

CENTRO UNIVERSITÁRIO DO SUL DE MINAS – UNIS-MG

ARQUITETURA E URBANISMO

NAJLA SABRINA DE PAULA

**CENTRO CULTURAL MUTUCANO: requalificação da Rua do Comércio de Elói
Mendes - MG**

VARGINHA

2019

NAJLA DE PAULA

**CENTRO CULTURAL MUTUCANO: requalificação da Rua do Comércio de Elói
Mendes - MG**

Trabalho apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel sob orientação da Prof. D. Sc. Luciana Bracarense Coimbra.

Varginha

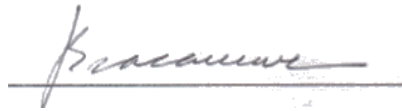
2019

NAJLA DE PAULA

**CENTRO CULTURAL MUTUCANO: requalificação da Rua do Comércio de Elói
Mendes - MG**

Trabalho apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel sob orientação do Prof. Luciana Bracarense Coimbra.

Data de Aprovação: Varginha-MG, 02 de agosto de 2019.



Orientadora: Prof. D. Sc. Luciana Bracarense Coimbra



Prof. Me. Christian Deni Rocha e Silva



Prof. Esp. Eduardo Augusto Machado Campos

OBS.:

"Pense na sua cidade favorita (além da que você vive). O que faz essa cidade ser legal e por que você a ama?"

Jan Gehl

RESUMO

Este trabalho consiste na requalificação da Rua Coronel Horácio Alves Pereira, mais conhecida como Rua do Comércio, localizada no Centro da cidade de Elói Mendes – MG, através da implantação de um centro cultural, por meio da construção de uma galeria bem como a transformação da rua em um calçadão, que possibilite aos pedestres, mais interação, tranquilidade e segurança, e que o espaço possa ter mais vitalidade e maior aproveitamento do seu potencial atrativo, comercial e principalmente, cultural. Propõe também uma reflexão sobre a importância que os espaços públicos têm na promoção do convívio social e na interação positiva entre as pessoas. Através das análises e pesquisas, mostrar que o trabalho do arquiteto urbanista vai além da reprodução dos seus conceitos, ele também organiza e direciona situações.

Palavras-chave: Requalificação. Rua. Pedestres. Espaços públicos. Centro cultural.

RESUMEN

Este trabajo consiste en la recalificación de la calle Coronel Horacio Alves Pereira, más conocida como Rua do Comércio, ubicada en el Centro de la ciudad de Elói Mendes - MG, a través de la implantación de un centro cultural, por medio de la construcción de una galería así como la transformación de la galería en la calle en un paseo, que posibilite a los peatones, más interacción, tranquilidad y seguridad, y que el espacio pueda tener más vitalidad y mayor aprovechamiento de su potencial atractivo, comercial y principalmente cultural. Propone también una reflexión sobre la importancia que los espacios públicos tienen en la promoción de la convivencia social y en la interacción positiva entre las personas. A través de los análisis e investigaciones, mostrar que el trabajo del arquitecto urbanista va más allá de la reproducción de sus conceptos, él también organiza y dirige situaciones.

Palabras clave: Recalificación. Calle. Peatones. Espacios públicos. Centro Cultural.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Localização de Elói Mendes no Brasil.....	18
Figura 2 – Localização de Elói Mendes no contexto de Minas Gerais.....	18
Figura 3 – Quadro elaborado com base nos 12 princípios de Jan Gehl, Lars Gemzore e Sai Karndes.....	29
Figura 4 – Diagrama segundo Milanesi (1997)	35
Figura 5 – Antigo bazar oriental. Local de trocas e encontros	38
Figura 6 – Kalamazoo Mall, EUA	38
Figura 7 – Construção do calçadão da Rua XV de Novembro em 1972. Primeira via pública exclusiva para pedestres no Brasil	40
Figura 8 – Calçadão XV de Novembro atualmente	40
Figura 9 – Inauguração do calçadão da Rua Halfeld – Juiz de Fora	41
Figura 10 – Calçadão da Rua Halfeld nos dias atuais	41
Figura 11 – Feiras livres de produtos orgânicos e artesanato. Promoção da interação social	45
Figura 12 – Fachadas ativas revitalizando eixos urbanos de São Paulo – SP	46
Figura 13 – Fachada ativa em São Paulo – SP. Destaque para a vivacidade que as fachadas dão a rua	47
Figura 14 – Rua São Francisco. Conhecida como Rua do Fogo, a rua que virou livro	48
Figura 15 – Fachadas da edificação. Proposta contemporânea baseada na “transparência” e na união do passado, presente e futuro	51
Figura 16 – Fachadas da edificação. Proposta contemporânea baseada na “transparência” e na união do passado, presente e futuro	51
Figura 17 – Fachadas da edificação. Proposta contemporânea baseada na “transparência” e na união do passado, presente e futuro	51

Figura 17 – Fachadas da edificação. Proposta contemporânea baseada na “transparência” e na união do passado, presente e futuro	51
Figura 18 – Estudo do entorno do Centro Cultural Gabriela Mistral	52
Figura 19 – Planta baixa do pavimento inferior	53
Figura 20 – Planta baixa do pavimento térreo	53
Figura 21 – Planta baixa do térreo relacionada a quadra.....	53
Figura 22 – Corte	54
Figura 23 – Elevação	54
Figura 24 – A edificação apresenta o aço corten como um material que aparece de variadas formas de acabamento	55
Figura 25 - A edificação apresenta o aço corten como um material que aparece de variadas formas de acabamento	55
Figura 26 – Pavimento térreo. O uso do vidro e do aço corten trazem claridade e descontração ao ambiente	55
Figura 27 – Pavimento térreo. O uso do vidro e do aço corten trazem claridade e descontração ao ambiente	55
Figura 28 – Mapa conceitual: Centro Cultural Gabriela Mistral	56
Figura 29 – Largo da Devesa, Castelo Branco	57
Figura 30 – Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco	58
Figura 31 – CCCB, ligações com a cidade	58
Figura 32 – Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco	59
Figura 33 – Cortes transversais	60
Figura 34 – Cortes transversais	60
Figura 35 – Detalhes construtivos em madeira	61
Figura 36 – CCCB, relação com os edifícios públicos	61
Figura 37 – Implantação	62

Figura 38 – Largo da Devesa visto a partir do CCCB	62
Figura 39 – Mapa conceitual: Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco	63
Figura 40 – Antigo Mercado Municipal de Guimarães	65
Figura 41 – Plataforma das Artes e Criatividade	65
Figura 42 – Plataforma das Artes e Criatividade, ligações com a cidade	65
Figura 43 – Planta baixa	66
Figura 44 – Fachada iluminada	67
Figura 45 – Praça a cota superior	68
Figura 46 – Praça a cota inferior	68
Figura 47 – Acesso para o público	69
Figura 48 – Relações topográficas	69
Figura 49 – Mapa conceitual: Plataforma das Artes e Criatividade	70
Figura 50 – Mapa de Evolução Urbana	73
Figura 51 – Mapa de Contexto Urbano Atual	74
Figura 52 – Mapa de Contexto da área de intervenção	75
Figura 53 – Mapa de localização	76
Figura 54 – Início do trecho de intervenção, a parte mais movimentada. Lojas de segmentos variados, além das feiras livres	77
Figura 55 – Início do trecho de intervenção, a parte mais movimentada. Lojas de segmentos variados, além das feiras livres	77
Figura 56 – Início do trecho de intervenção, a parte mais movimentada. Lojas de segmentos variados, além das feiras livres	77
Figura 57 – Início do trecho de intervenção, a parte mais movimentada. Lojas de segmentos variados, além das feiras livres	77
Figura 58 – Secretária Municipal de Saúde. Loca onde será proposta a futura galeria	77
Figura 59 – Secretária Municipal de Saúde. Loca onde será proposta a futura galeria	77

Figura 60 - Segundo trecho. Espaço menos movimentado por conta da tipologia das lojas, geralmente móveis e artigos de costura	78
Figura 61 – Segundo trecho. Espaço menos movimentado por conta da tipologia das lojas, geralmente móveis e artigos de costura	78
Figura 62 – Segundo trecho. Espaço menos movimentado por conta da tipologia das lojas, geralmente móveis e artigos de costura	78
Figura 63 – Segundo trecho. Espaço menos movimentado por conta da tipologia das lojas, geralmente móveis e artigos de costura	78
Figura 64 – Último trecho de intervenção. Ligação com a Praça do Triângulo	78
Figura 65 - Último trecho de intervenção. Ligação com a Praça do Triângulo	78
Figura 66 – Feira Livre que acontece aos sábados no período da manhã. Como a rua tem pouco espaço, as barracas são montadas na calçada da Secretaria Municipal da Saúde ...	79
Figura 67 – Feira Livre que acontece aos sábados no período da manhã. Como a rua tem pouco espaço, as barracas são montadas na calçada da Secretaria Municipal da Saúde ...	79
Figura 68 – Feira Livre que acontece aos sábados no período da manhã. Como a rua tem pouco espaço, as barracas são montadas na calçada da Secretaria Municipal da Saúde ...	79
Figura 69 – Feira Livre que acontece aos sábados no período da manhã. Como a rua tem pouco espaço, as barracas são montadas na calçada da Secretaria Municipal da Saúde ...	79
Figura 70 – Praça do Triângulo	80
Figura 71 – Praça do Triângulo	80
Figura 72 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo	81
Figura 73 – Lojas existentes na área de estudo.....	82
Figura 74 – Mapa de Mobilidade urbana	82
Figura 74 – Mapa de Fluxos	83
Figura 75 – Mapa de Fluxos	84
Figura 76 – Mapa do sentido de Fluxos de veículos – Atual.....	85
Figura 77 – Mapa do sentido de Fluxos de veículos – Atual.....	86

Figura 78 – Gabaritos.....	87
Figura 79 – Mapa de Cheios e Vazios	88
Figura 80 – Mapa de Patrimônio Histórico Cultural	89
Figura 81 – Igreja Matriz do Divino Espírito Santo	89
Figura 82 – Clube de Elói Mendes	89
Figura 83 – Mapa de Condicionantes ambientais	90
Figura 84 – Mapa de Mobiliários Urbanos	91
Figura 85 – Levantamento da Área de Estudo	92
Figura 86 – Topografia	93
Figura 87 – Mapa conceitual do projeto do Centro Cultural para Elói Mendes – MG	95
Figura 88 – Diagrama de Vistas	99
Figura 89 – Diagrama de Acessos	99
Figura 90 – Diagrama de Eixos	100
Figura 91 – Vista transversal	101
Figura 92 – Concepção prévia da fachada	102
Figura 93 – Trecho 02.....	103
Figura 94 – Trecho 03.....	103
Figura 95 – Trecho 04.....	104
Figura 96 – Trecho 05.....	104
Figura 97 – Trecho 06.....	105
Figura 98 – Programa de Necessidades – Galeria	106
Figura 99 – Programa de Necessidades – Calçada	107
Figura 100 – Setorização do calçada	109
Figura 101 – Setorização da galeria e ambientes	109

Figura 102 – Fluxograma110

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
1.1. Justificativa	16
1.2. Objetivos	17
1.2.1. Gerais	17
1.2.2. Específicos.....	17
1.3. Contexto da Pesquisa	17
1.4. Problema da Pesquisa	19
1.5. Metodologia	20
1.6. Estrutura do Trabalho	21
2. REFERENCIAIS TEÓRICOS	23
2.1. O Espaço Público: definição e contexto histórico	23
2.1.1. Definindo espaços públicos de qualidade	26
2.1.2. Espaço público e mobilidade urbana	29
2.2. Cultura como identidade do espaço público	33
2.2.1. Definição de equipamentos culturais	34
2.3. Sobre as ruas e os calçadões	36
2.4. Os Centros comerciais e seus impactos na vida urbana	42
2.4.1. Comércio resistente: Feiras livres	44
2.4.2. Fachadas ativas	46
2.5. Requalificação urbana	48
3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS	50
3.1. GAM - Centro Cultural Gabriela Mistral, Santiago	50
3.1.1. Sobre o projeto	50
3.1.2. Análise conceitual	56

3.2. Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco	57
3.2.1. Sobre o projeto	57
3.2.2. Análise conceitual	62
3.3. Plataforma das Artes e Criatividade, Guimarães	64
3.3.1. Sobre o projeto	64
3.3.2. Análise conceitual	69
3.4. Análise geral das referências projetuais	70
4. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO	72
4.1. Contextualização da área de estudo	72
4.2. Diagnóstico da situação atual e entorno imediato da área de estudo	76
4.3. Uso e ocupação do solo	80
4.4. Hierarquia viária	82
4.4.1. Estudo dos fluxos	83
4.5. Gabaritos	83
4.6. Cheios e vazios	84
4.7. Patrimônio cultural	85
4.8. Condicionantes ambientais	87
4.9. Mobiliário urbano	87
4.10. Área de intervenção	88
4.10.1. Características físicas	88
4.11. Quadro cultural de Elói Mendes	90
4.12. Legislação urbana	91
4.12.1. Plano Diretor do Município de Elói Mendes	91
4.12.2. NBR 9050 – Acessibilidade	92
4.13. Estudo de impactos	93

4.14. Conclusão do Diagnóstico	94
5. PROJETO	95
5.1. Conceito	95
5.2. Partido arquitetônico.....	96
5.2.1. Concepção formal	99
5.2.1.1. Edificação	99
5.2.1.2. Calçada	100
5.2.2. Programa de Necessidades	102
5.3. Fluxograma	107
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
7. CRONOGRAMA	109
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110
9. APÊNDICE	111

1. INTRODUÇÃO

Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) propõe a requalificação de parte da Rua Coronel Horácio Alves Pereira, conhecida popularmente como Rua do Comércio, localizada no município de Elói Mendes – MG, através da construção de um centro cultural juntamente com a substituição da rua por um calçadão, que traga uma nova forma de se enxergar e utilizar o espaço de maneira igualitária, tornando o dia a dia das pessoas mais tranquilo, seguro e agradável, que incentive as vendas do comércio e feiras locais e potencialize as atividades culturais existentes, além de promover novas outras.

Sustentando-se em pesquisas, vivências e análises, percebe-se a necessidade de uma alteração na rua mencionada, que atenda as pessoas de maneira democrática e simplifique suas atividades diárias. Devido ao grande fluxo de veículos e pedestres, geralmente desordenado, o espaço fica sobrecarregado e com isso nem os pedestres e nem os automóveis conseguem interagir de maneira positiva, pois um atrapalha a passagem do outro, com isso a feira livre e o comércio local também são prejudicados, pela ausência de espaço e clientes.

A proposta de requalificação envolve além do calçadão, a construção de uma galeria que irá proporcionar um espaço adequado à população para realizar suas atividades artísticas e culturais e o calçadão entra nesse sentido, como uma extensão do edifício capaz de ampliar o espaço e torna-lo um centro cultural com diversos núcleos diferentes.

Desde o novo milênio, a busca por cidades melhores tem se tornado cada vez mais constante. As pessoas não querem mais a invasão de carros, mas sim espaços só delas, onde possam andar e observar o percurso em total segurança, sem pressa. (GEHL, 2013).

Essa busca identifica que as pessoas necessitam de lugares que promovam a qualidade de vida, através de elementos e iniciativas do poder público, implantadas em espaços onde se sintam confortáveis e se identifiquem.

Existem inúmeros espaços ocupados ou não, dentro das cidades que possuem usos ineficientes e por isso afastam as pessoas ou então tornam sua passagem ao local cansativa e desgastante. A explicação para a existência de ambientes assim, é a ausência de planejamento ou mesmo de manutenção. Não quer dizer que os locais não sejam importantes para os usuários, o grande problema é que não são atrativos. O convite para

utilizar as cidades vem de pequenas atitudes e grandes transformações. Conforme Moura (2006), a requalificação é uma das medidas cabíveis a transformação positiva desses espaços.

A requalificação urbana é, sobretudo, um instrumento para a melhoria da qualidade de vida da população, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica, através de melhorias urbanas, de acessibilidade ou centralidade. (MOURA, et. al., 2006).

É possível alterar o contexto dos atuais e futuros espaços públicos por meio de um planejamento mais humanístico e da reparação dos ambientes já existentes. As cidades podem se tornar mais sustentáveis, habitáveis e saudáveis por meio de políticas e iniciativas no sentido de fortalecer a ocupação dos espaços públicos e de se alterar, ao menos parcialmente, a lógica de privatização das diversas instâncias da cidade, desde ruas até praças e outros aparelhos de lazer.

1.1. Justificativa

O espaço delimitado para objeto de estudo deste trabalho, é constituído pelo terreno onde se encontra a atual Secretaria Municipal de Saúde e parte da Rua Coronel Horário Alves Pereira, conhecida como Rua do Comércio por conta da grande quantidade de lojas e equipamentos de serviços que a ocupam, e que teve um considerável crescimento nos últimos anos com relação ao número de pedestres, veículos e lojas, além das feiras de produtos orgânicos que acontecem aos sábados.

A escolha desse local se deu por conta da importância econômica e cultural que tem no município. As pessoas fazem uso dos serviços que existem ali, pelo menos duas vezes na semana e todas as semanas do mês, o movimento de carros e pessoas é constante, de segunda-feira a domingo. Acontece que, por conta desse fluxo intenso, o ambiente acabou se tornando exaustivo, e as responsabilidades do dia-a-dia, desagradáveis e estressantes.

Além disso, o comércio por ser um ramo de grande importância econômica no município necessita de iniciativas que renovem seu espaço e torne agradável a caminhada dos usuários, transformando-se também em um meio de marketing para a área. Outro fator importante é o de que na cidade existem várias atividades culturais, que atualmente

são apresentadas no clube municipal, o espaço é muito bacana, porém, pequeno, ou seja, a criação de um centro cultural conseguirá proporcionar a população um local para abrigar esses eventos com mais liberdade e segurança.

Dessa forma, este trabalho propõe uma requalificação urbana, baseada em pesquisas, estudos de projetos, revisão bibliográfica e entrevista com os moradores, comerciantes, trabalhadores e demais pessoas que fazem uso dos serviços existentes no local, a fim de elaborar argumentos que resolvam as questões sociais, culturais, urbanísticas e ambientais tornando o espaço mais atrativo e aconchegante.

1.2. Objetivos

1.2.1. Geral

Propor um projeto de requalificação da Rua Coronel Horácio Alves Pereira (rua do comércio), por meio da construção de um centro cultural, criando soluções que promovam a inclusão social, a qualidade de vida e a potencialização do comércio local, além de introduzir a comunidade técnicas de lazer, ambientais e culturais, colocando em prática o aprendizado obtido durante todo o curso de Arquitetura e Urbanismo.

1.2.2. Específicos

- Aproveitar o espaço já construído, com a aplicação de técnicas de requalificação;
- propor técnicas de projeto que promovam a inclusão social;
- propor soluções que envolvam o aproveitamento racional dos recursos naturais do local (insolação e ventilação naturais) a fim de gerar economia na obra e conforto ambiental para o ambiente;
- propor a implantação e a melhoria dos equipamentos urbanos e paisagismo, uma vez que isso contribui para a segurança do local;
- construir uma galeria, que reforce as atividades culturais existentes no município e promova outras novas.

1.3. Contexto da Pesquisa

O município de Elói Mendes fica localizado na mesorregião do Sul e Sudoeste de Minas Gerais e a microrregião de Varginha – MG (Fig. 1 e 2). Atualmente, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Elói Mendes possui 27.730 habitantes e uma área de expansão territorial total de 499,537 Km² o que resulta em uma densidade demográfica de 50,58 hab/Km. A distância entre o município e a capital Belo Horizonte é de 329,3 Km e tem como municípios vizinhos: Varginha, Paraguaçu, Monsenhor Paulo, Três Pontas e Cordislândia.

Figura 1 e 2 – Localização de Elói Mendes no Brasil e no contexto de Minas gerais.



Fonte: IBGE, 2018

Segundo informações do site do município, por meio do projeto turístico “EVENTOS E MONUMENTOS” foi possível erguer alguns monumentos importantes, como a Estátua do Cristo Redentor, a mais alta estátua do Cristo no mundo, com 39,5 metros de altura e o monumento do Espírito Santo que fica logo na entrada da cidade e que tem por objetivo homenagear o município que outrora já teve este nome.

Dentro do projeto turístico/cultural, grandes eventos são realizados: O Carnaval, Semana Santa, Réveillon, EXPOEM (Exposição Agropecuária de Elói Mendes), que em comemoração ao aniversário da cidade recebe shows e rodeios, a Festa Natalina com as Pastorinhas, Folia de Reis, Catira e o tradicional “Terço de São Gonçalo” em representações belíssimas do folclore religioso e também, a festa de Iluminação de Natal das ruas, avenidas e praças. Estes eventos, somados as feiras de artesanato, gastronomia, culinária, doces, queijos, cachaças e tantos mais, atraem a visita de milhares de turistas ao município, em números que aumentam a cada ano.

O Lago de Furnas é outro grande atrativo para os visitantes, os sítios, fazendas e condomínios banhados pelo lago oferecem lazer e tranquilidade aos turistas.

A área onde se pretende implantar a galeria e o calçadão compreende uma rua e um terreno localizados na área central do município e que recebe um grande número de pessoas, durante toda semana, principalmente de segunda – feira ao sábado de manhã, quando o comércio varejista está em funcionamento.

Nessa área é possível perceber uma série de déficits e potencialidades, déficits por conta do trânsito estressante de veículos e os estacionamentos que ocupam quase toda a dimensão da rua, o que atrapalha a circulação de pedestres e por consequência as vendas e negociações que acontecem ali, além de toda a movimentação que existe durante o dia e cessa quando anoitece tornando o local um tanto quanto inseguro. Por outro lado, as potencialidades são visíveis também, uma vez que nessa rua estão concentrados os pontos de comércio e serviço mais importantes do município, isso acaba tornando o local um espaço para passeio, para encontros e geração de renda.

Com base nos pontos levantados é que a área foi escolhida para a intervenção, pois a necessidade de mudança torna-se essencial para que o espaço funcione de maneira adequada e atraia mais pessoas mantendo também quem já tem o costume de frequentar o local. Assim, propondo novos usos e melhorando o que já existe, por meio da requalificação.

1.4. Problema da Pesquisa

O trabalho trata de evidenciar as relações entre espaço público e usuário, na promoção ou na inibição da qualidade de vida, através da análise da sua configuração, utilizando exemplos onde a implantação de medidas de requalificação se fizeram necessárias para a progressão do espaço.

Para tanto, adota-se como objeto de estudo um município que passou por um processo de crescimento desordenado, o que levou a concentração de áreas comerciais e de serviços em um único local e que hoje apresenta consequências negativas para o município, no sentido de dificultar a circulação dos pedestres por conta do excessivo trânsito de veículos.

Sendo assim, surge a pergunta que irá direcionar a pesquisa e o desenvolvimento deste trabalho:

Como garantir a liberdade de circulação dos pedestres e a potencialização das atividades comerciais e culturais existentes no município, através de medidas de requalificação que reestruturem a qualidade de vida do local e seu entorno?

1.5. Metodologia

De acordo com Gil (1991) e Silva (2005), no que diz respeito à natureza, a presente pesquisa pode ser classificada como aplicada, pois terá um desdobramento projetual. Já o método de pesquisa utilizado foi o qualitativo, apoiando-se em técnicas e coletas de dados. Com relação aos objetivos a pesquisa é de caráter descritivo e exploratório. O estudo foi desenvolvido a partir de:

Pesquisa bibliográfica: Os conceitos analisados foram: Espaço público, mobilidade e acessibilidade urbana, ruas e calçadas, centros comerciais, feiras livres, fachadas atrativas e requalificação urbana. Os principais autores que contribuíram com o trabalho foram: Jan Gehl (2013) e Jane Jacobs (2011), pois evidenciam a importância da relação entre pessoas e a cidade. Além de vários artigos que trazem exemplos de calçadas pelo mundo e pelo país e abordam também os temas propostos citados acima. Consultas as normas e leis vigentes (ABNT, PNMU, Plano diretor do município) relacionadas ao projeto a ser elaborado.

Pesquisa de campo: feita através de questionários formulados com questões fechadas e abertas, de natureza exploratória e levantamento fotográfico evidenciando o fluxo de pedestres e veículos e a configuração do espaço.

Nos estudos de caso optou-se por analisar projetos de revitalização ou requalificação semelhantes ao projeto que será proposto para melhor entender como esse tipo de intervenção funciona na prática, reflete na vida dos usuários e no espaço. Além da descrição das características, os projetos foram avaliados através de alguns critérios levantados no referencial teórico.

A caracterização e o diagnóstico da área de estudo foram realizados a partir de dados via ferramentas digitais como Google Earth, Street View, visitas de campo, levantamento

fotográfico e levantamento de dados junto à prefeitura municipal. Também foram elaborados mapas para avaliar as condicionantes da área.

Por fim, será apresentado o projeto preliminar do calçadão, a fim de suprir as necessidades abordadas no decorrer do trabalho. Esse estudo conta com diagramas conceituais e croquis que permitem uma melhor compreensão.

1.6. Estrutura do Trabalho

O trabalho foi organizado da seguinte forma: uma breve contextualização histórica e algumas considerações sobre os temas: espaço público, mobilidade e acessibilidade urbana, ruas e calçadões, centros comerciais e feiras livres, fachadas atrativas e requalificação urbana. A partir desses temas, busca-se revelar pontos importantes a serem analisados e compreendidos para o desenvolvimento do projeto.

Expõem-se também três estudos de caso utilizados como referência, apontando os potenciais e déficits nos projetos existentes que tratam de temas iguais ou semelhantes aos abordados neste trabalho. Após essa análise é elaborado um diagnóstico da área de estudo e seu entorno imediato que serve como base principal na elaboração do projeto a ser executado.

Após é descrita e analisada a rua de maneira mais aprofundada a fim de entender como acontece sua configuração no espaço e a relação direta que possui com os moradores do município. Por fim apresenta-se o projeto desenvolvido de maneira inicial e de fácil entendimento, colocando em prática as informações e os conhecimentos obtidos.

Sete capítulos foram utilizados na estruturação do trabalho, são eles, o capítulo 1 com a contextualização do tema proposto, objetivos gerais e específicos, justificativa e metodologia, para que o leitor consiga compreender de forma geral o assunto abordado.

O segundo capítulo traz uma compilação das literaturas a respeito do espaço público e seus constituintes, mobilidade e acessibilidade, fachadas atrativas e requalificação, a fim de dar embasamento para o desenvolvimento do projeto.

No capítulo 3 é realizada uma análise de três estudos de caso, Centro Cultural Gabriela Mistral, Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco e a Galeria de Artes de Guimarães, com o intuito de compreender o processo de criação ou revitalização/requalificação do espaço urbano através de intervenções que agem como

estruturadoras do ambiente na busca da melhoria da qualidade de vida das pessoas, como os projetos funcionam na prática, além de avaliações críticas e comparativas.

O quarto capítulo apresenta a caracterização legal da área de estudo, analisando de forma geral o município e o entorno do objeto de estudo e de maneira mais específica o espaço que será modificado, observando a situação atual, os usos e identificando déficits e potencialidades.

O quinto capítulo propõem uma alternativa para a intervenção do objeto de estudo a nível urbanístico, arquitetônico e paisagístico, a partir da fundamentação e análises realizadas nos capítulos anteriores. Nesse capítulo são apresentados os princípios, programa de necessidades, conceito e partido além dos elementos que compõe o espaço.

O sexto capítulo aborda o cronograma a ser cumprido no período seguinte, na busca de uma organização sistêmica para a correta elaboração da proposta de projeto técnico final.

O último capítulo traz as considerações finais desta primeira etapa do projeto, onde são evidenciados os resultados obtidos durante o decorrer do processo do trabalho.

2. REFERENCIAIS TEÓRICOS

Para o entendimento efetivo do trabalho e embasamento para a elaboração do projeto, foi necessário realizar uma fundamentação teórica voltada para temas que permeiam o significado e a importância do espaço público e como propostas de alteração podem influenciar a relação direta e indireta entre espaço e usuário.

2.1. O espaço público: definição e contexto histórico.

O espaço público urbano é propriedade e domínio da administração pública e se destina a uma coletividade garantindo democracia e cidadania, é de longe o espaço mais democrático dentro de uma cidade, uma vez que possibilita o acesso gratuito de todas as pessoas sem qualquer distinção e em todos os momentos (ALOMÁ, 2013). De acordo com Matos (2010, p.20) “O espaço público é de todos e de ninguém em particular, em princípio, todos o podem usar com os mesmos direitos”.

Ele compreende as praças, calçadas, parques e jardins, ruas e avenidas que conformam o espaço público na cidade tradicional e que constituem o primeiro elemento de percepção do lugar. Vejamos algumas definições recentemente propostas sobre o espaço público urbano.

Lugares urbanos abertos ao público que habitualmente congregam um elevado número de pessoas. (BARNETT, 2003, p. 288)

O Espaço Público é o lugar da cidade de propriedade e domínio da administração pública, o qual responsabiliza ao Estado com seu cuidado e garantia do direito universal da cidadania e a seu uso e usufruto. (ALOMÁ, 2013).

Espaços que dão suporte produzem, ou facilitam interações sociais e culturais. (CARMONA et al., 2003, p. 114)

O espaço público urbano tem várias finalidades, interação, descanso, conexão, circulação, manifestação, recreação, etc., ou seja, é nele que se desenvolvem as atividades coletivas, o convívio e a troca de informações entre seus usuários. Apresenta papel determinante no dia-a-dia das pessoas, é a essência da vida urbana. Segundo Matos (2010), os espaços públicos constituem elementos estruturantes da vida urbana, estimulando o seu desenvolvimento, o que contribui para a valorização da qualidade de vida e vivência urbana.

Desde a Grécia antiga, por volta dos séculos VII à IV a.C., os espaços públicos que inicialmente se destinavam quase que exclusivamente aos pedestres, demonstravam sua importância na manutenção da vida e da cidade. Como nos mostra Rubenstein (1992).

O desenvolvimento de espaços urbanos, que começou com o Mercado Grego chamado ágora, adveio de uma cultura orientada para o pedestre, muito antes da invenção do automóvel. Estes antigos espaços continham instalações relacionadas ao comércio, governo e espaços para assembleias. (...) Estes espaços eram responsáveis pela geração de uma imagem para a cidade em que estavam localizados. (RUBENSTEIN, 1992, p. 1)

A ágora era o lugar privilegiado de encontro dos cidadãos, estava cercada de edifícios públicos, além de mercados e feiras. Seu principal objetivo era reunir os cidadãos e propiciar o seu exercício político e econômico (BALULA, 2011). Portanto, era um local onde a vida pública estava sempre em processo de reflexão, permitindo encontros e trocas de experiências. Com o passar dos anos os ideais foram se adequando aos novos princípios que a sociedade estava adquirindo, baseados no capitalismo e na ascensão das indústrias e tecnologia.

No Brasil três acontecimentos foram primordiais para definir os traços do atual contexto que vive os espaços públicos urbanos: a ascensão da indústria automobilística, o modernismo e a inauguração da capital brasileira no planalto central. As cidades aumentaram, as ruas e avenidas se multiplicaram, o país se industrializou e os automóveis tomaram conta de todo o espaço. Ainda que algumas dessas questões sejam antigas, é possível notar sua repercussão viva nos dias atuais. (BALULA, 2011, p. 98).

No livro, Cidade para pessoas, Gehl (2013) fala sobre os acontecimentos do modernismo que levaram as cidades a produzirem espaços isolados. Aos poucos forças do mercado e as tendências arquitetônicas foram mudando seu foco, deixando de lado os espaços comuns e os meios de integração para projetar edifícios individuais, os quais se tornaram cada vez mais autossuficientes e indiferentes.

O rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. A tradicional função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada. (GEHL, 2013, p. 3)

Reforçando essa ideia, Gehl (2013) nos diz que nesse período de tempo existiu um modelo de planejamento onde se considerava que toda a configuração anteriormente

proposta para as cidades era ruim e que equipamentos como transporte, recreação, trabalho e residência deveriam estar em lugares distintos e de preferência, longe uns dos outros. Como forma de materializar essas ideias, Brasília foi construída, “Brasília é interessante, porque é incrível vista de um avião, mas lá embaixo, onde as pessoas estão, ao nível do olho, ela não é nada bonita” (GEHL, 2013, p.48).

Brasília é um exemplo real, em grande escala, de que o planejamento urbano do modernismo deixou de lado o caráter humanístico que completa o urbanismo, privilegiando a princípio as construções e só então os caminhos e os espaços públicos, quando na verdade deveria ser o contrário. A ideologia do modernismo deu baixa prioridade aos espaços públicos, esses espaços não visavam a vida, mas sim a forma. (GEHL,2013).

De certa maneira a indústria automobilística apoiou essa ideia falha, quando incentivou mesmo que indiretamente, que as pessoas ficassem sempre sentadas e vivesse uma vida cada vez menos sociável (GEHL, 2013). É inegável que o carro foi uma das criações mais bem sucedidas da história da indústria e não era para menos, já que vivemos em um mundo onde o petróleo é a principal fonte de energia, mas segundo Jacobs (2011) o aumento do tráfego de automóveis separa os usos das cidades e destaca os edifícios, espremendo assim a vida para fora do espaço público e em consequência tornando a cidade monótona.

Os carros estão em competição com os pedestres, quando na verdade há espaço suficiente para acomodá-los em lugares distintos ou não e de maneira sociável. A questão não é existir ou não o automóvel, mas sim como conciliar espaço, pessoas e carros, de maneira que nenhum ultrapasse o limite de liberdade do outro.

O espaço urbano deve convidar as pessoas não só a caminhar, mas também a viver a diversidade e a versatilidade dos ambientes. Gehl (2013) cita que

Mas nas cidades, há muitos mais em caminhar do que simplesmente andar! Há um contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura. (GEHL, 2013, p.19)

Ele identifica que o espaço público vai além de ser só um espaço, para cumprir sua real função ele precisa ter boas oportunidades que garantam uma boa caminhada e a vivacidade local e de seu entorno.

2.1.1. Definindo espaços públicos de qualidade

A cada dia que passa as pessoas têm mais certeza da importância da relação entre ambiente e qualidade de vida e se tornam mais exigentes com relação à concepção e manutenção dos espaços públicos, todos querem um lugar digno para habitar, um lugar que qualifique as pessoas. Pessoas que saem, andam, conversam umas com as outras e praticam atividades físicas vivem melhores ao longo da vida e custam menos ao sistema público.

Contudo, os espaços públicos têm constantemente afastado as pessoas ao invés de promover a interação. Acontece que para que esses espaços existam e funcionem é necessário que exista vida, ou seja, pessoas utilizando de forma positiva, o ambiente. (JACOBS, 2011).

Plantar uma árvore, colocar novos equipamentos, domar o tráfego, são simples medidas que podem auxiliar e melhorar a rotina dos usuários e acima de tudo atraí-los. Repensar a rua, a praça, o parque, a arborização e a paisagem urbana, é uma forte premissa para se humanizar o espaço público e experimentar o encontro, a interação e a diferença. “Penso que a boa arquitetura não é apenas forma. Porque isso é escultura. Boa arquitetura é a interação entre forma e vida” (GEHL, 2013)

O projetista deve entender que um projeto seja ele uma criação ou alteração, leva em conta uma necessidade conjunta, é preciso perceber o que cada pessoa espera daquele determinado ambiente, entender a diversidade. Serdoura e Silva (2006, p.7) citam que o espaço urbano deve ser desenhado à escala do homem, dando prioridade ao planejamento do espaço e só depois as construções, “terão de ser construídos com legibilidade e “durabilidade”, possibilitando interações entre as pessoas e o espaço público e vice-versa”. (Apud Jacobs e Appleyard 1987)

A principal responsabilidade do urbanismo e do planejamento urbano é desenvolver – na medida em que a política e a ação pública o permitam – cidades que sejam um lugar conveniente para que essa grande variedade de planos, ideias e oportunidades extraordinárias floresça, juntamente com o florescimento dos empreendimentos públicos. Os distritos urbanos serão lugares social e economicamente convenientes para que a diversidade surja por si só e atinja seu potencial máximo, caso os distritos possuam boas

combinações de usos principais, ruas frequentes, densa mistura de idades das construções e alta concentração de pessoas. (JACOBS, 2011, p. 166)

Jane Jacobs foi uma das primeiras pessoas a pensar e refletir sobre os espaços públicos, ela olhou para as grandes cidades cheias de problemas e enxergou virtudes, onde a sociedade só via defeitos. Em um dos trechos de seu livro ela cita que

As cidades vivas têm uma estupenda capacidade natural de compreender, comunicar, planejar e inventar o que for necessário para enfrentar as dificuldades. (...) As cidades monótonas, inertes, contêm, na verdade, as sementes de sua própria destruição e um pouco mais. Mas as cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para os problemas e as necessidades de fora delas. (JACOBS, 1961, p.88)

Esse pensamento torna o planejamento urbano mais humanístico, pois o que importa de fato não é o espaço em si, mas como e se as pessoas irão se apropriar dele e qual a influência que isso terá em suas vidas. O espaço precisa ter antes de qualquer coisa, a capacidade de mudar e acrescentar à vida dos seus usuários, para melhor é claro.

Observando a dinâmica de uma cidade é possível perceber aspectos particulares e características diversas que denominam a identidade do espaço. Isso acontece porque, analisando do ponto de vista social, as pessoas se apropriam de frações da cidade e fazem delas o seu espaço, com características individuais.

O espaço social não é uma coisa dentre outras, nem um produto qualquer entre outros, mas sim compreende relações de convivência e de coincidência, ordem e desordem, embora relativas. Tal qual a natureza, que não apresenta uma única simetria na produção e reprodução de sua biota, a vida não aparece e desaparece da mesma forma, pois as espécies não são as mesmas e percorrem caminhos diferenciados durante a sua existência. (PANDOLFO; MARTINS, 2016, p. 41)

No espaço público não é diferente, quem transita por ali, leva todos os dias seus anseios e individualidades e então o ambiente vai se transformando e se adequando as vontades dos seus usuários. Segundo Jacobs (2011) “As intrincadas combinações de usos diversos nas cidades não são uma forma de caos. Ao contrário, representam uma forma de organização complexa e altamente desenvolvida”.

Essa relação de dinamicidade e diversidade entre espaço e usuário reorganiza o ambiente o tempo todo e de diversas formas. Para Santos (1979, p. 15), “os componentes do espaço são os mesmos em todo o mundo e formam um *continuum* no tempo, mas variam quantitativa e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as

combinações entre eles e seu processo de fusão”. Portanto não podemos considerar que o espaço é um produto acabado e inerte, ele está em constante mudança em decorrência do tempo e são essas mudanças que permitem ao espaço obter uma identidade. (PANDOLFO; MARTINS, 2017)

Nem sempre as mudanças que ocorrem ao longo dos anos são arbitrárias, o que leva a modificações negativas para o ambiente, nesse contexto estão inseridos projetos como a revitalização, requalificação e a renovação que atuam promovendo dentre outras coisas, alterações sobre as formas preexistentes em um determinado espaço.

No livro “New City Life” de Jan Gehl, Lars Gemzore e Sia Karnaes (2006), os autores condensaram seus princípios em 12 pontos que permitem diagnosticar se um lugar se classifica ou não como um bom espaço público. Abaixo seguem os critérios e uma breve explicação:

Figura 3 – Quadro elaborado com base nos 12 princípios elaborados por Jan Gehl, Lars Gemzore e Sia Karnaes.

12 CRITÉRIOS PARA DETERMINAR UM BOM ESPAÇO PÚBLICO		
1	Proteção contra o tráfego	As cidades devem oferecer total segurança aos pedestres, além de educar e ensinar que não se tem motivos para temer o trânsito.
2	Segurança nos espaços públicos	Que espaço o tenha a possibilidade de promover atividades noturnas através de uma boa iluminação, que garanta a segurança do pedestre.
3	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis	Que os espaços públicos tenham locais para abrigar e proteger as pessoas do calor, chuva e vento. Aumento das áreas verdes.
4	Espaços para caminhar	Para que o pedestre se sinta à vontade para caminhar é necessário que o espaço tenha fachadas interessantes e acessibilidades para todos.
5	Espaços de permanência	Espaços agradáveis para somtemplar fachadas e paisagens interessantes que façam as pessoas permanecerem no local por um período mais longo.
6	Ter onde se sentar	Lugares que incentivem o descanso, o lazer, a leitura, etc
7	Possibilidade de observar	Vistas e paisagens para que os cidadãos contemplem as paisagens da cidade.
8	Oportunidade de conversar	Mobiliários que promovam a interação das pessoas e ausência de ruído que atrapalhe as relações sociais.
9	Locais para se exercitar	Inclusão de aparelhos de exercícios que incentive uma vida mais saudável e menos sedentária.
10	Escala humana	Espaços projetados para a escala humana.
11	Possibilidade de aproveitar o clima	Espaços públicos que se relacionem com o clima e a topografia de cada lugar.
12	Boa experiência sensorial	Árvores, plantas e cursos d'água acessíveis, além de mobiliário feito com bons materiais design e acabamento de qualidade.

Fonte: Autora, 2018.

Complementando todas as características citadas acima, outro fator entra, agora, como quesito primordial na manutenção e ordenamento dos espaços públicos, que é a mobilidade urbana unida à acessibilidade desses espaços.

2.1.2. Espaço público e mobilidade urbana

A mobilidade urbana tem sido um tema bastante discutido nos últimos anos, principalmente quando está relacionada a questões sobre o transporte público, contudo é importante ressaltar que a mobilidade vai além do uso do transporte, ela reúne um conjunto de elementos necessários aos deslocamentos de toda a população, como questões de acessibilidade, pedestres, vias, calçadas e o meio ambiente, isso devido a sua ligação com o uso e ocupação do espaço urbano. Sendo assim ela propõe uma locomoção com qualidade conforme as necessidades peculiares do espaço urbano. (REGINATTO, 2017).

Por meio de medidas públicas e privadas, propõe facilidade e comodidade nos processos de locomoção, por isso sua grande importância no processo do crescimento ordenado das cidades. (SANTOS; NOIA, 2015).

Os processos de deslocamento de casa para o trabalho e do trabalho para casa, por exemplo, realizados por meios motorizados ou não, devem manter um bom funcionamento da sua estrutura, garantindo que a mobilidade seja segura, eficiente, com acessibilidade universal e sustentável para todos, pois o contrário tornaria essa mobilidade reduzida ou ineficiente, ou seja, a população seria prejudicada em suas atividades diárias.

Esse deslocamento é influenciado por alguns fatores, como: dimensões do espaço urbano, complexidade das atividades nele presente, disponibilidade de serviços de transporte, a forma como a cidade é planejada e as características da população, ou seja, a mobilidade se faz dependente do sistema de transporte e das capacidades dos indivíduos. (REGINATTO, 2017, p. 2).

Na busca de técnicas de mobilidade que tornassem as cidades mais justas e sustentáveis, foram criados princípios, diretrizes e instrumentos fundamentais pelo Governo Federal através da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU - 12.587/2012) que impõe a todos os municípios brasileiros a elaboração de um plano de mobilidade, visando, principalmente, ao crescimento sustentável e ordenado das cidades brasileiras e de forma integrada ao Plano Diretor, que almeja a garantia da sustentabilidade, da eficiência e da acessibilidade nos deslocamentos e no planejamento urbano. Desde 2015 a correta execução das diretrizes da PNMU garante a liberação de verbas federais a projetos de mobilidade urbana em cada município. (REIS, 2010)

Destacam-se dentre os princípios os de “acessibilidade universal” (Art. 5º, inciso I); “desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e

ambientais” (Art. 5º, inciso II); “segurança nos deslocamentos das pessoas” (Art. 5º, inciso VI); “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” (Art. 5º, inciso VIII); “eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana” (Art. 5º, inciso IX). E, tendo dentre os seus objetivos, o de “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social” (Art. 7º, inciso I); “proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade” (Art. 7º, inciso II); “promover o desenvolvimento sustentável, com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e de cargas nas cidades” (Art. 7º, inciso IV). (PEREIRA; SOUZA, 2015).

Para que o acesso ao espaço público seja de fato, amplo e democrático é preciso que não só o setor público, mas também a sociedade como um todo priorize esses espaços. O cuidado com os aspectos de mobilidade e acessibilidade garantem qualidade de vida aos cidadãos (PEREIRA; SOUZA, 2015).

Existem inúmeras definições para os conceitos de mobilidade e acessibilidade, esses conceitos se completam ou mesmo se confundem, e mesmo que alguns autores citem como distintos é importante lembrar que eles “caminham” juntos. De acordo com Alves Raia Jr. (2009) e Silva, Alves, Santos (2015), é possível compreender essa relação como:

De maneira bem simplificada, mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos. O conceito de mobilidade está relacionado com os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência. (ALVES RAIA Jr, 2009, p. 4).

A mobilidade e a acessibilidade constituem um par, que é a condição básica para a sustentabilidade urbana. Esses conceitos devem ser tratados a partir de políticas públicas, em que sejam associadas, de forma eficiente e eficaz, ações que estabeleçam regras, normas e condições para o uso do solo, para os transportes públicos motorizados e para os meios de transportes não motorizados, principalmente o caminhar. Tais ações para garantir a acessibilidade e a mobilidade no espaço urbano devem coadunar com parâmetros da sustentabilidade, especialmente no sentido de transformar uma realidade construída no passado, pensando em melhores condições para as atuais e futuras gerações, conforme a definição da Comissão Europeia, a sustentabilidade urbana consiste em um desafio para solucionar os problemas pré-existent nas cidades e também os que podem vir existir em função da expansão urbana (SILVA; ALVES; SANTOS, 2015, p. 997)

O fato de existir mais mobilidade não quer dizer algo melhor, pois o mover-se pode ser irracional e oneroso. A acessibilidade entra nesse quesito tornando a mobilidade

física possível. Segundo Alves e Raia Júnior (2007) baseado no Plano Diretor Participativo, desenvolvido pelo Ministério das Cidades, a acessibilidade assume a função de:

Um indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino almejado, ‘dentro de suas capacidades individuais’, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise de aparelhos específicos. Nesse sentido, a acessibilidade é antes de tudo, uma medida de inclusão social (ALVES; RAIA JÚNIOR, 2007, p. 6).

O conceito de acessibilidade, por muito tempo esteve atrelado ao fato de se destinar a pessoas portadoras de alguma deficiência, isso devido à visão histórica da sociedade. Com o tempo, esse termo foi evoluindo na busca da garantia do acesso a cidade e a inclusão social. Então os profissionais começaram a enxergar em um âmbito mais amplo as dificuldades que todas as pessoas, independentemente de suas características individuais, enfrentavam não só no ambiente familiar, mas na cidade como um todo. (MORAIS, 2015)

Deve-se entender que o conceito de acessibilidade não está limitado apenas às pessoas que apresentam algum tipo de limitação de movimento, mas também, aquelas pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições às infraestruturas urbanas no sistema viário (ausência de calçadas ou essas estão em condições precárias, vias em péssimas condições de operação, falta de segurança para os deslocamentos a pé ou por bicicleta, aumento do risco de acidentes de trânsito) e no transporte público (linhas deficientes, tarifas elevadas, operação precária, veículos velhos etc.). (ALVES; RAIA JÚNIOR, 2009, p.10).

Sob a perspectiva do desenho universal é possível que os ambientes, os produtos e os serviços sejam simplificados e destinados ao maior número possível de pessoas. Um projeto focado no desenho universal deve pensar nas necessidades de todos os indivíduos. Assim a acessibilidade aos espaços urbanos permite que as pessoas usufruam dos ambientes sem se sentirem discriminadas por conta de suas características pessoais. (AGUIAR, 2010).

De acordo com Instituto Nacional para a Reabilitação (2014), o guia de princípios do desenho universal, elaborado no ano de 1997 e utilizado até os dias atuais, traz sete itens que agem para a concretização da acessibilidade. Sendo eles:

1. **Uso equitativo:** Pode ser utilizado por qualquer grupo (pessoas com diferentes capacidades);
2. **Flexibilidade no uso:** Adaptável. Engloba uma gama extensa de preferências e habilidades;

3. **Uso simples e intuitivo:** Óbvio. Fácil de compreender, independentemente da experiência do utilizador, dos seus conhecimentos, aptidões linguísticas ou nível de concentração;
4. **Informação perceptível:** Conhecido. Fornece eficazmente ao utilizador a informação necessária, qualquer que sejam as condições ambientais/físicas existentes ou as capacidades sensoriais do utilizador;
5. **Tolerância ao erro:** Seguro. Diminui riscos e consequências negativas decorrentes de ações acidentais ou involuntárias;
6. **Baixo esforço físico:** Pouca exigência de esforço físico;
7. **Tamanho e espaço para aproximação e uso:** Abrangente. Espaço e dimensão adequada para a abordagem, manuseamento e utilização, independentemente da estatura, mobilidade ou postura do utilizador.

Os itens citados no guia tem o poder de abarcar a diversidade humana garantindo menor esforço e tempo no deslocamento dos usuários por qualquer meio que seja. Segundo Aguiar (2014, p. 15) “A finalidade dos princípios do desenho universal é guiar planejadores, projetistas e administradores urbanos. Apesar de sua natureza genérica, têm provado sua utilidade para moldar projetos de vários tipos por todo o mundo”.

2.2. Cultura como identidade do espaço público

Reforçando os ideais de um espaço público qualitativo mencionado anteriormente, a cultura entra, também, como ponto quase definitivo na formação da identidade individual e coletiva do município e seus cidadãos. O espaço precisa além dos demais atributos, estimular a cultura por meio de características visuais e sociais como fator estruturador e estimulador do meio urbano. Segundo Gonçalves (2005) a cultura é capaz de ampliar o sentido de pertencimento e identidade local.

É a dimensão cultural que fortalece, potencializa e pereniza valores culturais, saberes populares, códigos de relacionamento do grupo humano focalizado. Ações concebidas e implementadas com base nesse compromisso tendem a ser mais bem assimiladas pelos beneficiários e contribuem para o fortalecimento de identidades das comunidades. São numerosos os exemplos de experiências bem sucedidas de inclusão social e de promoção de alternativas sustentáveis de Desenvolvimento econômico local que se fundamentam em processos de resgate das identidades culturais. Programas de inclusão de jovens por meio da oferta de oportunidades de educação artística, muitas vezes no âmbito do folclore, ou esportiva, e programas de geração de renda, baseados na valorização de atividades artesanais, por sua vez apoiados em conhecimentos

e técnicas dos mais idosos das localidades, têm logrado resultados efetivos e sustentáveis para o Desenvolvimento socialmente inclusivo e sustentável das localidades (GONÇALVES, 2005, p. 8).

Nesse contexto, os centros culturais entram como locais de encontro entre a oferta cultural e o público. Esses locais conseguem incluir na cadeia produtiva da arte, pessoas consideradas excluídas desse setor, além de alterar e potencializar a dinâmica dos espaços urbanos trazendo maior visibilidade as cidades, atraindo visitantes e os convidando a ficar e voltar, criando uma crescente competição entre os municípios e assim dando um lugar de destaque a cultura na sociedade contemporânea e nas próprias políticas urbanas.

2.2.1. Definição de equipamentos culturais

Conhecidos como centros de artes, os centros culturais começaram a ganhar espaço na França e Inglaterra por volta do século XIX e assim aos poucos, houve a disseminação em outras regiões das atividades artísticas e a democratização das atividades culturais. De maneira simplificada, se entendia os centros culturais como: “Instituições criadas com o objetivo de produzir, elaborar e disseminar práticas culturais e bens simbólicos, obtendo o status de local privilegiado para práticas informacionais que dão subsídios a ações culturais” (NEVES, 2013, p. 02).

No Brasil, o interesse por centro cultural surgiu mais tarde, aproximadamente nos anos de 1960, sendo efetivado somente nos anos de 1980. Com o apoio das leis de incentivo e dos investimentos, esse ramo teve um alto crescimento nos últimos tempos, sendo, atualmente, uma das principais realizações advindas de órgãos públicos. (RAMOS, 2007).

Embora já houvesse o interesse nestes centros desde a década de 60, e durante o Programa de Ação Cultural do MEC durante o governo Médici, como coloca Teixeira Coelho, os primeiros centros de cultura brasileiros surgiram na década de 80, na cidade de São Paulo, financiados pelo Estado: centro cultural do Jabaquara e o Centro Cultural de São Paulo, a partir daí proliferaram pelas cidades do país (RAMOS, 2007, p. 82).

O Centro Cultural do Jabaquara e o Centro Cultural de São Paulo serviram como exemplo para o SESC Pompeia e em seguida no Rio de Janeiro e Curitiba por iniciativas semelhantes. Os centros culturais que eram entendidos como uma extensão da biblioteca pública, agora é palco de inúmeras atividades, um local de reunião e aglomeração de pessoas de caráter heterogêneo.

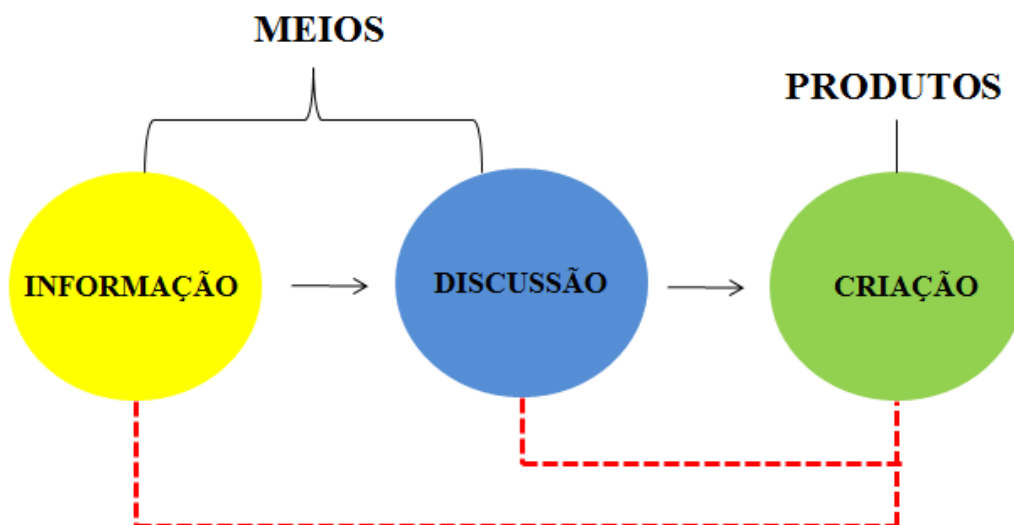
A biblioteca ficou com o lugar da coleção de livros e o centro cultural como o local de atividades menos convencionais e mais criativas, como o teatro e as exposições. Assim, criaram-se conceitos diferentes, separando o acesso ao conhecimento (bibliotecas) da criação de um conhecimento novo (centros de cultura) (RAMOS, 2007, p. 84).

Entende-se por tanto como centro cultural, atualmente, espaços ao ar livre ou edificado, que propicie a prática de atividades que promovam a interação humana e que esta desenvolva seu senso crítico, dinâmico e criativo.

O centro de cultura é um espaço que deve criar laços com a comunidade e os acontecimentos locais, funcionando como um equipamento informacional, no qual proporciona cultura para os diferentes grupos sociais, buscando promover a sua integração. (NEVES, 2013, p.01).

De acordo com Neves (2013) que cita e faz referência a Milanesi (1997), existem três pontos que devem ser seguidos para que os centros culturais tenham seus objetivos alcançados. O primeiro deles é o verbo **informar**, que, através da criação de metodologias, propõe ao usuário o acesso a informação. São exemplos desse verbo espaços de teatro, biblioteca, cinema, museu e espaços de exposições. O verbo **discutir** é o segundo deles e diz respeito a prática de discussões, encontros e críticas e é disseminado através de ambientes como auditórios, espaços de convivência, salas de reuniões e pátios. Por último o verbo **criar**, este é o mais importante, pois reúne o resultado da união entre os verbos anteriores, além de ser imprescindível em um ambiente cultural. Está voltado para ateliês de produção e busca trazer o aprendizado e a profissionalização por meio de novas ideias e propostas.

Figura 4 – Diagrama segundo Milanesi (1997).



Fonte: Diagrama produzido pela autora, 2018.

Assim, os centros culturais devem trazer o máximo possível de atividades e estas devem ser diversificadas para que atenda o maior número de pessoas, oferecendo liberdade para as mais diversificadas práticas culturais.

2.3. Sobre as ruas e os calçadões

As ruas são espaços públicos por essência e, em geral, representam a maior parcela desses espaços existentes em uma cidade. A citação a seguir foi retirada do livro “Morte e Vida de Grandes Cidades” onde Janes Jacobs comprova que as ruas estão longe da função de só comportar veículos:

(...) além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito. As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona. (...) Mais do que isso, e retornando ao primeiro problema, se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas. (JACOBS, 2011, p. 30)

A rua é o elemento principal na configuração de uma cidade, ela cria caminhos capazes de gerar todas as conexões possíveis e importantes no dia-a-dia das pessoas e, portanto cria encontros. Essa interação gera vivacidade aos ambientes. Quanto mais pessoas passam por este caminho, mais ele se torna seguro e contribui na segurança de tudo que está em seu entorno. De acordo com Jacobs (2011) Uma pessoa teme a rua, sente medo de sair em determinado horário, principalmente se está sozinha, ela automaticamente se afasta desse ambiente e por consequência, incentiva outras pessoas a fazerem o mesmo.

A segurança de um local está diretamente ligada ao modo como as pessoas se apropriam dele, por isso é tão importante que as ruas tenham vida e movimento, mas não somente o movimento de carros passando incansavelmente com seus vidros fechados, mas de pessoas caminhando pelas calçadas, atravessando de um lado ao outro, vizinhos observando pelas janelas e isso somente acontecerá se esses espaços proporcionarem um ambiente para tal (JACOBS, 2011). Não perceber que as ruas e calçadas apresentam uma enorme função social, econômica e cultural torna-se um retrocesso. Gehl, reforça essa ideia relatando que:

Em geral, reforça-se o potencial para uma cidade segura quando mais pessoas se movimentam pela cidade e permanecem nos espaços urbanos. (GEHL, 2013, p.6)

O trânsito caótico reflete melhor que qualquer outra coisa a face da sociedade atual. Uma sociedade cansada, estressada e que menospreza uma interação harmoniosa entre as pessoas. Nesse contexto, o automóvel tem se tornado cada vez mais um vilão, pois dificulta o relacionamento direto entre as pessoas no espaço público. Segundo Matos (2010, p. 22) “Passamos todos cada vez mais tempo nos espaços afetados ao transporte - e, muitas vezes, a sua qualidade não tem em conta o ponto de vista do automobilista ou do utilizador dos transportes”.

Excluir o automóvel seria uma iniciativa falha, levando em consideração sua importância na manutenção da rotina das pessoas, mas com algumas atitudes e intervenções é possível que essas pessoas sejam influenciadas a fazerem parte de suas atividades no modo a pé.

Os calçadões, por exemplo, que quase sempre são envoltos por atividades comerciais, de serviços e lazer, tem essa característica de interconectar áreas, geralmente centrais e atrair pessoas a praticarem uma caminhada diária e assim facilitar as relações de interação.

Se retornarmos a um período passado, poderemos relacioná-los aos bazares orientais (fig. 5), onde havia diversos tipos de produtos e serviços a venda e mais que isso se tornava um espaço onde as atividades sociais e a interação entre pessoas era constante. *Não apenas mercadorias são negociadas no bazaar, as opiniões também, daí sua grande influência na política* (VARGAS, 2001, p.107).

De acordo com Vargas (2001, p.146):

Em cidades onde a estrutura medieval permanece com suas ruas estreitas, muitas das antigas funções da praça podem ser encontradas, com eventos e festivais ocorrendo durante todo o ano, além de mercados e feiras para o atendimento das necessidades cotidianas. Outras famosas como Roma, Veneza, Florença e Barcelona atraem turistas de todo o mundo. Esse caráter internacional, por sua vez as torna o reduto dos jovens, rodeados por bares e cafés e lojas famosas. Esses espaços funcionam como uma arena para artistas de rua. (VARGAS, 2001, p. 146).

Figura 5 – Antigo bazar oriental. Local de trocas e encontros.



Fonte: <https://br.pinterest.com>

No ano de 1959, foi inaugurado o primeiro calçadão dos Estados Unidos, localizado no estado de Michigan ganhou o nome de *Kalamazoo Mall*, o ambiente passou pelo fechamento de uma rua na extremidade de duas quadras e teve a inserção de vegetação, troca de piso e mobiliário urbano. Seguindo o exemplo outros calçadões foram abertos no decorrer dos anos, como o *Lincoln Road Mall* (Miami Beach), e *Pomona* (Califórnia), ambos em 1962. (FONSECA, 2012).

Figura 6 – Kalamazoo Mall, EUA.



Fonte: Disponível em:

https://www.mlive.com/news/kalamazoo/index.ssf/2011/03/kalamazoo_mall_after_loss_of_m.html

Na Alemanha a construção dos calçadões começou mais cedo, no ano de 1926, mas só nos anos de 1960 e 1970 que se tornaram comuns, considerados como uma das maiores formas de investimento da época, servindo como modelo para outras cidades e países, era uma forma de criar áreas livres para os pedestres nos centros comerciais que eram muito densos e que apresentavam fortes tendências de crescimento. A intenção destes projetos era o restabelecimento da “cultura da rua”, baseado principalmente no comércio, onde os moradores e frequentadores dos espaços pudessem realizar suas tarefas rotineiras com deslocamentos a pé. Assim a vida social era favorecida através das relações de vizinhança criadas no local. (FONSECA, 2012)

No Brasil a primeira via pública exclusiva para pedestres implantada se encontra no município de Curitiba na Rua XV de Novembro, uma rua desde sempre bastante movimentada, uma das mais movimentadas da cidade. A Rua se tornou calçada no ano de 1972, um projeto bastante contrário aos ideais da época, já que nesse período as montadoras de veículos consolidavam sua presença no país. Segundo Urban (1992) antes de se tornar calçada, a rua era um eixo de grande circulação de veículos importados e nacionais, era uma passagem quase que obrigatória para quem possuía um automóvel, “A rua XV era o endereço elegante para passeios e compras, caracterizando-se o footing, quando as moças circulavam pelas calçadas, enquanto os homens dirigiam os carros importados.” (URBAN, 1992, p. 6)

Na década de 1960, o ápice dos congestionamentos estava justamente na via principal da capital. No trânsito bloqueado, os motoristas observavam dos carros as vitrines das lojas sem descer para ir às compras. Tratava-se de uma relação platônica entre o curitibano e a Rua XV. (BOREKI, 2009, p.10)

A princípio os comerciantes temiam que a implantação de um calçada que excluísse o tráfego de veículos, pudesse prejudicar o comércio levando a queda das vendas, mas o inverso aconteceu. Segundo Rosa e Oliveira (2014) a via se transformou em um espaço mais democrático que proporcionou e ainda proporciona o encontro das pessoas com o intuito de comprar, conversar, debater sobre questões políticas ou até mesmo promover manifestações artísticas e culturais, “criando assim uma referência local, uma espécie de marco visual humano que remete a memória do lugar”. (ROSA e OLIVEIRA, 2014, p.2).

Figura 7 – Construção do calçadão da XV de Novembro em 1972.

Primeira via pública exclusiva para pedestres no Brasil.



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/special-parana-turismo-eventos/6279686179/>. Acesso em: 02 abril 2018.

Figura 8 – Calçadão XV de Novembro atualmente.



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/special-parana-turismo-eventos/6279686179/>. Acesso em: 02 abril 2018.

Passados três anos somente, o segundo calçadão foi inaugurado, dessa vez no município de Juiz de Fora –MG, na Rua Halfeld, uma rua bastante extensa, cerca de 1400m. Assim como o caso de Curitiba essa rua estava cercada de pontos comerciais, agências bancárias, edificações de uso misto e equipamentos culturais como o Cine-Teatro Central e o Cine Palace. Essa diversidade de usos garantia e aliada ao calçadão ainda garante, a vitalidade do ambiente durante o dia e a noite.

Na época em que o calçadão fora implantado, mais uma vez se assemelhando a Curitiba, os proprietários dos comércios locais temiam que a transformação prejudicasse as vendas e afastasse as pessoas, mas foram surpreendidos, pouco tempo depois da implantação “perceberam que o calçadão ampliou o movimento de pedestres, incrementando as vendas do comércio local baseadas no varejo” (FONSECA, 2012, p. 101).

Figura 9 – Inauguração do Calçadão da Rua Halfeld.



Fonte: Disponível em: <http://www.ricardoarcuri.com.br/jfora/ruaspracas/halfeld/index.html>.

Figura 10 – Calçadão da Rua Halfeld nos dias atuais.



Fonte: Disponível em: <https://www.zinecultural.com/agenda/eventos/corredor-cultural-calca-dao-da-rua-halfeld>>. Acesso em: 03 abril 2018.

De acordo com Rubenstein (1992) uma rua orientada preferencialmente à circulação de pedestres pode ser considerada como um calçadão, mas também como rua pedonal, bulevar ou alameda, independente do nome adotado, a função abordada por eles é facilitar primeiramente o trânsito de pedestres e evitar o conflito de veículos em áreas determinadas. Vilaça (2008, p.28), define que o calçadão é como “uma faixa da via de

circulação pavimentada, mais larga que o habitual, por onde as pessoas podem trafegar em diferentes velocidades e experimentar várias formas de mobilidade”.

A implantação de um calçadão implica na transformação do local, contribuindo de maneira positiva para a mobilidade, acessibilidade e interação das pessoas com o ambiente. De acordo com Rubenstein (1992) há opiniões contrárias com relação ao fechamento de ruas considerando que o aumento do tráfego de veículos nas ruas adjacentes aumentaria consideravelmente, causando uma “tensão” no local, acontece que diminuindo as áreas de circulação de veículos e estacionamentos privados, o resultado seria o desencorajamento da utilização dos mesmos, ou seja, os percursos a pé seriam incentivados neste caso.

Podemos entender que um calçadão é uma rua exclusiva para o tráfego de pedestres onde sua pavimentação é homogênea e não existe diferenciação de nível e que, além das características físicas, o calçadão tem a capacidade de revitalizar e requalificar uma área urbana específica facilitando às interações, melhorando o turismo, o comércio, o conforto ambiental, a segurança e principalmente, incentivando o trânsito a pé. As políticas públicas relativas ao Calçadão têm como foco principal o bem estar do pedestre. (DITTRICH, REVORÊDO, OLIVEIRA, RAMOS e GOLEMBIELSKY, 2015, p.1)

2.4. Os Centros comerciais e seus impactos na vida urbana

O comércio está inserido no setor terciário da economia, um setor que até meados do séc. XX era considerado como improdutivo baseado na ideia de teóricos clássicos da economia, como Adam Smith, por exemplo, que defendia a premissa de que somente o trabalho era considerado como fator produtivo e com capacidade de gerar valor. Vargas (2001, p. 52) diz que: “O setor terciário pode ser definido como aquele que incorpora atividades que não produzem nem modificam objetos físicos (produtos ou mercadorias) e que terminam no momento em que são realizadas”.

Ao longo dos anos, principalmente depois do processo de desindustrialização, o comércio e a própria sociedade foram se aprimorando e o setor foi ganhando cada vez mais espaço, devido a sua influência na criação de empregos, na produção de renda e impostos e influência na criação e na adaptação da infraestrutura local, dentre outras questões.

Pode-se dizer que a estruturação das cidades se deu no momento em que o comércio assumiu seu lugar, impondo a troca comercial como função urbana. Sendo assim considerado como um ponto de extrema importância a ser analisado nos espaços públicos urbanos.

Entende-se por comércio as atividades econômicas que consistem na troca direta e indireta de bens e serviços entre duas ou mais pessoas, visando num sistema de mercado, ao lucro. As atividades comerciais são essencialmente urbanas, mesmo que de início tenham surgido antes da formação das cidades. Pensando nisso, entender a configuração do comércio é de certa forma uma maneira de se compreender o desenvolvimento do espaço urbano, uma vez que o comércio é um dos principais responsáveis pela transformação das cidades. Salgueiro reforça essa ideia, destacando que:

O comércio é importante para a cidade por uma série de razões. Em primeiro lugar, a troca é aí uma atividade tão significativa que diversos autores vêem nela a razão essencial do urbano. (...) Em segundo lugar, o comércio e alguns serviços contribuem fortemente para definir as estruturas dos núcleos de povoamento e para a integração funcional dos bairros periféricos. (...) Em quarto lugar, o comércio é um meio poderoso de intervenção urbanística através da sua capacidade polarizada (...). (SALGUEIRO, 1995, p. 183).

Para que o comércio funcione é necessário estar inserido em um ambiente que propicie tais atividades, por isso busca lugares que coincidam com locais de trânsitos de pessoas e também com as diferentes atividades sociais, sejam elas ligadas a religião, festas, cultura e política. Como exemplo disso temos as ágoras gregas, que inicialmente foram criadas com a finalidade de ser centro de decisões políticas e posteriormente obrigadas a dividir espaço com as atividades comerciais. Segundo Cleps (1997, p. 117) o comércio “(...) Sempre ocupou um lugar estratégico no espaço das cidades visto que sua função é produzir e aproveitar-se da concentração populacional.”

O comércio torna o seu entorno um espaço de encontros e interação, onde as negociações geram uma relação mais íntima entre comprador e vendedor. Tornando-se assim um agente importante na produção do espaço urbano, remodelando a morfologia urbana, as relações sociais e a transformação de espaços pré-existentes.

De acordo com Pandolfo e Martins (2017) há alguns anos essas relações tem sido de certa forma, suprimidas pela atual tendência informacional, advinda da internet e do e-commerce, essa atualização nas atividades comerciais facilitam o processo de compra e venda e é também um ponto chave para a globalização. Ainda assim as trocas realizadas

no espaço físico continuam sendo cruciais dentro das cidades, pois movimentam a economia do município e contribuem também na caracterização do espaço urbano. Como destaca Vargas, o comércio vai além das trocas de mercadorias:

Imagine que para a troca se realizar é necessário o encontro. E a troca não será, apenas, de mercadorias. Ideias, palavras, experiências e sensações fazem parte do encanto... E essa troca, que nos perdoe o comércio virtual (*e-commerce*), não pode prescindir do espaço físico para se materializar (VARGAS, 2001, p. 11).

Mesmo com o advento da modernidade, o comércio local não perdeu sua importância, inclusive um exemplo que representa bem essa questão, são as feiras livres que existem no Brasil desde o tempo da colônia e permanecem vivas até os dias atuais, sendo em alguns municípios o único meio de comércio existente. (BOECHAT e SANTOS, 2011)

2.4.1. Comércio resistente: Feiras Livres

As feiras livres de comércio são um exemplo antigo, resistente do comércio varejista e importante na transformação do espaço social e urbano. A palavra “feira” tem sua origem derivada do latim *feria* significando dia santo, feriado ou dia de descanso. Desde o princípio a feira teve papel fundamental na economia, no surgimento das cidades e como fator de manutenção do capitalismo. (BOECHAT e SANTOS, 2011, p.3).

O aparecimento destes espaços estava ligado à preocupação dos produtores em vender o excedente da produção. As feiras sempre eram montadas em volta de igrejas, praças e principalmente nos fins de semana devido ao fluxo de pessoas, que era maior. Segundo Gonzaga (1994), a principal causa da origem das feiras está relacionada à extensa produção de produtos agrícolas, na época não existia uma produção linear de mercadorias que ligava a necessidade ao consumo, dessa forma, surgiram as relações de trocas que intensificaram a prática comercial no decorrer do tempo e estabeleceram uma estrutura mais ampla na formação da feira livre nas cidades.

Muitas cidades tiveram seu surgimento através das feiras, pois formavam um agrupamento de pessoas que vinham até elas para comprar e vender e assim iam se fixando nesses lugares e formando novos povoados, vilas, cidades. Mascarenhas e Dolzani (2008) definem as feiras como:

(...) constitui modalidade de mercado varejista ao ar livre, de periodicidade semanal, organizada como serviço de utilidade pública pela municipalidade e

voltada para a distribuição local de gêneros alimentícios e produtos básicos (MASCARENHAS e DOLZANI 2008, P.75).

Portanto, as feiras são um ramo da atividade comercial realizada ao ar livre em curto prazo e dias definidos previamente pelo poder público do município com o objetivo de compra e venda de produtos de vários gêneros. É uma atividade que representa um bom desempenho econômico no município e que proporciona o incentivo a capacidade de empreender de cada feirante.

O espaço das feiras, geralmente é alegre, com sons, cores, movimentos e personagens que interagem com o ambiente e as pessoas que passam por ali. A feira é um local de vivência único e diversificado em decorrência dos diferentes objetivos que direcionam as pessoas para o lugar.

Figura 11 – Feiras livres de produtos orgânicos e artesanato. Promoção da interação social.



Fonte: Disponível em: < <https://blog.guadaim.com.br/feiras-livres-famosas-no-brasil/>>. Acesso em 18 abril 2018.

As feiras consistem em um local de relação social, existem pessoas passando por ela o tempo todo, conversando, comprando, contando histórias e negociando. Isso gera um “tumulto” organizado, que no fim consegue atender de maneira efetiva todos que circulam por ali. Essa movimentação de pessoas e produtos que a feira traz é responsável por criar uma identidade ao local e enriquecer a cultura de uma região.

De acordo com Silva (2014), a atuação das feiras envolve uma dinâmica entre compradores e vendedores, na qual a comunicação oral faz parte do grande esforço na

venda das mercadorias, na feira encontramos uma variedade de produtos distintos ofertados a comunidade, essa prática é comum em toda a cidade devido aos costumes sociais adotados ao longo da história.

Além disso, nos dias em que as feiras acontecem o fluxo de veículos diminui, pois as pessoas preferem fazer seu percurso pelas ruas e calçadas a pé para observar os produtos com calma, fazer suas negociações e encontrar pessoas.

2.4.2. Fachadas ativas

As fachadas ativas ou Plinths (Fig. 12), são como um elemento de transição entre arquitetura e cidade, ela prioriza a interação entre edifício e pedestre facilitando o convívio entre a população e os usuários do local e o mais importante permite que se tenha um controle do que acontece nas calçadas tornando o espaço ainda mais seguro. (SCOPEL, 2017). Segundo Leite Jr. “Estas fachadas, possuem acesso direto para as calçadas e são destinadas a usos não residenciais, como o comércio e os serviços locais.” (LEITE Jr., 2015, p.1).

Figura 12 – Fachadas ativas revitalizando eixos urbanos de São Paulo.



Fonte: Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 18 maio 2018.

De acordo com Gehl (2013), os andares térreos são como uma zona onde se localizam portas de entrada e os pontos de troca entre interior e exterior e por isso são considerados como um espaço de transição que tem a capacidade de proporcionar uma oportunidade para vida e interagir com o resto da cidade. Esses andares são capazes de prender a atenção do pedestre estimulando-o visualmente e socialmente, tornando sua passagem ao local mais interessante. Segundo Scopel (2013):

Pode-se definir por fachadas ativas os andares térreos das edificações conformados nos alinhamentos frontais do lote com portas janelas ou vitrines, voltadas para a rua. Esses andares no nível da rua podem ser usados para comércio, serviços ou equipamentos, possibilitando a permeabilidade física e/ou visual e atividades e usos constantes nestes espaços. (SCOPEL, 2017, p.2).

No Brasil existem três cidades que são exemplos nas discussões das diretrizes voltadas para Fachadas Ativas, São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte. Essas cidades apresentam um plano diretor um pouco mais evoluído com relação a esse tema, pois já demonstram uma maior preocupação em promover a relação entre arquitetura e cidade de forma eficiente e qualitativa para o município e para o pedestre. A atualização no plano diretor estratégico desses municípios busca a dinamização dos passeios públicos. Cada plano diretor trata de formas variadas os usos e normas das fachadas ativas, contudo sua essência permanece a mesma, que é a capacidade de enriquecer as cidades. (SCOPEL, 2017).

Figura 13 – Fachada ativa em São Paulo – SP. Destaque para a vivacidade que as fachadas dão a rua.



Fonte: Disponível em: <catracalivre.com.br/planejamento-de-sp/>. Acesso em: 18 maio 2018.

As fachadas ativas vêm diretamente associadas á melhoria da estética do ambiente, do senso de comunidade e a segurança (Fig. 13, 14).

Calçadas vibrantes com fachadas ativas fomentam a economia local, pois encorajam pedestres a frequentar o comércio e os serviços. (LEITE Jr., 2015, p. 4).

Contudo, é preciso constatar que a implantação das fachadas ativas necessita de um estudo abrangente sobre a área e seu entorno, pois para que o projeto seja eficiente, o espaço precisa obter demanda de comércio e serviço suficiente em todas as quadras de

implantação, pois caso contrário, refletirá no aumento de espaços ociosos pela cidade, repercutindo no efeito contrário ao que se espera. (LEITE Jr., 2015).

Figura 14 – Rua São Francisco. Conhecida como rua do fogo, a rua que virou livro.



Fonte: Disponível em: <https://joaquimlivraria.wordpress.com/2015/01/06/o-que-fazer-em-curitiba-va-para-a-rua/>>. Acesso em: 19 maio 2018

2.5. Requalificação Urbana

Quando analisamos a cidade como um todo, tentamos entender de que maneira surgiram problemas como o crescimento desordenado, a falta de infraestrutura e a ausência de áreas públicas de qualidade. Acontece que esses são só alguns dos problemas da cidade contemporânea, sendo um dos principais fatores para esses problemas a ausência de planejamento no processo de urbanização.

Essa ausência, acarretou na ineficiência da relação entre homem e cidade, Gehl (2013) faz uma análise destacando como a projeção da cidade deve ser pensada, a fim de garantir essa integração entre pessoas e espaço público.

As cidades devem pressionar os urbanistas e arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social e para uma sociedade democrática e aberta. (GEHL, 2014)

Como citado em capítulos anteriores as cidades vêm ganhando maior visibilidade devido ao rápido processo de crescimento dos centros urbanos. Ribeiro (2011) traz para nós a importância que os municípios devem dar as políticas que fundamentam, reorganizam e reestruturam o tecido urbano, uma vez que proporciona maior equilíbrio e sustentabilidade a área. Com isso a cidade se torna mais qualificada e integrada e ganha

uma nova identidade, mais funcional, dinâmica, inclusiva e coerente. O espaço urbano pede por reorganização para que tenhamos o acesso e o direito à cidade, garantidos.

Seguindo essa teoria a requalificação urbana entra com a possibilidade de intervir na cidade contemporânea trazendo melhorias nas condições funcionais, ambientais, de mobilidade e acessibilidade.

A requalificação urbana visa a melhoria da qualidade de ambiente e de vida nas cidades e envolve a articulação e integração de diversos componentes como, por exemplo, a habitação, a cultura, a coesão social e a mobilidade. (SILVA, 2011)

Complementando, a requalificação tem como objetivo promover alterações no espaço físico urbano a fim de dar qualidade e novos usos a esse espaço, Gehl (2013) faz uma análise sobre o papel dos arquitetos urbanistas na promoção de cidades eficientes:

As cidades devem pressionar os urbanistas e arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras e sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social para uma sociedade democrática e aberta. (GEHL, 2014, pag.6)

Abaixo seguem algumas diretrizes que contribuem para uma requalificação eficiente:

- Resgate da qualidade de vida;
- Território oportuno, equilibrado, eficiente;
- Melhoria da dinâmica urbana;
- Melhoria do acesso as oportunidades que a cidade pode oferecer;
- Melhoria do conforto ambiental;
- Incentivo a prática de atividades físicas e o trânsito a pé;
- Incentivo a integração social.

3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Para toda elaboração de um bom projeto, é preciso ter bons embasamentos, para esse estudo busquei referências que tivessem aspectos marcantes na relação de melhoria da vida urbana, a partir de técnicas de requalificação ou revitalização. Este estudo servirá como forma de análise e compreensão de técnicas e diretrizes a serem aplicadas no projeto.

3.1. GAM - Centro Cultural Gabriela Mistral, Santiago

Em 1972, sob o Governo da Unidade Popular, o edifício foi construído por causa da Terceira Conferência Mundial de Comércio das Nações Unidas. Após o golpe de estado, em 1973, o edifício mudou suas funções; foi renomeado "Edifício Diego Portales", seus espaços foram modificados e muitas obras de arte foram removidas e censuradas. Se opondo a essa ideia de censura em 2010 o edifício foi reinaugurado como um centro cultural que leva o nome da poetisa chilena, Gabriela Mistral, que foi ganhadora do prêmio Nobel de literatura em 1945. O principal objetivo do centro é de promover a integração, o acesso e o encontro da população com a cultura e a arte, através do teatro e da música.

3.1.1. Sobre o projeto

Ficha Técnica

Nome do projeto: Centro Cultural Gabriela Mistral

Equipe de projeto: Cristián Fernández Arquitectos, Lateral arquitectura & diseño

Tipologia do projeto: Cultural

Localização: Santiago, Chile

Ano do projeto: 2008

O edifício onde se encontra o centro cultural foi utilizado, por muitos anos, escassamente, e caiu completamente em desuso depois de ser danificado por um incêndio no ano de 2006. O edifício passou em poucos anos de símbolo do “homem novo” durante o governo de Salvador Allende quando fora inaugurado, para “poder total”, no governo

do general Pinochet, um governo totalmente autoritário. Sua biografia “bipolar” tornou a edificação mal vista pela população. A modificação e revitalização do prédio veio então trazer uma nova realidade ao equipamento e ao entorno (Fig. 15, 16 e 17).

Figuras 15,16 e 17 – Fachadas da edificação. Proposta contemporânea baseada na “transparência” e na união do passado, presente e futuro.



Fonte: HELM (2011).

A proposta é bem simples de se entender, uma vez que ela reúne as características principais da antiga edificação e as reinterpreta de uma forma contemporânea. Existem quatro ideias principais que nortearam essa transformação, são elas:

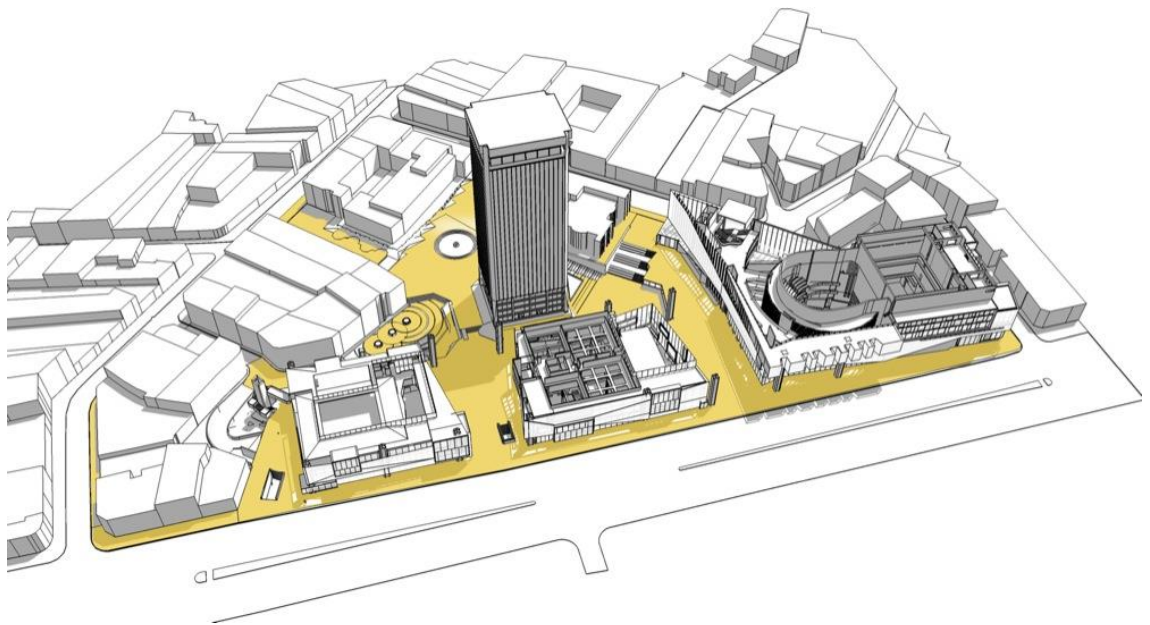
- Abertura para a cidade e suas relações urbanas através de uma grande cobertura com volumes soltos sob a mesma;
- criação de novos espaços públicos;
- abertura do prédio para a comunidade através da incorporação de um programa comunitário;

- legitimidade do projeto através da incorporação da maior quantidade possível de agentes sociais na formação de um novo marco para a cidade.

Proposta urbana

Conforme a figura abaixo demonstra (Fig. 18), a transformação do edifício não se conteve somente a parte construtiva em si, mas todo o seu entorno, principalmente a quadra em que estava inserido. Sendo assim, a equipe começou a pensar e remodelar o espaço para depois o prédio se adaptar ao contexto urbano. Dessa forma a edificação não se oporia à cultura existente e sim iria reforça-la.

Figura 18 – Estudo do entorno do Centro Cultural Gabriela Mistral.



Fonte: HELM (2011).

Programa do edifício

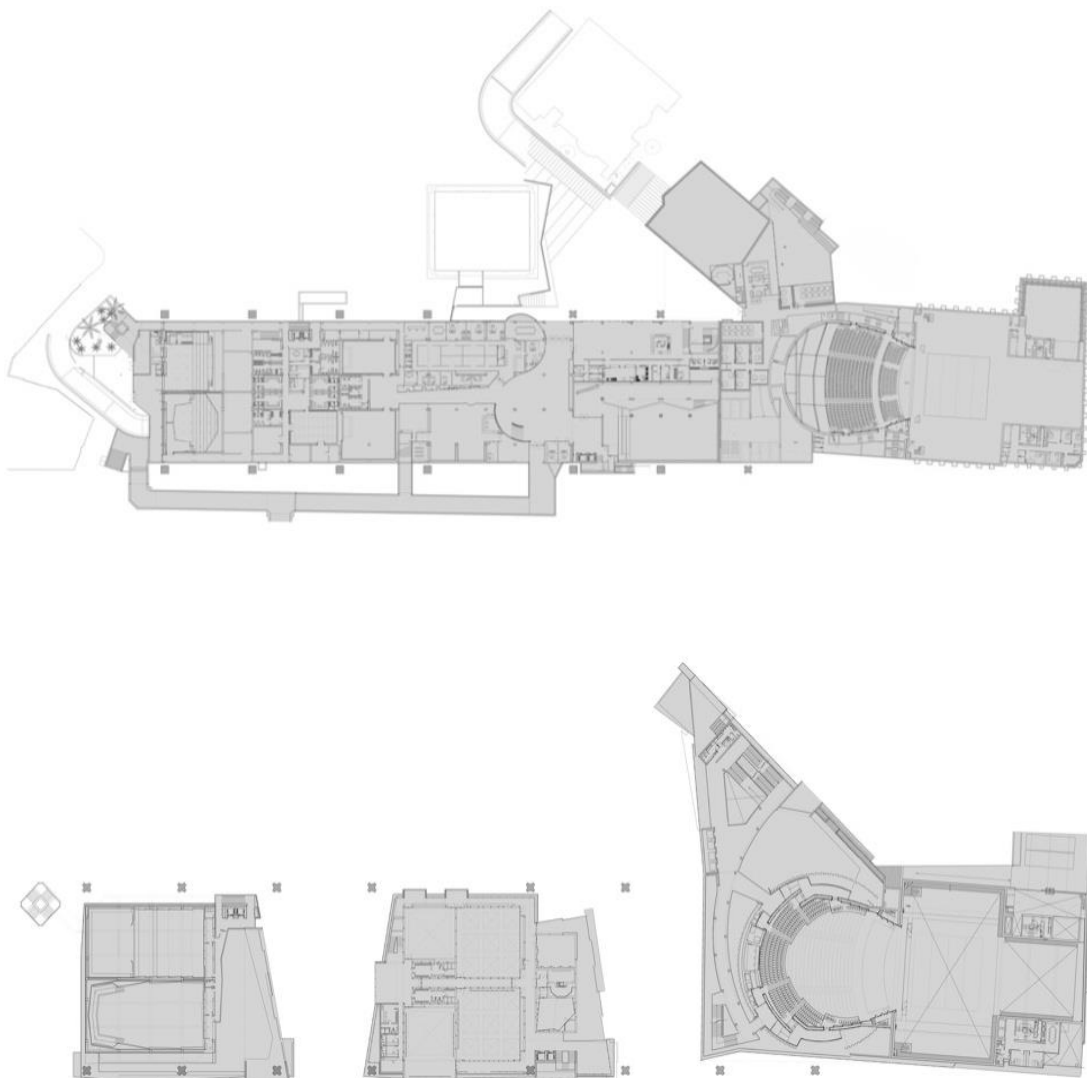
O edifício foi organizado em três blocos, o primeiro deles se destinou a ser o Centro de Documentação para as Artes Cênicas e Música (Biblioteca), o segundo para as Salas de Formação de Artes Cênicas e Música (salas de ensaio, Museu e exposição) e o terceiro destinado a Grande Sala de Concertos (Teatro para 2.000 pessoas) (Fig. 19, 20, 21).

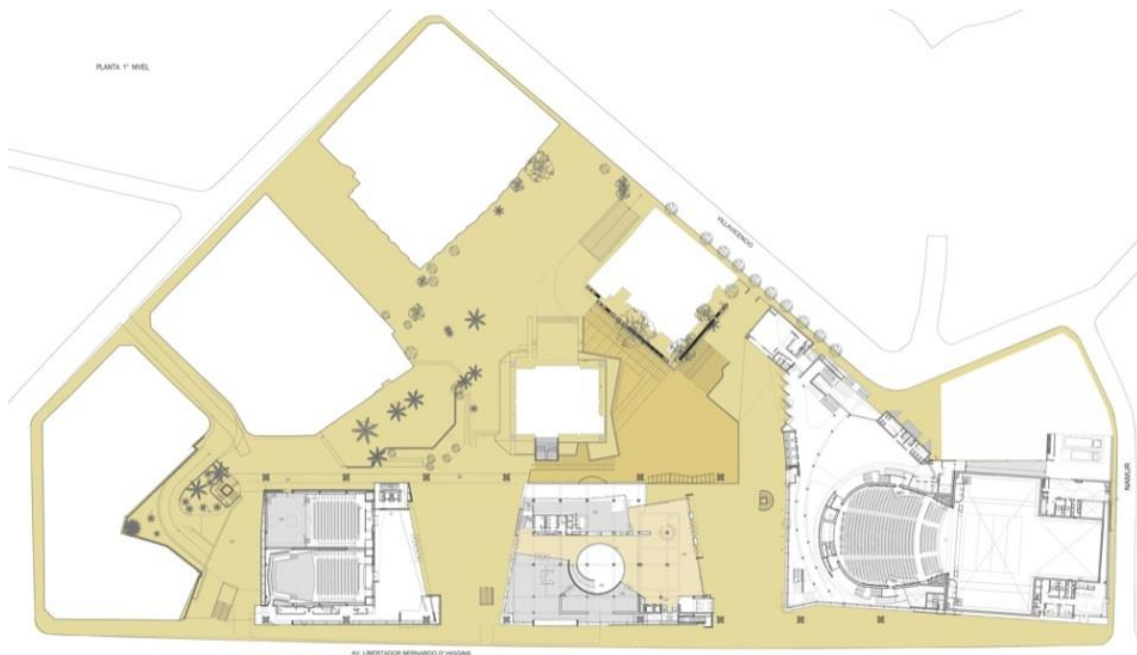
No nível do espaço público esses blocos se separam e criam acessos alternados (Fig. 20 e 21) enquanto que no nível mais baixo eles se reúnem e formam um espaço

único (Fig. 19). Os ambientes que ficam entre os blocos são cobertos e permitem a passagem do público como se houvesse uma continuidade do espaço público, assim as pessoas tem a oportunidade de vivenciar as duas experiências, de estar dentro e fora do edifício.

Os dois volumes que ficam sentido oeste são remodelações do antigo edifício, já que no incêndio foram as partes menos afetadas, enquanto que o terceiro bloco a leste fica uma nova edificação, construída na atual intervenção, onde fica a grande sala de concertos (Fig.20, 21).

Figuras 19, 20 e 21 – Planta baixa do Pav. Inferior/Planta baixa Pavimento Térreo/ Planta baixa do Térreo relacionada a quadra.

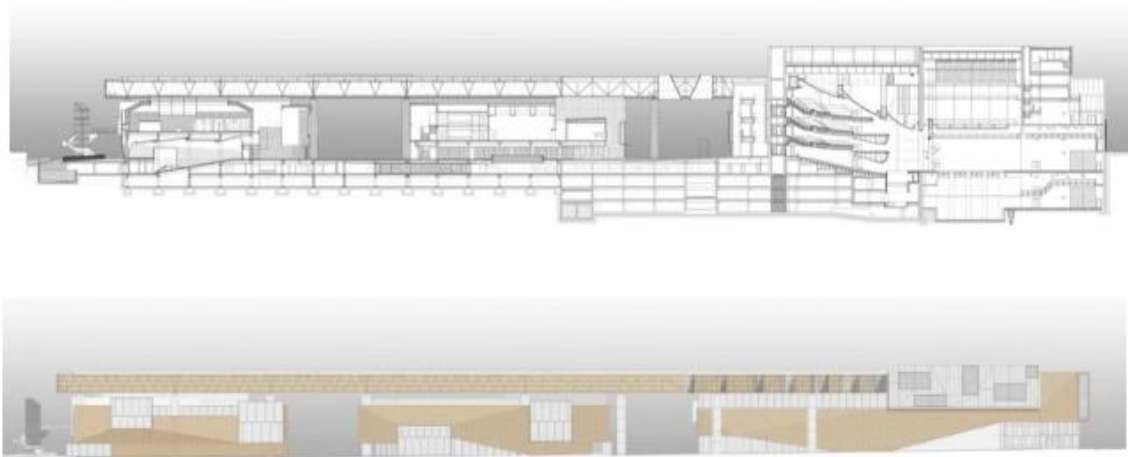




Fonte: HELM (2011).

No Corte e Elevação é possível evidenciar melhor essa separação dos blocos e espaços de circulação criados entre eles (Fig. 22, 23).

Figuras 22 e 23 – Corte e Elevação.



Fonte: HELM (2011).

Materialidade

O aço corten, o concreto armado aparente, o aço, o vidro e a madeira foram os materiais utilizados no projeto. O aço corten foi o principal deles (Fig. 24, 25), já existia na edificação, só que agora veio na sua maior expressividade, utilizado também nas fachadas e no piso, assim criando um elo entre o passado, presente e futuro. O vidro veio

também com o papel de criar a revelação do ambiente interior para quem está vendo de fora e o contrário para quem está dentro do edifício, então a união dos dois materiais cria uma sensação fascinante de desdobramento do aço (Fig. 26, 27).

Figuras 24 e 25 – A edificação apresenta o aço corten como um material que aparece em variadas formas de acabamento.



Fonte: HELM (2011).

Figuras 26 e 27 – Pavimento térreo. O uso do vidro e do aço corten trazem claridade e descontração ao ambiente.



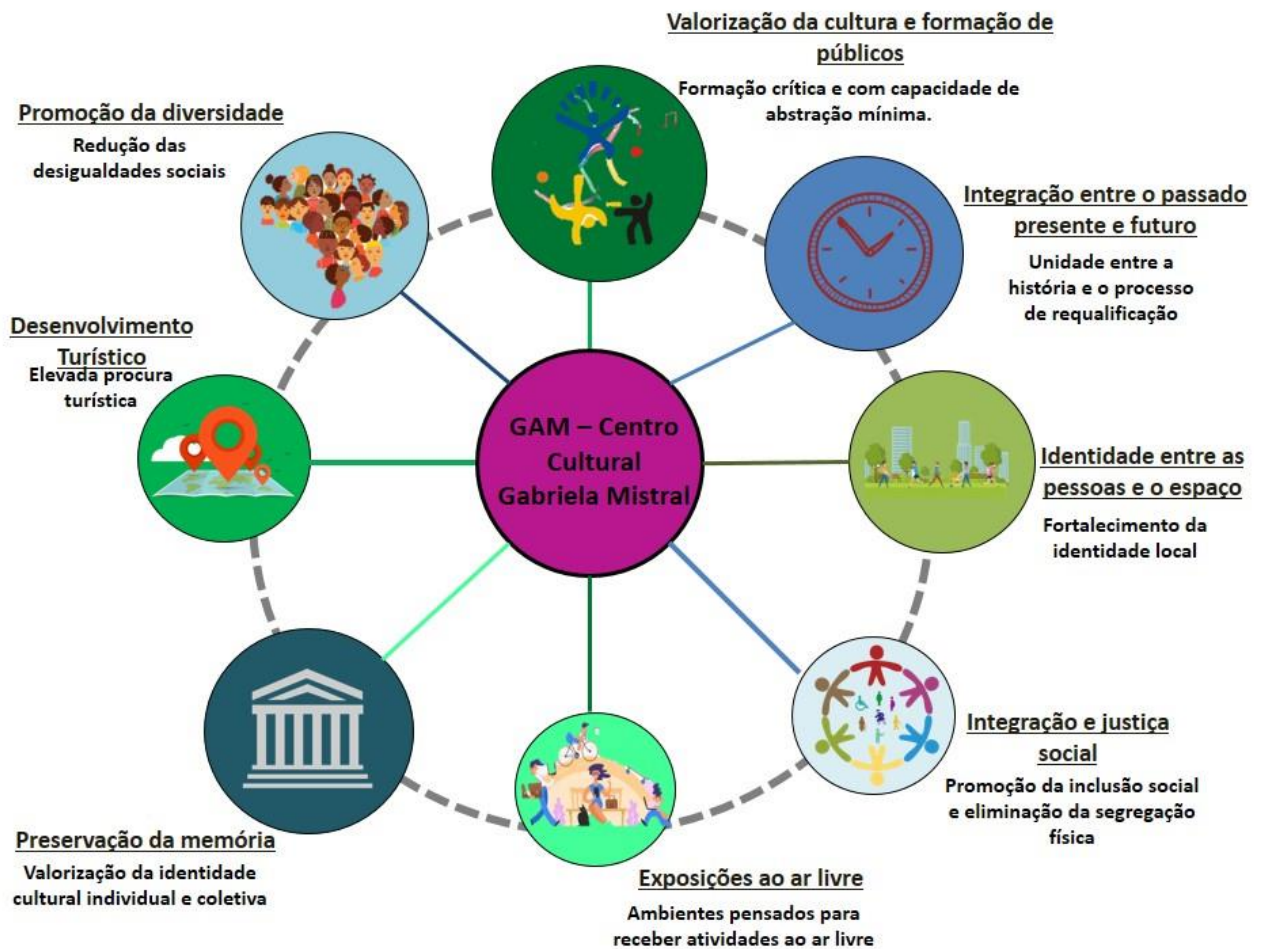
Fonte: HELM (2011).

3.1.2. Análise conceitual

Nesse projeto é possível observar como a iniciativa de revitalização do edifício trouxe a possibilidade de transformação não só do equipamento, mas de todo o seu entorno, além da melhoria na promoção da qualidade de vida e interação entre usuários e entre o equipamento e o espaço urbano.

O aspecto histórico cultural é muito importante nesse caso, já que o espaço traz consigo uma bagagem de histórias entre a população, a política e o edifício, portanto foi necessário se preocupar em manter o elo entre o passado, o presente e futuro permitindo que alguns elementos da edificação continuassem vivos no ambiente, mas de forma mais contemporânea possível. Assim os materiais utilizados foram primordiais para alcançar esse objetivo. O mapa conceitual (Fig. 28) traz de maneira sintetizada o levantamento dos conceitos primordiais do projeto.

Figura 28 – Mapa conceitual: Centro Cultural Gabriela Mistral



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018.

3.2. Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco

O objetivo principal desta intervenção foi de transformar o centro histórico de Castelo Branco em um espaço cultural e em consequência dessa transformação, solucionar os problemas do tráfego urbano e qualificar a área da Praça da Devesa que se encontrava em estado de degradação e desuso. Assim contribuindo para a circulação e segurança dos pedestres.

3.2.1. Sobre o projeto

Ficha Técnica

Nome do projeto: Centro Cultural em Castelo Branco

Equipe de projeto: Mateo Architecture

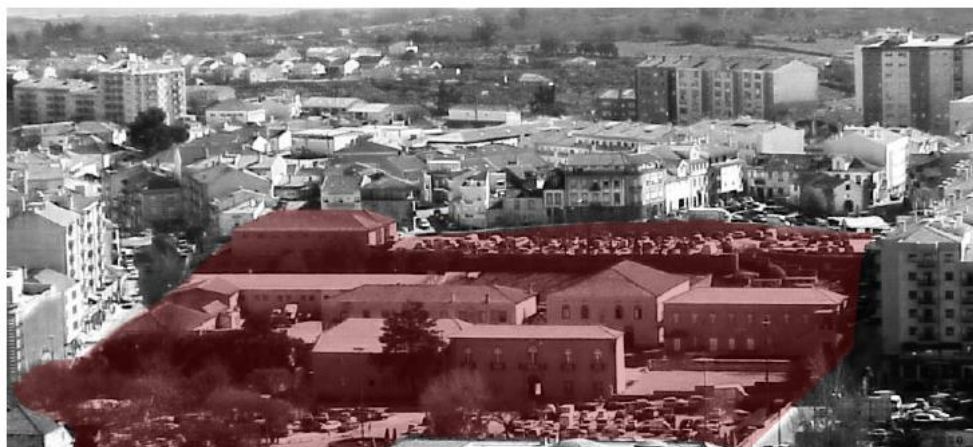
Tipologia do projeto: Revitalização e Requalificação Urbana

Localização: Devesa, Portugal

Ano do projeto: 2013

Castelo Branco junto de mais vinte e uma cidades faz parte do chamado Programa Polis (Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades) esse programa é uma sociedade entre o estado e as câmaras municipais com o intuito de liberação de verbas para programas de revitalização/requalificação urbanísticas. Nesse caso, a revitalização propunha uma mudança no centro cívico e histórico da cidade por meio da criação de parques com estacionamento subterrâneos, novos equipamentos urbanos e exclusão do tráfego de veículos em algumas ruas. (MOTA, 2016)

Figura 29 – Largo da Devesa, Castelo Branco.



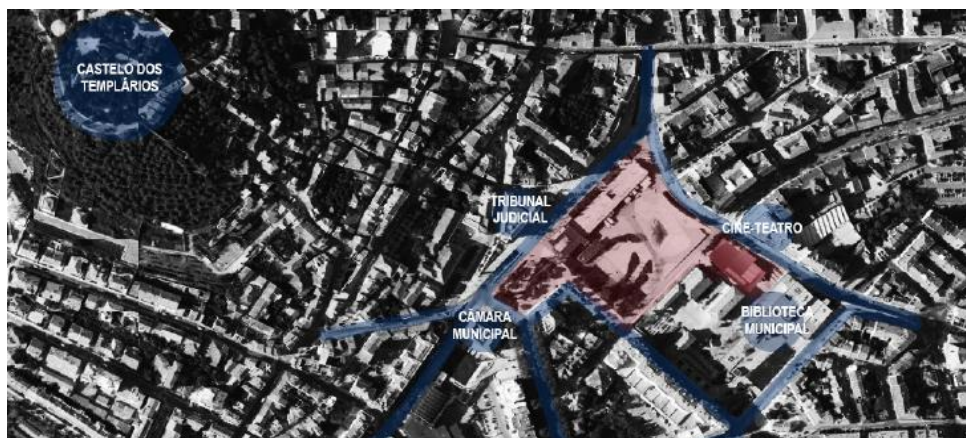
Fonte: MOTA (2016, p. 118).

Figura 30 – Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco.



Fonte: MOTA (2016, P. 118).

Figura 31 – CCCB, ligações com a cidade.



Fonte: MOTA (2016, p.118).

A Praça do Largo da Devesa (fig. 29, 30) foi o local de intervenção, “um espaço público central e de grandes dimensões, localizado no tecido histórico, que se encontrava num avançado estado de degradação e de desuso, carecendo de medidas de transformação e modernização” (MOTA, 2016, p. 119). A praça estava ocupada por uma bomba de gasolina e servia também, como estacionamento para alguns equipamentos públicos que existem no local, como a Biblioteca Municipal, a Câmara municipal e o Teatro (fig. 31).

Josep Luís Mateo foi o arquiteto responsável pela execução do projeto. Esta operação urbana desenvolveu-se em duas fases: na primeira fase, entre 2003-2006, revitalizou-se a praça; na segunda fase, entre 2007-2013, construiu-se o Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco (CCCB) (fig. 32), previsto desde o início do projeto em 2000. (MOTA, 2016)

Figura 32 – Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco.

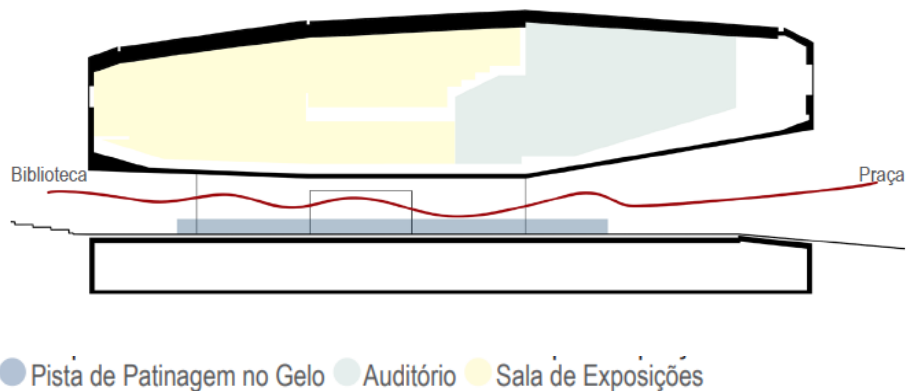


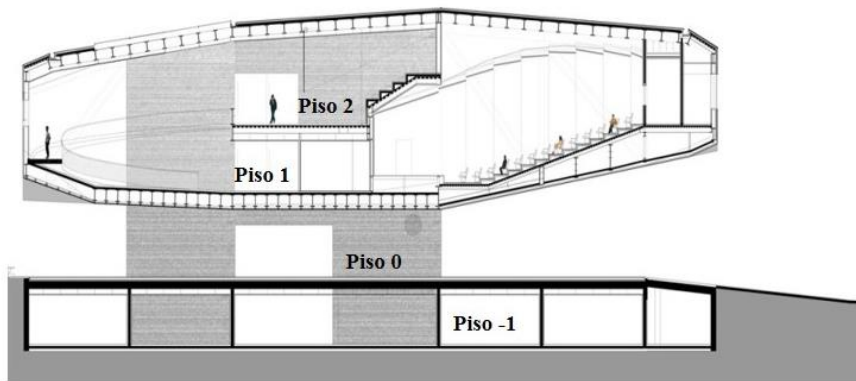
Fonte: MOTA (2016, p. 120).

Equipamento

O equipamento se desenvolveu em quatro pisos, sendo piso 0,1,2 e subterrâneo (fig. 33 e 34). O piso 0 é acessado através de uma suave rampa que leva ao estacionamento, sua área livre é ocupada por uma pista coberta de patinagem no gelo e por um pequeno anfiteatro, junto à biblioteca. O piso -1 é composto pela recepção, uma galeria, a área administrativa e, ainda, garante o acesso ao parque do estacionamento subterrâneo do edifício, também acessado através de uma rampa ou por elevadores a partir do piso 0. Os pisos 1 e 2 tem pé direito duplo e existe em uma das extremidades um espaço para exposição e na outra extremidade o auditório, que se molda as curvas do edifício, entre essas extremidades existe um espaço de circulação em comum. Por fim, na cobertura estão localizadas as áreas técnicas e uma grande claraboia que ilumina a sala de exposições abaixo. (MOTA, 2016)

Figuras 33 e 34 – Cortes transversais.





Fonte: MOTA (2016, p.124).

Mateo desenhou o CCC (Centro de Cultura Contemporânea) de uma maneira bem singular, exuberante e contrastante com o entorno. O volume, revestido a zinco e madeira, está suspenso em dois apoios de betão armado, destacando-se pela sua forma não identificável, assimétrica e facetada (Fig. 35, 36) (MOTA,2016)

Figura 35 – Detalhes construtivos em madeira.



Fonte: MOTA (2016, p. 120).

Figura 36 – CCCB relação com os edifícios públicos.

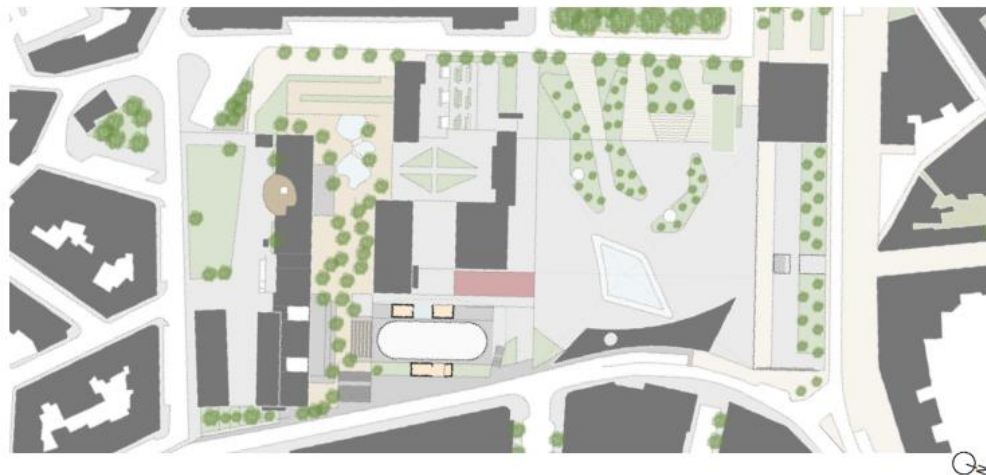


Fonte: MOTA (2016, p.120).

Espaço público

A primeira fase da revitalização se deu pela renovação da Praça do Largo da Devesa (Fig. 37, 38), conforme mencionado acima, nessa etapa o arquiteto procurou estabelecer estratégias que levassem em consideração as diferenças de cota do terreno junto à construção de um miradouro com implantação de novos mobiliários fixos e móveis, construção de um anfiteatro, de rampas e novos materiais.

Figura 37 – Implantação.



Fonte: MOTA (2016, p. 122).

Figura 38 – Largo da Devesa - Visto a partir do CCCB.



Fonte: MOTA (2016, p. 126).

3.2.2. Análise conceitual

A intervenção foi capaz de estabelecer um novo centro cívico no município baseado em usos lúdicos e culturais, transformando a escala do espaço público. O projeto leva em consideração como fator primordial o retorno da dinâmica do espaço com a inserção de novos mobiliários e equipamentos, além de priorizar a circulação do pedestre. Quando a dinâmica do ambiente é reestabelecida a parte histórica também recebe um novo olhar e valorização por parte dos usuários e do poder público, reforçando assim a identidade do lugar.

O mapa conceitual (Fig. 39), evidencia essas características que foram de grande relevância no projeto apresentado e servirão como base para o conceito final de elaboração desse trabalho.

Figura 39 – Mapa conceitual: Centro de Cultura Contemporânea de Castelo Branco.



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018.

3.3. Plataforma das Artes e Criatividade, Guimarães

A transformação do antigo mercado municipal da cidade de Guimarães em um espaço multifuncional dedicado a atividades artísticas garantiu que houvesse uma reintegração física e funcional no tecido urbano e assim uma área chave da cidade fosse recuperada de maneira física e social.

3.3.1. Sobre o projeto

Ficha Técnica

Nome do projeto: Plataforma das Artes e Criatividade

Equipe de projeto: Pitágoras arquitectos

Tipologia do projeto: Revitalização e Requalificação Urbana

Localização: Guimarães, Portugal

Ano do projeto: 2012

A Plataforma das Artes e da Criatividade é um projeto infra estrutural de transformação do Antigo Mercado Municipal de Guimarães (Fig. 40) num espaço multifuncional, dedicado à atividade artística, cultural e económico-social. Este equipamento dedica a sua praça exterior ao uso público e a sua extensão ao terreno adjacente, alojando uma série de atividades e espaços dedicados a três grandes áreas programáticas:

- Art Center, que abriga uma coleção permanente, no caso a Coleção de José Guimarães, área de exposição temporária, um espaço polivalente para atividades adicionais, espetáculos e shows, além de uma série de atividades complementares e serviços.
 - Creative Labs (escritórios de apoio às empresas) para a recepção e instalação de atividades relacionadas às indústrias criativas, permitindo o desenvolvimento de projetos de negócios.
 - Workshops para apoiar a criatividade emergente, consistindo em espaços de trabalho e vocação criativa para jovens criadores em várias áreas, esperando desenvolver projetos em uma base temporária.
- (ARCHMOV, 2013)

Figura 40 – Antigo Mercado Municipal, Guimarães.



Fonte: MOTA (2016, p. 108).

Figura 41 – Plataforma das Artes e Criatividade



Fonte: MOTA (2016, p. 108).

Figura 42 – Plataforma das Artes e Criatividade, ligações com a cidade.



Fonte: MOTA (2016, p. 108).

A plataforma (Fig. 41) se tornou um ícone da contemporaneidade em Guimarães mas, além disso preservou também o passado por meio da “praça” - designação que adquiriu com o antigo mercado e que é um elemento ícone da paisagem de Guimarães. (MOTA, 2016)

O equipamento

O edifício foi concebido de forma regular e assimétrica (Fig. 43), o revestimento utilizado na fachada junto aos perfis metálicos em latão e o vidro cromado se destacam por conta dos efeitos provocados pelo brilho do latão (Fig. 44), no período noturno o

mesmo material chama atenção por conta da iluminação colorida que reflete no espaço da praça. (MOTA, 2016).

Figura 43 – Planta baixa



Fonte: MOTA (2016, p. 114).

Figura 44 – Fachada iluminada.



Fonte: MOTA (2016, p. 120).

Por um longo período de tempo, o antigo mercado estava sendo ocupado por uma indústria de transformação de mármore, por esse motivo seu interior se encontrava completamente descaracterizado. O processo de revitalização/requalificação permitiu que fossem recuperadas todas as áreas internas e foi além, requalificou a partir daí todo o quarteirão. (MOTA, 2016)

O espaço público

A praça é caracterizada por seus espaços limpos e lineares, sem obstáculos. Desenvolvida em dois níveis, possui poucos mobiliários urbanos e os que existem podem ser movidos, por ser um local resguardado os acessos são feitos de maneira pontual utilizando algumas antigas entradas do mercado. (MOTA, 2016)

A vegetação é colocada estrategicamente ocupando os limites do espaço livre:

- Plataforma superior: foram preservadas as árvores de grande porte junto à ala nascente e foram introduzidos novos elementos vegetais junto à ala norte (fig. 45);
- Plataforma inferior: foram implantados novos elementos vegetais a sul e junto às escadas que dão acesso à cota superior (Fig. 46), (MOTA, 2016).

O espaço público é um local reservado e sossegado mesmo com ruas adjacentes que possuem um movimento contínuo, isso acontece, pois os edifícios em seu entorno formam uma barreira visual e sonora (fig. 47, 48). Essa barreira mesmo com limites bem visíveis, traz aconchego ao ambiente e não atrapalha a permanência e circulação das pessoas por conta dos elementos naturais e de estar.

Figura 45 – Praça a cota superior.



Fonte: MOTA (2016, p. 110).

Figura 46 – Praça a cota inferior.



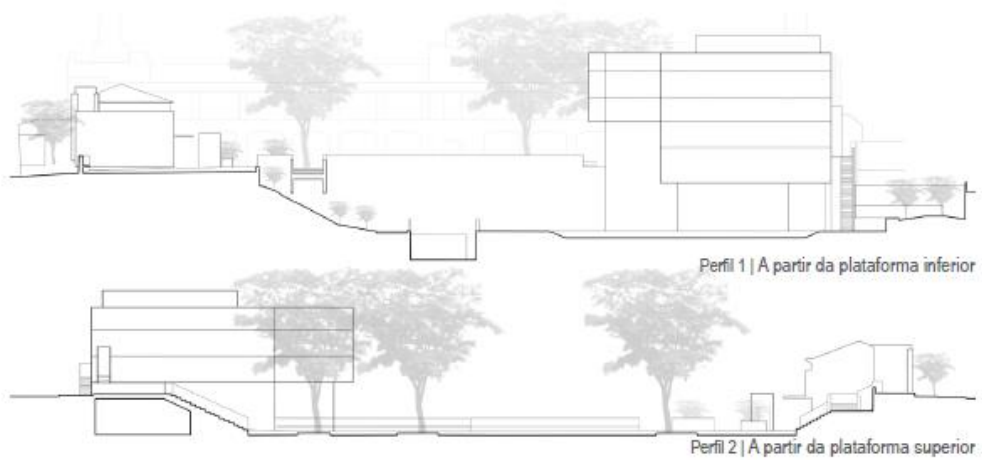
Fonte: MOTA (2016, p. 110).

Figura 47 – Acesso para o público.



Fonte: MOTA (2016, p. 112).

Figura 48 – Relações topográficas



Fonte: MOTA (2016, p. 114).

3.3.2. Análise conceitual

O foco deste projeto foi de promover a dinamicidade do espaço, a partir da criação de atividades no centro cultural e em seu entorno, além disso a preservação da memória esteve presente pois o edificado constitui o rosto da cidade, evidenciando características importantes da sua história, como a própria preservação do mercado municipal.

Figura 49 – Mapa conceitual: Plataforma das Artes e Criatividade – Guimarães



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018.

3.4. Análise geral das referências projetuais

As análises apresentadas levam em consideração características que os projetos possuem em comum entre eles e entre o projeto a ser realizado neste trabalho, além de analisar pontos específicos em cada estudo.

O principal ponto em comum analisado é o da capacidade que as alterações no espaço tiveram de revigorar a área urbana e em consequência proporcionar qualidade de vida aos usuários e a valorização econômica do espaço, sem que as características culturais originais do ambiente fossem perdidas, somente reforçadas.

A integração também é uma peça chave nos projetos, já que tais modificações apresentaram estratégias eficientes que garantiram a unidade entre os projetos e o entorno, através da dinâmica local e inserção de atividades capazes de atrair a população a participar cada vez mais do processo de configuração urbana.

Outro aspecto bastante importante é que com as modificações os espaços se tornaram mais igualitários e voltados quase que exclusivamente ao pedestre. As pessoas se tornaram o foco em cada um dos projetos e essa preservação do pedestre nos lugares trouxe vivacidade e uma constante avaliação e adaptação do espaço.

Projetar um centro cultural, de certa forma é uma maneira de trazer mais segurança ao ambiente, pois a movimentação de pessoas dentro dos equipamentos ou em seu entorno aumentam consideravelmente.

4. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO

Neste capítulo serão destacadas características da área de estudo, relacionadas á morfologia e configuração urbana do ponto de vista da autora.

4.1. Contextualização da área de estudo

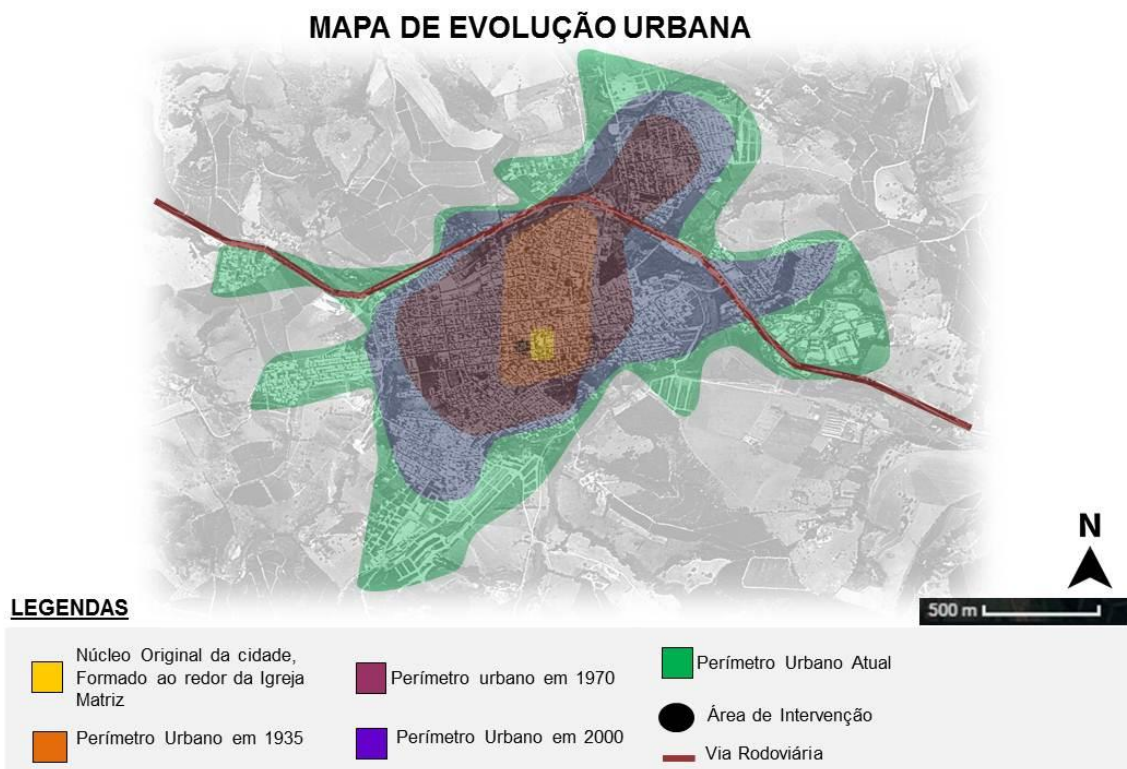
Elói Mendes teve sua origem em meados de 1856 a 1891 nomeado primeiramente como Mutuca (devido à grande quantidade de mosquitos que existiam na região) e logo depois como Espírito Santo da Mutuca. O fundador e primeiro morador do município foi José Gonçalves de Souza.

A localidade progrediu bastante principalmente sob a liderança dos irmãos Capitão Joaquim Eloy Mendes que se tornou Barão de Varginha e João Pedro Mendes, sendo construída nessa época, a primeira Escola de Instrução Pública – Decreto nº 2.487 de 30/03/1909-MG e feito vários melhoramentos a partir daí. (MUNICÍPIO DE ELÓI MENDES – PREFEITURA, 2012)

Em 30 de Agosto de 1911, pela Lei nº 556, o Município teve sua emancipação com o nome de Elói Mendes, (homenageando dessa forma, o Barão de Varginha, Joaquim Elóy Mendes), e sendo seu território desmembrado do Município de Varginha.

No mapa de evolução urbana (Fig. 50), percebe-se que a origem da cidade se deu no entorno da praça da matriz, um evento bastante comum nos demais municípios, a Igreja Matriz do Divino Espírito Santo juntamente com a praça ao seu redor é hoje um bem tombado. Por um longo período de tempo a praça foi palco de vários eventos municipais, como a festa de carnaval, shows, festas católicas e demais eventos sociais. Com a construção do Parque de exposições a maioria desses eventos foi transferida ou para o parque ou para o Club Eloy Mendes que fica na lateral esquerda da praça da matriz e também é um bem tombado.

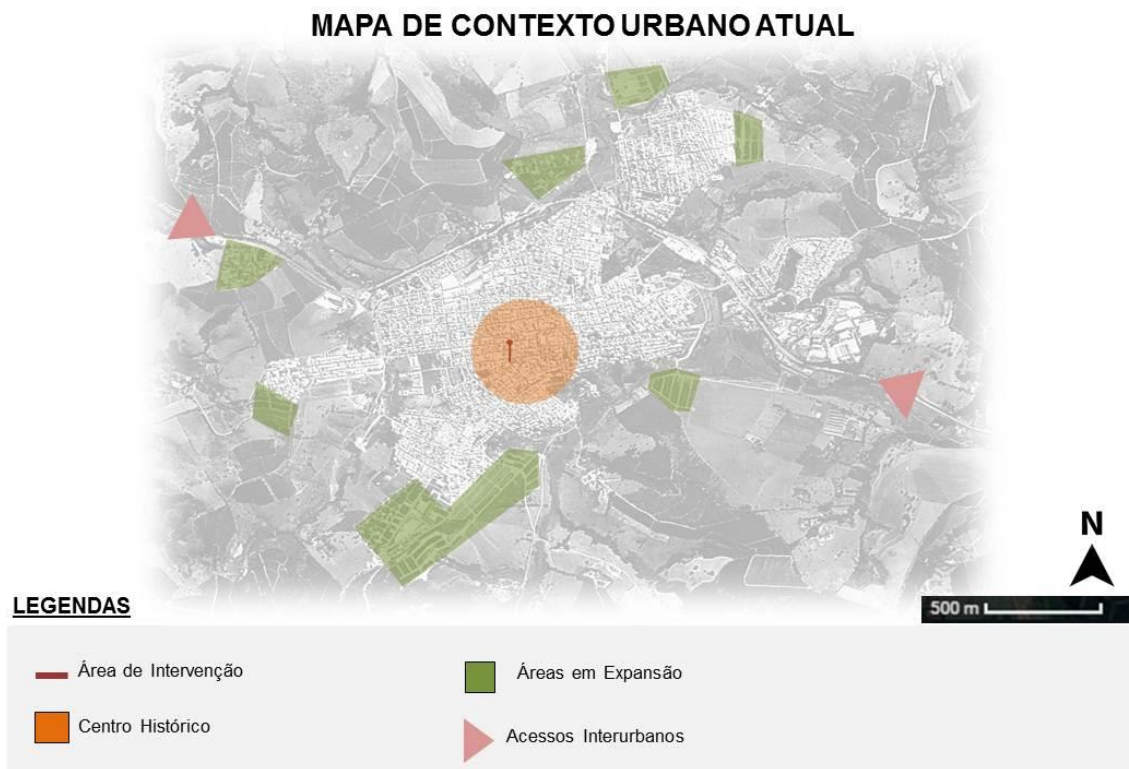
Figura 50 – Mapa de evolução urbana.



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

No mapa de contexto urbano atual (Fig. 51), é possível identificar que o centro histórico continua sem alterações, estagnado, e observam-se também as relações do centro onde se localiza a área de intervenção com as novas áreas que estão se desenvolvendo no perímetro urbano. Não existe uma área específica onde a cidade cresce mais, os novos loteamentos estão surgindo como um círculo ao redor da cidade o que muda são as leis de uso e ocupação, tamanhos de lotes e topografia.

Figura 51 – Mapa de Contexto Urbano atual.



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

A delimitação da área de intervenção (Fig. 52), fica bem próxima a Praça da Matriz e a Praça do Triângulo, dois bens tombados. Nessa área não existem equipamentos sem uso ou abandonados, a edificação escolhida para demolição funciona atualmente como Secretaria Municipal de Saúde e foi escolhida, pois ocupa um terreno grande, trata-se de um prédio com muitas salas e poucos usos, muitas dessas salas estão fechadas e como não há interesse de preservação para esta edificação o local se tornou o mais propício para intervenção, além de estar localizado bem no início da rua onde começará o calçadão.

Figura 52 – Mapa de Contexto da Área de Intervenção.

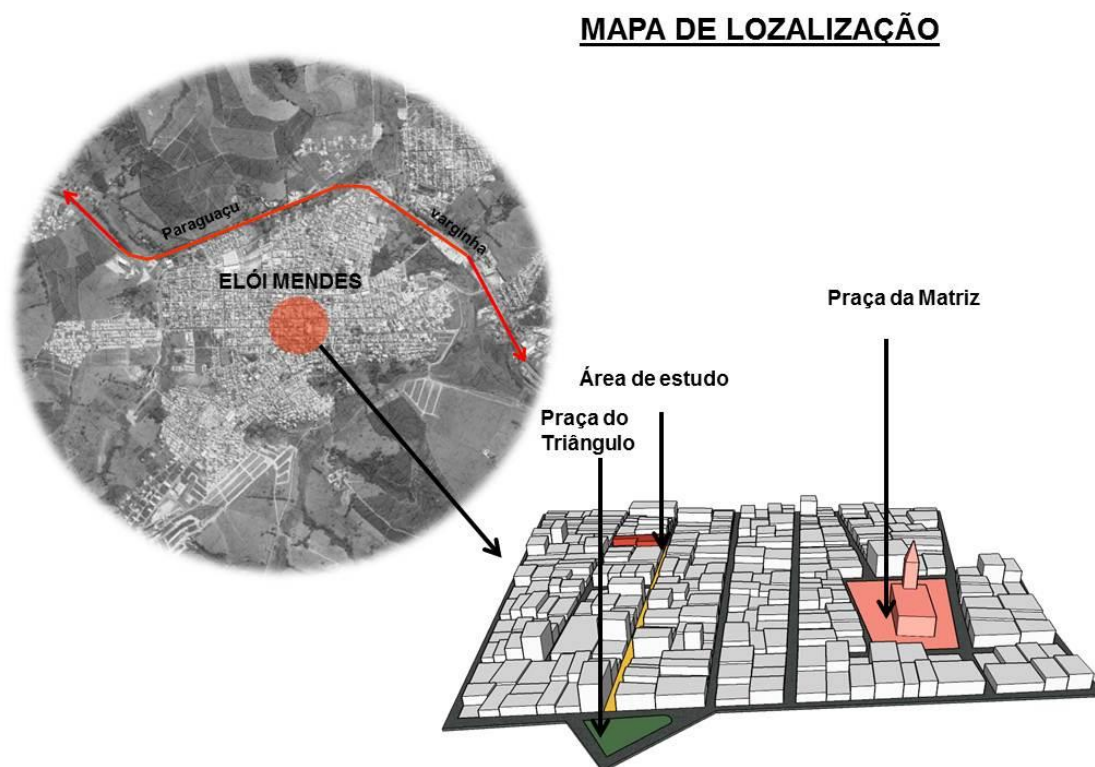


Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

4.2. Diagnóstico da situação atual e entorno imediato da área de estudo

A área de estudo se localiza na parte central do município e compreende a Rua Cel. Horácio Alves Pereira em quase toda a sua extensão (Fig. 53).

Figura 53 – Contexto urbano. Relação do objeto de estudo com os equipamentos públicos de maior uso no município.



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

Esta rua foi escolhida devido à grande importância que possui no município. O fluxo de veículos e pedestres é constante, pois serviços essenciais estão localizados neste local, como agências bancárias, lojas de segmentos variados, lanchonetes, pequenos supermercados, sorveterias e restaurantes. Além disso, as ruas que cortam o objeto de estudo também possuem em sua maioria esses mesmos equipamentos com a adição de alguns equipamentos institucionais, ou seja, é imprescindível que as pessoas façam uso de pelo menos um serviço que o espaço disponibiliza toda semana.

Assim, o fluxo se mantém intenso de segunda a sábado aproximadamente até oito horas da noite, quando o horário de funcionamento se encerra. No sábado o fluxo é bastante intenso no período da manhã e depois do almoço diminui, no domingo a rua fica mais vazia, pois poucos equipamentos funcionam, como lanchonetes e sorveterias apenas.

Figuras 54, 55, 56, 57 – Início do trecho de intervenção, a parte mais movimentada. Lojas de segmentos variados, além das feiras.



Fonte: Autora, 2018.

Figuras 58, 59 – Secretaria Municipal de Saúde. Local onde será proposta a futura galeria.



Fonte: Autora, 2018.

Figuras: 60, 61, 62, 63 – Segundo trecho. Espaço menos movimentado por conta do tipo de lojas que existem no local, geralmente de móveis, ou artigos de costura.



Fonte: Autora, 2018.

Figuras 64, 65 – Início do último trecho de intervenção. Ligação com a Praça do Triângulo.



Fonte: Autora, 2018.

Essa frequência constante de pessoas faz com que elas criem uma identidade com a área tornando o local uma atividade agendada, sempre. Nesse lugar as pessoas

trabalham, fazem suas refeições, encontram conhecidos, fazem novas amizades, trocam informações e caminham.

Aos sábados acontecem também, as feiras orgânicas (Fig. 66, 67, 68, 69) que atraem muitas pessoas ao local, colaboram na movimentação da economia do município e ainda ajudam e valorizam as atividades rurais desenvolvidas pelos produtores do município.

Figuras 66, 67, 68, 69 – Feira livre que acontece todos os sábados no período da manhã. Como a rua tem pouco espaço as barracas ficam montadas no pátio da Secretaria Municipal de saúde.



Fonte: Autora, 2018.

No final da rua existe uma praça recentemente revitalizada (Fig. 70,71) pela prefeitura municipal que também atrai muitas pessoas, principalmente nos finais de semana, por conta do restaurante que fica próximo a ela e dos brinquedos (cama elástica, piscina de bolinhas) que os comerciantes colocam no local.

Figura 70 e 71 – Praça do Triângulo



Fonte: Disponível em: <www.eloimendes.mg.gov.br>. Acesso em: 24 abril 2018.

Levando todos esses itens em consideração que se torna tão importante a elaboração de medidas que valorizem ainda mais a rua e as atividades que acontecem nela.

4.3. Uso e Ocupação do solo

Por meio do mapa de uso e ocupação do solo (Fig. 72), é possível perceber que no geral o uso residencial é mais intenso que os demais, contudo o uso comercial/serviço e misto também aparece em grande quantidade, principalmente na rua e entorno imediato onde será implantado o calçadão. Isso reforça o fato de que o setor comercial é muito forte na área.

Na área de estudo temos:

Habitação Residencial:

- **Habitação Unifamiliar:** Edificação destinada à moradia de uma só família;
- **Habitação Coletiva:** Edificações destinadas a servir de moradia a mais de uma família, contendo duas ou mais unidades autônomas;
- **Habitação Transitória do tipo 1:** Hotel

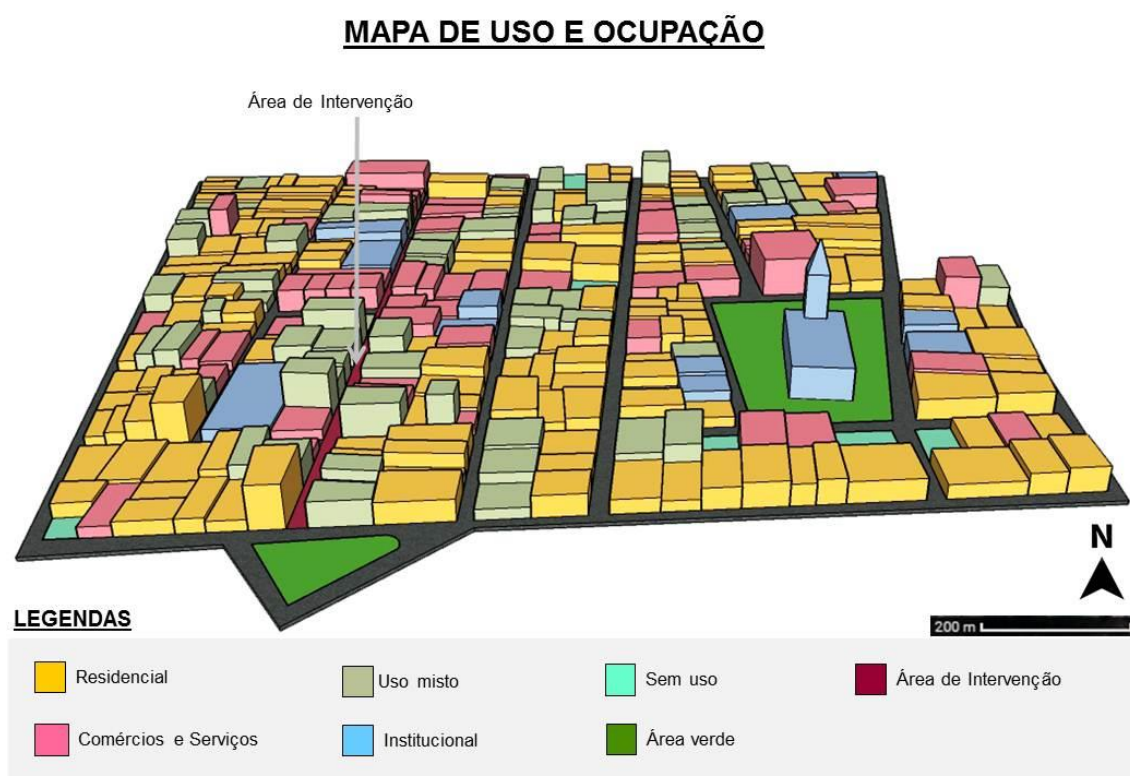
Uso Comercial:

- **Comércio vicinal de utilização imediata e cotidiana:** açougues, padarias, confeitaria, lanchonetes e pastelaria.
- **Comércio vicinal de atividade profissional e serviço pessoal:** manicure, cabelereiro, consultórios, escritórios e institutos de beleza.
- **Comércio e serviço de bairro:** Restaurante, pizzaria, material de construção, joalheria, agências bancárias, academia, estabelecimentos de ensino de cursos livres, laboratórios de análises clínicas, radiológicos, fotográficos e estacionamentos particulares.
- **Comércio e serviço setorial:** Imobiliárias, supermercados e serviços públicos.

Uso Comunitário:

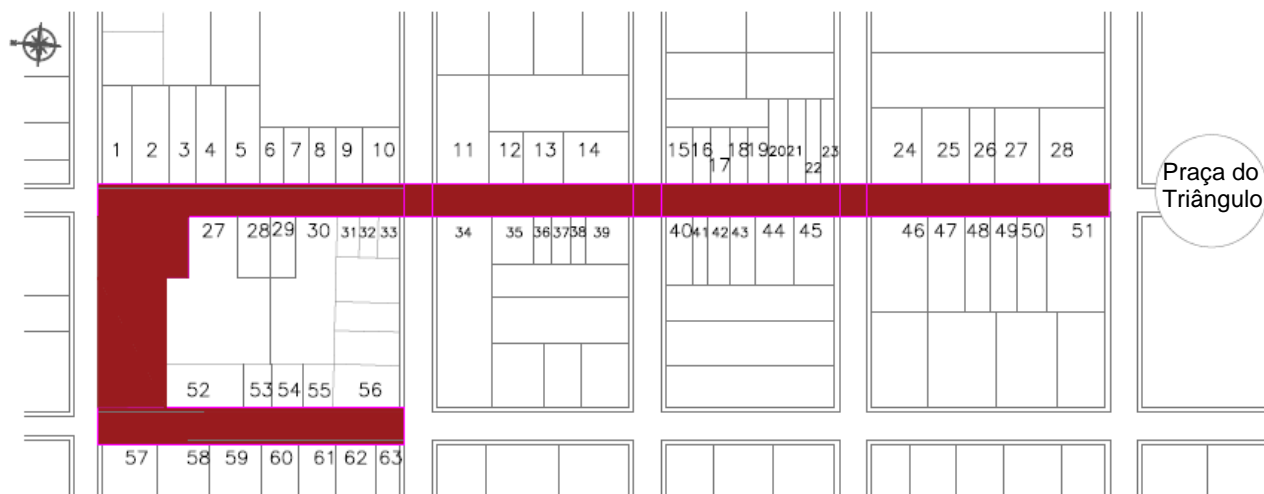
- **Uso comunitário 1:** Posto de saúde.

Figura 72 – Mapas de Uso e Ocupação do Solo.



Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

Figura 73 – Lojas existentes na área de estudo.



- | | | | |
|----|--|----|---|
| 01 | Casa do Japonês – Artigos eletrônicos gerais | 12 | RS1,99 – Utensílios Gerais |
| 02 | Loja da Bel – Vestuário geral | 13 | Papelaria Machado – Material escolar, de escritório, brinquedos |
| 03 | Farma Mais – Drogeria e Cosméticos | 14 | Casa dos Enxovais – Cama, mesa e banho |
| 04 | Symetria – Roupas e Calçados | 15 | Casa das Empadas – Salgados e açaí |
| 05 | Sem Limites – Roupas femininas adulto e infantil | 16 | Casa do Naturais – Produto naturais, artesanais e orgânicos |
| 06 | Casa de Carnes Miaolini – Venda de carne fresca | 17 | Rosa Dourada – Roupas e bijuterias |
| 07 | Rô Magazine – Vestuário Geral | 18 | Loja Três – Bolsas e acessórios |
| 08 | Tal Calçados – Comércio de sapatos fem. e masculinos | 19 | Casa do Japonês – Produtos variados |
| 09 | Casa da Patroa – Utensílios para decoração | 20 | Vitrine – Roupas femininas e acessórios |
| 10 | Talane – eletro e eletrônicos gerais/ decoração | 21 | Tindolelê – Roupas infantis |
| 11 | Casa do Japonês – Pastel | 22 | Esplêndida – Lingerie |
| 23 | Mari Modas – Roupas Femininas | 34 | Fatinha Móveis – Móveis |
| 24 | Residência – Particular | 35 | Droga Farma – Drogeria e Cosméticos |
| 25 | Academia da Aline – Prática de atividades físicas | 36 | Lagmar – Joias |
| 26 | Vita Corpus – Produtos manipulados | 37 | Casarão – Roupas infantis |
| 27 | Caixa Econômica Federal – Instituição financeira | 38 | Casarão – Vestuário adulto |
| 28 | Natus Farma – Drogeria e Cosméticos | 39 | Bel Presentes – Decoração |
| 29 | Lojas Edmil – Móveis e eletrodomésticos | 40 | Elaine Modas – Lingerie |
| 30 | Loja da Paulinha – Vestuário Geral | 41 | JC Jeans – Representante jeans Cambos |
| 31 | Angel Modas – Roupas femininas | 42 | Vitrine – Roupas femininas e acessórios |
| 32 | Totó – Fotografia | 43 | Casa Santa Marta – Vestuário Geral |
| 33 | Leleza – Aviamentos | 44 | Crabi Móveis – Móveis |

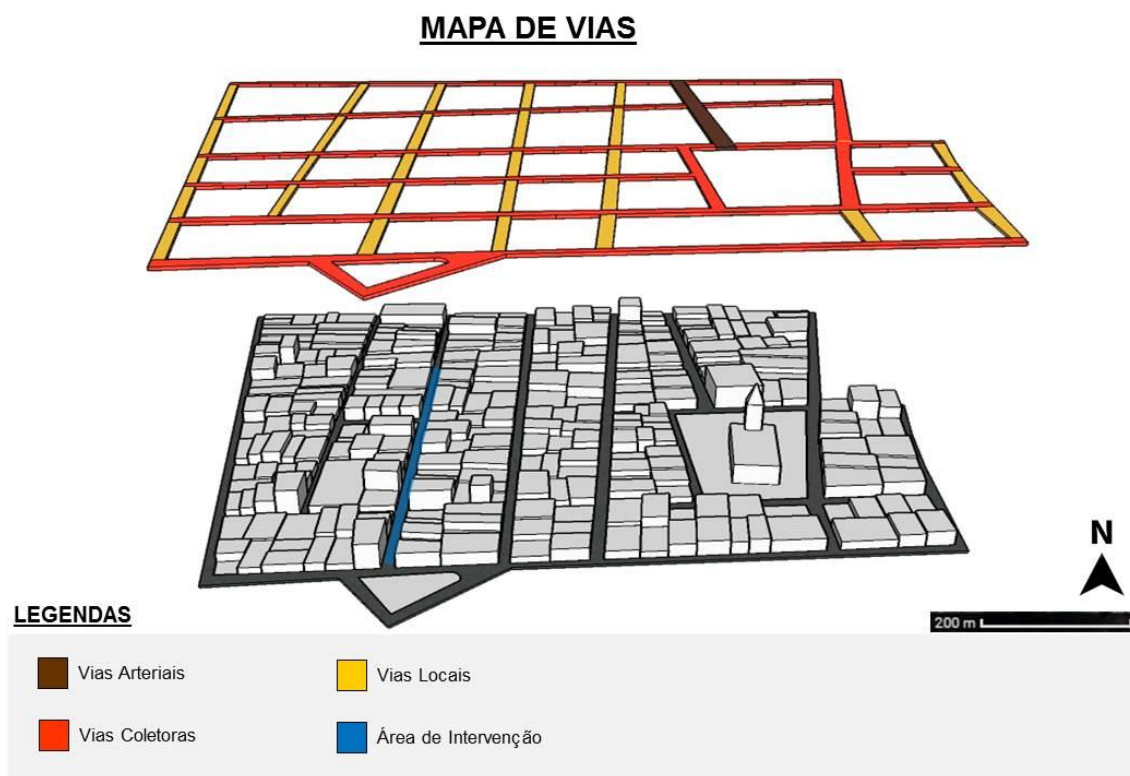
45	Audácia Modas – Roupas Femininas	56	Residência – Particular
46	Banco Sicoob – Representante financeiro	57	Residência – Particular
47	Drogalider– Drogaria e cosméticos	58	Residência – Particular
48	Madu – Papelaria	59	Residência – Particular
49	Cacau Show – Chocolate	60	Residência – Particular
50	Casa Lotérica – Representante financeiro	61	Senhor Boteco – Bar e Restaurante
51	Estacionamento CEF – Estacionamento privado	62	Sem construção
52	Residência – Particular		
53	Residência – Particular		
54	Unimed – Planos Médicos		
55	Léo Elétrica – Materiais elétricos		

Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2019.

4.4. Hierarquia viária

No mapa de sistema viário (Fig. 74), percebe-se a existência de uma via arterial que liga o acesso principal da cidade através da rodovia BR 491 até a Praça da Matriz. As vias coletoras ligam o centro aos demais bairros e despejam seu fluxos nas demais vias arteriais que não aparecem na área que o mapa abrange. As demais vias que dão acesso ao objeto de estudo são vias locais, de menor fluxo, com exceção da Rua Coronel Horácio Alves Pereira, local da intervenção, apesar de local essa via conta com um alto fluxo de veículos e pedestres.

Figura 74 – Mapa de mobilidade urbana 3D.



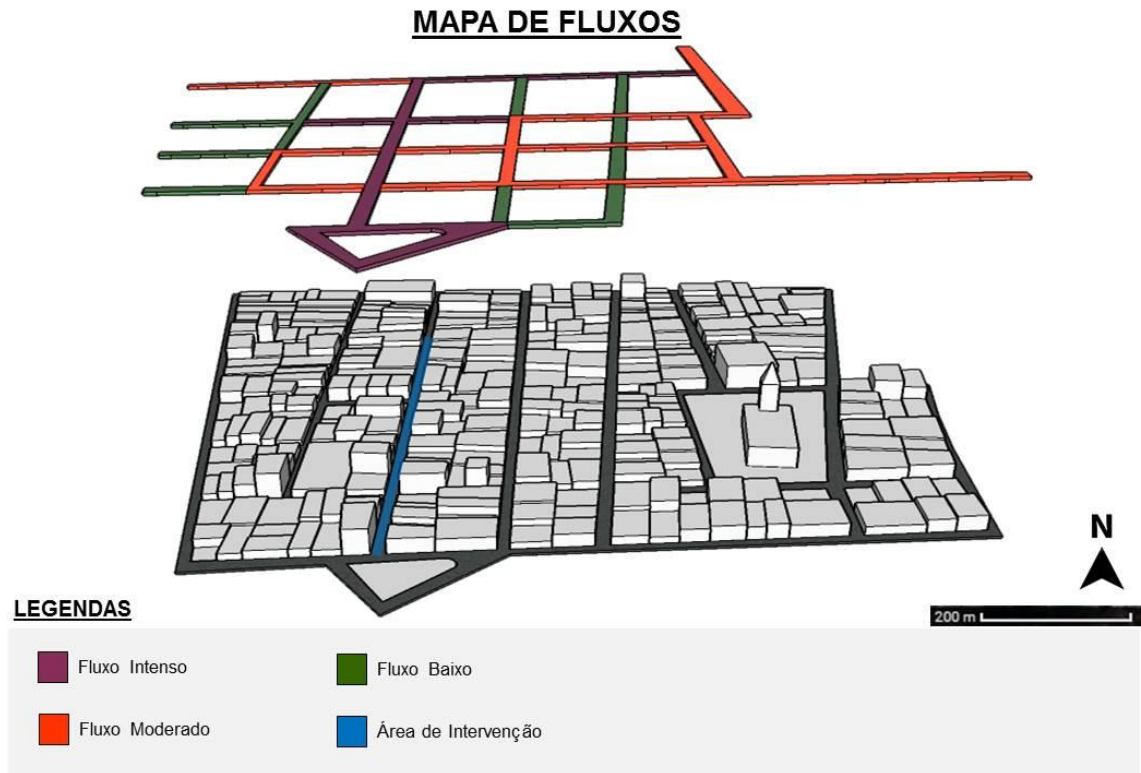
Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

4.4.1. Estudo dos fluxos

No mapa (Fig. 75), tanto o fluxo de veículos quanto de pedestres segue mais intenso na rua que é o objeto de estudo. Isso devido ao número de pontos de comércio e serviço que a área apresenta, conforme mencionado nas demais análises.

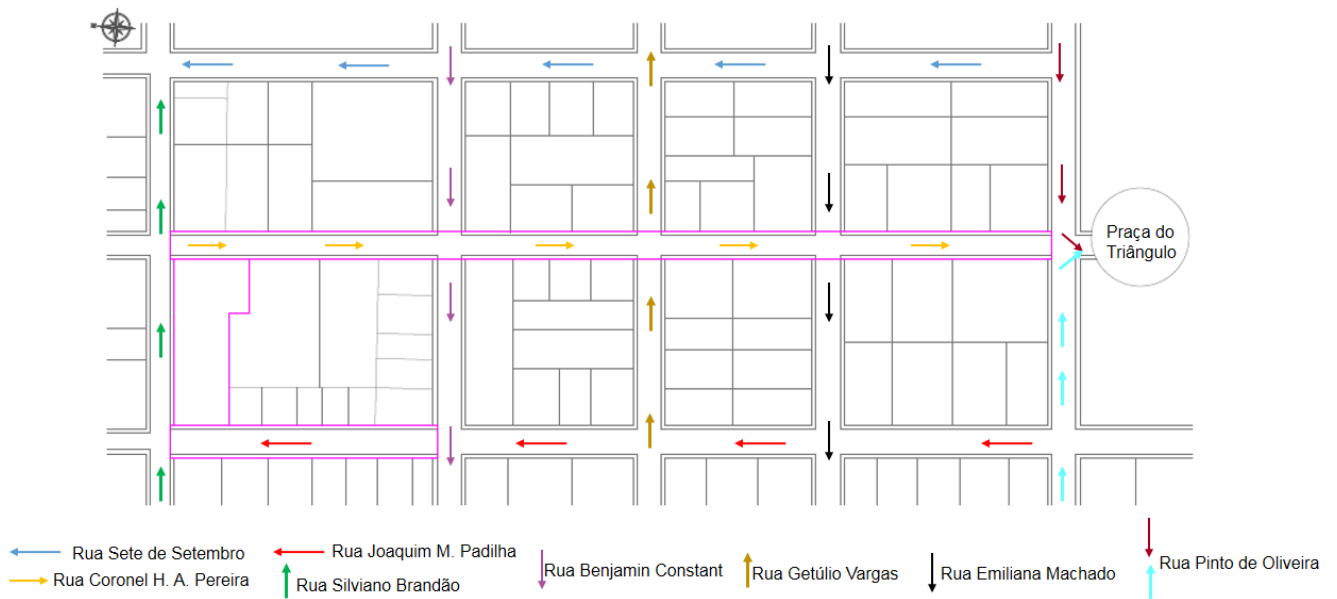
Nas áreas de maior fluxo os pontos comerciais e de uso misto estão bem próximos uns dos outros, pode-se dizer que estão exatamente um do lado do outro, enquanto que nas ruas de fluxo moderado esses equipamentos estão mais espalhados, diminuindo ainda mais nas áreas de fluxo baixo, pois vão ganhando um caráter quase que inteiramente residencial.

Figuras 75 – Mapas de Fluxos.



Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

Figura 76 – Mapa do sentido de fluxo de veículos atual.



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2019.

Figura 77 – Mapa do sentido de fluxo de veículos – Previsão futura.



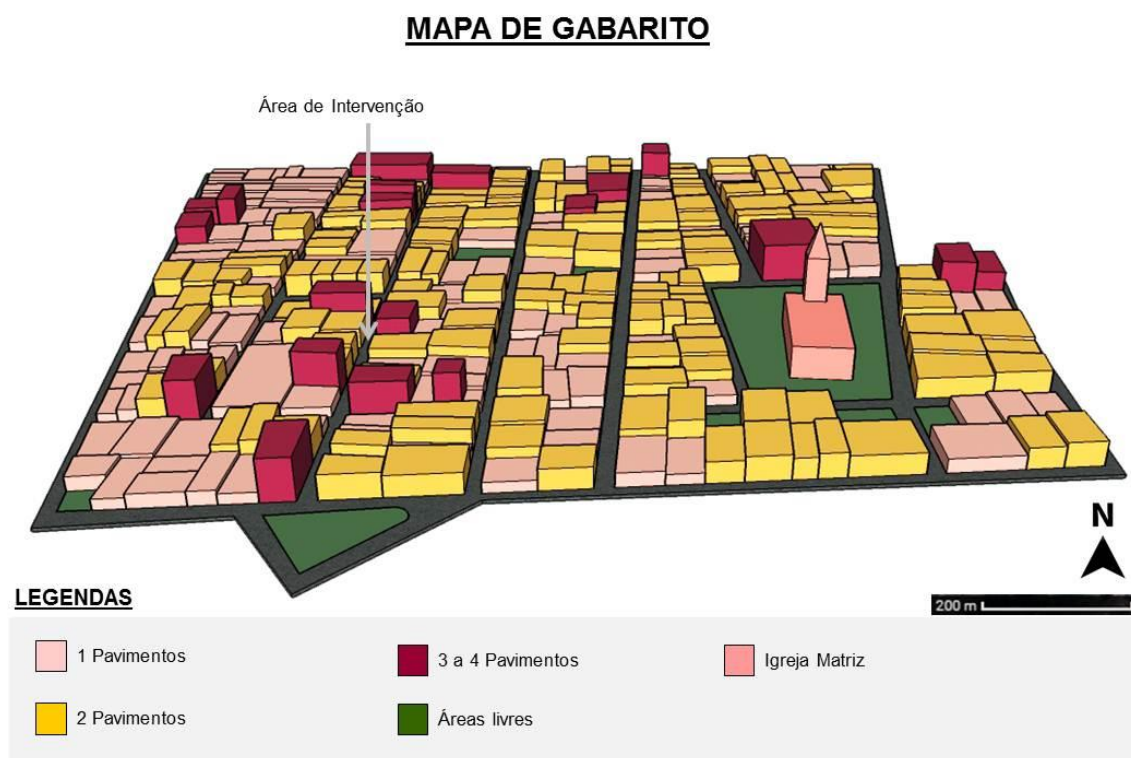
Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2019.

4.5. Gabaritos

Através das análises de tipologias encontradas no local (Fig. 78), destaca-se a predominância de um ou dois pavimentos em sua maioria de uso misto (comercial e residencial). Os lotes que contêm tipologias de 3 a 4 pavimentos são em sua maioria antigas construções que foram demolidas e no lugar, construídos pequenos prédios de uso misto.

A maior parte é residencial de um pavimento o que demonstra que essa região central apesar de muitos pontos comerciais, é uma área mais antiga e já consolidada. A grande quantidade de pontos comerciais no entanto tende a fazer com que as pessoas procurem bairros mais afastados e vendam suas casas para pessoas que tendem a propor novas construções de cunho comercial e imobiliário.

Figuras 78 – Mapas de Gabarito.



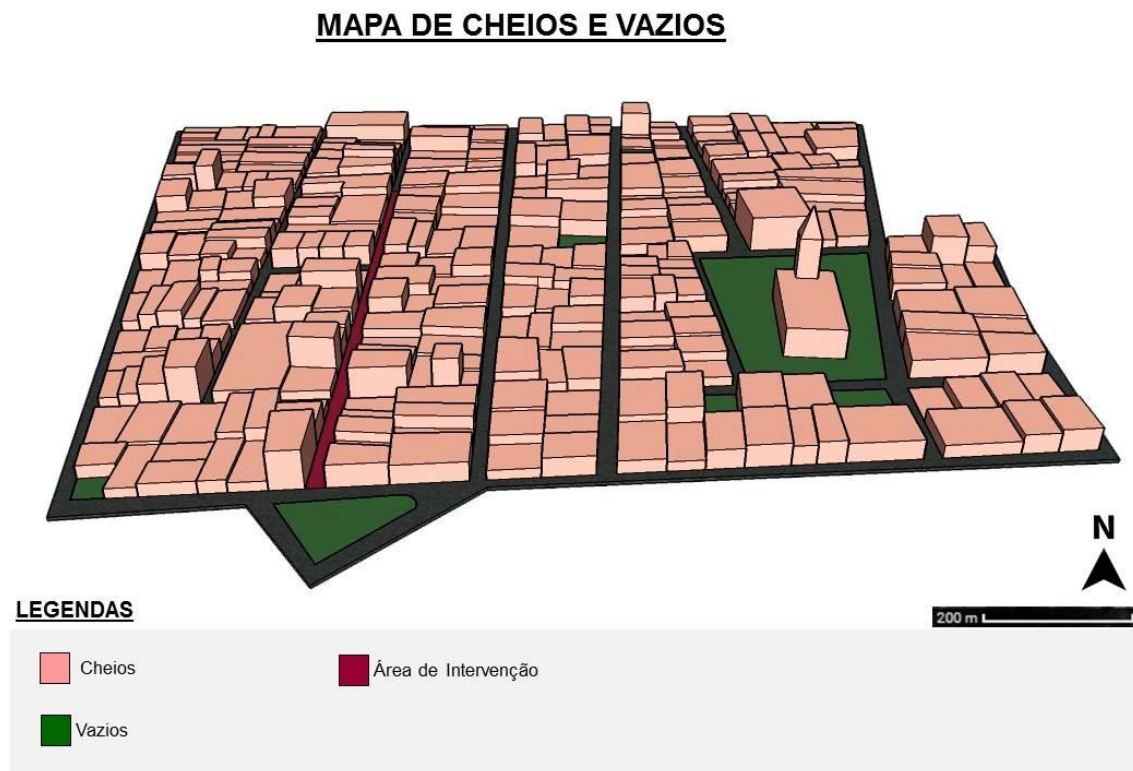
Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

4.6. Cheios e Vazios

No mapa de cheios e vazios (Fig. 79) nota-se que a área é bastante densa, devido à ocupação de a cidade ter inicialmente ocorrido nessa área.

As quadras são bem distribuídas com tamanhos variados e lotes também com tamanhos desiguais o que caracteriza os espaços individuais e dá identidade ao local.

Figura 79 – Mapas de Cheios e Vazios.



Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

4.7. Patrimônio Cultural

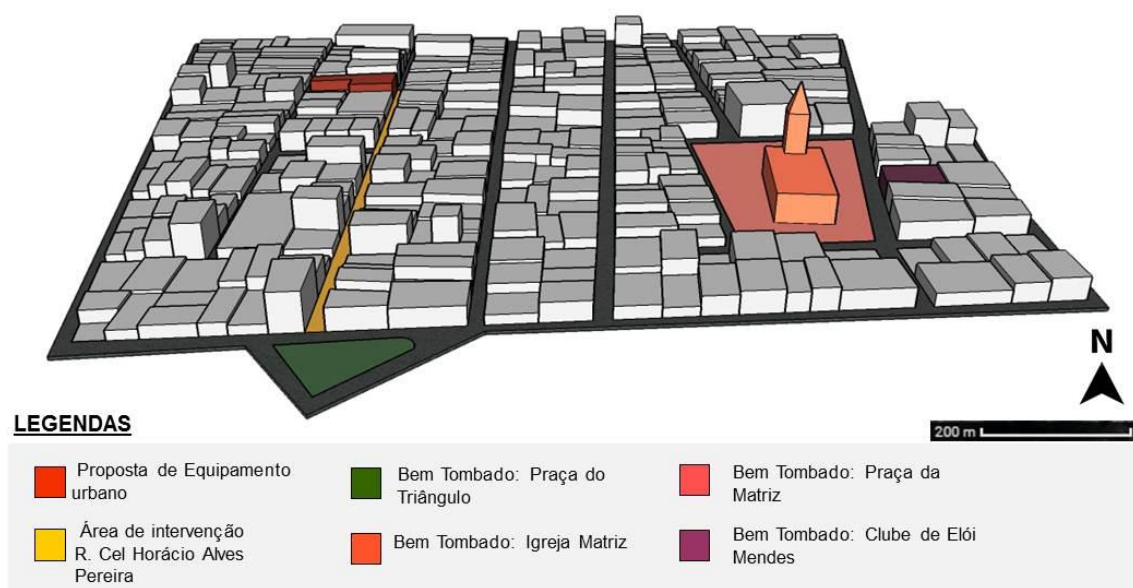
Na área de estudo que engloba a área de intervenção e o seu entorno imediato fica evidenciado alguns pontos onde se localizam os bens inventariados como patrimônio histórico e a relação que eles têm com a rua de intervenção. Esses bens apresentam características ecléticas (Fig. 80).

Esses equipamentos são abertos à visitação, o Club Eloy Mendes por exemplo, possui um acervo de imagens e documentos que constam a história do município e datas importantes. Na Praça do Triângulo fica localizada a primeira caixa d'água do município que hoje se tornou um ponto notável.

É importante valorizar esses pontos pois além de atrair pessoas para a visitação e movimentar o turismo na cidade, pode contribuir com o projeto oferecendo mais cultura aos moradores.

Figura 80 – Mapas de Patrimônio Histórico Cultural.

MAPA DE BENS TOMBADOS



Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

Figuras 81 e 82 – Igreja Matriz do Divino Espírito Santo/Clube de Elói Mendes.

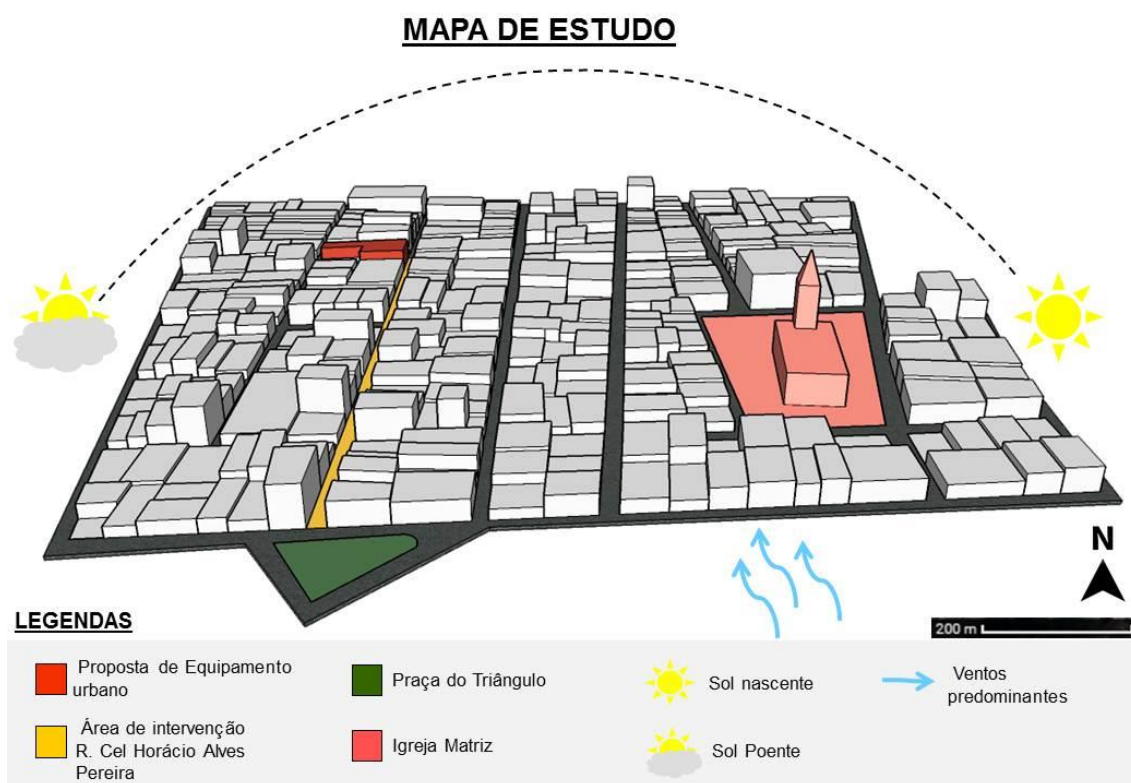


Fonte: Autora, 2018.

4.8. Condicionantes Ambientais

O mapa (Fig. 83) mostra a relação da área com as condicionantes ambientais. Nota-se que o início do trecho e a fachada lateral do equipamento a ser construído receberão o sol do norte e os ventos predominantes surgem no fim do trecho onde se encontra a Praça do Triângulo criando um corredor de ventilação, contudo o fato de existir muitos equipamentos construídos há um desvio da ventilação e da insolação da manhã e da tarde e o sol que mais se faz presente na rua é o sol do meio dia, o que a torna muito quente.

Figuras 83 – Condicionantes ambientais



Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

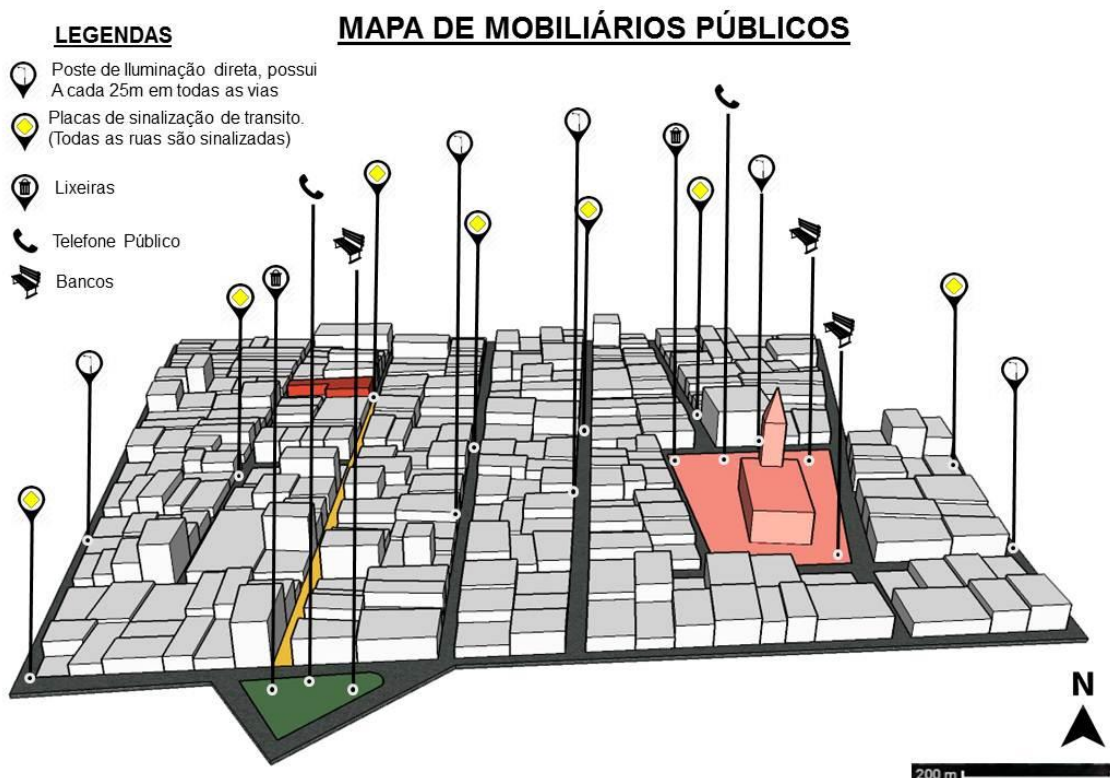
4.9. Mobiliários Urbanos

O mapa de mobiliários (Fig. 84), situa os mobiliários existentes no entorno e na rua (abrigo de ônibus, bancos públicos, bueiros, lixeiras, telefones, postes de iluminação,

etc.) e também como eles se relacionam, demonstrando se exerce alguma influência no objeto de estudo.

A distância dos postes de iluminação influencia negativamente na segurança do local, pois como a maioria das lojas são vedadas com portas de alumínio o espaço se torna bastante escuro. Os demais mobiliários existem em quantidade suficiente.

Figura 84 – Mapa de mobiliários urbanos



Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2018, com base no Google Earth vs. 2017.

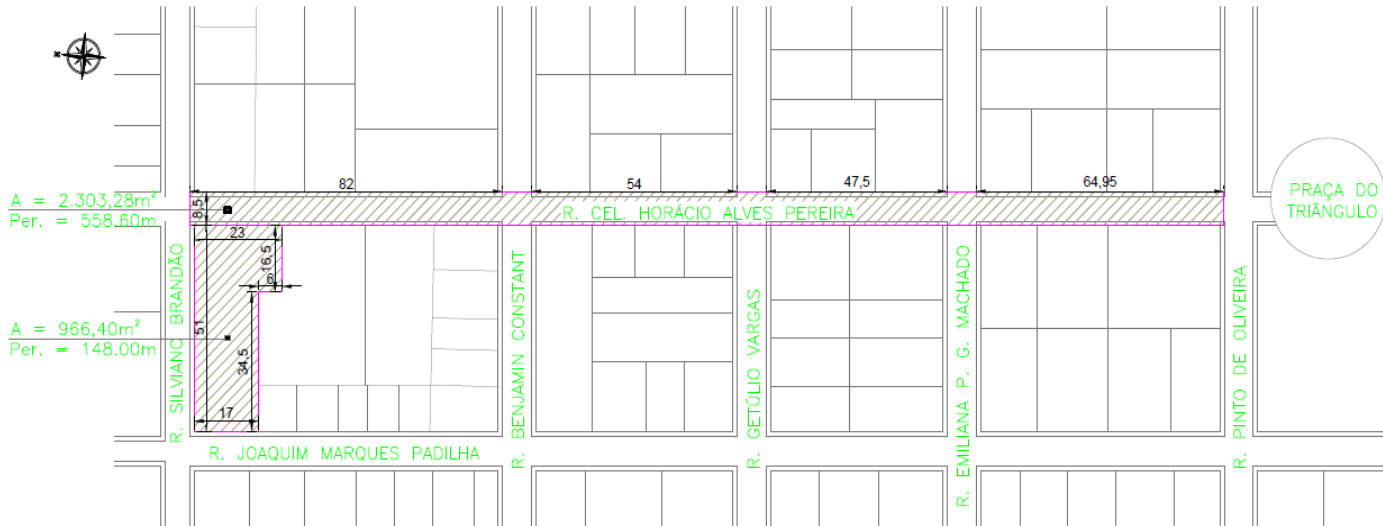
4.10. Área de Intervenção

A escolha da área de intervenção não é meramente simbólica, mas escolhida baseado na importância que reflete na vida das pessoas que passam ali, e principalmente moram na cidade. Requalificar esse espaço é reestabelecer e enfatizar a dinâmica que já acontece no local, mas sem um planejamento adequado.

4.10.1. Características físicas

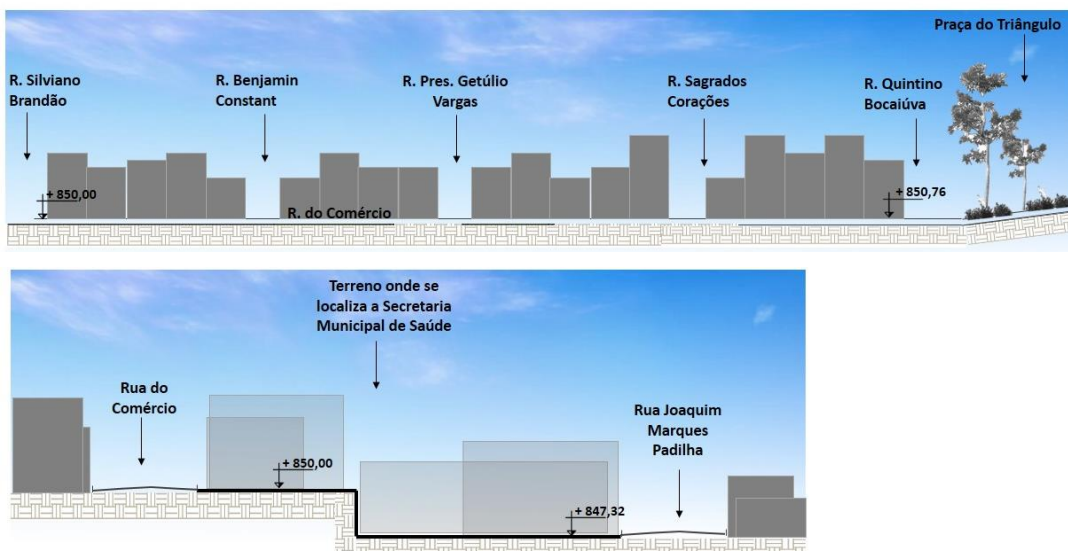
A área onde será proposto o centro cultural e o calçadão é um terreno de 4.056,88 m². A rua possui uma topografia praticamente plana, já o terreno possui uma declividade de aproximadamente 2,98m. (Fig. 86).

Figura 85 - Levantamento da área de estudo.



Fonte: Autora, 2019.

Figura 86 – Topografia evidenciada nos cortes esquemáticos. Corte longitudinal da Rua do Comércio seguido pelo corte transversal do terreno onde se encontra a atual Secretaria Municipal de Saúde.



Fonte: Autora, 2018.

4.11. Quadro cultural de Elói Mendes

Atualmente, o município participa de muitas atividades que contribuem com a valorização histórico cultural, como a Jornada Mineira do Patrimônio Histórico e Cultural, além das inúmeras políticas de proteção ao patrimônio histórico realizadas pelo município, como a conservação dos bens históricos, investimentos em cultura, reconhecimento dos bens culturais, legislação e elaboração de inventário de proteção ao acervo cultural.

Os principais locais que recebem eventos culturais no município são o Club Eloy Mendes edificação tombada como patrimônio histórico, onde acontecem teatros, exposições de livros, apresentações escolares, pequenos shows e eventos sociais; o Parque de Exposições, com shows sertanejos, exposições de muares/equinos e agropecuárias no geral e o Parque de Eventos José Teixeira Mendes, com leilões, shows e eventos sociais. Contudo, um espaço voltado exclusivamente para receber essas atividades e promover novas outras, inexistente no município.

Como o município está em pleno desenvolvimento, medidas de valorização do patrimônio e da cultura são grandes atitudes que influenciam cada vez mais a economia e o turismo na cidade.

4.12. Legislação urbana

O plano diretor da cidade foi elaborado pela prefeitura com a aprovação da câmara Municipal e da sociedade, que atua como referência política de desenvolvimento e expansão urbana. São contemplados princípios essenciais para o bom funcionamento da cidade, como a sustentabilidade, urbanismo, infraestrutura, meio ambiente, transporte, educação, saúde, serviços sociais, cultura, esporte e lazer.

Em decorrência disso, o projeto deve atingir as referências estipuladas pela norma do município, buscando atender os moradores perante seu objetivo, utilizar das técnicas de requalificação e construção para a garantia do conforto térmico e sonoro, apresentar espaços de lazer e culturais, tornando a vida dos usuários mais saudável e causar o mínimo de impactos ambientais negativos. Abaixo os itens específicos a serem utilizados na elaboração do projeto deste trabalho:

4.12.1. Plano Diretor do Município de Elói Mendes

Capítulo III – Dos objetivos estratégicos:

Artigo 7º - São objetivos estratégicos para o desenvolvimento sustentável do município de Elói Mendes.

X – Garantir a preservação, a proteção e recuperação do meio ambiente.

Seção II do Plano de Mobilidade Municipal:

Artigo 9º: O plano de mobilidade busca qualificar a circulação e o transporte municipal de acordo com as diversas necessidades de deslocamento de toda a população.

III – Programa de revitalização de calçadas, incluindo nivelamento, pavimentação, dimensionamento e limpeza, objetivando proporcionar perfeitas condições de mobilidade aos usuários e agradável aspecto estético. 1º- A estrutura viária existente e planejada será revista e merecerá atenção especial a implantação de ciclovias com infra – estruturas adequada ao uso de bicicletas.

Seção III da Política de Controle da Expansão Urbana:

Artigo 12º - A cidade de Elói Mendes prescinde de uma política de Controle de Expansão Urbana por apresentar um grande número de lotes vagos situados em áreas já parceladas e dotadas de infra estrutura, distribuídos, por toda malha urbana.

Capítulo III – Da política de Ação Social

Artigo 20º: São diretrizes da política de ação social:

III – promover programas que visem o bem estar das crianças, dos adolescentes, dos idosos, dos portadores de necessidades especiais. IX – Promover programas que visem a reabilitação reintegração social.

Capítulo I – Das Diretrizes Gerais da Política Urbana

Artigo 30º: São diretrizes gerais da política urbana:

IX – Garantir a recuperação, para a coletividade, da valorização imobiliária público.

Capítulo II – Da Infra – Estrutura

Artigo 35º: Constituem infra estrutura mínima desejável no município de Elói Mendes, além da existente:

IV – Modernização do sistema de iluminação pública das praças, ruas e avenidas.

VI – Construção de calçadas nas vidas da cidade.

X – Sistema de sinalização na área urbana e rural, envolvendo o trânsito, logradouros, prédios públicos e outros.

Turismo

Para atender as diretrizes Políticas de Turistas, propõem se as seguintes metas:

I - Realizar estudos acerca da modalidade turística mais adequada ao município.

IV – Implantar placas de informações e orientações aos turistas a respeito das atividades desenvolvidas.

4.12.2. NBR 9050 – Acessibilidade

A proposta deve atender a norma de acessibilidade, para que a inclusão social seja efetiva e de fato igualitária, levando em consideração a autonomia, o conforto e a segurança dos usuários. Principais itens da norma, a serem evidenciados no projeto:

- Rotas acessíveis: “A rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado”. (MINISTÉRIO PÚBLICO, 2017). Permitindo o fácil acesso e locomoção dos usuários que irão usufruir do ambiente.
- Circulação externa: Faixa de travessia elevada nos encontros onde os carros continuarão passando, permitindo a segurança dos usuários.
- Circulação interna: Corredores dimensionados de acordo com o fluxo de pessoas, assegurando a largura mínima e que não haja obstáculos ou barreiras.
- Sanitários, Banheiros e Vestiários: Localização, dimensão, posicionamento, características das peças, pisos e desníveis atendendo a norma e garantindo a liberdade de acesso e segurança do usuário.
- Bibliotecas: Mobiliários, fichários, salas de leitura e balcões de atendimento acessíveis.
- Teatros e Auditórios: Estar localizados em rota acessível e identificados por sinalização, garantindo boa visibilidade, acústica e segurança.

4.13. Estudo de impactos

Os impactos de um projeto urbano são percebidos não somente pelos espaços físicos criados, como também pela dinâmica que se estrutura na medida em que se consolidam. A construção de equipamentos e espaços culturais é capaz de trazer consigo o desenvolvimento, crescimento e a evolução ao município com forte caráter e perspectiva da população, ou seja, o lado comunitário e as práticas comunitárias, aliadas a fruição de práticas profissionais são mais bem evidenciados.

Do ponto de vista ambiental, os impactos que serão percebidos primeiramente serão de alteração da paisagem, com a implantação de vegetação, que não existe atualmente no local, além da exclusão do fluxo de veículos. Nesse aspecto a mudança será positiva já que o conforto térmico e a impermeabilização do solo melhorarão consideravelmente e a caminhada se tornará mais agradável.

A alteração do espaço com a inserção de um novo equipamento cultural valorizará o desenvolvimento turístico e as práticas comerciais, sendo assim as vendas serão potencializadas, gerando mais renda e empregos ao município.

A segurança do local será outro aspecto potencializado, pois com a requalificação, o espaço contará também com atividades noturnas, isso possibilita que a área esteja com um constante movimento de pessoas, tornando-a mais segura.

Um ponto negativo da requalificação será o aumento do fluxo de veículos nas demais vias que ficam no entorno da área, para tanto legislações específicas serão necessárias para o acompanhamento do projeto além de medidas que reorganizem o trânsito que se formará no entorno.

Analisados os pontos acima, entende-se que a requalificação da área será um processo importante para o município, visto que terá a capacidade de qualificar e potencializar as atividades diárias dos moradores, e facilitar o acesso à cultura e a arte.

4.14. Conclusão do diagnóstico

É possível perceber, a partir do diagnóstico que a área a ser requalificada necessita de transformações visto que a população precisa de um espaço adequado para promover e participar das atividades culturais do município. Tornando o espaço mais atrativo haverá também o crescimento econômico, com o aumento no número de pessoas e consequentemente de vendas.

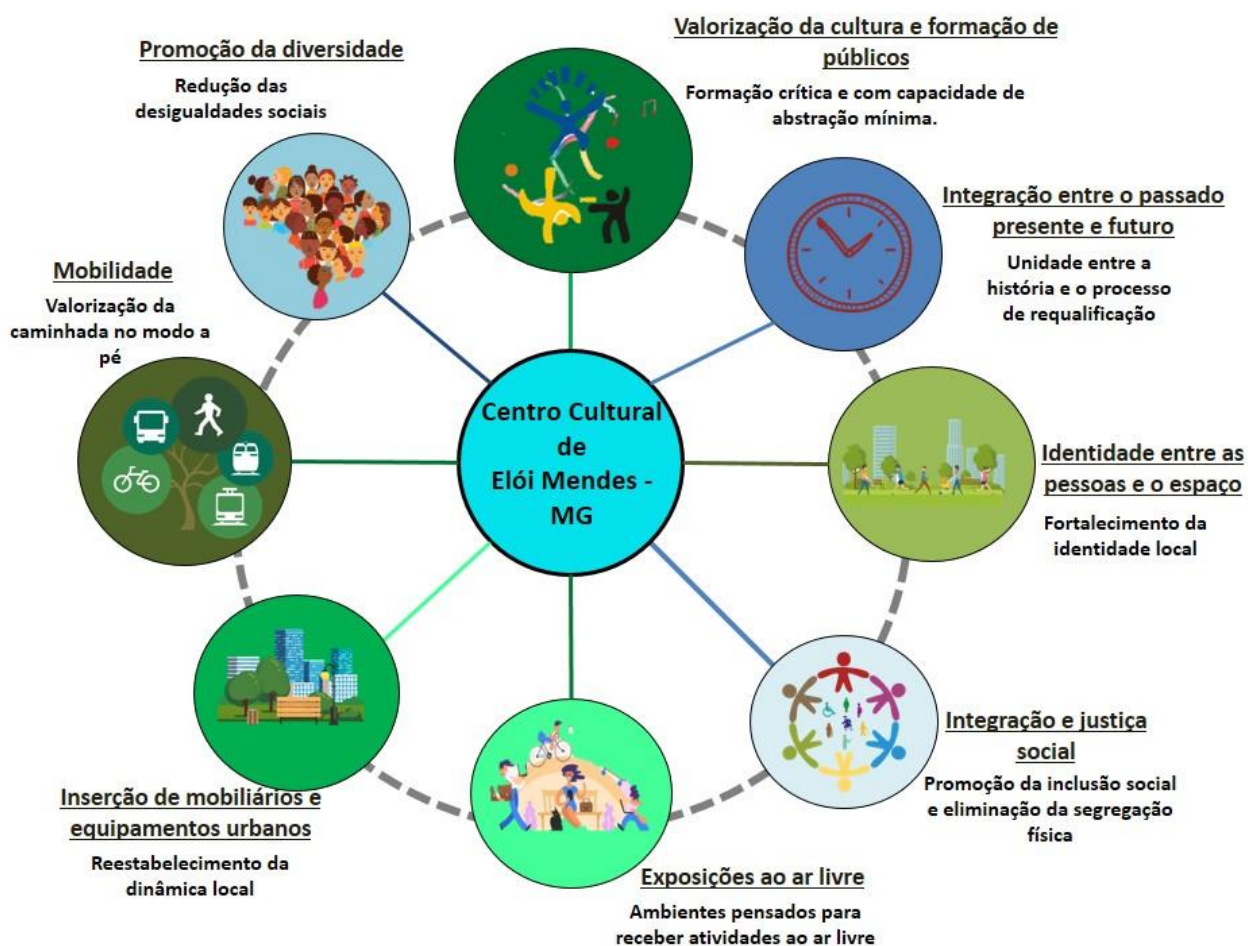
A proposta de requalificação traz uma nova forma de se utilizar um espaço que é de extrema importância para toda a população de Elói Mendes, e vai além, reforçará a segurança, a cultura, a economia e a identidade em uma única proposta

5. PROJETO

5.1. Conceito

O conceito surge inicialmente como a fase em que começam a se desenvolver as ideias do autor. Assim ele é parte orientadora das práticas que devem ser utilizadas na hora de projetar. Relacionando então, todas as demais informações coletadas ao longo do trabalho é que o mapa a seguir (Fig. 84), foi formulado tornando as ideias mais claras e informativas.

Figura 87 – Mapa conceitual do projeto do Centro Cultural.



Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2018.

O Centro Cultural é um equipamento público de escala municipal, que tem como objetivo proporcionar aos usuários um ambiente igualitário e agradável que promova a interação social e a qualidade de vida através da união dos conceitos listados acima.

Somente a implantação do Centro Cultural não é suficiente para que as pessoas frequentem o ambiente e o enxergue de uma forma positiva e atrativa. Para que isso aconteça é necessário que junto à implantação haja também a promoção de atividades e usos. Com este objetivo é que o conceito de **Valorização da Cultura e Formação de Públicos** terá destaque na elaboração do projeto. Segundo Durand (2016) “Ampliar a frequência de público a instituições culturais é tão mais importante quanto maior a concorrência entre elas e quanto menor a tolerância coletiva a gestores resignados a espaços vazios e recursos ociosos”. A ligação do público com as atividades artísticas e culturais aliadas a políticas educacionais muda a forma de se enxergar a arte e equilibra a oferta e procura cultural, além de valorizar o espaço onde está inserido.

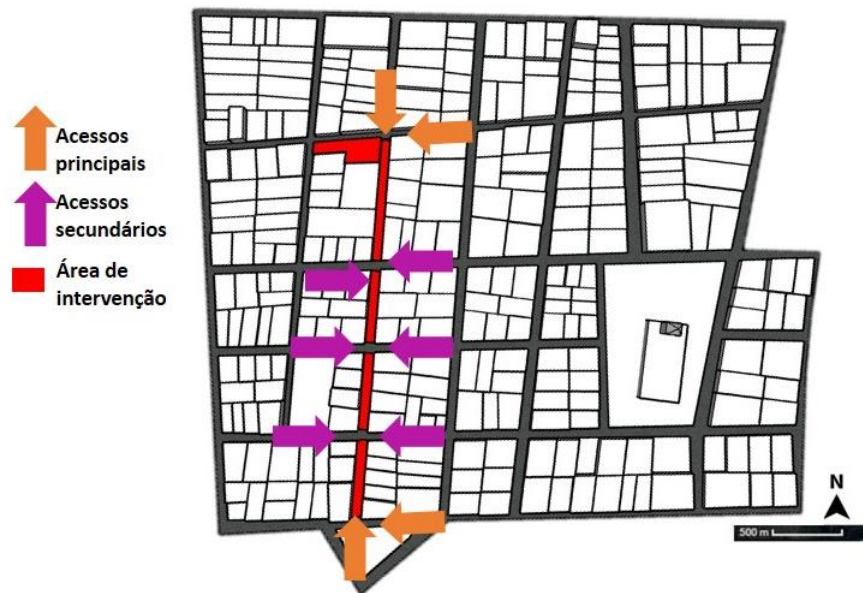
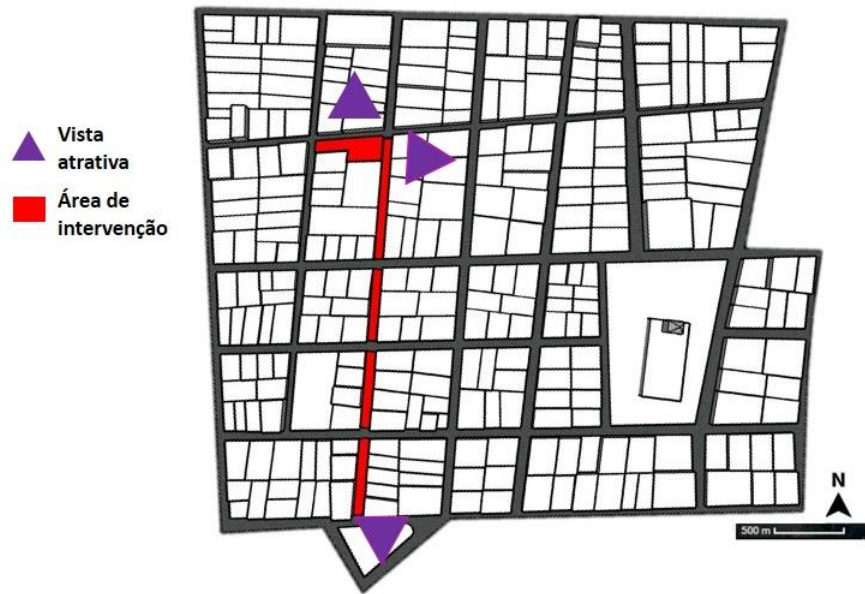
Pensar e propor novas atividades são um passo importante na concretização do projeto, contudo é imprescindível que as pessoas queiram estar no ambiente e façam uso dele rotineiramente. Por isso esse conceito se faz tão importante, por ter a capacidade de incentivar as relações sociais e elevar a qualidade de vida da comunidade de maneira física e psicossocial e, por conseguinte democratizar as vertentes culturais.

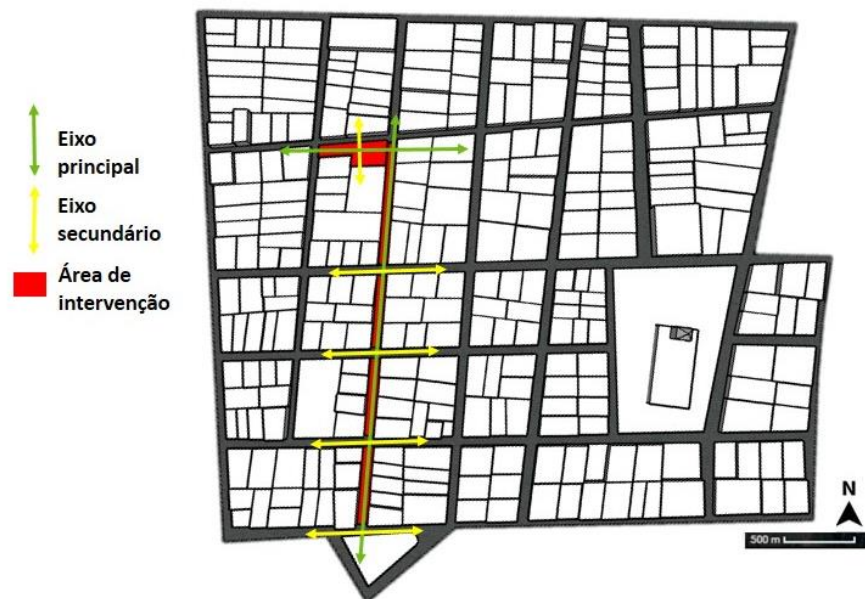
5.2. Partido Arquitetônico

Existem várias alternativas que se relacionam ao significado do partido arquitetônico. De acordo com Lemos, o partido é considerado uma consequência formal de uma série de condicionantes, que vão orientar as diretrizes estabelecidas no projeto e também justificar o conceito estabelecido; tais condicionantes são: a técnica construtiva; o clima; as condições físicas e topográficas do sítio; o programa de necessidades; a condição econômica do empreendedor; e a legislação, normas sociais e/ou regras da funcionalidade (LEMOS, 2003).

Por meio dos diagramas que serão apresentados a seguir é possível avaliar essas condicionantes, que terão influência na projeção do centro cultural.

Figura 88, 89 e 90 – Diagrama de vistas, Acessos e Eixos.





Fonte: Autora, 2018.

Os diagramas trazem os estudos dos acessos principais e secundários, vistas atrativas e os eixos. No estudo de vistas (Fig. 88), tem-se a parte frontal do terreno e início da área de intervenção como principal foco, nessa área é possível observar a vista da estátua do Cristo Redentor e da Igreja Matriz do Divino Espírito Santo, que são os pontos mais altos da cidade, no fim da rua tem-se a vista da Praça do Triângulo um local onde há uma grande aglomeração de pessoas. Os três locais são pontos de elevada importância para o município.

Essas questões estão diretamente relacionadas aos acessos (Fig. 89). No início da área de intervenção, onde a galeria será construída e o fim do trecho onde se localiza a Praça do Triângulo, são os principais meios de acesso ao espaço, o início do trecho por conta da ligação que tem com a avenida D. Pedro II, uma avenida arterial e o fim do trecho por conta da ligação que a praça tem com eixos importantes do município. Depois temos como acessos secundários as demais ruas que cortam a área e fazem uma ligação entre a parte leste e oeste da cidade.

Pode-se perceber além do que foi mencionado acima, que existe também uma forma de acesso pela Rua Joaquim Marques Padilha, que fica abaixo da rua de intervenção, sentido oeste. Trata-se de um acesso secundário muito importante na projeção do equipamento, pois facilita a produção de eixos de ligação (Fig. 90), entre as duas ruas e entre os pavimentos que serão propostos no edifício.

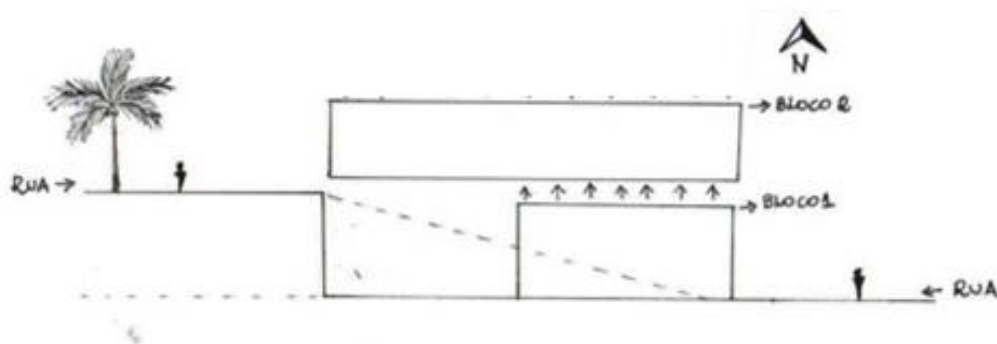
5.2.1. Concepção formal

5.2.1.1. Edificação

Aproveitando o desnível que existe no terreno, foi possível fazer um estudo, por meio de vários blocos empilhados (Fig. 91). O primeiro bloco fica na cota inferior, mas com possibilidade de abertura na lateral direita e nos fundos, o que irá contribuir com a ventilação e iluminação natural do edifício.

O segundo bloco fica no nível da rua e será o bloco com acesso principal ao edifício, o terceiro bloco fica na cota mais alta da edificação e é de onde as vistas serão melhor aproveitadas.

Figura 91 – Vista transversal.

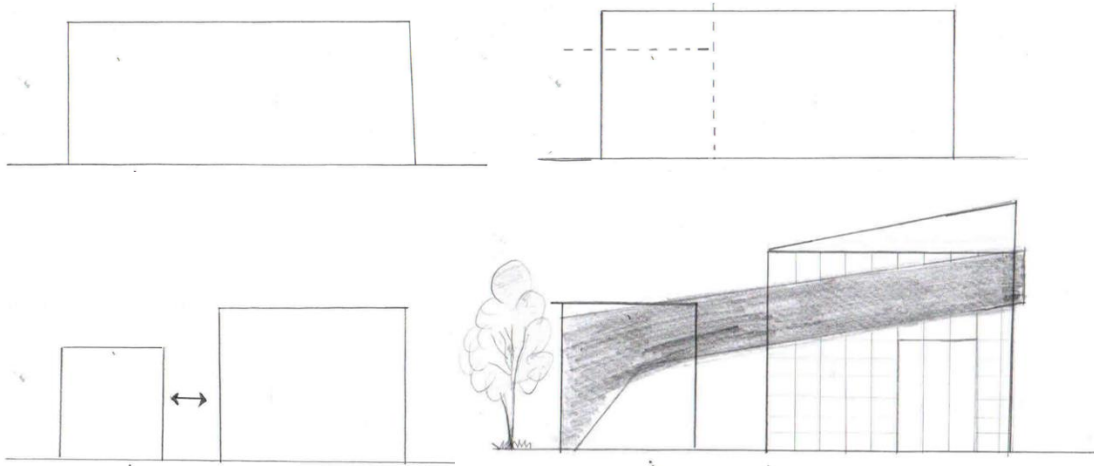


Fonte: Autora, 2018.

A melhor forma a ser trabalhada é a retangular, por conta da dimensão restrita do terreno, assim utilizando esse formato é possível ter um maior aproveitamento do espaço. Por se tratar de uma forma bastante comum, o uso dos materiais, principalmente nas fachadas, deverá ser o mais cuidadoso possível, para garantir uma edificação simples e ao mesmo tempo surpreendente.

Baseando-se nesse ideal a fachada deverá seguir a linha de raciocínio destacada abaixo (Fig. 92).

Figura 92 – Concepção prévia da fachada.

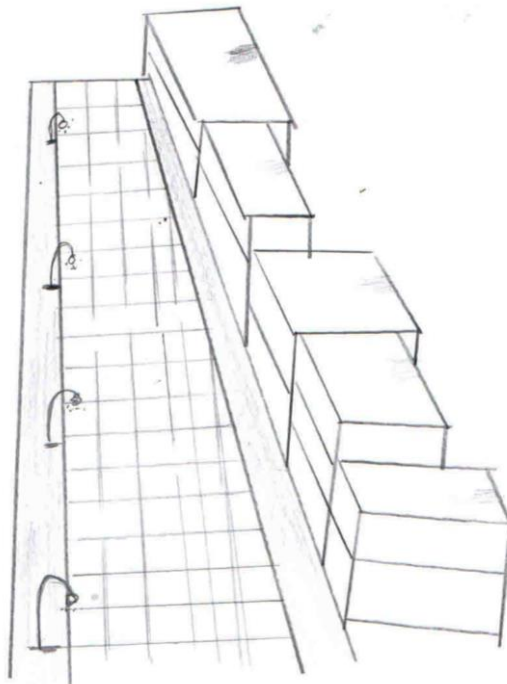


Fonte: Autora, 2019.

5.2.1.2. Calçada

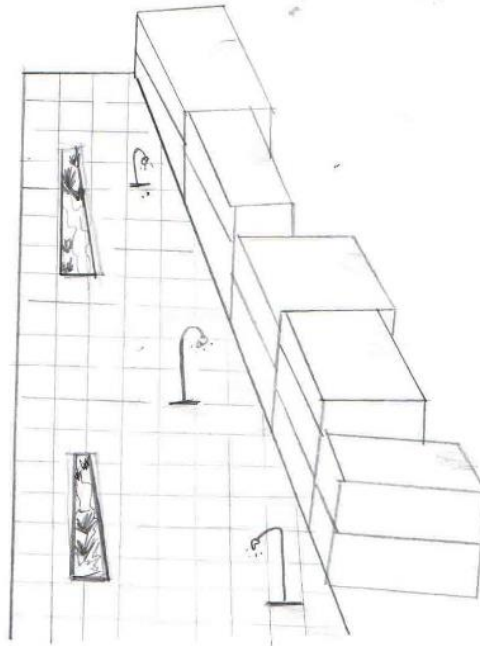
O calçada será dividido em trechos para facilitar a organização e ao mesmo tempo trazer dinamicidade. Dessa forma, as pessoas terão como escolher em qual ambiente querem ficar dependendo da finalidade pela qual procurou o local (Fig. 93, 94, 95, 96 e 97).

Figura 93 – Trecho 02.



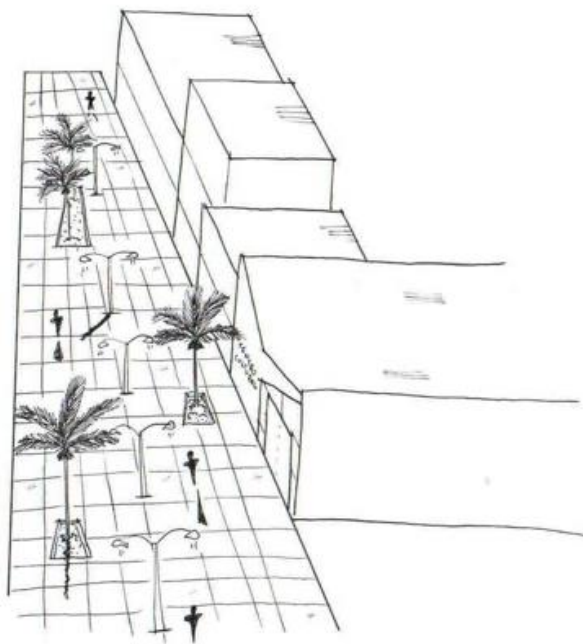
Fonte: Autora, 2018.

Figura 94 – Trecho 03.



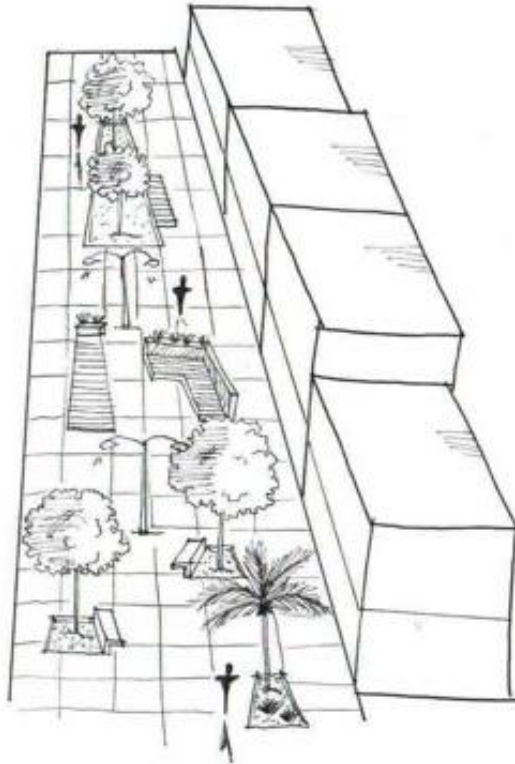
Fonte: Autora, 2018.

Figura 95 – Trecho 04.



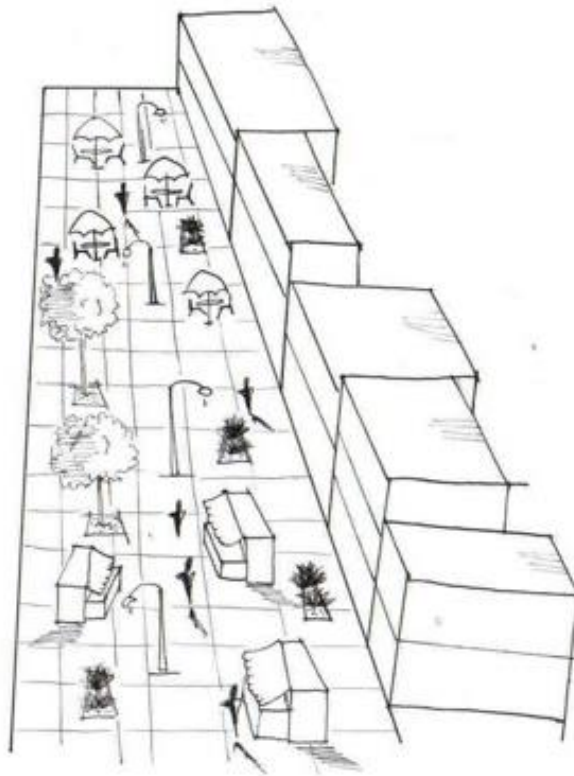
Fonte: Autora, 2018.

Figura 96 – Trecho 05.



Fonte: Autora, 2018.

Figura 97 – Trecho 06.



Fonte: Autora, 2018.

5.2.2. Programa de necessidades

O programa de necessidades (Fig. 98, 99), demonstra que as atividades e espaços foram pensados com a preocupação voltada a atratividade e demanda. Assim o centro cultural deve ser um misto de cultura, lazer e também educação, atingindo públicos variados. Nesse sentido, seis setores foram delimitados para alcançar esse objetivo.

Figura 98 – Programa de Necessidades – Centro Cultural.

PROGRAMA DE NECESSIDADES				
CENTRO CULTURAL				
NÚCLEO	ATIVIDADES	QUANT.	ESPECIFICAÇÕES	ÁREA ESTIMADA
Setor de Informação e Administração	Recepção	1	Atendimento rápido, com um ou dois informantes, além de mapas ilustrativos e táteis, etc.	90,68m ²
	Sanitários	2	Sanitários públicos e acessíveis, com separação de gênero.	48,07m ²
	ÁREA TOTAL			138,75m²
	Auditório/Teatro	1	Espaço para apresentações, como eventos e/apresentações sociais e educativas e teatro.	206,05m ²
	Exposição	1	Espaço para apresentações, feiras, exposições	260,80m ²
	ÁREA TOTAL			466,85m²
Circulação	Circulação interna	s/nº	Circulação entre os espaços internos da edificação.	112,00m ²
	Circulação vertical	1	Ligação entre o auditório e a exposição, com escada e elevador de serviço.	25,85m ²

	Rampa	1	Circulação horizontal de ligação entre os pavimentos da galeria e o calçadão 02 com o calçadão 03	141,82m ²
	Circulação externa	s/nº	Circulação externa da edificação, como os eixos e acessos.	157,00m ²
	ÁREA TOTAL			436,67m²
TOTAL				1.042,27m²

Fonte: Autora, 2019.

Figura 99– Programa de Necessidades – Calçadão.

CALÇADÃO				
Trecho 02 - Setor de extensão do auditório	Espaço para atividades diversas ligadas a galeria ou não, nos finais de semana (sábado e domingo)	s/nº	Espaço dividido em dois: um para estender as atividades do auditório e outro como espaço livre para uso do restaurante	697,00m ²
	ÁREA TOTAL			697,00
Trecho 03 - Setor de extensão da galeria	Espaço para apresentações e passagem	s/nº	Espaço aberto voltado para as atividades da galeria, como apresentações, desfiles, etc.	697,00m ²
	ÁREA TOTAL			697,00
Trecho 04 -Setor de Alimentação 02	Espaços de permanência e atividade física	s/nº	Espaço livre e flexível com alguns mobiliários, como bancos e parklets e equipamentos de A.T.I.	459,00m ²
	ÁREA TOTAL			459,00

Trecho 05 - Setor interativo	Espaços de permanência e passagem	s/nº	Espaço livre e flexível com alguns mobiliários, como bancos e parklets, dotados de conexão a internet e pontos de energia.	403,75m ²
	ÁREA TOTAL			403,75
Trecho 06 -Setor de Alimentação	Espaço para feiras e quiosques	s/nº	Espaço flexível que pode receber feiras e quiosques, mas também food trucks, eventos gastronômicos, etc. Funciona também como praça de alimentação.	552,50m ²
	ÁREA TOTAL			552,50m²
TOTAL				2112,25m²

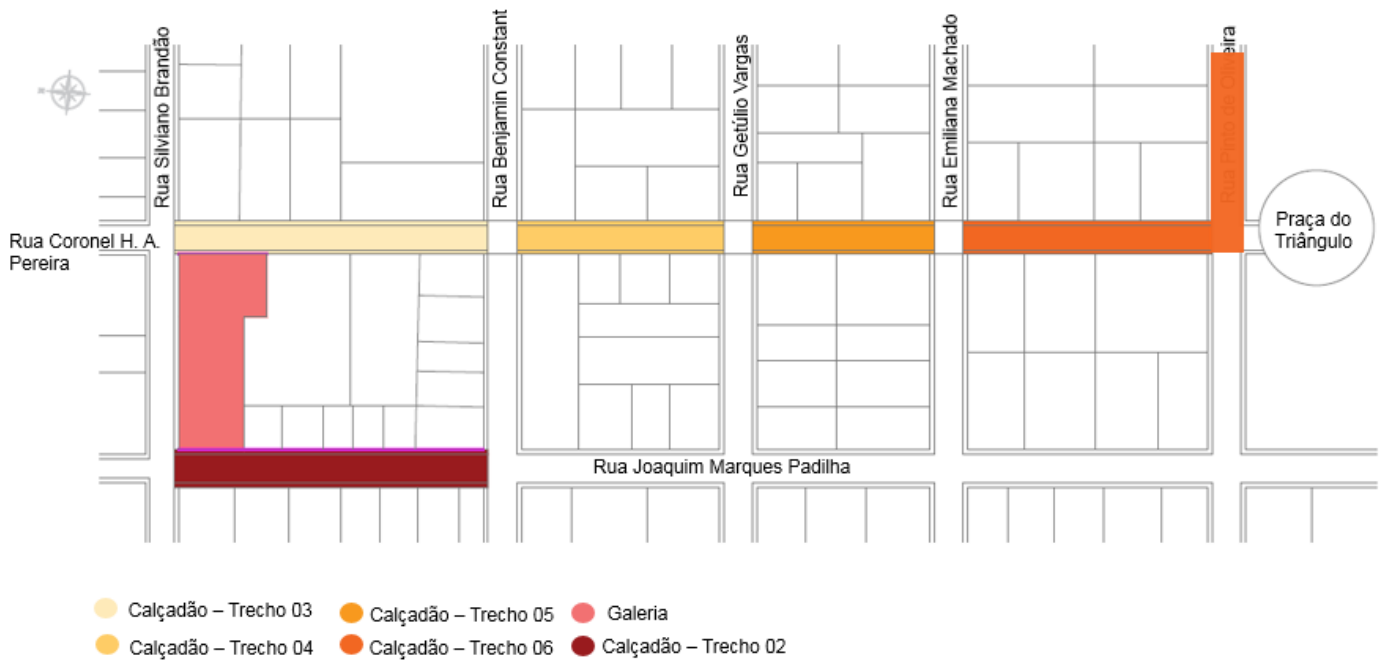
Fonte: Autora, 2019.

A partir do programa e das descrições acima foi possível elaborar um esquema de setorização (Fig. 100, 101) demonstrando a ligação entre a intervenção da rua com a construção da galeria.

O calçadão será dividido em cinco trechos para facilitar a sua implantação e organização. O trecho dois será um espaço misto, de segunda a sábado às 13:00h (horário de funcionamento do comércio varejista) o espaço funcionará como as demais ruas do entorno, com a passagem livre de carros, a partir do horário estabelecido acima, o fluxo de veículos será proibido, assim, o restaurante e a galeria, também poderão fazer uso do espaço.

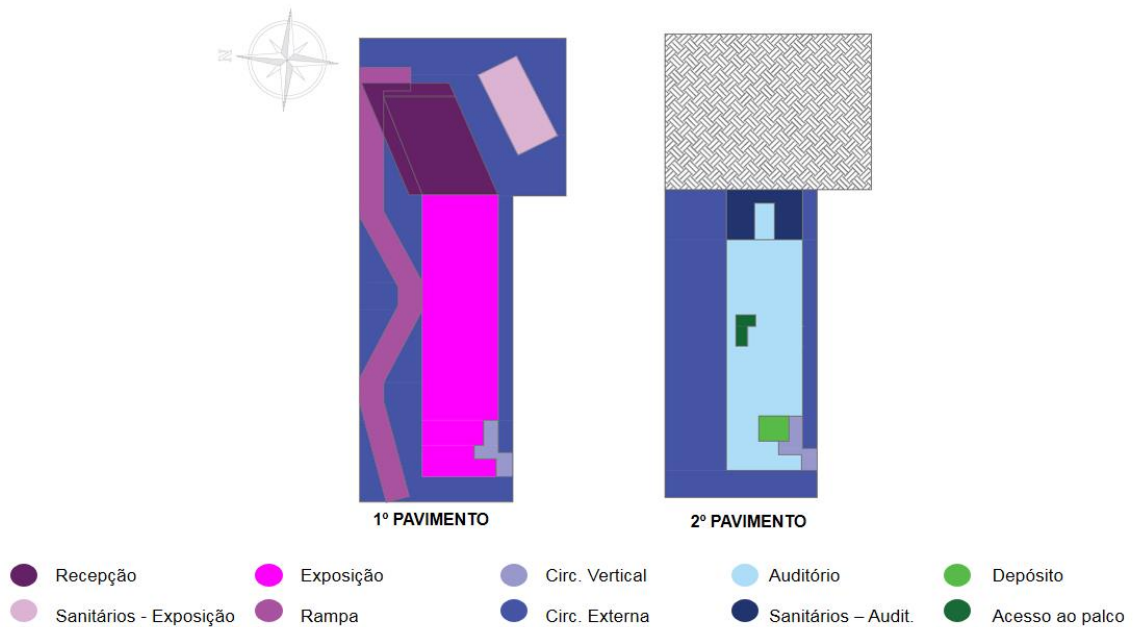
O trecho três será uma extensão da galeria, um espaço ao ar livre onde poderão acontecer atividades artísticas e culturais, como apresentações e desfiles. O trecho quatro será parte destinado à permanência, com alguns bancos, canteiros e vegetação adequada e parte destinada a atividade física (A.T.I.), o quinto trecho destinado também a permanência, traz alguns elementos diferentes do trecho anterior, como entradas de energia nos bancos para que as pessoas possam aproveitar o tempo ali, enquanto carrega o celular ou o notebook, por exemplo, o sexto e maior trecho será destinado ao núcleo de alimentação, com espaço para as feiras e os food trucks.

Figura 100 – Setorização da Rua do Comércio.



Fonte: Autora, 2019.

Figura 101: Setorização do edifício e ambientes.



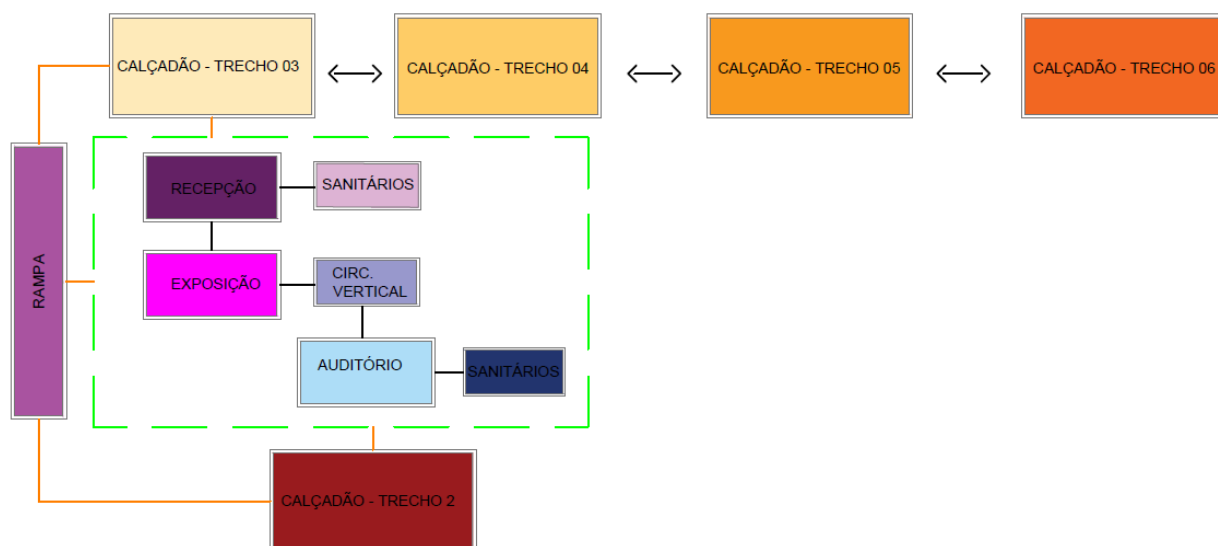
Fonte: Autora, 2019.

Para a concepção da galeria, assim como nos croquis elaborados anteriormente a setorização se fixou em dois blocos (Fig. 102): o primeiro deles é o bloco 01 e fica no pavimento inferior, destinado a abrigar o auditório, depósito, sanitários e a circulação vertical, o bloco 02 no nível do calçadão é onde estará o núcleo administrativo e a sala de exposições, item que faz parte do núcleo de entretenimento /educação.

5.3. Fluxograma

A seguir o fluxograma (Fig. 103), aparece como forma de criar uma hierarquia dos espaços, circulações e acessos, uma maneira de simplificar o processo projetual demonstrado nas explicações anteriores.

Figura 103 – Fluxograma



Fonte: Autora, 2019.

A proposta do projeto – TCC - encerra-se aqui. Apresenta-se a seguir as conclusões obtidas neste trabalho.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento urbano tem papel fundamental na promoção da qualidade de vida das pessoas, pois é responsável por pensar a cidade de maneira mais universal e inclusiva. A busca por cidades melhores cresce cada vez mais e repensar o espaço público torna-se uma maneira de atender a essa solicitação, proporcionando que as pessoas vivam de forma mais saudável.

A partir disso, o projeto de construção do Centro Cultural em Elói Mendes – MG, buscou evidenciar a importância do local na vida dos moradores e como uma possível intervenção poderia melhorar a relação entre espaço e usuário, através de técnicas que envolvessem, a melhoria da acessibilidade, do conforto térmico e dos equipamentos urbanos no geral, além de reforçar as atividades culturais a partir de uma nova edificação no espaço.

Esse processo resultou em um projeto preliminar com ambientes diversificados, com a melhoria dos atuais usos, expansão do número de atividades e segurança garantida. Colaborando com o sentimento de pertencimento e identidade cultural, o conceito de **Valorização da Cultura e Formação de Públicos** foi criado para proporcionar através de uma relação mais profunda com o ambiente o estímulo e o envolvimento da população com as premissas culturais e artísticas como meio de regenerar o espaço.

Com esse trabalho buscou-se também compreender melhor essa necessidade de se relacionar e de se sentir pertencente ao meio, sobre a produção de espaços democráticos e sobre a importância que o comércio local tem na manutenção do espaço urbano. Assim incentivando as pessoas a terem um pensamento mais crítico a respeito dos espaços existentes.

7. REFERÊNCIAS

AGUIAR, F. O. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrição de Mobilidade**. 2010.190f. Tese (Doutorado em Ciências) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade Federal de São Paulo, São Carlos. 2010. [Orientador: Prof. Associado Antônio Néilson Rodrigues da Silva]. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/151701/mod_resource/content/3/tese-acessibilidade%20em%20espa%C3%A7os%20urbanos.pdf>. Acesso em: 20 de abril de 2018.

ALOMÁ, Patricia Rodriguez. **O espaço público, esse protagonista da cidade**. Dezembro: 2013. Disponível em: < <http://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esseprotagonista-da-cidade> >. Acesso em: 19 de abril de 2018.

ALVES, Priscila; RAIÁ Jr., Archimedes Azevedo. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil**. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana – PPGEU. Universidade Federal de São Carlos-UFSCar. Disponível em: < <http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf>>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

ARCHMOV. Plataforma das Artes e Criatividade. 2013. Disponível em: <http://www.archmov.com/plataforma-das-artes-e-criatividade/>. Acesso em: 02 out. 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Norma Brasileira (ABNT NBR 9050:2004). Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Disponível em: <http://www.centroruibianchi.sp.gov.br/usr/share/documents/ABNTNBR9050_2004Vc_2005>. Acesso em: 23 de abril de 2018.

BALULA, Luís. **Espaço Público e Criatividade Urbana: A dinâmica dos lugares em três bairros culturais**. 2011. Disponível em: < <http://revistas.rcaap.pt/cct/article/view/9328>>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

BARNETT, J. (2003). **Redesigning cities: principles, practice, And implementation**. Chicago, IL: APA, Planners Press.

BOECHAT, Patrícia Teresa Vaz e SANTOS, Jaqueline Lima dos. **Feira Livre: Dinâmicas espaciais e relações identitárias**. Tese de Mestrado. 2011. Universidade Estadual da Bahia – UEB – Campus V.

BOREKI, Vinicius. Novo perfil atrai todas as classes – Com a opção da alta sociedade pelos shoppings, o calçadão foi sendo tomado aos poucos por um comércio mais popular, à medida em que Curitiba crescia. **Gazeta do Povo**, 31 maio de 2009, p. 10. Caderno Vida e cidadania.

BOREKI, Vinicius. Do problema a marco urbanístico. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 17 maio 2009. Caderno Vida e Cidadania.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana - SEMOB. Gestão integrada da mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

BRASIL. Lei nº 12.587, de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 08 de março de 2018.

BRASIL. Lei 12.587. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2012

BRASIL. **Cartilha da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Rio de Janeiro: Ministério das Cidades, 2013, p. 18.

CARMONA, M.; HEAT, T.; OC, T. e TIESDELL, S. (2003). **Public places, urban spaces: the dimensions of urban design.** Londres, UK, Architectural Press.

TORRES, F. P. T. **Cartilha de Acessibilidade Urbana - CREA.** Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=28238&lang=pt_br&pg=5570&taxp=0&>. Acesso em: 05 de maio de 2018.

CIDADES, Ministério das. **Planos Municipais de Mobilidade Urbana.** 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/planejamento-da-mobilidade-urbana/233-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/planejamento-da-mobilidade-urbana/4107-planos-municipais-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 10 junho 2018.

CLEPS, G. D. G. **O Comércio Atacadista de Uberlândia (MG):** Mudanças Tecnológicas e Estratégias Territoriais. Rio Claro: UNESP, 1997. Dissertação (mestrado em geografia) – IGCE, UNESP, 1997.

COLCHETE FILHO, Antonio; MARANGON, Marcio & FONSECA, Fábio Luiz. A vitalidade dos espaços públicos centrais: os calçadões de pedestres em Juiz de Fora. **Enanparq.** Juiz de Fora – Mg. p. 1-24. 03 dezembro 2010.

DITTRICH, Maria Glória; REVORÊDO, José Claudio dos Santos; OLIVEIRA, Michelini, RAMOS, Flávio; GOLEMBIELSKI, Carlos. **O calçadão de Curitiba: sua história como espaço público social da cidade.** Artigo. file:///C:/Users/Usuario/Downloads/9227-25360-1-SM.pdf. Acesso em: 04 maio 2018.

FARIA, Regiane Reis Carvalho. **O Estatuto da Cidade e o Transporte Público Coletivo Como Instrumento para a Implementação da Mobilidade Urbana Sustentável.** 2010. Disponível em:

<http://tede.fjp.mg.gov.br/bitstream/tede/193/1/Regiane%20Reis.pdf>>. Acesso em 02 de junho de 2018.

DURAN, J. C. **Formação de público na sociologia francesa: alguns conceitos instigantes.** Programa de pós-graduação em estudos culturais. Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo. 2015. Disponível em: <http://d3nv1jy4u7zmsc.cloudfront.net/wp-content/uploads/2016/11/Artigo-Jos%C3%A9-Carlos-Durand-revisado.docx-1.pdf>. Acesso em: 15 out. 2018.

FONSECA, Fábio Luiz. **Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora.** Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora - UFJF, 2012. 164 pág.

GEHL, J. **Cidade para pessoas. Brasil. Editora perspectiva.** (2013). Acesso em: março de 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1991.

Google Earth. Acesso em: 20 de fevereiro de 2018.

GONÇALVES, Fernando do Nascimento. **Poéticas políticas, políticas poéticas: comunicação e sociabilidade nos coletivos artísticos brasileiros.** Brasília: E-compós, 2005.

GONZAGA, L. S. **Memórias de Economia,** 1994. Disponível em: <http://www.eumed.net/cursecon/libreria/2004/lgs-mem/32.htm>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

HELM, Joana. **Centro Cultural Gabriela Mistral.** 2011. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-3783/centro-cultural-gabriela-mistral-cristian-fernandez-arquitectos-e-lateral-arquitectura-e-diseno>. Acesso em: 15 out. 2018.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em 4 de abril de 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** Tradução Carlos S. Mendes Rosa; Revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão- 3ª Ed.- São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LEITE JR, H. F. **Fachadas Ativas são SEMPRE bons atributos urbanísticos para as cidades?** São Paulo, 2015.

LEMOS, C. **O que é a arquitetura.** 7ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 2003.

LYNCH, Kevin, 1918 – **A imagem da cidade** / Kevin Lynch; tradução Jefferson Luiz Camargo. – São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MASCARENHAS, G.; DOLZANI, M. C. S. Feira Livre: Territorialidade popular e cultura na metrópole contemporânea. **Revista Eletrônica Ateliê Geográfico**, v. 2, n. 4, agosto, 2008, UFG/IESA, p. 72-87.

MATOS, Fátima Loureiro de. **Espaços públicos e qualidade de vida nas cidades – O caso da cidade do Porto**. Tese de mestrado. 2010. Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – CEGOT.

MOTA, J. I. C. **Os equipamentos culturais na transformação do espaço público da cidade contemporânea: Casos portugueses**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. FAU – Cidade do Porto. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. 146f. 2016.

MOURA, D. **A revitalização urbana: Contributos para a definição de um conceito operativo**. Cidades, comunidades e territórios. Lisboa – CET – Centro de Estudos Territoriais. 12/13, p. 15-34, 2006.

NBR 9284. **Equipamento Urbano**. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/sheyqueiroz/nbr-928486-equipamento-urbano>. Acesso em: 22 abril 2018.

NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Disponível em: http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_24.pdf> Acesso em: 28 abril 2018.

NEVES, R. R. **Centro Cultural: a Cultura à promoção da Arquitetura**. Revista Especialize On-line IPOG, Goiânia, 5ª edição, n. 005, vol. 01/2013, jul.2013. ISSN 2179-5568. Disponível em: <https://www.ipog.edu.br/download-arquivo-site.sp?arquivo=centro-cultural-a-cultura-a-promocao-da-arquitetura-31715112.pdf>. Acesso em: 25 julho 2018.

O primeiro calçadão do Brasil. Curitiba. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/o-primeiro-calçadão-do-brasil/37689>>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

PANDOLFO, Caio de Andrade. MARTINS, Solismar Fraga. **Os centros comerciais planejados e sua influência no surgimento de novas centralidades: Um estudo de caso no município de Rio Grande – RS**. Seminário. 2016. Universidade Federal do Rio grande – UFRG.

PEREIRA, Tássia Farençena; SOUZA, Bernardo Sayão Penna. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana: um olhar para Sustentabilidade/Qualidade Ambiental**. Faccat. 2014.

Plano Diretor da Cidade de Elói Mendes. PREFEITURA MUNICIPAL DE ELÓI MENDES, 2006.

PNMU. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 12 abril 2018.

Prefeitura Municipal de Elói Mendes – **Histórico do município**. Disponível em: <http://eloimendes.mg.gov.br/category/cidade/historico-do-municipio/>. Acesso em: 08 de março de 2018.

RAMOS, L. B. **Centro Cultural: Território privilegiado na ação cultural e informacional na sociedade contemporânea**. Trabalho apresentado no III ENECULT – Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura, realizado entre os dias 23 a 25 de maio de 2007, na Faculdade de Comunicação/UFBA, Salvador-Bahia-Brasil. Disponível em: <http://www.cult.ufba.br/enecult2007/LucieneBorgesRamos.pdf>. Acesso em: 23 set. 2018.

REIS, Manoel. **Mobilidade Urbana: Um desafio para gestores públicos**. FGV Projetos. 2010. Pag. 132-139. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/16446/cidades_inteligentes_e_mobilidade_urbana_0.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 de maio de 2018.

REGINATTO, Rudimar. **Mobilidade Urbana: Avaliação do Sistema de Chapecó**. Artigo apresentado como trabalho de conclusão de curso de Especialização em Gestão de Trânsito da Universidade do Sul de Santa Catarina – USSC. Chapecó - SC. 2017. Disponível em: <https://riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/3165/Artigo%20Mobilidade%20Urbana%20Rudimar%20Reginatto%202017%20Chapec%C3%B3.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

ROSA, Cláudio Pedro Paulo Rosa; OLIVEIRA, Márcia Aparecida Labres. **A Rua XV de Novembro através da percepção de seus personagens**. Trabalho elaborado na disciplina de Estudos de Percepção em Geografia. Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná – UFP. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/22094-81224-1-PB.pdf>>. Acesso em: 15 de maio de 2018.

RUBENSTEIN, Harvey. **Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces**. New York: Wiley, 1992.

SALGUEIRO, T. B. **Do comércio a distribuição: roteiro de uma mudança**. Lisboa: Celta.1995.

SATO; Thiago Tomoaky dos Santos. **O Calçadão e seus elementos**. Londrina. Artigo. 2-12. 2009.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: Hucitec, 1979.

SANTOS, Nilcemara de Souza França; NOIA, Angye Cássia. **MOBILIDADE URBANA E POLÍTICA PÚBLICA: uma análise das ações realizadas pelo poder público na cidade de Itabuna, Bahia**. V SEMANA DO ECONOMISTA V ENCONTRO DE EGRESSOS Transformações Regionais: 50 anos do Curso de Ciências

Econômicas da UESC. 2015. Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC. Ilhéus – BA. Disponível em: <http://www.uesc.br/eventos/vsemeconomista/anais/gt3-6.pdf>>. Acesso em: 12 de maio de 2018.

SCOPEL, V. G. **Fachadas ativas: uma alternativa para a melhora da relação entre arquitetura e cidade.** A: Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo. IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, Junio 2017.

SERDOURA, Francisco M. e SILVA, F. Nunes da. **Espaço público. Lugar de vida urbana.** Artigo. 2006. Universidade Técnica de Lisboa – UTL. Instituto Superior Técnico – Departamento de Engenharia Civil e Arquitetura.

SILVA, Adriano Reis de Paula e; ALVES, Lidiane Aparecida; SANTOS, Geisiane Rodrigues dos. **Sustentabilidade Urbana: Um Desafio para o Planejamento da Acessibilidade e da Mobilidade.** In: XI – Encontro Nacional da ANPEGE - A Diversidade Da Geografia Brasileira: Escalas e Dimensões da Análise e da Ação. 2015. Anais Enanpege-2015. Presidente Prudente: Unesp, Ed: UFGD, 2015. 987-998 p, Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/3/103.pdf>>. Acesso em: 08 de março de 2018.

SILVA, Luis Flávio Costa. **A importância da feira livre no município de Belém – PB para os moradores da região.** Trabalho de Conclusão de Curso. 2014. Universidade Estadual da Paraíba – UEP.

TORRES, F. P. T. **Cartilha de Acessibilidade Urbana - CREA.** Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomia>. Acesso em: 23 de abril de 2018.

URBAN, Raul Guilherme. Calçadão, vinte anos depois. **Boletim Informativo da Casa Romario Martins**, Curitiba, v.19, n. 98, jul. 1992.

VARGAS, Heliana Comim. **Comércio: Localização estratégica ou estratégia da localização?** Tese de doutoramento. 1992. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP.

VARGAS, H.C. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura, e a imagem do comércio.** São Paulo: Editora Senac, 2001.

VIEIRA, Mariana Dias. **Os Espaços Comerciais e as Centralidades Urbanas.** Tese de doutoramento. 2008. Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROARQ - FAU/UFRJ. Disponível em: http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3_cincci/029-vieira_mariana.pdf>. Acesso em: 18 de maio de 2018.

VILAÇA, Lis Barros. **Comportamento sócio-espacial de pessoas em movimento: um estudo exploratório no calçadão da Avenida Engenheiro Roberto Freire, Natal-RN.** Natal, 2008. Dissertação (mestrado). Programa de pós-graduação em psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

8. APÊNDICE