FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ROBSON ROSA BARCELOS

REQUALIFICAÇÃO URBANA NA AVENIDA LUIZ ROSATO – JACUPEMBA/ES

ARACRUZ-ES
2017

ROBSON ROSA BARCELOS

REQUALIFICAÇÃO URBANA NA AVENIDA LUIZ ROSATO – JACUPEMBA/ES

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Aracruz - FAACZ, como requisito parcial a obtenção do título de bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

Profª. Orientadora: Ivana Souza Marques

ARACRUZ-ES

2017

ROBSON ROSA BARCELOS

REQUALIFICAÇÃO URBANA NA AVENIDA LUIZ ROSSATO – JACUPEMBA/ES

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, das Faculdades Integradas de Aracruz - FAACZ como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel.

COMISSÃO EXAMINADORA

_____

Ivana Souza Marques
Professora Orientadora
Faculdades Integradas de Aracruz

_____

Andrea Curtiss Alvarenga
Professora Convidada
Faculdades Integradas de Aracruz

_____

Herik Valfré
Arquiteto Urbanista
Convidado Externo

Aracruz, _____ de _____ de 2017.

DEDICATÓRIA

A minha família, razão de minha existência.

A Deus.

Dedico este trabalho primeiramente a DEUS, por ser essencial em minha vida, autor do meu destino, meu senhor e amigo, guia presente nas horas de aflições, a minha mãe e aos meus irmãos.

Aos meus amigos que me apoiaram e incentivaram durante toda essa etapa de graduação.

Agradeço aos meus professores pela paciência e ajuda que me foram dadas e por toda atenção, dedicação e esforço para que eu pudesse ter confiança e segurança na realização deste trabalho.

É graça divina começar bem. Graça maior é persistir na caminhada certa. Mas a graça das graças é não desistir nunca.

Dom Hélder Câmara

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Rebaixamento de calçada 19

Figura 2: Sinalização de mobiliários urbanos 19

Figura 3: Revitalização em Santo Amaro.....23

Figura 4: Pavimentação, mobiliário, acessibilidade 24

Figura 5: Espaço Urbano e vias.....24

Figura 6: Barro Preto 26

Figura 7: Pavimentação e acessibilidade.....27

Figura 8 : Rua Mato Grosso.....27

Figura 9: Mapa de Localização do distrito de jacupemba.....29

Figura 10: Extensão da Avenida Luiz Rossato 30

Figura 11: Relevo 31

Figura 12: Mapa de maciços de vegetação 33

Figura 13: Parcelamento do solo.....35

Figura 14: Cheios e vazios 36

Figura 15: Mapas de vias.....39

Figura 16: Rota de transporte público.....41

Figura 17: Mapa de uso e ocupação 43

Figura 18: Gabarito urbano de Jacupemba 44

Figura 19: Mapa síntese. 49

Figura 20: Mapa de setores.....51

Figura 21: Mapa de apresentação da intervenção, em trechos derivados dos setores. 54

Figura 22 : Projeto conjunto habitacional.....56

Figura 23 : Projeto Bela Rua em São Paulo 58

Figura 24 : Projeto de revitalização em Nova Zelândia 59

Figura 25 : Ponte elevada em Houston.....60

Figura 26 : Mirante da serra em Goiás 61

Figura 27 : Academia popular.....62

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Área da Avenida com maior declive. 32
Foto 2: Vegetação existente das vias.....34
Foto 3: Praça Lucas Baioco 37
Foto 4: Campo society bom de bola.....38
Foto 5: Ponto de ônibus 42

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 12

2 UMA ABORDAGEM SOBRE OS CENTROS E AS REQUALIFICAÇÕES URBANAS 14

2.1 CONHECENDO OS CENTROS: REQUALIFICAÇÃO COMO BASE DE INTEGRAÇÃO URBANA 14

2.2 O ESPAÇO E A SUA RELAÇÃO HUMANA 15

2.3 O ESPAÇO AO NIVEL DOS OLHOS, A CIDADE MAIS ACESSIVEL 17

3 ESTUDO DE CASO 22

3.1 PROJETO AVENIDA SANTO AMARO 22

3.2 PROJETO BARRO PRETO 25

4 DIAGNÓSTICO DO LOCAL 29

4.1 BREVE HISTÓRICO DE JACUPEMBA 29

4.2 RELEVO 31

4.3 MASSAS DE VEGETAÇÃO 32

4.4 ANÁLISE DO ESPAÇO CONSTRUIDO E NÃO CONSTRUIDO 34

4.5 ESPAÇOS PUBLICOS EM JACUPEMBA 37

4.6 HIERARQUIA VIÁRIA 38

4.7 USO E OCUPAÇÃO 42

4.8 GABARITO 44

4.9 CENÁRIO DA PAISAGEM EM JACUPEMBA 45

4.9.1 Cenário da Paisagem – Nova Colatina 45

4.9.2 Cenário da Paisagem – Centro 46

4.9.3 Cenário da paisagem – Bairro Mambrini 47

4.9.4 Cenário da Paisagem – Trecho Rural 48

4.10 MAPA SÍNTESE 49

4.11 TRECHO DAS INTERVERÇÕES 52

5 UMA PROPOSTA PARA A AVENIDA LUIZ ROSATO E SEU ENTORNO.....56

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS 63

7 BIBLIOGRAFIA.....64

1 INTRODUÇÃO

A avenida Luiz Rosato localizada em Jacupemba, distrito de Aracruz-ES, é uma das vias mais importantes da localidade, nela encontram-se além das residências, todo o comércio e alguns serviços locais, configurando-a como uma centralidade para todo distrito. Tendo em vista, que a maior parte da população moradora do local a utiliza, percebe-se a necessidade de melhorias da avenida assim, como de seus equipamentos urbanos.

Desta forma esta pesquisa visa elaborar um projeto de requalificação paisagística, para melhorar a estética de toda avenida, resgatando este espaço para a população, remodelando a paisagem e dando qualidade à centralidade, tendo como referência o distrito de Jacupemba/Aracruz/ES.

Portanto, buscou-se reunir dados e informações com o propósito de responder ao seguinte problema de pesquisa: de que forma a requalificação da Avenida Luiz Rosato em Jacupemba pode melhorar o espaço urbano e estimular uma maior utilização e otimização do comércio da região pela população local?

O presente trabalho tem como objetivo geral elaborar um projeto de requalificação paisagística para melhorar e otimizar o convívio entre os usos e atividades da Avenida Luiz Rosato e seus usuários, resgatando esses espaços para a população e remodelando a paisagem.

Visando o alcance do objetivo geral, o trabalho tem como objetivos específicos:

- Abordar o entendimento da relação entre requalificação e os centros urbanos, bem como a definição de requalificação;
- Analisar outros projetos aplicados como base de estudo;
- Elaborar um diagnóstico da Avenida Luiz Rosato, localizada em Jacupemba – Aracruz/ES, e seu entorno;
- Desenvolver a proposta de um projeto de requalificação paisagística por toda avenida.

Para o desenvolvimento do presente trabalho foram utilizadas pesquisas bibliográficas e de campo. A pesquisa bibliográfica baseou-se em publicações cientificas da área de urbanismo. Os estudos de caso foram desenvolvidos, em sua

totalidade, através de pesquisas em ambientes virtuais, envolvendo centros urbanos e projetos de requalificações.

Este trabalho de conclusão de curso estrutura-se em quatro capítulos principais, sendo o primeiro abordando toda a fundamentação teórica com a apresentação da história e definições acerca dos centros urbanos e as requalificações por meio de estudos bibliográficos, como artigos, livros e pesquisa na web, alguns retratando a evolução do espaço urbano e a importância dos centros urbanos. Na seqüência são abordados conceitos e características das requalificações mencionando a importância deste processo para a cidade, através de estudos de caso que tenham proximidade com a realidade de Jacupemba, seja em seu projeto de transformação ou em pontos específicos.

Os dois últimos capítulos estruturam a proposta central do trabalho, contendo um toda a caracterização da relação do cotidiano da população, de Jacupemba e o espaço da Avenida Luiz Rosato e seu entorno com um olhar investigativo através da elaboração do diagnóstico urbanístico da região, determinando assim fatores para a concepção e partido na requalificação paisagística da avenida Luiz Rosato. Enquanto o último capítulo desenvolve-se com a apresentação da proposta projetual para a avenida e seu entorno.

2 UMA ABORDAGEM SOBRE OS CENTROS E AS REQUALIFICAÇÕES URBANAS

2.1 CONHECENDO OS CENTROS: REQUALIFICAÇÃO COMO BASE DE INTEGRAÇÃO URBANA

O centro urbano é o coração da cidade, Kneib (2014, p. 71) destaca que "a importância dos centros e sub centros como elementos inseridos em processos de conformação da estrutura espacial urbana"oferece dinamismo a cidade proporcionando afetividade e compartibilidade entre seus habitados.

A região central tem grande importância para a população da cidade pois é ali que todos os serviços interessados a eles estão concentrados, podendo assim afirmar que a cidade surge no decorrer à sua centralização, partindo daí o seu desenvolvimento e melhor desempenho do espaço urbano.

Percebe-se que o início da Revolução Industrial marca a criação de novas cidades e com o mercado em alta muitas pessoas saiam do campo em busca de mais conforto e melhores condições de vida, caracterizando e aumentando o êxodo rural e os inchaços nas cidades.

No Brasil as transformações urbanas começaram a se desenvolver na metade do século XIX. Com a economia do pais lá em cima muitos níveis sociais foram se beneficiando do momento econômico que passavam. Nas cidades e nos centros cada vez mais a população consumia ou se estremecia com tanta facilidade para o consumo.

Em um novo contexto imposto para a população em que qualquer necessidade de consumo e tantos mais serviços estariam instalados em um local fixo, surge o conceito de que os centros foram feitos para as pessoas utilizarem os seus serviços e estarem nele, não em suas residências.

A carta de Lisboa de 1995 versa sobre a requalificação urbana e destaca que são operações destinadas a dar uma atividade adaptada a um local, no contexto atual, considerando o estilo de vida do usuário e o entorno em que a área está inserida.Definição esta estabelecida por Silva (2011), que complementa a abordagem da requalificação urbana como um instrumento capaz de oferecer

qualidade ambiental e vida das cidades e para tanto deve manter e estimular a integração de diversos fatores como o cultural, a harmonia entre a habitação o desenvolvimento social e a mobilidade. O autor mantém o pensamento afirmando que:

> (...) através do planejamento torna-se exeqüível (re)pensar as cidades em função das características físicas e dos elementos simbólicos que estabelecem uma ligação com o passado e desertam sentimento de pertença. Além do planejamento, importa destacar a requalificação urbana como processo planejado que pretende a valorização e competitividade das cidades, a salvaguarda e a valorização dos elementos (humanos e naturais) considerados fulcrais para a construção e a percepção da imagem, e para a consolidação da identidade individual ou coletiva. (SILVA, 2011, p.18).

Desta maneira, **a requalificação é a reutilização do espaço e a infraestrutura existente para a adaptação de um novo uso ao local mantendo as características internas do entorno**. Através deste conceito, optou-se pela proposta de requalificação como melhor opção para o projeto que será proposto neste trabalho, preocupando-se com o entorno, a estética visual e a integração das áreas existentes.

Portanto, os centros urbanos, junto aos seus espaços requalificados, têm grande importância na sociedade e em seu desenvolvimento, as características atribuídas ao local podem atribuir funcionalidade, harmonia e bem estar. A valorização de um espaço bem organizado alavanca sua relação intima e direta com a vida humana.

2.2 O ESPAÇO E A SUA RELAÇÃO HUMANA

Com as variações do espaço organizado ao longo dos anos, os espaços urbanos dentro da estrutura morfológica das cidades, nunca deixaram de ser o lugar de encontro, comercialização e circulação, elementos estes estruturadores da cidade que dão forma ao seu desenvolvimento, as relações humanas e a dinâmica urbana do lugar, podemos então compreender a importância de projetá-los.

Aldo Rossi, em seu livro “Arquitetura da Cidade”, destaca três pontos fundamentais na construção da paisagem urbana: a escala da rua ou aquela que corresponde a do observador; a escala do bairro, entendida como um conjunto de quarteirões e a escala da cidade que é todo o ambiente urbano. Estas escalas nos

ajudam a compreender o desenho urbano, à produção e organização do território de suas transformações e neste trabalho ajudaram na compreensão do território e construção do diagnóstico urbanístico

Para o entendimento das escalas definidas por Rossi chamamos atenção para os fluxos, sendo estes o principal elemento de estudo do trabalho. Os fluxos são elementos que instituem a construção do espaço urbano e conseqüentemente das áreas públicas e entre elas: os traçados viários. Os traçados viários são portanto elementos importantes na definição do desenho urbano pois auxiliam diretamente na criação e implantação das redes de infraestrutura e dos relacionados ao conceito de qualidade habitacional e equilíbrio ambiental, pois segundo ZMITROWICZ (1997, p.10):

> A qualidade do espaço urbano se prende a um conjunto complexo de fatores ligados, não apenas à tipologia da construção como ao meio ambiente interno e externo, apoiados em equipamentos sociais e urbanos próximos, e nas redes de infraestrutura e serviços correspondentes. E deve estar dentro das possibilidades de desempenho da população, nas suas condições econômicas e culturais especificas.

Os sistemas de desempenho de uma cidade podem estar atribuídos em alguns sistemas como: viário, sanitário, energético, aéreo, entre outros, ligando as premissas dos elementos a qualidade do espaço encaixando aos aspectos sociais, econômicos ou institucionais podendo provocar impactos emocionais nos usuários.

Com tudo para este trabalho o mais importante será o desenvolvimento da relação traçada entre o espaço eo usuário e as sua ligação existentes com esses espaços públicos. Segundo Matos (2010), há uma valorização da qualidade de vida da cidade quando relacionamos harmoniosamente espaços e sentimentos e isso se dá com maior propriedade no espaço público.

> As áreas públicas formam elementos estruturais de vida urbana, dado a maneira como criar interesse no uso coletivo, estimulando assim o desenvolvimento urbano, valorização e qualidade de vivencia urbana e a fixação de recursos humanos qualificados, além de terem função de estruturação e coesão da malha e o espaço a cidade. [...] Devido a todas as vantagens econômicas, atrativas, visuais e de qualidade de vida social, muitos municípios tem procurado investir na requalificação desses espaços. (MATOS, 2010).

O conceito de requalificação aplicado aos espaços e a relação com a escala humana no meio, torna-se esta aplicação ainda um fator mais forte e condicionante

para a melhoria dos espaços urbanos nas cidades, ainda mais certeiro com a influência do ponto de vista das pessoas. Pode-se afirmar que esta é a base para se fazer um planejamento adequado e de grande sucesso.

2.3 O ESPAÇO AO NIVEL DOS OLHOS, A CIDADE MAIS ACESSIVEL

Segundo Gehl (2011), “Ao nível dos olhos, uma boa cidade oferece oportunidades para caminhar, encontrar e se expressar, e isso quer dizer que ela deve ter uma boa escala e um bom clima”.

A boa qualidade de vida está ligada a vários fatores, mas independente do tráfego existente nas grandes cidades, andar a pé se torna uma necessidade, dando interatividade e menor uso de agentes poluentes a uma geração totalmente *high-tech* em que vivenciamos hoje.

O direito de qualidade não só de vida,mas como um conjunto todo ao nível dos olhos, de paisagens e encontros com o externo, deve ser considerado como elemento de requisito importante para as pessoas, pois o contato entre o observador e o que está sendo observado torna a ligação mais sincera do que por exemplo se pode observar dentro de um veículo em movimento sem contato com o espaço.

Uma das fundamentações para o desenvolvimento de uma bom espaço ao nível dos olhos atribuído por Gehl é de que as pessoas precisam experimentar a cidade,proposta totalmente diferente dos urbanistas modernos, enaltecendo a pequena escala em um planejamento bem forte.

Uma caminhada pelas calçadas da cidade nos mostra as variações de muitas utilidades de suas atividades cotidianas.Independente do seu propósito, caminhar pelos recintos urbanos também ajuda para uma atividade social para os pedestres além de ser uma forma de transporte que auxilia para a qualidade de vida dos seus usuários, contrariando o sedentarismo que marca a sociedade atual.

A integração da paisagem enfatiza a importância dos espaços ao nível dos olhos, fachadas dão vida e promovem interação entre pessoas, calçadas bem projetadas influenciam no cotidiano dos usuários, lugares bem sinalizados geram

conforto e segurança, caminhos bem distintos desenham o entorno com qualidade e visual itinerante, espaços confortáveis nos convidam à estacionar no local e usufruir do mesmo, assim como a brisa do vento e a vegetação dos espaços verdes.

Nos últimos séculos os automóveis ganharam um espaço de destaque nas vias públicas dos grandes centros e o pedestre foi ficando cada vez mais excluído no espaço urbano. Caminhar a pé pelas ruas foi sendo um ato esquecido e a cidade cada vez mais sem dar prioridade para as pessoas.

Passear pelas ruas por calçadas regulares, bem seguras e confortáveis é o desejo de muitos cidadãos, as suas extensões devem reforçar o caráter de lugar de relação, garantindo a sua vitalidade, propondo um acesso a ela de livre espontaneidade, segurança e direito para todos.

Segundo Jacobs (2000), “as ruas das cidades possuem vários fins além de comportar veículos e as calçadas também possuem muitos fins além de abrigar os pedestres”. A intimidade de ruas e calçadas deve dialogar perfeitamente de acordo com o perfil da cidade, sendo elementos únicos e tornando-se algo de significado positivo aos seus usos.

A Norma Brasileira 9050:2015 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 9050:2015) visa promover a acessibilidade no ambiente construído e proporcionar condições de mobilidade, com segurança e autonomia estabelecendo critérios técnicos que devem ser aplicados nas cidades, edifícios, meio de transportes e comunicação.

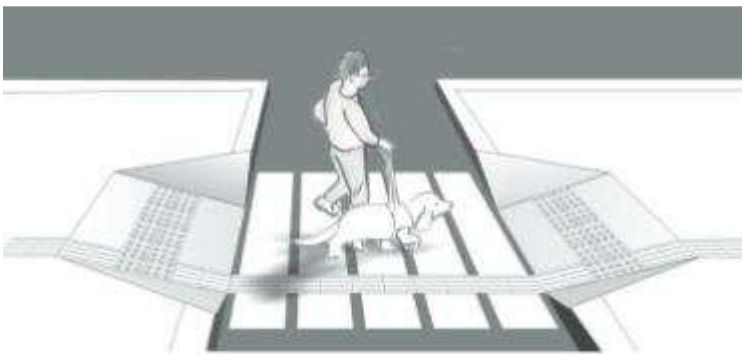
Desta lei serão abordados primordialmente dois critérios básicos, sendo eles:

- Mobiliário Urbano: nesta secção recomenda-se que os mobiliários urbanos atendam aos princípios do desenho universal;
- Acessos e circulação: nesta secção são estabelecidos os critérios de acessibilidade nos acessos para todas as pessoas.

Com o tempo as pessoas estão percebendo a importância da acessibilidade para a inclusão social, freqüentar os espaços é direito de todos e todos devem poder ter esse acesso.

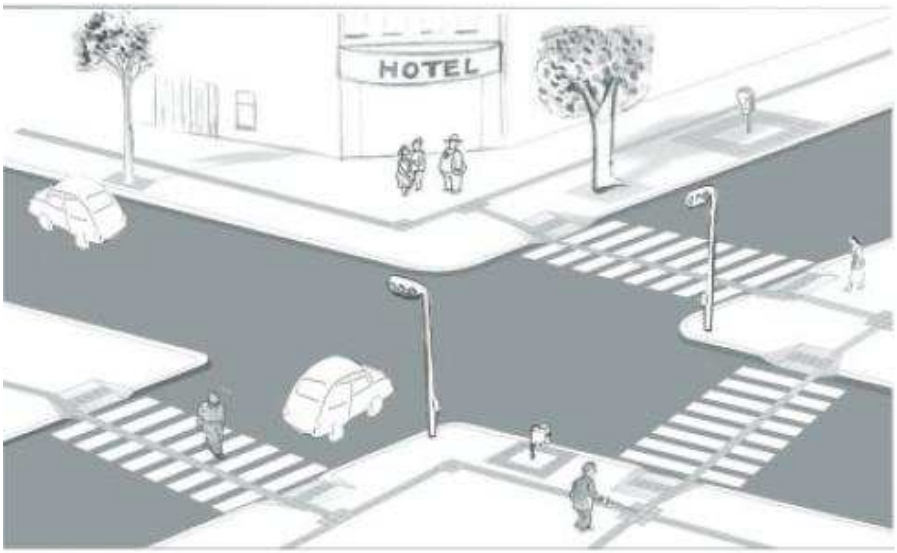
Nas figuras ª seguir, observam-se detalhes importantes de acessibilidade e segurança para as pessoas na cidade:

Figura 1: Rebaixamento de calçada



Fonte: http://www.ebah.com.br/content/ABAAAAWwYAL/guia-acessibilidade-urbana?part=5

Figura 2: Sinalização de mobiliários urbanos



Fonte: http://mundogeo.com/blog/2010/05/05/acessibilidade-urbana-estudo-de-caso-da-praca-capela-nova/

Um bom planejamento propõem o incentivo da liberdade do acesso de todo e qualquer usuário ao espaço urbano assim nos mostra as figuras acima, onde a inclusão de toda categoria se torna sem restrições e os diferentes modais se integram a paisagem.

A sinalização junto ao desenho e o traçado deverão também estar de acordo com o estabelecido pela norma ABNT 9050/2004, que apresenta parâmetros tanto para a sinalização vertical quanto para a horizontal e orienta as seguintes

previsões:estacionamentos até 10 vagas, nenhuma reserva; estacionamentos de 11 a 100 vagas, 1 vaga reservada e acima de 100 vagas, 1% das vagas reservadas.

A acessibilidade é uma forma de inclusão além de permitir que pessoas com mobilidade reduzida participem de atividades sem que haja nenhum tipo de barreira, permite também a extensão destes por todo desenho urbano.

Ainda hoje os grandes centros urbanos apresentam muitas barreiras a essa questão impedindo esse livre acesso, as calçadas por exemplo se tornam uns dos grandes vilões desse tabu, muitos ainda são os comércios que utilizam degraus em seus acessos principais, enquanto a substituição por pequenas rampas facilitaria muito os usuários.

Outro item importante que auxilia na requalificação dos centros urbanos e da qualidade de acesso aos espaços da cidade é o conforto térmico que pode ser potencializado com uma boa proposta de arborização.

Atualmente 80% da população mundial vive no meio urbano e a adequação dos espaços públicos e privados cada vez mais necessita de melhores condições. Com o dito progresso sempre em crescimento, as áreas verdadeiramente naturais dentro da cidade foram se perdendo em meio a paisagem construída da cidade.

A vegetação desempenha papel importante dentro das cidades, da fluidez e dinâmica entre o espaço natural e construído. Através dela permite-se a inserção da cidade em harmonia entre o meio natural, estabelecendo uma transição entre a relação do homem, o meio natural e o construído e gerando melhores condições de vida. A malha urbana verde tem alguns fatores muitos bons e benéficos ao espaço de concreto, ela interage ao efeito estético da paisagem, amortece e ameniza a poluição sonora, ameniza o aquecimento, dá abrigo a diversos animais além de vários outros pontos importantes.

Contudo,além de promover a biodiversidade e o bem-estar das pessoas, as áreas se valorizam e os espaços acabam se embelezando com esses elementos, arbustos, árvores e outras plantas menores constituem o conjunto que formará a estética urbana, em harmonia com a infraestrutura presente.

Mas para que o sucesso de uma boa arborização das ruas e avenidas tenham êxito é preciso que a cidade tenha um bom desenho urbano, pois assim fica muito mais fácil sua implantação.

Portanto é evidente a importância do planejamento do desenho urbano, no entanto, nas cidades,ele ainda está concentrado em determinadas áreas. Ou seja, quando há interesse econômico, há um planejamento e mais investimentos para as melhorias, não só de arborização, mas de toda a infraestrutura do lugar, deixando às regiões menos favorecidas e mais carentes sempre à margem do auto planejamento, ou simplesmente da ausência dele. Sem dúvida nenhuma a arborização de vias públicas, praças, vazios urbanos destinados a áreas verdes, podem contribuir para a melhoria da qualidade de vida humana, possibilitando a contemplação desse elemento de forma positiva no projeto.

3 ESTUDO DE CASO

Os espaços urbanos, assim como as ruas e vias, possuem um papel fundamental na organização, espaço e desenvolvimento das cidades, além das atividades diárias das pessoas. Quando a falta de espaços urbanos bem planejado e infra-estruturados é a realidade, os problemas ambientais na cidade só tendem a alavancar e tornarem-se ainda mais graves.

Os estudos de casos que serão abordados aqui possuem métodos e características que serão utilizados como referências para a elaboração da proposta do projeto de requalificação da Avenida Luiz Rosato, em Jacupemba.

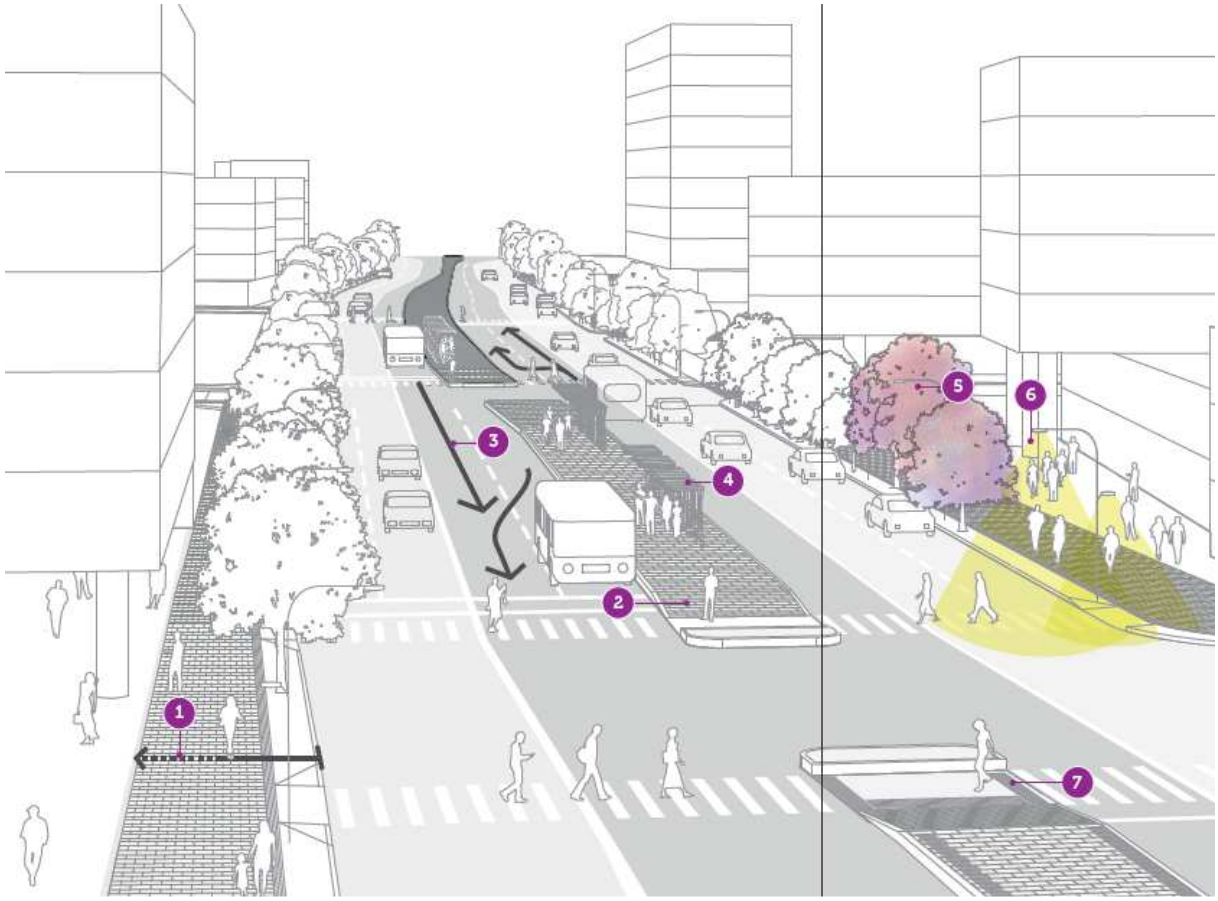
3.1 PROJETO AVENIDA SANTO AMARO

O projeto de requalificação da Avenida Santo Amaro, localizada no estado de São Paulo, encontra-se entre as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek e Av. dos Bandeirantes, abrange um trecho de aproximadamente 2,7Km dos 7,4Km totais da avenida. Sendo um trecho de grande importância pois em sua estrutura passa toda a rede de transporte da cidade, eixo este fundamental para a mobilidade da zona sul de São Paulo.

Implantado em 1985, sendo uns dos primeiros da cidade, o corredor de ônibus na Avenida Santo Amaro resultou em uma avenida com passeios estreitos, um intenso tráfego de ônibus, em alguns pontos insuficientes para o grande fluxo de pedestres e em seu traçado uma grande quantidade de imóveis deteriorados.

O projeto tem como princípio **o percurso humano em todas as suas dimensões e conexão entre diferentes modais, atendendo as necessidades de cada meio de locomoção, a pé, de bicicleta e no transporte coletivo**. Para atender esses objetivos foram previstas, a ampliação das calçadas, nova pavimentação de vias e espaços públicos, melhoria na infraestrutura para o transporte, iluminação, sinalização e semáforos, implantação de mobiliário urbano, paisagismo, entre outras ações.

Figura 3: Revitalização emSanto Amaro



Fonte : http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/eia__rimaeva/index

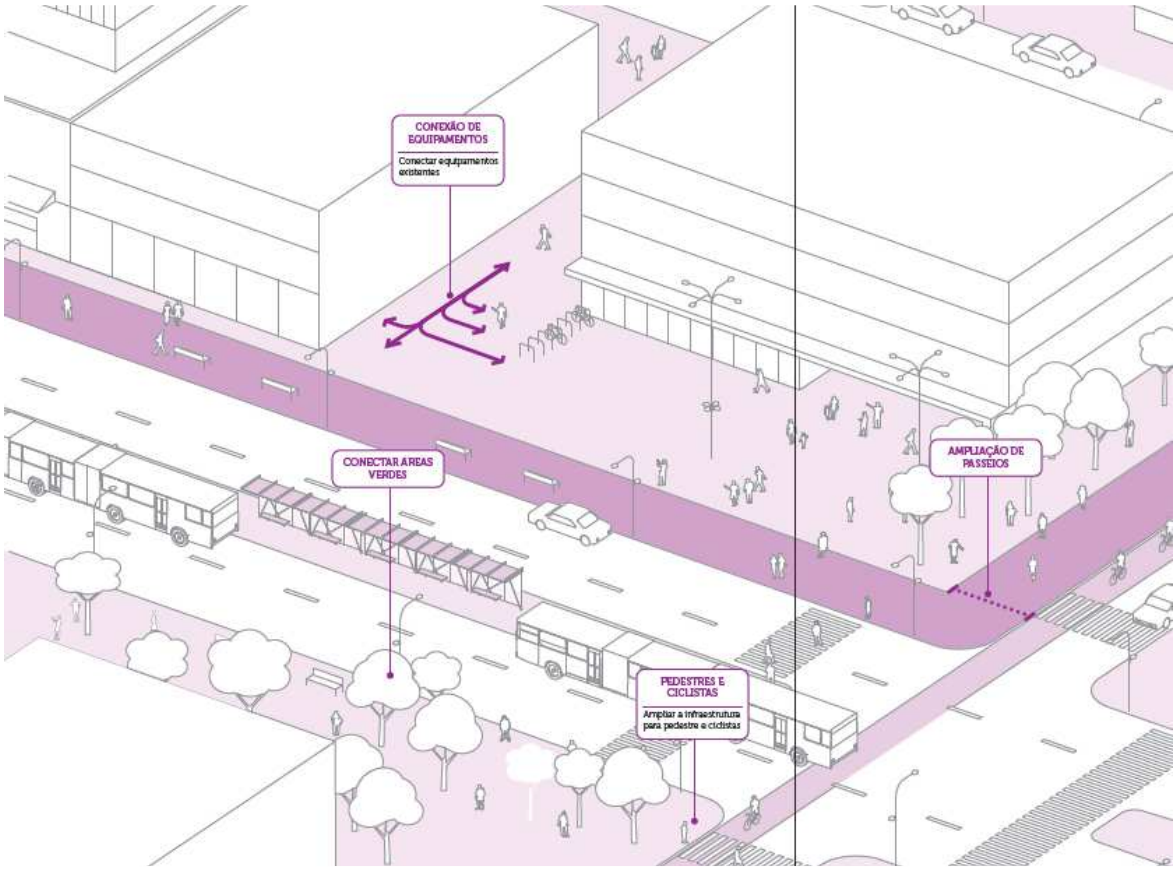
A figura 3 apresenta uma ilustração das ações projetadas para a melhoria e adaptação da avenida com priorização do pedestre e ciclista. Os números indicados na figura representam cada ação, sendo elas:

1. Ampliação das calçadas;
2. Novo piso;
3. Pista de ultrapassagem;
4. Abrigos para ônibus;
5. Paisagismo e ajardinamento;
6. Iluminação;
7. Piso tátil.

Na mobilidade o projeto teve a implantação de paradas em canteiros centrais, ultrapassagens livres, implantação da acessibilidade universal e a renovação de abrigos. No ambiente urbano, ampliação de calçadas, conexão com as áreas

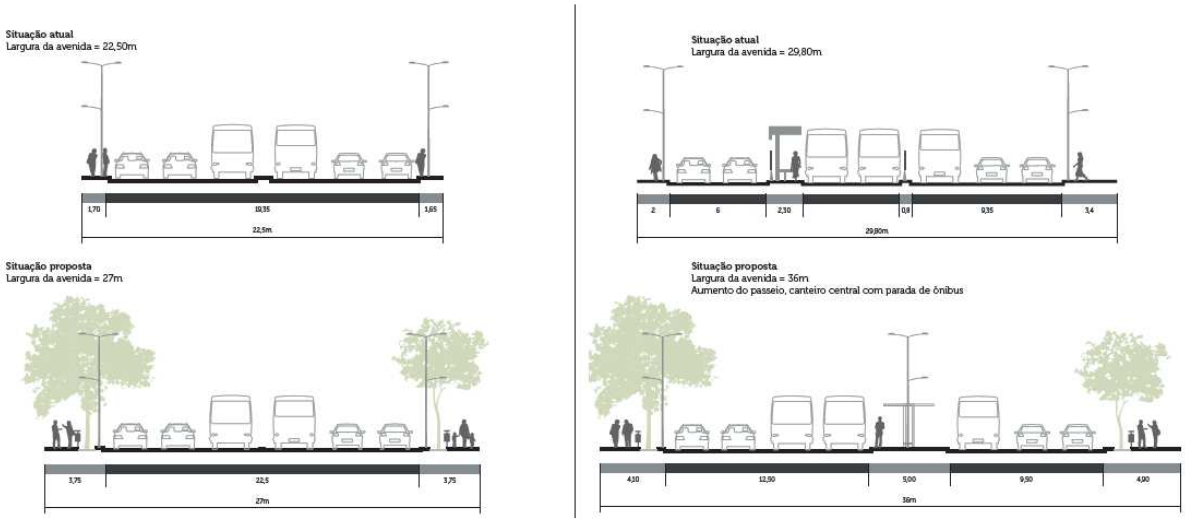
verdes, infraestrutura para pedestres e ciclovias e a conexão dos equipamentos já existentes. Além do uso misto em algumas ocupações no incentivo de melhorias urbanas promovendo fachadas ativas.

Figura 4: Pavimentação, mobiliário, acessibilidade



Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/eia__rimaeva/index

Figura 5: Espaço Urbano e vias



Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/eia__rimaeva/index

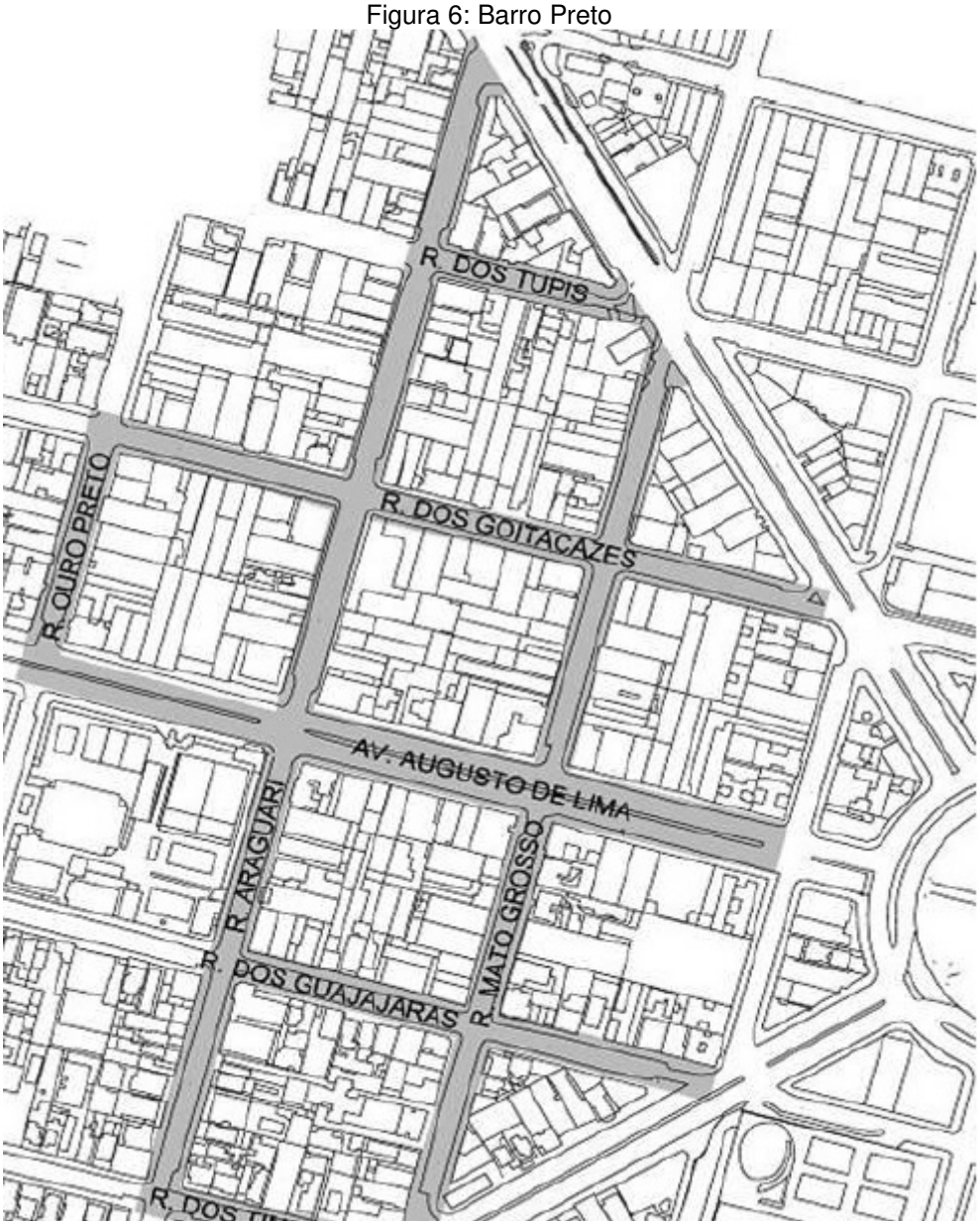
Os resultados que esta requalificação pode alcançar com as instalações das ações apresentadas, são o aprimoramento das atividades da área com a melhoria da qualidade de vida da cidade; promoção da sustentabilidade ambiental; melhoria da qualidade do ar; infraestrutura renovada; revitalização das áreas de lazer e habitações.

Este exemplo acima retratado da avenida em São Paulo é importante para a reformulação do espaço urbano como um incentivo de extrema eficiência, e possui elementos com características semelhantes ao que pode ser proposto neste trabalho, como a pavimentação renovada e adequada, vegetação arbórea, acessibilidade e mobilidade, enfim, entre outros elementos que compõe o espaço urbano e que necessitam de tratamento. Para o sucesso da requalificação que será proposta para Jacupemba é preciso primeiramente atender aos problemas sociais e urbanos, e às necessidades do espaço, diagnosticando os impactos já existentes para se adequar e investir, resgatando esses importantes elementos da cidade.

3.2 PROJETO BARRO PRETO

Localizado na região centro-sul de Belo Horizonte o Barro Preto é um dos bairros mais tradicionais, colonizados por imigrantes italianos, no início do século XIX. Destaca-se no cenário urbanístico como marco de pontos referenciais da capital com importantes monumentos históricos, além de sua boa infraestrutura que oferece grandes recursos aos comerciantes, tendo em suas instalações uns dos maiores pólo de moda da capital onde sua renda maior pode ser devida a forte influência do comércio.

Figura 6: Barro Preto

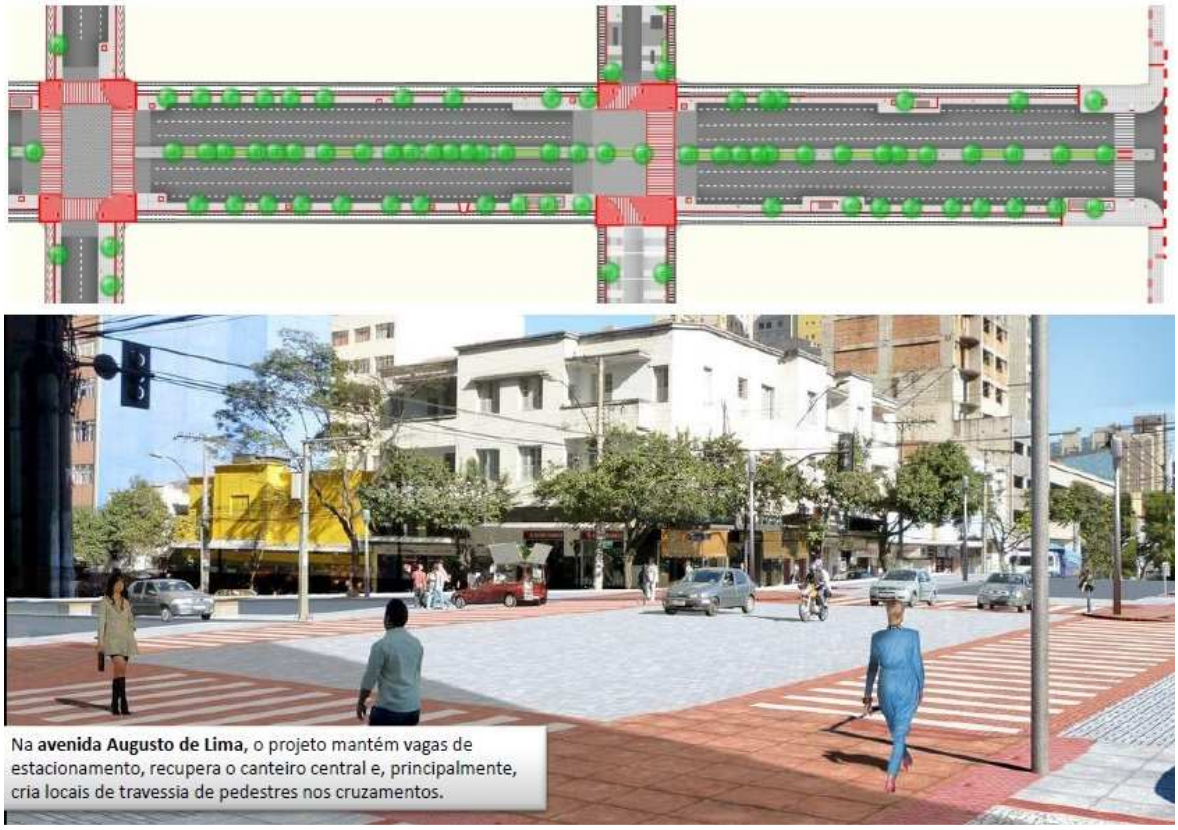


Fonte: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade

O projeto teve como diretrizes pontos importantes para seu desenvolvimento, a valorização da imagem do polo da moda, privilégio ao pedestre e ao comércio, melhoria de acessibilidade e alargamento das calçadas, melhoria da iluminação das calçadas, incremento da arborização e ajardinamento, tratamento dos principais cruzamentos e implantação de mobiliário.

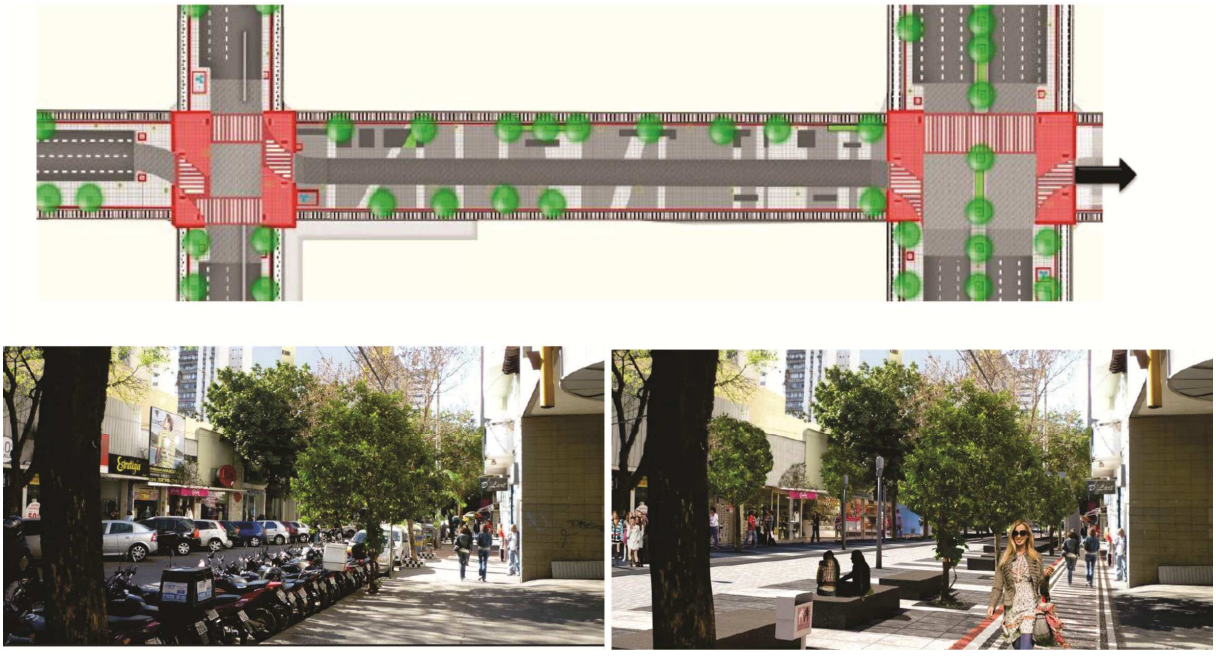
As figuras 7 e 8, mostram as propostas de requalificação na Av. Augusto de Lima e na Rua Mato Grosso.

Figura 7: Pavimentação e acessibilidade



Fonte: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade

Figura 8 : Rua Mato Grosso



Fonte: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade

Na rua Mato Grosso além da retirada dos estacionamentos foi realizado todo tratamento do piso, alargamento e nivelamento das calçadas, a integração e ampliação ordenada pelo pólo de moda criando ambientes interativos e prazerosos. Nas esquinas foram implantadas faixas elevadas para maior acessibilidade e conforto, mantendo o ritmo da cidade e promovendo uma revitalização com a utilização do conceito de fachadas ativas.

A importância desse estudo de caso enfatiza para o auxílio do desenvolvimento de propostas diagnosticadas em Jacupemba e suas principais questões associadas a paisagem da avenida urbana. Através de levantamentos de dados e de projeto pode-se aprofundar nas necessidades pertinentes, podendo assim ter influência no planejamento das propostas.

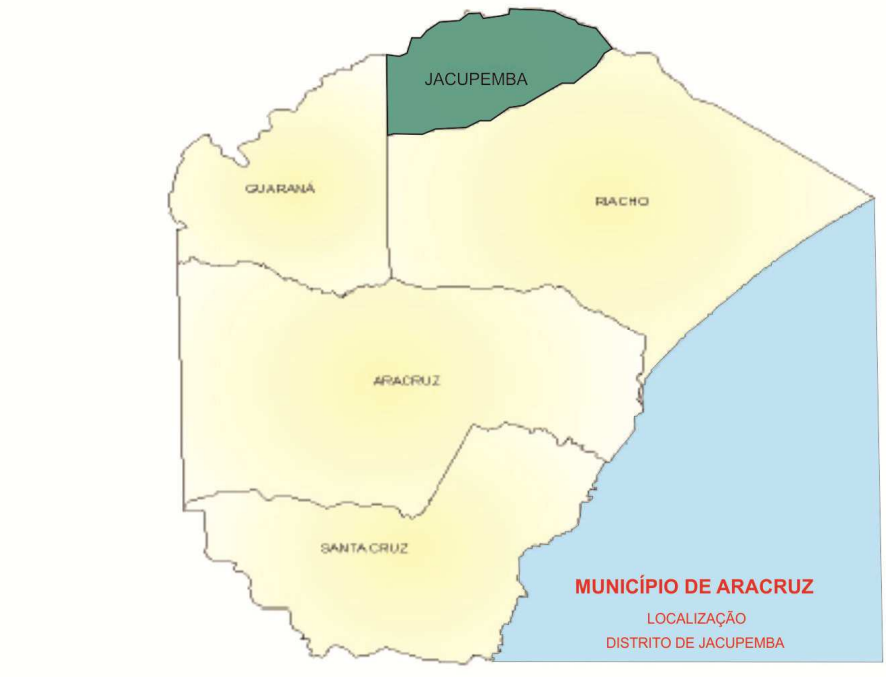
4 DIAGNÓSTICO DO LOCAL

4.1 BREVE HISTÓRICO DE JACUPEMBA

Por volta de 1910 e 1920, surgiu no município de Santa Cruz (antigo nome dado a Aracruz), uma pequena vila, que se chamava Jacupemba o14º núcleo populacional a surgir no município. Seu povoamento ocorreu devido a instalação da linha telegráfica, onde sua central ficava no distrito em Guaraná, município vizinho. Com a dispersão dos imigrantes italianos do núcleo colonial “Moniz Freire” localizados em Ibiraçu, Riacho, Colatina e Linhares, muitas famílias migraram para Jacupemba e Ribeirão, passando a desmatar matas para o plantio de café, pastagens e criação de gado, tornando-se fazendeiros de nome.

Jacupemba localiza-se no município de Aracruz (figura 9), norte do Espirito Santo. O distrito está a 106 quilômetros da capital Vitória, às margens da rodovia BR 101, que corta 34,7 quilômetros dentro do município de Aracruz. Possui uma área territorial com 270 quilômetros quadrados.

Figura 9: Mapa de Localização do distrito de jacupemba



Fonte: Prefeitura Municipal de Aracruz – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Sua área territorial está dividida pela Sede do distrito e pelas comunidades da zona rural próximas: Mambrini, São José, Bela Vista, Francês, Guaxima, Colatina, Córrego do Índio, Assentamento e outros.

O distrito vem crescendo a cada ano e continua sendo referência para o município de Aracruz como o maior produtor de grãos. Por outro lado, algumas pequenas e grandes empresas instaladas próximas a ele estão intensificando o crescimento do comercio local nos últimos anos.

Figura 10: Extensão da Avenida Luiz Rossato

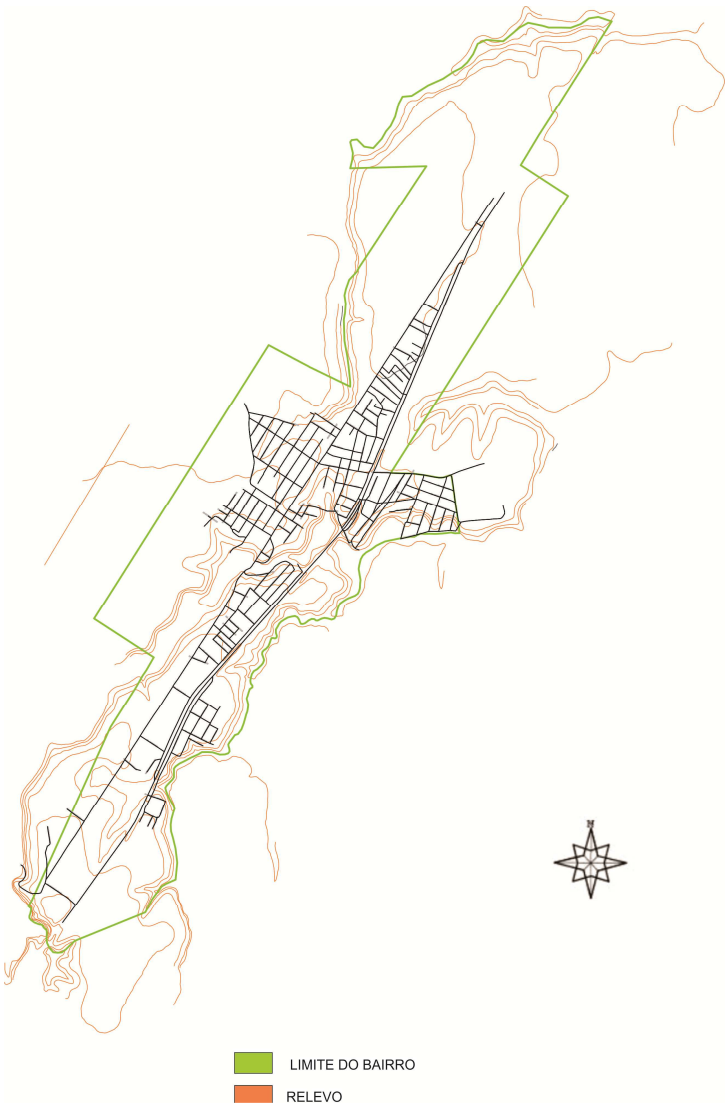
Fonte: Google Earth – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

A área escolhida (figura 10) para implantar a proposta de requalificação é a principal avenida de Jacupemba, onde se encontra a maior parte dos serviços e comércios local, além das residências. A Avenida Luiz Rosato possui seus limites bem definidos com o bairro Nova Colatina e o bairro Mambrini, onde se liga a BR 101 norte.

4.2 RELEVO

A área de intervenção caracteriza-se pelo perfil, em boa parte plano. Localiza-se a uns 30 metros acima do nível do mar, sendo de mesma característica da Sede de Aracruz, zona de planície de sedimentos argiloso.

Figura 11: Relevo



Fonte: Arquivo Pessoal – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Foto 1: Área da Avenida com maior declive.

Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

A extensão da avenida possui um declive localizado próximo do centro do distrito, possuindo um declive de mais ou menos uns sete metros (figura 14). No entanto a maior parte da via é plana.

4.3 MASSAS DE VEGETAÇÃO

A paisagem local com o passar dos anos, sofreu muito devido à forte extração e degradação da vegetação, fatores naturais e a ação do homem na expansão do distrito e no plantio de culturas, contribuíram para essa defasagem.

Existem poucos pontos de resquícios da Floresta Mata Atlântica destacado no distrito de Jacupemba, tanto que, a maior parte dessa vegetação destruída, foi incessantemente modificada pela ação do homem e substituída pelo cultivo de culturas perenes, como café, pastagens, mamão, eucalipto e outros.

Figura 12: Mapa de maciços de vegetação

Fonte: Google Earth – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Nos dias de hoje, o distrito de Jacupemba possui ruas arborizadas principalmente por oitis, palmeiras imperiais, plantas de porte pequeno como os crótons e alguns outros tipos (Foto 2), há um cuidado com a manutenção dos canteiros e poda das árvores, por parte dos órgãos públicos do local, mas ainda é pequeno.

Foto 2: Vegetação existente das vias

Fonte: Arquivo Pessoal (2017)

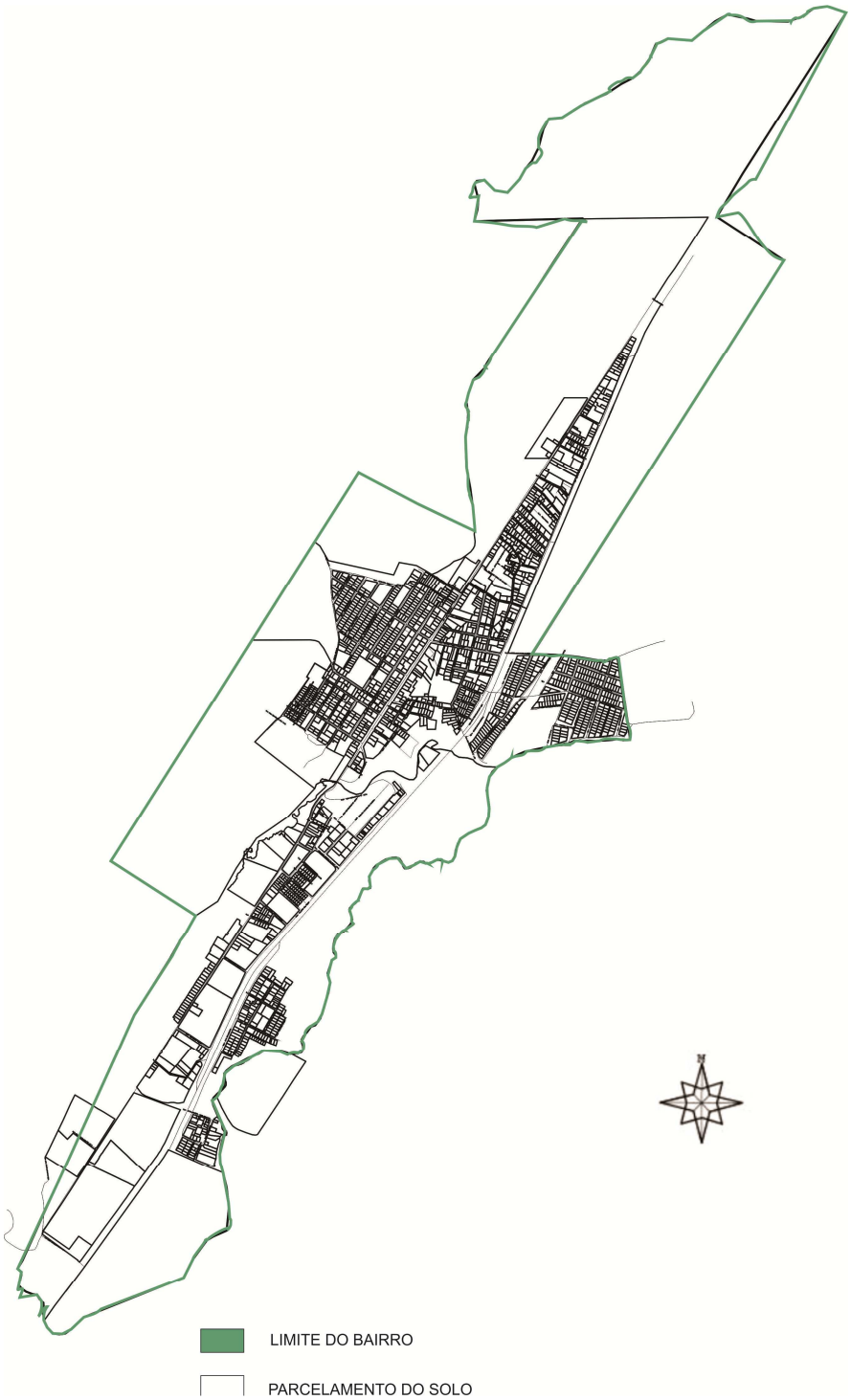
A defasagem desse elemento de infraestrutura proporciona alguns desconfortos para os moradores, ocasionando impactos diretos como o aumento e desconforto térmico, escoamento com maior índice em épocas de chuvas fortes gerando pontos de alagamentos, ambientes urbanos não agradáveis, entre outros fatores importantes.

4.4 ANÁLISE DO ESPAÇO CONSTRUIDO E NÃO CONSTRUIDO

Jacupemba assim como muitos distritos do interior, cresceu sem planejamento urbano, a partir disso, em sua ocupação houve um desordenamento urbano. Uns dos primeiros locais a serem habitados foram próximos a primeira igrejinha dedicada ao Sagrado Coração de Jesus, padroeiro do distrito.

O mapa de parcelamento do solo (figura 13), apresenta como a divisão dos lotes foi parcelada sem seguir algum tipo de padrão, havendo diversidade em seus tamanhos.

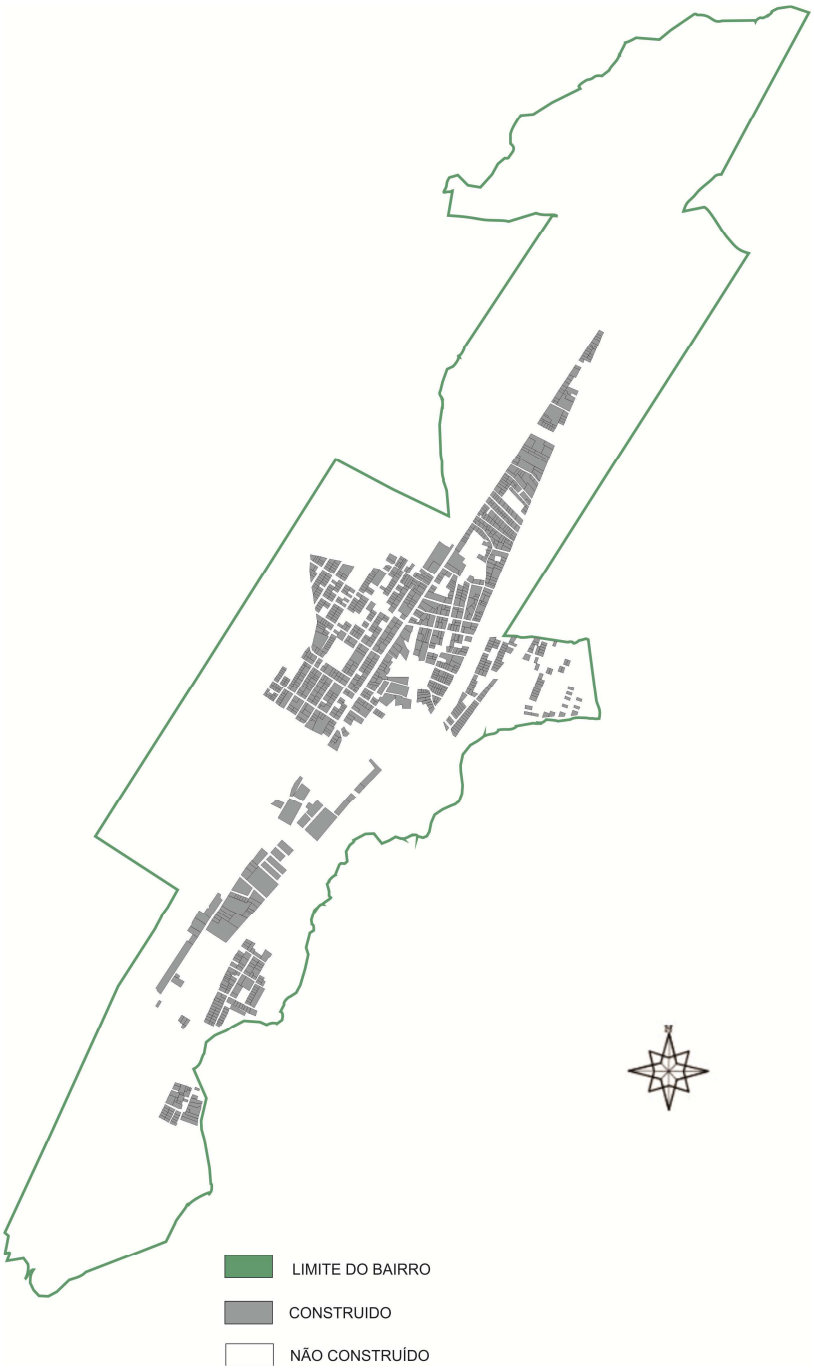
Figura 13: Parcelamento do solo



Fonte: Prefeitura Municipal de Aracruz – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Atualmente no entorno da Igreja Sagrado Coração de Jesus encontram-se residências uni familiares, serviços, edificações mistas e ainda pequenas edificações verticalizadas.

Figura 14: Cheios e vazios



Fonte: Prefeitura Municipal de Aracruz – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

O mapa acima apresenta a concentração de edificações construídas principalmente na região central da Sede, região onde também estão concentradas as principais atividades de comércio e serviço.

4.5 ESPAÇOS PUBLICOS EM JACUPEMBA

Como já apresentado anteriormente, os espaços públicos têm grande importância e desempenho no meio urbano e em seus usuários. Neles são gerados a vida e cotidiano urbano, atribuídos a questões econômicas, sociais, de segurança e qualidade do meio ambiente.

Observando o crescimento populacional apresentado na planta cadastral do distrito de Jacupemba, nota-se a carência de bons espaços públicos que atendem as necessidades dos moradores.

Há apenas dois espaços públicos, a praça Lucas Baioco próximaa igreja católica Sagrado Coração de Jesus (Foto 3) e o campo society bom de bola (Foto 4). Porém, a praça possui deficiência em diversos pontos de grande importância como: suas calçadas, pisos, vegetação, mas possui um aspecto importante, em seus dois pontos de acesso há uma rampa que ajuda os moradores com necessidades a usufruírem do local.

Foto 3: Praça Lucas Baioco

Fonte: Arquivo Pessoal, (2017)

Foto 4: Campo society bom de bola

Fonte: Arquivo Pessoal, (2017)

Com o crescimento no número de habitantes no distrito, atualmente a utilização da avenida ficou mais exigente. Por esse motivo a requalificação da principal via de Jacupemba foi escolhida.

4.6 HIERARQUIA VIÁRIA

A malha viária do distrito de Jacupemba é de sentido duplo, assim como as vias entre bairros, não tem uma tipologia especifica, onde não há utilização de semáforos, mas ainda há poucas placas de sinalizações (só existente na via principal). A via local interliga as ruas, onde há predominância de residências, na Avenida Luiz Rosato.

A Avenida Luiz Rosato é a principal via do distrito de Jacupemba. Com base no mapa de vias (Figura 18), a principal encontra-se destacada em cor azul, caracterizando-se como via local principal, e as vias destacadas em cor amarelo, são as vias locais que interligam os setores residenciais como predominância à via local principal, ainda as vias em destaque roxo, são as vias locais laterais construídas pela concessionária administradora do BR 101 (EcoVias), e a via em

destaque vermelho com linha tracejado é a BR101 Norte, que corta todo o Estado norte do Espírito santo.

Figura 15: Mapas de vias

Fonte: Google Earth – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Por ser a principal via, a Avenida Luiz Rossato possui em sua extensão a principal rota de veículos coletivos e suas respectivas paradas para embarque e desembarque. O acesso ao transporte público no decorrer da via é fácil e rápido, porem, por ser a única rota de ônibus existente ao longo de toda a via do distrito, os usuários que moram longe desta via, precisam deslocar-se uma grande distância para acessar os ônibus.

Figura 16: Rota de transporte público

Fonte: Google Earth – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Foto 5: Ponto de ônibus

Fonte: Arquivo pessoal (2017)

4.7 USO E OCUPAÇÃO

Jacupemba é um distrito de Aracruz, um bairro com predominância residencial, mas nela também se encontram pequenos comércios, poucos espaços públicos e instituições dedicados ao lazer, equipamentos que atendem as necessidades dos habitantes, oficinas mecânicas de veículos motorizados, pequenas indústrias como serrarias, metal mecânicas e ao longo do seu decorrer alguns lotes vazios.

O mapeamento abaixo apresenta esta diversidade de usos e atividades implantadas na região, porém observa-se que a maior parte dos imóveis que recebem comércio e serviços podem ser encontrados na Av. Luiz Rosato, mais especificamente na região central dela.

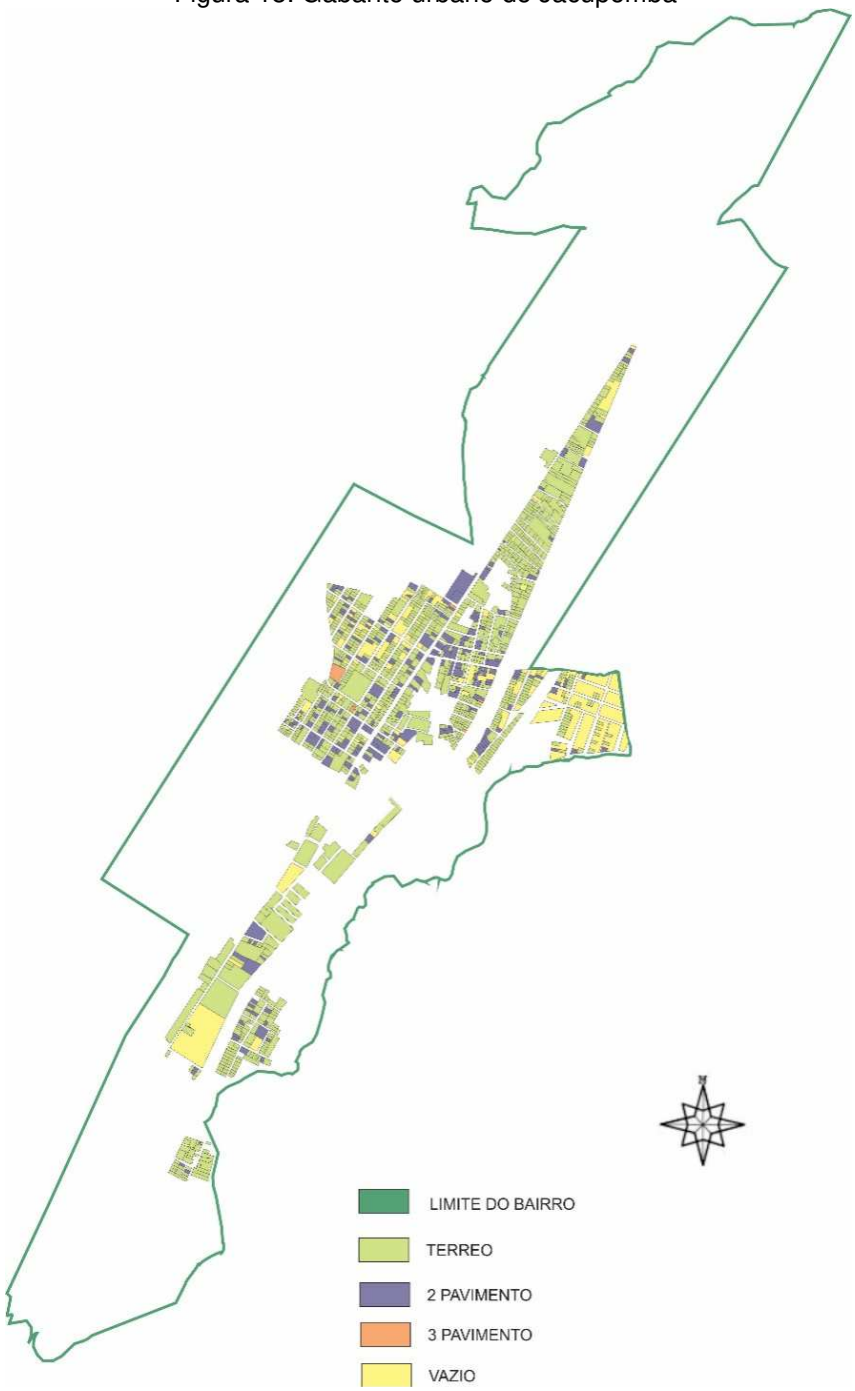
Figura 17: Mapa de uso e ocupação

Fonte: Prefeitura Municipal de Aracruz – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

4.8 GABARITO

O gabarito das edificações de Jacupemba é marcado pela predominância de edificações térreas, havendo também pequenas edificações verticais que não ultrapassam o gabarito máximo igual a três pavimentos.

Figura 18: Gabarito urbano de Jacupemba



Fonte: Prefeitura Municipal de Aracruz – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Mais uma vez merece destaque as edificações encontradas na região do entorno da avenida Luiz Rosato, principalmente a área central, que concentra o maior número de edificações dois pavimentos e que apresenta nestas o uso misto.

4.9 CENÁRIO DA PAISAGEM EM JACUPEMBA

O cenário da paisagem da Avenida Luiz Rosato é modesto e simples seguindo o estilo de uma localidade de região do interior, mas o seu desenvolvimento é nítido e em sua paisagem urbana suas características na evolução também se fazem presente.

4.9.1 Cenário da Paisagem – Nova Colatina

O estudo fotográfico feito ao longa da avenida (PRANCHA – A), nos mostra primeiramente o bairro Nova Colatina, percebe-se ao longo de sua paisagem a complexibilidade e a diversidade em relação as classes sociais, onde a população sem muito recurso migra para as partes da localidade em que o custo da terra é mais baixo devido à ausência de infraestrutura e se torna um fator de sobrevivência, refletindo assim no cenário atual da avenida.

4.9.2 Cenário da Paisagem – Centro

Analisando o relatório fotográfico da sua paisagem a avenida nos revela grandes diversidades em toda sua extensão, a paisagem apresentada na página a seguir (PRANCHA – B), nos mostra os problemas de um distrito do interior que não é diferente dos municípios ou cidades desenvolvidas, isso impacta também nas tipologias das edificações existentes naquele espaço.

Assim como as características de um centro mais consolidado, a paisagem urbana deste cenário nos mostra um conjunto mais harmônico, com edificações com tipologia diferenciada das periferias, melhores acabamentos de fachada e um porte mais luxuoso e requintado, caracterizando um visual mais harmonioso e vertical, o tratamento dado a este trecho da avenida intensifica a priorização de tratamento e investimento na avenida, como se mostrasse que quem tem mais, merece mais conforto do que quem tem menos.

4.9.3 Cenário da paisagem – Bairro Mambrini

Caminhando mais para frente, saindo da parte central de jacupemba, nota-se novamente uma nova mudança da paisagem (PRANCHA – C), enquanto que o centro apresentava uma visualidade estética a um nível requintado, neste bairro o cenário volta novamente a um padrão baixo, em sua maior pecularíedade, com casas de nível térreo sem termino e manutenção. Ao se encontrar próximo a BR101, algumas edificações mudam de padrão para um nível alto, mais são poucas.

4.9.4 Cenário da Paisagem – Trecho Rural

Neste ultimo trecho o cenário da paisagem muda novamente (PRNACHA – D), deixa de ser uma área urbana e passa para uma área mais rural, onde ainda se tem poucas edificações em sua paisagem e sem pavimentação em sua infra-estrutura, mostrando a pureza da natureza e seus traços ainda não dominado pela ação humana.

Diferente das outras paisagem esta nos guarda a fragilidade da vida, em que somos parte dela e que devemos nos adequar a ela e não ela ao nosso espaço, preservando a sua delicadeza a nossa paisagem.

4.10 MAPA SÍNTESE

Figura 19: Mapa síntese.

Fonte: Prefeitura Municipal de Aracruz – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

A partir das análises das condicionantes legais e ambientais, das potencialidades e vulnerabilidades e do uso e apropriação dos locais do projeto, um mapa síntese foi elaborado para identificar através de esboços uma síntese das análises realizadas, para auxiliar na elaboração da proposta de requalificação. O mapa abaixo ilustra os dados relatados dentro do perímetro da Avenida Luiz Rosato identificada por sua centralidade estruturante do distrito de Jacupemba.

Como indicado no mapa, a áreas com grandes complexidades de nós viários, estão noCentro e existem poucos espaços públicos com baixa predominância de área verde, há eixos sem pavimentação e em alguns trechos dificuldade dos acessos dos veículos pela via ser estreita.

O rio São Jose faz o abastecimento da rede de água de toda a população e encontra-se em um ponto bastante estratégico para um futuro muito atrativo para a área de turistas e para a região. Ao longo da avenida encontramos uma diversidade de estruturas e possibilidades de intervenção, isso atrai diferentes espectadores e usuários e faz com que o estudo deste mapa síntese identifica que áreas para propormos importantes intervenções com qualidade e prazer aos moradores jacupembense.

A Avenida Luiz Rosato, escolhida como área de intervenção do distrito de Jacupemba, é uma via que tem diferentes características e tipologias ao longo de sua extensão. Devido a isso, a proposta do projeto de intervenção divide a via em três setores (figura 22), onde serão demarcados trechos para implantar a requalificação atribuindo a paisagem urbana boa infraestrutura, aplicação de mais espaços verdes, acessibilidade, conforto visual conforme a necessidade do trecho.Antes, porém a região da intervenção será apresentada em setores em um panorama atual que resume o que foi abordado no diagnóstico, posteriormente o próximo tópico apresentará, seguindo os mesmos setores o desenvolvimento da proposta.

Figura 20: Mapa de setores

Fonte: Google Earth – ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Setor 01: Neste setor os lotes não possuem um padrão, encontram-se residências, alguns pontos de serviços locais como serrarias e viveiros de mudas, além do posto de gasolina (auto posto Trivilin), não possui massas de vegetação e todo setor 01 é asfaltado. As áreas de permeabilidade deixam a desejar.

Setor 02: Este setor compreende o maior setor das edificações com uso misto (comercial e residencial), com gabarito de até três pavimentos. Está consistituido com a maior massa de vegetação da via e é o trecho mais adensado. Também contém a praça local, um dos únicos espaços públicos do distrito.

Setor 03: É um setor com grande número de residências e também com pequenos comércios (uso misto) contem poucas verticalizações. Possui pouca arborização e apresenta o campo society Bom de Bola com equipamentos públicos e vegetação.

Setor 04: Neste setor encontra-se uma parte da via sem pavimentação, a maior parte com uma paisagem rural e com poucas edificações, pode-se afirmar que é o setor mais calmo da avenida Luiz Rosato e atualmente utilizado como área de caminhada pela população.

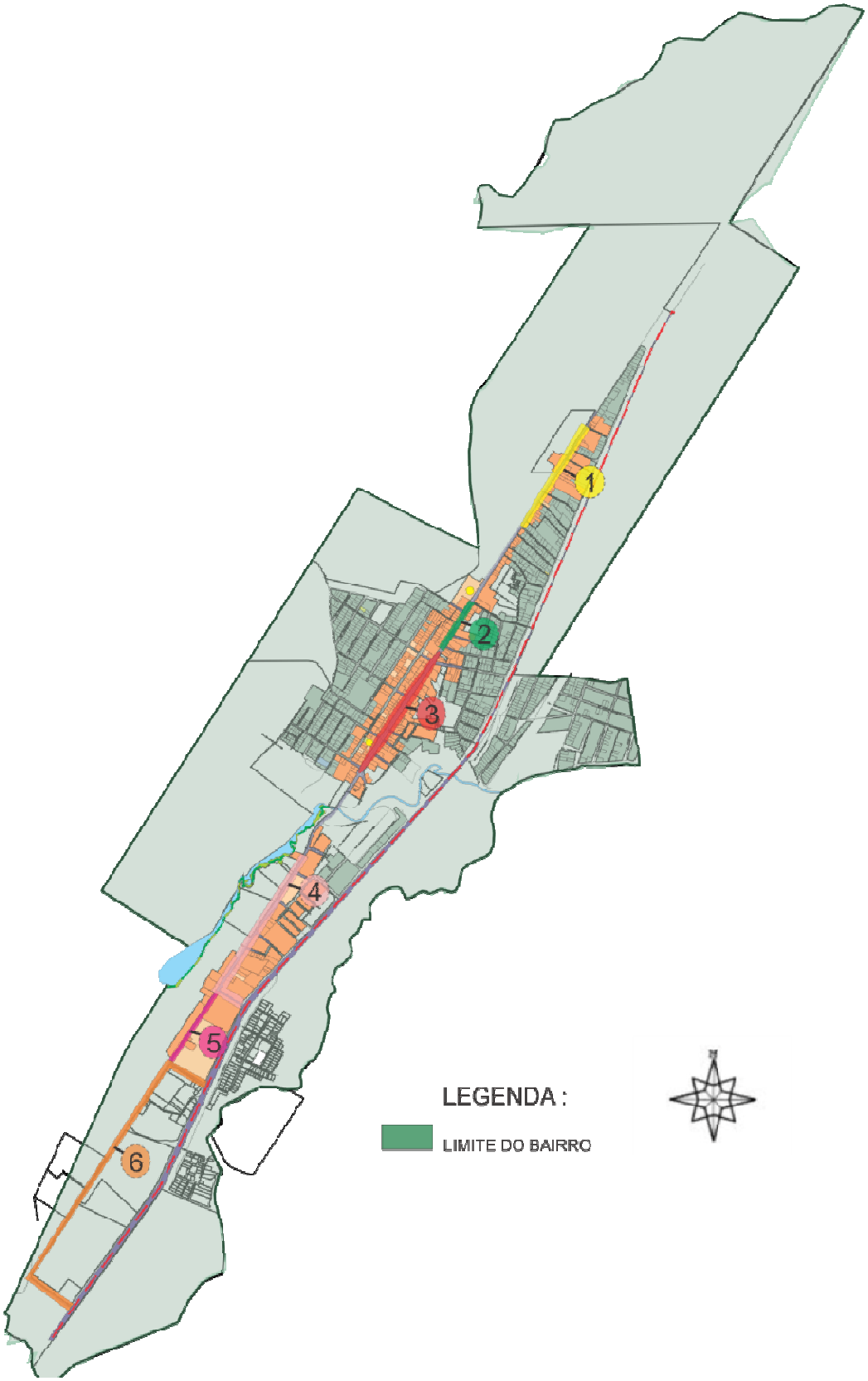
4.11 TRECHO DAS INTERVERÇÕES

Como apresentado a Avenida Luiz Rosato, escolhida como área de intervenção do distrito de Jacupemba, é uma via que tem diferentes características e tipologias ao longo de sua extensão. Devido a isso, a proposta do projeto de intervenção divide a via em três setores (figura 22), onde serão demarcados trechos para implantar a requalificação atribuindo a paisagem urbana boa infraestrutura, aplicação de mais espaços verdes, acessibilidade, conforto visual conforme a necessidade do trecho.

O mapa abaixo mostra as propostas diagnosticadas referentes aos trechos ao longo de toda extensão da avenida Luiz Rosato, onde estarão dispostos em 6 demarcações de acordo com a necessidade do ambiente.

- No n°1, a implantação de uma ciclovia para a melhorar a mobilidade e estimular a prática do ciclismo, deixando uma única mão de via para os veículos e retirando trechos dos estacionamentos.
- No N°2, a adequação das calçadas dentro da norma para segurança e acessibilidade dos usuários, enquanto o N°3, propõe-se a adequação e aumento de calçadas, retiradas de estacionamentos em algumas partes da via, desativação de ruas colocando-as ao mesmo nível da calçada e aumentando sua dimensão; a intervenção da praça Lucas Baiôco, implantação da ciclovia passando por este setor indo para o segundo e terminando no setor N°1.
- No N°4, a implantação de uma área verde integrada com uma passarela elevada à 6 metros que passa a beira do rio, levando a um pequeno mirante de madeira e esse calçadão que se encontra com a avenida
- No N°5, a pavimentação da avenida e anexo a ela uma ciclofaixa para a pratica do ciclismo e para caminhada de pessoas.
- No N°6, a ciclo faixa continua, mas o diferencial á a proposta de um ponto de apoio bem estratégico da avenida, para auxiliar esses praticantes para um descanso, exercícios, alongamentos e etc., possibilitando um contato próximo com a natureza rural.

Figura 21: Mapa de apresentação da intervenção, em trechos derivados dos setores.



Fonte: ADAPTADO PELO AUTOR, 2017

Os trechos escolhidos são áreas definidas conforme a demanda de cada setor e o uso da população para a proposta de requalificação urbana, definindo assim em quatro trechos: trecho 01, trecho 02, trecho 03 e trecho 04.

Localizados em seus respectivos setores, utilizando como referência a situação local implantada, foram identificados itens como: Acessibilidade das calçadas, vegetação, estética da paisagem, pontos de convivência, acesso de veículos, entre outros em analise para o estudo e propôs o projeto com as características existente do local. O projeto será apresentado no próximo capítulo.

5 UMA PROPOSTA PARA A AVENIDA LUIZ ROSATO E SEU ENTORNO

Tendo como base as análises já apresentadas, os trechos diagnosticados, foram atribuídos em pontos específicos destes,a partir deles foram desenvolvidas as propostas do projeto de intervenção, que segue. Além da apresentação das pranchas com a implantação, seções de corte e alguns detalhamentos, para a apresentação do projeto, será utilizado uma seqüência de imagens de projetos existentes que referenciarão a ambiência do que se quer para o lugar.

Na primeira seção (prancha da próxima página), no bairro Nova Colatina, chama atenção a inserção de uma ciclo-faixa interna de 1,20m para incentivo ao uso da bicicleta como segundo meio de transporte. Na mesma seção foi proposto a implantação de um conjunto habitacional para auxiliar na implantação de casas populares (a figura 22, mostra o modelo de projeto que poderá ser usado), uma vez que foi diagnosticado que em alguns setores existem habitações em condições precárias, e este supriria o remanejamento dessas famílias com essas condições.

Figura 22 : Projeto conjunto habitacional

Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/785050/elemental-disponibiliza-desenhos-de-4-projetos-habitacionais-para-uso-open-source

A imagem acima nos mostra a importância de uma intervenção com bom planejamento, podendo modificar as características da paisagem e com isso também o comportamento nesta região, dando mais qualidade, eficiência e felicidade a população, além do espaço modificado, podendo lembrar que o espaço projetado e pensado ajuda a fortificar estes importantes pontos.

Na segunda seção (prancha da próxima página), localizada no centro próximo à Praça Lucas Baiôco (figuras 23 e 24), foi realizada uma pequena intervenção e ampliação da praça, onde sua paginação de piso foi modificada para uma piso inter travado de cor laranja e cinza e um novo paisagismo foi projetado com plantas de sol pleno e meia sombra como arbustos, gramas e algumas plantas de grande porte para diminuir a insolação no local.

Em duas ruas houve a retirada de vagas de estacionamento para veículos e sua nova atribuição se formou em um grande calçadão para que as pessoas transitem com melhor facilidade, além de que os comerciantes a utilizem para seus próprios fins lucrativos. Toda a praça foi nivelada na altura da rua para que sua acessibilidade se integrasse ao local, tornando-se acessível a todos, passando por ali também a ciclo faixa interna e reduzindo a via para apenas um único sentido de fluxo aumentando as calçadas para uma melhor acessibilidade, atendendo seus usuários.

Figura 23 : Projeto Bela Rua em São Paulo

Fonte: http://www.hypeness.com.br/2015/04/15-projetos-e-coletivos-inovadores-que-ajudam-a-mudar-a-cara-da-cidade/

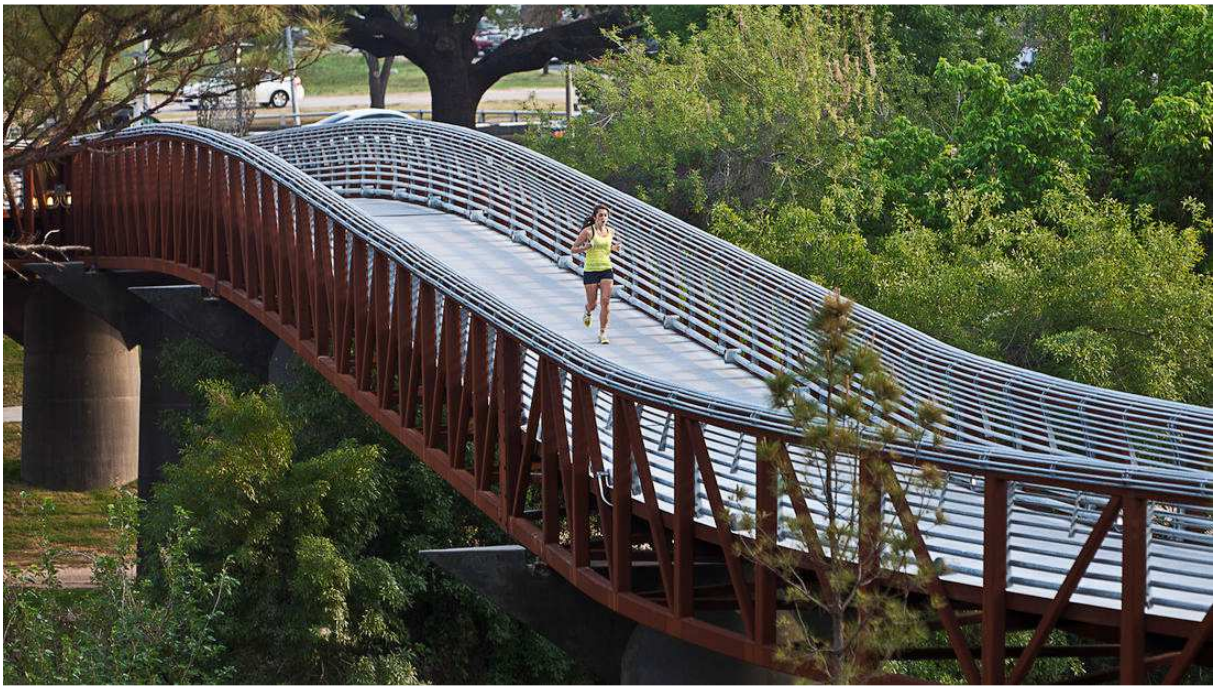
Figura 24 : Projeto de revitalização em Nova Zelândia

Fonte: https://www.archdaily.com/773139/before-and-after-30-photos-that-prove-the-power-of-designing-with-pedestrians-in-mind/55db8cf9e58ece48a7000007-before-and-after-30-photos-that-prove-the-power-of-designing-with-pedestrians-in-mind-image

Os espaços são fontes de vida e interação, as figuras acima nos retratam exatamente esta intenção, transformando espaços já definidos em outros ainda mais convidativos, possibilitando mais segurança, conforto, contato e sensibilidade ao nível do olhar dos seus usuários, sem propor exclusão.

Na terceira seção (prancha da próxima página),trecho em que os usuários teriam o maior contato com o ao rio São Jose, o projeto se configura em uma revitalização do rio pois se encontra em péssimas condições.Próximo a ele uma passarela (figuras 25 e 26), elevada anexada a Avenida, construída de concreto pré-moldado e com guarda corpo de alumínio de 1,50 de altura,servirá de passeio, tanto para ciclistas quanto para pedestres. Mais a frete, integrando a ela, um espaço verde de convivência com um paisagismo convidativo, junto a um mirante de madeira possibilitará ao local uma bela vista da paisagem em meio a vegetação e o rio. Neste espaço há edificações com um padrão de classe não interessante para a arquitetura e a proposta é o remanejamento dessas famílias, para o conjunto habitacional e o uso a este espaço uma nova área publica para dar mais qualidade a área. O calçadão mais a frente se uni novamente a calçada da Avenida, possibilitando aos moradores desta parte do setor um bom espaço de lazer e convívio.

Figura 25 : Ponte elevada em Houston



Fonte:http://kingfab.com/product/rosemont-bridge-houston-tx/

Figura 26 : Mirante da Serra em Goiás

Fonte: http://www.imperiusadm.com/imovel/mirante-da-serra/

As referências das imagens acima mostram a importância dos espaços verde em contato com o espaço humano e como isso se pode remeter a uma nova morfologia.

Na quarta e última seção (prancha da próxima página), sendo uma região ainda com fortes características rurais, a avenida encontra-se ainda sem pavimentação e as pessoas a utilizam para fazer caminhadas e exercícios físicos, então, optou-se pela proposta da sua pavimentação com uma ciclo faixa compartilhada onde as pessoas continuarão suas caminhadas mas com mais comodidade, em um ponto do setor foi proposto um pequeno ponto de apoio (figura 27), que serve para a prática de alongamentos e exercícios, ou mesmo descanso.Nele terá bicicletário, barras para alongamento e equipamentos de musculação, e a implantação de árvores para ajudar na paisagem visual desta área.

Figura 27 : Academia popular

Fonte: http://www.defatoonline.com.br/noticias/ultimas/28-03-2012/itabira-pode-ganhar-academias-ao-ar-livre

A imagem acima nos mostra a inserção destes espaços e sua valorização dentro da convivência urbana, enfatizando que a boa qualidade de vida também se dá pelo bom planejamento destes espaços.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A requalificação urbana resgata e devolve a população local espaços antes degradados ou obsoletos,podendo valorizara memória do local e potencializando as lembranças coletivas. Com o tempo as pessoas deixam de usar os espaços da cidade e acabam se trancando dentro de suas casas onde obtém a sensação de maior segurança.

Diante deste cenário, muitas cidades brasileiras estão passando por intervenções de requalificação, tentando atrair novamente as pessoas para promover o convívio social.

Atento a isso, o presente trabalho buscou trazer como premissa o espaço valorizado através da requalificação,contribuindo para o aumento da interação entre moradores e, por que não, visitantes para o lugar.

Os motivos para a escolha do projeto partem do fato da região possuir um forte comercio agrícola e um potencial de crescimento, além do fato do autor ser morador do local.Atualmente a avenida não é interessante tanto no que diz respeito a sua paisagem como na ambiência urbana, influenciando assim no esvaziamento do espaço.

O projeto de requalificação da Avenida Luiz Rosato teve como base todos os estudos realizados na elaboração deste projeto. Foram consideradas todas as potencialidades que resgatassem o conceito de que a cidade aos níveis dos olhos tem mais qualidade de vida, além da importância de uma requalificação,podendo proporcionar integrando ao uso das áreas verdes, mobilidade e segurança.

Em suma, a busca do resgate a qualidade de vida aqui questionada neste projeto foi constantemente agregado a Avenida principal, transformando em um ponto de referência de novos investimentos e renovação para a região.

7 BIBLIOGRAFIA

CARTA DE ATENAS (1933). Disponivel em: <http://www.icomos.org.br/cartas/Carta de Atenas 1933.pdf.>. Acesso em: 21 jun. 2017.

AEDESENHO. **ABNT NBR 9050 - 2015 - NORMA DE ACESSIBILIDADE GRATUITA**, 2016. Disponivel em: <https://www.aedesenho.com.br/abnt-nbr-9050-2015-norma-acessibilidade-gratuita/>. Acesso em: 19 jun. 2017.

ARBORIZAÇÃO URBANA. **BOLETIM ACADEMICO - Serie Arborização Urbana**, 2002. Disponivel em: <http://www.uesb.br/flower/alunos/pdfs/arborizacao_urbana%20Khatia.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2017.

GEHL, J.; DI MARCO, A. **Cidades Para as Pessoas**. 2ª Edição. ed. São Paulo: Peepesctiva, 2013.

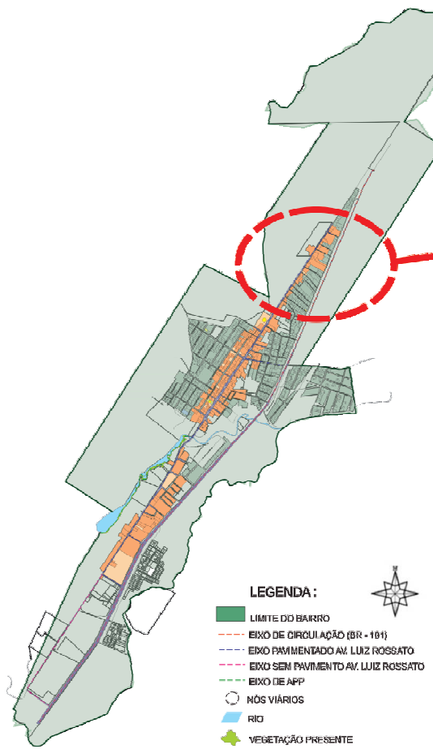
GOOGLE EARTH. **Google Earth**, 2017. Disponivel em: <https://www.google.com.br/intl/pt-PT/earth/>. Acesso em: 21 jun. 2017.

GUIA de Acessibilidade Urbana. **ebah**, 2008. Disponivel em: <http://www.ebah.com.br/content/ABAAAAWwYAL/guia-acessibilidade-urbana?part=5>. Acesso em: 19 jun. 2017.

KNEIB, É. C. et al. **Projetos e cidades centralidades e mobilidade urbana**. Goias : [s.n.], 2014.

MUNDO Geo. **Acessibilidade urbana:** estudo de caso da praça Capela Nova, 2010. Disponivel em: <http://mundogeo.com/blog/2010/05/05/acessibilidade-urbana-estudo-de-caso-da-praca-capela-nova/>. Acesso em: 19 jun. 2017.

ZMITROWICZ, A. N. **Infra-estrutura Urbana**. São Paulo: [s.n.], 1997.



FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ

www.faacz.com.br

PROJETO: ANALISE FOTOGRAFICA

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

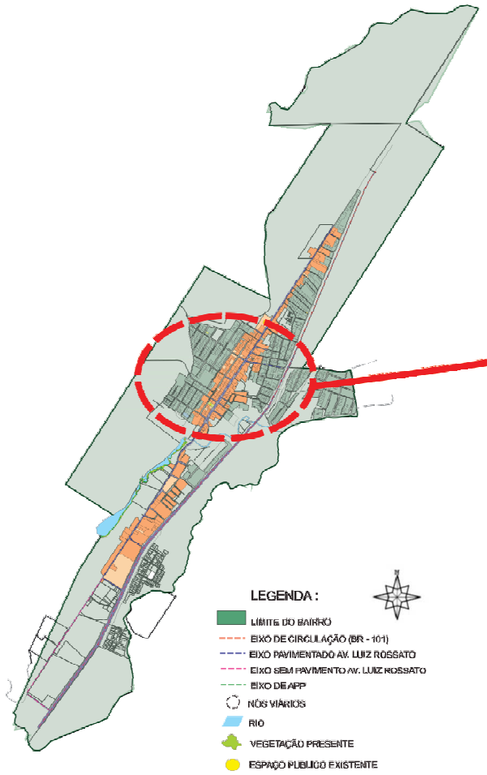
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

PRANCHA: 1/4

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.



FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO: ANALISE FOTOGRAFICA

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

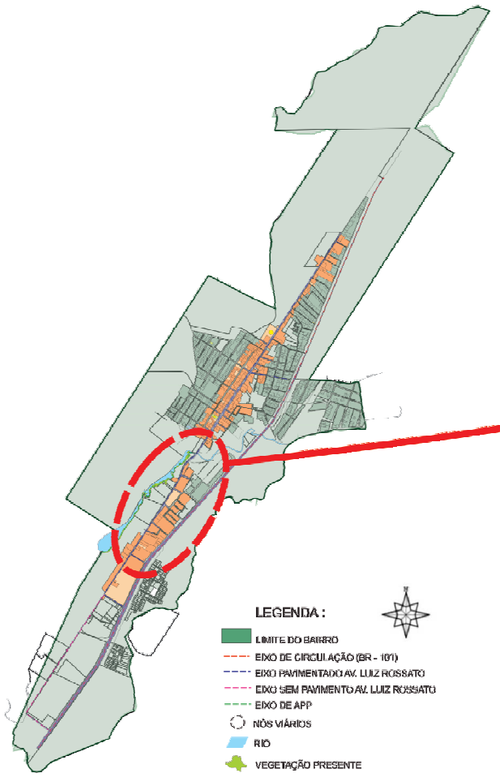
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

PRANCHA: 2/4

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.



FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ

www.faacz.com.br

PROJETO: ANALISE FOTOGRAFICA

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

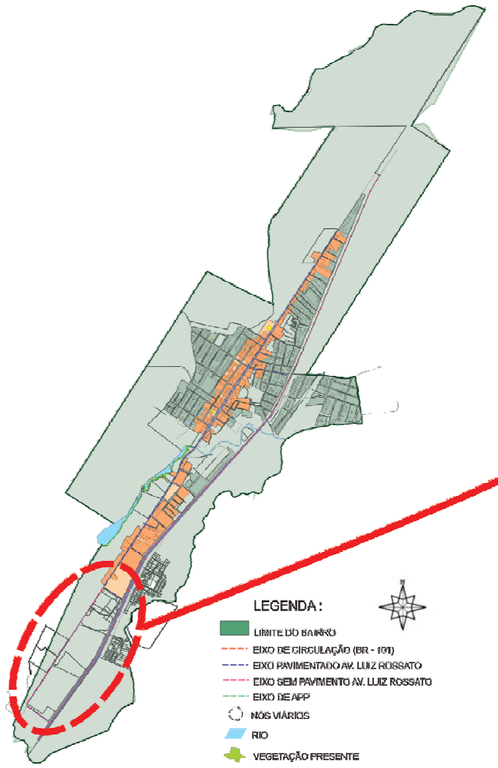
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

PRANCHA: 3/4

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.



FAACZ

FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ

www.faacz.com.br

PROJETO: ANALISE FOTOGRAFICA

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

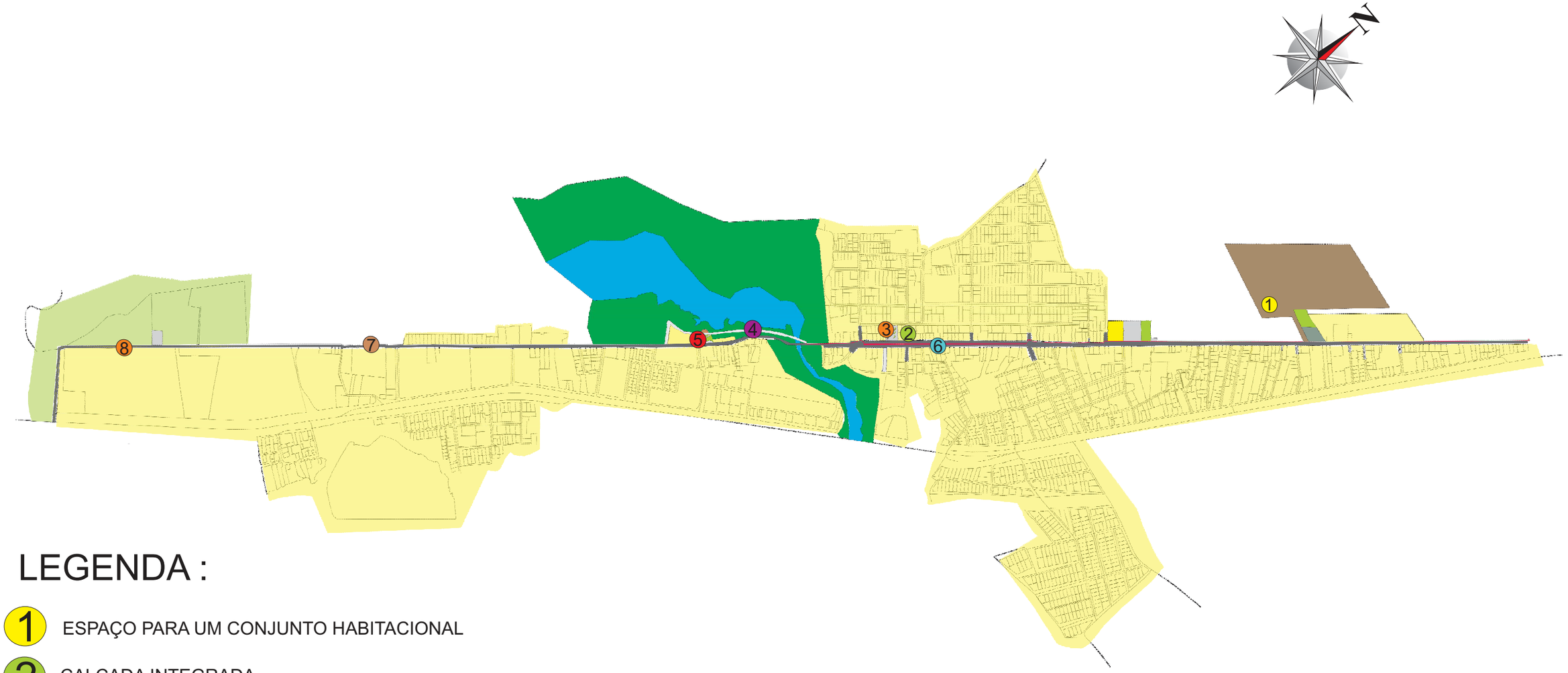
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

PRANCHA: 4/4

DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.



LEGENDA :

1. ESPAÇO PARA UM CONJUNTO HABITACIONAL
2. CALÇADA INTEGRADA
3. AMPLIAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA PRAÇA LUCAS BAIÔCO
4. PONTE PARA PEDESTRES E CICLISTAS
5. ESPAÇO VERDE COM MIRANTE
6. ACESSIBILIDADE, MOBILIDADE E PAISAGISMO
7. AMPLIAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA CONTINUIDADE DA VIA
8. PRAÇA DE APOIO PARA CAMINHADA

escala gráfica 1: 400000

20 0 20 40 km

FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO: MAPA DE PROPOSTAS

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

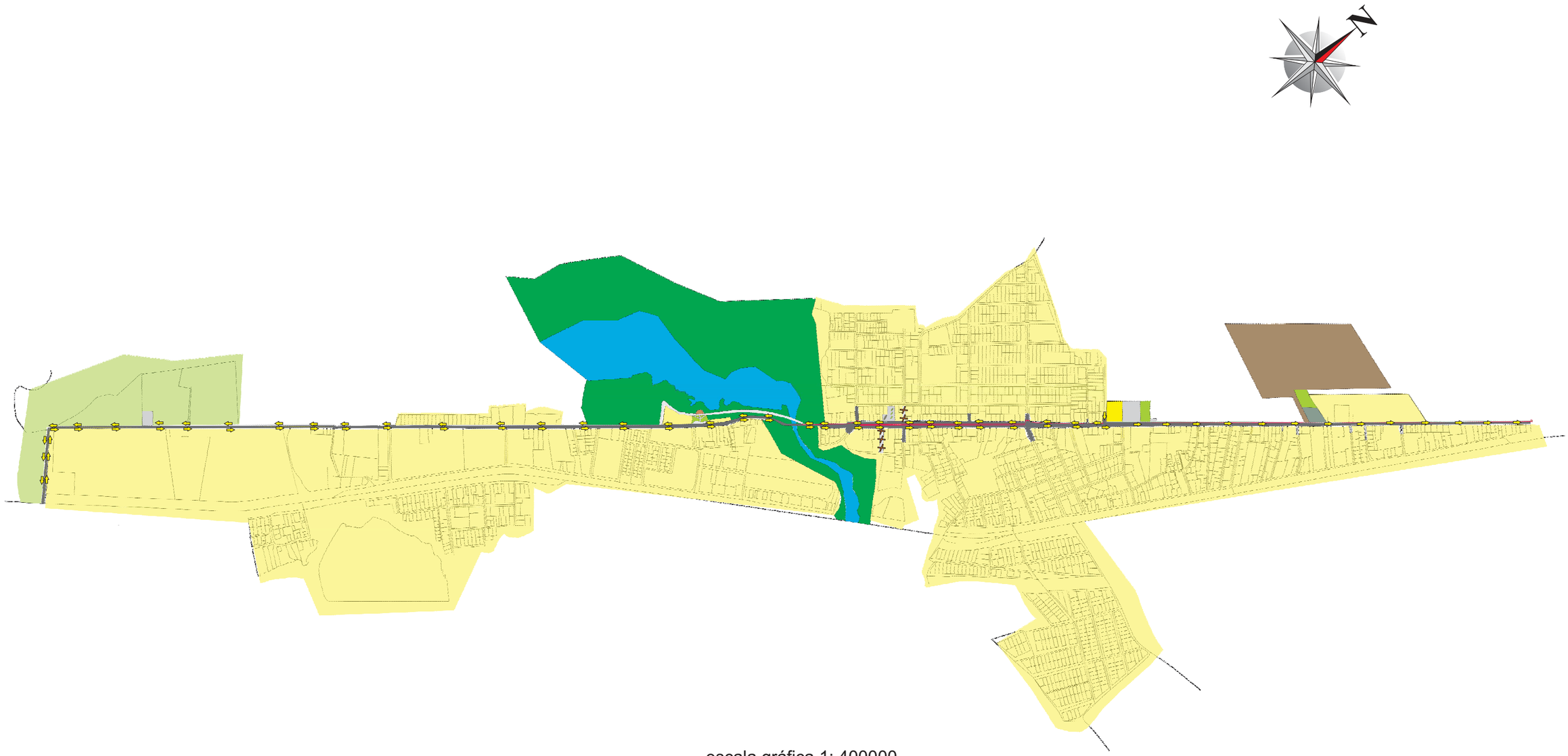
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

PRANCHA: 1/3

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOS SOBRE O MESMO.



escala gráfica 1: 400000

20 0 20 40 km

LEGENDA :

- DIREÇÃO DOS FLUXOS
- DESATIVAÇÃO DE RUAS PARA AUTOMÓVEIS
- CICLOVIA
- AMPLIAÇÃO DAS CALÇADAS

FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ

www.faacz.com.br

PROJETO: MAPA DE PROPOSTAS

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

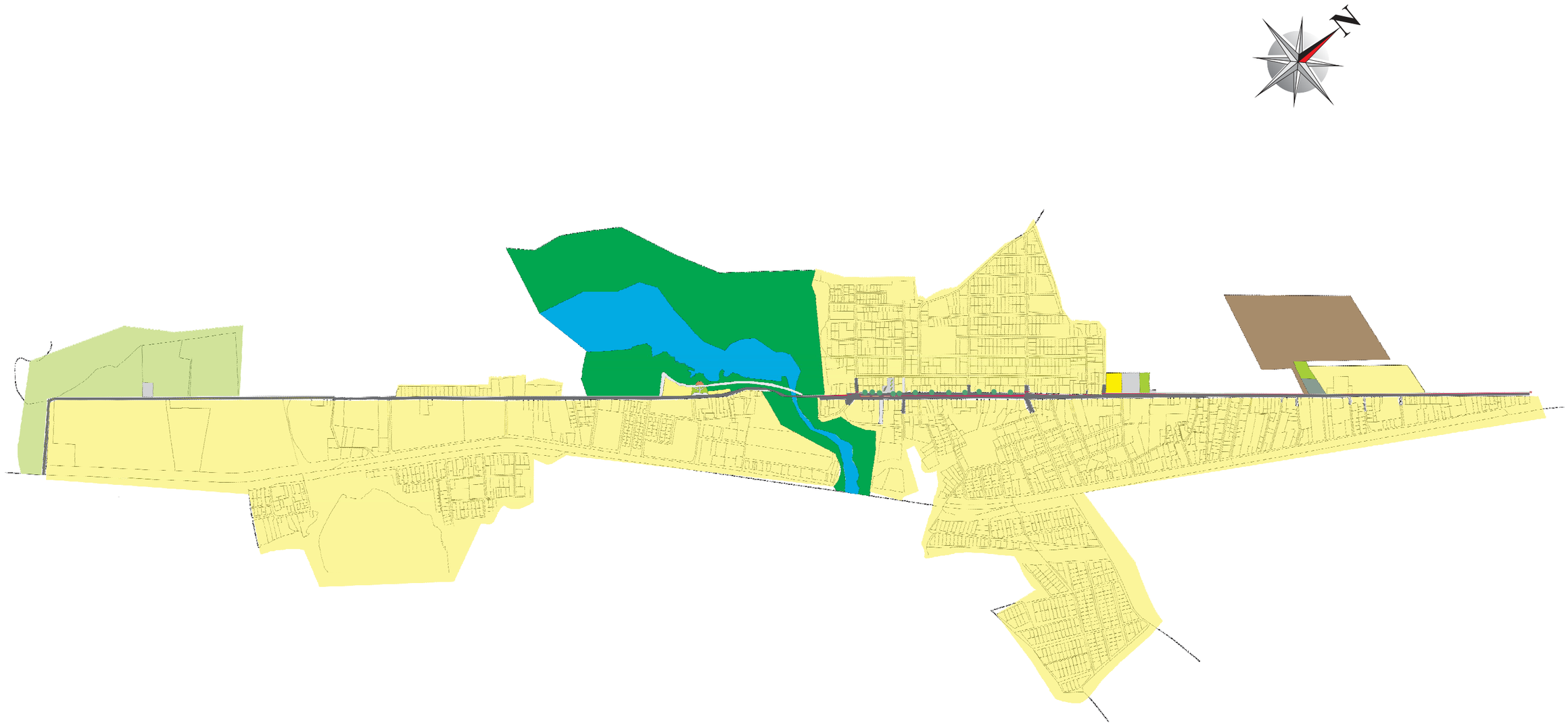
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

PRANCHA: 2/3

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.



escala gráfica 1: 400000

20 0 20 40 km

LEGENDA :

CICLOVIA

DESATIVAÇÃO DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO EM UM SENTIDO

FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO: MAPA DE PROPOSTAS

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

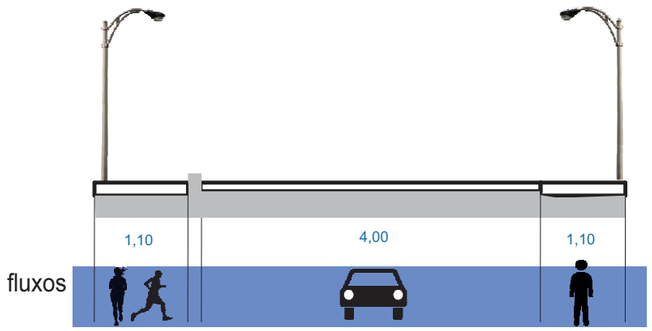
DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

PRANCHA: 3/3

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.

CALÇADÃO PARA CAMINHADA E PONTO DE APOIO PARA DESCANSO



1 seção 4
ESCALA 1 : 100

FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO
PLANTA BAIXA E CORTE

LOCAL
JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

CLIENTE
ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

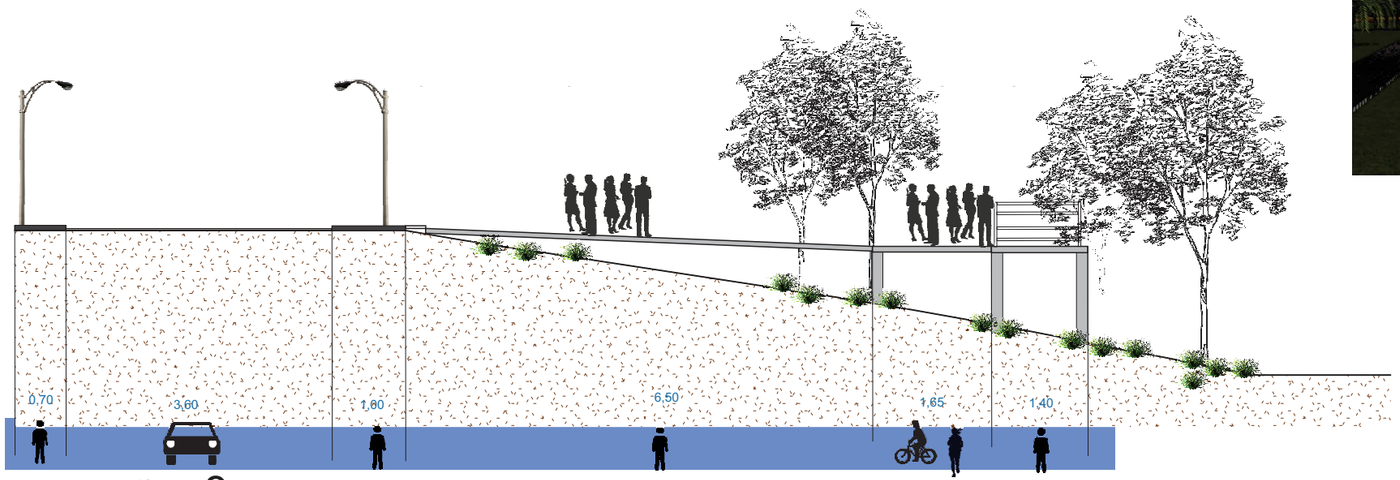
DATA
11/2017

ESCALA
S / ESCALA

PRANCHA
4/4

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.

PASSARELA SUSPENSA INTEGRADA COM ÁREA VERDE E MIRANTE - BAIRRO MAMBRINI (POMBAL)



1 seção 3
ESCALA 1 : 500

FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO: PLANTA BAIXA E CORTE

LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

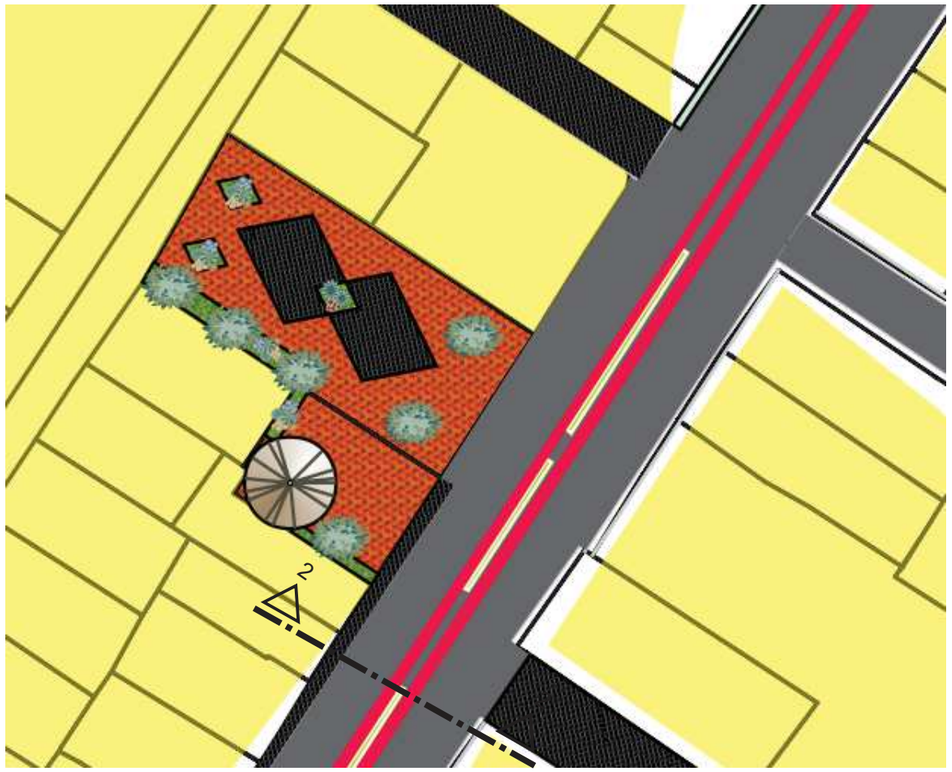
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

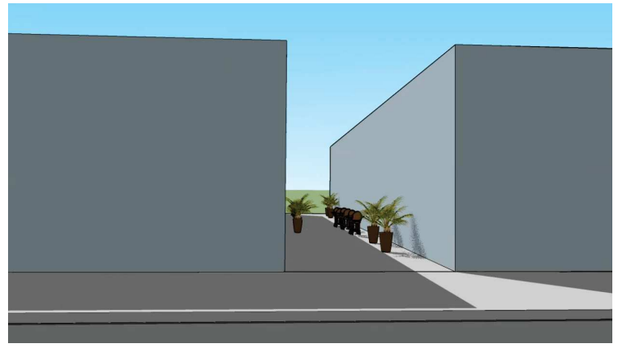
DATA: 11/2017

ESCALA: S / ESCALA

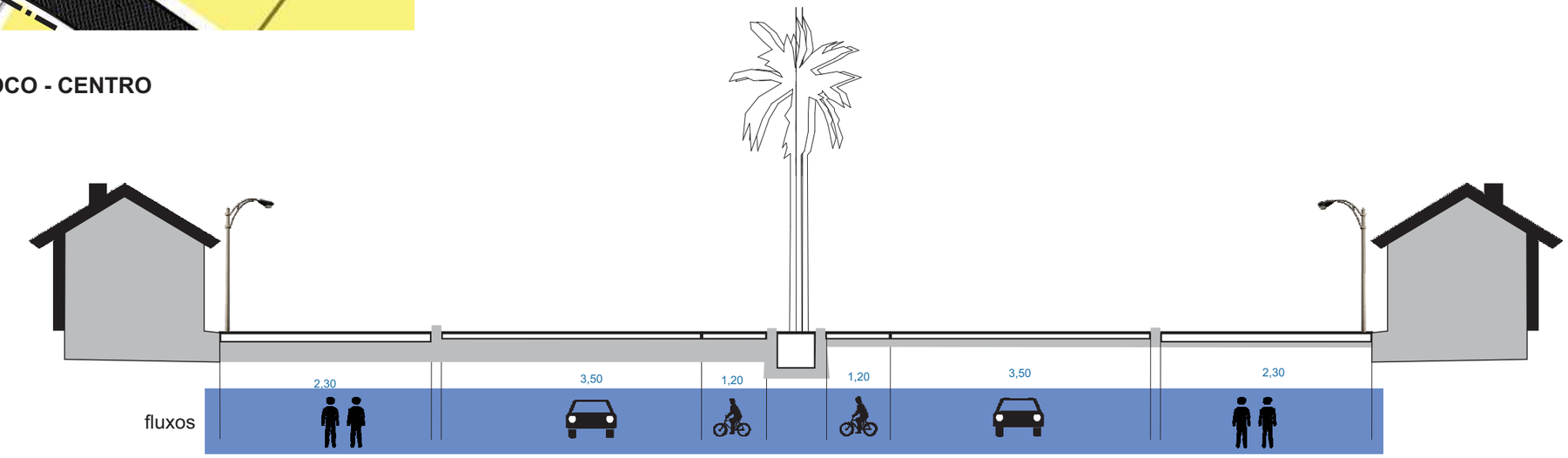
PRANCHA: 3/4

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.





PRAÇA LUCAS BAIÔCO - CENTRO



1 seção 2

ESCALA 1 : 100

FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO
PLANTA BAIXA E CORTE

LOCAL
JACUPEMBA/ARACRUZ-ES

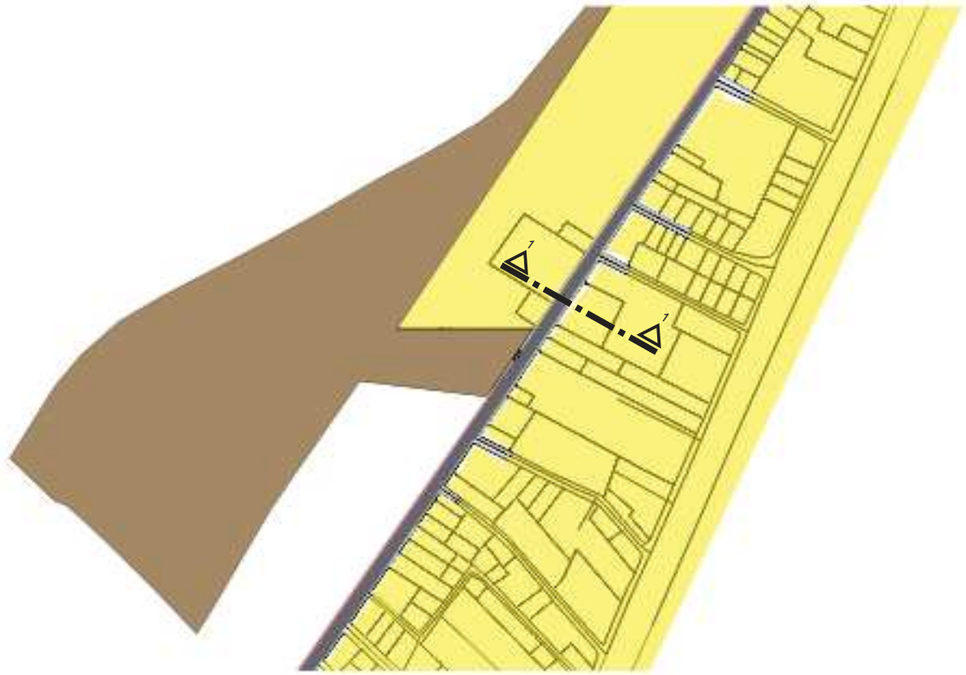
CLIENTE
ARQUITETURA E URBANISMO
PROJETO FINAL DE CURSO

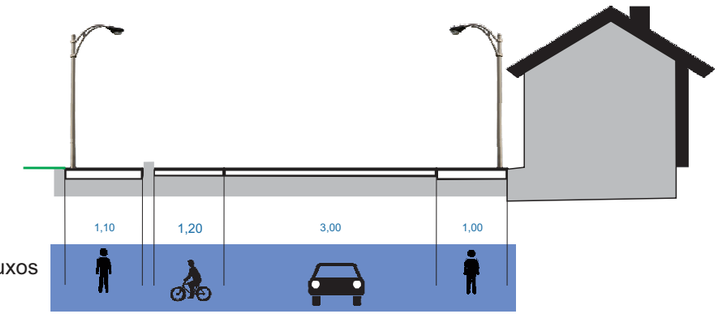
DATA
11/2017

ESCALA
S / ESCALA

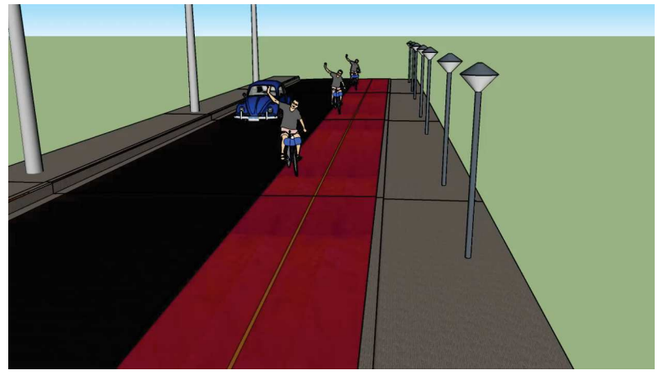
PRANCHA
2/4

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.





1 seção 1
ESCALA 1 : 100



BAIRRO NOVA COLATINA

FAACZ
FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
www.faacz.com.br

PROJETO: PLANTA BAIXA E CORTE	LOCAL: JACUPEMBA/ARACRUZ-ES
CLIENTE: ARQUITETURA E URBANISMO PROJETO FINAL DE CURSO	PRANCHA: 1/4
DATA: 11/2017	ESCALA: S / ESCALA

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE, CABE AO AUTOR DO PROJETO QUALQUER ALTERAÇÃO, BEM COMO OS DIREITOSSOBRE O MESMO.