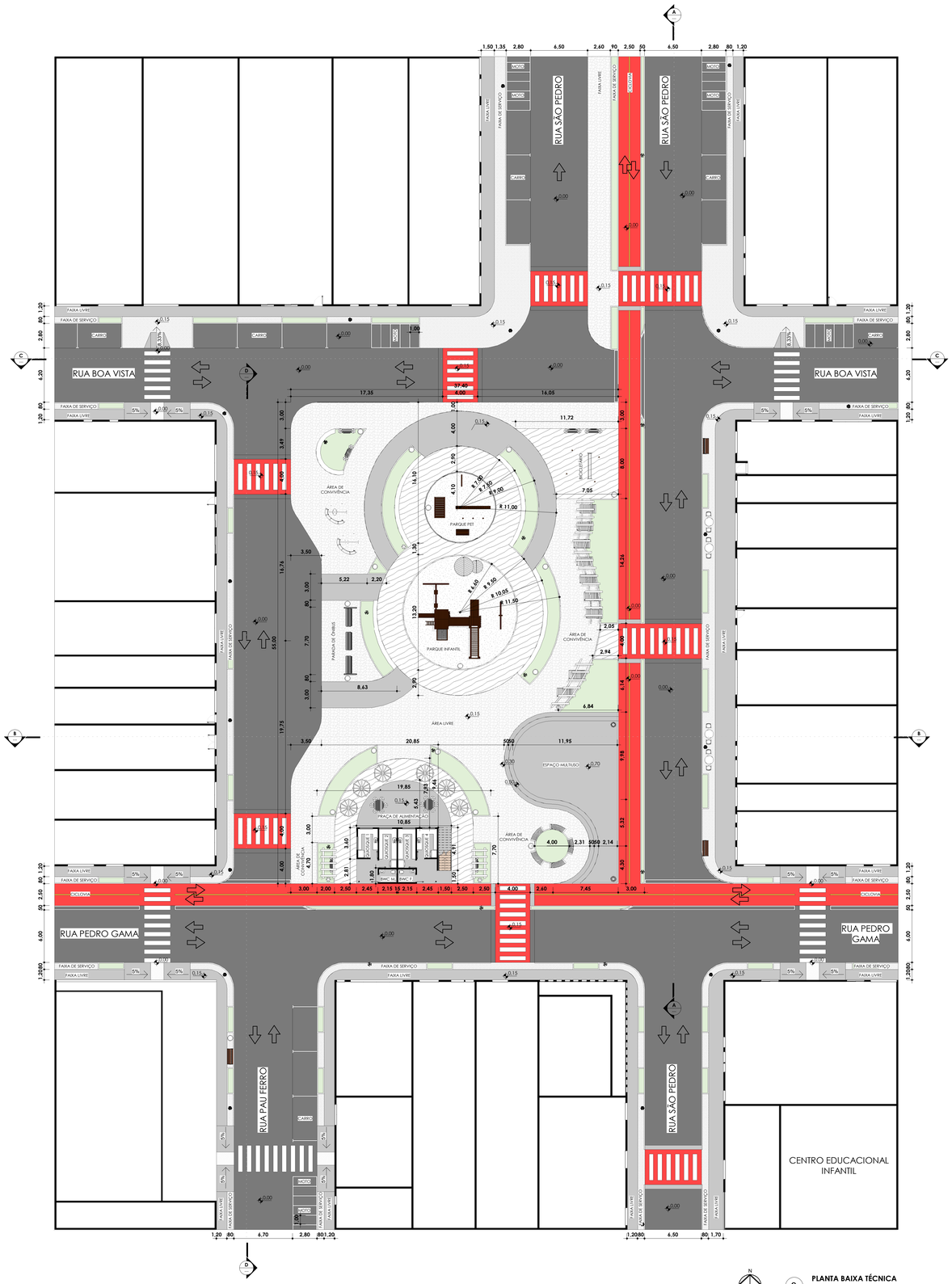
Para maximizar o uso da praça e do canteiro central, foi realizada nas vias do entorno a requalificação quanto aos seus elementos urbanos necessários do cotidiano (sinalização, iluminação, vegetação, mobiliário, etc.) e à acessibilidade universal (rampas de acesso, pisos de alerta e direcionais, etc.), onde destacam-se as faixas de travessia elevadas, por exemplo.

Figuras 130 a 135 - Vistas dos acessos propostos.



Fonte: Autora, 2024.

Por fim, foi adotado o conceito de ruas completas para as vias que circundam a praça, com o intuito de valorizar a mesma, seu entorno e as atividades exercidas nessas edificações lindeiras. Para isso, está incluída na proposta a redefinição e ampliação das faixas das calçadas, faixa livre e de serviços, visto que a primeira é essencial para uma boa circulação e a última oferece a possibilidade de gerar mais conforto, e consequentemente, atrair mais pessoas por mais tempo nesses locais, podem funcionar como *parklets*.



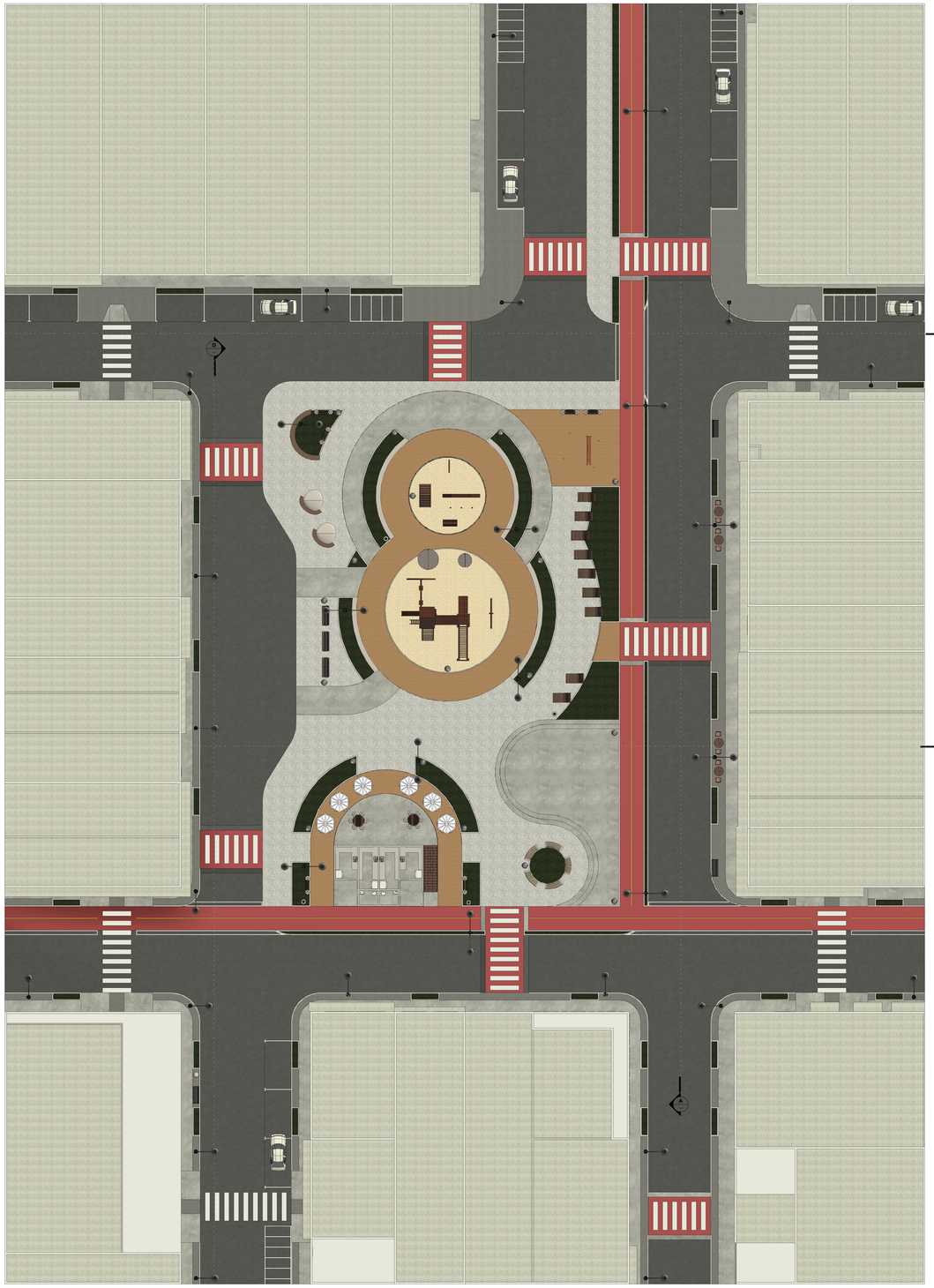
3 **PLANTA BAIXA TÉCNICA**
1 : 200

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO	DATA: 25/11/2024
TÍTULO: REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL	
CONTEÚDO DA PRANCHA: PLANTA BAIXA TÉCNICA	ESCALA: 1/200
DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS	
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA	PRANCHA: **02/05**

1 **PLANTA DE COBERTURA VEGETAL**

1 : 200



2 **PLANTA DE PISO**

1 : 200

MEMORIAL BOTÂNICO

CONVENÇÃO	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	ORIGEM	PORTE	ALTURA	DIÂMETRO DO TRONCO	DIÂMETRO DA COPA	COPA	QNT.	TIPO DE SOLO	FLORAÇÃO	LUMINOSIDADE
	CRAIBEIRA	Tabebuia aurea	ALAGOAS	GRANDE	5 - 20 m	30 - 40 cm	5 - 20 m	ARBÓREA ESPALHADA	4	SECO	SETEMBRO A OUTUBRO	SOL PLENO
	CAJUEIRO	Anacardium occidentale	BRASIL	PEQUENO	5 - 10 m	25 - 40 cm	4,5 m	ESPALHADA	2	ARENO - ARGILOSO	JUNHO A NOVEMBRO	MEIA SOMBRA, SOL PLENO
	LEUCENA	Leucaena leucocephala	AMÉRICA CENTRAL	GRANDE	20 m	20 - 30 cm	7 m	LARGA	2	DRENADO COM PH NEUTRO	DEZEMBRO A SETEMBRO	SOL PLENO
	PALMEIRA OURICURI	Syagrus Coronata	BRASIL	PEQUENO	10 m	20 - 25 cm	-	ARREDONDADA	20	ADAPTÁVEL	-	SOL PLENO
	GRAMA ESMERALDA	Zoysia japonica	Asia	FORRAÇÃO	ATÉ 10 cm	-	-	-	-	-	-	SOL PLENO

MEMORIAL DE PISO

IMAGEM	NOME	ESPAÇO	DURABILIDADE	MANUTENÇÃO
	AREIA	PARQUE INFANTIL E PET	ALTA	SIMPLES
	DECK DE MADEIRA	BICICLETÁRIO, PASSAGEM, PARQUES, PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO	ALTA	SIMPLES
	MOSAICO PORTUGUÊS	ÁREA LIVRE DA PRAÇA E CANTEIRO CENTRAL	ALTA	SIMPLES
	PISO CIMENTÍCIO DIRETAMENTE	FAIXA LIVRE, PASSAGEM, MUSEUS, PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO	ALTA	SIMPLES
	PISO INTERTRAVADO	FAIXA DE SERVIÇO	ALTA	SIMPLES
	CONCRETO DIRETAMENTE VERMELHO	CICLOVIA E TRAVESSIAS ELEVADAS	ALTA	SIMPLES
	ASFALTO ECOLÓGICO	RUAS	ALTA	SIMPLES

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

DATA: 25/11/2024

TÍTULO: REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

CONTEÚDO DA PRANCHA: PLANTA DE COBERTURA VEGETAL E PLANTA DE PISO COM MEMORIAIS

ESCALA: 1/200

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS

ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA

PRANCHA: **01/05**

4 CORTE AA'

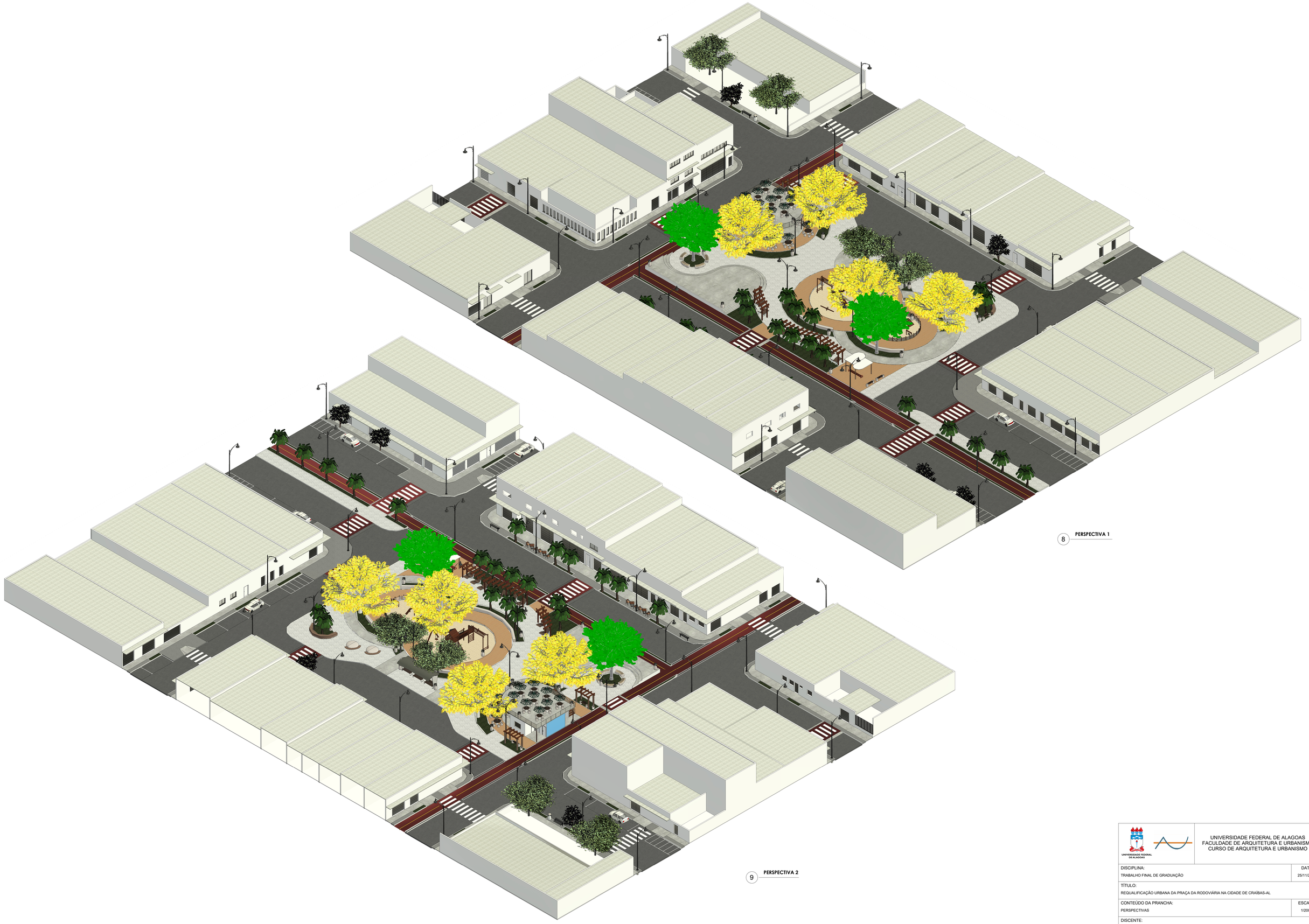
5 CORTE BB'

6 CORTE CC'

7 CORTE DD'

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO	DATA: 25/11/2024
TÍTULO: REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL	
CONTEÚDO DA PRANCHA: CORTES	ESCALA: 1/200
DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS	
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA	PRANCHA: **03/05**



8 PERSPECTIVA 1

9 PERSPECTIVA 2

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO	DATA: 25/11/2024
TÍTULO: REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL	
CONTEÚDO DA PRANCHA: PERSPECTIVAS	ESCALA: 1/200
DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS	
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA	PRANCHA: **04/05**

10 PERSPECTIVA 3

11 PERSPECTIVA 4

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO	DATA: 25/11/2024
TÍTULO: REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL	
CONTEÚDO DA PRANCHA: PERSPECTIVAS	ESCALA: 1/200
DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS	
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA	PRANCHA: **05/05**

4. CONCLUSÃO

Desse modo, ao longo do trabalho, foi possível compreender a dinâmica urbana do município de Craíbas e como os sistemas e aspectos urbano-paisagísticos do bairro Centro relacionam-se entre si e com a área de estudo, além das características, problemáticas e potencialidades de cada um. Também foi possível assimilar o papel exercido pelo terminal rodoviário da cidade nesse contexto, a centralidade que ele representa e os impactos que sua retirada e transferência ocasionarão na “praça da rodoviária”, em seu entorno imediato e na nova área de urbanização.

A importância desse equipamento urbano é notável, mas também conclui-se que a retirada e transferência, desde que planejada adequadamente e seguida da requalificação urbano-paisagística do local, torna-se benéfica para a cidade como um todo e, principalmente, para os moradores da região, visto que, atualmente o espaço está em processo de deterioração e enquanto isso, os mesmos necessitam desse espaço de lazer.

A alteração torna-se positiva pois permite mais espaço destinado a materialização dos princípios urbanísticos propostos para a requalificação, resolve alguns dos problemas identificados, como o fato da edificação atual do terminal atuar como uma barreira física e visual para os imóveis do entorno e conduz a uma redefinição das atividades realizadas na praça, pois outras funções tornam-se possíveis e destaque no ambiente.

Atualmente, as principais funções do local são viabilizar a conexão com outras localidades e comportar os eventos sazonais de diferentes portes realizados no município. Com a proposta projetual, essas funções ainda serão possíveis, mas de forma e em escalas diferentes, de modo que a praça permaneça “viva” por mais tempo no dia a dia, que seja um ambiente agradável para as crianças, jovens e idosos que moram e frequentam o lugar, para os estudantes que convivem diariamente na área, para aqueles que utilizam os transportes públicos, para todos os demais usuários.

Ou seja, torna a “praça da rodoviária” um local em que a função lazer sobressai as existentes, ela deixa de ser apenas um ponto de apoio para o terminal rodoviário ou para a realização desses eventos esporádicos e torna-se uma centralidade independente.

Por isso, é necessário mudar a sua nomenclatura também, visto que as pessoas não usam o nome original e nem faz sentido continuar usando o termo “Praça da rodoviária”. Uma sugestão da autora é que seja feita uma oficina com os moradores, a fim de discutir essa questão de forma participativa e chegar a uma decisão conjunta, pois entende-se que essa é uma questão complexa e que necessita da aprovação e apropriação popular.

Seja para nomear de “Antiga praça da rodoviária”, visto que o equipamento faz parte da memória coletiva e seria uma maneira de preservar a atual identidade do lugar, ou ainda, para dar novos nomes. Um exemplo disso seria “Praça das Craibeiras”, devido a vegetação existente, que é mantida e também proposta no projeto em questão.

Além disso, outra necessidade notada foi a de criação de um pátio de eventos na cidade, visto que, após materializada a proposta de requalificação, a área livre do local será menor, portanto, não comportará do mesmo jeito os eventos de grande porte que são realizados hoje. E ainda, não seria interessante remover o terminal rodoviário e transformá-la unicamente nesse espaço, por exemplo, porque normalmente ficaria um grande vazio urbano.

Assim, esse pátio deve ser construído em um local mais afastado da área central da cidade, por questões acústicas e de trânsito também. E a área requalificada da praça, bem como seu entorno, continuariam abrigando eventos de manifestação pública menores, onde a quantidade de público é inferior e os danos ocasionados a área também.

Por fim, o trabalho como um todo contribuiu para um entendimento melhor da praça, da cidade de Craíbas e das questões arquitetônicas, urbanísticas e paisagísticas que envolvem um projeto de requalificação urbana. Provocou muitas reflexões acerca das necessidades dos usuários, dos impactos sociais envolvidos nas espacializações e espera-se que sirva de instrumento de consulta para a administração pública do município no desenvolvimento das propostas e para outros trabalhos acadêmicos também.

5. REFERÊNCIAS

ALEX, Sun. **Projeto da praça:** Convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: Senac São Paulo, 2008.

BODART, Cristiano das Neves. Conceito de coesão social. **Blog Café com Sociologia.** *[S.l]* ago. 2016. Disponível em: https://cafecomsociologia.com/wp-content/uploads/2021/03/coesa%CC%83o-social.pdf. Acesso em: 25 out. 2024.

BRASIL. Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Dispõe sobre os conceitos e definições.** Disponível em: https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art60. Acesso em: 24 out. 2024.

BRASIL. Art. 60 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Dispõe sobre a classificação das vias.** Disponível em: https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art60. Acesso em: 24 out. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4483697&disposition=inline. Acesso em: 24 out. 2024.

CRAÍBAS. Lei nº 483, de 4 de Junho de 2021. **Institui o Plano Municipal de Saneamento Básico - PMSB do município de Craíbas.** Disponível em: https://www.craibas.al.gov.br/portal/wp-content/uploads/2021/07/483-2021-lei-institui-o-plano-de-saneamento-basico.pdf. Acesso em: 25 out. 2024.

ECKER, V. D. **A praça como locus da sociabilidade:** estudo de caso da Praça da Cidadania, no campus da UFSC. 2016. 253 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura, Urbanismo e História da Cidade) – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2016. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/167780. Acesso em: 24. out. 2024.

ECKER, V. D. O CONCEITO DE PRAÇA E A QUALIDADE DA PAISAGEM URBANA. **Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente**, *[S. l.]*, v. 5, n. 1, p. 101–110, 2020. DOI: 10.21680/2448-296X.2020v5n1ID19559. Disponível em: https://periodicos.ufrn.br/revprojetar/article/view/19559. Acesso em: 24 out. 2024.

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

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama de Craíbas - AL.** Rio de Janeiro: IBGE, 202-. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/craibas/panorama. Acesso em: 24 out. 2024.

IBRAM - INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO. **Mineração muda economia de Craíbas.** *[S. l.]*: IBRAM, 2010. Disponível em: https://ibram.org.br/noticia/mineracao-muda-economia-de-craibas/. Acesso em: 24 out. 2024.

INFOSÃOFRANCISCO. **Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco.**

[S. l.]: InfoSãoFrancisco, [20--]. Disponível em: https://infosaofrancisco.canoadetolda.org.br/bacia-do-rio-sao-francisco/. Acesso em: 31 out. 2024.

ISPN - INSTITUTO SOCIEDADE, POPULAÇÃO E NATUREZA. **Bioma Caatinga.** *[S. l.]*: ISPN, [20--]. Disponível em: https://ispn.org.br/biomas/caatinga/. Acesso em: 24 out. 2024.

KNEIB E. C. *et al.* **Identificação e avaliação de impactos na mobilidade:** Análise aplicada a Polos Geradores de Viagens. *[S.l]*, 2006. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Paulo-Silva-22/publication/242528392_IDENTIFICACAO_E_AVALIACAO_DE_IMPACTOS_NA_MOBILIDADE_ANALISE_APLICADA_A_POLOS_GERADORES_DE_VIAGENS/links/5a80a6660f7e9be137c901b1/IDENTIFICACAO-E-AVALIACAO-DE-IMPACTOS-NA-MOBILIDADE-ANALISE-APLICADA-A-POLOS-GERADORES-DE-VIAGENS.pdf. Acesso em: 25 out. 2024.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Paris: Antropos, 1974.

MAGNOLI, Miranda M.E.M. **Espaços livres e urbanização:** Uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana.Tese (Livre-Docência) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1982.

MACEDO, S.S. *et al.* **Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil:** produção e apropriação - Quapá-sel II. Reflexões sobre espaços livres na forma urbana. Tradução. São Paulo: FAUUSP, 2018. Disponível em: https://www.dropbox.com/s/440ibqlcd6ga2vl/LIVRO%202_Reflex%C3%B5es%20sobre%20espa%C3%A7os%20livres%20na%20forma%20urbana.pdf?dl=0. Acesso em: 24 out. 2024.

Tabebuia aurea. Craibeira. **Plantas para o futuro** - Região nordeste. Disponível em: https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/190126/1/Livro-Nordeste-779-78612-2018.pdf. Acesso em: 24 out. 2024

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **O que são equipamentos públicos (urbanos e comunitários) ?** Brasília, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/desenvolvimento-regional/reabilitacao-de-areas-urbanas/5-o-que-sao-equipamentos. Acesso em: 24 out. 2024.

OLIVEIRA JÚNIOR, G. A. de. Redefinição da centralidade urbana em cidades médias. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 20 (1): 205-220, jun. 2008. Disponível em: https://www.scielo.br/j/sn/a/gbSqpV54VmFSTPGHc3kqPmz/. Acesso em: 24 out. 2024

PIETRANTONIO, H.. **Notas de Aula**. Aula ET1. Disciplina Engenharia de Tráfego e Transportes Urbanos – Escola Politécnica da USP. 2013. Disponível

em: http://sites.poli.usp.br/d/ptr2377/Cap%C3%ADtulo2a.pdf . Acesso em: 24 out. 2024.

PLANMOB. **PlanMob - Caderno de referência para elaboração de plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2015. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2023/05/Caderno-de-Referencia-para-Elaboracao-de-Plano-de-Mobilidade-Urbana.pdf . Acesso em: 24 out. 2024.

PREFEITURA DE CRAÍBAS. **A história da cidade:** História de Craíbas. Craíbas, [20--]. Disponível em: https://www.craibas.al.gov.br/a-historia/. Acesso em 24. out. 2024.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. Sistemas de espaços livres e esfera pública em metrópoles brasileiras. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura,** Campinas, SP, v. 19, n. 1, p. 25–35, 2012. DOI: 10.20396/resgate.v19i21.8645703. Disponível em: https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645703. Acesso em: 25 nov. 2024.

RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo. Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil / Gentrification: conceptual and practical aspects of its verification in Brazil. **Revista de Direito da Cidade**, *[S. l.]*, v. 10, n. 3, p. 1334–1356, 2018. DOI: 10.12957/rdc.2018.31328. Disponível em: https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/31328. Acesso em: 25 out. 2024.

SEBRAE - SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS. **Emprego por setor econômico:** Craíbas/AL. *[S. l.]*: SEBRAE, 2022. Disponível em: https://datampe.sebrae.com.br/profile/geo/craibas. Acesso em: 24 out. 2024.

SECULT - SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA E ECONOMIA CRIATIVA. **Histórico do município de Craíbas.** Maceió: SECULT, [2022]. Disponível em: https://www.google.com/url?q=https://secult.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios-alagoanos/342-historico-de-municipios/352-historico-do-municipio-de-craibas&sa=D&source=docs&ust=1729801471561706&usg=AOvVaw0juyCJ-iG1w1IjUL9vvhoY. Acesso em 24 out. 2024.

SEPLAG - SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO, GESTÃO E PATRIMÔNIO DE ALAGOAS. **Malha Rodoviária de Alagoas.** Disponível em: https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/malha-rodoviaria-de-alagoas/resource/46b7b66a-b4a3-4980-93b3-c9379cfe682c. Acesso em: 24 out. 2024.

SEPLAG - SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO, GESTÃO E PATRIMÔNIO DE ALAGOAS. **Mapa político-administrativo de Craíbas.** Disponível em: https://dados.al.gov.br/catalogo/en/dataset/municipio-de-craibas/resource/24f03983-d80a-4a28-9d87-905290a36ca8. Acesso em: 24. out. 2024.

SEPLAG - SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO, GESTÃO E PATRIMÔNIO DE ALAGOAS. **Regiões hidrográficas e bacias hidrográficas do estado de Alagoas.** Disponível em: https://dados.al.gov.br/catalogo/en/dataset/regioes-hidrograficas-e-bacias-hidrograficas-do-estado-de-alagoas/resource/6bdfc666-65cf-4baf-8ca1-492c50131690. Acesso em: 24. out. 2024.

SEPLAG - SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO, GESTÃO E PATRIMÔNIO DE ALAGOAS. **Tipos climáticos de Alagoas.** Disponível em: https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/malha-rodoviaria-de-alagoas/resource/46b7b66a-b4a3-4980-93b3-c9379cfe682c. Acesso em: 24. out. 2024

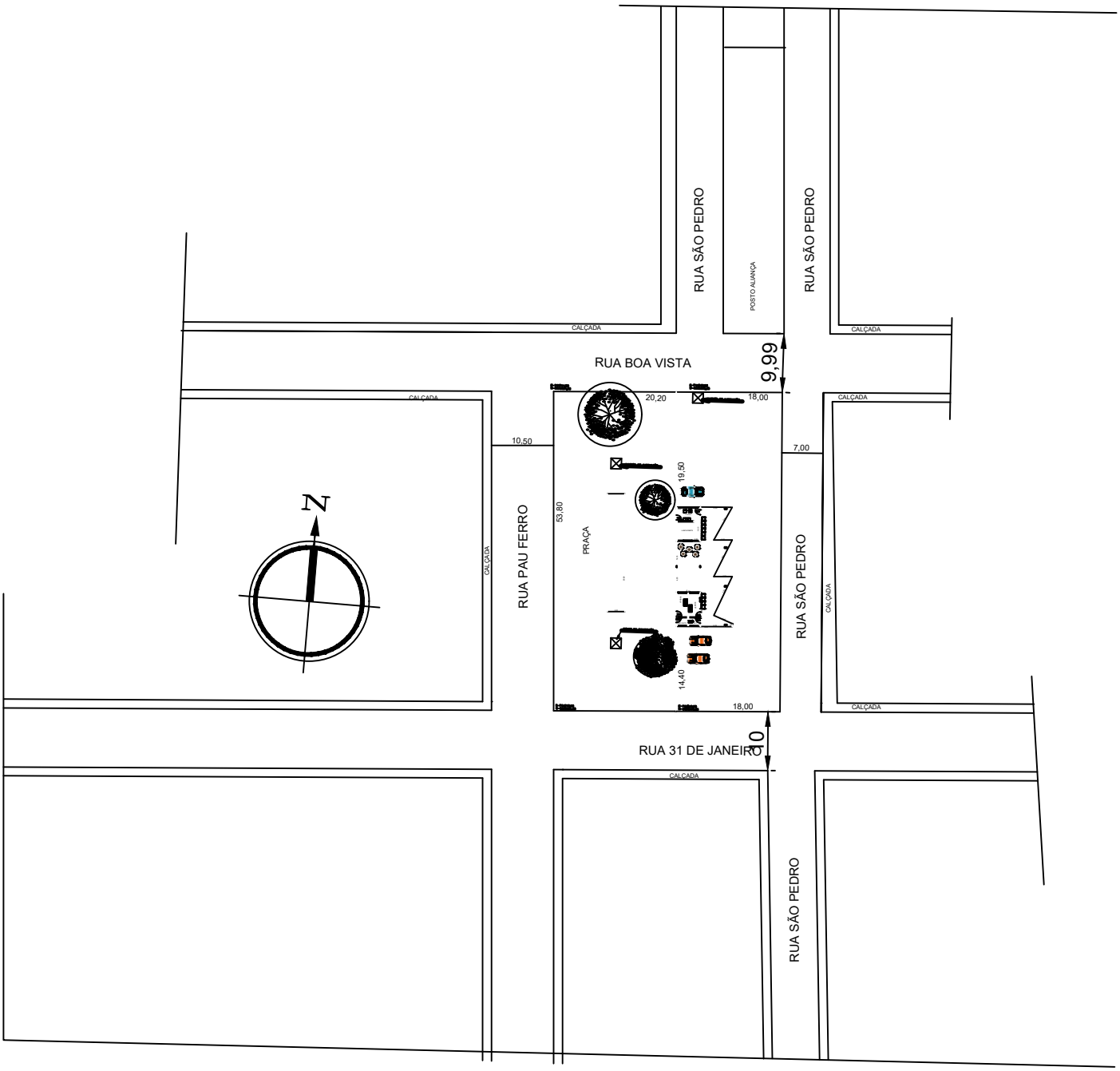
SILVA, Y. K. G. **Os vazios urbanos como lugar do possível:** uma nova perspectiva de desenvolvimento urbano. *[S.l]*, 2020. Disponível em: https://enanparq2020.s3.amazonaws.com/MT/21634.pdf. Acesso em: 25 out. 2024.

TOZZI, V. O. ANTONETO, A.L. **O espaço público urbano inserido no sistema viário:** Praças incorporadas em rotatórias. Encontro Internacional de Produção Científica da UniCesumar, *[S.l]*, p.1, 2021. Disponível em: https://www.unicesumar.edu.br/anais-epcc-2021/wp-content/uploads/sites/236/2021/11/876.pdf. Acesso em: 24 de out. 2024.

ZANELLA, M. E. CONSIDERAÇÕES SOBRE O CLIMA E OS RECURSOS HÍDRICOS DO SEMIÁRIDO NORDESTINO. **Caderno Prudentino de Geografia**, *[S. l.]*, v. 1, n. 36, p. 126–142, 2014. Disponível em: https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/3176. Acesso em: 24 out. 2024.

6. ANEXOS

ANEXO A - LEVANTAMENTO FÍSICO DA ÁREA DE ESTUDO



PLANTA BAIXA DO TERRENO

ESCALA – 1:100

7. APÊNDICES

APÊNDICE A - MAPEAMENTO DE LOCALIZAÇÃO DE CRAÍBAS

1. MAPEAMENTO DE LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE CRAÍBAS

Cacimbinhas
Major Isidoro
Igaci
Jaramataia
Girau do Ponciano
Traipu
Lagoa da Canoa
Arapiraca

Mandacaru
Retiro
Camará
Alto dos Mares
Marruas
Serrotinho
Jurema
Olho d'Água
Centro
Água Salgada
Bom Jesus
Pau Ferro
Craíbas
Serrote
Lagoa do Algodão
Salgadinho
Riacho Salgado
Pixilinga
Pintada
Santa Rosa
Boa Vista
Arizona
Salgado
Lagoa do Rancho
Alto Grande
Serrote do Algodão
Área estimada de exploração da Mineradora Vale Verde
Melancia
Pau Ferro
Uruçu
Folha Miúda

Rio Traipu
Rio Mata Grande
BR-316
AL-220
AL-115

0 2,5 5 7,5 km

MAPEAMENTO DO BRASIL

RR AP AM PA MA CE RN PB PI PE SE AC RO TO BA MT DF GO MG ES MS SP RJ PR SC RS

OCEANO PACÍFICO
OCEANO ATLÂNTICO

250 500 750 km

MAPEAMENTO DE ALAGOAS

PE AL SE BA

Craíbas
Maceió
Arapiraca
AL-220
AL-101
AL-115
BR-316

OCEANO ATLÂNTICO

0 25 50 75 km

LEGENDA BÁSICA:

- Rodovias
- Arapiraca
- Microrregião de Arapiraca
- Municípios de Alagoas
- Craíbas
- Maceió
- Mesorregião do Agreste
- Estados do Brasil

LEGENDA TEMÁTICA:

- Arruamento
- Rodovias
- Ferrovia
- Hidrografia
- Bairro
- Distrito
- Povoados
- Corpos d'água
- Área urbana
- Cidade de Maria
- Mineração Vale Verde

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO: REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE CRAÍBAS-AL

DISCENTE: LUANNA GABRIELLY PEREIRA SANTOS
ORIENTADORA: LUCIA TONE FERREIRA HIDAKA
DESENHO: LOCALIZAÇÃO DE CRAÍBAS ESC: 1/65000 ANO: 2023