

parques de diversão

como fragmento ativador

tfg2 _ fau ufrj _ 2021_1

rafael studart lima

orientador: rodrigo rinaldi de mattos



SUMÁRIO

1.0	INTRODUÇÃO	2
1.1	BREVE HISTÓRICO	2
1.1.2	DISNEY	3
1.2	PARQUES TEMÁTICOS: CONCEITUAÇÃO E CATEGORIAS	5
1.3	TEMPO LIVRE E PORTE DOS PARQUES TEMÁTICOS	6
1.4	CENÁRIO NO BRASIL	9
1.5	CENÁRIO NO RIO DE JANEIRO	9
1.6	ANÁLISE DA IMPLANTAÇÃO E CADEIA TURÍSTICA; CONSEQUÊNCIAS	11
2.0	OBJETIVO	13
2.1	POR QUE UM PARQUE DE DIVERSÕES?	13
3.0	INVESTIGAÇÃO	14
4.0	ÁREAS DE INTERVENÇÃO	17
4.1	DEFINIÇÃO	17
4.2.1	ESCOLHA DOS LOTES	21
4.2.2	SANTO CRISTO	21
4.2.3	CENTRAL DO BRASIL	23
4.2.4	SAARA	25
4.2.5	MARINA DA GLÓRIA	27
5.0	PERCURSO	29
5.1	SINALIZAÇÃO NA CIDADE	31
6.0	OS PROJETOS	32
6.1	DEFINIÇÃO	32
6.2.1	PARQUE DO SANTO CRISTO	33

6.2.2	PARQUE DA CENTRAL	36
-------	-------------------	----

6.2.3	PARQUE DO SAARA	39
-------	-----------------	----

6.2.4	PARQUE DA MARINA DA GLÓRIA	42
-------	----------------------------	----

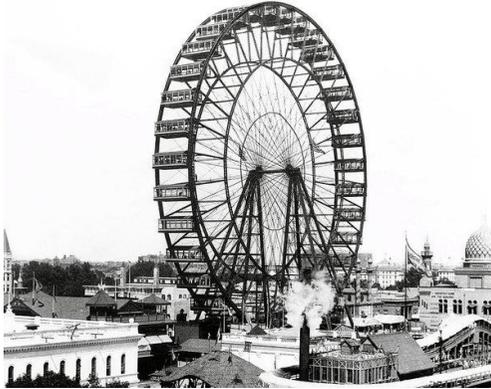
7.0	REFERÊNCIAS	45
------------	--------------------	----

1.0_ INTRODUÇÃO

1.1.1 breve histórico

A história dos parques de diversão é tão antiga quanto o próprio ato de se divertir e procurar diversão. Segundo *Younger (2017)*, as histórias de parques como lugares de recreação remetem a antiguidade, com a abertura de denominados “jardins do prazer”, classificados como a **primeira era dos parques**, que tinham o entretenimento como foco principal, sendo suas atrações labirintos, estátuas, pavilhões, fogos de artifício e concertos. Um exemplo remanescente dessa primeira era é o Tivoli Gardens, inaugurado na Dinamarca em 1843 e o Cedar Point, inaugurado nos Estados Unidos em 1870.

A **segunda era** foi inaugurada pelas inúmeras feiras mundiais que aconteciam nas capitais de países da Europa e nos Estados Unidos. Foram nas feiras mundiais que surgiram os primeiros brinquedos criados pela engenharia, como a roda-gigante e a montanha-russa.



a primeira roda gigante na feira de chicago 1893

A terceira era composta pelos trolley parks, áreas de recreação ao fim de linhas de trem criadas para incentivar o público a viajar a bordo dos trens. O Luna Park, famoso parque na península de Coney Island em Nova Iorque, inaugurado durante essa era em 1927, continua operando até os dias presentes.

A quarta era, a dos parques temáticos, que teve seu início no ano de 1940, quando um fazendeiro americano do ramo de frutas construiu uma réplica de uma cidade fantasma em sua propriedade na cidade de Buena Park, no estado da Califórnia, Estados Unidos. Essa fazenda, denominada de Knott's Berry Farm, se tornou um dos maiores parques temáticos do estado da Califórnia nos Estados Unidos.



Knott's Berry Farm em sua inauguração

1.1.2 Disney

O conceito da Disneyland começou quando Walt Disney estava visitando o Griffith Park em Los Angeles com suas filhas Diane e Sharon. Enquanto as assistia brincarem no carrossel, ele teve a ideia de um local onde **adultos com seus filhos pudessem ir se divertir juntos**, sendo que este sonho permaneceu dormente por muitos anos. (*Home*

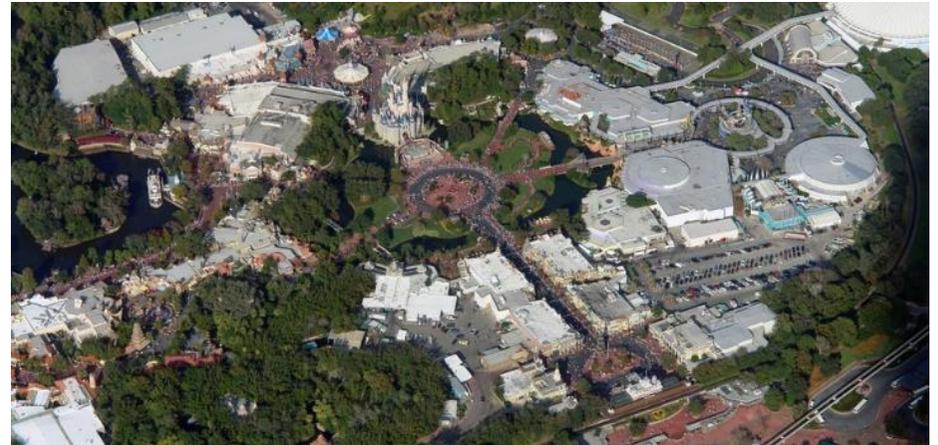
| *The Walt Disney Family Museum Arquivado em 18 de maio de 2006, no Wayback Machine.*)

Em 1955, a inauguração da Disneyland por Walt Elias Disney na cidade de Anaheim, Califórnia, Estados Unidos, provocou o reconhecimento por todo o mundo dessa indústria, iniciando uma explosão de empreendimentos que inspirados pela Disneyland, se reestruturaram ou foram inaugurados em suas respectivas cidades com o propósito de se obter o mesmo sucesso.



inauguração Disneyland califórnia (eua)

Aliado ao sucesso de seus personagens na mídia, Disney trouxe inovações para a indústria de parques. Dentre elas, estão o **surgimento de brinquedos customizados, um único portão de entrada, funcionários dedicados exclusivamente a limpeza, operação anual e proibição de venda de álcool.** Entretanto, a maior diferença da Disneyland perante os parques já existentes foi a presença das áreas temáticas, ou seja, **o parque tem diferentes áreas, com diferentes temas, que conversariam com um tema principal.**



De acordo com o *Younger (2017)* os anos seguintes, o mundo testemunharia a criação de algo ainda maior e mais inovador do que a Disneyland. A criação do Walt Disney World Resort, em outubro de 1971 com a inauguração do Magic Kingdom. O complexo nasceu e cresceu num **terreno desvalorizado** até então pela indústria imobiliária e ajudou a cidade de Orlando a se

tornar uma espécie de capital dos parques de diversão no mundo, atraindo outros empreendimentos como o Universal Orlando Resort e os parques da SeaWorld Parks & Entertainment.

1.2 parques temáticos: conceituação e categorias

A nomenclatura dessa indústria é motivo de confusão até os dias presentes, principalmente por conta de ações de propaganda e marketing. A começar, **todo parque temático é um parque de diversões**, nomenclatura que rege todas as outras categorias que virão de forma subsequente. **Um parque de diversões consiste em uma área fisicamente delimitada e operada com fins comerciais cujo interior está ocupado com dispositivos para o entretenimento, sejam eles brinquedos de alta ou baixa complexidade de engenharia, venda de comida e bebida, e/ou outros possíveis serviços adicionais.** Porém, expandido o conceito de parque temático pode-se defini-los como um **conjunto de atrações que acompanham um tema “mestre”, podendo excluir a estrutura tradicional de um parque de diversões com atrações mecânicas.** Por exemplo, o festival de música Rock in Rio pode ser considerado um parque temático cultural, temporário e efêmero, com o **tema música** como regente maior. Ele não consiste somente em shows musicais, incluindo outras

atrações em suas dependências, como brinquedos mecânicos e pequenas áreas temáticas.



Outro exemplo é o Marco das Três Fronteiras, em Foz do Iguaçu – PR. É um espaço constituído de cenário imitando as antigas construções locais, com restaurantes, atrações musicais locais, um pequeno museu e um obelisco no mirante que permite a observação das fronteiras da Argentina e do Paraguai. Esse parque se insere na **categoria cultural**, sem nenhum tipo de atração mecânica.

As categorias de parques de diversões se desdobram, a exemplo dos:

- **Centro de Entretenimento Familiar (CEF):** um parque de diversão com território significativamente inferior aos parques de diversões tradicionais, direcionado à um segmento de público ou mercado específico;
- **dos parque itinerantes:** parque de diversão com estrutura móvel que o permite viajar entre cidades, montando seus dispositivos em terrenos de tamanho médio ou grande, ficando estabelecido por meio de temporada ou até quando desejarem mediante contrato de aluguel com o poder público

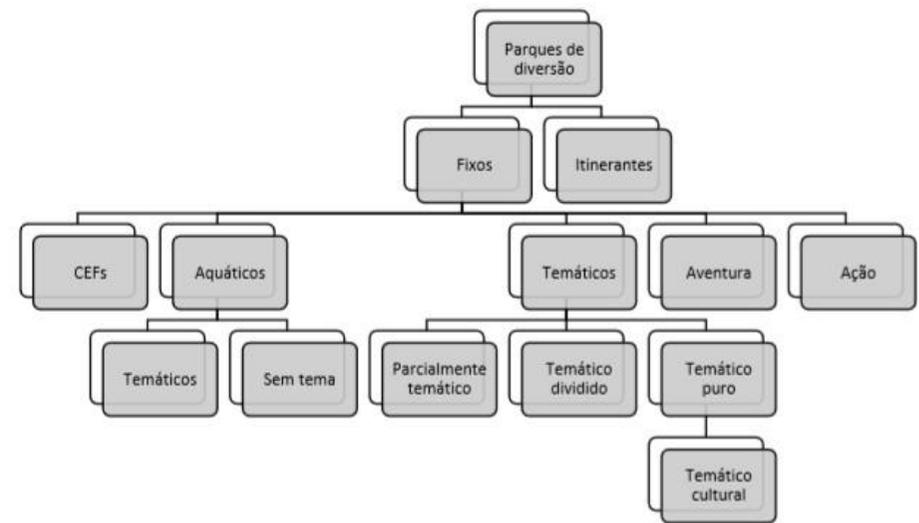
e/ou estabelecimentos comerciais ou terrenos privados;

- **dos parques aquáticos:** parque de diversão que têm como principais dispositivos de entretenimento toboáguas e equipamentos que envolvam água, como piscinas de ondas e rios lento;

- **dos parques de aventura:** parque de diversão cujo dispositivos são voltados para a exploração de forma radical de atrativos naturais, como montanhas, árvores, lagos, rios, entre outros, associando-se com a prática de ecoturismo,

- **dos parques temáticos:** parque de diversão com sua totalidade envolta por um tema ou enredo, ou com apenas suas atrações e áreas baseadas em temas diversos, que podem dialogar ou não com o tema principal do parque.

- Um novo tipo de parque temático se consolidou no mercado, o **cultural ou histórico**, parque temático que concentra seu enredo na preservação ou restauração cultural de uma nação ou região, ou ainda elementos de fantasia, tendo como principais atrações espetáculos, esculturas temáticas e dispositivos interativos.



1.3 tempo livre e porte dos parques temáticos

Além dos conceitos que dividem os tipos de parque de diversões, eles podem ser classificados quanto ao porte: um parque de diversões é considerado de pequeno, médio ou grande porte pelo tamanho de sua área e pela visitação. A classificação por tamanho foi baseada nos tamanhos dos parques de diversões que possuem terreno de proporções semelhantes, de acordo com os modelos de layout que *Younger (2017)* introduziu.

Tipo de classificação	Intervalo de tamanho
Pequeno porte	0 ha à 5 ha
Médio porte	5 ha à 15 ha
Grande porte	15 ha ou mais

Tipo de classificação	Intervalo de visitantes
Pequeno porte	Até 500.000 visitantes
Médio porte	De 500.001 até 1.500.000 visitantes
Grande porte	De 1.500.001 visitantes em diante

Salomão (2000) inovou ao destacar três variáveis importantes ao setor de parques de diversões, que impactam diretamente ou são impactadas pelo comportamento do consumidor: **nível de investimentos/porte do empreendimento, nível de frequência de visitantes e tempo de permanência no parque.**

A primeira categoria é a de lazer diário, após a jornada de trabalho ou estudo, limitado a uma parcela de algumas horas. É indicada a parques itinerantes, CEFs, parques de aventura e parques de ação que estejam localizados em locais de grande circulação de pessoas, próximos a residência ou local de trabalho. Seu leque de atrações deve ser de no mínimo 20, entre elas brinquedos de pequeno e médio porte, e sua área de influência está no máximo a um raio de 30 a 45 minutos de distância (40-60km). Sua frequência de

visitantes é inferior a um milhão de visitantes ao ano e o **tempo de permanência é em média uma a cinco horas.** O mercado-alvo pode ser de nichos, como somente crianças ou somente adolescentes. São parque de diversões locais. Exemplos de parque de diversões locais são o Parque Guanabara em Belo Horizonte (MG) e o Parque Marisa em São Paulo (SP).



parque Guanabara (belo horizonte-mg)

A segunda categoria é a de lazer do fim de semana e feriados, com duração mais prolongada, englobando dias inteiros. É indicada a parques temáticos e aquáticos, que estejam localizados próximos a grandes centros urbanos. Seu leque de atrações deve ser de no mínimo 30 a 40 atrações,

entre elas brinquedos de todos os portes, e sua área de influência está no máximo a um raio de uma hora a duas horas de distância (160km). Sua frequência de visitantes é entre um e três milhões de visitantes, **e o tempo de permanência é de até um dia**. O mercado-alvo podem ser segmentos, como radical, familiar ou infantil. São parques de diversões regionais. Podem entrar no contexto expressivo de turismo, com um fluxo turístico médio ou grande. Podem se tornar destinos, no futuro. Uma exemplificação de parques de diversões regionais é o Beto Carrero World.



Beto Carrero World (penha-sc)

A terceira categoria é a de lazer anual de férias, ou aproximadamente trinta dias (em períodos completos ou “repartidos”). É indicada

a parques temáticos e aquáticos, que estejam localizados próximos a grandes centros urbanos e relativamente próximos de outros parques com características semelhantes. Seu leque de atrações deve ser de no mínimo 40 atrações, entre elas brinquedos de todos os portes, e sua área de influência é mundial. Sua frequência de visitantes é maior que três milhões de visitantes, **e o tempo de permanência é de mais de um dia**. O mercado-alvo é a coletividade, ou seja, todos os segmentos. **São acompanhados da indústria hoteleira e de outros empreendimentos de entretenimento**, como parques de diversões menores, centros comerciais e museus. Uma exemplificação desse conceito são os complexos Disneyland Resort na Califórnia, Walt Disney World na Flórida.



parque Magic Kingdom (orlando-eua)

1.4 cenário no brasil

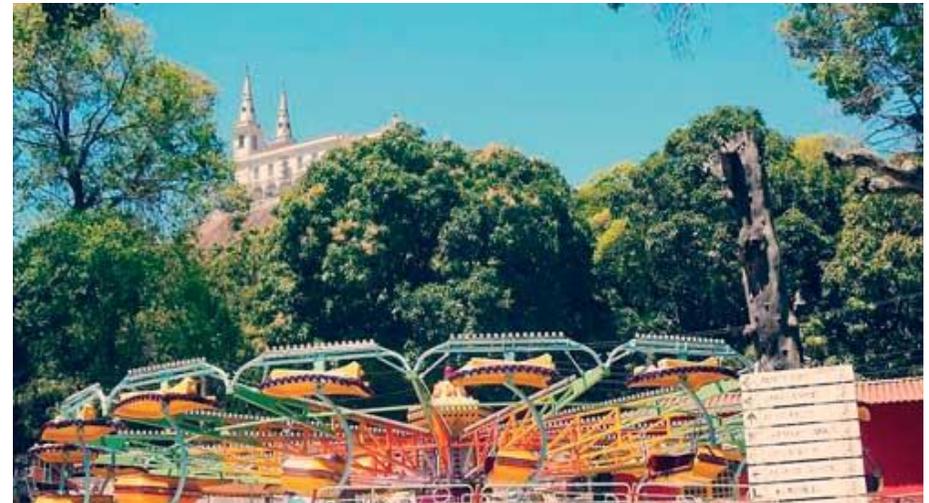
Antes da década de 90, o país teve alguns pequenos parques tradicionais em funcionamento como o Playcenter em São Paulo e o Tivoli no Rio, mas o grande “boom” dos parques no Brasil se deu nesta década, quando foram inaugurados grandes parques como Beto Carrero World (1991), Terra Encantada (1998) e Hopi Hari (1999).

O Beto Carrero, diferente dos outros dois parques, começou pequeno e com poucas atrações. O empreendimento de Sérgio Murad (a pessoa que dava vida ao personagem Beto Carrero), era focado em seu circo e pequenas atrações mecânicas. A partir de seu crescimento ele foi se expandindo aos poucos até se tornar o maior parque temático da América Latina. Já a Terra Encantada e o Hopi Hari nasceram como um grande empreendimento, sendo construído todo de uma vez. Desta forma, o parque já foi inaugurado com grandes dívidas e ambos tiveram problemas para se manter funcionando, principalmente devido à crise do real que assolou o país no final da década de 90. O Hopi Hari chegou a fechar por um período em 2017 mas reabriu no mesmo ano quando foi arrematado por outro grupo de empresários. Hoje em dia o parque já se encontra reestruturado e com planos de expansão.

O cenário de parques temáticos no Brasil é assolado pela falta de política pública e

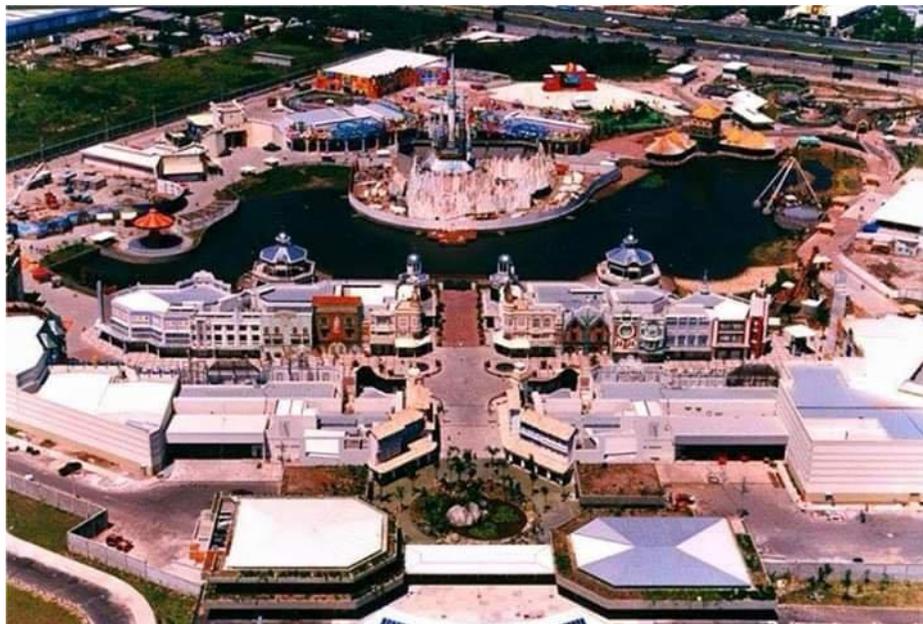
legislação única, por uma carga tributária não compatível para suas condições de desenvolvimento e pela baixa visitação comparada a parques temáticos de mesmo porte no exterior.

1.5 cenário no rio de janeiro



Desde o início do século XX, a cidade já contava com o parque Shangai: inaugurado em 1919 é o mais antigo do país. Hoje em dia encontra-se no bairro da Penha, mas o parque criou raízes e ocupou, por alguns anos, parte do terreno onde hoje, está instalado o Aeroporto Santos Dumont. No início da década de 1940, mudou-se para a Quinta da Boa Vista, no bairro de São Cristóvão. Em 1966 mudou-se para o local em que se encontra atualmente. Apesar da sua tradição, é irrelevante para o cenário nacional quando se percebe este equipamento numa cadeia turística.

Porém foi o único parque da cidade do Rio de Janeiro que permaneceu funcionando até hoje.



terra encantada (rio de janeiro-rj)

A Terra Encantada e o Rio Water Planet foram os maiores parques construídos na cidade, ambos planejados e executados no final da década de 90. Focados na classe A, tiveram problemas na sua administração e com o passar do tempo foram se tornando cada vez mais voltados a classe D e E. Depois de um longo desgaste em sua imagem, a Terra Encantada encerrou suas atividades em 2010 devido a um acidente fatal em suas atrações. O Rio Water Planet que já funcionava em formato de clube, encerrou suas atividades no final de 2018.



tivoli park (rio de janeiro-rj)

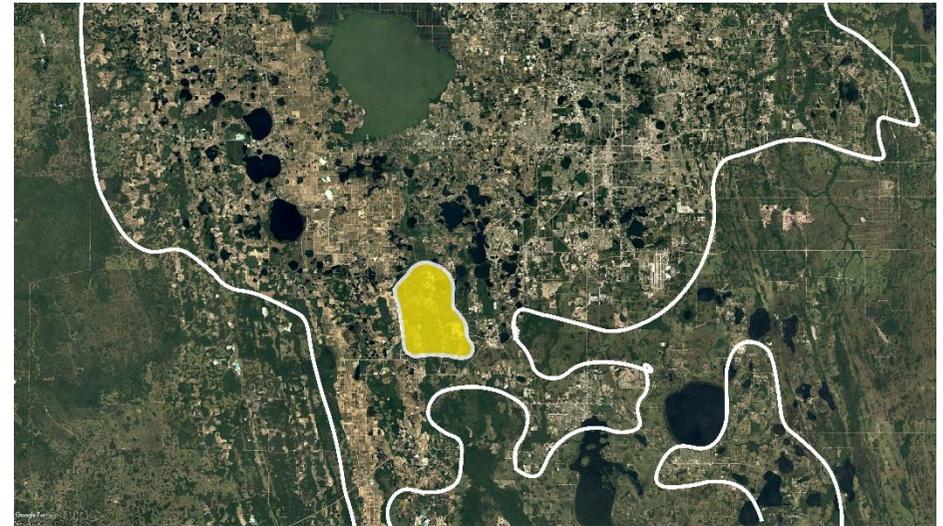
A cidade também teve o tradicional Tivoli Park, localizado a beira da lagoa Rodrigo de Freitas. Sucesso na década de 70, o parque encerrou suas atividades em 1995 devido a pressão feita pela prefeitura de César Maia que queria o local para construir um parque público.

Além destes parques mais icônicos, o Rio também teve o Wet'n Wild, Parque da Mônica e um shopping destinado somente ao entretenimento: o New York City Center. O shopping acabou se descaracterizando e abrindo-se a outras lojas, o parque da Mônica também fechou por problemas administrativos e o Wet'n Wild competia diretamente com o Rio Water Planet (que era muito maior), e funcionou somente até 2001.

A partir deste contexto histórico, surge o questionamento: **o Rio de Janeiro possui ou não vocação para ter algum parque de diversão? Quais foram as condições para a abertura e o fechamento dos parques?**

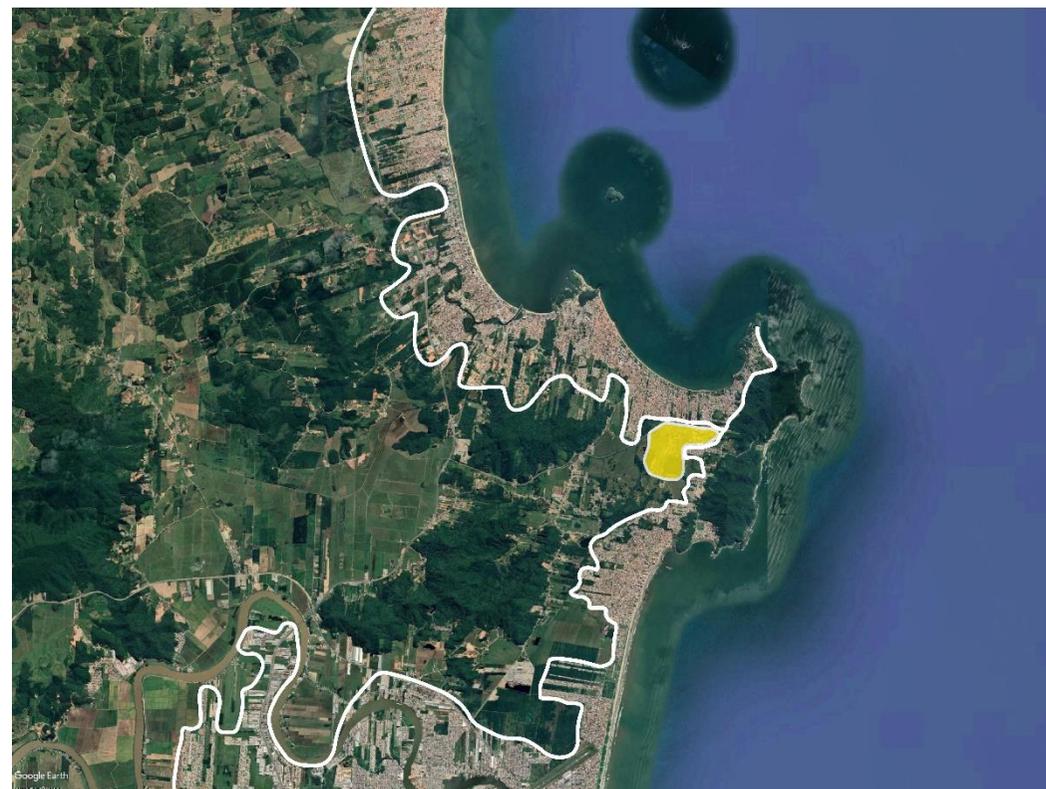
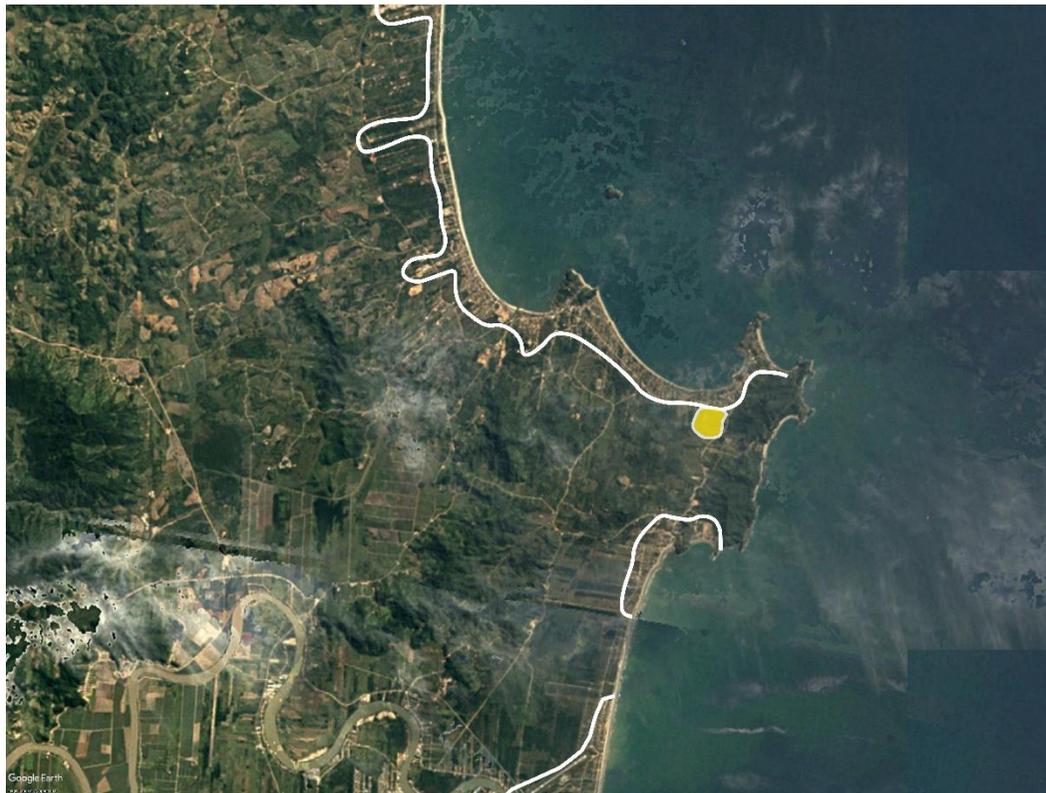
1.6 análise da implantação e cadeia turística; consequências

A ideia primordial do parque temático é imergir o visitante para “outro mundo”, tirar a pessoa da realidade maçante da rotina do dia a dia e inseri-la em um grande mundo fantasioso. Para realizar esse espaço fictício “irreal”, é necessário grandes áreas. Portanto, uma característica em comum a todos os grandes parques é de se implantar, isolada de seu entorno, isto é, **intramuros**, em áreas distantes dos centros urbanos, consideradas desvalorizadas até então pelo mercado imobiliário. O efeito disso ao longo dos anos é o grande aumento de investimentos público, privado e local no entorno imediato do parque. Também se observa o crescimento residencial, comercial e de serviços das cidades mais próximas ao parque. **Portanto, os parques temáticos então agem como um ímã de investimentos, valorizando e enriquecendo seu entorno.**



comparação do perímetro urbano de orlando (1984 – 2020) - em amarelo Walt Disney World





comparação do perímetro urbano da região de Penha-SC (1991 - 2020) -em amarelo Beto Carrero World

Os parques temáticos se tornaram um dos grandes atrativos turísticos no mundo após a inauguração do Walt Disney World. Um incrível comparativo é de que a **Disneyland Paris é a atração turística mais visitada da Europa**, superando o Louvre e a Torre Eiffel.

A cadeia turística pode ser subdivida em quatro **TRANSPORTE – HOSPEDAGEM – ALIMENTAÇÃO – ATRAÇÃO**, 30%, 30%, 30%, 10% respectivamente. Devido a enorme potência em atrair público, sendo a atração final da viagem, os grandes parques agem como um cruzeiro marítimo ou resort na cadeia turística: **capturam todos os recursos do visitante a fim de se obter o maior lucro possível.**

2.0_ OBJETIVO

Após ter efetuado o levantamento histórico do ramo no país e na cidade para entender suas estratégias e conjunturas; além de observar seus efeitos na cadeia turística e as consequências após sua implantação, o objetivo deste trabalho é **propor um novo modelo de parques de diversão na cidade do Rio de Janeiro. Usar do grande potencial de atratividade dos parques intramuros, fragmentando-os em pequenos parques abertos a rua com o fim de ativar a economia local e ressignificar áreas esvaziadas da região central.**

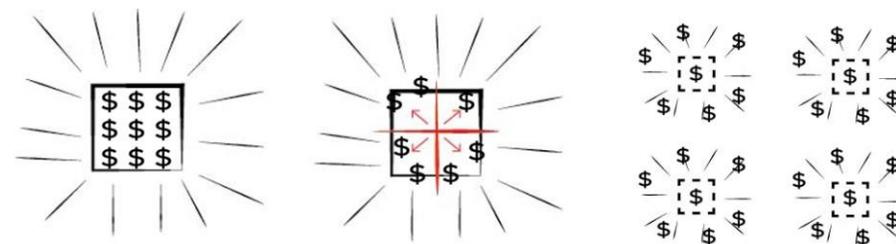


diagrama conceito parque fragmentado

O parque fragmentado age como pulverizador da cadeia turística: toda sua riqueza (transporte - hospedagem – alimentação) que é capturada pelo modelo intramuros, seria irradiada para seu entorno imediato, gerando novos quartos de hospedagem, pontos de alimentação e demandas de transporte; atraindo investimentos público, privado e da própria população local. Além da melhora da infraestrutura, como consequência há uma melhora do estar naquele local que antes era vazio e inseguro. Com mais pessoas de diferentes perfis (cultural, financeiro, social) circulando pela região, a rotina do entorno é estimulada, trazendo uma sensação maior de segurança e pertencimento, principalmente para a população residente.

2.1_ Por que um parque de diversão?

Os parques de diversão se diferem dos outros equipamentos turísticos por serem um local

lúdico, do surto e da fantasia, que proporciona o sentimento de adrenalina e anestesia, que inserido dentro da metrópole rígida e chata, atua como rota de fuga do cotidiano. São um “reservatório de pessoas que saem de vez em quando para recuperar o equilíbrio.” (Rem Koolhaas, 2008).

Os museus, boates, centros culturais e zoológicos, por exemplo, possuem uma expectativa e públicos desenhados. Estes equipamentos sozinhos também não são capazes de formarem uma rede turística fortemente atrelada a eles. Já os parques de diversão possuem um caráter efêmero e conseguem proporcionar diferentes experiências a cada visita, além atrair variados tipos de público (passando de crianças a idosos), tornando-se uma curiosidade universal. Tais características os tornam equipamentos únicos para cumprir com o objetivo deste trabalho.

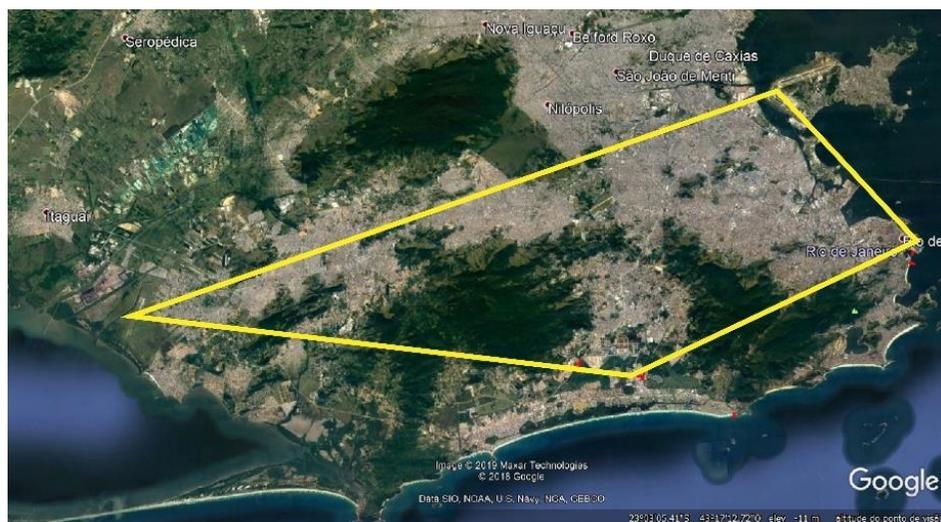
3.0_ INVESTIGAÇÃO

O processo deste trabalho começou somente com o intuito de se projetar um parque de diversão tradicional na cidade do Rio de Janeiro. Ao buscar a área de intervenção, foram surgindo novas indagações sobre o tema concomitantemente a pesquisa que vinha sendo feita. Foram realizados exercícios de escala entre os parques

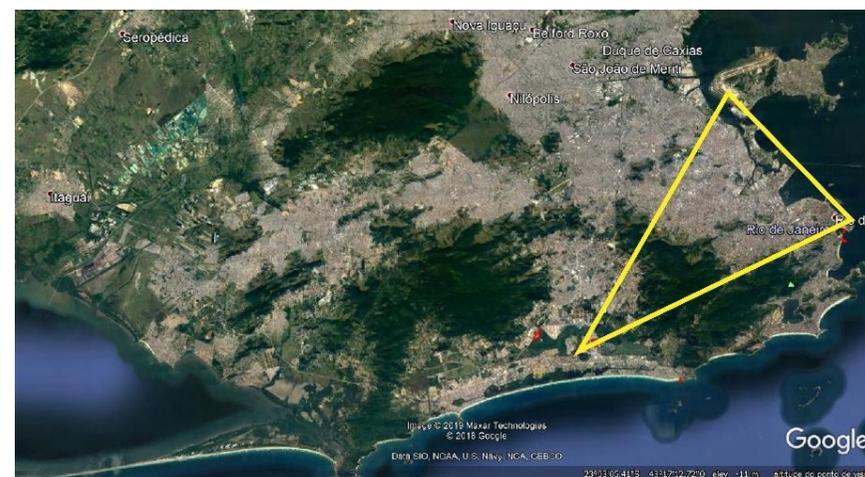
nacionais e internacionais a fim de se entender suas forças e proporções.

O primeiro momento da procura aos terrenos começou de forma tradicional, buscando grandes áreas, afastadas ou não dos centros urbanos. A princípio foram investigados o Parque dos Atletas, o antigo terreno da Terra Encantada e o estacionamento ao lado do terminal rodoviário de Niterói. Também investiguei a possibilidade de parque em píer, devido ao grande apelo turístico que existe no litoral. A localidade apresentada foi no quebra mar da marina da Glória, próxima ao aeroporto Santos Dummont. Com a aparição do aeroporto na investigação **no segundo momento**, decidi junto a meu orientador seguir para opções mais improváveis e bizarras, a fim de explorar opções não convencionais para a implantação. O caminho seguido foram lotes com proximidade aos aeroportos da cidade. Foram feitos levantamentos de oportunidades e problemáticas no entorno das quatro pistas existentes: Santos Dummont, Galeão, Jacarepaguá e Base Aérea de Santa Cruz.

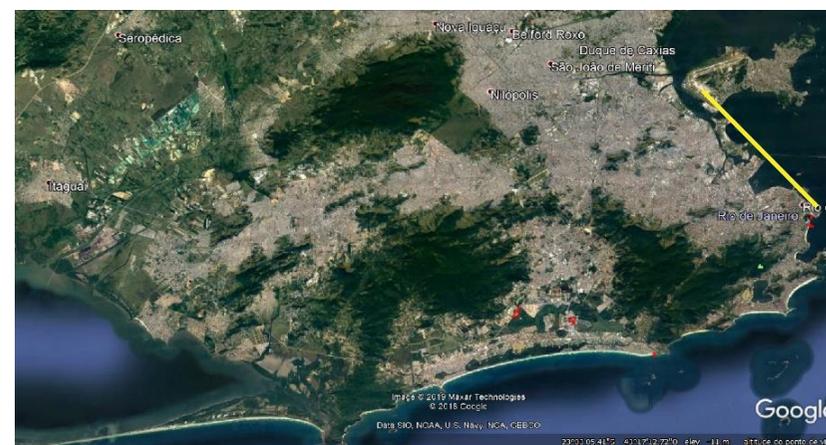
Ao analisar vários lotes ao mesmo tempo, seguindo um critério, **levantou-se a hipótese de fazer o parque em circuito**, fragmentado pelo município. A proposta veio à tona devido ao histórico não favorável de outros modelos de parque na cidade, sendo isso o cerne da ideia de propor um novo modelo.



*possibilidade de circuito entre os 4 aeroportos:
percurso total de 125km torna a ideia inviável;*

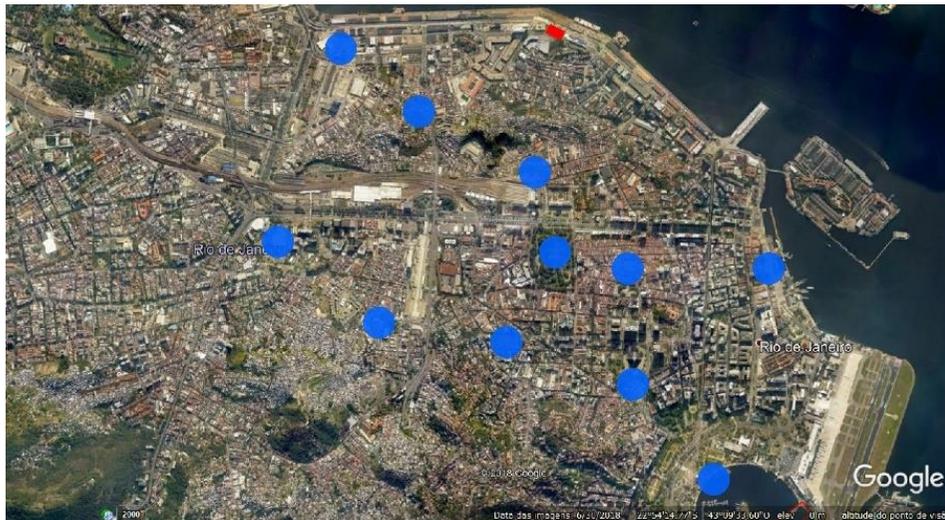


*possibilidade de circuito entre 3 aeroportos:
percurso total de 60km, sendo mais viável que o anterior;*

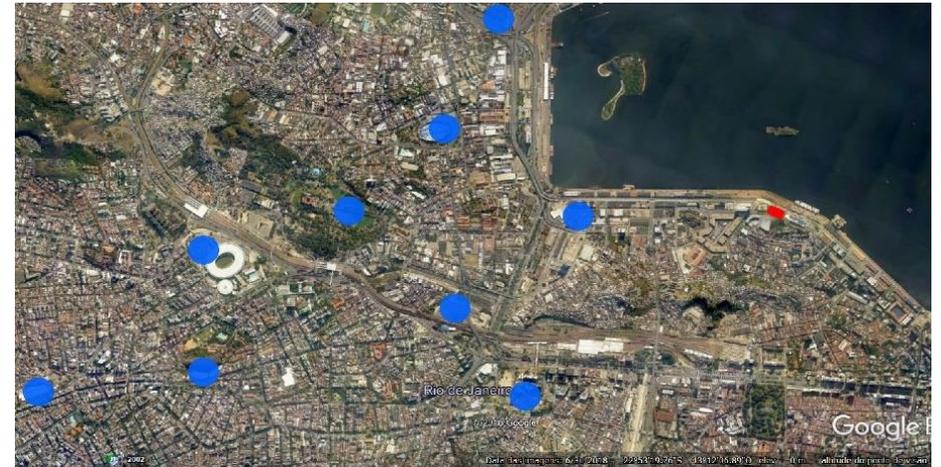


*Possibilidade de circuito entre 2 aeroportos:
percurso de 14km, se tornando o eixo com as melhores oportunidades e menos problemas.*

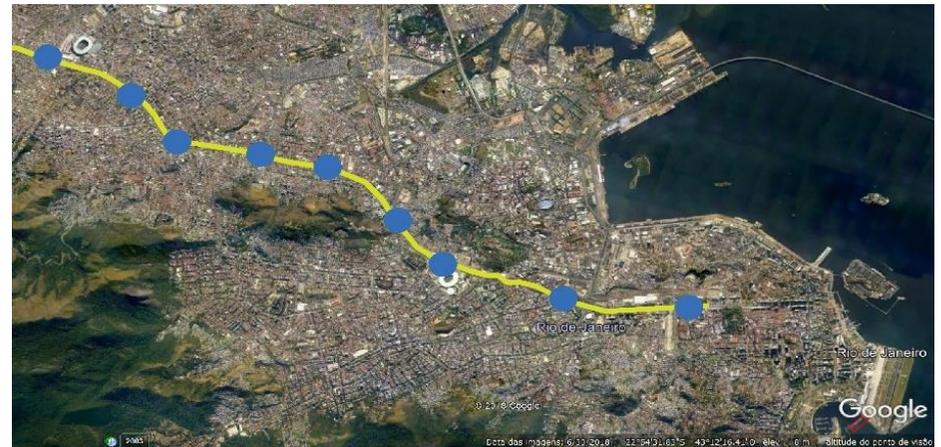
A escala da ideia do parque em circuito foi sendo reduzida a fim de se encontrar alternativas com maiores possibilidades de sucesso e que enfrentasse menos problemas. Por isso o local de estudo focou na região central e seus bairros adjacentes, considerando mais algumas opções de circuito.



circuito na região central, já considerando a pré-existência da roda gigante do porto, abrangendo Centro, Glória, Catumbi, Estácio, Lapa, Gamboa e Santo cristo;



circuito no eixo centro – zona norte, já considerando a pré existência da roda gigante do porto, abrangendo Estácio, Santo Cristo, Praça da Bandeira, Tijuca, Maracanã, São Cristóvão e Caju;



circuito do eixo da linha do trem supervia, considerando espaços próximos as estações existentes até o Engenho Novo.

Após explorar estas opções, filtrando-as através de análises comparativas de oportunidades e problemas, logo descartei a opção de circuito entre aeroportos, devido ao longo caminho a ser percorrido entre um e outro. **A escala agora se concretizara a um raio de caminhabilidade ou estruturada a um sistema troncal de transporte público.**

A percepção dos parques como um ímã de investimentos foi o elemento chave para direcionar a busca das áreas de intervenção. O entendimento de que eles também absorviam toda a cadeia turística para si foi determinante para o projeto adotar uma postura política, assumindo o parque como um elemento ativador urbano. A partir disso, o conceito do parque fragmentado foi criado, no intuito de pulverizar a riqueza da cadeia turística para seu entorno. A ideia é implementar a **ATRAÇÃO** (10% da cadeia) e o **TRANSPORTE – HOSPEDAGEM – ALIMENTAÇÃO** (90% da cadeia) sejam dissipados em suas adjacências.

Partindo disso e observando as áreas investigadas, as que mostravam melhores oportunidades eram as da região central, onde existe uma enorme pulsação turística em certos pontos, mas em outros ocorre um total esvaziamento, tornando-as ermas, inseguras e não

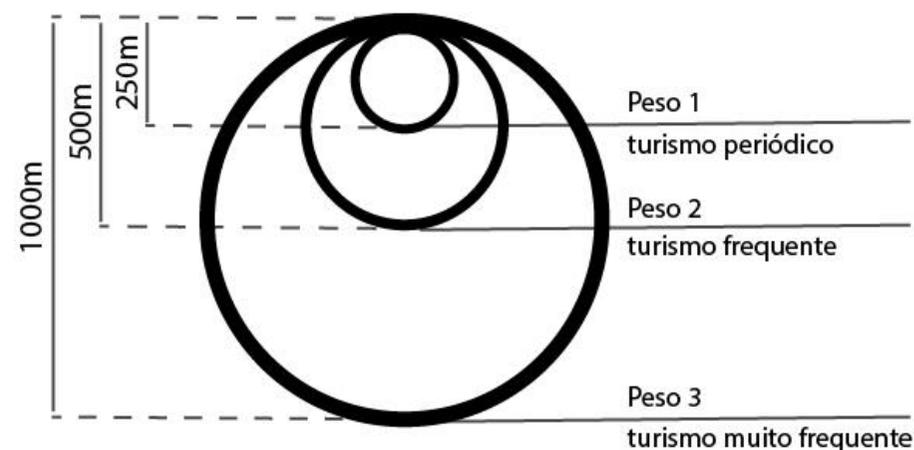
propícias a investimentos significantes para a melhora do seu entorno.

A atividade turística é um serviço, ela agrega valor. Não resultante de uma posse, mas de uma experiência: a população local é beneficiada e se sente pertencente ao lugar que mora, já que eles trabalham próximo de sua residência, com elementos que pertencem ao seu dia a dia.

4.0_ ÁREAS DE INTERVENÇÃO

4.1 definição

Escolhida a região central do Rio de Janeiro como área de atuação, iniciei a pesquisa dos lotes que poderiam receber os fragmentos de parque. O primeiro passo foi montar um mapa de atratividade turística, com pesos 1, 2 e 3.





mapa de atratividade turística

Os locais de **peso 3** são: a região da Cinelândia e arredores e a região da Praça Mauá. Os de **peso 2** são: Cidade do Samba; Roda Gigante e AquaRio, Boulevard Olímpico, Candelária, Praça XV; Eixo Praça Tiradentes - Carioca; esplanada da Lapa, parque do Flamengo e Sambódromo. Os de **peso 1** são Cais do Valongo, Pedra do Sal, Avenida Mem de Sá e Santa Teresa.

Depois, sobrepus com as infraestruturas de transportes como o aeroporto Santos Dumont, Central do Brasil, rodoviária e estações de metrô. Também foram considerados pesos 1, 2 e 3.



mapa de atratividade turística + infraestrutura de transporte público

Sobrepondo os dois mapas, obtive uma mancha que mostra as regiões turísticas inativas do centro da cidade e ao mesmo tempo mostra as áreas que têm mais potencial devido à presença da infraestrutura de transporte público.



os dois mapas sobrepostos: a mancha escura é a área inativa turisticamente da região central

Outro fator determinante para o parque funcionar em circuito, seria o deslocamento entre eles. Foram considerados dois modos: a pé e através de um sistema troncal de transporte público. O deslocamento a pé se insere em uma escala mais local, onde o parque atuaria juntamente com as outras atrações turísticas mais próximas, não exclusivamente com outros fragmentos do parque. O deslocamento a pé também é de extrema importância pois se caracteriza como um processo dinâmico, **agregando valor por onde ele acontece**. O sistema troncal (VLT) atuaria consolidando o circuito entre os parques, atuando

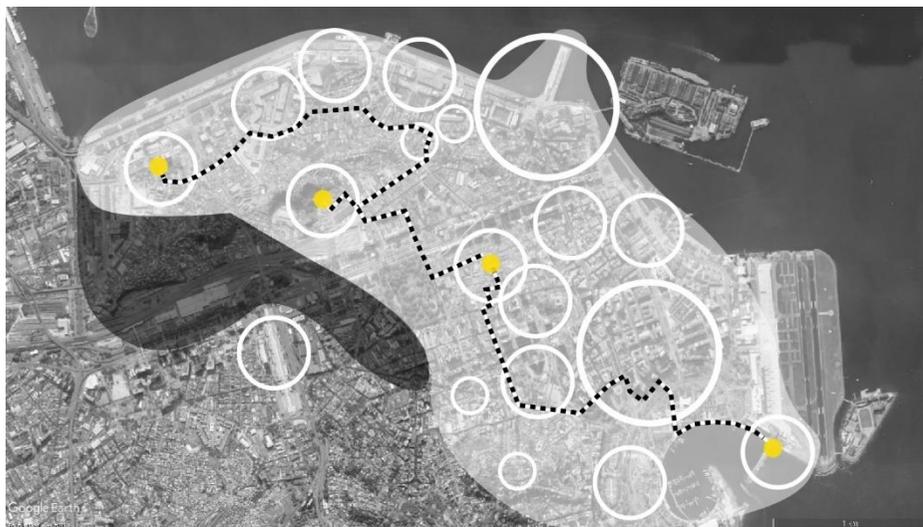
como um monotrilho tradicional que circula dentro de um grande parque de diversão.

Os fragmentos dos parques então atuam em dois formatos: independente entre si e em circuito. Na primeira opção, ele se conjuga a outras atrações turísticas pré-existentes no seu entorno. Na segunda, ele se apresenta conectado em circuito, podendo ser visitado utilizando somente as linhas do VLT.



mapa com regiões escolhidas (em amarelo) + sistema das linhas 1, 2 e 3 do VLT + percurso a pé (tracejado)

Com a implantação dos fragmentos dos parques, eles se integram ao sistema turístico existente na cidade, expandindo a mancha ativa.



mapa dos polos turísticos existentes + fragmentos dos parques inseridos no sistema turístico (em amarelo) + percurso a pé (tracejado): aumento da área turisticamente ativa

Existe no centro da cidade um efeito gravitacional (concentração em um ponto) em uma área de muito interesse: **o eixo entre a Praça Mauá e Cinelândia** é extremamente ocupado, ativo e bem sucedido. Para uma região ser conhecida por ser mais valorizada, precisa existir outra desvalorizada nas imediações. Por conta disso, essas áreas recebem menos investimentos ao longo da história e ficam esquecidas na cidade, aumentando ainda mais a força sobre a área já estabelecida. Neste caso, a área desvalorizada acaba sendo a “periferia” desse eixo.

A ideia de expandir a área turística ativa do centro vem na intenção de **diminuir o efeito gravitacional somente sobre o eixo**, aproveitando outras áreas da região central que são dotadas de **excelente acessibilidade e mobilidade**, possuindo boa infraestrutura já implantada (viária, transportes, luz, água, esgoto, etc). Os parques seriam os pioneiros nas áreas inativas, agindo como um ímã, atraindo e aumentando a circulação de pessoas, girando primeiramente a economia local e agregando valor à região posteriormente, permitindo investimentos maiores, consolidando assim mais uma região bem sucedida e economicamente ativa no centro da cidade.

4.2 escolha dos lotes

As regiões que foram escolhidas após o diagnóstico dos mapas foram: Santo Cristo, Central do Brasil, Saara e Marina da Glória.

4.2.1 santo cristo



lote no Santo Cristo: aos pés do Morro do Pinto e próximo a rodoviária Novo Rio

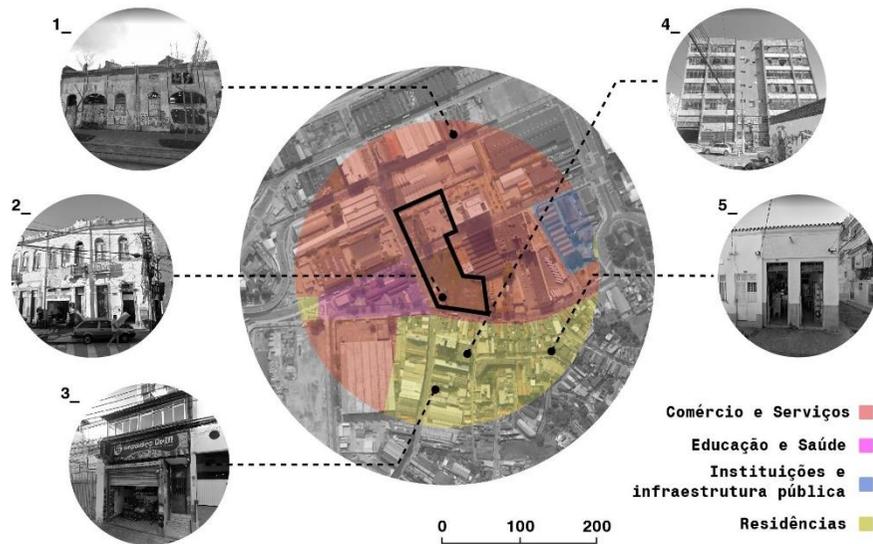
Este lote foi escolhido por estar muito próximo a rodoviária (400m) e ao terminal rodoviário municipal Padre Henrique Otte, facilitando o acesso à região para quem vem de fora. Também está inserido no **critério de continuidade de atrações turísticas**, sendo este agora a ponta final do que se começa no Museu do Amanhã ou até mesmo na Praça XV. Ele se relaciona

diretamente as atrações mais próximas como a Fabrika Bhering, Cidade do Samba, **a roda gigante** e o AquaRio. O lote também está inserido em uma **dobra do tecido urbano**, onde se encontra parte da história dos variados aterros que a cidade sofreu. Uma das testadas do lote, a Rua Santo Cristo, é o **limite original do território**, onde a parte dali até a Avenida Rodrigues Alves fora aterrado.

Existe uma grande diferenciação na tipologia e no tamanho de quadras, lotes e vias, tornando essa convivência conflituosa na maioria das vezes. Esta dobra acaba atuando como um grande limite físico entre esses dois momentos (pré aterro e pós aterro): a nova parte da cidade foi construída pensando na escala veloz da máquina, resultando em fachadas extensas e inativas, causando a mesma sensação de um grande muro, segregando o bairro original.

Outro motivo da escolha lote é romper com essa segregação, **dissolvendo a grande quadra em que ele está inserido na tentativa de permear a região**, realizando assim uma conexão efetiva entre o antigo e o novo. O mesmo foi feito na “super quadra” ao lado onde estão inseridos o prédio da Odebrecht, o antigo HUB e o NAU, onde eles conceberam uma espécie de *promenade* ou boulevard entre os grandes galpões.

análise dos usos e perspectivas de impacto pós implantação



O entorno do lote possui **baixa atividade comercial**: comércio local com salões de beleza, igrejas, botecos, lojas de ferragens, material de construção, depósitos e galpões. A maioria dos imóveis comerciais estão **abandonados ou fechados**. Existem muitos espaços comerciais ociosos no entorno imediato do lote, permitindo a implantação de serviços turísticos como hotéis, hostels, pousadas e posteriormente outros serviços de conveniência, principalmente de alimentação e serviços.

O maior impacto seria na população residente: muitas casas antigas do início do século XX: a região é um **remanescente histórico da cidade com um cenário bucólico colonial ainda bem preservado**, havendo apelo turístico a ser explorado, visando uma experiência diferenciada dentro de uma metrópole. É possível estimar o aumento de renda com trabalho em turismo, abertura de novo comércio para atender turistas e/ou aluguel de casas.

As fotos localizadas do mapa são alguns exemplos dos pontos de interesse com potencial de aproveitamento que existem na região, sendo estes os destaques.

Na foto 1, destaco um dos galpões em ruínas do entorno, que agrega valor arquitetônico histórico, e que poderia ser ocupado com qualquer demanda que vá surgir após a implantação do parque (hoteleira, eventos, turística, alimentação, etc).

Na foto 2, destaco os imóveis preservados que estão dentro do terreno do parque, que seriam diretamente afetados com sua implantação. São 4 imóveis que são 2 bares, uma borracharia e outro que se encontra fechado. Existe ali uma relação direta com o lote, e seus proprietários poderiam se beneficiar de muitas maneiras.

4.2.2 central do brasil

Na foto 3, destaco um dos poucos restaurantes self service que existem na região, comércio local que também se beneficiaria com o aumento da atividade turística.

Na foto 4, destaco um prédio inteiro que está vazio na Rua Sara, próximo a Fábrica Bhering. Este edifício pode ser convertido em hotelaria ou até mesmo residências, partindo da ideia de morar próximo ao trabalho numa área estruturada como o centro.

Na foto 5, destaco um bar que está inserido dentro da área residencial do bairro, que tem ares de cidade do interior. Também se beneficiaria com o aumento da atividade turística.



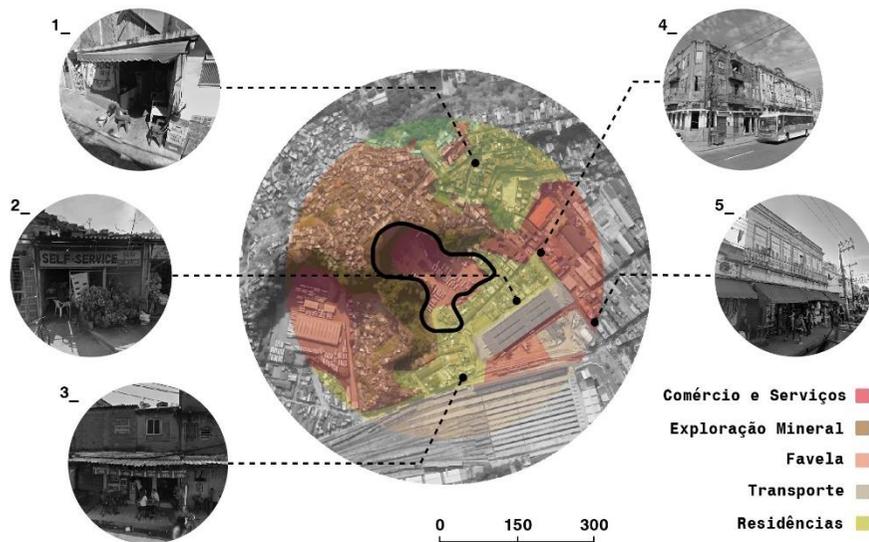
lote na Central do Brasil: aos pés do Morro da Providência e próximo a maior concentração de transporte público da cidade

O entorno da Central do Brasil hoje enfrenta um grande abandono nas questões sociais. Apesar dos grandes investimentos em mobilidade na região, como duas linhas de VLT e o terminal Transbrasil, o estar social na região não evoluiu nos últimos anos. **Tudo isso por estar ligado a ser um local de passagem e não de estar.** A implantação do fragmento do parque na antiga pedreira vem com o intuito de ativar e ressignificar seu entorno. **A região da Central é onde passam mais pessoas na cidade por dia,** vindas de todas as partes do município, do estado, do Brasil e de alguns países sul

americanos. Existe ali uma infraestrutura de transporte que poderia agregar muito mais valor ao seu entorno. Todos os modais de transporte público, exceto aquáticos, se encontram ali.

Temos ali a prova de que **investimento em transporte público e mobilidade não são capazes, sozinhos, de modificar socioeconomicamente uma região.**

análise dos usos e perspectivas de impacto pós implantação



O entorno do lote possui atividade comercial mais relevante em relação ao Santo Cristo: próximo a central há uma grande variedade de

comércio popular (farmácia, mercados, lojas de sapato e bolsas, camelôs, bares e restaurantes), mas a um quarteirão de distância já existe um esvaziamento, com muitos imóveis em ruínas, vazios ou ocupados, predominando nesta região bares, botecos e pequenos restaurantes.

No perímetro do lote existem muitas residências e imóveis vazios do início do século XX ou mais antigos, existindo ali uma **grande concentração de patrimônio junto de uma configuração ainda colonial**: uma oportunidade que tem muita força turística se: os espaços ociosos fossem ocupados com mais serviços para a população, (tanto local quanto visitante); uma reforma e ordenamento urbano fosse realizado, solucionando problemas sanitários, de acesso e circulação e de paisagem (postes e fios).

As fotos localizadas do mapa são alguns exemplos dos pontos de interesse com potencial de aproveitamento que existem na região, sendo estes os destaques.

Na foto 1, destaco um boteco na Ladeira do Faria, uma das subidas da Providência, que poderia se beneficiar com o aumento turístico da região. A rua possui imóveis preservados do início do século além de ter uma vista privilegiada do centro da cidade: características que podem

chamar a atenção de turistas que procuram uma experiência diversificada e imersiva.

Na foto 2, destaco um restaurante próximo ao terminal de ônibus intermunicipal da central. Serviços como esse podem se multiplicar e beneficiar com o aumento turístico da região, deixando se atender somente as pessoas que ali passam pelo transporte público.

Na foto 3, destaco outro boteco, este mais próximo à estação do VLT da Central. Nesta região, reparei que é comum ter uma residência em cima do comércio, o que poderia ter um benefício duplo, de tanto para quem mora quanto para quem trabalha.

Na foto 4, identifiquei um edifício em ruínas na Rua Bento Ribeiro, que é preservado pelo patrimônio. Este é só um dos muitos exemplos que existem na região, que poderiam se tornar infraestrutura hoteleira ou de serviços.

Na foto 5, identifiquei o comércio popular que existe nas imediações da central, que também se beneficiaria com o aumento turístico da região.

4.2.3 saara

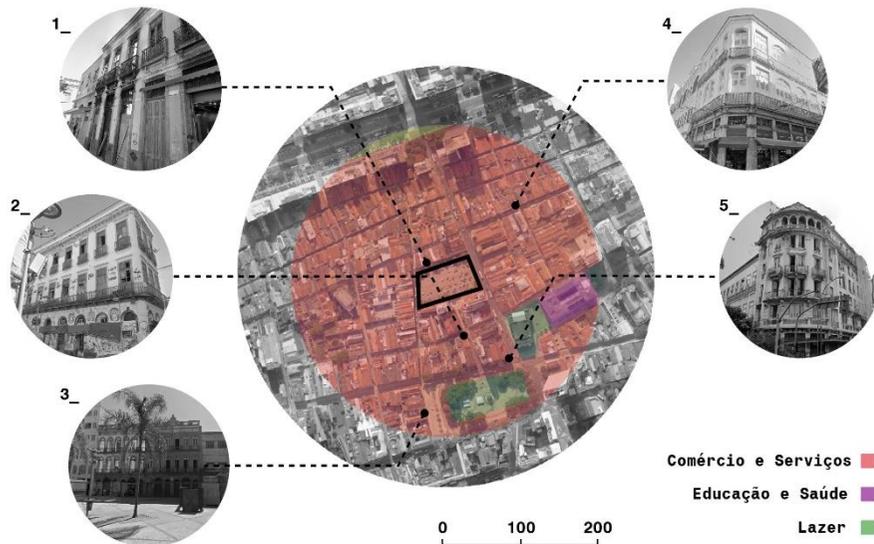


lote na Avenida Passos: o único não preenchido na região do Saara

Localizado no centro histórico do Rio de Janeiro, o Polo Saara é considerado o **maior shopping a céu aberto da América do Sul**. Formada por doze ruas reúne mais de 900 lojas a maioria voltada para o comércio popular.

O lote escolhido é último remanescente com uma grande área livre na região (originalmente o local abrigava o primeiro edifício da EBA UFRJ), sendo ali o único local possível para a instalação de um parque no meio do centro antigo.

análise dos usos e perspectivas de impacto pós implantação



A região possui alta atividade comercial, principalmente de comércio popular extremamente variado, restaurantes e serviços. Dos lotes dos fragmentos de parque, é o mais inserido na parte mais movimentada e consolidada do centro da cidade, portanto quando comparado aos outros, **seu entorno é o menos desocupado, e também o menos habitado, tendo um caráter estritamente comercial.**

Com a implantação do parque, haveria uma pressão para que ali ocorra investimentos em

infraestrutura turística, ocorrendo melhorias em acesso e circulação, paisagísticos (postes e fios), de e até de escoamento de chuvas. Os poucos imóveis desocupados poderiam atender a demanda crescente de turistas, **oferecendo uma experiência cosmopolita em uma das regiões do centro de configuração colonial.**

O comércio existente no entorno imediato também pode sofrer uma pressão deixando de ser majoritariamente popular, atendendo às novas demandas. A ideia é que este fragmento **funcione também a noite**, complementando a vida noturna já existente da Praça Tiradentes, expandindo sua área de abrangência até lá, tornando assim a região “24 horas”.

As fotos localizadas do mapa são alguns exemplos dos pontos de interesse com potencial de aproveitamento que existem na região, sendo estes os destaques.

Na foto 1, destaco um edifício preservado pelo patrimônio, que se encontra em ruínas no Beco do Tesouro, rua adjacente ao terreno do parque, que tem potencial para uma infraestrutura hoteleira de pequeno porte ou serviços para atender o parque.

Na foto 2, destaco um imóvel também preservado pelo patrimônio, na Rua Imperatriz Leopoldina

(também conhecido como Beco do Nanam), que também tem potencial para infraestrutura hoteleira nas adjacências do parque. O terreno pode ser ocupado com opções gastronômicas ou serviços para o público.

Na foto 3, destaco os imóveis também em ruínas do lado oeste da Praça Tiradentes, sendo um preservado e um tombado. Ambos também podem ser ocupados a partir da demanda local, que podem ser hotéis, ou agregar na vida noturna local, com espaços de festas, bares e restaurantes temáticos.

Na foto 4, destaco outro imóvel preservado pelo patrimônio, este em bom estado de conservação, na Rua Buenos Aires, que também tem potencial para ter outras funcionalidades além do comércio popular do Saara.

Na foto 5, identifique o antigo Hotel Paris, construído em 1902, que depois dos anos de glória, foi muito conhecido por ser um prostíbulo. Ele é tombado e tem potencial para abrigar hotelaria de luxo.

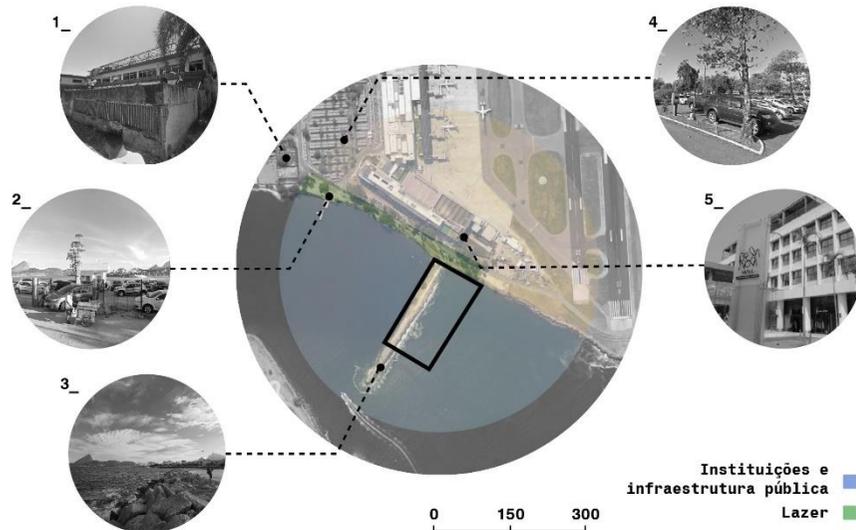
4.2.4 marina da glória



quebra mar da Marina da Glória: potencial turístico esquecido

Local que um dia já abrigou quiosques e fora destruído por uma ressaca, a última parte do fragmento de parque temático se instala no esquecido quebra mar da Marina da Glória em formato de píer. Praticamente anexo ao aeroporto Santos Dummont e o Bossa Nova Shopping, a área que possui visual estonteante possui grande potencial de exploração turística. A demanda latente de público ali pode ser facilmente capturada, tanto por quem está no aeroporto quanto quem está na cidade: o terminal das linhas 1 e 3 do VLT está localizado em frente ao aeroporto.

análise dos usos e perspectivas de impacto pós implantação



A única atividade comercial no entorno é o **Bossa Nova Mall** e o **Aeroporto Santos Dumont**, excluindo isso, o entorno imediato da área é totalmente esvaziado de moradia, serviços ou comércio, encontrando-se somente estacionamentos e alguns clubes mais próximos ao MAM.

A maior movimentação do local é de pessoas que fazem exercícios vindas do aterro ou poucos turistas curiosos que circulam no entorno do aeroporto para verem aviões decolando. A implantação do parque ali traria uma atração a uma das pontas do Parque do Flamengo, ativando o

trecho entre o MAM e o aeroporto, tendo-se ali potencial para os galpões e dos clubes ali existentes agregarem mais valor ao seu entorno ao invés de serem totalmente fechados ao exterior.

Um dos galpões abandonados poderia se tornar algum tipo de hotelaria (o que é bastante comum próximos a aeroportos). Uma parte do estacionamento do aeroporto e das concessionárias de aluguel de carro (uma delas está na orla da marina) poderiam dar lugar a uma área livre para circulação de pedestres, com a implantação de quiosques e áreas de estar, simulando ao que temos nas orlas das praias de Copacabana e Ipanema. Seriam um atrativo tanto pra quem está esperando um voo ou uma conexão no aeroporto, quanto para quem está só caminhando ou para o turista que vai visitar o parque.

As fotos localizadas do mapa são alguns exemplos dos pontos de interesse com potencial de aproveitamento que existem na região, sendo estes os destaques.

Na foto 1, destaco um dos clubes existentes, que está em péssimo estado de conservação e não possui valor arquitetônico algum. Poderia agregar muito mais valor ao entorno, principalmente por sua localização privilegiada. Ao lado existe um

galpão que é um estacionamento da Localiza, que também poderia ter outra função.

Na foto 2, destaco o estacionamento da Movida, também aluguel de carros, que está localizado **no perímetro** da orla da Marina da Glória. Essa localização privilegiada poderia ser devolvida ao público, sendo ali o início da orla reurbanizada que levaria até o parque no quebra mar.

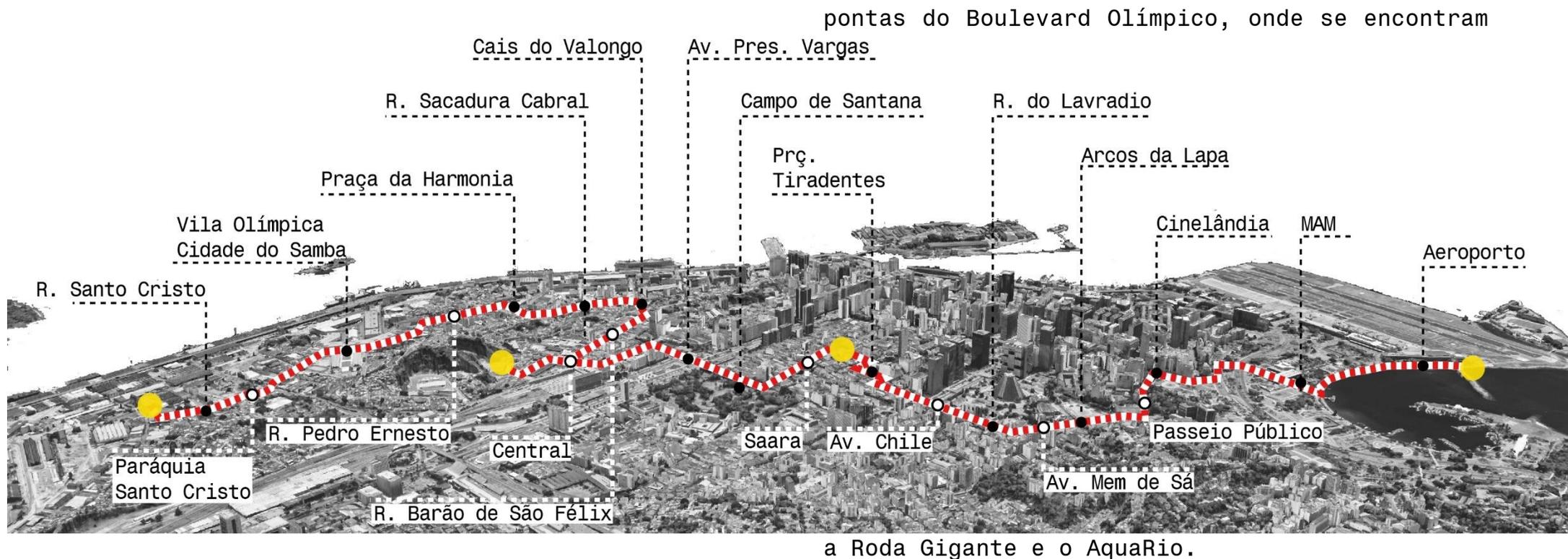
Na foto 3, destaco a ponta do quebra mar, que é um mirante pouco visitado. Com a implantação do parque um pouco antes do final das pedras, a ideia é preservar a característica atual, principalmente para que não se esconda a formação geográfica do local e para preservar uma área utilizada por pescadores, além de convidar os turistas a caminharem até a ponta do quebra mar.

Na foto 4, destaco uma das partes do estacionamento do Santos Dummont, que poderia ser agregado a orla, ampliando o espaço entre o shopping e os galpões. O espaço é grande o suficiente para ser dividido entre uma praça e um hotel.

Na foto 5, destaco o shopping, a única estrutura existente que seria diretamente afetada com a implantação do parque, podendo aumentar seu movimento e do hotel de luxo que existe ali.

5.0_ PERCURSO

Além dos fragmentos do parque, **o percurso entre eles é de suma importância para o sucesso da expansão da atividade turística no centro da cidade**. Sem ele, os ganhos com a implantação dos parques ficariam restritos ao seu entorno imediato, sem fazer conexão com o restante das atrações existentes na cidade. O trajeto foi escolhido sendo considerado, principalmente, a acessibilidade e a caminhabilidade entre dois parques. Depois as ruas escolhidas passaram pela análise histórica de patrimônios existentes e pontos de interesse no caminho.



PARQUE DO SANTO CRISTO – PARQUE DA CENTRAL

Neste trecho, o visitante caminhará por ruas que contrastam com inúmeros sobrados antigos e construções mais recentes provenientes da revitalização do porto, encontrando alguns pontos de interesse como a Paróquia Santo Cristo e a Vila Olímpica. Desviando da rota na Praça da Harmonia, o visitante poderá visitar uma das

PARQUE DA CENTRAL – PARQUE DO SAARA

Já neste trecho, o visitante sairá do cenário colonial e cruzará com um marco moderno: Avenida Presidente Vargas, a maior do centro da cidade. Depois de passar pelo Campo de Santana, logo em seguida será inserido novamente na configuração original da cidade: o Saara resistiu às reformas

agressivas que derrubaram muitos sobrados da cidade.

PARQUE DO SAARA – PARQUE DA MARINA

Este é o trecho mais longo e com maiores possibilidades de diferentes vivências temporais. Saindo do Saara, o visitante cruzará com a Praça Tiradentes (logradouro datado do século XVII) e mais à frente cruzará com a Avenida Chile, mais uma avenida moderna com prédios imponentes. Não muito longe dali, passará pela antiga Lapa e seu aqueduto do século XVI, hoje, ponte para os bondes de Santa Teresa. No trecho final, poderá visitar o Passeio Público (o primeiro parque público da cidade) e mais a frente cruzar com a belle époque do período Passos: a Cinelândia e seus edifícios ecléticos do início do século XX. Por fim, chegará no Parque do Flamengo, região de aterro proveniente dos desmontes dos morros do centro, podendo visitar um dos maiores ícones modernistas brasileiro, o MAM Rio. Até chegar ao parque, o visitante irá desfrutar da orla da Marina da Glória com a vista para a Baía de Guanabara.

5.1 Sinalização na cidade

As rotas entre os parques serão sinalizadas para o pedestre através do mobiliário “Rio a pé”, já existente na cidade.



Cada rota terá uma cor diferente expressa na placa e o caminho a ser percorrido será marcado no asfalto, na mesma cor, próximo à calçada do percurso desejado (como nesse exemplo na Rua do Passeio).

6.0_ OS PROJETOS

6.1 Definição

O parque fragmentado como o próprio nome já diz, é um fragmento de um todo. Por isso, o ponto de partida foi pensar nas atrações como um parque único, para depois dividi-las de acordo com as especificidades de cada lote (tamanho, divisas, vizinhos, testadas, etc). Outro fator importante na divisão foi a categoria dos brinquedos (radical, familiar e infantil), priorizando a mistura delas, garantindo que todos os parques tenham atrações para todos os públicos. Além disso, os parques tradicionais costumam ter atrações âncoras, que são aquelas grandiosas e que atraem mais pessoas do que as outras. Cada fragmento recebeu pelo menos uma atração deste tipo, estimulando o visitante a percorrer todos os parques. Para a execução das propostas, foram consultadas no site dos fabricantes as medidas reais das atrações escolhidas.

Sendo assim, o parque na sua totalidade possui **40 atrações**, dividindo-se:

Parque do Santo Cristo: 11 atrações – 2 radicais, 5 familiares e 4 infantis;

Parque da Central: 14 atrações – 6 radicais, 4 familiares e 4 infantis;

Parque do Saara: 1 atração – radical;

Parque da Marina da Glória: 14 atrações – 4 radicais, 6 familiares e 4 infantis.

6.2.1 Parque do Santo Cristo



parque do santo cristo

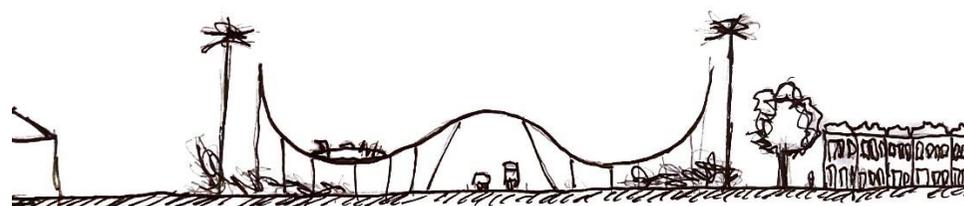


O parque do Santo Cristo traz como atrações âncoras, a **Disk'o Caster (4)**, uma quase montanha russa de um único trilho, e o **Tchibum (11)**, atração aquática, ambas familiares. O partido nessa área foi usar do comprimento da Disk'o Coaster para conectar os dois lotes, fazendo o brinquedo passar por cima da rua, formando um "túnel" em cima da via. Entre os lotes, não há diferença entre o nível da rua e o passeio, diminuindo a velocidade da via. Essa estratégia também foi adotada na Rua Santo Cristo.

Os edifícios em **azul** são de apoio para o parque (loja, lanchonetes, etc). Já o **amarelo** escondido atrás do canteiro na Avenida Cidade de Lima, é um galpão para manutenção. O paisagismo foi pensado para indicar os fluxos do parque, além de fornecer algumas áreas de estar com sombra, dando caráter de praça ao parque. Os acessos ao parque são múltiplos, podendo ser acessado por todas as vias que o cercam. A estratégia de implantação das atrações foi de: reunir as atrações infantis e triangular as principais atrações (1, 4 e 11), uma em cada ponta do parque, dividindo o fluxo pela área.



estratégias de implantação



6.2.2 Parque da Central



parque da central

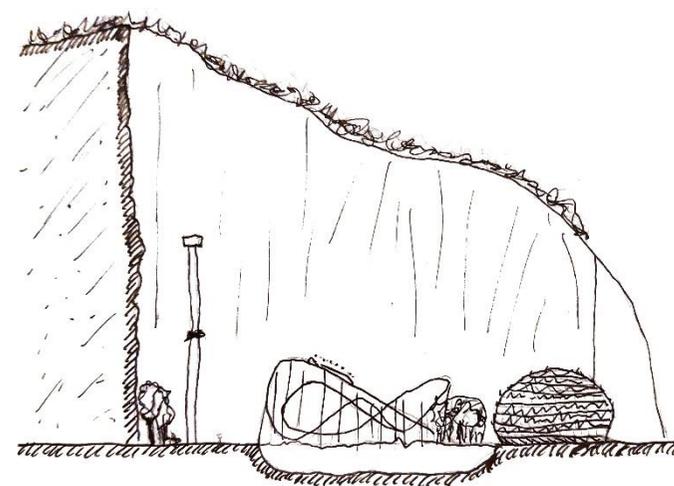


O parque da Central traz como atrações âncoras, o **Vertical Swing (1)**, um carrossel voador a 50m de altura, a **Montanha Russa Saca Rolha (14)** e o **simulador (9)**, em formato de domo, exclusivo no Brasil, O lote está inserido numa antiga pedreira, o que lhe dá esta geografia particular. No seu topo de 110m de altura, encontra-se o Morro da Providência. Este é o maior fragmento dos parques, por isso reservei uma parte dele para estacionamento. O partido nessa área foi usar da geometria única do lote para dividir o parque em duas áreas: radical e familiares. No centro há o simulador: marco visual do parque a beira do lago. Além das atrações mecânicas, há um anfiteatro para apresentações.

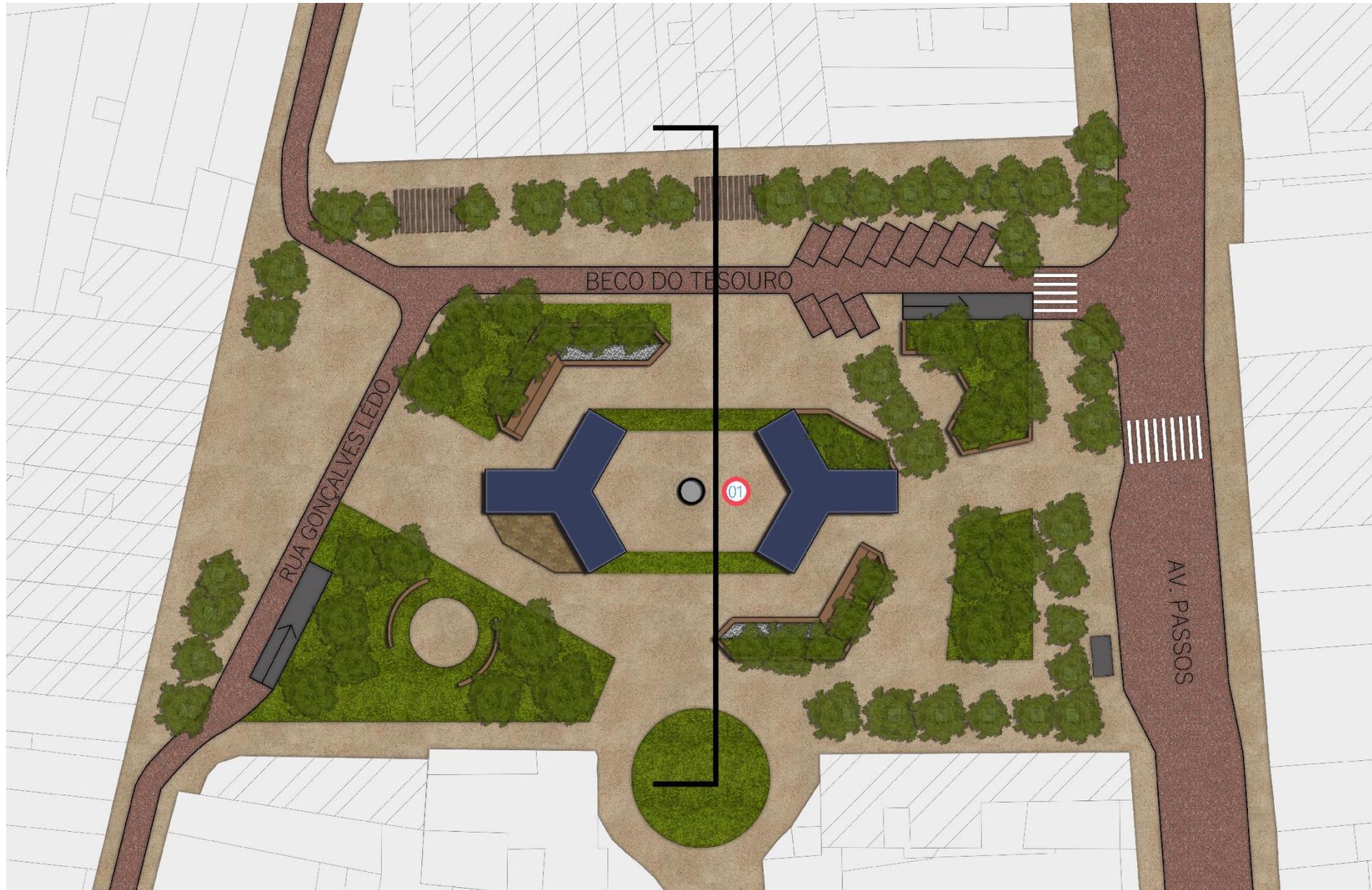
Os edifícios em **azul** são de apoio para o parque (loja, lanchonetes, restaurantes, etc). O **amarelo** próximo a entrada, é o galpão para manutenção, com acesso direto para a rua de dentro do parque. O paisagismo foi pensado para indicar os fluxos do parque, além de fornecer algumas áreas de estar com sombra. O diferencial deste parque é o lago que está no centro das atrações radicais. O acesso ao parque é único, devido aos limites do terreno..



estratégias de implantação



6.2.3 Parque do Saara

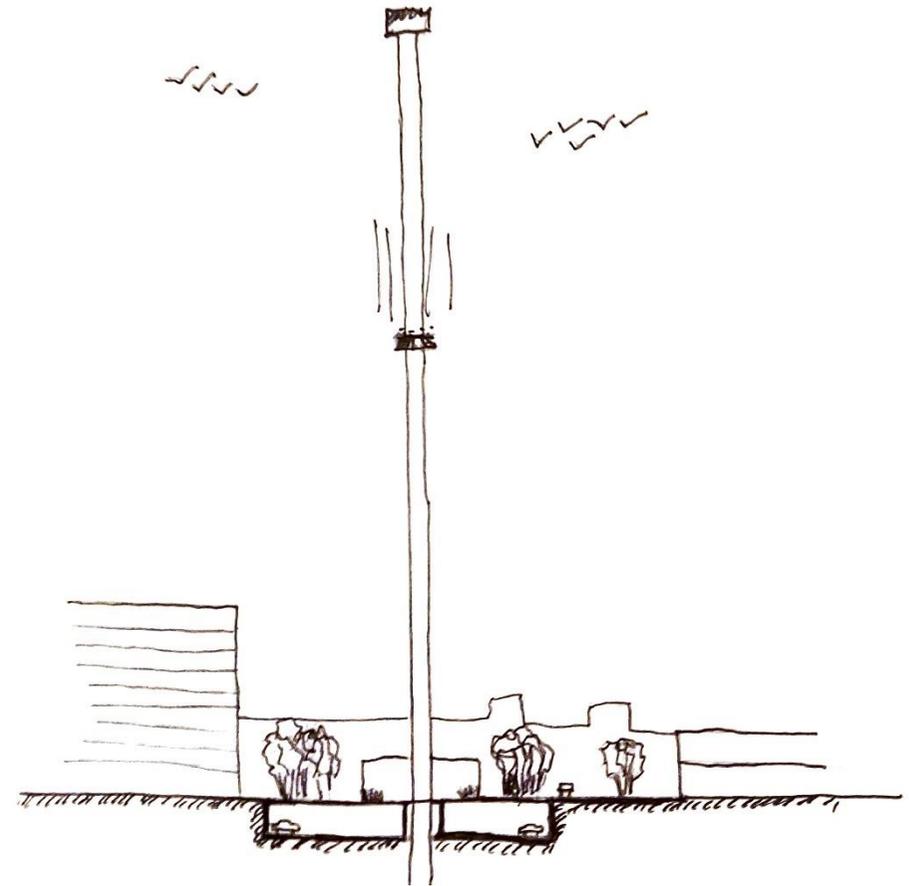


parque do saara

1_



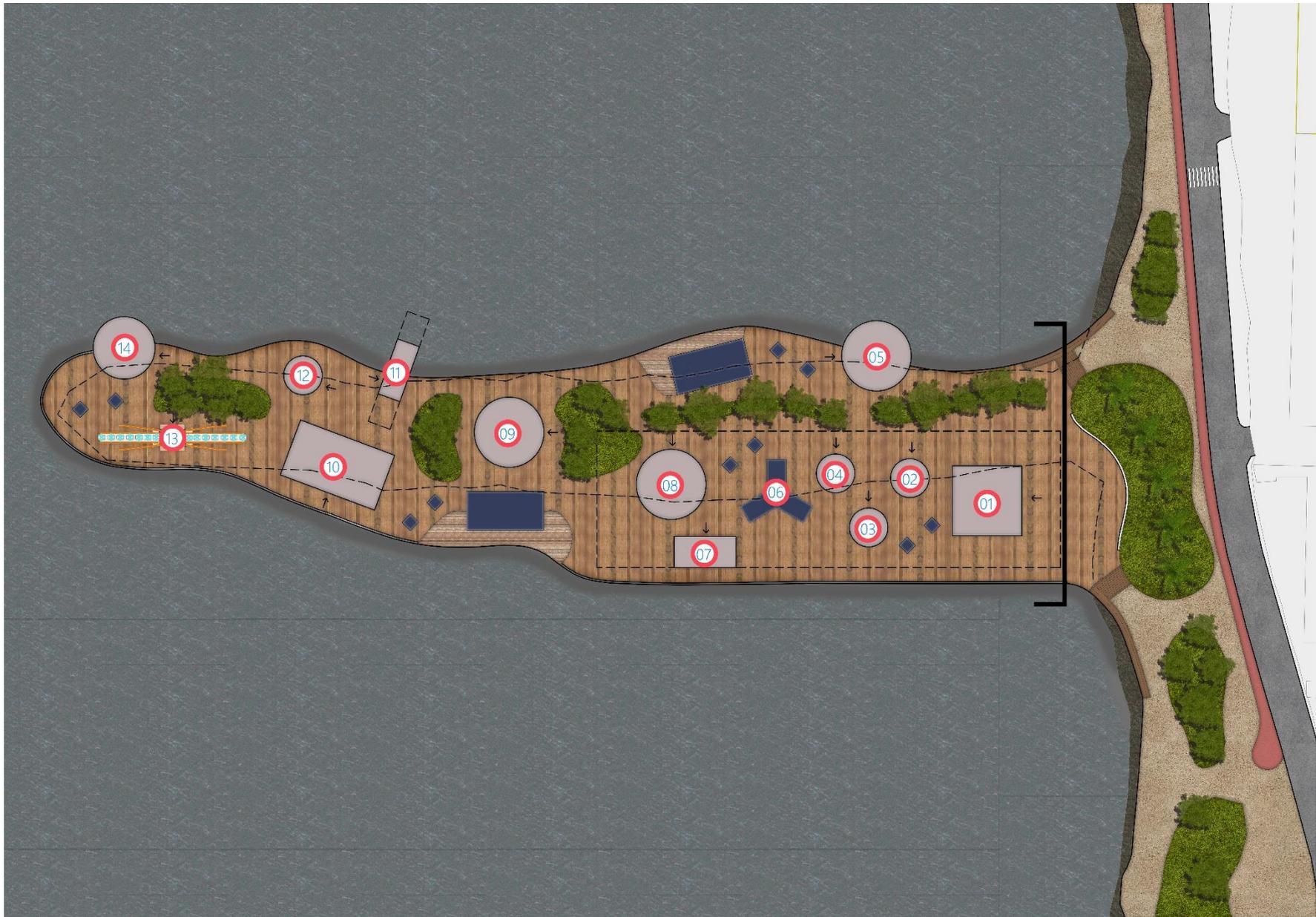
O parque do Saara é o único com somente uma atração: **Torre de Queda Livre de 120 metros de altura**. A resposta ao singelo programa, vem da vontade de ter o máximo de espaço livre no local, configurando uma praça. Como já dito em parágrafos acima, esse lote é o único vazio dessa região do centro, que possui ruas muito estreitas e calçadas menores ainda. A torre, que seria a maior do Brasil, teria uma certa independência dos outros parques, pois só ali você encontra tanta adrenalina. A ideia é que ela tenha um protagonismo comparado a Roda Gigante localizada na zona portuária. As vias que antes eram quase coladas com as testadas dos lotes, se afastam para dar um respiro e ampliar as perspectivas aos casarões históricos.





Foi pensado um mobiliário especial para que o público assista as quedas (referência ao lado). Além da torre, o programa desse parque inclui: estação de embarque para a atração, loja e bar na saída, área de apresentações, áreas livres para feiras de artesanatos, área livre para apropriação dos edifícios do entorno, um novo ponto de ônibus na praça, um estacionamento subterrâneo. A torre é um “dispositivo arquitetônico que gera autoconsciência, oferecendo visão panorâmica de um território comum, capaz de acionar um súbito jorro de energia e ambição coletiva.” (Rem Koolhaas)

6.2.4 Parque da Marina da Glória



parque da marina da glória

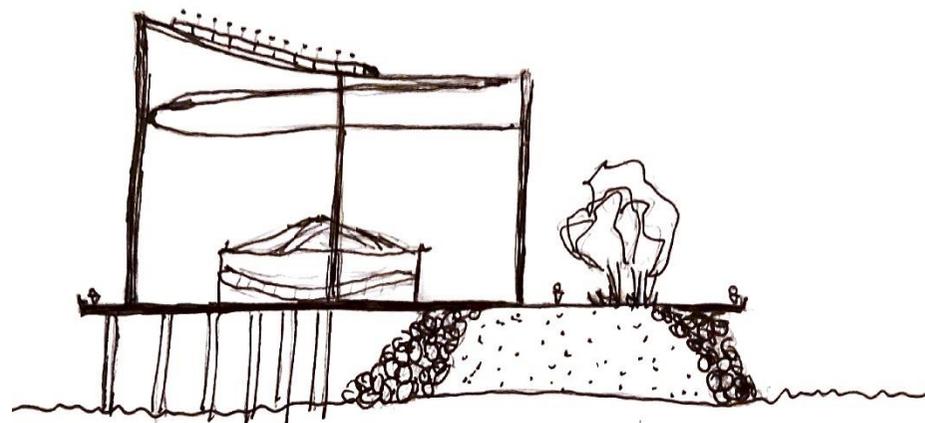


O parque da Marina da Glória traz como atrações âncoras, a **Torre de Paraquedas (9)**, e o **Booster (11)**, um braço mecânico de 75m que pode chegar até 120km/h. O partido nessa área foi compactar ao máximo o programa na atual área do quebra mar (pontilhado na planta), evitando ao máximo sobrepor o espelho d'água da Baía de Guanabara. O resultado foi um deck alongado com mirantes para o mar.

Os edifícios em **azul** são: grandes restaurantes com vista para a cidade e para o Pão de Açúcar e as decolagens do Santos Dumont; pequenos quiosques que podem ser lanchonetes ou lojas. Normalmente os parques em píer não possuem vegetação, mas por conta do quebra mar, a área fornece terra firme. O paisagismo foi pensado para indicar os fluxos do parque, além de fornecer algumas áreas de estar com sombra.

O acesso se dá pelas escadas ou rampas que conectam o deck a terra: a plataforma é elevada em dois metros para não se chocar com ressacas. A estratégia de implantação das atrações foi de: posicionar as atrações voadoras (como o Chapéu Mexicano (14), Booster (11) e Polvo (5) por exemplo, próximo ao limite do deck, para que os visitantes flutuem sobre o mar; a montanha russa

como porta de entrada para o parque, os trilhos dela são elevados, por isso permitem outras atrações embaixo; a roda gigante na ponta do deck, com vista privilegiada para a cidade.



7.0 REFERÊNCIAS

ALVARENGA, Darlan. **Grandes parques de diversão fecham no país e ‘sobreviventes’ tentam se reinventar.** 25 jun. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/grandes-parques-de-diversaofecham-no-pais-e-sobreviventes-tentam-se-reinventar.ghtml>>. Acesso em: 19 maio 2019.

IAAPA - **The International Association of Amusement Parks and Attractions.** Disponível em: <<http://www.iaapa.org/>>.

INTERNATIONAL Theme Park Services. Amusement / Theme Park Projects. Disponível em: <<http://www.interthemepark.com/amusement-theme-parks.html>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

KNOTT'S BERRY FARM. **Park History.** Disponível em: <<https://www.knotts.com/media-center>>.

YOUNGER, David. **Theme Park Design & The Art of Themed Entertainment.** Orlando: [s. n.], 2017.

SALOMÃO, Marcelo. **Parques de diversões no Brasil: entretenimento, consumo & negócios.** MAUAD. 2000

KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante: um manifesto retroativo para Manhattan.** São Paulo: Cosac & Naif, 2008.

TCC Turismo UFF, Raphael Figueiredo Vianna “**O MARAVILHOSO MUNDO DAS CORES: A ANÁLISE DA EXPERIÊNCIA DO VISITANTE EM PARQUES TEMÁTICOS BRASILEIROS E INTERNACIONAIS.**”

parques de diversão

como fragmento ativador

tfg2 _ fau ufrj _ 2020_2_remoto

rafael studart lima

orientador: rodrigo rinaldi de mattos



tfg1_histórico

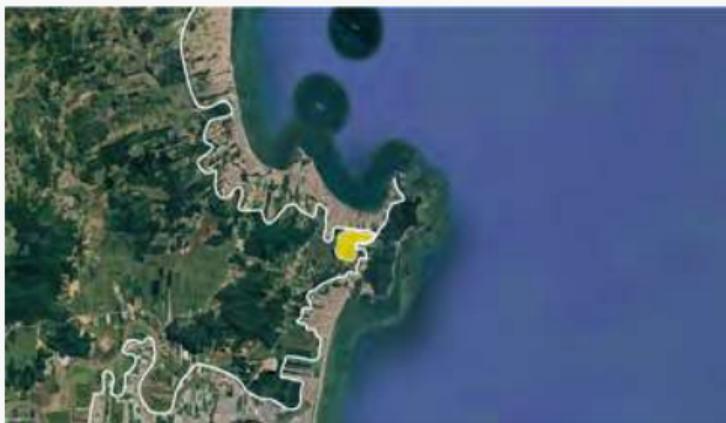


implantação e cadeia turística

orlando
1984 - 2020



penha
1991 - 2020



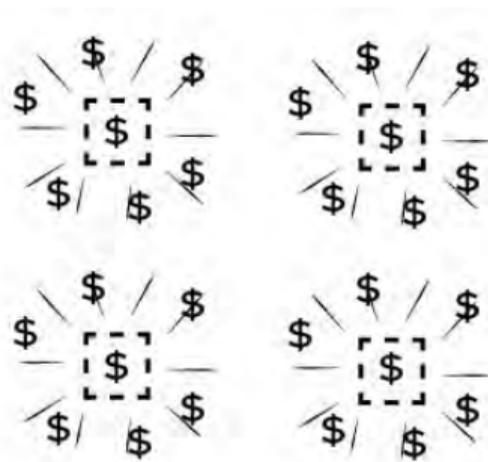
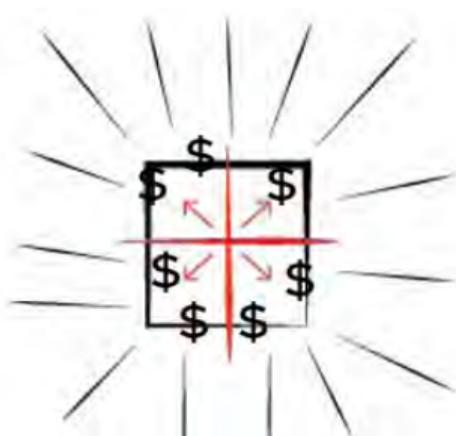
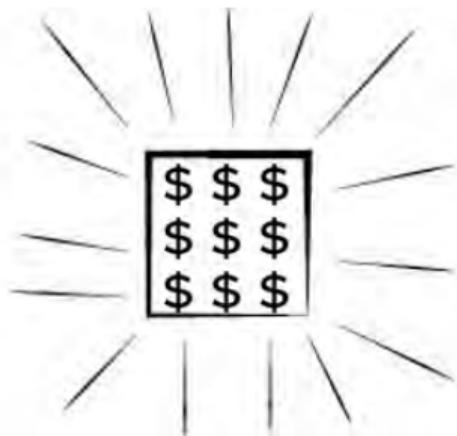
conceito e objetivo

transporte
30%

hospedagem
30%

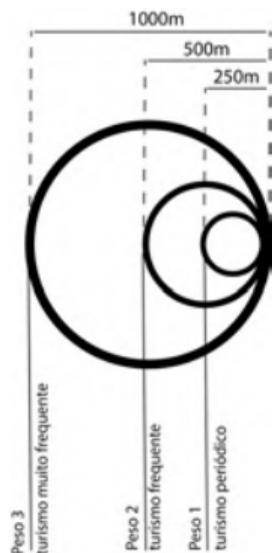
alimentação
30%

atração
10%



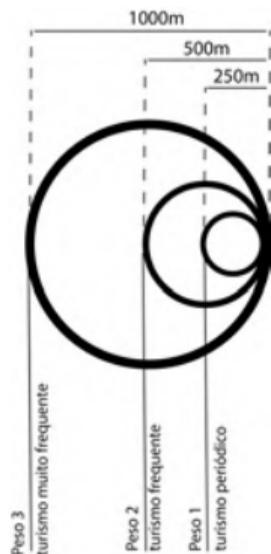
Usar do grande potencial de atratividade dos parques intramuros, **fragmentando-os** em pequenos parques abertos a rua com o fim de **ativar a economia local e ressignificar áreas esvaziadas da região central.**

áreas de intervenção



áreas de intervenção

infraestrutura
transportes



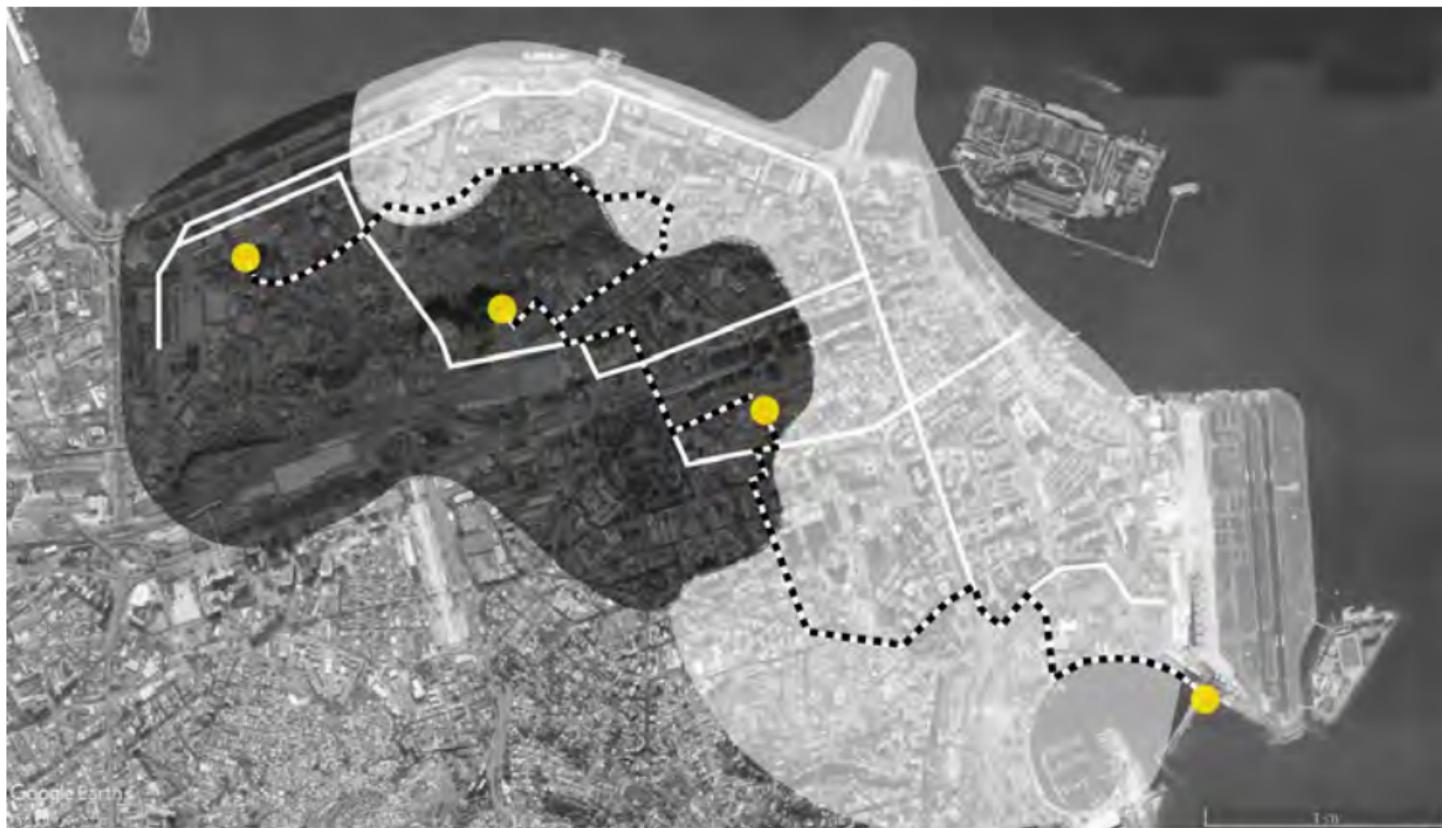
áreas de intervenção

infraestrutura
transportes



áreas de intervenção

rota sugerida
para pedestres



escolha das áreas de estudo

santo cristo



saara



marina

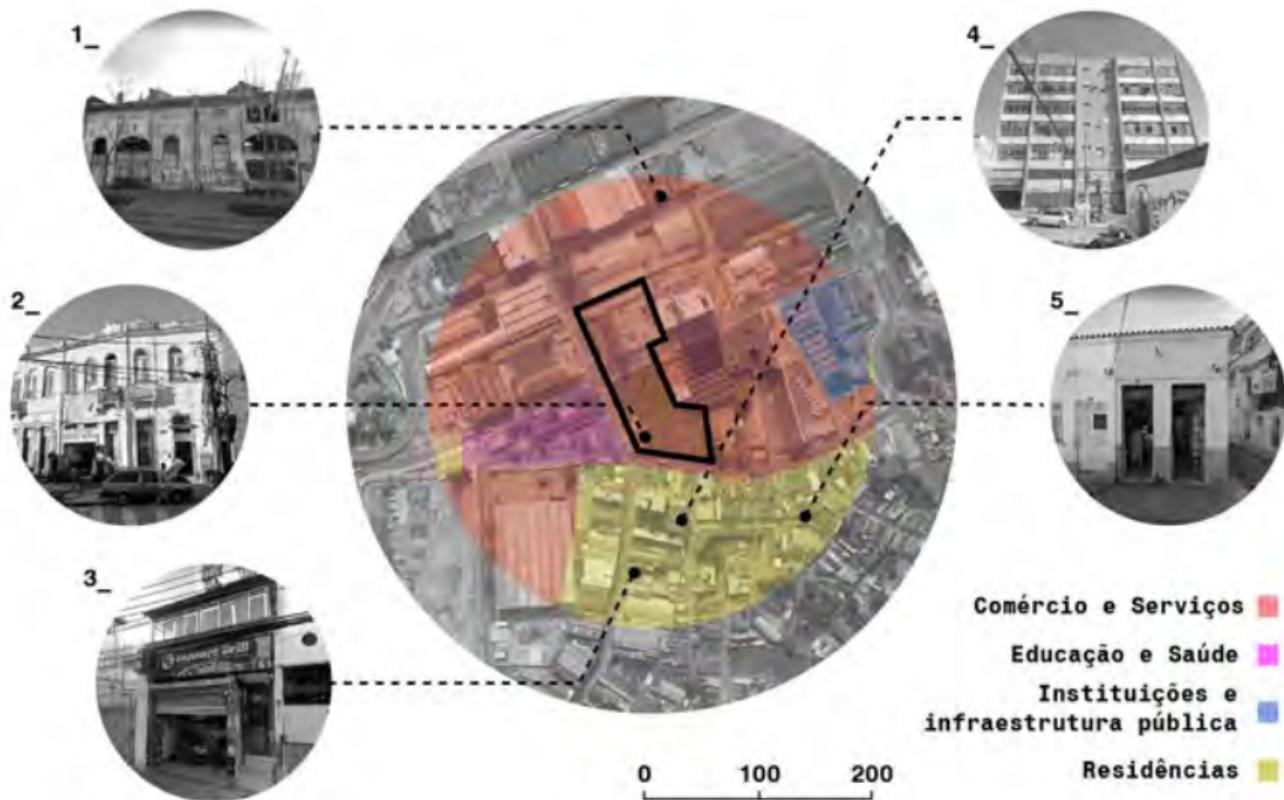
da glória



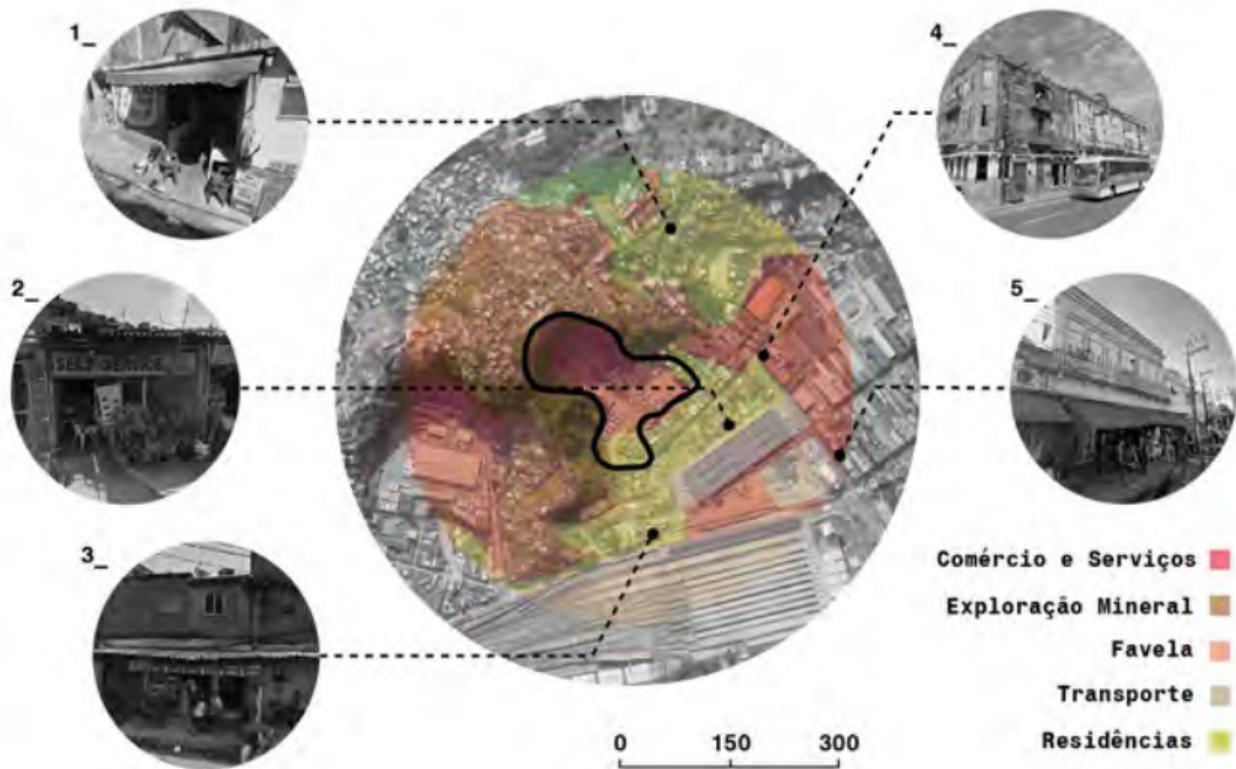
central



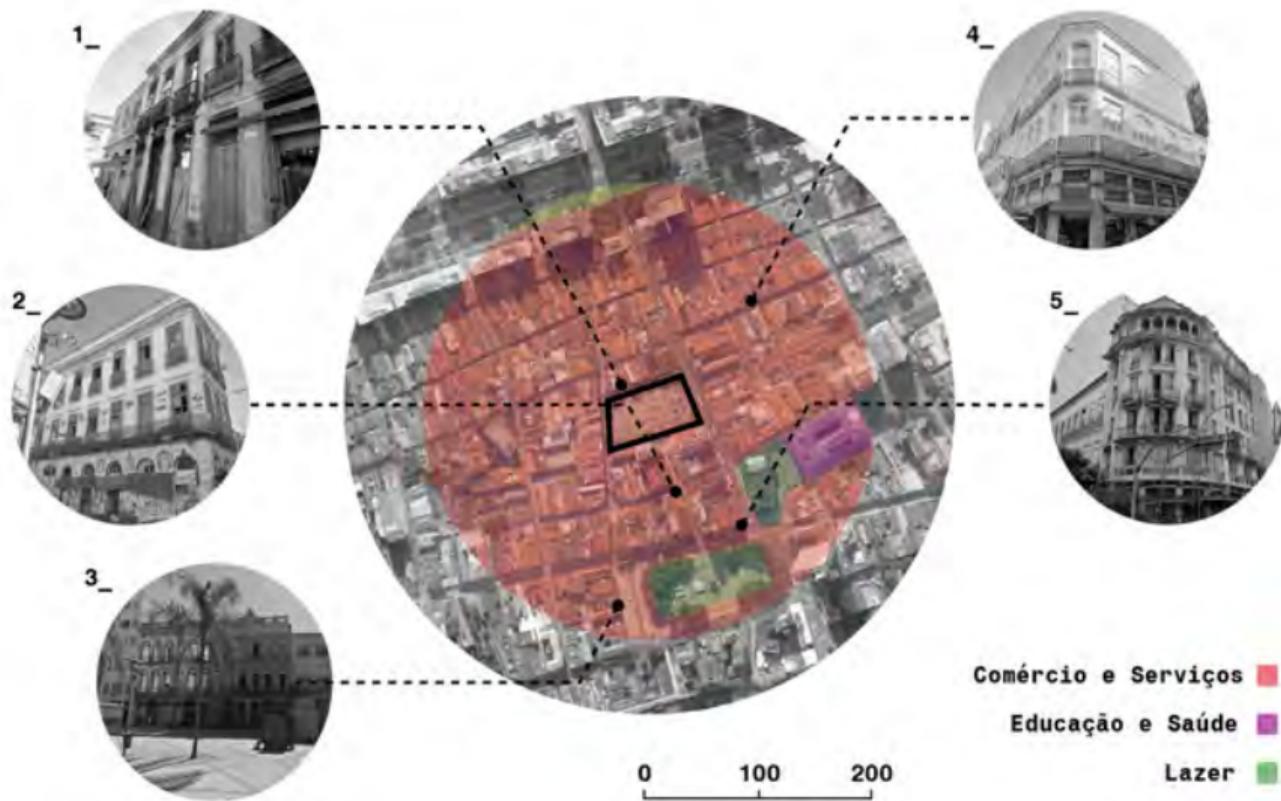
impactos da implantação no entorno



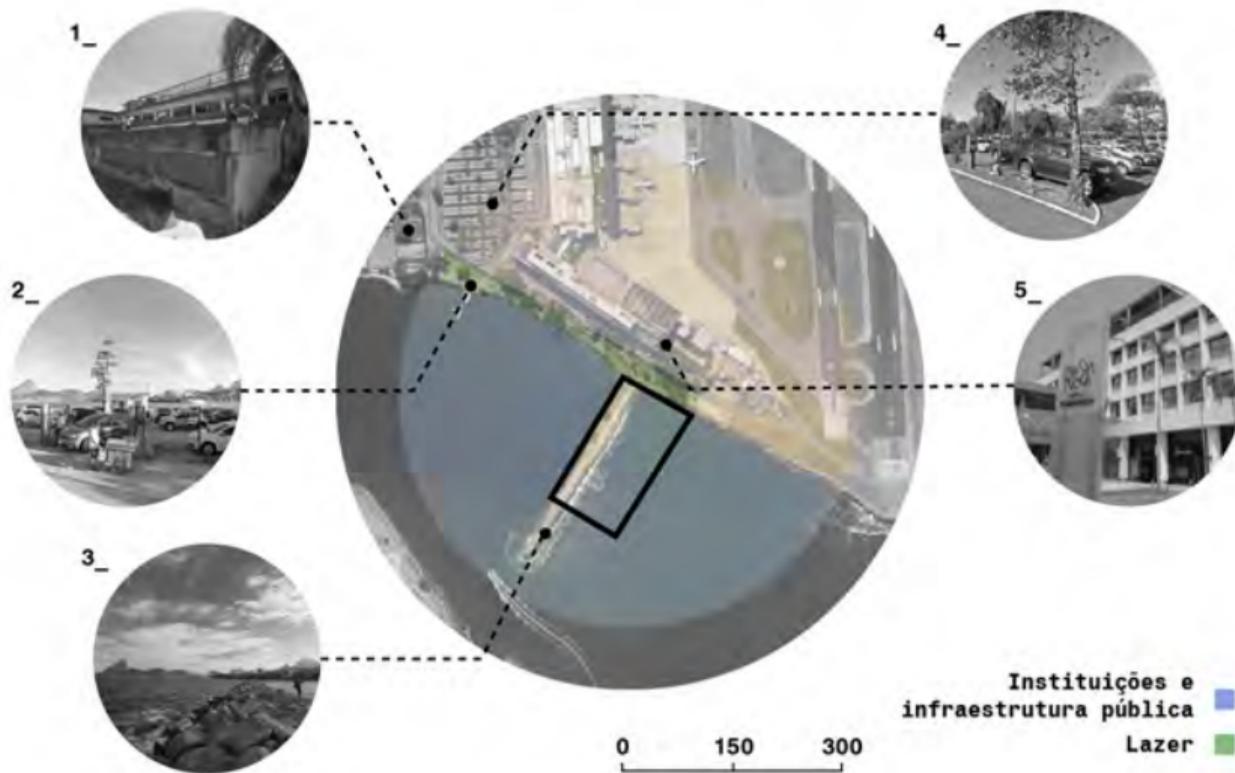
impactos da implantação no entorno



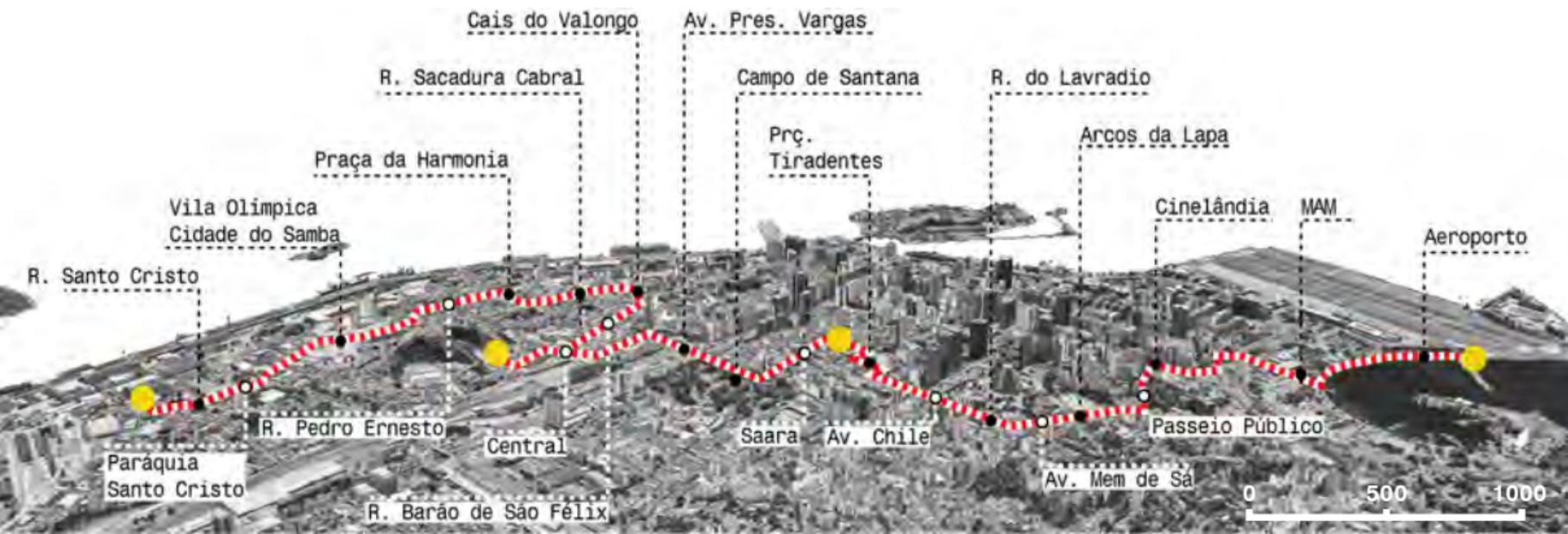
impactos da implantação no entorno



impactos da implantação no entorno



impactos da implantação na cidade



sinalização na cidade



simulação na Rua do Passeio



rotas entre os parques

Santo Cristo... 3km ... Central... 1,6km ... Saara... 3,2km ... Marina da Glória



rotas entre os parques

Santo Cristo... 3km ... Central... 1,6km ... Saara... 3,2km ... Marina da Glória



os projetos_programa completo

40
atrações



8
âncoras



13
radicais



15
familiares



12
infantis



os projetos_programa fragmentado



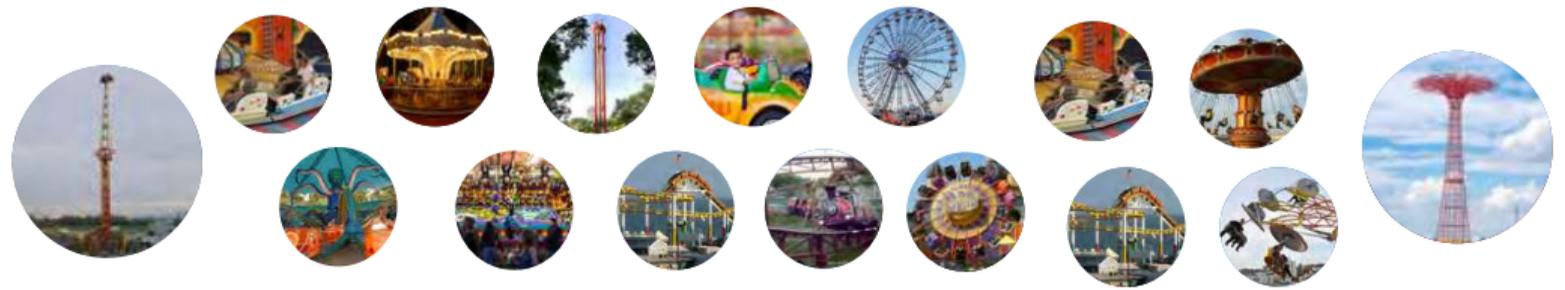
santo cristo

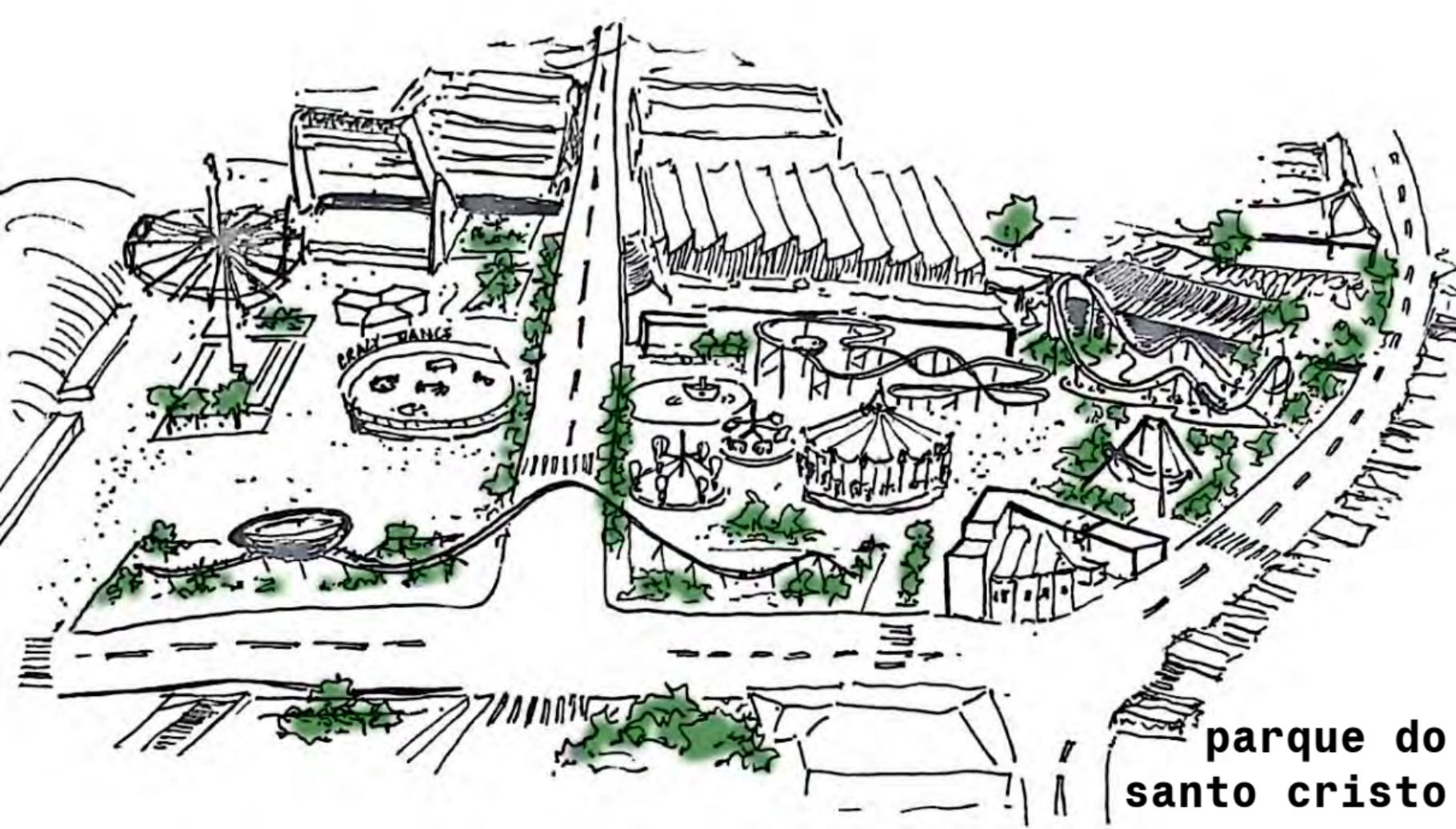
saara



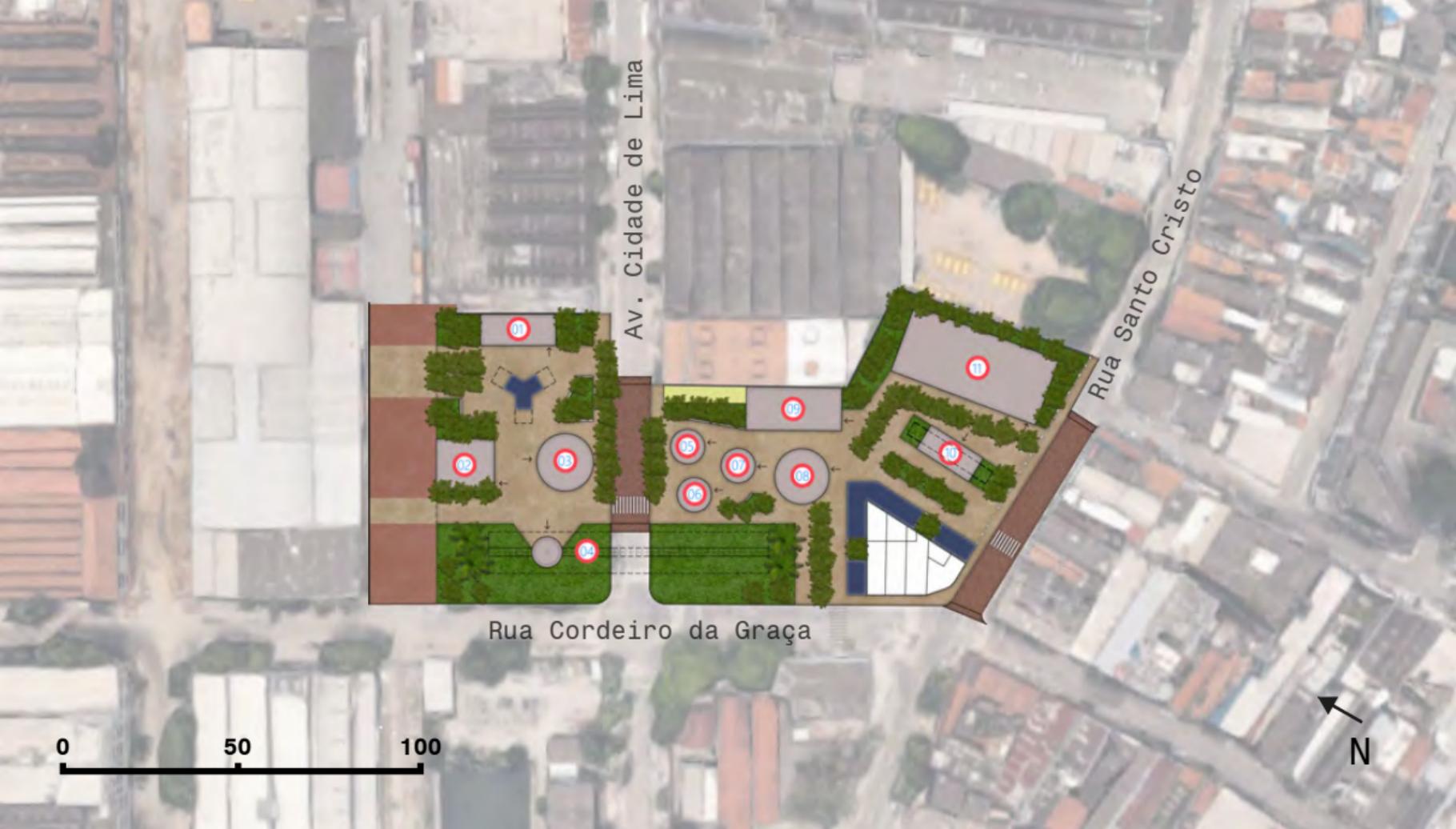
central

marina da glória





parque do
santo cristo



Av. Cidade de Lima

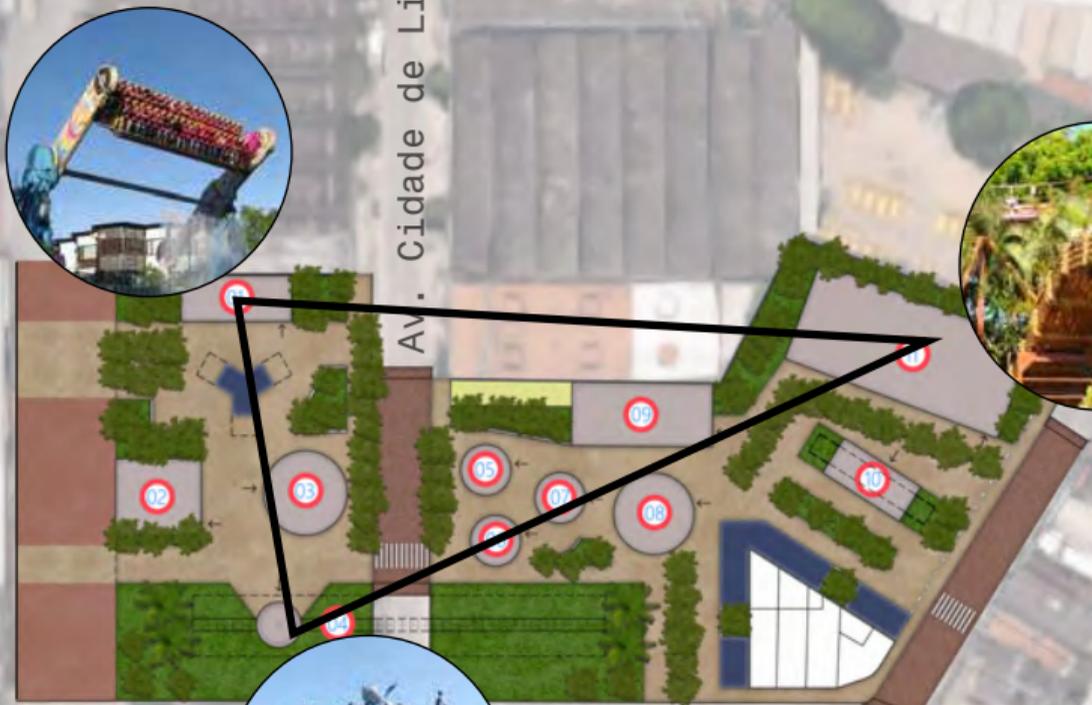
Rua Santo Cristo

Rua Cordeiro da Graça

0 50 100

N

0 50 100



Av. Cidade de Lima

Cordeiro da Graça

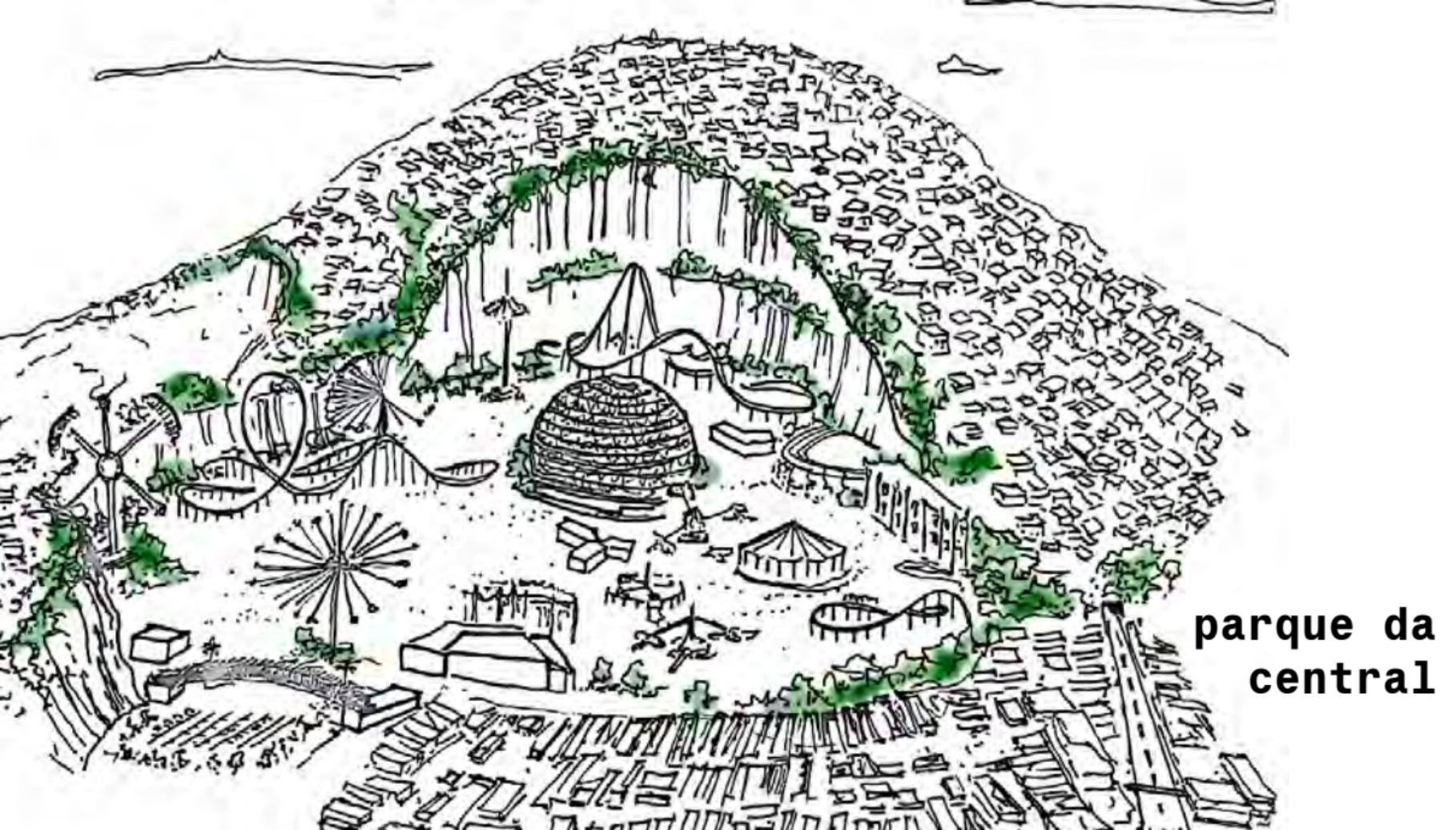




0 50 100

N





**parque da
central**



Rua Ce1. Audomaro Costa

Rua Macedo Junior

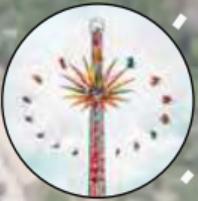
0 50 100

N



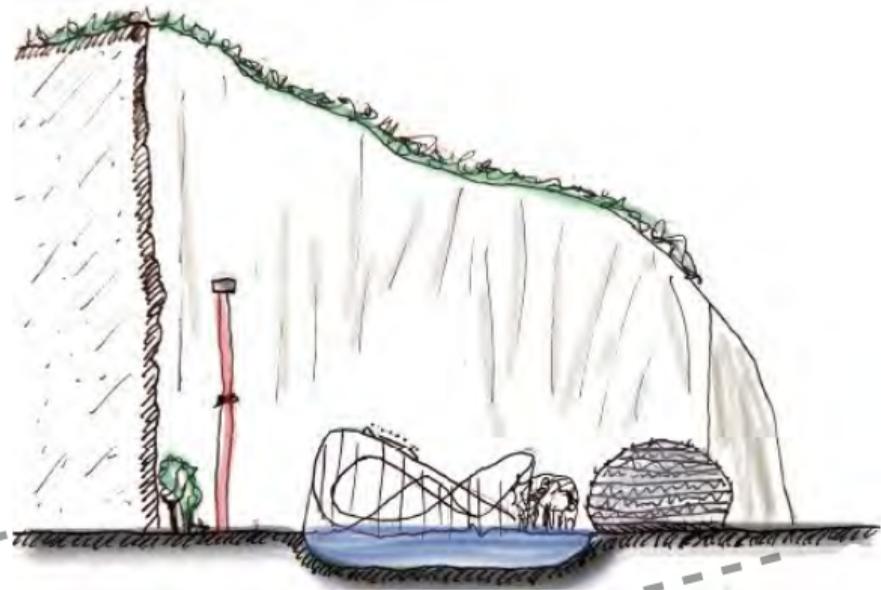
0 50 100

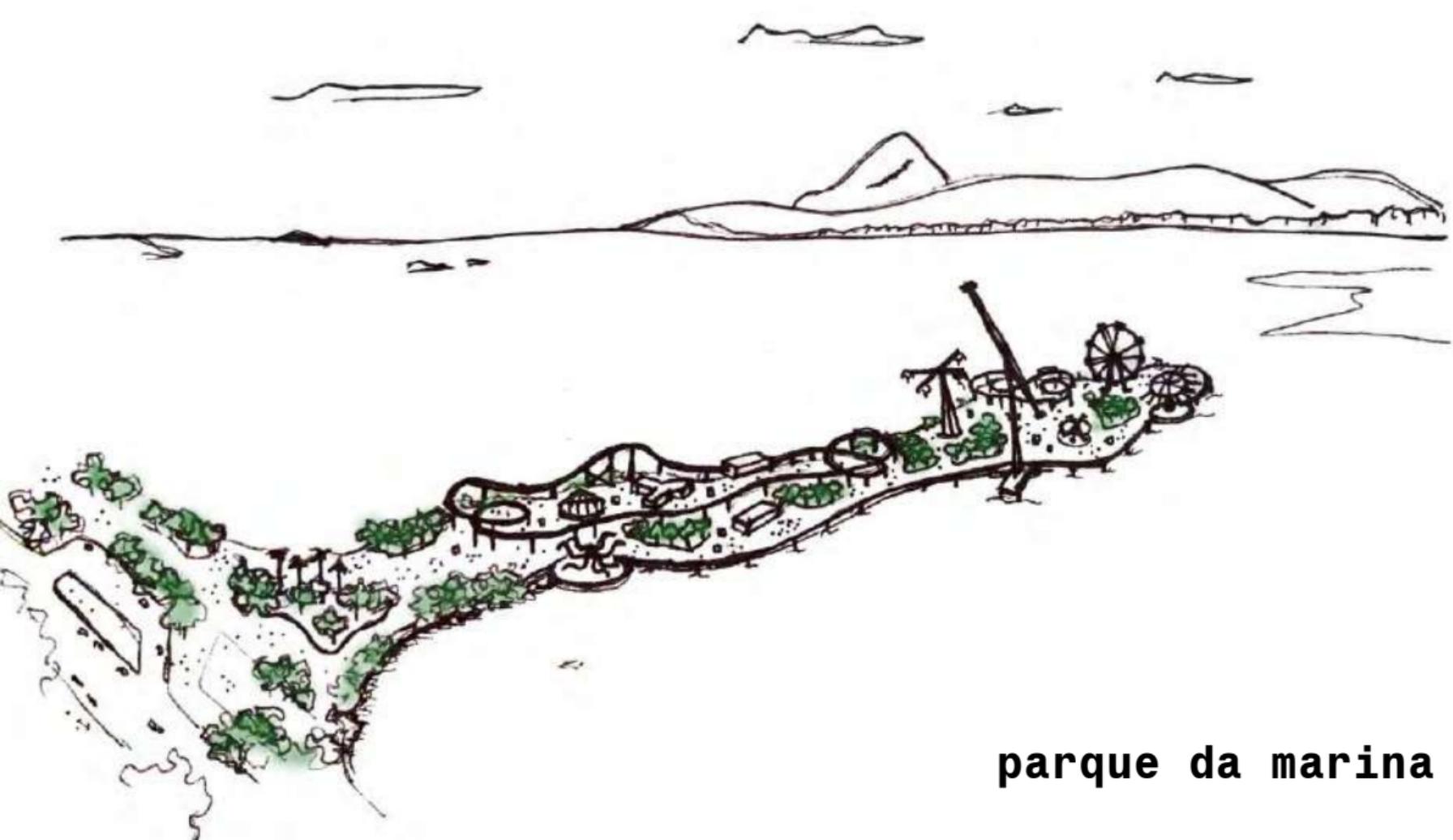
↑
N



0 50 100

↑
N





parque da marina



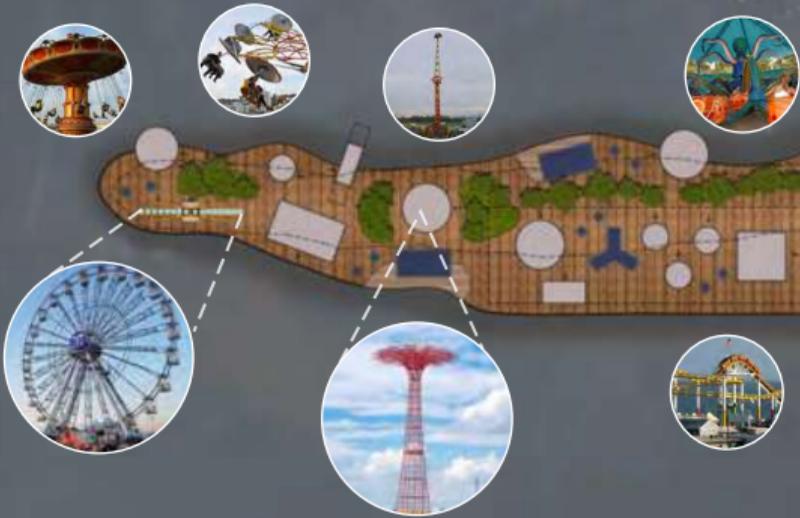
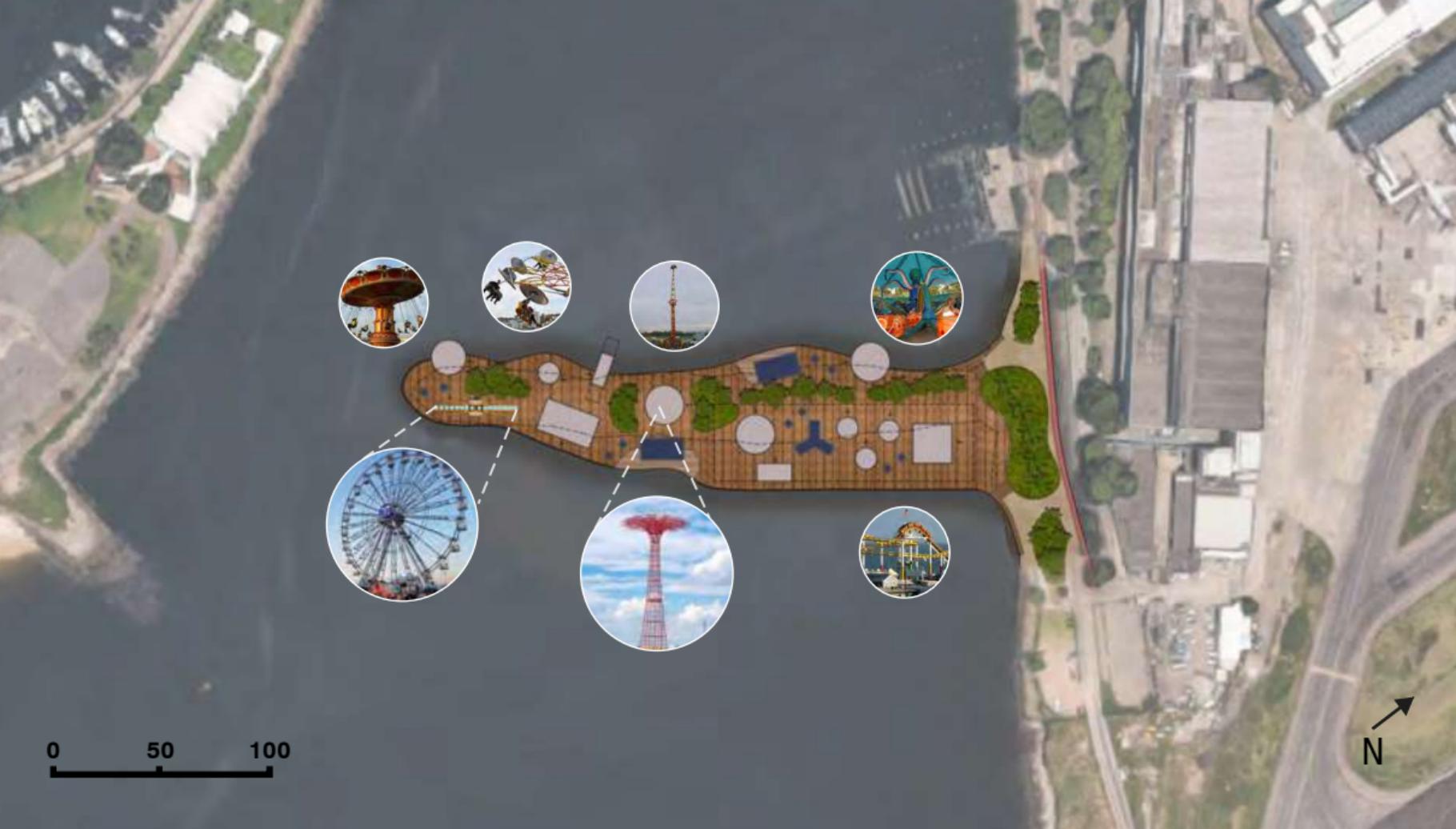
0 50 100

N



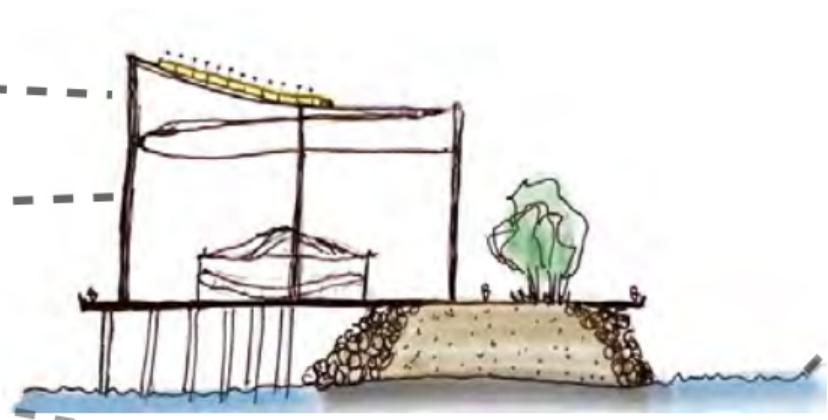






0 50 100

N



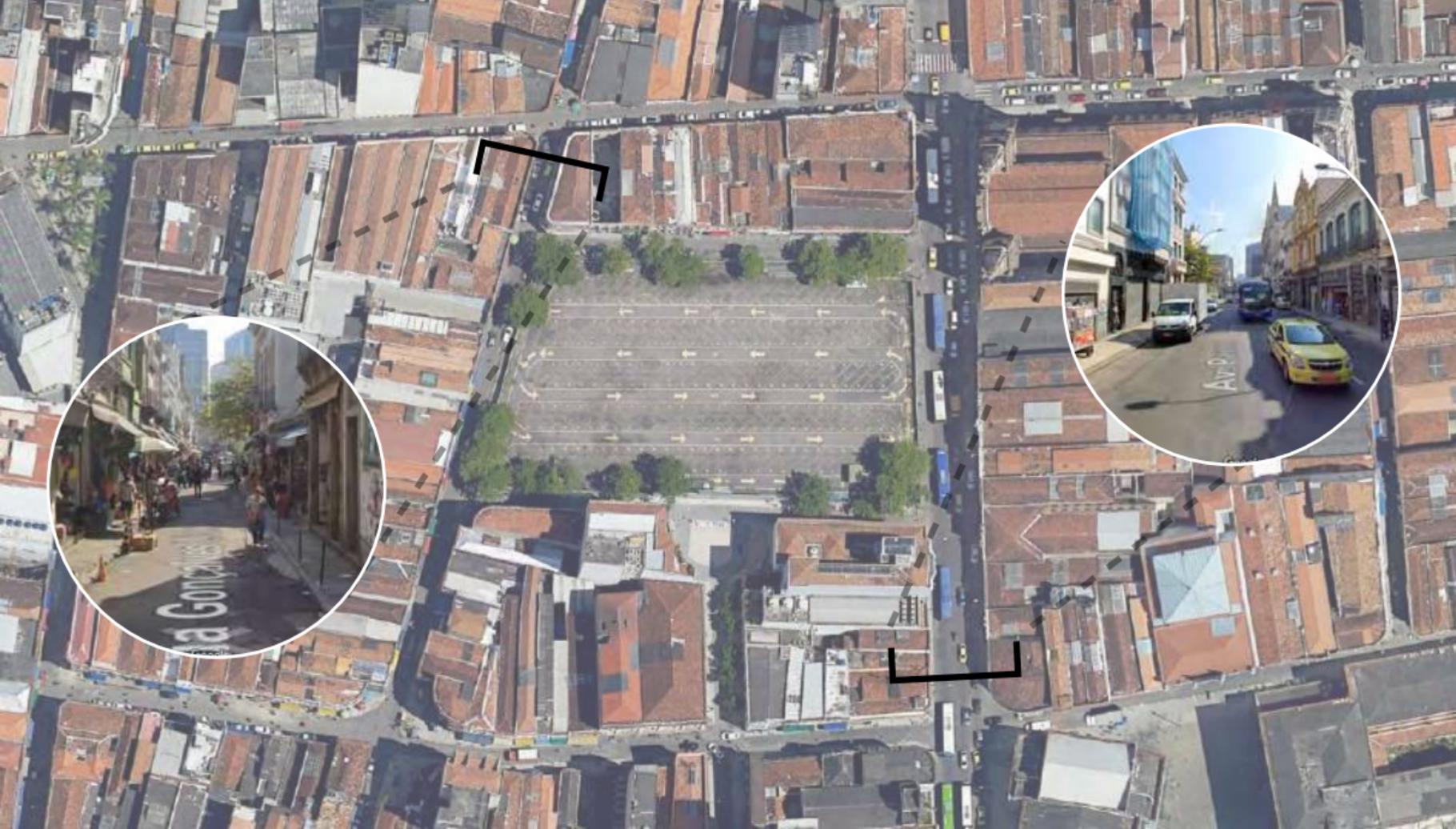
West Coaster_Santa Monica Pier/California



parque do saara



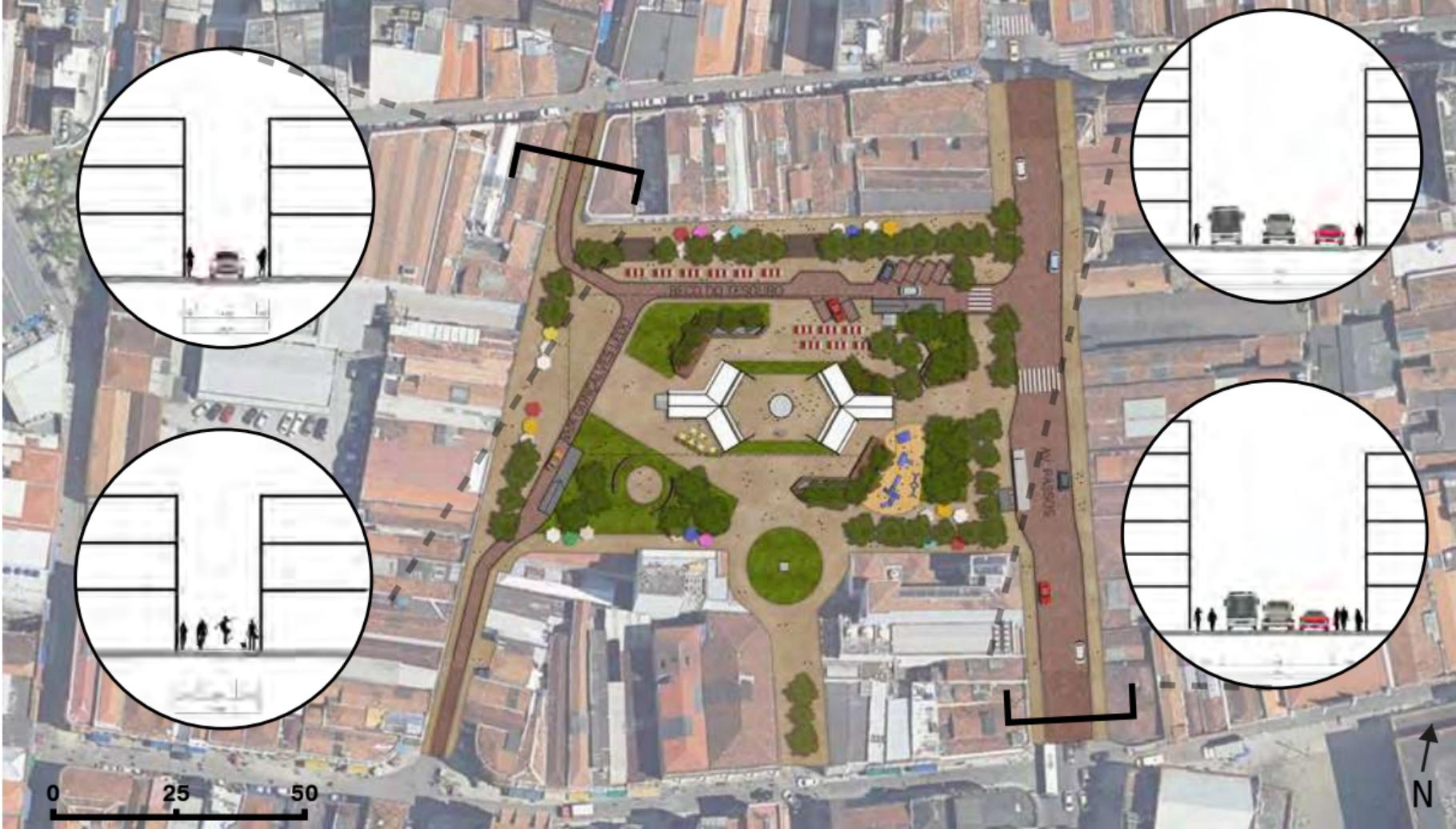




Rua Buenos Aires

Rua Luís de Camões





0 25 50

N



R. DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



BECO DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N





RUA GONÇALVES LEDO

R. CO. DO TESOURO

AV. PASSOS

0 25 50

N



R. DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



0 25 50

AV. PASSOS

BLOCO DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

N



BCO. DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



R. DO TESOURO

AV. PASSOS

0 25 50

N



BECO DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



RUA DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



BEÇO DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



R. DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N

apropriação de
comerciantes

estar





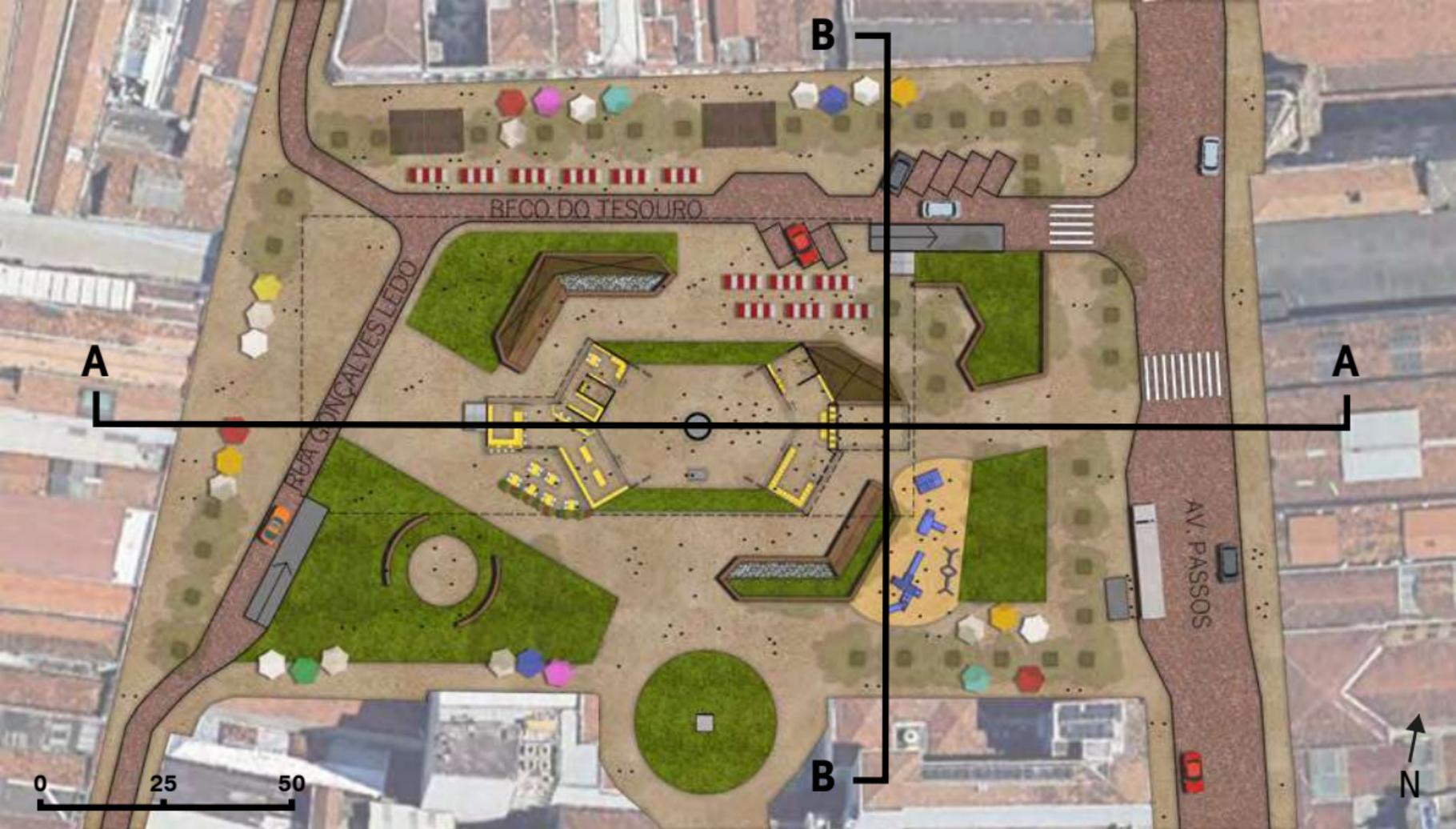
R. DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



A

B

A

B

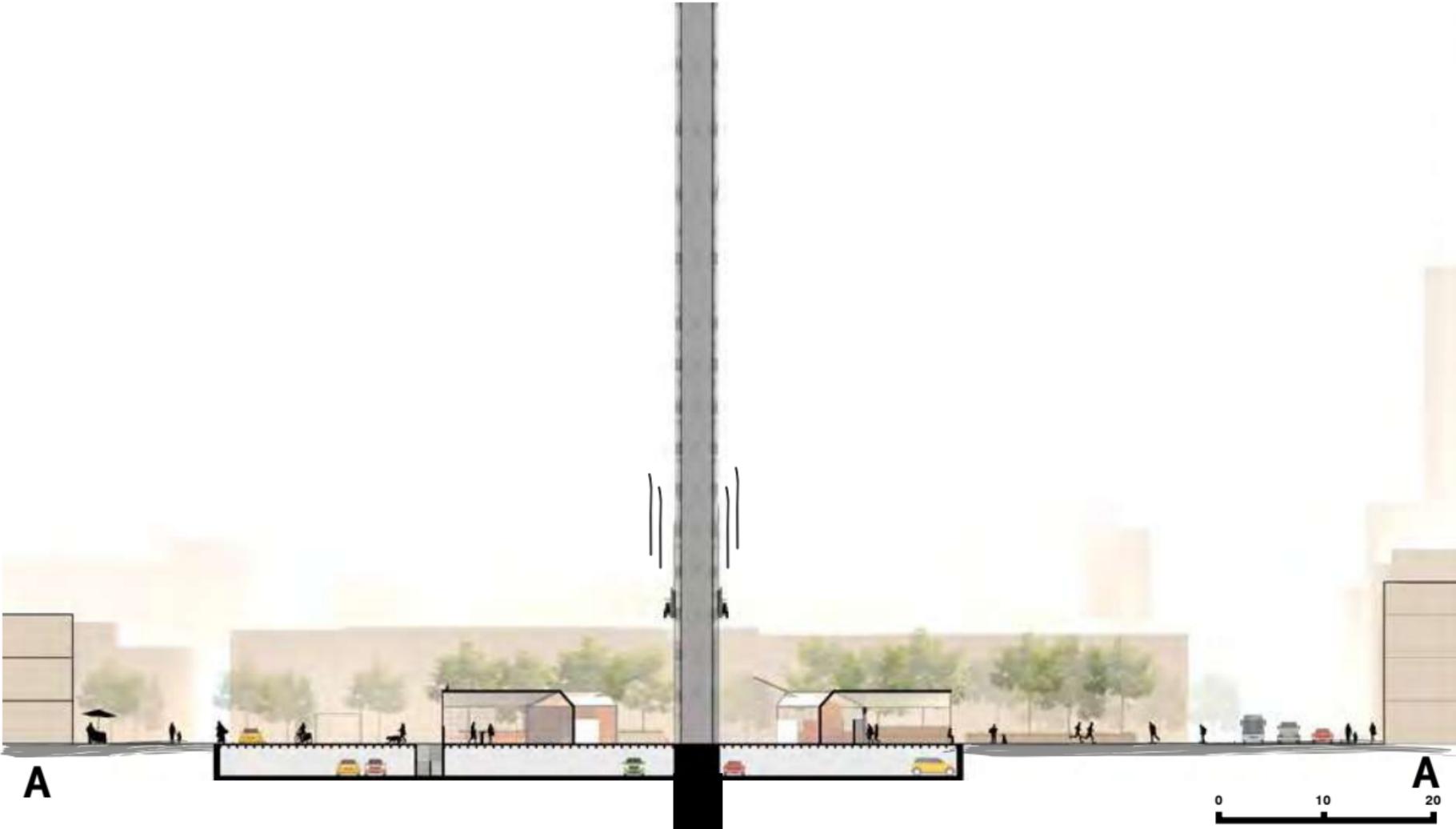
BECO DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

0 25 50

N



A

A





B

0 10 20

B



R. DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

AV. PASSOS

1

0 25 50

N





BEÇO DO TESOURO

RUA GONÇALVES LEDO

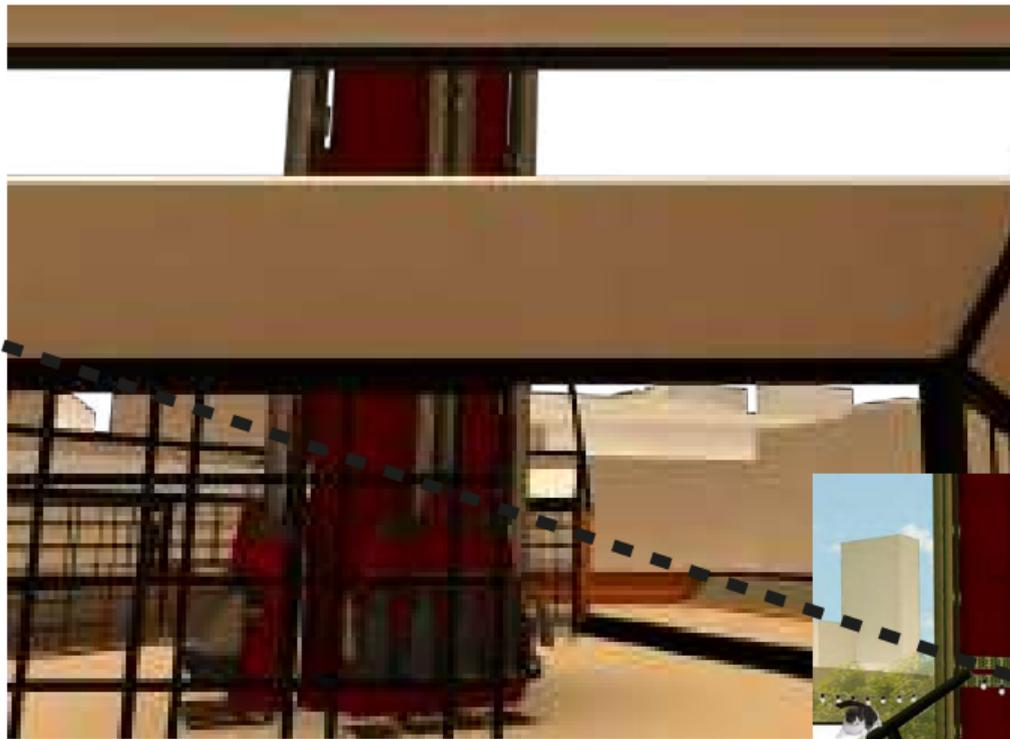
AV. PASSOS

2

0 25 50

N





obrigado!

Título do Trabalho: Parques de diversão como fragmento ativador

Ano: 2020.2

Área de Concentração: Projeto Urbano da Paisagem e Estratégias Ambientais

Programa: Entretenimento e lazer

Nome do Estudante: Rafael Studart Lima

Nome da Orientadora: [Rodrigo Rinaldi de Mattos](#)

Resumo do Trabalho: Propor um novo modelo de parques de diversão na cidade do Rio de Janeiro. Usar do grande potencial de atratividade dos parques intramuros, fragmentando-os em pequenos parques abertos à rua com o fim de ativar a economia local e ressignificar áreas esvaziadas da região central.

Palavras-chave: Parques de diversão; Ativação Urbana; Turismo

Latitude e Longitude: -22.908838, -43.183619