



FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ

**FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**PAULO HENRIQUE ROSA ALMEIDA**

**REQUALIFICAÇÃO URBANA**  
DA AVENIDA CORONEL VENÂNCIO FLORES EM ARACRUZ - ES

**ARACRUZ - ES**

**2020**

**PAULO HENRIQUE ROSA ALMEIDA**

**REQUALIFICAÇÃO URBANA**  
DA AVENIDA CORONEL VENÂNCIO FLORES EM ARACRUZ - ES

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

Prof<sup>a</sup>. Orientadora: Andrea Curtiss

**ARACRUZ - ES**  
**2020**

**PAULO HENRIQUE ROSA ALMEIDA**

**REQUALIFICAÇÃO URBANA**  
DA AVENIDA CORONEL VENÂNCIO FLORES EM ARACRUZ - ES

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

Aprovada em \_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ de 2020.

**COMISSÃO EXAMINADORA**

---

Prof. Orientador  
Faculdades Integradas de Aracruz

---

Prof. Convidado  
Faculdades Integradas de Aracruz

---

Convidado Externo  
Arquiteto Urbanista

## **DEDICATÓRIA**

“Este trabalho é todo dedicado à minha família, pois é graças ao seu esforço que hoje posso concluir o meu curso Superior. ”

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus por ter me dado saúde e força para superar às dificuldades. A esta universidade, seu corpo docente, direção e administração que oportunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte superior, eivado pela acendrada confiança no mérito e ética aqui presentes. Agradeço a todos os professores por me proporcionar o conhecimento não apenas racional, mas a manifestação do caráter e afetividade da educação no processo de formação profissional, por tanto que se dedicaram a mim, não somente por terem me ensinado, mas por terem me feito aprender. E por fim, aquelas pessoas mais importantes nessa caminhada, os meus pais que me apoiaram incondicionalmente nessa luta, me incentivando para nunca desistir.

## EPIGRAFE

“Primeiro nós moldamos as cidades – então, elas nos moldam”  
Jan Gehl

## LISTA DE FIGURAS

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1: Infográfico sobre a calçada ideal – São Paulo .....             | 18 |
| Figura 2: Calçada Cidadã em frente a Casa do Cidadão em Aracruz – ES..... | 19 |
| Figura 3: Rua Oscar Freire antes da reurbanização .....                   | 24 |
| Figura 4: Postes de cimento na rua Oscar Freire.....                      | 25 |
| Figura 5: Arborização .....                                               | 25 |
| Figura 6: mobiliário urbano .....                                         | 25 |
| Figura 7: Levantamento topográfico sem escala.....                        | 26 |
| Figura 8: Uso do solo .....                                               | 27 |
| Figura 9: Espaço público em Barcelona na Espanha.....                     | 27 |
| Figura 10: Situação com postes e cabeamentos aéreos .....                 | 28 |
| Figura 11: Situação com sistema subterrâneo de redes e cabos.....         | 29 |
| Figura 12: Situação anterior a requalificação .....                       | 29 |
| Figura 13: Fotomontagem com o piso proposto.....                          | 30 |
| Figura 14: Calçamento adequado previsto no projeto.....                   | 30 |
| Figura 15: Planta baixa .....                                             | 31 |
| Figura 16: Setorização de árvores de grande e pequeno porte .....         | 32 |
| Figura 17: Implantação dos Ipês .....                                     | 32 |
| Figura 18: Exemplo de iluminação .....                                    | 32 |
| Figura 19: Iluminação da via .....                                        | 33 |
| Figura 20: Proposta de mobiliário publicitário .....                      | 34 |
| Figura 21: Estacionamento proposto .....                                  | 34 |
| Figura 22: Nivel de passeio.....                                          | 35 |
| Figura 23: Revitalização em Santo Amaro .....                             | 36 |
| Figura 24: Pavimentação, mobiliário e acessibilidade.....                 | 37 |
| Figura 25: Espaço urbano e vias.....                                      | 38 |
| Figura 26: Avenida Venâncio Flores em 1930 .....                          | 39 |
| Figura 27: 1ª Igreja Católica – Atual Banco do Brasil - 1939.....         | 40 |
| Figura 28: Avenida Venâncio Flores em 1978 .....                          | 40 |
| Figura 29: Comércio da via .....                                          | 41 |
| Figura 30: Mapa de uso e ocupação do solo por quadra .....                | 42 |
| Figura 31: Mapa de vias.....                                              | 43 |
| Figura 32: Rota de transporte coletivo .....                              | 44 |
| Figura 33: Ponto de ônibus .....                                          | 44 |
| Figura 34: Arborização precária .....                                     | 45 |

## SUMÁRIO

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 INTRODUÇÃO .....</b>                                     | <b>8</b>  |
| <b>2 O ESPAÇO URBANO .....</b>                                | <b>11</b> |
| 2.1 O AMBIENTE DAS CIDADES.....                               | 11        |
| 2.2 OS CENTROS URBANOS .....                                  | 12        |
| 2.3 RELAÇÃO HOMEM E ESPAÇO URBANO .....                       | 14        |
| 2.4 A ACESSIBILIDADE E A MOBILIDADE URBANA .....              | 15        |
| 2.5 O PLANMOB.....                                            | 20        |
| <b>3 ESTUDOS DE CASO .....</b>                                | <b>23</b> |
| 3.1 RUA OSCAR FREIRE – SÃO PAULO.....                         | 23        |
| 3.2 AVENIDA SANTO AMARO – SÃO PAULO .....                     | 35        |
| <b>4 DIAGNOSTICO DA AVENIDA CORONEL VENANCIO FLORES .....</b> | <b>39</b> |
| 4.1 DIMENSÃO HISTÓRICA .....                                  | 39        |
| 4.2 ANÁLISE DA AVENIDA .....                                  | 41        |
| <b>REFERÊNCIAS .....</b>                                      | <b>48</b> |
| <b>APÊNDICE – PROPOSTA PROJETUAL E IMAGENS 3D .....</b>       | <b>50</b> |



## 1 INTRODUÇÃO

Há alguns anos para alguns países e há menos tempo para outros se iniciou um processo de conscientização global e muitos avanços aconteceram em relação ao modo de ver os valores e acontecimentos referentes às formas de ocupação e utilização do nosso planeta. Muitos desses vêm caminhando para interdisciplinaridade e estão se agregando ao campo do Urbanismo, em relações com Desenho e Planejamento Urbano, dando origem a novas formas de avaliação e Projeto ou Desenho Urbano é entendido aqui como a materialização de um Plano Urbanístico ou Planejamento Urbano, apoiado em normas legais, articulação das esferas pública, privada e comunitária, e formas de gestão. “Em um sentido amplo, planejamento é um método de aplicação contínuo e permanente, destinado a resolver racionalmente, os problemas que afetam uma sociedade situada em determinado espaço, em determinada época, através de uma previsão ordenada capaz de antecipar suas ulteriores consequências.”<sup>1</sup> (Carta dos Andes appud Ferrari, 1979).

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Esses deslocamentos são realizados através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano, então, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito, e sim em toda a estrutura e meio onde estão inseridos.

Constata-se na cidade de Aracruz-ES, uma discordância entre o sistema viário existente e o crescimento da frota de veículos, gerando uma insuficiência na mobilidade, ocasionando congestionamento, principalmente em horários de picos, acarretando assim dificuldades entre ciclistas, veículos e pessoas. Analisando o número de pessoas e a frota de veículos da cidade em anos distintos, segundo o IBGE, constatamos que a população estimada de Aracruz em 2010 era de

---

<sup>1</sup> Carta dos Andes, 1958 (Bogotá, Colômbia). Seminário de Técnicos e Funcionários de Planejamento Urbano promovido pelo CINVA. Centro Interamericano de Vivenda e Planejamento: planejamento é o processo de ordenamento e previsão para conseguir, mediante a fixação de objetivos e por meio de ação racional, a utilização ótima dos recursos de uma sociedade em uma época determinada.

aproximadamente de 81.832 habitantes, e que no decorrer de 8 anos subiu para 99.305 mil conforme censo do IBGE, um aumento estimado de 21,35% (17.473 mil pessoas) em percentual. Analisando também o crescimento da frota de carro, tivemos um comparativo entre 2010 e 2016 no qual, pudemos perceber que em 2010 a frota de veículos era de aproximadamente 26.746 mil automóveis em Aracruz, e conforme o crescimento populacional aumenta o índice de frota automotiva também sobe, por conta disso a frota de carro em 2016, chegou na marca de 39.744 veículos, com percentual de crescimento de 48,59 % (12.998 mil carros), podendo ser ainda maior em relação em 2018. Com isso percebemos o crescimento significativo do número de transporte individual, em relação ao número de habitantes, gerando assim “congestionamentos” no espaço público.

Outro fator relevante que se dá, é a falta de espaço de circulação (calçadas) muitas delas estreitas, com irregularidade por toda sua extensão e com muito obstáculos, obrigando as vezes a pessoa a andar no meio da rua. A cartilha de mobilidade urbana, cita no texto a seguinte frase: *“Nossas calçadas são estreitas, esburacadas, barulhentas, sem sombra, sem verde. Isso sem falar nos obstáculos para andar: lixeiras mal colocadas, carros estacionados, degraus. Mal cabe quem anda”* (CARTILHA MOBILIDADE URBANA – Pág. 6).

De acordo com a Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e direito de todos segundo Art. 1º ao 3º ao seguinte decreto:

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. (DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO - SEÇÃO 1 - ELETRÔNICO - 20/12/2000, Pág. 2).

Em vista do exposto, objetiva-se neste estudo a elaboração de diretrizes de mobilidade urbana, bem como projeto de Requalificação para Avenida Coronel Venâncio Flores Aracruz – Es, buscando especialmente:

- Revisão literária acerca do tema abordado.
- Analisar e caracterizar a Via Coronel Venâncio Flores, segundo critério físico (vias, calçadas, sinalização vertical, horizontal) e de mobilidade e acessibilidade, apresentando importâncias dentro do contexto municipal.
- Analisar e caracterizar os conflitos existentes entre os modais, sendo estes veículos e pedestres de Aracruz.
- Analisar estudos de caso e relacionar ao objeto do presente trabalho.
- Caracterizar o ambiente quanto a mobilidade urbana sustentável e acessibilidade – portadores de necessidade especial; transporte público; transporte não motorizados; integrar o cidadão com o meio, estabelecendo padrões de conforto e acessibilidade nas vias de circulação
- Integrar os diferentes modais de transporte, sendo estes motorizados (individual ou coletivo) e não motorizados (a pé e bicicleta).
- Integrar o paisagismo na via urbana, visando proporcionar aos usuários uma melhor experiência de passeio, além, melhorar o microclima local.

Os procedimentos metodológicos envolvem um diagnóstico no local de intervenção, como registro fotográfico, levantamento de informação do sistema viário, além de explorar o assunto em mapas, livros específicos, sites da internet, revistas, teses, trabalho de graduação, legislação, procurando obter informação e reflexões necessária a análise do tema requalificação, intervenção, mobilidade urbana e paisagismo.

## 2 O ESPAÇO URBANO

### 2.1 O AMBIENTE DAS CIDADES

O urbanismo surge como campos do conhecimento no período pós revolução industrial na Europa, no final do século XX, em busca da solução ao desordenamento das cidades da época. Considerado ora como ciências ora como técnica tem a cidade como principal objetivo de estudo de intervenção, que por sua vez, é mais que um amontoado de pessoas e construções, sendo ali que acontecem intensas relações de troca. Seus espaços são dinâmicos e se transformam no decorrer do tempo.

Segundo Agache (1931 apud Santos Pag. 6), o urbanismo é uma ciência, e uma arte, sobretudo uma filosofia social. Entende-se por urbanismo, o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento das edificações, do arrumamento das circulações e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade, levados a efeitos, mediante um estudo metódico da geografia e da topografia urbana sem descurar as soluções financeiras.

Assim sendo, o autor ressalta que no início o urbanismo teve grande preocupação com a composição plástica, de maneira a favorecer o modo de via coletiva na cidade, assim como a organização e ordenamento do uso e ocupação do solo, das fachadas, da circulação, dentre outros. O urbanismo é visto como uma técnica de intervenção no espaço urbano, no qual se refere a morfologia do espaço.

Para Lynch (1995), a cidade como obra arquitetônica é uma construção no espaço em grande escala, uma coisa percebida apenas no decorrer de longos períodos. As pessoas e suas atividades são tão importantes quanto à parte física, pois fazem parte do seu contexto social, dando vida a cidade, que não é apenas um objeto percebido, e sim, um produto que sofre intensas modificações.

No tempo de hoje, uma série de acontecimentos ocasionados pela revolução industrial fez com que as cidades sofressem modificações fundamentais, afetando todo o desenvolvimento urbano numa escala ampla, fazendo com que os núcleos centrais, tivessem mais importância. Assim sendo, para Goitia (1996), a cidade moderna é um aglomerado em que persistem velhas estruturas históricas, e antigas formas de vidas

juntamente com as novas, do capitalismo e da tática, perdurando a tradição de cidade por muito tempo devido sua capacidade de resistência.

Portanto, em consequência de grandes expansões urbana, o aumento de problemas nos núcleos centrais, com ênfase para o congestionamento exorbitante, além de falta de acesso e transportes que interliguem a periferia ao centro, devido ao aumento de pessoas aos arredores das cidades, diminuindo assim a população nos grandes núcleos centrais, está relativamente ligado ao progresso do meio de transporte, que trouxe para cidade inúmeros problemas. Assim uma das propostas do trabalho, seria a adequação dos acessos, melhorando então, o sistema viário e tendo uma rede de trânsito eficaz.

## 2.2 OS CENTROS URBANOS

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 compatibilidade entre seus habitados."

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 país 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.

O autor Silva (2011) define que requalificação urbana é 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 urbana. Segundo o autor:

(...) 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).

Assim, entendemos que a requalificação urbana é a reutilização do espaço e da infraestrutura existente para a adaptação de um novo uso ao local, mantendo as características do entorno, associando a novos modais e tecnologias, visando o bem-estar do usuário.

Segundo Vargas e Castilho (2009), os centros das cidades têm sido identificados com o lugar mais dinâmico da vida urbana, animados pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias decorrentes da marcante presença das atividades terciária, transformando se no referencial simbólico das cidades.

O conceito de centro urbano muitas vezes se aplica ao conceito de centro de mercado, tendo em vista que, historicamente, é definido como lugar de trocas comercial. Todavia, atrelando estes conceitos a outras atividades como o lazer, a religião. Além disso, os centros urbanos, além dessas definições, com decorrer da história, receberam várias denominações, tais como centros históricos, centros tradicionais, centro principal ou simplesmente centro.

A definição de centro [...] implica na presença de uma cidade de diversidade étnica, portadora de processos históricos conflituosos, com milhares de anos de existência em permanente contradição [...] (CARRION 1998 apud VARGAS e CASTILHO, Pag. 3)

No entanto, de acordo com Vargas e Castilho, a intensificação da expansão urbana, sendo espontânea ou planejada, conduz a descentralização dos centros, ou seja, o centro começa a se diluir em uma rede de sub centros, passando a competir com o

centro principal, sendo esse processo responsável pela degradação dos urbanos, o que gera uma preocupação por uma intervenção nos mesmo sendo que:

Intervir nos centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura, mas, principalmente, precisar a porquê de se fazer necessária a intervenção. (VARGAS e CASTILHO, Pag. 3)

Portanto, recuperar os centros urbanos significa melhorar a imagem das cidades, promovendo a reutilização de seus edifícios, valorizando o patrimônio construído, além de aperfeiçoar a infraestrutura e dinamizar o comércio.

## 2.3 RELAÇÃO HOMEM E ESPAÇO URBANO

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.

Em seu livro *Arquitetura da Cidade*, de Aldo Rossi (1966), 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 consequentemente 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 específicas.

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.

Para 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 vivência 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).

Usar a escala humana como marco norteador na requalificação urbana, gera bons resultados, pois adequa o ambiente aos seus usuários.

## 2.4 A ACESSIBILIDADE E A MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é entendida como o deslocamento de pessoas e bens na área urbana, sendo principal fator de desenvolvimento e orientação no crescimento das cidades. Segundo Duarte (2010) os cidadãos se movimentam dentro das cidades de acordo com que a organização do território e vinculado funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no espaço urbano. A cidade é estruturada por vias, sejam calçadas, trilhos ou ruas, sendo estes lugares que posicionem a cidade no tecido urbano, permitindo se identificar com a cidade. Assim, Duarte (2010 Pág. 19) afirma que:



“O uso que fazemos das cidades como nos apropriamos dela e como damos significados a seus elementos e ações dentro de um sistema, pessoal de valores é de extrema importância para nossa sensação de bem-estar e para nossa convivência no ambiente urbano”.

Dentro do contexto mobilidade, existem os pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivos ou motorizados, contudo, o meio urbano deve ter infraestrutura adequada e possibilitar um meio acessível a todos os modais.

A mobilidade urbana, tem como função proporcionar acesso amplo e democráticos no espaço urbano. Todavia o processo de crescimento nas grandes cidades não foi acompanhado pela rede de transporte que foi aos poucos deixando de atender as necessidades da população. Contudo, o urbanismo brasileiro possui dificuldades de implantação de políticas de integração entre redes de transporte, que impede a necessária inter mobilidade como forma de propor mobilidade e romper com o modelo automobilísticos de deslocamentos, que drena a maior parte dos investimentos públicos.

A qualidade de vida está ligada a vários fatores, mas independente do tráfego existente nas grandes cidades, andar a pé se torna uma necessidade, traz interatividade aos centros urbanos, além da diminuição do uso de automóveis impactar positivamente no meio ambiente.

Portanto, a ideia de mobilidade centrada nas pessoas é ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidade justa, de cidade para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e os prazeres do cotidiano.

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 a estacionar no local e usufruir do mesmo, assim como a brisa do vento e a vegetação dos espaços verdes.

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.

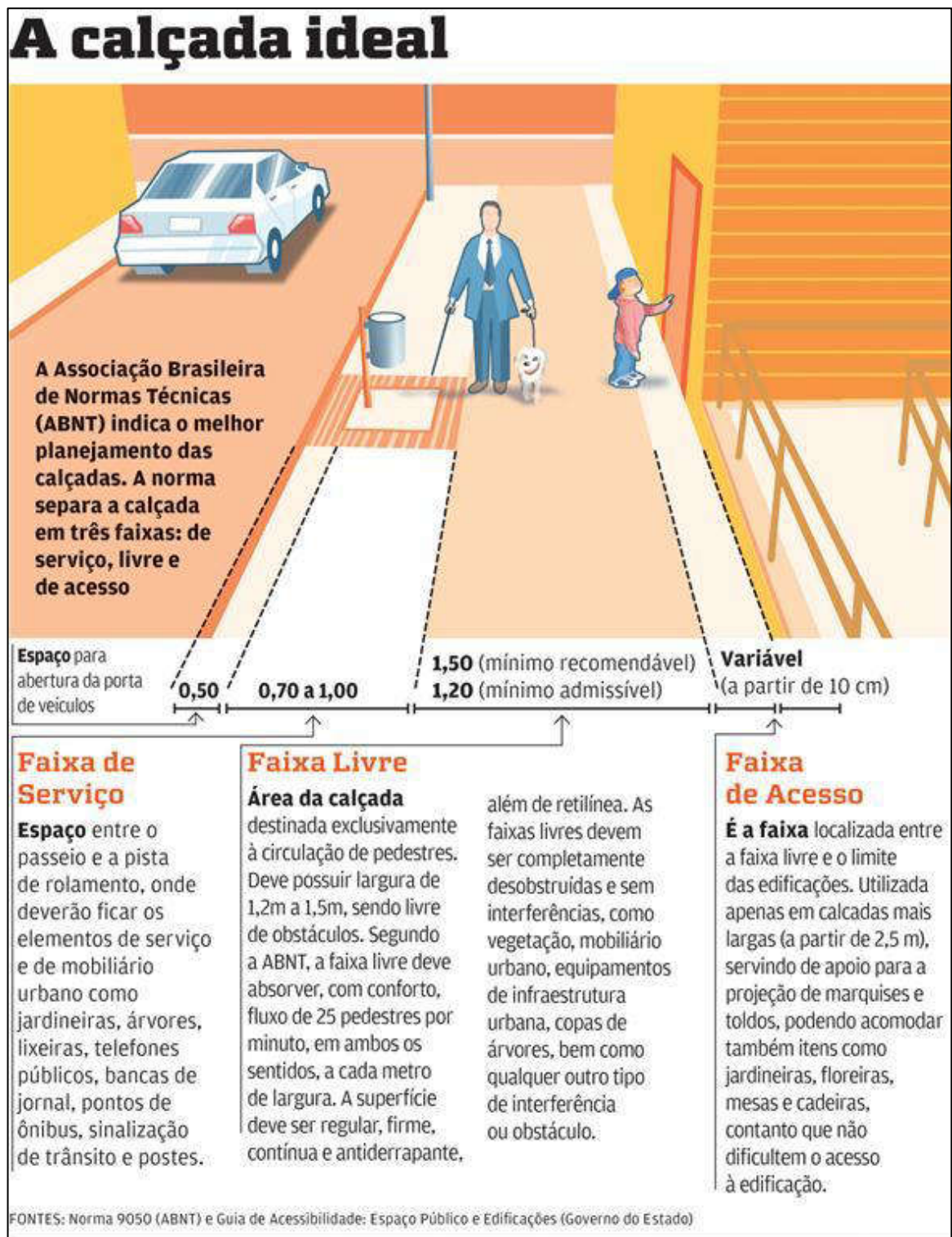
Desta lei serão abordados dois critérios básicos, sendo eles:

- 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.

Um bom planejamento incentiva a liberdade de 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.

Figura 1: Infográfico sobre a calçada ideal – São Paulo



Fonte: Disponível em <<https://www.mobilize.org.br/noticias/3854/haddad-deve-propor-anistia-de-multas-para-quem-regularizar-calcada.html?print=s>>

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.

Por meio do projeto Calçada Cidadã, a Prefeitura Municipal de Aracruz tem padronizado calçadas com objetivo de proporcionar uma caminhada autônoma e segura ao pedestre, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção. Segundo a PMA, no município, vinte e seis calçadas de prédios públicos foram reconstruídas a partir dos critérios e parâmetros estipulados por legislações federal e municipal, assegurando o direito de ir e vir da população.

Figura 2: Calçada Cidadã em frente a Casa do Cidadão em Aracruz – ES



Fonte: Disponível em <<http://www.aracruz.es.gov.br/noticia/87448/>>

No Município de Aracruz a construção, reconstrução ou manutenção de calçadas devem seguir os padrões estabelecidos pelo projeto Calçada Cidadã e Decreto N.º 34.726, que regulamenta a Lei Municipal N.º 3.143/2008.

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 a expansão da malha urbana, as áreas verdadeiramente naturais dentro da cidade foram se perdendo em meio a paisagem de concreto 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.

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.

## 2.5 O PLANMOB

A Constituição Federal de 1988 foi responsável por modificar no Brasil a relevância da política urbana. Os artigos 182 e 183, que abordam especificamente o tema, foram regulamentados pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257, de 10 de julho de 2001), que possui como objetivo: “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”, e propõe normas que buscam o desenvolvimento de modo sustentável e o bem estar coletivo.

Em 2012, foi sancionada a Lei 12.587, que torna obrigatória a formulação de planos de mobilidade e institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei de Mobilidade prevê instrumentos que melhoram a mobilidade como um todo, sendo determinado, com base no Estatuto da Cidade, que cidades com mais de 20.000 habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana de forma integrada aos seus planos diretores municipais. A lei federal representa um avanço no que diz respeito ao estabelecimento legal para a apropriada gestão, fiscalização e operação dos meios de transporte.

Dentro desse contexto, em janeiro de 2013, a Secretaria de Estado de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEDURB) iniciou as tratativas para a contratação de Serviços Técnicos especializados para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e projetos estruturantes visando instrumentalizar e apoiar tecnicamente cidades polo e as regiões centro sul e centro norte do estado do Espírito Santo. Tais planos têm como principal premissa o desenvolvimento urbano sustentável, o fortalecimento institucional e instrumentalização dos órgãos gestores, bem como a participação popular.

Os Planos de Mobilidade Urbana abrangem o perímetro urbano dos distritos sede dos municípios de Guarapari, Anchieta, Cachoeiro de Itapemirim, Aracruz, Linhares e Colatina.

O Planmob é o instrumento para efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Deve contemplar no contexto, dentre outros, o objetivo de instituir:

- Serviços de transporte público coletivo;
- Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade
- Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

Relacionando-se especificamente à situação do município de Aracruz, podem ser destacados os seguintes problemas no Planmob:

1. Engarrafamento em horários de pico;
2. Ruas estreitas e mal sinalizadas;
3. Calçadas pequenas, interditadas e sem manutenção;
4. Falta de abrigos de ônibus;
5. Altas tarifas de transporte pagas pelo usuário;
6. Ausência de ciclovias e de iluminação pública;
7. Precariedade da infraestrutura do transporte não motorizado;
8. Pouco investimento no transporte público;
9. Aumento de acidentes;

10. Maiores gastos com saúde pública;
11. Uso privado das vias e passeios públicos;
12. Falta de segurança na balsa-hidrovia Santa Cruz;
13. Má qualidade do transporte público (horários e acessibilidade);
14. Carência da acessibilidade na cidade;
15. Arborização urbana inadequada.

Após as análises realizadas, o Planomb apresenta 28 programas com inúmeras ações para a melhoria da mobilidade urbana em Aracruz. Essas ações são de curto, médio e longo prazo, algumas já viraram realidade no município, tal como a reforma das calçadas.

### 3 ESTUDOS 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 infraestruturas 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 Coronel Venâncio Flores em Aracruz.

#### 3.1 RUA OSCAR FREIRE – SÃO PAULO

A rua Oscar Freire é uma via localizada nos bairros Cerqueira César (Jardins) e Pinheiros, ambos pertencentes à zona oeste da cidade de São Paulo, e é considerada um dos principais endereços de compras de lojas de rua na cidade.

A Avenida Rebouças cruza a rua separando os bairros acima citados. A Oscar Freire tem extensão de 2.600 m com início da sua numeração na Alameda Casa Branca, e final na Avenida Doutor Arnaldo, e tem à sua disposição a estação de metrô Oscar Freire da Linha 4-Amarela, inaugurada em 4 de abril de 2018.

É conhecida internacionalmente como uma importante rua comercial onde encontram-se restaurantes, hotéis e 220 lojas das mais importantes marcas do Brasil e do mundo. Já antes de passar pelo processo de reurbanização, era considerada a oitava rua mais luxuosa do mundo.

Foi então que em 2006, através de uma iniciativa da Associação de Lojistas da Oscar Freire, em parceria com a Prefeitura Municipal de São Paulo, que o espaço público dos cinco principais quarteirões da Rua Oscar Freire foram totalmente reconfigurados com a implantação parcial do projeto de Hector Vigliecca & Associados, resolvendo-se os problemas de acessibilidade, enterrando a fiação elétrica e equipando as calçadas com mobiliário urbano, iluminação e paisagismo adequados.



A Associação de Lojistas realizou uma licitação interna, escolhendo quatro escritórios de arquitetura para o desenvolvimento de uma proposta preliminar para a requalificação da Rua Oscar Freire. Dos projetos analisados, o escritório do arquiteto Hector Vigliecca foi o vencedor, sendo contratado pela Associação.

Figura 3: Rua Oscar Freire antes da reurbanização



Fonte: Associação de Lojistas da Rua Oscar Freire. Disponível em  
< <http://visiteaoscarfreire.com.br> >

O projeto foi iniciado pelo desenvolvimento do estudo da área de intervenção, que norteou as definições projetuais descritas no próximo passo.

A etapas dos estudos da área de intervenção, compostas por análise da situação existente, análise da legislação incidente, levantamentos de topografia, cadastral por lote e de uso do solo e pesquisa de referências de boas práticas de reurbanização de espaços públicos no Brasil e no mundo.

- **Etapas dos estudos da área de intervenção:** Nos cinco quarteirões onde seria realizada a intervenção, entre as ruas Melo Alves e Padre João Manuel, havia 40 postes de concreto abrigando as redes elétricas e telefônicas, o que diminuía em 30% a passagem livre dos passeios.

A arborização se encontrava mutilada e em más condições fitossanitárias, perdendo seu valor estético de coloração, forma e sombreamento.

A pavimentação não tinha condições de recuperação. Havia ressaltos, declividades, tampas de bueiros totalmente fora dos padrões de segurança e nenhum acesso aos deficientes.

O espaço urbano estava ainda carente de equipamentos urbanos como bancos, lixeiras e comunicação visual apropriada.

Figura 4: Postes de cimento na rua Oscar Freire



Fonte: Vigliecca & Associados

Figura 5: Arborização



Fonte: Vigliecca & Associados

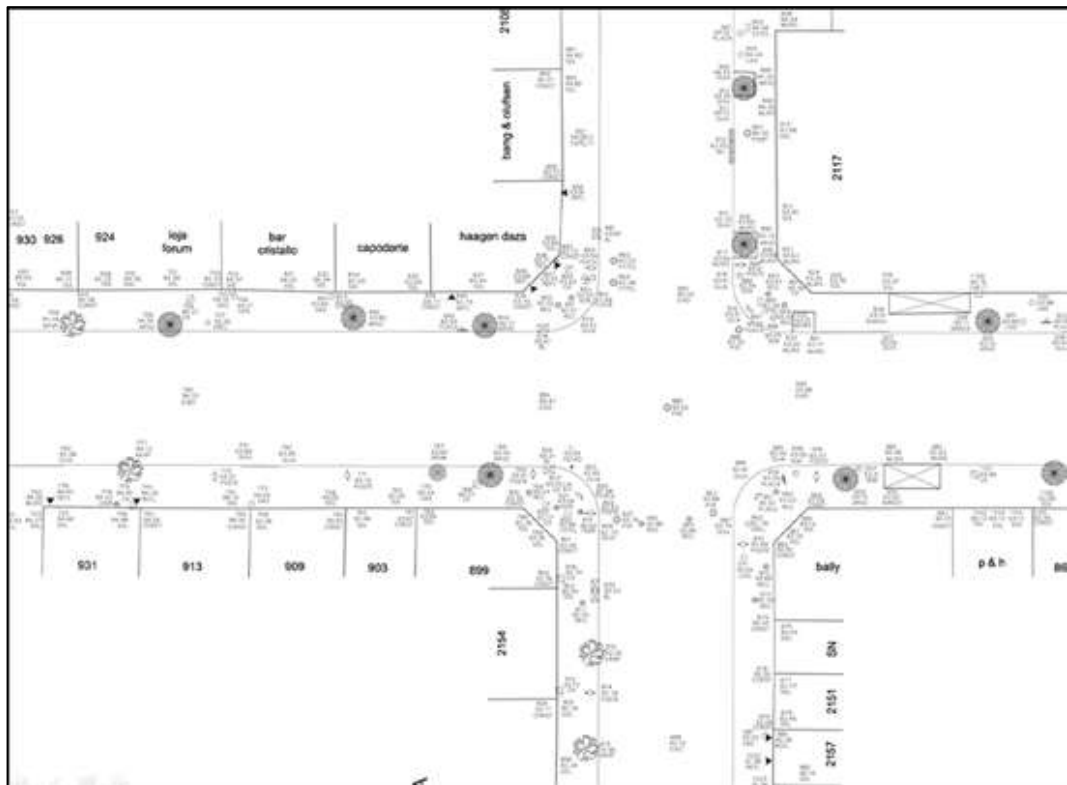
Figura 6: mobiliário urbano



Fonte: Vigliecca & Associados

- **Etapa 2 – Verificação de legislação:** Foram verificadas legislações e normas técnicas, a fim de que o projeto de requalificação fosse desenvolvido de acordo com a regulamentação existente. Tais como, a NBR9050 e a Cartilha do programa Passeio Livre da Prefeitura Municipal de São Paulo.
- **Etapa 3 – Levantamentos:** Antes do início do projeto, foram realizados seguintes levantamentos:
  - Levantamento Topográfico
  - Levantamento semi-cadastral por lote.
  - Uso do solo
  - Levantamento da vegetação existente

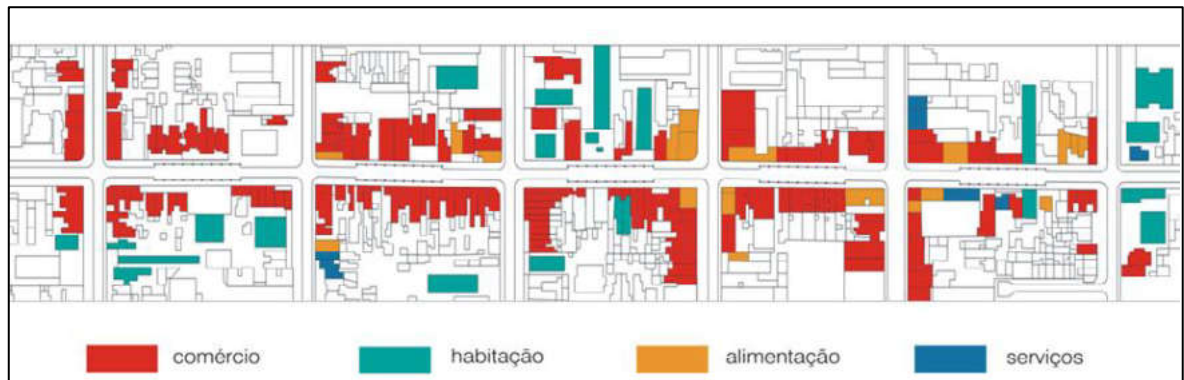
Figura 7: Levantamento topográfico sem escala



Fonte: Vigliecca & Associados



Figura 8: Uso do solo



Fonte: Vigliecca &amp; Associados

- **Etapa 4 – Estudo de referências:** Através de estudo de referências de espaços públicos de Barcelona, na Espanha, e do Rio de Janeiro, no Brasil, foram identificadas boas soluções para a pavimentação dos pisos, rampas de acessibilidade, canaletas de drenagem, iluminação e mobiliário urbano e para a redução do conflito entre pedestres e automóveis.

Figura 9: Espaço público em Barcelona na Espanha



Fonte: Vigliecca &amp; Associados

Os arquitetos projetaram um bulevar para a Rua Oscar Freire com um passeio livre de obstáculos, plenamente acessível e sem desenhos decorativos, onde o pedestre pudesse caminhar livremente sobre um piso bem construído que valorizasse a arquitetura e as vitrines, conferindo unidade para toda a rua.

O Paisagismo, a Iluminação e o Mobiliário Urbano foram também projetados como protagonistas da requalificação. Foram propostas 6 ações para o projeto de requalificação da rua Oscar Freire, estas são:

**Ação 01: substituição do sistema de postes e cabeamentos aéreos pelo sistema subterrâneo de redes e cabos.**

Para garantir todos os conceitos do projeto era imprescindível a substituição do sistema de postes e redes aéreas para redes subterrâneas, mais seguras e de tecnologia mais avançada para o caso de queda de tensão ou cortes de energia.

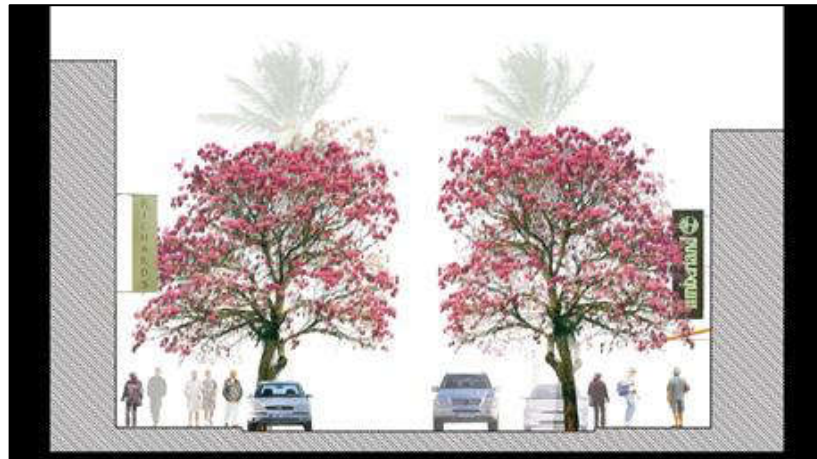
Ainda foram previstas, nas tubulações subterrâneas, espaços livres para futuras conexões e novas redes de modo a ser evitado que o pavimento sofresse constantes reparos. As subestações de energia, construídas em concreto pré-moldado, seriam locadas sob as áreas destinadas às vagas de estacionamento, de modo a reduzir o impacto na circulação de pedestres em caso de reparos e ainda evitar a quebra da pavimentação das calçadas.

Figura 10: Situação com postes e cabeamentos aéreos



Fonte: Vigliecca & Associados

Figura 11: Situação com sistema subterrâneo de redes e cabos



Fonte: Vigliecca & Associados

## Ação 02: pavimentação urbana

A solução construtiva para a pavimentação das calçadas partiu da diretriz de utilização de um material único e monocromático, sem desenhos decorativos, oferecendo a resistência mecânica adequada ao trânsito de pedestres, ao acesso de veículos aos estacionamentos, e visando sempre um baixo custo de manutenção e simplicidade na eventual substituição. Os arquitetos desenvolveram uma placa de concreto pré-fabricada específica para o projeto, a ser aplicada sobre contrapiso de concreto armado, com desenho rugoso que permitisse maior segurança ao pedestre, granulometria específica que garantisse maior durabilidade e cor pensada para sujar menos e reduzir a manutenção.

Figura 12: Situação anterior a requalificação



Fonte: Vigliecca & Associados

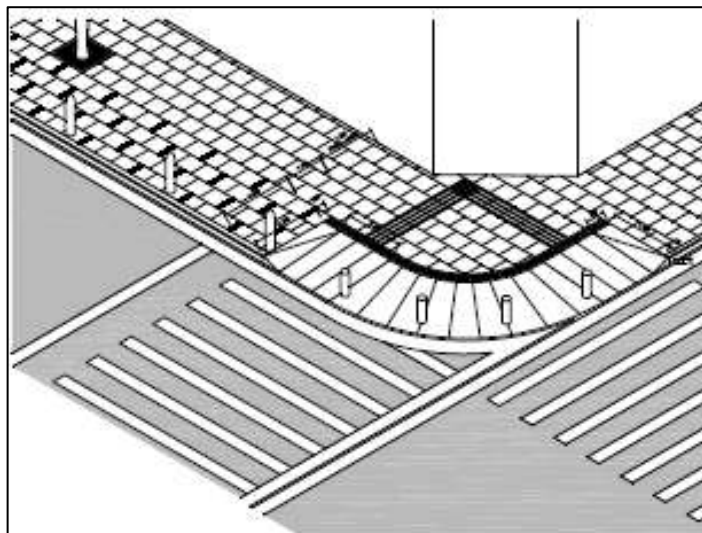
Figura 13: Fotomontagem com o piso proposto



Fonte: Vigliecca &amp; Associados

A pavimentação geral obedece às exigências padronizadas para atender os deficientes físicos e visuais. Contudo, o projeto propôs que as rampas de acessibilidade usuais fossem substituídas pelo rebaixamento de toda a esquina, e protegidas do sistema viário por mourões de concreto, solução adequada às ruas de grande circulação de pedestres. Neste caso, a drenagem se daria por canalização subterrânea a fim de impedir a concentração das águas de chuva nas esquinas.

Figura 14: Calçamento adequado previsto no projeto

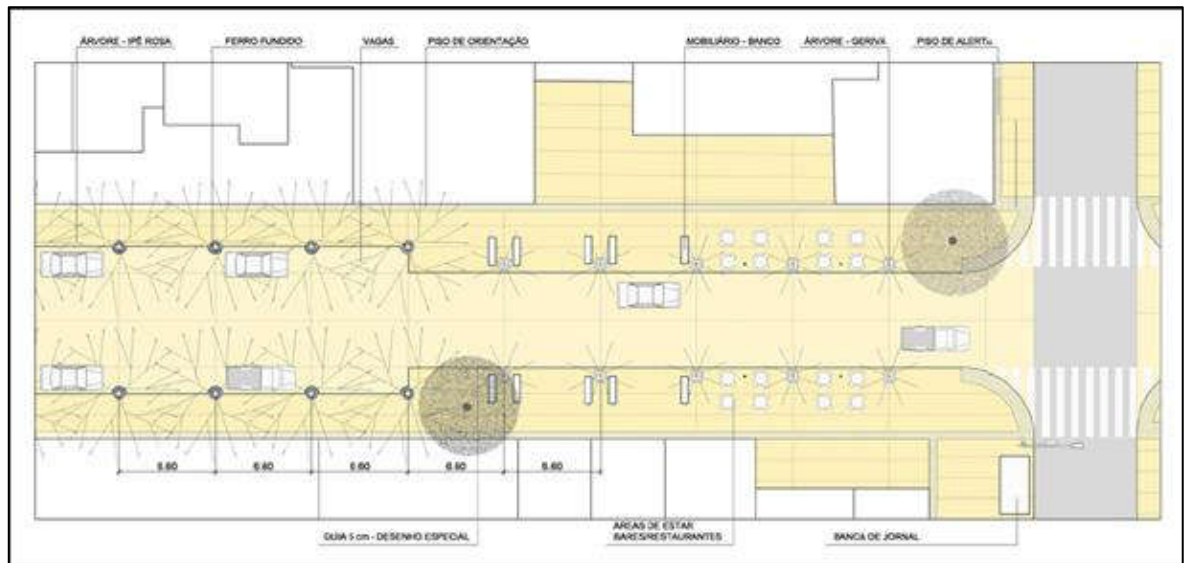


Fonte: Vigliecca &amp; Associados

Próximo às esquinas foi proposto passeios mais largos adequados para a ocupação de mobiliário móvel que não interrompa o fluxo de pedestres, garantindo desta forma um maior conforto.



Figura 15: Planta baixa



Fonte: Vigliecca & Associados

### Ação 03: definição paisagística

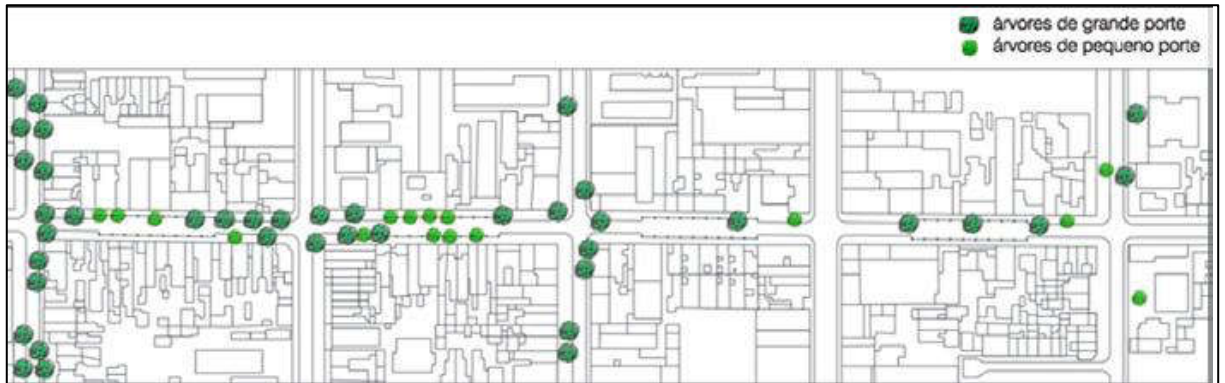
Como se trata de um local onde o andar a pé é uma condição básica, o verde proposto é sempre aéreo, descartando de vez todo tipo de jardineiras.

A espécie de árvore selecionada foi o Ipê Roxo nativo do Brasil, com copa pouco densa, para não impedir a visualização das lojas, e de floração marcante que criam em uma época do ano uma identidade inequívoca para São Paulo.

Foi proposto uma concentração de ipês no centro das quadras e espécies de menor volumetria, como palmeiras, nas áreas próximas às esquinas, unificando a paisagem. As árvores seriam protegidas por grelhas arvoreiras de ferro fundido apoiadas sobre anéis de concreto armado, niveladas com o piso para garantir a circulação livre de obstáculos e o respiro necessário para a vegetação arbórea.

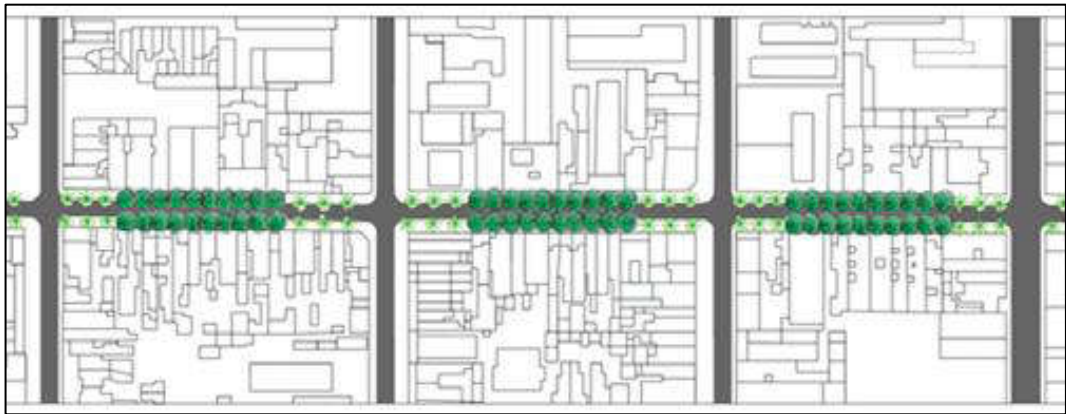


Figura 16: Setorização de árvores de grande e pequeno porte



Fonte: Vigliecca & Associados

Figura 17: Implantação dos Ipês



Fonte: Vigliecca & Associados

#### **Ação 04: iluminação**

Para a iluminação foram propostas luminárias que estabelecessem “ambientes”, criando condições adequadas de iluminação para os pedestres e automóveis, com o intuito de valorizar a iluminação própria das vitrines e criando uma atmosfera qualificada para o passeio.

Figura 18: Exemplo de iluminação



Fonte: Vigliecca & Associados

Figura 19: Iluminação da via



Fonte: Vigliecca & Associados

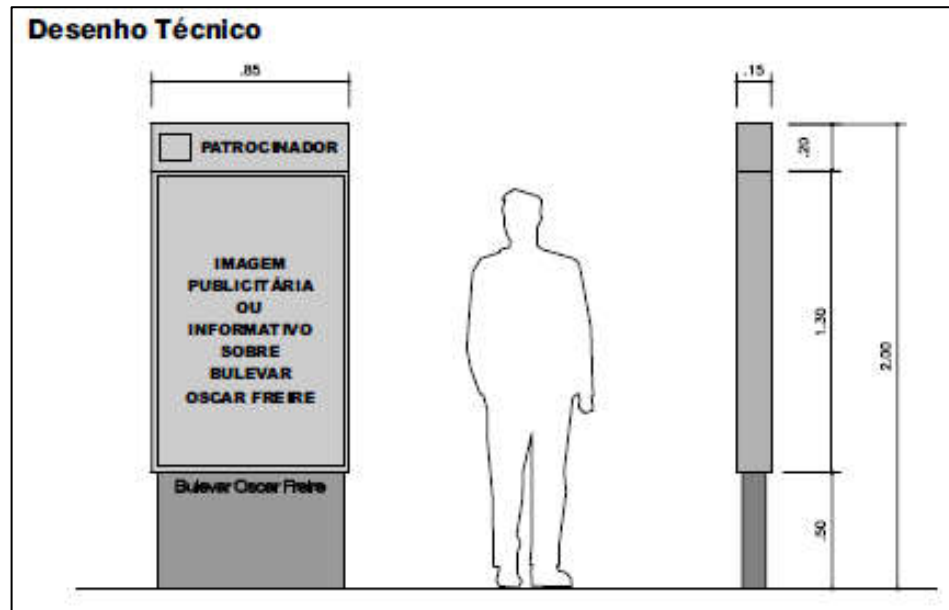
### **Ação 05: mobiliário urbano**

O mobiliário urbano compreende bancos, quiosques, lixeiras e outros elementos que complementem o uso adequado do espaço público. Os arquitetos desenharam bancos e lixeiras em aço corten, exclusivas para a Rua Oscar Freire.

Os postes semafóricos, além de sua função, deveriam servir como suporte para todas as indicações de trânsito de veículos, pedestres, etc., procurando, ao máximo, reduzir o número de postes e, consequentemente, a poluição visual.

Nas esquinas das ruas transversais com a Rua Oscar Freire foram propostos a instalação de painéis digitais como suporte publicitário e informativo.

Figura 20: Proposta de mobiliário publicitário

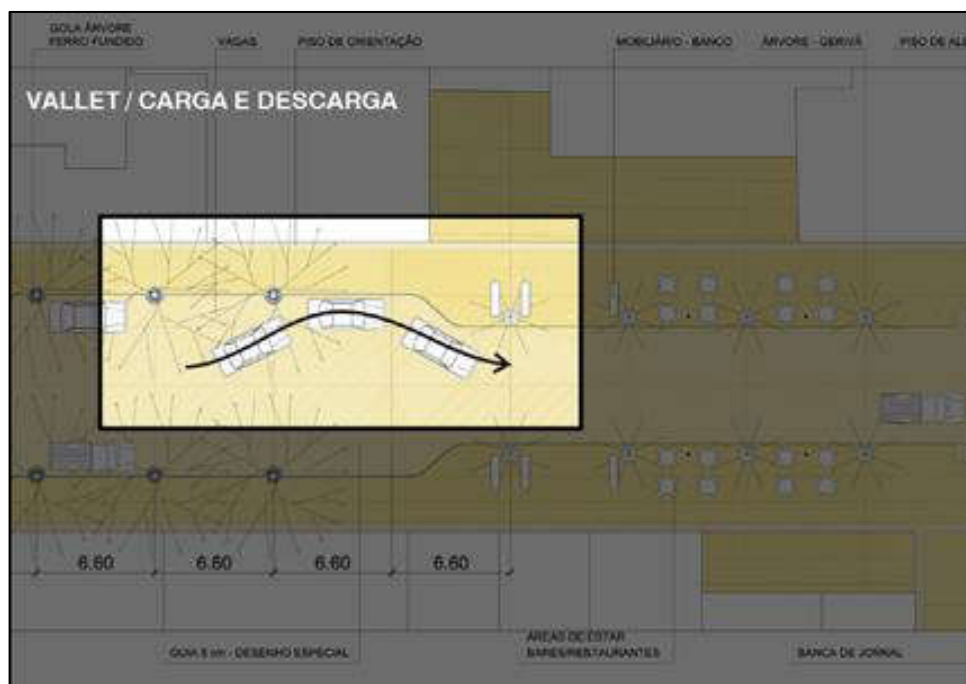


Fonte: Vigliecca & Associados

### Ação 06: reorganização dos estacionamentos

As vagas foram locadas juntamente ao perfil mais estreito da calçada, no centro das quadras, deixando as áreas próximas às esquinas com espaço ampliado para a instalação de mobiliário urbano, locação de mesas e a criação de áreas de estar. Desta forma as vagas de estacionamento foram reduzidas de 600 para 340 vagas.

Figura 21: Estacionamento proposto



Fonte: Vigliecca & Associados

Figura 22: Nivel de passeio



Fonte: Vigliecca &amp; Associados

O estabelecimento de parcerias com a prefeitura e com a iniciativa privada foram fundamentais para a materialização do desejo de requalificar a Rua Oscar Freire. O projeto de reurbanização contou com as seguintes parcerias:

- Prefeitura: Subprefeitura de Pinheiros, Emurb, Ilumi, CET, Convias
- Concessionárias: Eletroplaulo, Telefonica, NET, Multicanal, TVA
- Patrocinador: American Express.

### 3.2 AVENIDA SANTO AMARO – SÃO PAULO

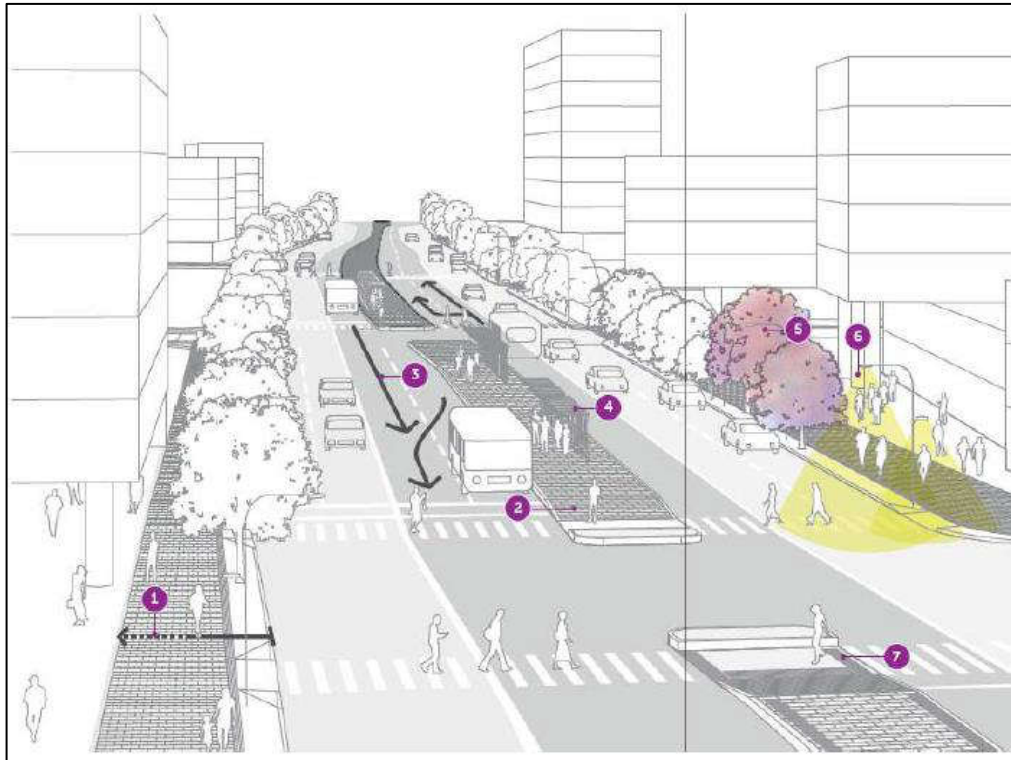
O projeto de requalificação da Avenida Santo Amaro, localizada no estado de São Paulo, encontra-se entre as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek e Av. dos Bandeirantes, abrange um trecho de aproximadamente 2,7Km dos 7,4Km totais da avenida. Sendo um trecho de grande importância pois em sua estrutura 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 23: Revitalização em Santo Amaro



Fonte: Prefeitura de São Paulo.

A figura 23 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:

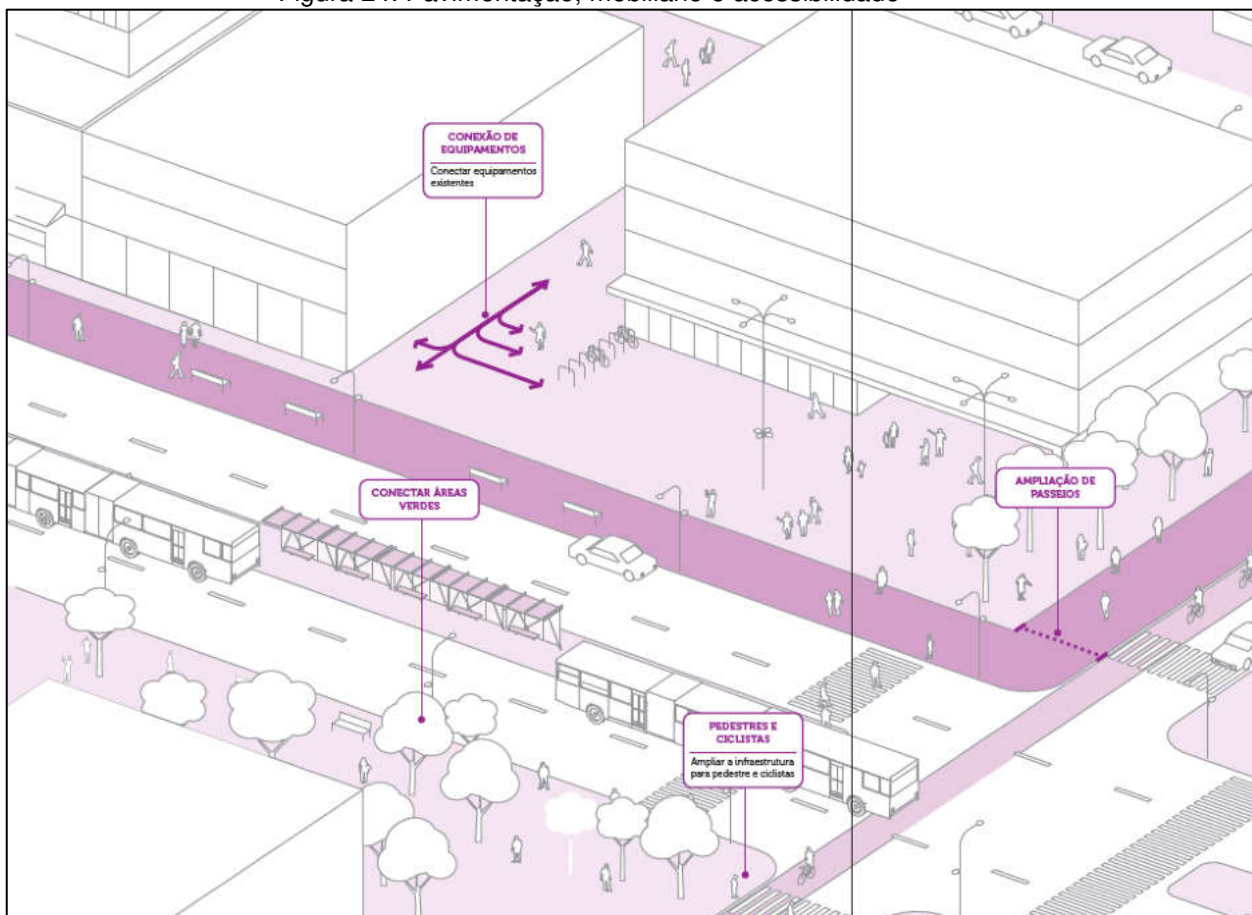
1. Ampliação das calçadas;
2. Novo piso;
3. Pista de ultrapassagem;
4. Abrigos para ônibus;
5. Paisagismo e ajardinamento;
6. Iluminação;
7. Piso tátil.

Na mobilidade o projeto teve a implantação de paradas em canteiros centrais, ultrapassagens livres, implantação da acessibilidade universal e a renovação de



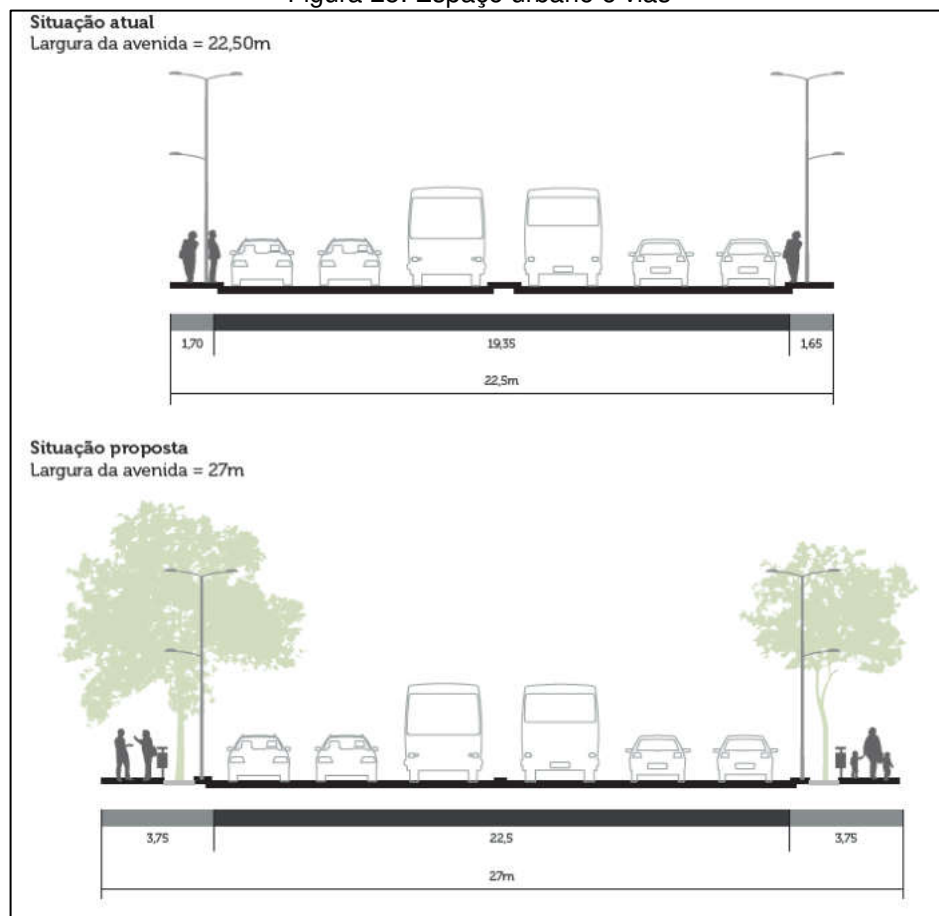
abrigo. No ambiente urbano, ampliação de calçadas, conexão com as áreas verdes, infraestrutura para pedestres e ciclovias e a conexão dos equipamentos já existentes. Além do uso misto em algumas ocupações no incentivo de melhorias urbanas promovendo fachadas ativas.

Figura 24: Pavimentação, mobiliário e acessibilidade



Fonte: Prefeitura de São Paulo.

Figura 25: Espaço urbano e vias



Fonte: Prefeitura de São Paulo.

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 Avenida Coronel Venâncio Flores, 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.

## 4 DIAGNOSTICO DA AVENIDA CORONEL VENANCIO FLORES

### 4.1 DIMENSÃO HISTÓRICA

Localizado no litoral norte capixaba, o município de Aracruz iniciou como um aldeamento jesuítas de Aldeia Nova, a margem do rio Piraqueaçu, em 1556. No decorrer de sua formação, o município teve diversos nomes como Santa Cruz, Sauaçu e por fim, Aracruz.

A denominação Sauaçu, que em tupi-guarani significa macaco grande, foi dada ao local (hoje cidade de Aracruz) devido a região ser mata fechada e habitada por macacos de grande porte. Por não existirem na Itália, esses animais com suas algazaras atraíam a atenção de trabalhadores da região e principalmente dos imigrantes italianos estabelecidos no município. Com a Resolução nº 2, em 3 de abril de 1848, foi criado o Município de Santa Cruz (hoje Aracruz), com sede na Vila de Santa Cruz. Mas somente em 1891, a Vila de Santa Cruz foi elevada à categoria de cidade, em base no decreto estadual nº 19. Em 1950 a sede do município saiu da orla e foi instalada onde conhecemos hoje.

Segundo Coutinho (2006), a Avenida Venâncio Flores, foi a primeira rua a surgir em Suaçu, tendo este nome em homenagem ao Coronel Venâncio Flores, o primeiro morador da rua e do então povoado. O ex-prefeito João Ubaldo do Nascimento, foi quem deu o nome do coronel para a principal via pública de Aracruz.

Figura 26: Avenida Venâncio Flores em 1930



Fonte: Arquivo fotográfico Grupo Oriundi.



Figura 27: 1ª Igreja Católica – Atual Banco do Brasil - 1939



Fonte: Arquivo fotográfico Grupo Oriundi.

Figura 28: Avenida Venâncio Flores em 1978



Fonte: Claudiano Machado Fraga

## 4.2 ANALISE DA AVENIDA

A avenida Venâncio Flores é a via principal do Centro de Aracruz, concentra o comércio, serviços bancários, médicos e educacionais, tem a maior dinâmica urbana do bairro, pessoas de todo o município passam pela via diariamente.

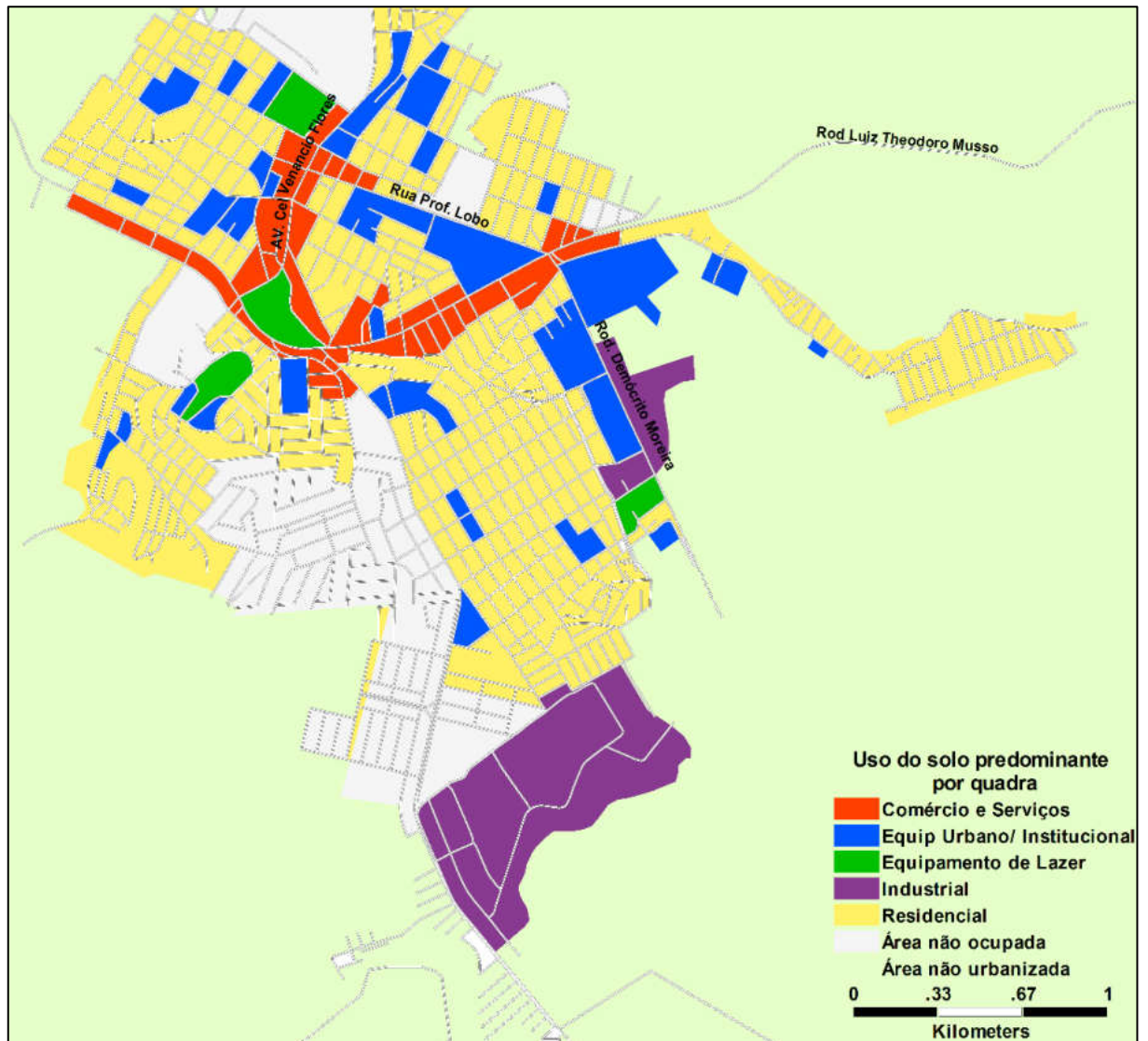
Figura 29: Comércio da via



Fonte: Arquivo Pessoal

A via é predominante de uso misto, sendo a nível térreo os comércios. Abriga também grandes construções, como o Supermercado Hiper Casagrande, as agências bancárias da Caixa, Banco Banestes e o Banco do Brasil, além, da 13ª Delegacia Regional.

Figura 30: Mapa de uso e ocupação do solo por quadra

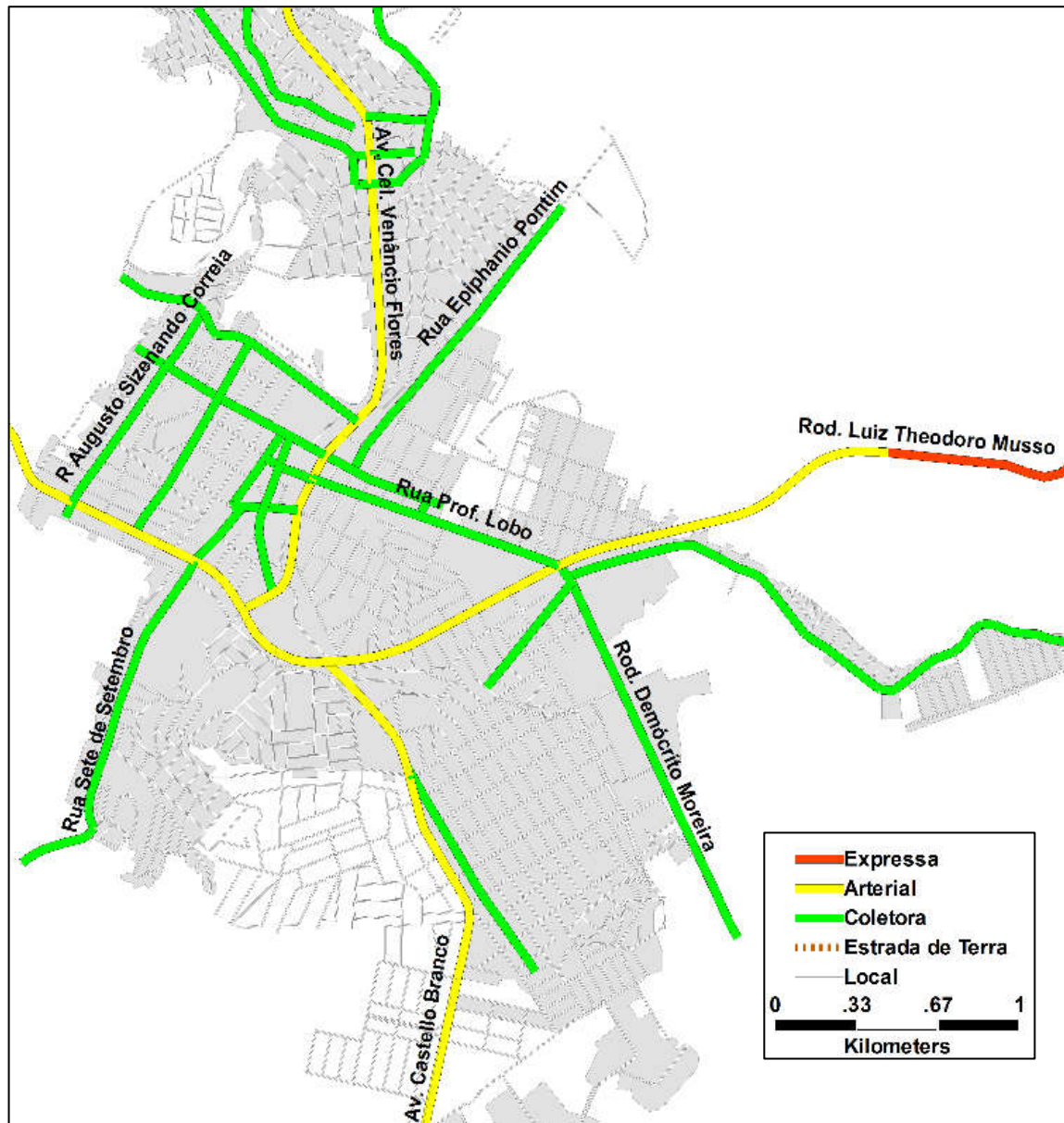


Fonte: Planmod Aracruz – Sem escala

A malha viária é de sentido duplo, sendo uma via arterial a avenida, onde há utilização de semáforos e placas de sinalização, conta com diversas faixas para pedestres. As vias coletoras interligadas se têm único sentido.



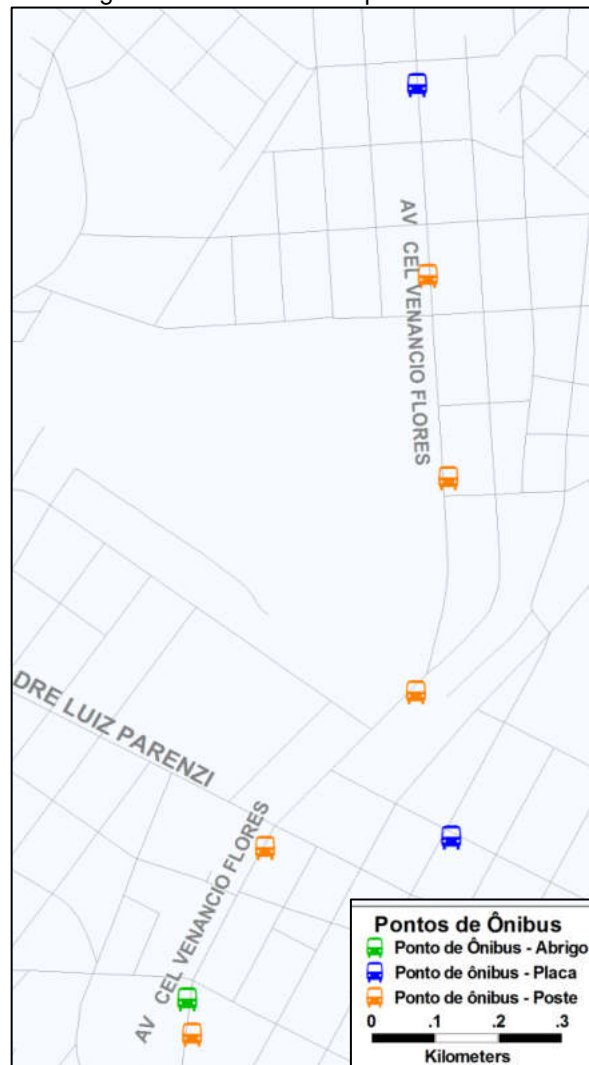
Figura 31: Mapa de vias



Fonte: Planmod Aracruz – Sem escala

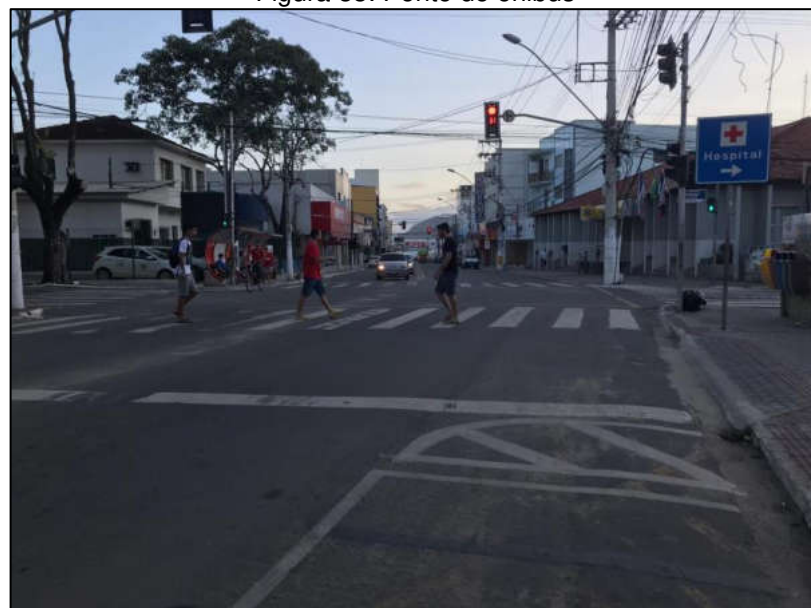
O transporte urbano coletivo abrange toda a extensão da via, possuindo pontos de parada de vias circulares e intermunicipais, vindos de Linhares, Guaraná, João Neiva e bairros próximos.

Figura 32: Rota de transporte coletivo



Fonte: Planmod Aracruz – Sem escala

Figura 33: Ponto de ônibus



Fonte: Arquivo Pessoal

A via apresenta uma arborização precária, não existindo um paisagismo expressivo, as poucas árvores que são vistas ficam em frente ao INCAPER e nas proximidades da loja Pernambucanas, porém, não são apropriadas para tal local.

Figura 34: Arborização precária



Fonte: Arquivo Pessoal

A conforto térmico ao usuário na via é praticamente nulo, tendo em vista a falta dos componentes naturais, como a vegetação e a ventilação necessária. Além de contar com fachadas pouco ativas e convidativas, os usuários tem pouco tempo de estadia na via.

A acessibilidade também é um ponto que precisa atenção, são poucos os trechos de calçada que estão dentro das especificações da NBR8050, mostrando se assim ser um local de difícil acesso a todos.

## **5 PROJETO**

Tendo como base as análises apresentadas, os trechos diagnosticados, foram atribuídos em pontos específicos destes, a partir deles foram desenvolvidas as propostas do projeto de intervenção, que está no apêndice. Com apresentação das pranchas com a implantação, seções de corte e alguns detalhamentos, criados a partir dos estudos de caso.

## **6 CONCLUSÃO**

A requalificação urbana tem o papel de resgatar e devolver a população local espaços degradados ou inutilizados, valorizando a memória afetiva e o sentimento de pertencimento local dos usuários. Com o crescimento das cidades, os centros urbanos tendem a serem subutilizados, as intervenções tem o intuito de trazer de volta a vida ativa a esses centros, fazendo com que a sociedade usufrua de toda estrutura existente.

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

A escolha da Avenida Coronel Venâncio Flores para a proposta de requalificação é pela sua importância histórica, comercial e viária do município de Aracruz.

O projeto de requalificação teve como base todos os estudos realizados na elaboração deste projeto. Foram consideradas todas as potencialidades que resgassem 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.

Portanto, as intervenções visam agregar a Avenida Coronel Venâncio Flores uma maior qualidade de vida urbana, investimentos e renovação, proporcionando ao usuário uma boa experiência.



## REFERÊNCIAS

**CARTA DE ATENAS (1933).** Disponível em: <[http://www.icomos.org.br/cartas/Carta de Atenas 1933.pdf](http://www.icomos.org.br/cartas/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf)>.

**CARTILHA DE MOBILIDADE URBANA** – Governo Federal (2013) – Ministério das Cidades. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>

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

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

AGACHE, Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento (Plano Agache)**. Rio de Janeiro: Foye Brésilien, 1930.

CARVALHO SANTOS, José Lázaro de. **Reflexões por um conceito contemporâneo de urbanismo**.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995.

Kneib, E. C. (2014). **Mobilidade e centralidades: reflexões, relações e relevância para a vida urbana**. In E. C. Kneib (Org.), Projeto e cidade: centralidades e mobilidade urbana. Goiânia: FUNAPE.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**, 6ª ed. São Paulo: Editora Presença, 1996.

VARGAS, Heliana Comim; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2 ed. Ver. E atual. – Barueri, SP: Manole, 2009.

Zmitrowicz, W., & Neto, G. D. (1997). **Infraestrutura Urbana. Texto Técnico nº 17**. São Paulo: EPUSP - Departamento de Engenharia de Construção Civil.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da Cidade (1966)**. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

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

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

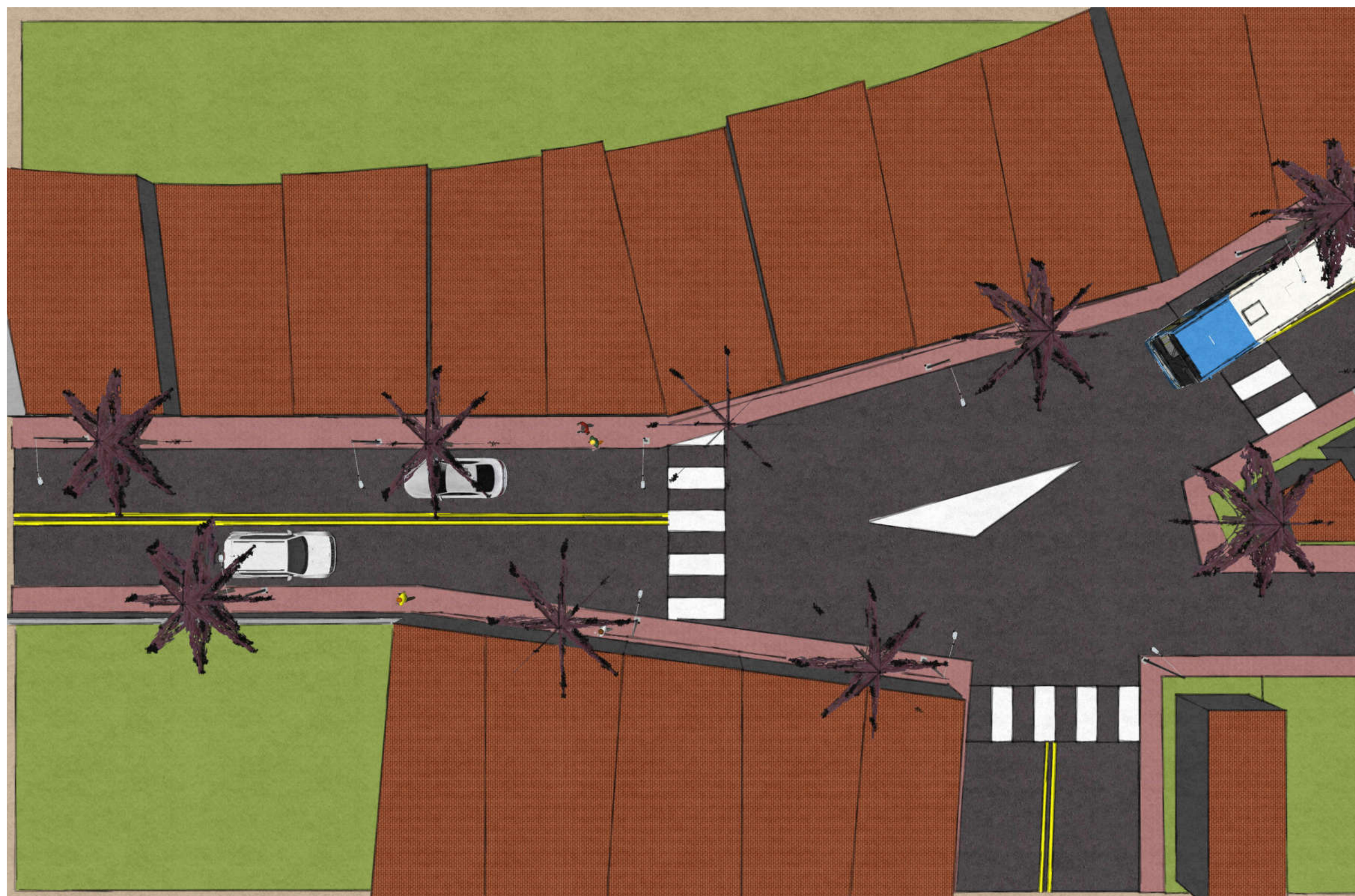
**Informações sobre o Projeto de Requalificação Urbana da Rua Oscar Freire – São Paulo.** Disponível em < [http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/08/AF\\_07\\_SP\\_REURBANIZACAO%20OSCAR%20FREIRE\\_Web.pdf](http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/08/AF_07_SP_REURBANIZACAO%20OSCAR%20FREIRE_Web.pdf)>

**Informações sobre o Projeto de Requalificação Urbana da Avenida Santo Amaro – São Paulo.** Disponível em < [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/sp\\_urbanismo/FARIA\\_LIMA/2018/ofl\\_cartilha\\_santo\\_amaro.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/FARIA_LIMA/2018/ofl_cartilha_santo_amaro.pdf) >

## **APÊNDICE – PROPOSTA PROJETO E IMAGENS 3D**



VISTA 2



VISTA 1

SECÇÃO DO CORTE B - B DA IMPLANTAÇÃO DO PROJETO  
VISTA SUPERIOR - AVENIDA CORONEL VENÂNCIOS FLORES



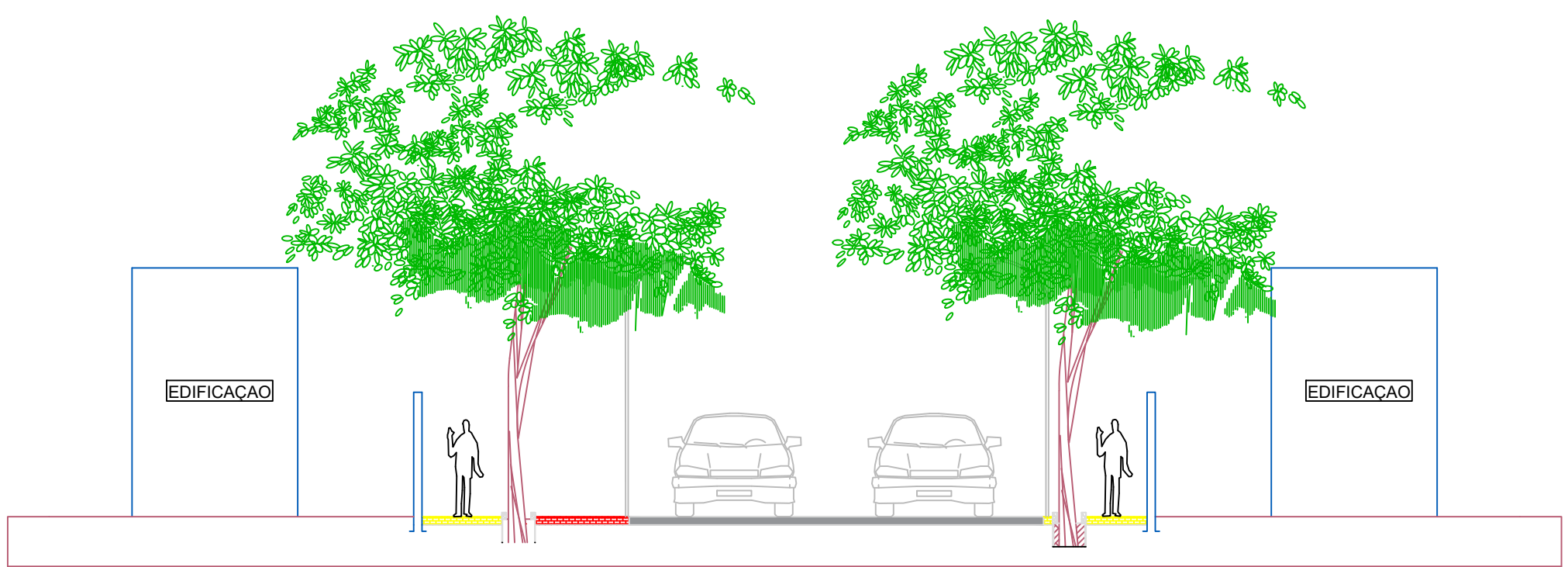


VISTA 1

VISTA 2

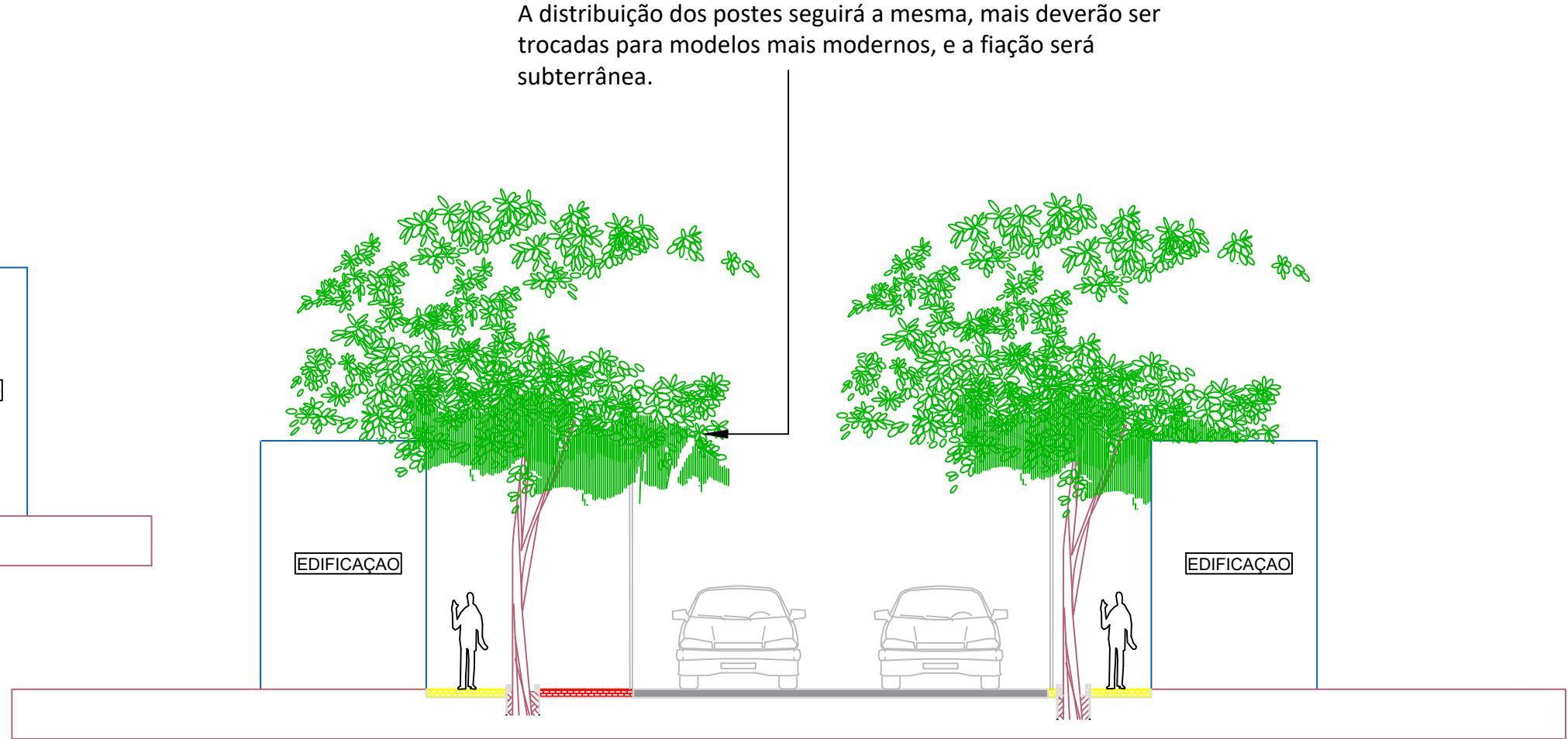






PERFIL A - A  
ESCALA: 1/75

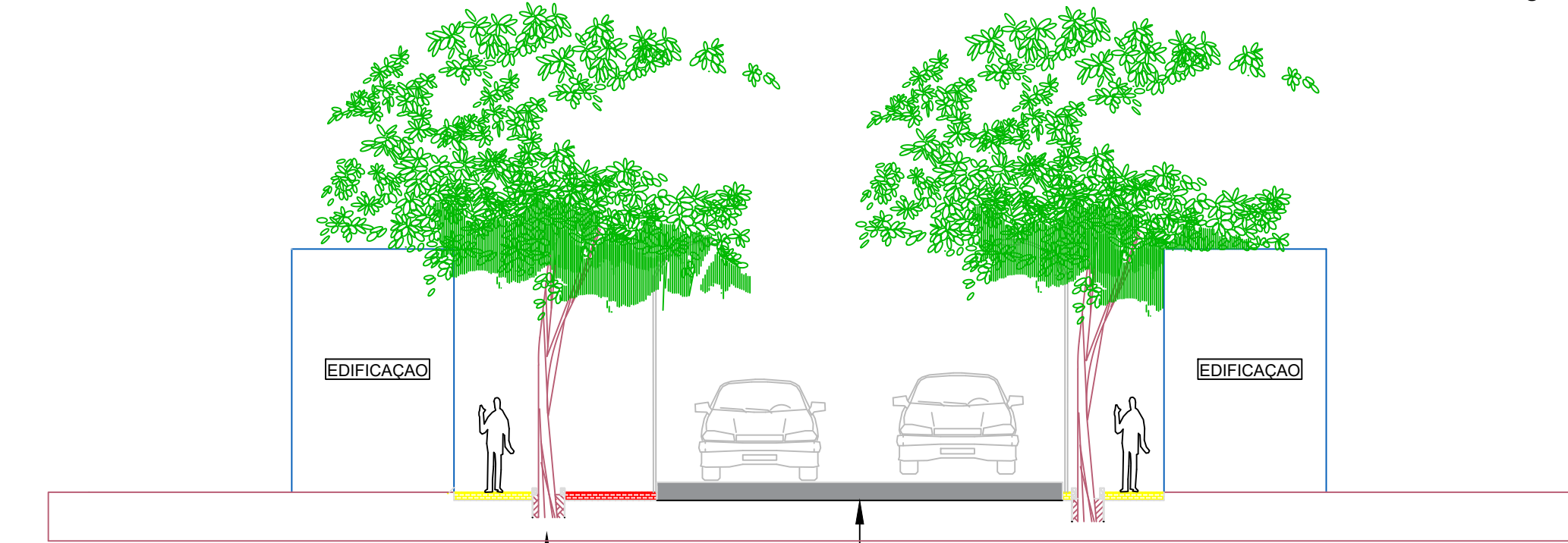
Após estudo de potencialidade da avenida Coronel Venâncio Flores, visando melhorar a distribuição dos elementos urbanos e paisagísticos. Esses 3 perfis de vias, vem mostra um pouco da proposta de estudo onde se tira a autonomia dos automóveis, pensando em melhorar a circulação dos pedestres, com calçadas mais amplas e ciclovias por toda sua extensão, assim os pedestres terão mais comodidade ao ir no centro da cidade com conforto e bem estrar, pois toda avenida será arborizada .



A distribuição dos postes seguirá a mesma, mais deverão ser trocadas para modelos mais modernos, e a fiação será subterrânea.

PERFIL B - B  
ESCALA: 1/75

O maior objetivo desse projeto, é beneficiar aqueles que mais utilizam a avenida, que são os pedestres. Com mais espaços para circulação e mais conforto por toda avenida Por isso não será necessário implantar equipamentos públicos, como bancos, bicicletário ou algo do tipo, para ser uma via de circulação rápida e sem muita aglomeração.



PERFIL C - C  
ESCALA: 1/75

Implantação de arvores juntamente com manilhas

Distribuição de Vias

- 2.5 metros de ciclovias;
- 2.5 metros de calçadas para pedestre (Cada Lado)
- 10 metros de pista para altomovéis

| FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ - FAACZ |                                                                               |                       |  |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--|
| Curso : ARQUITETURA E URBANISMO          | <div>- PERFIL A - A</div> <div>- PERFIL B - B</div> <div>- PERFIL C - C</div> |                       |  |
| Aluno: PAULO HENRIQUE R. ALMEIDA         |                                                                               |                       |  |
| Docente: ANDREA CURTISS                  |                                                                               |                       |  |
| Escala: INDICADA                         | 1/2                                                                           | DATA : 16 / 11 / 2020 |  |
|                                          |                                                                               |                       |  |



O presente memorial consiste em apresentar os principais aspectos para a revitalização paisagística na Avenida Venâncio Flores. Desta forma, conforme leitura do território, buscou-se um resultado de melhorias, conforto e bem-estar, alterando as características do local, visando o maior aproveitamento da área.

Sendo principal fluxo da Cidade, a via estar com características coletora, em que recebe todo aglomerado das vias locais do centro da cidade, então foi pensada a criação de uma ciclovía compartilhada, devidamente dimensionada comportando uma ciclo faixa, área de passeio e automóveis, para proporcionar uma agradável caminhada em toda sua extensão. Para a pavimentação em todo o seu conjunto, não houve alteração.

A avenida contava com vagas de carro por toda sua extensão, por ser um projeto pensado nas pessoas, retiramos todas as vagas de veículos para a criação de uma ciclovía e uma área de passeio, mas ampla e confortável.

A modificação no visual também conta com a mudança das redes de distribuição de energia e telefonia, no presente projeto, a rede de distribuição de energia será subterrânea melhorando assim o visual e a estética da avenida.

Contudo o projeto visa atender as necessidades e melhorar o bem-estar das pessoas, mas também respeitando e procurando preservar a identidade do local. Assim, fazendo com que o resultado final cumpra o objetivo de valorização da avenida como um lugar agradável de se locomover.

| FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ - FAACZ |                     |                       |  |
|------------------------------------------|---------------------|-----------------------|--|
| Curso : ARQUITETURA E URBANISMO          | - IMPLANTAÇÃO GERAL |                       |  |
| Aluno: PAULO HENRIQUE R. ALMEIDA         |                     |                       |  |
| Docente: ANDREA CURTISS                  |                     |                       |  |
| Escala: INDICADA                         | 2/2                 | DATA : 02 / 11 / 2020 |  |
|                                          |                     |                       |  |