

An architectural rendering of a city street scene. The scene is shown from an elevated perspective, looking down at a street with buildings on either side. The buildings are rendered in a light grey color with simple geometric shapes. The street has a road with lane markings, a sidewalk, and some trees. A large, semi-transparent green vertical bar is overlaid on the right side of the image, containing the text. The overall style is clean and modern, typical of architectural visualization.

A RUA COMO EXPERIÊNCIA

novo desenho urbano para
a Avenida Afonso Pena em
Uberlândia - MG

A RUA COMO EXPERIÊNCIA

novo desenho urbano para
a Avenida Afonso Pena em
Uberlândia - MG

DOMINIQUE CUNHA BRUNO

TRABALHO FINAL DE GRAUAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR: GLAUCO DE PAULA COCOZZA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO E DESIGN

JUNHO | 2021

“Primeiro moldamos as cidades - então, elas nos moldam”

Jan Gehl, 2013

INTRODUÇÃO	4
1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	5
1.1. INTERPRETAÇÕES SOBRE OS ESPAÇOS LIVRES	5
1.2. A RUA COMO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO	7
1.3. TRANSFORMAÇÃO DA RUA ATRAVÉS DO DESENHO URBANO	11
2. A RUA EM UBERLÂNDIA	12
2.1. ESCOLHA DO LOCAL DE INTERVENÇÃO	12
2.1.1. AS RUAS DE UBERLÂNDIA	12
2.1.2. ESCOLHA DA RUA	17
2.2. A AVENIDA AFONSO PENA	19
2.2.1. A AVENIDA AFONSO PENA E SEU PROCESSO HISTÓRICO	19
2.2.2. PROPOSTAS ANTERIORES PARA A AVENIDA AFONSO PENA	23
2.2.3. LEITURA URBANA: A AVENIDA AFONSO PENA HOJE	29
3. O PROJETO	45
3.1. REFERÊNCIAS PROJETUAIS	45
3.2. BASES CONCEITUAIS	53
3.3. DIRETRIZES INICIAIS	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
REFERÊNCIAS	64

INTRODUÇÃO

A rua é a unidade básica do espaço urbano, é o local onde se vivencia a cidade, o local que possibilita encontros e variedade de usos e atividades, um espaço plussignificativo e multidimensional. No último século as cidades ao redor do mundo foram construídas tendo como prioridade o transporte motorizado individual, e o presente trabalho almeja contribuir para a quebra desse paradigma, ao abordar questões contemporâneas que vem sido debatidas sobre os rumos das cidades do futuro com o objetivo de transformar as cidades em espaços feitos para as pessoas.

Em consonância com essas questões, o tema do trabalho surge a partir de inquietações pessoais sobre a importância de se discutir a cidade, de se pensar o espaço urbano, uma vez que a cidade é a base onde a arquitetura se manifesta. Assim sendo, caracteriza-se a rua primeiramente como um espaço livre público e de extrema importância na configuração do sistema de espaços livres da cidade.

Com relação ao local de intervenção, optou-se pela área central como objeto de estudo devido ao seu significado para a cidade, considerando uma relação de identidade entre o espaço urbano e as pessoas. Dessa forma, o trabalho possui o anseio de somar esforços na discussão acerca da valorização da atividade humana nos espaços públicos da área central. O presente trabalho possui então como objetivo o desenvolvimento de um Projeto de Requalificação da Avenida Afonso Pena na cidade de Uberlândia - MG.

A estrutura do trabalho se organiza em três etapas principais. A primeira parte trata do estudo teórico do tema, abordando inicialmente questões referentes aos espaços livres, e em seguida reduzindo a escala para a dimensão da rua, a partir de abordagens de urbanistas como Eugenio Queiroga, Jeff Speck e Jan Gehl. A segunda parte apresenta o processo de escolha da rua onde será proposta a intervenção projetual e as justificativas de se discutir a área central de Uberlândia, e, mais precisamente, a Avenida Afonso Pena. Também nessa etapa é feita a leitura histórica e urbana do local de estudo, onde se reconhecem suas particularidades, suas potencialidades e fragilidades. A terceira etapa foram se inicia com as referências projetuais e princípios que devem ser considerados em projetos de ruas a fim de proporcionar espaços públicos de melhor qualidade para as cidades. Em seguida inicia-se a parte de projeto, onde o estudo teórico, a leitura urbana e as referências projetuais se reúnem na forma de conceitos e diretrizes projetuais, e em sequência dão origem ao projeto de desenho urbano.

1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1. INTERPRETAÇÕES SOBRE OS ESPAÇOS LIVRES

Considerando a importância de compreender a rua como o principal espaço livre urbano, faz-se relevante abordar tal conceito de forma a estudar o espaço urbano inicialmente em uma escala mais ampla e, em seguida, reduzir a escala ao objeto de estudo do presente trabalho – a rua – ao passo que esta é parte integrante e essencial do sistema de espaços livres.

Miranda Magnoli (1982 apud QUEIROGA; BENFATTI, 2007) define espaços livres como qualquer espaço livre de edificação ou urbanização, sendo esta a interpretação mais ampla e abrangente. Logo, podem ser considerados como espaços livres desde espaços públicos como ruas, praças e parques, até espaços privados como quintais, jardins e pátios, e, Segundo Queiroga e Benfatti (2007), esses espaços podem desempenhar diversas funções, como circulação; drenagem; convívio público; conservação ambiental; entre outras. É importante salientar que há uma certa confusão em relação à definição de espaços livres, sendo esse conceito muitas vezes interpretado como áreas verdes, sendo que estas, assim como as áreas vegetadas, áreas de lazer e áreas de circulação, por exemplo, são na verdade categorias de espaços livres (MACEDO, 1995).

Em conjunto, os espaços livres configuram um sistema¹ pelo fato de estabelecerem relações de conectividade, complementariedade e hierarquia entre si, sendo que tais relações independem de conexão física entre os espaços (QUEIROGA, 2012; QUEIROGA; BENFATTI, 2007). Pode-se afirmar que o Sistema de Espaços Livres é um elemento básico em qualquer cidade e um importante estruturador do meio urbano. Dentro desse sistema, os espaços livres se organizam em subsistemas, sendo alguns deles o Sistema de Espaços Livres Públicos; o Sistema Viário; o Sistema de Áreas Verdes; entre outros (QUEIROGA, 2012).

Diante dos subsistemas existentes, o Sistema de Espaços Livres Públicos se caracteriza como o mais adequado para estudo e intervenções devido a sua importância para a cidade, que se dá pelo fato de apresentar maior associação à vida urbana, contendo os locais onde mais se vivencia a cidade.

Os espaços livres públicos, enquanto bens de uso comum do povo, são condição de existência da cidade, estabelecendo relação de identidade com ela, a decadência ou a excelência da vida cidadina está intimamente relacionada à (des)qualificação do seu sistema de espaços livres de uso comum do povo.

(QUEIROGA, 2012, p. 86)

¹ Queiroga (2012) esclarece que um sistema é suficientemente aberto de forma que estabeleça relações com outros sistemas, mas ao mesmo tempo suficientemente fechado de forma a se constituir como um sistema.

Para a qualificação do sistema de espaços livres de uma cidade é necessário um planejamento mais abrangente, onde não cabe apenas arborização de calçadas, mas requer também considerar questões como sistemas de mobilidade de menor impacto, infraestruturas de drenagem e criação de espaços adequados para o convívio público (QUEIROGA, 2012).

A estruturação do processo de produção das cidades por meio dos espaços livres públicos se dá inicialmente e principalmente a partir do Sistema Viário, que se configura como mais um subsistema importante para o presente debate. Tal fato ocorre, pois, é através das estruturas viárias que se dão os principais acessos aos demais sistemas que compõem o espaço urbano. Além disso, o sistema viário constitui a maior parcela de espaços livres públicos urbanos construídos nas cidades (QUEIROGA, 2012).

Segundo Tardin (2008), os espaços livres são, muitas vezes encarados como espaços residuais e sem valor, porém devem deixar de ter tal significado e se tornarem valorizados como espaços que são livres porque assim devem ser. Desse modo, e considerando a atribuição aos traçados viários como importantes estruturadores da forma urbana, o presente trabalho tem como proposta a valorização da rua como espaço livre de forma a contribuir com a qualificação do sistema de espaços livres da cidade. Além disso, partindo da afirmação de Queiroga (2012) sobre os espaços livres públicos possuírem uma natureza multifuncional, propõe-se que o projeto da rua a ser desenvolvido possibilite que seu espaço desempenhe não somente a função de circulação – por ser um espaço livre que integra o subsistema viário – mas também diversos outros papéis, como por exemplo convívio e drenagem.



1.2. A RUA COMO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

Após discorrer sobre o sistema de espaços livres e seus subsistemas, chega-se ao objeto de estudo, que é o elemento básico do sistema viário: a rua.



2. Diagrama representando como a rua se insere no Sistema de Espaços Livres e seu subsistema.
Fonte: Elaborado pela autora.

Segundo Michaelis (1998 apud MARAMALDO, 2017) a rua pode ser definida como “caminho público em uma cidade ladeado de casas, prédios ou muros”, no entanto, as ruas são espaços plurissignificativos e multidimensionais e dessa forma não cabe ao presente debate reduzir a rua à um conceito amplo e superficial e defini-la apenas como via (local, coletora ou arterial) (SANTOS, 1988; LAMAS, 2014 apud MARAMALDO, 2017). Para conceituar a rua como espaço urbano e público, é importante caracterizá-la como elemento organizador, estruturador e base física do conjunto urbano, desempenhando assim papéis fundamentais na cidade (PANERAI, 2006; BESSE, 2006; LAMAS, 2014 apud MARAMALDO, 2017).

As ruas de uma cidade são parte de suas formas vitais; é majoritariamente através delas que as pessoas vivenciam o urbano. Sua capacidade de compor a cena urbana primordial, sua mediação da experiência sensorial entre as formas urbanas, sua composição da morfologia física e social do todo complexo garantem sua participação como um dos protagonistas na compreensão do urbano e das cidades.

(HELEODORO, 2018, p. 13)

Segundo Santos (1988), as ruas representam o mais característico dos espaços comuns da cidade, possibilitando a presença de trocas através do deslocamento de pessoas, veículos, mercadorias e informações, além de se conformar como cenário para as representações e relações sociais. Diante das interpretações que afirmam a importância da rua no espaço urbano, Rodrigues (2002) reconhece que a negação da rua é a negação do urbano, fato que podemos observar nas cidades brasileiras em razão da constante falta de atenção com esses espaços.

A partir das reflexões de Besse (2006 apud MARAMALDO 2017) sobre as ruas como espaços de experienciar e aprimorar a sociabilidade e a vivacidade, entende-se a necessidade de considerar e valorizar a rua não só como lugar de passagem, mas também de permanência, de percepção e vivência da cidade, e reforçar, segundo Gehl (2013) a função social do espaço da cidade como local de encontro.

Assim como também menciona Careri (2017), o “parar” deve fazer parte do “caminhar”. Para tais fins, a fruição espacial perdida deve ser recuperada – uma vez que esta é a origem da vitalidade urbana – e isso pode ser feito através de intervenções artísticas, paisagísticas e sociais (MARAMALDO, 2017).

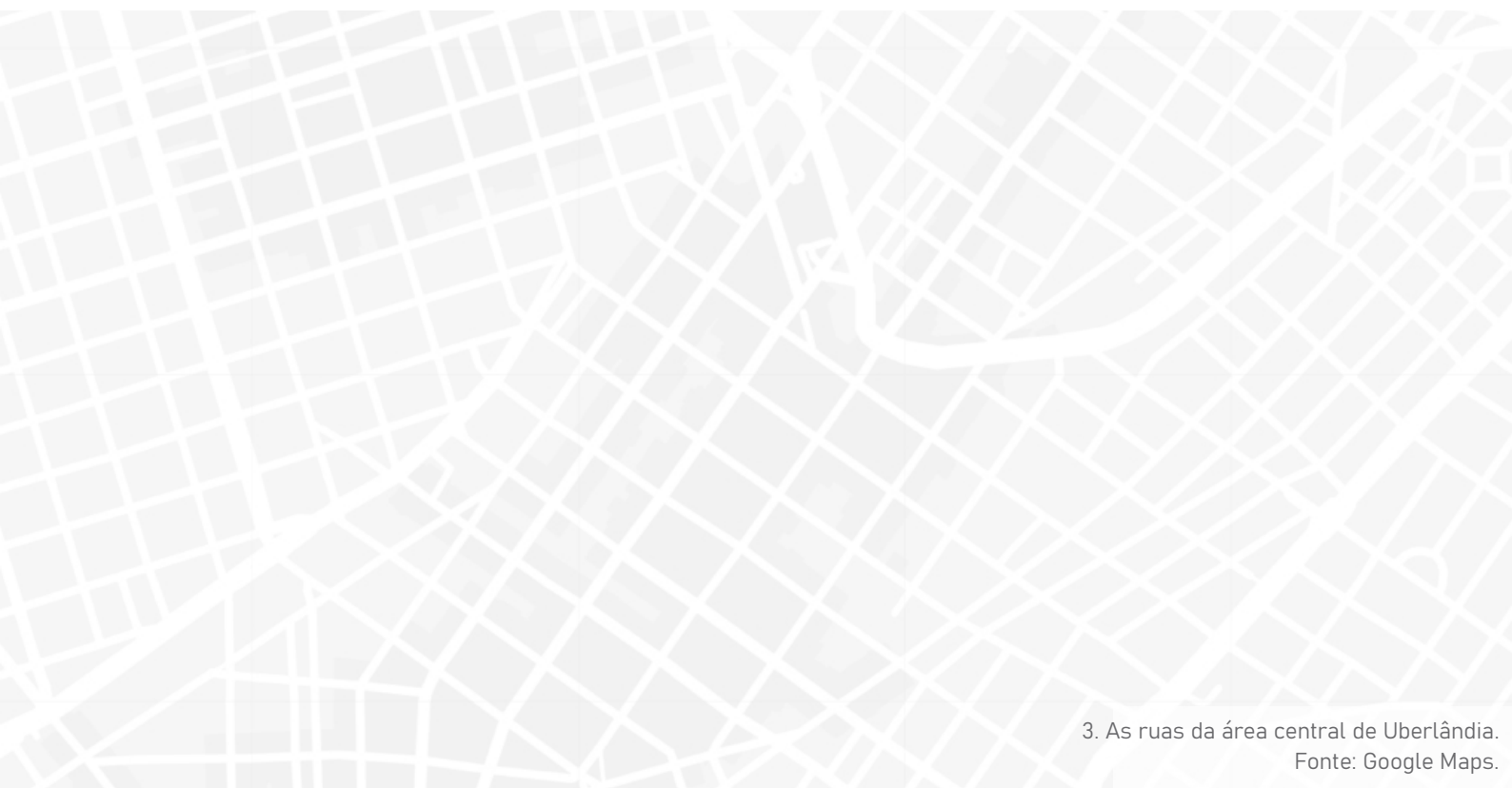
As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento adequado das cidades. [...] As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. [...] Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.

(JACOBS, 2011, p.29)

Considerando que a experiência humana na cidade é moldada pelas ruas, se reconhece a importância dessa “vida entre edifícios” (GEHL, 2013) que acontece principalmente através do caminhar. Para desenvolver então cidades mais vivas, seguras e sustentáveis, os projetos devem reforçar áreas de pedestres e minimizar a dependência de automóveis. Jeff Speck (2013), autor do conceito de “cidades caminháveis” aponta que o carro deve ser um instrumento opcional ao invés de um equipamento indispensável.

Caminhar é o início, o ponto de partida. O homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida – grandes e pequenos – ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida em toda a sua diversidade se desdobra diante de nós quando estamos a pé. Em cidades vivas, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar.

(GEHL, 2013, P. 19)



Atualmente as cidades se encontram tomadas por automóveis, e o caminhar com o passar do tempo, deixou de se tornar um hábito cotidiano. Para reverter essa situação, segundo Jeff Speck (2013), é necessário oferecer às pessoas uma caminhada mais satisfatória do que dirigir para fazê-las andar. Com essa finalidade, o autor propõe 4 características que uma caminhada deve ter como forma de tornar a cidade mais caminhável:

A caminhada deve ser:

1. **Útil**
2. **Segura**
3. **Confortável**
4. **Interessante**

Uma caminhada é **útil** quando se tem um motivo adequado para caminhar, o que significa que a maioria dos aspectos do cotidiano estão localizados próximos e organizados de forma que caminhar seja útil caminhar para determinada finalidade. Esse aspecto pode ser alcançado através da diversidade de usos.

Uma rua **segura** deve ser projetada de forma a poupar os pedestres da preocupação de serem atropelados por automóveis. São elementos relacionados com a segurança dos pedestres: quadras mais curtas, ruas mais estreitas, ângulos de conversão que não favoreçam os automóveis.

O **conforto** está relacionado à proporção dos edifícios em relação à rua, sendo que espaços muito abertos, bem como muito enclausurados, não atraem os pedestres, deixando uma sensação de desconforto.

Interessante significa que além da presença edifícios únicos, existem sinais de humanidade, pois nada interessa mais às pessoas do que outras pessoas.

(SPECK, 2013)

Se o ato de caminhar representa a mais íntima experiência em uma rua, a qualidade desses espaços deve ser avaliada pelo nível do olhar humano e em velocidade de caminhada (GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, 2018). Sendo assim, os aspectos citados para alcançar uma cidade caminhável devem ser considerados como primordiais nos projetos de ruas, de forma a favorecer experiências seguras, positivas e agradáveis ao vivenciar a cidade.

Atualmente, as discussões acerca do espaço urbano e das ruas tem se pautado em conceitos de democratização do espaço livre público, com estratégias relacionadas à acessibilidade, segurança e conforto para todos os usuários da rua. Partindo desses princípios e com o objetivo de incentivar ações de requalificação dos espaços públicos, a WRI Brasil apresentou o conceito de “Ruas Completas”.

Tendo como propósito a mudança de paradigma de desenho viário do último século, o conceito de Ruas Completas foi concebido para influenciar o poder público a considerar outros aspectos no planejamento viário, de forma a projetar ruas para as pessoas, para além das soluções voltadas apenas para os veículos motorizados.

Apesar do movimento possuir seus princípios e objetivos bem definidos, não é pregada uma solução única de Rua Completa, mas sim o incentivo a estratégias que respondam ao contexto local da área, que reflitam a identidade da rua e as prioridades da comunidade. (WRI Brasil, 2017).

Principais objetivos dos projetos de Ruas Completas:

- Respeitar e responder os usos existentes de cada região, assim como usos planejados para o futuro;
- Priorizar os deslocamentos realizados por transporte coletivo, a pé e de bicicleta;
- Respeitar a escala das construções e recuos;
- Apoiar a diversidade de usos do solo, mesclando residências, comércio e serviços;
- Tornar a rua um lugar de permanência das pessoas e não somente de passagem;
- Envolver residentes e grupos da comunidade para entender o bairro e suas prioridades da comunidade.

(WRI Brasil, 2017)

Diante do exposto, conclui-se que são imprescindíveis as estratégias relacionadas à caminhabilidade, e que, além disso, a rua também deve oferecer medidas que equilibrem as necessidades de todos os usuários, fornecendo por exemplo, múltiplas opções de mobilidade, para que dessa forma seja possível conservar e servir a mais pessoas dentro do mesmo espaço. Sendo possível atender a todos esses aspectos, muitos dos problemas que as cidades enfrentam hoje serão amenizados ou até solucionados. Bons projetos de ruas são capazes de contribuir de forma a melhorar a saúde e segurança pública; a oferecer qualidade de vida e a favorecer o desenvolvimento da sustentabilidade ambiental, econômica e social.

1.3 TRANSFORMAÇÃO DA RUA ATRAVÉS DO DESENHO URBANO

Considerando a discussão teórica acerca da rua como espaço livre público, no que diz respeito ao aspecto projetual, é possível oferecer às cidades ruas com mais qualidade e mais caminháveis através do desenho urbano.

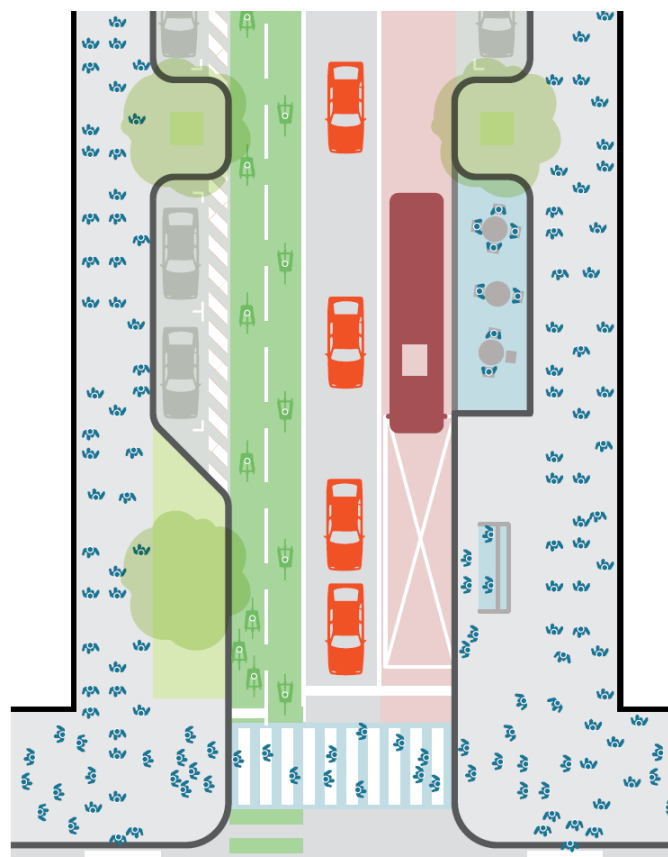
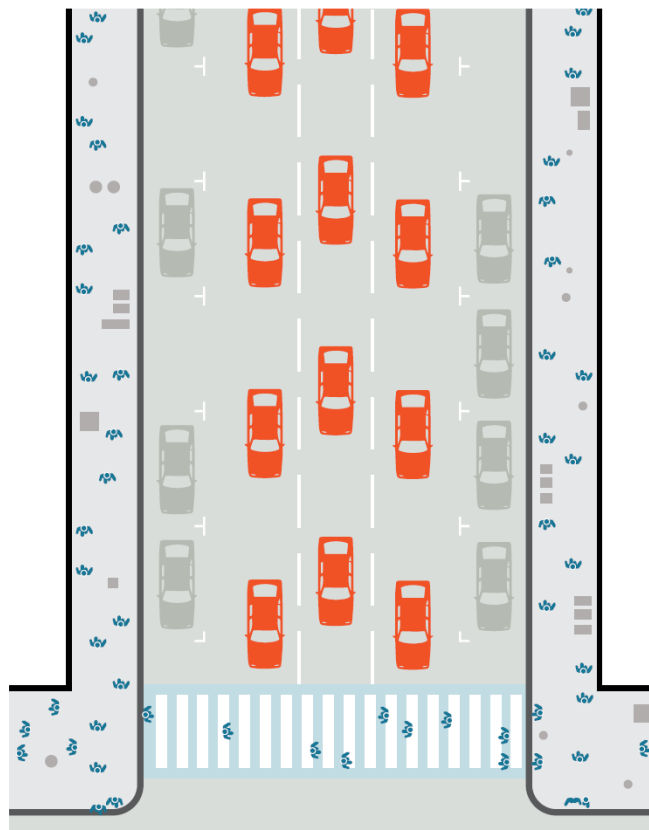
Segundo Vicente Del Rio (1990), o Desenho Urbano pode ser definido como uma área específica de atuação do urbanismo, que se encontra entre as disciplinas de Arquitetura e Planejamento, cobrindo o campo vivencial mais próximo dos usuários dos sistemas e estruturas urbanas.

“O Desenho Urbano é o campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas.”

(DEL RIO, 1990, P. 9)

O Desenho Urbano pode ser trazido então como detalhamento da cidade através de intervenções, sendo uma atividade multidisciplinar que possui como objetivo não um produto acabado, mas fazer parte do processo de transformação urbana.

Desse modo, busca-se fortalecer o papel da rua através do desenho urbano contribuindo assim para o desenvolvimento e fortalecimento da urbanidade nas cidades. Para isso é necessário considerar a dimensão social e a diversidade funcional do espaço urbano e identificar as ferramentas de desenho urbano que permitem preservar a urbanidade (DÍEZ MEDINA, 2017 apud OLIVEIRA, 2021).



4. Esquema de transformação de rua através do desenho urbano.

Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas, 2018.

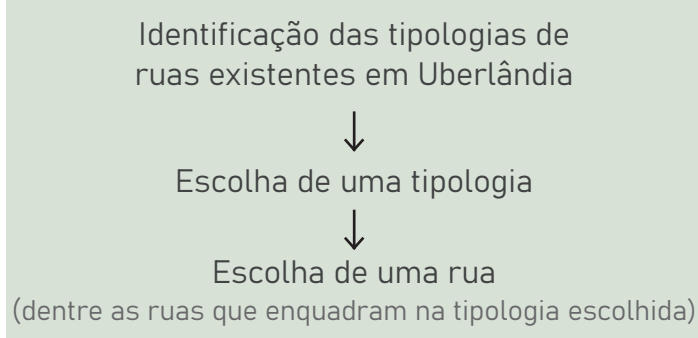
2. A RUA EM UBERLÂNDIA

2.1. ESCOLHA DO LOCAL DE INTERVENÇÃO

A fim de selecionar uma rua para a elaboração de um projeto de desenho urbano, foi adotada uma metodologia para essa escolha que consistiu no estudo de tipologias de ruas utilizando como base teorias de Stephen Marshall (2005).

A cidade escolhida para estudo foi a cidade de Uberlândia, que está localizada no estado de Minas Gerais, na mesorregião do Triângulo Mineiro, e, com a população estimada de 699.097 pessoas (IBGE) se caracteriza como o segundo município mais populoso de Minas Gerais.

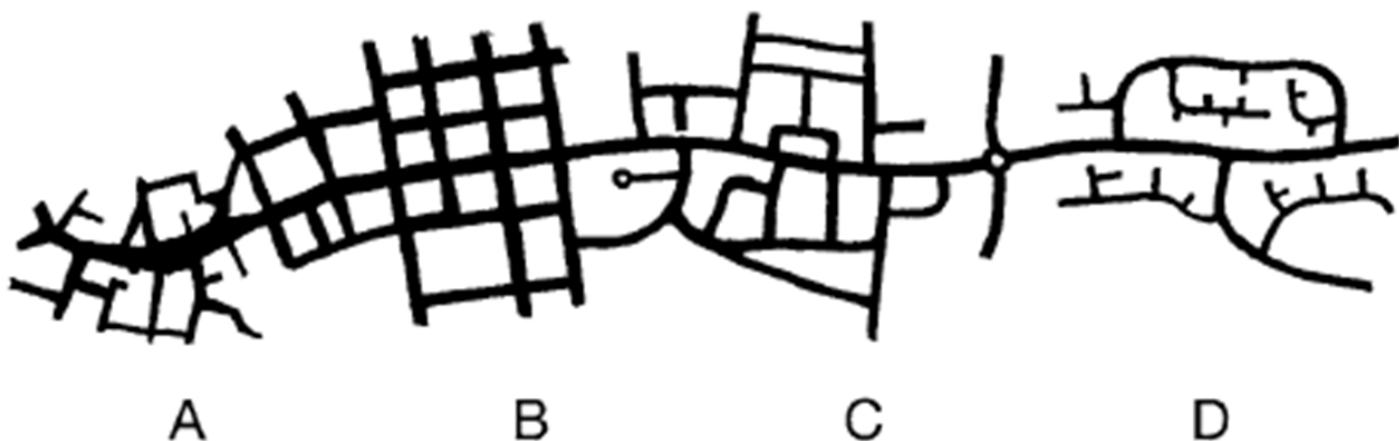
Desse modo, o presente capítulo apresentará uma análise das tipologias de ruas existentes na cidade de Uberlândia, que resultará na seleção de uma tipologia potencial para intervenção, e em seguida, na seleção de uma rua potencial dentre as que se encaixam na tipologia definida.



2.1.1 AS RUAS DE UBERLÂNDIA

Stephen Marshall (2005) desenvolveu um esquema de padrões de ruas existentes em algumas cidades e denominou de tipologia ABCD (Figura 4). Sendo cada letra um tipo de padrão, estes se modificam à medida que avançam do centro da cidade

em direção à periferia, sendo o tipo A encontrado na área central e o tipo D nas áreas periféricas. Os tipos identificados refletem a evolução da cidade, representando as diferentes fases pelas quais passou durante seu processo de crescimento.



5. Representação tipologia ABCD de ruas elaborada por Stephen Marshall.
Fonte: MARSHALL, 2005.

O tipo A se refere ao centro histórico da cidade, com ângulos variados e ruas orientadas em diferentes direções. O tipo B é característico de assentamentos planejados, com padrão em forma de “grade” e prevalência de junções perpendiculares de quatro vias. O tipo C é o mais geral e é frequentemente encontrado ao longo de vias arteriais, já se aproximando da periferia ou em áreas pericentrais. Já o tipo D, característico de layouts hierárquicos modernos, possui formas curvilíneas formando padrões de ramificação a partir de ruas distribuidoras.

A partir da classificação de Stephen Marshall é possível identificar, de forma generalizada, tais padrões refletidos na morfologia de Uberlândia. Ao analisar as ruas da cidade de Uberlândia, foi possível observar que possuem características diferentes de acordo com a sua localização, sendo então esse um dos principais aspectos a serem considerados, classificando as ruas inicialmente em centrais, pericentrais e periféricas. O segundo ponto a ser considerado foi a predominância de usos, classificando as ruas em comerciais e residenciais. Visto que algumas ruas possuem características específicas que as diferenciam, outros aspectos também foram levados em conta, como pode ser observado nas tipologias identificadas listadas a seguir.

TIPOLOGIAS DE RUAS DE UBERLÂNDIA

- CENTRO HISTÓRICO
 - rua histórica
- RUAS CENTRAIS
 - rua comercial central
 - rua comercial central transversal
- RUAS PERICENTRAIS
 - rua comercial pericentral
 - rua residencial pericentral
 - rua jardim
- RUAS PERIFÉRICAS
 - rua comercial periférica
 - rua residencial periférica
- OUTRAS RUAS
 - avenida comercial com canteiro central
 - avenida residencial com canteiro central
 - avenida de ligação

RUA HISTÓRICA

- caixa viária estreita (aprox. 8m)
- uso misto
- predominância 1 pavimento
- edificações antigas

Ex: Ruas do Bairro Fundinho



Rua Vigário Dantas



Rua Tiradentes

RUA COMERCIAL CENTRAL TRANSVERSAL

- caixa viária estreita (aprox. 12m)
- uso comercial
- predominância 1 e 2 pavimentos
- transversais às avenidas centrais principais

Ex: Rua Machado de Assis; Rua Santos Dumont



Rua Tenente Virmondés

RUA COMERCIAL CENTRAL

- caixa viária média (aprox. 15m)
- uso predominante comercial
- predominância 2 pavimentos

Ex: Av. Afonso Pena; Av. Floriano Peixoto; Av. João Pinheiro



Av. Afonso Pena



Av. Floriano Peixoto

RUA COMERCIAL PERICENTRAL

- caixa viária larga (aprox. 20m)
- uso misto predominante comercial
- predominância 1 pavimento

Ex: Av. Belarmino Cotta Pacheco; Av. Noruega; Av. João Pinheiro no trecho do Bairro Brasil



Av. Belarmino Cotta Pacheco, Santa Mônica

RUA RESIDENCIAL PERICENTRAL

- caixa viária média (aprox. 15m)
- uso residencial
- gabarito variado: de térreas a mais de 10 andares

Ex: ruas dos bairros Santa Mônica, Saraiva, Brasil, Tabajaras



Av. Alexandre Ribeiro Guimarães, Saraiva

RUA JARDIM

- caixa viária larga (aprox. 20m a 25m)
- uso residencial
- predominância 1 ou 2 pavimentos

Ex: ruas do Bairro Jardim Karaíba



Rua Otávio Rodrigues da Cunha, Jd. Karaíba

RUA COMERCIAL PERIFÉRICA

- caixa viária média (aprox. 15m)
- uso predominante comercial
- gabarito 1 a 2 pavimentos

Ex: Rua do Advogado; Rua República do Piratini



Rua do Advogado, Santo Inácio

RUA RESIDENCIAL PERIFÉRICA

- caixa viária estreita/média (10 a 15m)
- uso residencial
- predominância 1 pavimento

Ex: ruas dos bairros Shopping Park, Luizote, São Jorge, Morumbi



Rua Antônio Lázaro Machado, Shopping Park

Fonte das imagens: Google Earth.

AVENIDA COMERCIAL COM CANTEIRO CENTRAL

- caixa viária larga (aprox. 25m)
- uso comercial com algumas residências
- predominância 1 e 2 pavimentos

Ex: Rua dos Taróis, Taiaman; Av. Liberdade; Av. Francisco Galassi; Av. Marcos de Freitas Costa; Av. Indaiá



Av. Liberdade, Copacabana

AVENIDA RESIDENCIAL COM CANTEIRO CENTRAL

- caixa viária larga (aprox. 25m)
- uso residencial com alguns comércios
- predominância 1 e 2 pavimentos

Ex: Rua João Balbino; Av. Orlandina Ondina; Av. Uirapuru



Rua João Balbino, Santa Mônica

AVENIDA DE LIGAÇÃO

- grande porte
- caixa viária muito larga (20 a 35m)
- uso comercial
- com canteiro central
- verticalização diversa
- de ligação

Ex: Av. João Naves de Ávila; Av. Rondon Pacheco; Av. Getúlio Vargas



Av. João Naves de Ávila



Av. Rondon Pacheco



Av. Getúlio Vargas

Fonte das imagens: Google Earth.

Ao analisar as tipologias presentes na cidade de Uberlândia verifica-se que suas características resultam em diferenças significativas entre as ruas. Os usos, localização e porte das ruas condicionam diversos fatores como fluxo de veículos e pedestres e diferentes formas de apropriação dos espaços pelas pessoas.

2.1.2. ESCOLHA DA RUA

ESCOLHA DE UMA TIPOLOGIA

Ao analisar as tipologias com o objetivo de escolha de uma rua, conclui-se que a rua comercial central possui maior potencial para o desenvolvimento de um estudo e projeto de desenho urbano.

A área central possui um forte simbolismo para a cidade e grande importância na organização e articulação do espaço urbano. A centralidade possui relação com a identidade espacial da cidade e de seus habitantes, sendo as ruas da área central os principais espaços onde as pessoas se reconhecem como cidade.

Segundo Rodrigues (2002) as áreas centrais são o principal polo de atração e circulação de pessoas, pelo fato de serem os espaços onde se concentram as mais diversificadas atividades de comércio e serviços, sendo, dessa forma, o setor mais importante da cidade. Desse modo, as ruas comerciais centrais são de grande importância para o sistema de espaços livres e para o sistema de mobilidade da cidade, comportando grande fluxo de pedestres e automóveis.

Pelo fato de serem centrais, essas ruas atraem fluxos de pessoas de todos os demais setores da cidade, contribuindo para que o projeto em uma rua com essas características atenda usuários da cidade inteira, proporcionando a vivência da rua para todos. Além disso, a questão do fluxo diversificado também colabora para que uma rua comercial central requalificada possa ser elemento de desenvolvimento urbano, ao passo que o projeto sirva como exemplo para outras

ruas, se caracterizando como ponto de partida para que bons projetos se multipliquem pela cidade.

Outro ponto considerado na escolha dessa tipologia foi a questão do hábito de “caminhar olhando vitrines” existente nas ruas comerciais centrais, ao contrário das ruas comerciais pericentrais ou periféricas, onde, em geral, as pessoas caminham até os estabelecimentos comerciais em busca de algo específico. Apesar disso, embora esse hábito ainda se faça presente, o centro de Uberlândia possui uma forte característica de passagem, sendo que a rua não deve possuir apenas essa função, mas deve se prestar também como lugar de permanência, de passeio e percepção da cidade.

Ao longo do tempo, as áreas centrais das cidades brasileiras passaram por processos de desvalorização devido ao crescimento acelerado das cidades em direção às periferias e migração do uso habitacional para essas áreas, além de outros fatores relacionados à especulação imobiliária e mudanças no modo de vida da sociedade. Esses processos culminaram em fatores que reduzem a importância do centro no contexto da cidade, podendo citar a desvalorização dos espaços livres e públicos e do patrimônio histórico; a diminuição da diversidade de usos no centro da cidade; a adoção crescente de transportes motorizados e individuais em detrimento dos transportes ativos e coletivos e consequente desvalorização do pedestre como principal usuário do espaço urbano e do centro da cidade.

Diante disso, evidencia-se a extrema importância de se pensar e discutir o centro das cidades, e, desse modo, através do desenho urbano, o projeto busca valorizar o centro como espaço urbano, reforçando os

atributos fundamentais da rua e fortalecendo os hábitos e a dinâmica já existentes, de forma a tornar espaço favorável aos os pedestres e evitar o processo de decadência do centro da cidade.

ESCOLHA DE UMA RUA

Ruas comerciais centrais em Uberlândia:

- Av. Cipriano Del Fávoro
- Av. João Pinheiro
- Av. Afonso Pena
- Av. Floriano Peixoto
- Av. Cesário Alvim

Dentre as cinco principais ruas comerciais centrais de Uberlândia, a Avenida Afonso Pena se caracteriza como a mais importante avenida da cidade desde o início de sua consolidação. Pode ser considerada como espinha dorsal da cidade, atravessando vários bairros desde a Praça Clarimundo Carneiro (onde a Av. Nicomedes Alves dos Santos se torna a Av. Afonso Pena) até o bairro Granja Marileusa, e ainda com a intenção de que futuramente a avenida se pronlongue até o Anel Viário.

Desse modo, a avenida conta com um grande fluxo de veículos, transporte coletivo e pedestres principalmente no trecho definido para estudo, que se encontra na área central.

Além disso, a Avenida Afonso Pena possui um importante papel no contexto da cidade devido sua dinâmica comercial derivada da grande quantidade e variedade de comércios – o que favorece o caminhar – se diferenciando de avenidas como a Av. João Pinheiro e a Av. Cesário Alvim, que contam com comércios e serviços mais especializados. Devido à importância da Avenida Afonso Pena para a cidade se sucedem muitas discussões acerca do tema, e dessa forma o presente trabalho se propõe como contribuição para esse debate.



6. Vista aérea da área central com destaque para a Av. Afonso Pena. Fonte: Google Earth

2.2. A AVENIDA AFONSO PENA

2.2.1. A AVENIDA AFONSO PENA E SEU PROCESSO HISTÓRICO

A cidade de Uberlândia teve seu início próximo ao córrego São Pedro (atual Av. Rondon Pacheco) como Distrito de São Pedro de Uberabinha, que posteriormente, em 1888 passou a ser o Município de Uberabinha, e recebeu o nome de Uberlândia já em 1929. No início século XX o núcleo urbano se concentrava na área do bairro Fundinho, e teve seu crescimento na direção Norte favorecido pela construção da estação ferroviária Cia Mogiana (atual Praça Sérgio Pacheco) (RODRIGUES, 2002).

Em 1908, a partir do início da preocupação com o ordenamento espacial da cidade, o Prefeito Alexandre Marquez encomenda um Plano de Expansão para a cidade, que foi elaborado pelo engenheiro Mellor Ferreira Amado. O plano possuía como proposta a criação de uma nova área central, através da criação de cinco grandes avenidas paralelas e oito ruas transversais, formando assim um “tabuleiro de xadrez”, com um traçado retilíneo e ortogonal que se diferenciava do núcleo inicial da cidade com suas ruas tortuosas (RODRIGUES, 2002). O objetivo do plano de expansão era justamente trazer uma nova imagem de modernidade e ordem para a cidade e proporcionar o deslocamento do centro comercial do Fundinho (SOARES, 1995 apud RODRIGUES, 2002).

A partir de então as avenidas começam a receber os serviços públicos básicos e os empresários locais passam a investir em imóveis comerciais nas avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto, e em luxuosas residências nas avenidas João Pinheiro e Cipriano Del Fávero, contribuindo assim para a consolidação do novo centro da cidade (SOARES, 1995 apud RODRIGUES 2002).



7. Trecho da Av. Afonso Pena a partir da Praça da República (atual Tubal Vilela) na década de 1930.
Fonte: Cartilha Nossas Histórias

Em meados da **década de 40**, a Avenida Afonso Pena já se caracterizava como principal eixo da cidade, abrigando um intenso comércio, além de importantes estabelecimentos de serviços (SOARES, 1988 apud RODRIGUES 2002).



8. Vista aérea de Uberlândia na década de 1940. Praça Clarimundo Carneiro, e ao fundo, da esquerda para a direita as avenidas Cipriano Del Fávero, João pinheiro, Afonso Pena e Floriano Peixoto. Fonte: Blog História de Uberlândia



9. Av. Afonso Pena, esquina com rua Machado de Assis antes do asfaltamento.
Fonte: Facebook.



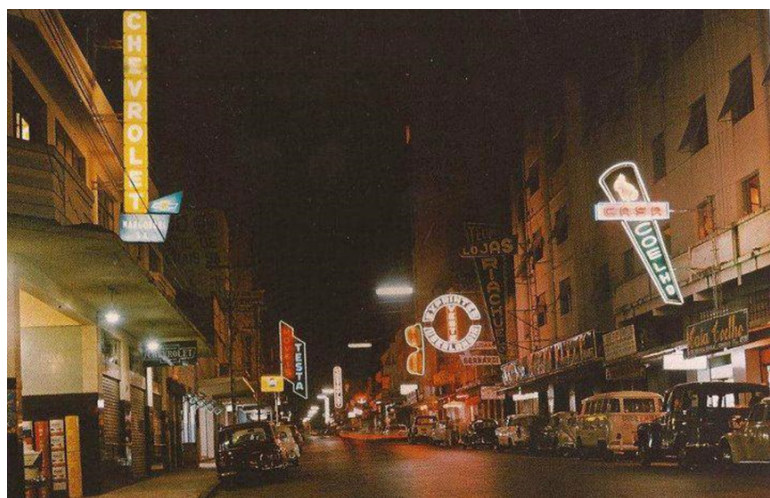
10. Asfaltamento da Avenida Afonso Pena em 1956 em trecho próximo à Rua Bernardo Guimarães.
Fonte: Arquivo Público Prefeitura de Uberlândia

A **década de 1950** foi então marcada pelo crescimento econômico e social a partir da diversificação do comércio e do setor de serviços, e da construção dos primeiros edifícios verticais, iniciando-se o processo de adensamento da área central. Em 1954 foi entregue ao município o Plano Urbanístico de 1954, elaborado devido ao acelerado desenvolvimento e crescimento da cidade, tinha como principal objetivo a reordenação do espaço urbano (JUSTINO, 2016). Como algumas das diretrizes mais relevantes, teve-se como proposta:

- criação de avenidas de desafogo do trânsito no entorno do centro - atuais avenidas Getúlio Vargas e Rondon Pacheco, ambas originadas a partir da canalização de córregos
- transformação da Praça Antônio Carlos (atual Praça Clarimundo Carneiro) em "Centro Cívico" deslocando a Prefeitura Municipal e transformando seu edifício sede em um museu
- proibição de construções particulares de apenas um pavimento nas duas principais vias públicas da cidade - avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto.

As diretrizes do plano não foram cumpridas em sua totalidade, porém algumas foram desenvolvidas a longo prazo.

Nos anos 60 a cidade de Uberlândia já se consolida como centro regional, e a década de 1970 é marcada pelo crescimento populacional e expansão do perímetro urbano, bem como aceleração da verticalização, porém ainda tendo o centro como o setor mais privilegiado da cidade, apresentando uma estrutura socioeconômica e urbana consolidada entre as Praças Clarimundo Carneiro e Sérgio Pacheco, contando com a Praça Tubal Vilela como âncora. Na área central ocorre a substituição dos paralelepípedos pela pavimentação asfáltica nas ruas, e o uso comercial se intensifica nos pavimentos térreos dos edifícios, provocando o surgimento de grande quantidade de elementos visuais de informação e propaganda comercial nas fachadas. Ainda nesse período ocorre a demolição da antiga estação ferroviária, o que permite o prolongamento das avenidas Afonso Pena, Floriano Peixoto, João Pinheiro, Brasil e Cesário Alvim na direção nordeste da cidade, e consequente expansão de parte das atividades comerciais para além da área central (RODRIGUES, 2002).



11. Av. Afonso Pena próximo à Rua Duque de Caxias na década de 60. Fonte: Blog História de Uberlândia

Juntamente com o processo de adensamento da área central, os problemas de depreciação e congestionamento começam a surgir na **década de 70** e se estendem ao longo dos anos. **A partir de 1980** ocorre um aumento excessivo da demanda por espaços destinados à circulação de trânsito, e simultaneamente, inicia-se o processo de descentralização das atividades a partir da criação dos shoppings centers. O centro então passa a se tornar um local de passagem, deixando de ser um local de encontros.

A evolução histórica tende a transformar os espaços e seus papéis sociais. Verifica-se que fatores modernos, como novas tendências de consumo, podem acabar fazendo com que se perca gradualmente o interesse pelo centro para o lazer e recreio públicos, como ainda são comuns nas pequenas cidades. Estes usos que frequentemente se faziam do centro, como local agradável para descanso, encontros e observações de belezas e novidades, vão aos poucos, tornando-se cada dia menos comuns.

(SÁ, 2000 apud RODRIGUES, 2002, p. 104)

Em 1987 contrata-se uma empresa privada para a elaboração de um Plano Trânsito e Transportes com a finalidade de solucionar os problemas do centro: congestionamento, depreciação dos equipamentos públicos, inexistência de hierarquização viária, inexistência de sinalização adequada e não priorização do transporte público coletivo. A única diretriz do plano adotada foi a implantação de um terminal de ônibus aberto na Praça Clarimundo Carneiro. Somente em 1988 foi criada a lei municipal que

estabelece o Sistema Viário e em 1989 a lei que regulamenta o Uso e Ocupação do Solo. Ainda em **1989** houve a elaboração de outro Plano de Trânsito e Transportes visando novamente à melhora da circulação na área central. O plano possuía como proposta a transformação da Av. Afonso Pena em uma via exclusiva para pedestres e ônibus, através do alargamento de calçadas e criação de uma canaleta para transporte coletivo, porém o projeto foi arquivado e não foi executado.

O início da **década de 90** foi marcado pelo processo de expansão urbana de Uberlândia, que se deu de forma horizontal com a criação de bairros residenciais em áreas periféricas, resultando assim na diminuição da densidade da área central (TREVISAN, 2020).

Em 1991 iniciou-se a elaboração de um Plano Diretor, acessorado por Jaime Lerner, que contava com mais uma medida de pedestrianização das avenidas centrais, com proposta similar ao Plano de Trânsito e Transportes anterior, porém acrescentando a Avenida Floriano Peixoto. Com objetivo principal de revitalização da área central, o plano também contou com propostas de adensamento e diversificação dos usos.



12. Proposta de pedestrianização das avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto de 1994. Fonte: ATTUX, 2001 apud JUSTINO 2016



13. Proposta de reestruturação do centro Plano Diretor Jaime Lerner 1991 - 2006. Fonte: NEURB, 2020.²

No final da década e 90 ainda se encontra em continuidade o processo de descentralização das atividades, que acaba por resultar na diminuição da dinâmica da área central. Aumenta-se a construção de loteamentos fechados em áreas periféricas da cidade, intensificando-se o deslocamento da população de alta renda para essas áreas. Além disso, ocorre a criação de outras áreas comerciais e de atividades de lazer mais valorizadas em relação ao centro, resultando na desertificação da área central durante a noite e finais de semana (PEREIRA FONSECA, 2007 apud TREVISAN, 2020). Nesse período também acontece uma “popularização” de atividades no centro com a criação dos “camelódromos” e expansão do comércio ambulante principalmente nas avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto e na Praça Tubal Vilela.

Em 2003 realiza-se uma intervenção na Av. João Pinheiro alterando a geometria da avenida mediante a criação de faixa exclusiva para transporte coletivo; reorganização dos estacionamentos mudança no desenho da calçada e melhoria em questões de acessibilidade, antes desconsiderada; construção de jardineiras; arborização e melhoria da iluminação (NEURB, 2020)².

Já no ano de 2006 foi feita uma revisão do Plano Diretor de 1994, e assim acrescentadas diversas diretrizes de valorização e requalificação do bairro Fundinho com objetivo de resgatar a identidade e história da cidade. Destaca-se a proposta de descaracterização da Área Central e Fundinho como corredor estrutural do transporte coletivo, como forma de recuperar a qualidade de vida urbana dessas áreas (JUSTINO, 2016). Tal medida não foi adotada até o presente momento, e decorrem-se diversas discussões acerca do tema por se tratar de uma questão complexa relativa à mobilidade da cidade.



14. Av. Afonso Pena em meados da década de 2000 entre as ruas Santos Dumont e Olegário Maciel. Fonte: Uipi, 2010.

² Imagem e informações apresentadas pela Prof^a Dr^a Maria Eliza Guerra na Live “Olhares e Reflexões Sobre o Centro de Uberlândia - Projetos de Intervenções Urbanas” organizada pelo NEURB (Núcleo de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Uberlândia e transmitida em 17 de novembro de 2020.

2.2.2. PROPOSTAS ANTERIORES PARA A AVENIDA AFONSO PENA

Além das propostas para a área central de Uberlândia já citadas, faz-se relevante apresentar de forma mais detalhada alguns projetos desenvolvidos mais recentemente que foram elaborados visando a requalificação e valorização do centro da cidade. Tais propostas possuem importância para o presente debate ao passo que estimulam discussões acerca do espaço urbano e da área central, que são muitas vezes negligenciadas.

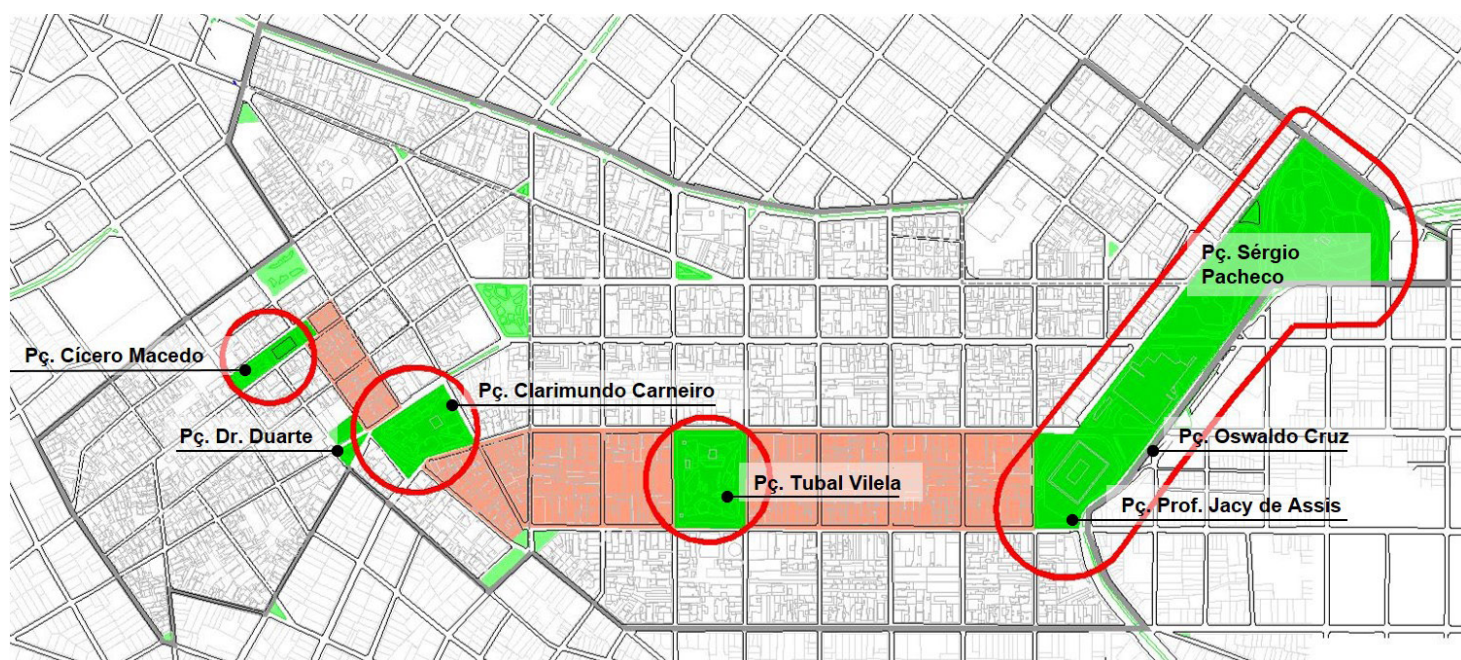
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO ÁREA CENTRAL E FUNDINHO - 2008

No ano de 2006 foi elaborado um Plano Diretor que apresentou propostas de criação de um projeto de requalificação da área central e Fundinho. Posteriormente, em 2008 a proposta foi desenvolvida pela TECISAN – Técnica de Engenharia Civil e Sanitária Ltda, de Belo Horizonte, com autoria de Ana Maria Schmidt e Finotti Arquitetos.

Partindo do princípio de valorização do comércio e do pedestre, o projeto tem como base o eixo histórico urbanístico da área central e Fundinho em virtude de sua importância na formação da cidade devido às praças e edifícios importantes e consequente desenvolvimento do setor comercial e de serviços. As propostas se desenvolveram então ao longo desse eixo e em seu entorno.

OBJETIVOS DO PROJETO

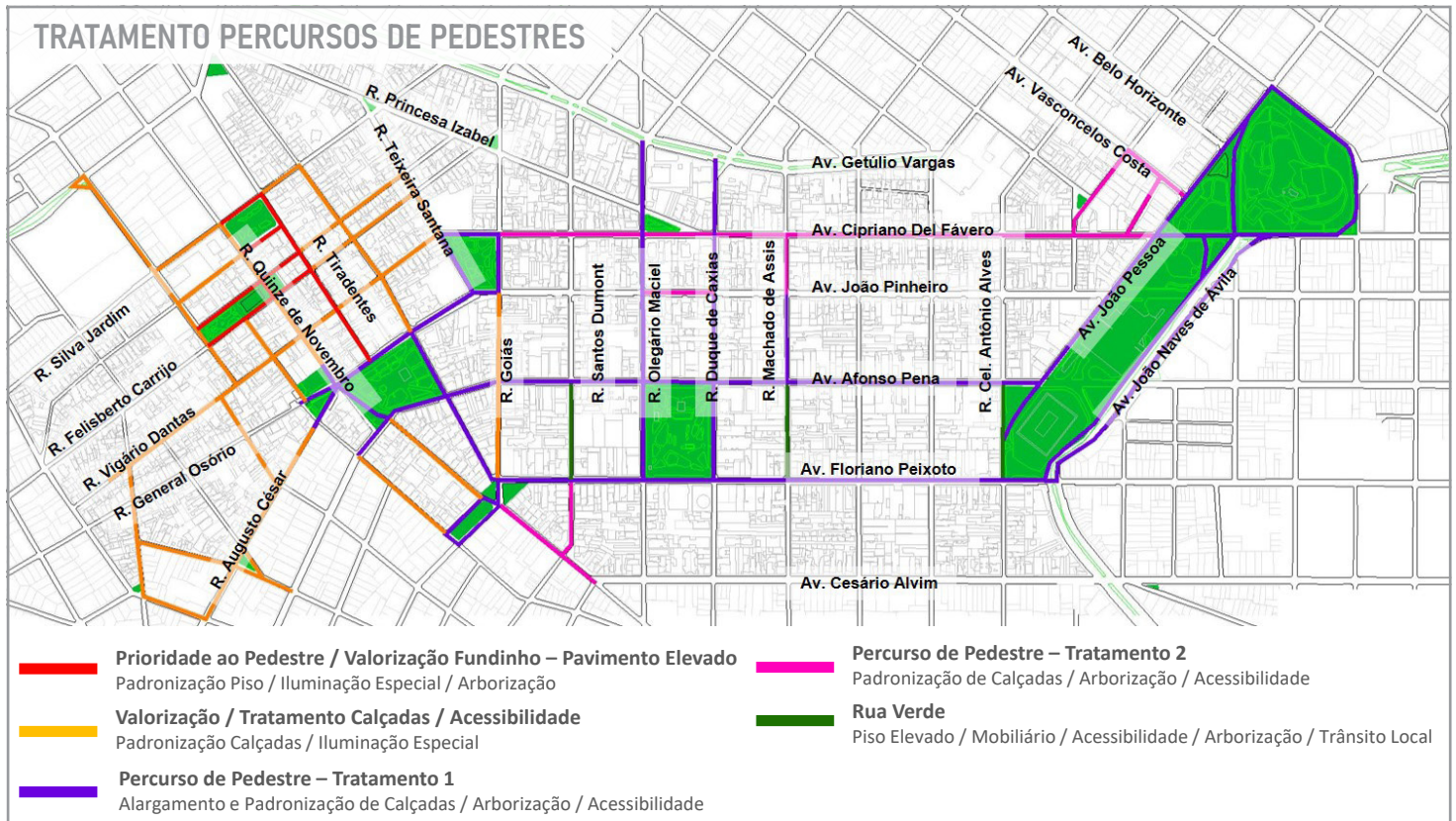
- Requalificação de toda a área considerando sua importância e a integração com os Bairros de Uberlândia
- Fundinho e Área Central como espaço democrático e simbólico de toda a população da cidade
- Reestruturação urbanística e da mobilidade
- Valorização dos espaços públicos e do Patrimônio Cultural
- Incentivo ao uso residencial, cultural e turístico.



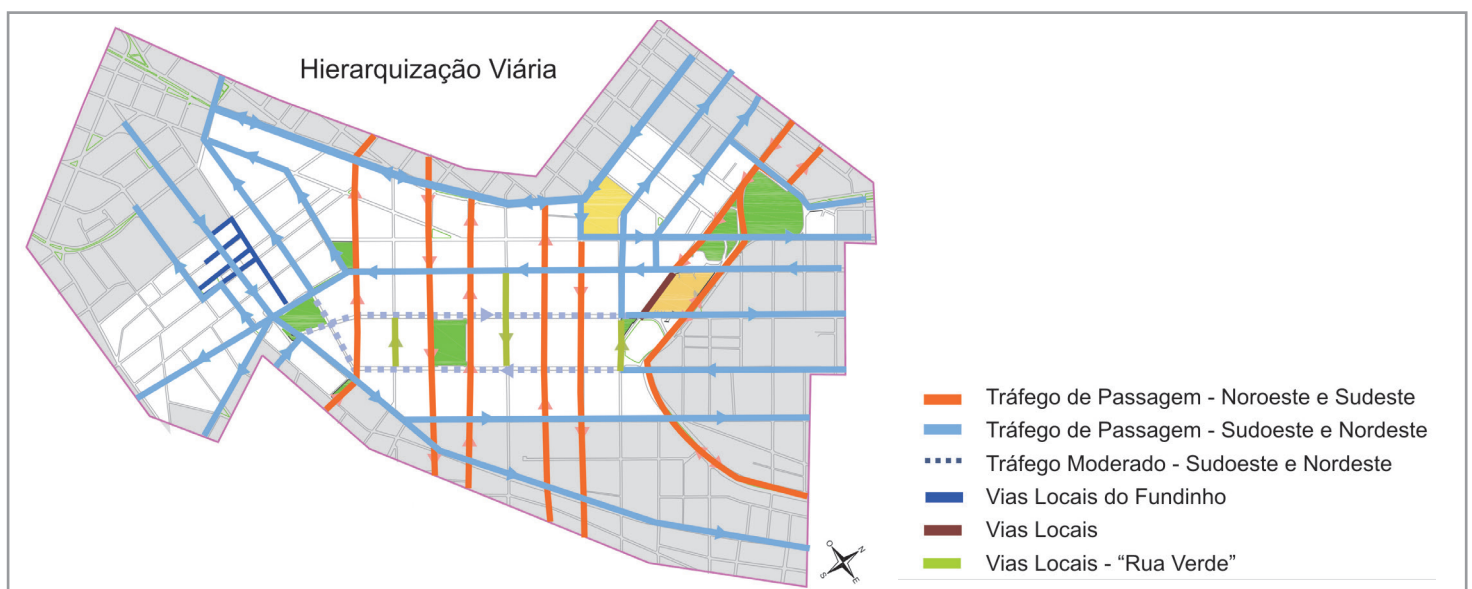
15. Eixo histórico urbanístico e suas importantes praças. Fonte: TECISAN.

Pelo fato de se tratar de um projeto grande e com propostas em escala urbana com abrangência em outras áreas da cidade, serão aqui apresentados apenas alguns pontos de maior interesse para o presente trabalho, relativos às soluções de mobilidade e tratamento das ruas para pedestres na área central e principalmente Avenida Afonso Pena.

Em resumo do projeto, foi feito um estudo e revisão do sistema de mobilidade de modo a priorizar os modais coletivos e não motorizados, com propostas visando a prioridade dos deslocamentos à pé através do alargamento de calçadas e implantação de travessias elevadas, em consonância com a redução de áreas de estacionamento público e ampliação de áreas de estacionamento privado.



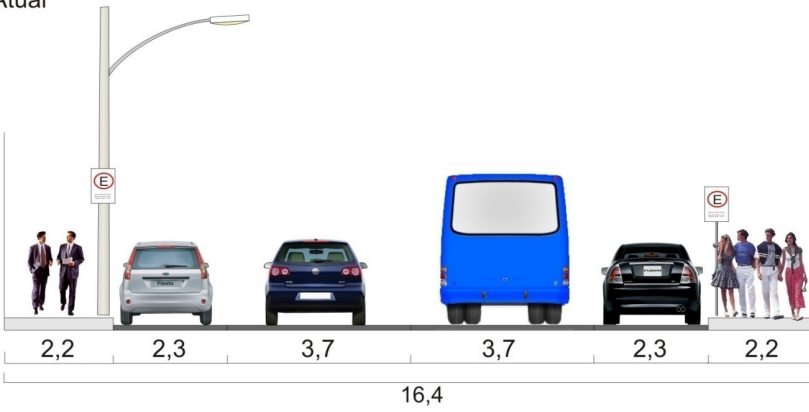
16. Tratamento de percursos para pedestres. Fonte: TECISAN.



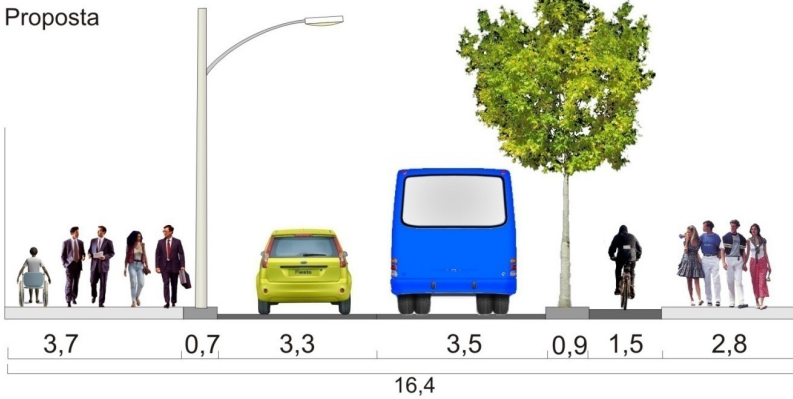
17. Proposta de hierarquização viária. Fonte: TECISAN.

Av. Afonso Pena (Sentido Praça Tubal Vilela - Terminal Central)

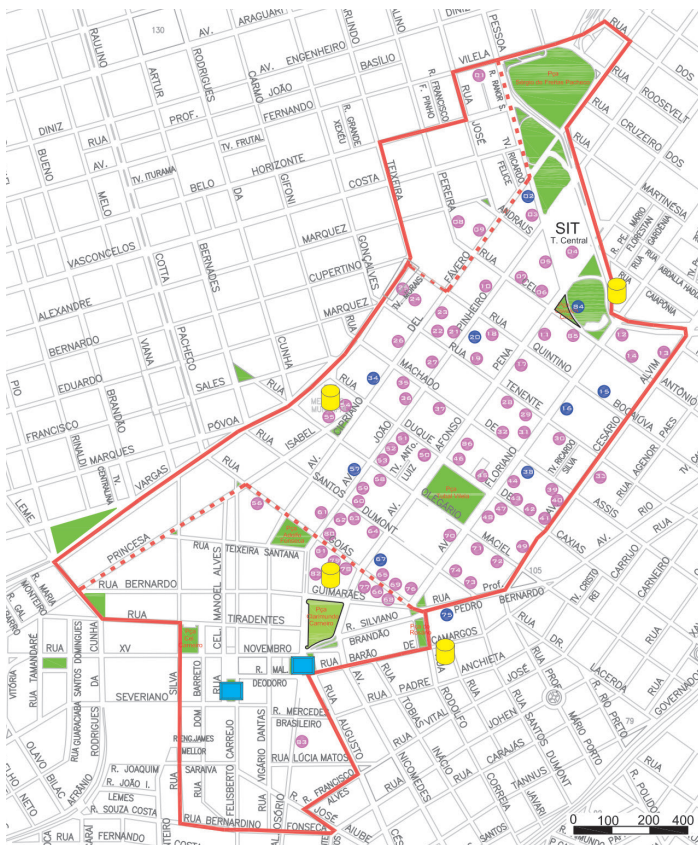
Atual



Proposta



18. Proposta para a Avenida Afonso Pena. Fonte: TECISAN.



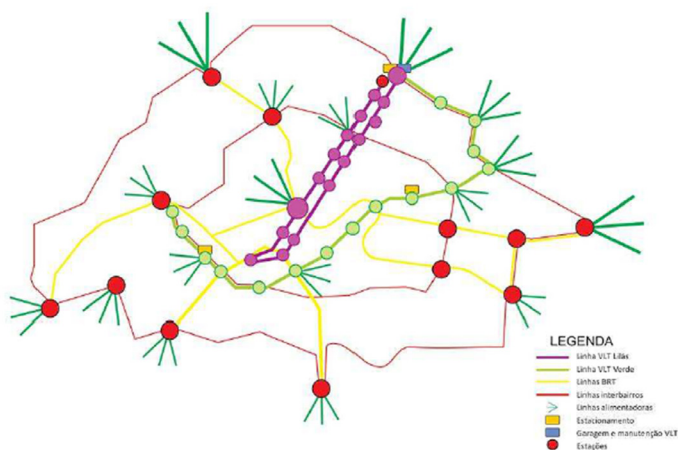
- Estacionamentos Privados e Mistos
- Estacionamentos Exclusivos p/ Clientes
- Áreas potenciais para estacionamento subterrâneo
- Áreas potenciais para estacionamento Verticals - Até quatro pavimentos

19. Proposta para estacionamentos. Fonte: TECISAN, 2008.

A proposta de requalificação da Avenida Afonso Pena, consiste na retirada das faixas dedicadas ao estacionamento para que seja possível o alargamento das calçadas e inclusão de uma ciclovia e canteiro com arborização. Como forma de suprir a demanda da área de estacionamento retirada, propõe-se também estacionamentos subterrâneos e verticais em áreas potenciais indicadas no mapa (Figura 17).

- 74 estacionamentos privados de uso público
- Aproximadamente 10 estacionamentos exclusivos para clientes, de grandes lojas ou órgãos públicos;
- 3016 vagas oferecidas e a taxa de ocupação de 87%;
- Aumento de 286 vagas nas áreas potenciais de estacionamento

Em 2014 foi elaborado pelo Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia um Estudo Prévio de Viabilidade Técnica para Implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos em Uberlândia. O estudo foi um trabalho interdisciplinar contando com a participação de institutos de outras áreas e teve como justificativa o potencial do VLT na requalificação urbana, os benefícios que podem ser promovidos ao o sistema de mobilidade da cidade e aos usuários do transporte público, bem como as vantagens em relação à qualidade ambiental.



20. Proposta Rede SIT-VLT. Fonte: UFU, 2014.

Linha Lilás – Bairros Fundinho, Centro, Aparecida, Brasil e Alto Umuarama

Linha verde – Aeroporto, Centro Administrativo, Av. Rondon Pacheco, Bairro Daniel Fonseca

LINHA LILÁS – área central

OPÇÃO 1

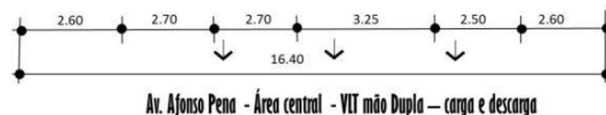
Tráfego do VLT em mão dupla na Avenida Afonso Pena, alargando-se alguns passeios para inserção das estações e tratamento para pedestre.

OPÇÃO 2

Tráfego do VLT em via singela nas Avenidas João Pinheiro e Afonso Pena com alargamento dos passeios no centro da cidade e/ou ao longo de toda a Avenida. Caso opte-se pelo alargamento somente no centro, a ciclovia fora do centro seria desviada para as vias laterais. Esta opção dá-se pelo atual trajeto das linhas troncais, facilitando os deslocamentos de usuários.

OPÇÃO 3

Tráfego do VLT em via singela, nas Avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto com alargamento dos passeios no centro da cidade e/ou ao longo de toda a Avenida.



21 e 22. Opção 1 - VLT em mão dupla na Afonso Pena. Fonte: UFU, 2014.



23. Trecho tipo da Avenida Afonso Pena na área Central e Bairro Brasil. Fonte: UFU, 2014



24. VLT na Praça Tubal Vilela - Av. Afonso Pena. Fonte: UFU, 2014

A mais recente das propostas para a área central de Uberlândia foi divulgada no mês de novembro de 2020. O Projeto Renovar, apresentado pela Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Uberlândia tem como proposta a revitalização do eixo central composto pelas avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto, com início próximo à Praça Clarimundo Carneiro e final após o Terminal Central e Praça Jacy de Assis.

Com a retirada das faixas de estacionamento das avenidas, propõe-se dois bolsões comerciais nas extremidades norte e sul do eixo, que contam com estacionamentos subterrâneos e edificações para uso de comércio, serviços e escritórios, em meio a grandes áreas livres que podem se configurar como praças.



25. Bolsão Comercial Norte. Fonte: CDL, 2020.



26. Bolsão Comercial Sul. Fonte: CDL, 2020.



27. Proposta de intervenção eixo norte-sul. Fonte: CDL, 2020.

A proposta para a Avenida Afonso Pena consiste no desvio das linhas de transporte coletivo para trajetos alternativos e criação de uma linha de tráfego exclusivo entre os dois bolsões comerciais. Além disso, propõe-se a criação de uma ciclovia e o acréscimo de uma faixa de veículos, totalizando assim três faixas.

Ao analisar o projeto, é possível apontar diversas falhas, sendo a mais evidente a proposta do bolsão comercial sul na área do bairro Fundinho - um local de extrema importância histórica e morfológica para a cidade - e ainda localizado em uma área onde se encontram duas edificações tombadas. Além disso, os bolsões comerciais desvalorizam o comércio local, sendo que o fortalecimento da dinâmica já existente seria uma proposta mais pertinente.

As propostas para a Avenida Afonso Pena a transformam em uma via expressa com prioridade transporte individual, sem tratamento das calçadas para a valorização do pedestre. Apresentam-se em falta propostas importantes relacionadas ao alargamento das calçadas, arborização e mobiliário urbano. Além disso, a retirada do transporte coletivo se configura como uma solução inadequada para este contexto pelo fato do transporte coletivo ser essencial para a dinâmica da área central principalmente relativo ao comércio. A implantação da ciclovia nessa área também não se mostra muito eficaz devido à falta de espaço e por ser uma avenida com papel estruturante do transporte coletivo e já consolidada em relação ao fluxo de pedestres, sendo estes os usuários que devem ter prioridade.



28. Proposta para Avenida Afonso Pena. Fonte: CDL, 2020.

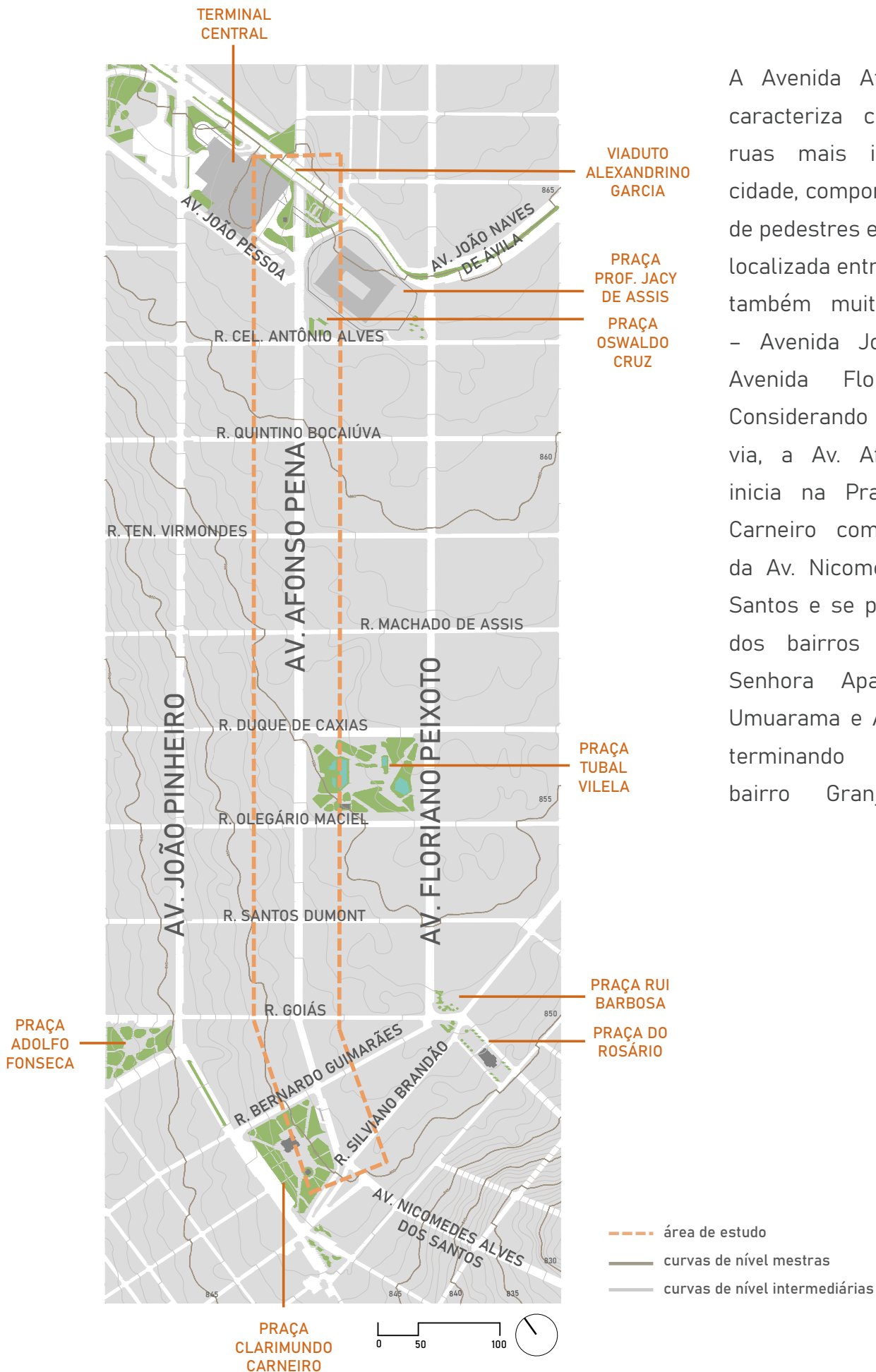


29. Estacionamento subterrâneo no Bolsão Comercial Sul. Fonte: CDL, 2020.



30. Perspectiva do Bolsão Comercial Sul. Fonte: CDL, 2020.

2.2.3. LEITURA URBANA: A AVENIDA AFONSO PENA HOJE



A Avenida Afonso Pena se caracteriza como uma das ruas mais importantes da cidade, comportando alto fluxo de pedestres e veículos, e está localizada entre duas avenidas também muito significativas – Avenida João Pinheiro e Avenida Floriano Peixoto. Considerando o sentido da via, a Av. Afonso Pena se inicia na Praça Clarimundo Carneiro como continuidade da Av. Nicomedes Alves dos Santos e se prolonga através dos bairros Centro, Nossa Senhora Aparecida, Brasil, Umuarama e Alto Umuarama, terminando no início do bairro Granja Marilleusa.

A área escolhida para intervenção consiste no trecho que se encontra na área central, com seu início na Praça Clarimundo Carneiro se estendendo até a área onde estão localizados o Terminal Central e as praças Oswaldo Cruz e Jacy de Assis, onde se localiza o Centro Municipal de Cultura, edifício que abrigava o Fórum de Uberlândia. No final desse trecho encontra-se também, sobre a Av. Afonso Pena, o Viaduto Alexandrino Garcia – Av. Américo Salvador Tangari que se torna Av. João Naves de Ávila.

Na área central a Av. Afonso Pena é o eixo central do “tabuleiro de xadrez”, que conta com mais quatro avenidas paralelas e oito ruas transversais. As transversais também possuem alto fluxo principalmente de veículos, e a maioria se prolonga no trecho entre as avenidas Getúlio Vargas e Rondon Pacheco.

A área de intervenção abrange três praças de grande importância na cidade, que são ou contém bens tombados e ainda são importantes pontos de convergência do transporte público. Entre as praças localizadas nas extremidades do trecho já citadas, encontra-se também a Praça Tubal Vilela, que se caracteriza como um dos pontos mais simbólicos da cidade de Uberlândia.

Em consonância com as transformações históricas da Avenida Afonso Pena e área central, o presente capítulo possui como objetivo a compreensão do contexto e dinâmica da região para que a elaboração do projeto se dê de forma adequada às necessidades locais.



31. Avenida Afonso Pena em trecho próximo à Rua Santos Dumont. Fonte: V9, 2018.



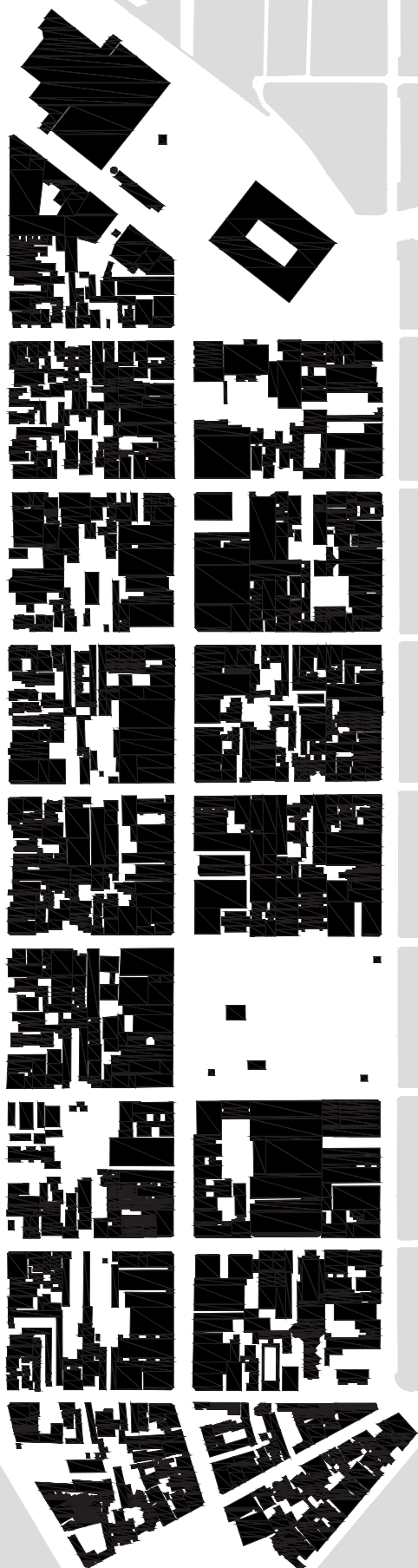
32. Vista para a Praça Tubal Vilela e Av. Afonso Pena ao fundo, com destaque para o Edifício Chams. Fonte: Blog da Dudi.



33. Vista da área central a partir do bairro Fundinho. Fonte: Blog Cidades em Fotos, 2015.



34. Vista aérea do Terminal Central. Fonte: Uipi, 2012.



O mapa da leitura figura e fundo mostra que as quadras da Av. Afonso Pena são bastante densas, possuindo grande quantidade de cheios em detrimentos de vazios. Os notáveis grandes vazios assim existem onde estão localizadas as praças, criando marcos significativos em meio a densidade de edificações.

No interior das quadras edificadas é possível identificar vazios menores e mais distribuídos em meio aos edifícios. Tais vazios se configuram como espaços livres e afastamentos nos lotes, geralmente nos fundos e laterais. Juntamente com o mapa de uso do solo constata-se que parte desses vazios são estacionamentos.

Ao comparar as avenidas João Pinheiro (à esquerda) e Afonso Pena (centro), percebe-se que o eixo de edificações da segunda se demonstra ainda mais denso em relação à primeira, apresentando edificações maiores e sem recuos laterais e frontais.

- espaços construídos
- espaços livres
- entorno



USO DO SOLO

Como uma rua comercial, a presença de comércios é predominante, seguida de serviços e alguns edifícios de uso misto que contemplam comércio ou serviços no térreo e uso habitacional nos demais pavimentos. Também são identificados alguns estacionamentos e edificações subutilizadas. Sobre o uso institucional tem-se poucos edifícios, valendo citar o Centro Municipal de Cultura e o Museu Municipal, localizados nas praças das extremidades da área de estudo. Os espaços subutilizados e dedicados à estacionamentos no nível térreo acabam por contribuir para o processo de degradação da área central.



35. Predominância de comércios, com alguns edifícios residenciais ao fundo. Fonte: Google Earth



36. Estacionamento e edifício subutilizado lado a lado. Fonte: Google Earth

- comércio
- serviços
- uso misto
- institucional
- estacionamentos
- subutilizado

TIPOS DE USOS

Ao analisar de forma mais detalhada os usos de cada edifício, nota-se uma grande diversidade de categorias de comércio e serviços. É possível identificar dois padrões distintos na avenida com os trechos divididos pela Praça Tubal Vilela: o comércio mais diversificado se concentra ao norte, enquanto o trecho sul apresenta menor variedade com destaque para a presença em maior parte de lojas de móveis.

Essa diferenciação nos tipos de usos confere uma dinâmica diferente nos dois trechos da avenida. A área mais diversa compreende principalmente pequenos comércios populares, e juntamente com a proximidade ao Terminal Central, atrai maior concentração de pedestres em relação ao restante da avenida.

Já ao sul da Praça Tubal Vilela, um trecho mais antigo e mais próximo ao Fundinho, possui mais prédios residenciais, lojas mais antigas e maiores, alguns cafés, e possui também proximidade com edifícios importantes, como por exemplo o Teatro Rondon Pacheco. Essa configuração de usos resulta em uma concentração menor de pedestres e usuários de transporte coletivo.



GABARITO

Com relação ao gabarito das edificações da área, o mapa aponta predominância de construções térreas e de 2 pavimentos, sendo essas em sua maioria de uso comercial ou de serviços ao comparar com a análise de uso do solo. Existem alguns edifícios com maior número de pavimentos que abrigam uso misto contando com residências nos pavimentos superiores, principalmente quando edificações com mais de 6 pavimentos.



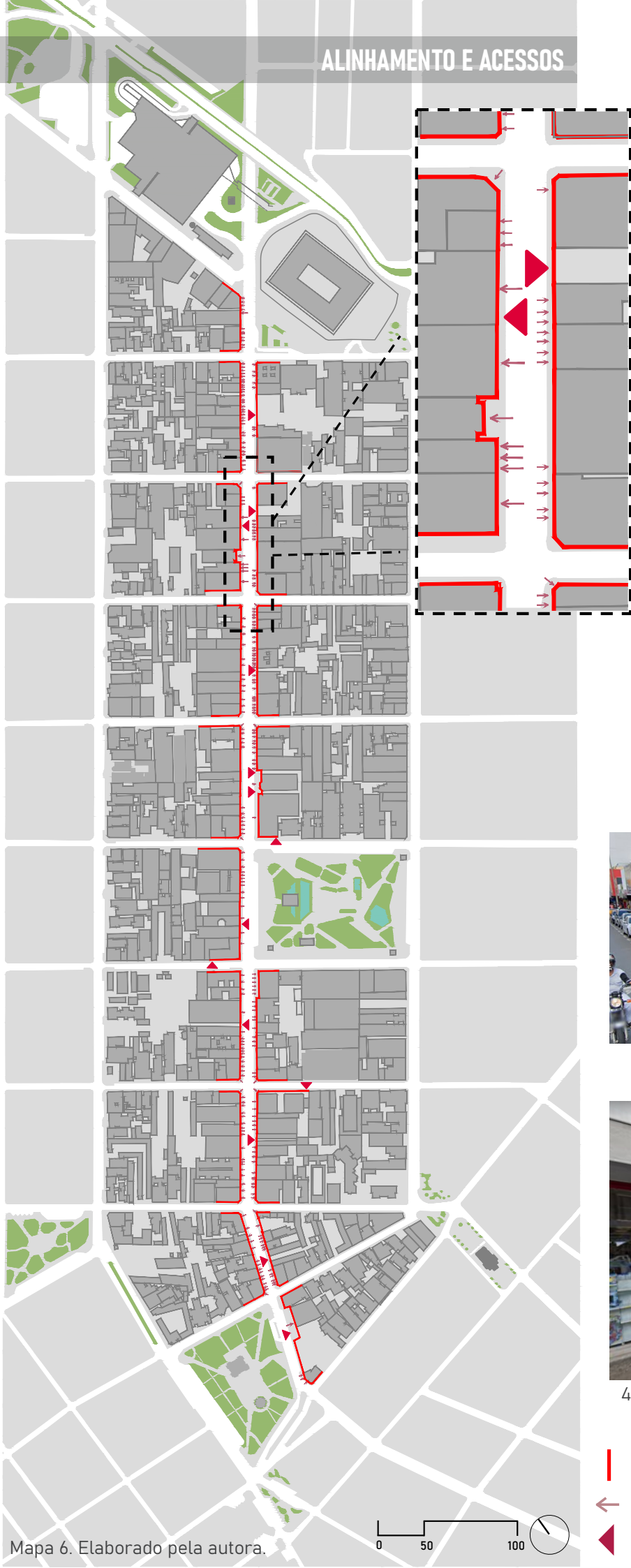
37. Trecho com edificações altas em contraste com edificações baixas. Fonte: Autora, 2020.



38. Predominância edifícios de 1 e 2 pavimentos. Fonte: Google Earth.

- térreo
- 2 pavimentos
- 3 a 6 pavimentos
- 7 a 13 pavimentos
- 14 a 22 pavimentos

ALINHAMENTO E ACESSOS






Pode-se observar através do mapa que a maioria dos edifícios possuem alinhamento junto ao limite do lote, com poucos edifícios recuados ao longo da avenida. Em consonância com essa análise, foram indicados todos os acessos à edifícios, tanto de veículos como de pedestres. Por se tratar de uma avenida comercial, a quantidade de acessos é grande, tornando assim as fachadas ativas, juntamente com a transparências das vitrines. Nota-se que em determinados trechos existe grande quantidade de acessos muito próximos, mas também é indicada a existência de acessos únicos em edifícios maiores, resultando no distanciamento entre as entradas. Em conjunto com as outras análises apresentadas, verifica-se que onde há muitos acessos próximos estão localizados edifícios de uso comercial, sendo geralmente pequenos comércios.



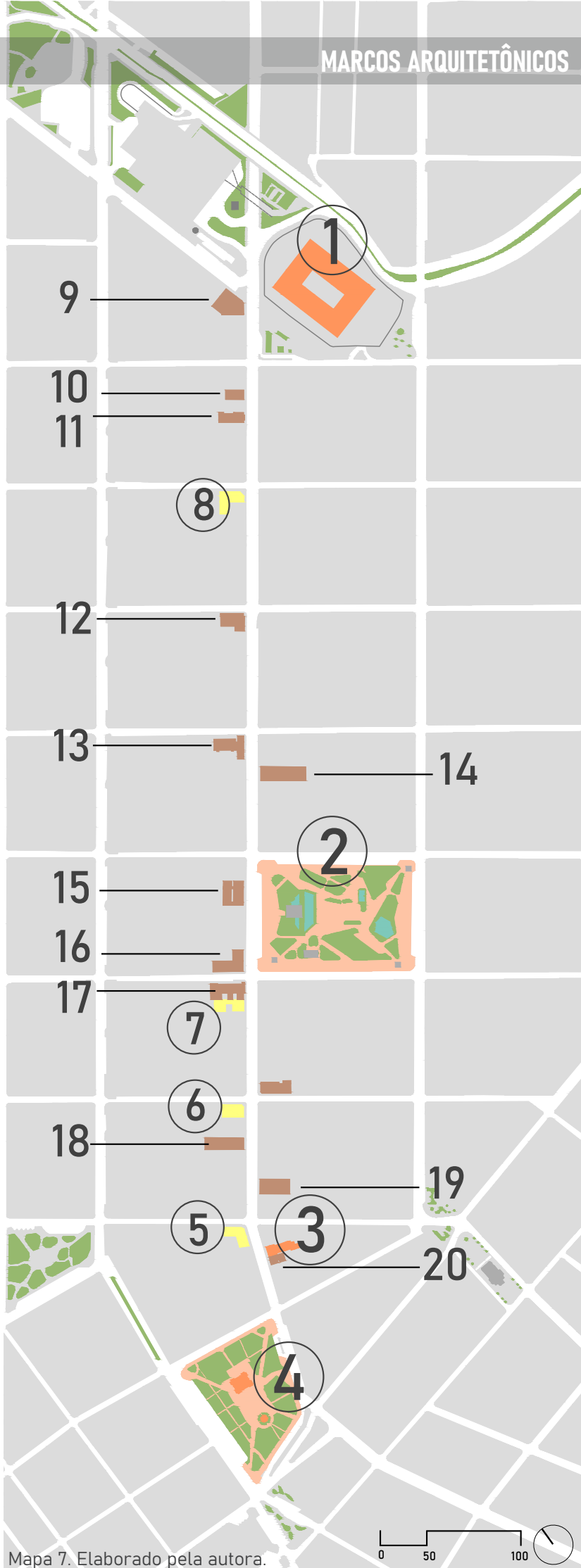
39. Trecho com muitas portas próximas.
Fonte: Google Earth



40. Trecho com acessos pontuais – portas distantes.
Fonte: Google Earth

-  alinhamento dos edifícios
-  acessos de pedestres
-  acessos de veículos

MARCOS ARQUITETÔNICOS



Foi realizada uma análise acerca dos edifícios significativos localizados na Av. Afonso Pena, inicialmente identificando os bens tombados e inventariados e também alguns edifícios que possam ter relevância histórica para avenida e para a cidade, a partir de uma leitura pessoal. Esses últimos edifícios em sua maioria se encontram em estado de degradação e com suas fachadas ocultas atrás de grandes letreiros.

TOMBADOS

1. CENTRO MUNICIPAL DE CULTURA



41. Fonte: Prefeitura de Uberlândia

2. PRAÇA TUBAL VILELA



42. Fonte: Prefeitura de Uberlândia

- bens tombados
- bens inventariados
- marcos arquitetônicos

3. PALACETE ÂNGELO NAGHETTINI



43. Fonte: Prefeitura de Uberlândia

4. CONJUNTO PRAÇA CLARIMUNDO CARNEIRO, PALÁCIO DOS LEÕES E CORETO



44. Fonte: Prefeitura de Uberlândia

INVENTARIADOS

5. REVISTARIA ITACOLOMY - AV. AFONSO PENA, 73



45 e 46. Foto antiga e atual. Fonte: Prefeitura de Uberlândia / Google Earth

7. EDIFÍCIO DROGASIL - AV. AFONSO PENA, 297



48. Fonte: Google Earth

6. REAL CAFÉ - AV. AFONSO PENA, 191



47. Fonte: Google Earth

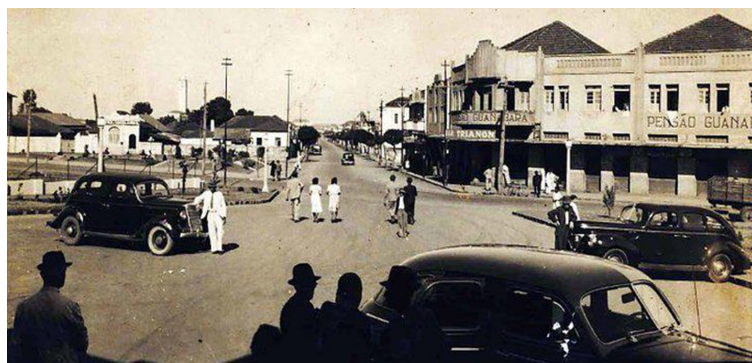
8. POSTO BRASIL CENTRAL - AV. AFONSO PENA, 775



49. Fonte: Google Earth

MARCOS ARQUITETÔNICOS

9. ESQUINA AV. AFONSO PENA COM AV. JOÃO PESSOA



50. Av Afonso Pena com Av. João Pessoa foto antiga.
Fonte: Blog História de Uberlândia.



51. Av Afonso Pena com Av. João Pessoa foto atual.
Fonte: Google Earth

10. AV. AFONSO PENA, 883



52. Fonte: Google Earth

11. AV. AFONSO PENA, 885



53. Fonte: Google Earth

12. EDIFÍCIO BOLIVAR CARVALHO - AV. AFONSO PENA, 657



54. Fonte: Google Earth

13. EDIFÍCIO CONJUNTO UBERLÂNDIA - AV. AFONSO PENA, 547



55. Fonte: Google Earth

14. CONDOMÍNIO ELIAS SIMÃO - AV. AFONSO PENA, 534



56. Fonte: Google Earth

15. AV. AFONSO PENA, 85



57. Fonte: Google Earth

16. AV. AFONSO PENA, 309 e 03



58. Fonte: Google Earth

17. AV. AFONSO PENA, 155



59. Fonte: Google Earth

18. AV. AFONSO PENA, 112



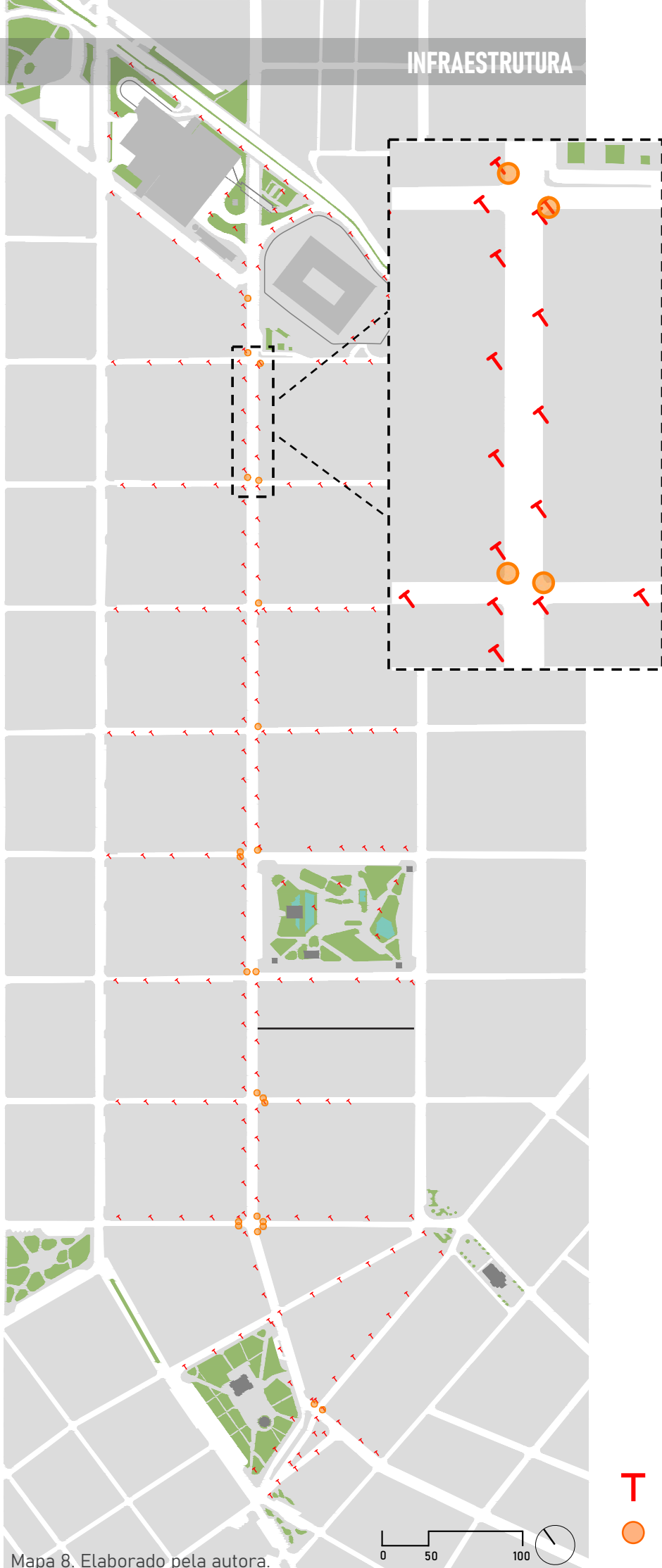
60. Fonte: Google Earth

19. AV. AFONSO PENA, 42



61. Fonte: Google Earth

INFRAESTRUTURA



O mapa de infraestrutura indica a localização dos postes de iluminação e das bocas de lobo. A iluminação da avenida conta com rede elétrica subterrânea do Terminal Central até a Rua Goiás, sendo a partir daí, fiação aérea. As bocas de lobo estão localizadas a cada esquina, porém sem um padrão definido.



62. Boca de lobo na esquina.
Fonte: Google Earth.



63. Postes de iluminação com infraestrutura elétrica subterrânea. Fonte: Google Earth.



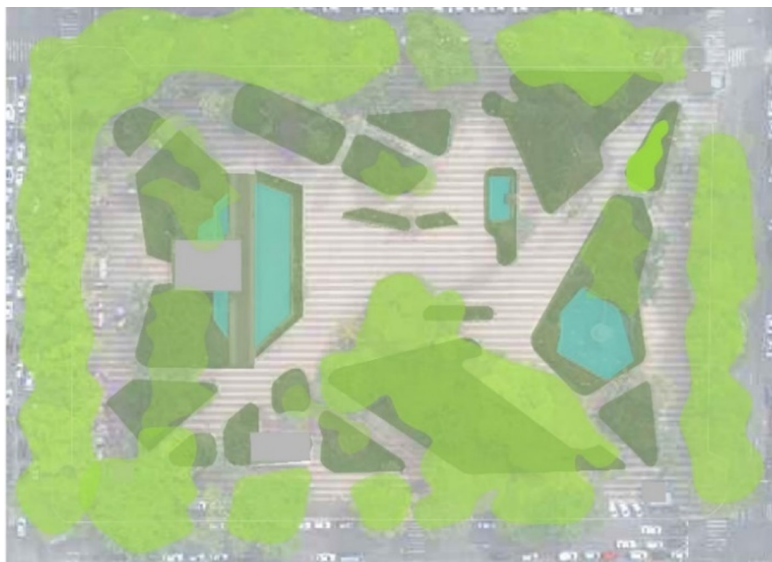
64. Infraestrutura elétrica aérea, esquina com a Rua Goiás. Fonte: Google Earth.

T Iluminação - postes

O drenagem - bocas de lobo



65. Massas arbóreas Praças Oswaldo Cruz e Jacy de Assis. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora.



66. Massas arbóreas da Praça Tubal Vilela. Fonte: Wikipedia, adaptado pela autora.



67. Massas arbóreas da Praça Clarimundo Carneiro. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora.

Devido a completa ausência de árvores ao longo da avenida, foi realizado o levantamento de arborização apenas das praças, indicando as massas arbóreas presentes. Vale ressaltar que a inexistência de vegetação nas calçadas é um dos pontos mais críticos da avenida, devido à falta de sombreamento para os pedestres, causando assim uma caminhada desprovida de conforto térmico e visual, além dos problemas relacionados com questões ambientais.

Na Praça Oswaldo Cruz existe uma Falsa-Figueira, árvore marcante pela sua dimensão e por criar uma densa massa arbórea em grande parte da praça.

A Praça Tubal Vilela conta com Ficus e Sibipirunas como espécies mais características, nas extremidades da Av. Afonso Pena e Av. Floriano Peixoto, respectivamente, entre outras espécies localizadas em seu interior, como Palmeiras Imperiais e pinheiros. As Ficus e Sibipirunas lado a lado formam densas massas arbóreas onde estão localizados os pontos de parada do transporte coletivo nas duas avenidas.

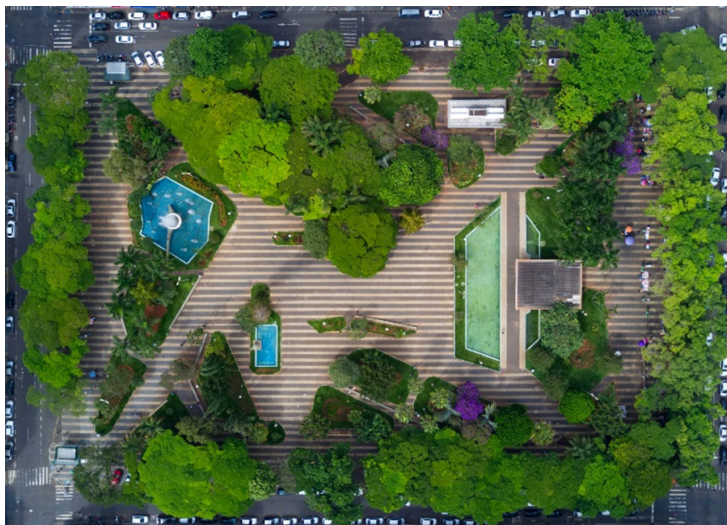
Já a Praça Clarimundo Carneiro tem Ipês em predominância e massas arbóreas mais distribuídas.



68. Falsa-Figueira da Praça Oswaldo Cruz.
Fonte: Foursquare, 2013.



69. Praça Oswaldo Cruz.
Fonte: Foursquare, 2014.



70. Vista aérea da Praça Tubal Vilela. Fonte: Wikipedia.



71. Praça Tubal Vilela. Fonte: G1, 2020.



72. Ipê na Praça Clarimundo Carneiro.
Fonte: CBP, 2019.



73. Praça Clarimundo Carneiro.
Fonte: H Blog, 2018.



74. Pontos de ônibus Praça Tubal Vilela. Fonte: Google Earth.



75. Pontos de ônibus Praça Clarimundo Carneiro. Fonte: Google Earth.



76 Acessibilidade comprometida na Av. Afonso Pena. Fonte: TECISAN, 2008

A Avenida Afonso Pena é uma rua de grande dimensão e grande importância no sistema de mobilidade da cidade e no setor comercial. Por essa razão acaba apresentando também muitos problemas e conflitos relacionados ao alto fluxo de pedestres e automóveis, tanto particulares quanto Transporte Público Coletivo, além de veículos de grande porte que transportam carga dos estabelecimentos comerciais. A Av. Afonso Pena recebe um volume de tráfego em torno de 14.000 veículos por dia (SETTRAN, 2010) e cerca de 100 ônibus por hora na região da Praça Tubal Vilela (NEURB, 2020)³.

Não é possível distinguir os fluxos que tem como destino a área central daqueles que apenas utilizam suas vias para atravessamento da área. Deste modo, esses fluxos com objetivos tão distintos se somam e concorrem pela ocupação do espaço viário (SETTRAN, 2010).

O bairro Fundinho recebe o fluxo de Transporte Coletivo oriundo da Zona Oeste da cidade, e esse fluxo se converge todo na Av. Afonso Pena, em sua maioria proveniente da Rua XV de Novembro, passando pelos pontos de ônibus da Praça Clarimundo Carneiro e em seguida da Praça Tubal Vilela, em direção ao Terminal Central. A extremidade da Praça Tubal Vilela que se encontra na Av. Afonso Pena se caracteriza como um terminal de ônibus ao ar livre, devido sua total ocupação por pontos de ônibus e seus usuários. A Praça Clarimundo Carneiro possui também a mesma característica, porém em escala menor, e ainda nesse caso os pontos de ônibus estão localizados fora dos limites da praça. Ao todo, 36 linhas de ônibus têm em seu trajeto a Av. Afonso Pena, um número muito grande considerando uma Avenida sem corredor estrutural de Transporte Coletivo, de caixa viária média e alto fluxo de pedestres.

³ Dado informado por Adailson Pinheiro Mesquita na Live "Olhares e Reflexões Sobre o Centro de Uberlândia - Projetos de Intervenções Urbanas" organizada pelo NEURB (Núcleo de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Uberlândia e transmitida em 17 de novembro de 2020.

Além dos problemas relacionados à mobilidade e transportes, a Av. Afonso Pena também apresenta complicações em relação à degradação de calçadas e edifícios e inexistência de mobiliário urbano. As calçadas, além de muito estreitas para comportar o alto fluxo de pedestres estão deterioradas, necessitando de manutenção e desprovidas de acessibilidade tornando assim a caminhabilidade inexistente. Os edifícios também se mostram em mal estado de conservação e apagados pela comunicação visual do comércio, ressaltando aqueles de valor histórico que na verdade são e permanecem desvalorizados, como demonstrado anteriormente na leitura dos marcos arquitetônicos. Os únicos elementos de mobiliário urbano existentes são lixeiras, impossibilitando assim momentos de pausa e descanso para os pedestres.

Apesar de todos os problemas citados, e do surgimento, de novas centralidades em áreas pericentrais e periféricas da cidade, o centro ainda conserva suas funções vitais (PEREIRA FONSECA, 2007 apud TREVISAN, 2002). Tais afirmações, da década passada ainda podem ser aplicadas ao momento atual.

A Av. Afonso Pena apresenta uma intensa vivacidade durante o dia, devido a sua atmosfera comercial constituída de forma diversa por pequenas lojas populares, lanchonetes, comércio ambulante, grandes magazines, lojas de departamento, etc. Alguns tipos de comércio e serviços ainda são encontrados somente, ou em maior parte na área central, atraindo assim usuários de todas as partes da cidade todos os dias. Devido ao horário de funcionamento desses estabelecimentos, é menor a vitalidade no período da noite, porém ainda assim escolas e igrejas contribuem para a vida noturna nos arredores da avenida, e nos finais de semana encontram-se em funcionamento atividades de lazer concentradas na Avenida Floriano Peixoto na região da Praça Rui Barbosa.

A partir da leitura urbana do centro de Uberlândia e Avenida Afonso Pena, entende-se que um projeto para essa área deva solucionar os problemas apresentados de forma a reforçar e fortalecer a dinâmica e vitalidade já existentes, sem desconsiderar o contexto local e suas formas de apropriação.



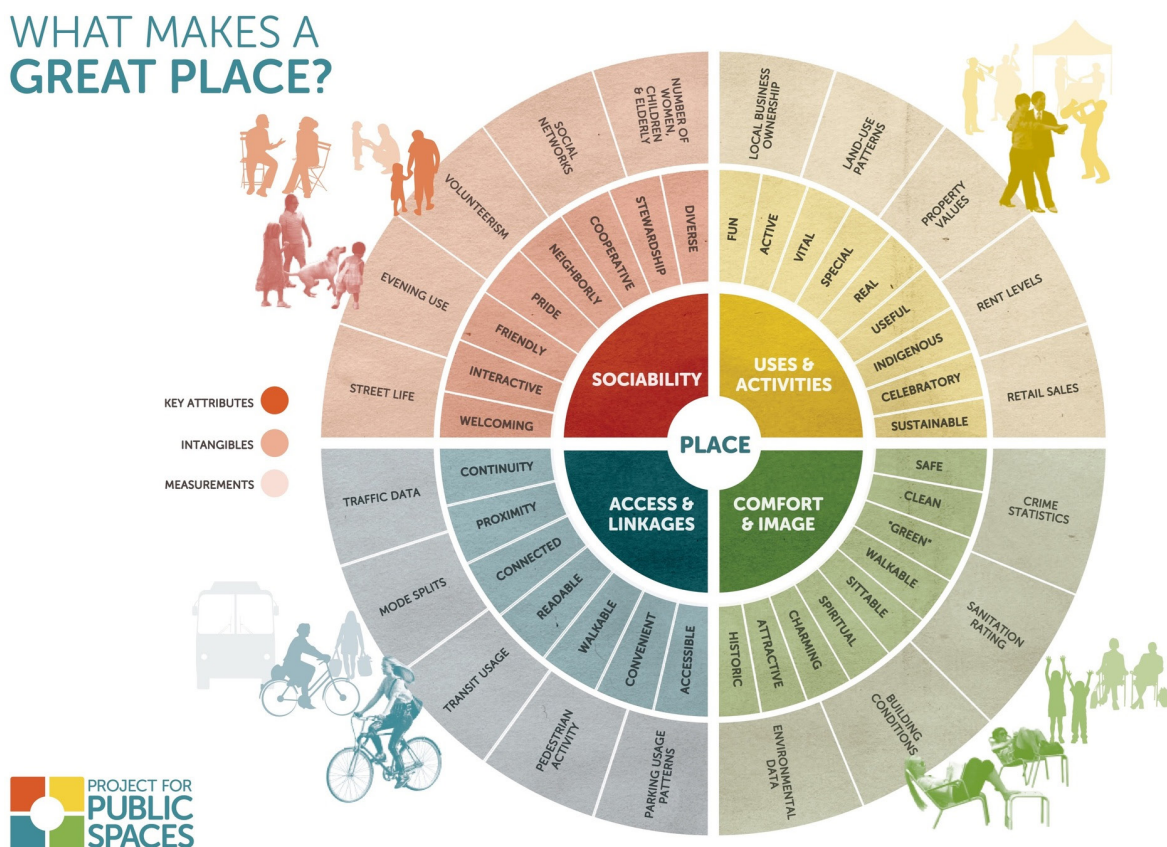
3. O PROJETO

3.1. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

O site Project for Public Spaces lista 8 princípios para promover “ruas como lugares” a partir de estudos e pesquisas de importantes teóricos da área. Esses princípios concentram-se em maneiras de atrair pessoas para uma rua e explorar seu potencial de construção de comunidade. Realizou-se então um estudo de cada princípio e das estratégias necessárias para que estes sejam alcançados, reunindo também, projetos de ruas pelo mundo que servem como exemplo sobre cada item.

Vale ressaltar que não existe um modelo único, pois uma rua possui qualidade quando é requalificada para atender às suas reais necessidades e vocações, a partir da apropriação da rua pelos seus usuários. Como complemento a essa pesquisa, o diagrama a seguir apresenta os atributos essenciais para um espaço de qualidade, indicando as características que esse deve possuir, além das formas de avaliação do lugar de acordo com cada atributo.

WHAT MAKES A GREAT PLACE?



78. Diagrama “What Makes a Great Place?”
Fonte: Project for Public Spaces, 2015.

PRINCÍPIOS PARA PROMOVER “RUAS COMO LUGARES”

1. BOAS ATIVIDADES E DESTINOS

As pessoas precisam de uma razão para estar e permanecer em determinado lugar. Quanto mais atividades uma rua oferece, mais ela atrai grupos diversos de pessoas. Além disso, ótimas ruas têm qualidade “de dentro para fora”, onde a atividade interna se espalha pela rua – seja por meio de exposições de mercadorias nas calçadas, cafés ao ar livre ou eventos especiais.

- Mercados de rua
- Atividades na rua
- Programação em diferentes horários do dia, da semana e do ano
- Vitrines ativas
- Usos mistos

STRØGET – COPENHAGEN, DINAMARCA



Uma das ruas de pedestres mais antigas e longas da Europa, Strøget é o lar de uma variedade de destinos excelentes que atraem milhares de pedestres a essa rua todos os dias. Além de ser um destino de compras popular, Strøget serve como um espaço de encontro para os habitantes locais e uma ótima rua para caminhar.

2. SEGURANÇA

Segundo estudos dos anos 1960, as pessoas que vivem em ruas com mais tráfego de automóveis têm menos conexões sociais do que aquelas que vivem em ruas com menor volume de tráfego. Como a velocidade do veículo é o fator número um que contribui para maior probabilidade de mortes e ferimentos graves em acidentes de carro, as ruas lentas não são apenas uma forma de promover locais mais confortáveis para as pessoas, mas também de torná-los mais seguros.

- Baixas velocidades dos veículos
- Amortecedores verdes
- Ciclovias e passagens para pedestres protegidas

AVENIDA 16 DE SEPTIEMBRE – CIDADE DO MÉXICO



Técnicas de acalmia de tráfego, como redução do limite de velocidade, nivelamento da calçada e da pista de rolamento, alargamento das calçadas e adição de balizadores ajudaram a melhorar a segurança no trânsito, promover o compartilhamento equitativo do espaço e estimular o desenvolvimento econômico.

3. ESPAÇO CONVIDATIVO E RICO EM DETALHES

As pessoas são inerentemente atraídas por lugares que oferecem detalhes ricos e recursos interessantes, entre eles a capacidade de observar as atividades dos edifícios. Historicamente, a pequena escala de nossas ruas e os prédios ao longo delas é o que tornou nossas ruas dinâmicas e diversificadas. Estudos de rua com pedestres em Copenhague descobriram que os níveis de atividade eram muito maiores em frente a fachadas de edifícios abertas do que aqueles com fachadas fechadas.

- Fachadas atraentes e detalhadas
- Usos ativos no térreo dos edifícios
- Sinalização em escala humana

BLEECKER STREET - NOVA YORK



As vitrines divertidas da rua e os prédios de pequena escala oferecem aos transeuntes uma experiência divertida e em constante mudança para os pedestres.

4. PROJETADO PARA DURAR

A disposição das pessoas de permanecerem em uma rua indica se ela funciona ou não como espaço público. As pessoas passam mais tempo em lugares onde se sentem confortáveis, onde há recursos que capturam sua atenção ou interesse e onde suas necessidades básicas são atendidas. Além disso, pessoas demorando ao longo de uma rua instantaneamente fazem a rua parecer intrigante para outros pedestres, da mesma forma que as pessoas têm menos probabilidade de frequentar um restaurante vazio. Nas palavras de William H. Whyte : “O que mais atrai as pessoas, ao que parece, são outras pessoas”.

- Venda de rua
- Assentos
- Cafés ao ar livre

VALENCIA STREET - SAN FRANCISCO, CALIFORNIA



Ostentando sete parklets a Valencia Street convida os residentes, empresários e turistas a permanecer no Mission District de São Francisco. Cada parklet tem um design único e uma sensação distinta.

5. ESPAÇO INTERATIVO E SOCIAL

As ruas, mais do que qualquer outro espaço público, têm o potencial de desencadear uma interação ilimitada entre pessoas de todas as idades e origens. É o que constrói um senso de comunidade e apego ao lugar. Segundo Jane Jacobs, “A confiança de uma rua da cidade é formada com o tempo a partir de muitos pequenos contatos nas calçadas públicas. Há muitas maneiras de uma rua estimular a interação entre as pessoas, desde amenidades como arte pública, recursos hídricos e opções de assentos, a entretenimento como artistas de rua ou programação, a lojas interessantes e vitrines.

- Assentos
- Equipamentos lúdicos
- Arte pública interativa

PEARL STREET MALL - BOULDER, COLORADO



Cada bloco da rua possui áreas voltadas para crianças, como estátuas extravagantes, pedras para escalar, caixas de areia e uma fonte de jato. Este ambiente amigável para crianças promove uma atmosfera convidativa e lúdica para todos e incentiva as crianças a fazerem novos amigos e companheiros de brincadeira.

6. ESPAÇO ÚNICO

As melhores ruas do mundo não se parecem com nenhuma outra rua; elas têm uma identidade própria e características únicas. Fundamentalmente, cabe às comunidades locais descobrir que história desejam que suas ruas contem. Há uma infinidade de maneiras de mostrar a identidade, história ou ativos locais de uma comunidade, seja por meio de design de construção, arte pública, paisagismo, materiais de pavimentação e design, orientação ou outra sinalização, programação ou eventos especiais e a exibição de instituições locais, pessoas e negócios na rua.

- Arquitetura histórica
- Arte local
- Eventos especiais

6TH STREET - AUSTIN, TEXAS



Provavelmente a rua mais famosa do Texas, a Sixth Street é a mostra de entretenimento de Austin. Inúmeros locais de entretenimento ao vivo, bares e galerias de arte estão alojados em edifícios históricos ao longo desta rua, tornando-a o local ideal durante o festival anual South by Southwest Music de Austin.

7. ACESSÍVEL

Quando uma rua pode ser facilmente acessada a pé, de bicicleta ou de transporte público, ela atrai uma variedade maior de pessoas do que se estivesse apenas ao alcance de quem está de carro. E quando uma rua é projetada para ser acessível a todos, incluindo aqueles com necessidades especiais - como acessibilidade para cadeiras de rodas ou carrinhos, por exemplo - ela se torna um local que acolhe e prioriza as populações vulneráveis em nossas comunidades.

- Multimodal
- Ciclovias seguras
- Travessias seguras para pedestres e ciclistas

16TH STREET MALL - DENVER, COLORADO



O 16th Street Mall de Denver é um longo calçadão arborizado para pedestres e um importante corredor de trânsito. Calçadas largas e ônibus gratuitos percorrem o curso desta rua de 1,2 km de extensão, que é ladeada por centenas de lojas, restaurantes e cafés.

8. FLEXÍVEL

As necessidades dos bairros adjacentes às nossas ruas podem mudar com o tempo e, muitas vezes, ao longo de uma semana. Uma rua no centro da cidade pode ficar inundada de carros durante a semana, mas abriga mais pedestres do que veículos nos fins de semana. Da mesma forma, grandes ruas precisam funcionar durante todo o ano, mesmo em condições climáticas adversas. Métodos e materiais mais leves, mais rápidos e mais baratos podem ajudar a maximizar a flexibilidade de uma rua.

- Mudança do layout durante dias ou horários diferentes

BELL STREET PARK - SEATTLE, WASHINGTON



Uma rua compartilhada que hospeda diversas atividades de parque e funções de rua. Com materiais de superfície sem curvas e contínuos, incentiva pedestres, ciclistas e automóveis a compartilhar este espaço. As calçadas foram alargadas para criar zonas de café, adicionando vida a esta rua. Atividades e eventos, incluindo filmes ao ar livre, mercados e música ao vivo, aumentam o espírito de parque desta rua.

NO BRASIL

CURITIBA - RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA

Julho 2019 a fevereiro 2020

Rua Completa | WRI Brasil

- rua na área central de Curitiba, com prédios históricos, intensa atividade comercial e próxima a um importante terminal de ônibus
- obra de revitalização inserida no programa “Rosto da Cidade” constituído de um conjunto de intervenções urbanas para requalificação e valorização em uma área de 2,6 km² na área central
- projeto tornou a via mais segura para os pedestres e mais convidativa para a permanência
- estímulo à mobilidade ativa ao promover segurança e acessibilidade, conforto térmico e visual e preservação do patrimônio histórico e cultural
- benefícios aos usuários, ao turismo, ao comércio e ao sistema de transportes

- faixa de estacionamento substituída por calçadas mais largas
- implantação de uma nova faixa acessível em concreto na calçada
- reforma do piso histórico em pedra portuguesa com base no desenho original
- faixa de rolamento repavimentada com paralelepípedos
- bancos e lixeiras
- plantio de 54 árvores da espécie Extremosa
- novo sistema de iluminação em LED e fiação subterrânea
- melhora do sistema de drenagem com uma robusta galeria de águas pluviais
- benefícios aos usuários, ao turismo, ao comércio e ao sistema de transportes



CURITIBA - REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO

2009 - 2012

Rua Riachuelo e Rua São Francisco

- piso calçada: placa de concreto prensado com pigmento avermelhado - alta resistência e antiderrapante
- calçadas alargadas em determinados pontos
- mobiliário urbano: assentos, jardineiras e paraciclos
- fiação subterrânea
- iluminação reforçada com arandelas fixadas nas paredes das edificações
- revitalização das fachadas
- parceria com fornecedora de tintas e os proprietários dos imóveis contrataram apenas mão de obra
- chegar o mais próximo possível da cor original dos edifícios



82 e 83. Rua Riachuelo e Rua São Francisco. Fonte: Circulando por Curitiba / Sanepar.

SALVADOR - RUA MIGUEL CALMON

Rua Completa

- redução do espaço do automóvel
- alargamento das calçadas em concreto e pedra portuguesa
- implantação de ciclofaixa
- plantio de 90 novas árvores
- implantação de rampas
- implantação de piso tátil
- redefinição e aumento das travessias
- criação de áreas de descanso com bancos e lixeiras
- iluminação pública substituída por lâmpadas de LED
- melhorias no sistema de drenagem



84 e 85. Rua completa em Salvador. Fonte: CORRÊA; BATISTA, 2019.

LEBLON, RIO DE JANEIRO - PROJETO RIO CIDADE

1994 a 1996

Prefeitura do Rio de Janeiro | Índio da Costa Arquitetura

requalificação de um bairro já privilegiado no contexto carioca: soluções de projeto alegraram a vida do bairro e potencializaram o uso noturno dos bares e restaurantes

avanços promovidos pelo projeto:

- reconhecimento do papel do espaço urbano na vida carioca
- destaque a eixos comerciais, que passam a assumir uma forte centralidade múltipla
- a importância da requalificação urbanística para a reconstrução da força dos lugares, a recuperação imagética da cidade e a atração de investimentos

eixos de projeto:

- desenho urbano
- paisagismo
- mobiliário urbano
- sinalização e iluminação
- comunicação visual
- circulação viária

objetivos gerais do projeto:

- enfatizar a tendência para atividades de lazer
- reordenar o trânsito
- ampliar áreas de pedestres

Av. Ataulfo de Paula:

- disciplinou-se os estacionamento, as paradas de ônibus e a carga e descarga:
 - bainhas
 - suavização da curvatura das esquinas
 - rampeamento dos locais de travessia
- calçadas alargadas:
 - bancos e jardineiras
 - mobiliário urbano com design novo e funcional
 - pavimentação com mosaico de padrões curvilíneos
- extensão maior da área para pedestres em locais pontuais
- melhorias na praça maximizando seu potencial



3.2. BASES CONCEITUAIS

A fim de organizar as bases conceituais para o projeto, foi utilizada como metodologia a primeira fase de uma estrutura de sistemas denominada CWA (Cognitive Work Analysis) ou Análise do Trabalho Cognitivo, originalmente desenvolvida na Dinamarca (TAVARES; STEVENS, 2020). A primeira fase da CWA, chamada ACWA (Análise Aplicada ao Trabalho Cognitivo) é utilizada para definir os propósitos gerais, valores e medidas prioritárias, atividades e recursos de um sistema e o ambiente em que ele ocorre. Para isso desenvolve-se um modelo que apresenta as atividades a serem executadas em um sistema, além das justificativas e meios para tal execução (TAVARES; STEVENS, 2020).

Considerando a aplicação dessa abordagem para o presente estudo, tem-se como resultado

um modelo de espaço público urbano ideal, dividido em cinco níveis de abstração que são definidos da seguinte maneira:

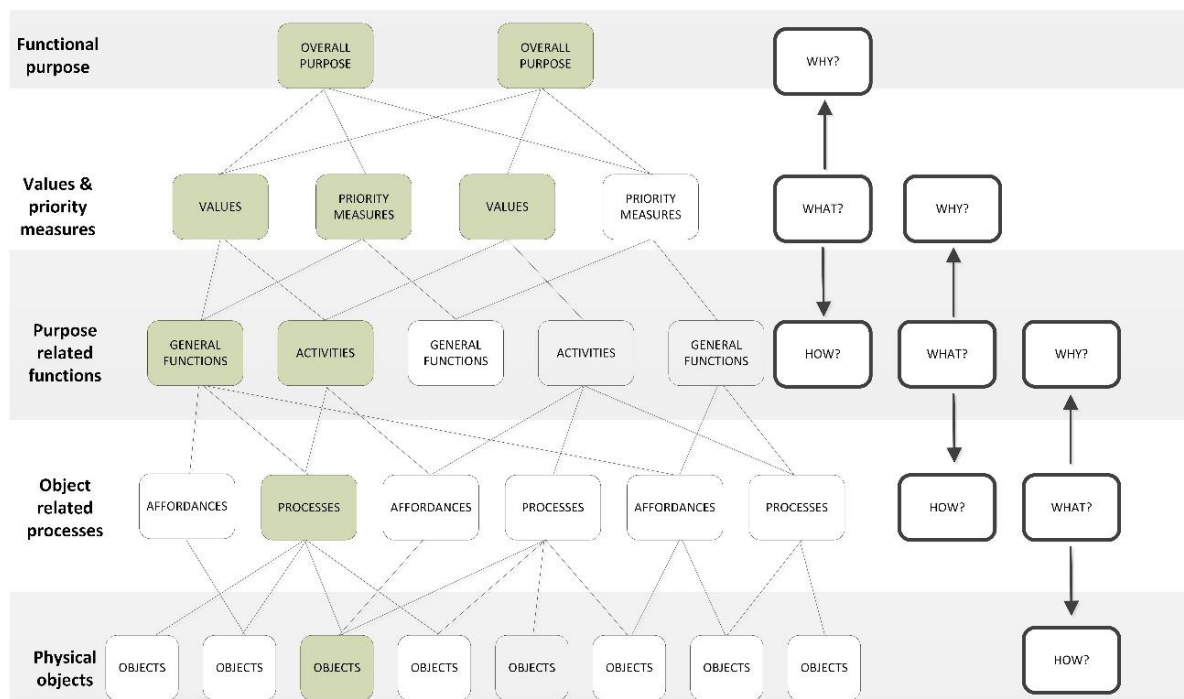
1. Objetivo funcional: as finalidades gerais do sistema

2. Valores e medidas prioritárias: os critérios que o sistema utiliza para medir o progresso em direção ao seu objetivo funcional

3. Funções relacionadas ao objetivo: as funções ou atividades gerais do sistema necessárias para que ele atinja seu objetivo funcional

4. Processos relacionados a elementos físicos: processos que são viabilizados por elementos físicos

5. Elementos físicos: os elementos físicos e recursos do sistema que viabilizam os processos necessários



90. ACWA: Níveis de abstração e conexões.
Fonte: TAVARES; STEVENS, 2020.

Foi elaborado então um modelo ACWA de espaço público ideal para a rua em questão, de forma a nortear o projeto de desenho urbano a ser desenvolvido para a Avenida Afonso Pena, levando em conta o estudo teórico e a leitura urbana da área. Definidos os itens dos cinco níveis de abstração, são traçadas as conexões entre eles considerando a relação de resultado [O que], propósito [Porque] e processo [Como].

OBJETIVOS FUNCIONAIS

Valorização do pedestre/rua caminhável

Valorização da rua comercial como espaço público

Valorização da dinâmica comercial local

VALORES E MEDIDAS PRIORITÁRIAS

Segurança

Conforto

Acessibilidade

Diversidade

Identidade

Atratividade

FUNÇÕES RELACIONADAS AO OBJETIVO

Funções relacionadas à segurança

Controlar velocidade do tráfego

Oferecer proteção contra vias carroçáveis

Oferecer vigilância natural

Funções relacionadas aos pedestres

Priorizar espaços destinados aos pedestres

Proporcionar espaços sem obstáculos para os pedestres

Oferecer elementos de apoio e proteção aos pedestres

Incentivar o transporte ativo e coletivo

Otimizar a orientação dos usuários no espaço

Funções relacionadas à qualidade ambiental

Melhorar o microclima

Minimizar o acúmulo de água

Ampliar contato com elementos naturais

Funções relacionadas à experiência do usuário

Otimizar a experiência e percepção da cidade

Potencializar o caráter local e vitalidade

Permitir interação social

Permitir apropriação da população local

Potencializar a diversidade de usos

Minimizar a poluição visual

Destacar marcos arquitetônicos existentes

PROCESSOS RELACIONADOS A ELEMENTOS FÍSICOS

Reordenação do perfil viário

Incentivo ao uso misto e fachadas ativas

Ampliar espaços destinados aos pedestres

Criar um trajeto contínuo e com pavimentação adequada para os pedestres

Proporcionar espaços de encontro e permanência

Espaços bem iluminados

Arborização urbana e paisagismo

Mobiliário urbano

Sinalização orientativa aos pedestres

Espaços sombreados

ELEMENTOS FÍSICOS

Redimensionamento das faixas de rolamento e redistribuição dos estacionamentos

Edifícios com uso misto: comercial, residencial e estacionamentos

Extensão de calçadas

Pavimentação antiderrapante e sem trepidações

Travessias elevadas

Rampas acessíveis e piso tátil

Postes de iluminação na escala do pedestre

Bancos, lixeiras, totens informativos

Árvores, arbustos, canteiros, jardineiras

Partindo do princípio de que os espaços públicos são condição de existência da cidade, tem-se como objetivo principal a **valorização da rua comercial como espaço público**, de forma que, se tratada de maneira adequada, contribui para a qualificação do sistema de espaços livres da cidade. Os espaços públicos são os locais que possibilitam as interações sociais e econômicas, onde as diversidades sociais se convergem,

estabelecendo assim a essência do lugar. Tais fatores favorecem a potencialização e fortalecimento da vida urbana ao passo que a rua se configura como o principal espaço onde se vivencia a cidade. Considerando então tais princípios, um projeto urbano detém a capacidade de reconstituição de relações no espaço e consequente recuperação da fruição espacial da cidade. Busca-se como resultado então uma transformação da rua através do desenho urbano.



91. Diagrama conceitos iniciais.
Fonte: Elaborado pela autora.

Ainda como objetivos funcionais, um dos pontos mais importantes do trabalho é a **valorização do pedestre**, e a **busca por uma rua caminhável**. Atualmente as cidades estão sendo pensadas para os automóveis e o projeto busca quebrar esse paradigma propondo a resignificação da cidade com foco nas pessoas. A prioridade ao pedestre se apresenta como eixo norteador de projeto em vista do contexto do local de estudo. Uma proposta pensada na escala do pedestre contribuiria para a transformação da Avenida Afonso Pena em um lugar convidativo, fortalecendo assim a identidade e dinâmica do centro da cidade. É possível estabelecer uma relação direta entre os objetivos funcionais pelo fato da caminhabilidade ser um atributo capaz de promover e valorizar o papel social do espaço público, considerando então a caminhabilidade como elemento essencial para a construção do ambiente urbano com qualidade, onde o pedestre possa interagir e pertencer à cidade (OLIVEIRA, 2021).

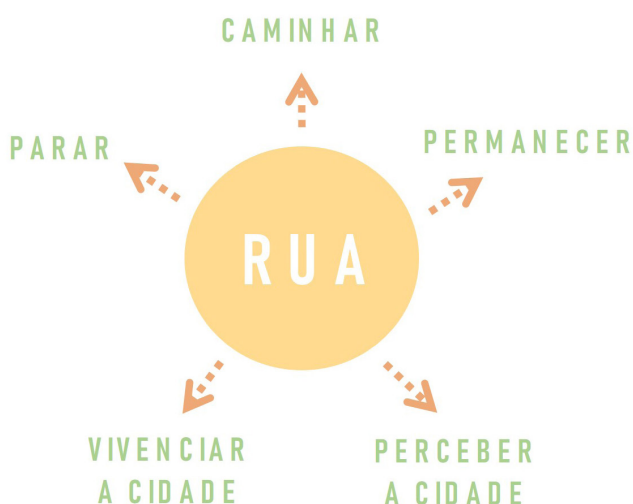
A tese defendida pressupõe que há uma relação de interdependência da caminhabilidade urbana com o desenho urbano e a urbanidade, de forma que os atributos urbanos possuem uma efetiva relevância na composição espacial urbana, capazes de conformar um espaço público estimulante à caminhabilidade, comportando as diversas demandas de conforto e segurança, pertinentes à promoção da interação social vital na ambiência urbana.

(OLIVEIRA, 2021, p.2)

Como terceiro objetivo do projeto tem-se a **valorização da dinâmica comercial local**, definido assim devido à característica marcante de rua comercial que se faz presente na Avenida Afonso Pena. Adota-se como premissa a valorização do caráter local existente com propostas que visam valorizar e potencializar a dinâmica comercial ligada ao comércio popular diversificado, de maneira oposta a projetos de *gourmetização* da rua com intuito de transformação em *shopping center*. Desse modo, o propósito do projeto se pauta no fortalecimento da experiência urbana e do papel da rua através do desenho urbano.

O segundo nível do sistema define os valores e medidas prioritárias relacionadas aos objetivos funcionais. Os valores **conforto, segurança e acessibilidade** se traduzem de forma relevante para o objetivo de proporcionar uma rua caminhável, segundo Speck (2013). Tais atributos também favorecem a valorização da rua não somente como um lugar de passagem, mas também como lugar de permanência, de percepção e vivência da cidade, reforçando assim a função social do espaço da cidade como local de encontro (GEHL, 2013). A Av. Afonso Pena se apresenta como espaço potencial para a expressão dessas relações desejáveis à vida urbana. Sua capacidade de promover encontros entre pessoas de todas as partes da cidade, em uma região com forte dinâmica comercial é um ponto a ser fortalecido no projeto de desenho urbano.

Já os valores de **identidade, diversidade e atratividade** se relacionam com o simbolismo que o centro e a rua apresentam para a cidade, e com a forma como se dá a distribuição do uso do solo, tendo como prioridade a diversidade de usos e a atratividade como forma de incentivar as pessoas a permanecerem e vivenciarem o espaço público. A consideração do contexto local no desenho urbano deve contribuir para a criação de espaços que reforçam o vínculo da cidade com a sua comunidade, transparecendo também a sua identidade aos seus visitantes.



92. Diagrama atributos da rua.
Fonte: Elaborado pela autora.



93. Diagrama destacando os objetivos e valores e medidas prioritárias do projeto. Fonte: Elaborado pela autora.

No terceiro nível do sistema, que corresponde às funções relacionadas ao objetivo, os itens foram agrupados em categorias para melhor apresentação do diagrama. As funções foram elencadas tendo como principal foco os pedestres, sempre considerando também a valorização da dinâmica comercial local e consequente valorização da rua comercial como espaço público. As funções são complementares entre si, relacionando medidas de prioridade aos pedestres, de segurança, de qualidade e conforto ambiental e de experiência dos usuários da rua.

O quarto nível corresponde aos processos que são viabilizados pelos elementos físicos, valendo ressaltar que um processo pode ser viabilizado por vários elementos físicos, e um elemento físico pode viabilizar vários processos.

O primeiro processo necessário consiste na reordenação do perfil viário visando ampliar o espaço dedicado aos pedestres. É importante pensar nesses espaços de forma a proporcionar um trajeto contínuo e sem obstáculos, através de estratégias de desenho urbano e utilização de materiais adequados. Além do espaço de circulação propõe-se a criação de áreas de encontro e permanência.

Áreas como essas equipadas com mobiliário urbano auxiliam no fortalecimento da vitalidade urbana e do exercício da sociabilidade. São interessantes também áreas integradas ao comércio como forma de prolongamento das atividades comerciais para a rua. Outro ponto importante consiste na arborização, que se configura como uma das diretrizes básicas visto que a avenida não contém nenhuma árvore em sua extensão. A presença de áreas verdes auxilia na melhora do clima local, proporcionando conforto aos usuários da rua e dos edifícios adjacentes, além dos benefícios relacionados à saúde física e psicológica.

Já com relação aos usos, os edifícios e áreas subutilizadas são espaços potenciais para inserção e potencialização do uso misto, favorecendo o adensamento da área central por meio de edifícios de uso comercial no térreo e uso habitacional nos demais pavimentos.

O quinto nível do sistema apresenta os elementos físicos responsáveis por viabilizar os processos do nível anterior. São elencadas estratégias e elementos de desenho urbano de forma mais próxima com o projeto.

3.3. DIRETRIZES INICIAIS

As primeiras decisões projetuais estão relacionadas à revisão do perfil viário da Avenida Afonso Pena. As diretrizes para as faixas de circulação e modais de transporte foram definidas da seguinte maneira:

Veículos em geral: manter as duas faixas de rolamento pelo fato da Avenida Afonso Pena se configurar como importante eixo de circulação do sistema viário da cidade, comportando grande volume de automóveis e transporte coletivo. A retirada ou restrição de circulação de veículos congestionaria as ruas transversais e avenidas paralelas gerando grandes conflitos. Mantém-se dessa forma a característica multimodal da avenida.

Transporte coletivo: manter a circulação de ônibus em faixa compartilhada com os demais veículos. A Avenida Afonso Pena concentra uma grande quantidade de linhas de ônibus pela localização do Terminal Central e Praça Tubal Vilela, sendo assim um dos principais eixos de transporte coletivo cidade. Assim, torna-se primordial a consideração desse modal no projeto e opta-se por manter sua circulação compartilhada com os demais veículos na intenção de evitar faixas exclusivas que estimulam a alta velocidade e geram insegurança para os transeuntes na calçada.

Estacionamentos: realocação de parte do estacionamento da rua a fim da utilização do espaço para ampliação das calçadas em determinados trechos. Os estacionamentos se caracterizam como um dos pontos chave

do projeto, permitindo uma reordenação do perfil viário que pioriza o pedestre. A retirada dos estacionamentos na extensão da via é uma questão conflituosa devido ao desacordo por parte dos comerciantes. No entanto, se dá de forma direta a relação entre a circulação de pedestres e o fortalecimento das atividades comerciais. Em geral, os usuários que estacionam os veículos na Av. Afonso Pena possuem como destino algum estabelecimento comercial em específico, excluindo a possibilidade de caminhada pela rua. Em contrapartida, os estacionamentos concentrados em áreas pontuais promovem uma maior circulação de pedestres ao longo da avenida. Ao contrário dos veículos que circulam em alta velocidade, a caminhada possibilita que os pedestres interajam com os estabelecimentos de forma direta e percebam com clareza os detalhes, podendo assim despertar seu interesse.

Desenhos de rua que melhoram a segurança e incentivam os usos multimodais têm efeitos econômicos positivos, como o aumento nas vendas de comércio e valorização imobiliária. Além disso, pessoas que caminham ou pedalam gastam mais em comércios varejistas locais do que aquelas que chegam a uma área de carro, o que realça a importância econômica de se oferecer espaços atrativos e seguros a passageiros de transporte coletivo, pedestres e ciclistas.

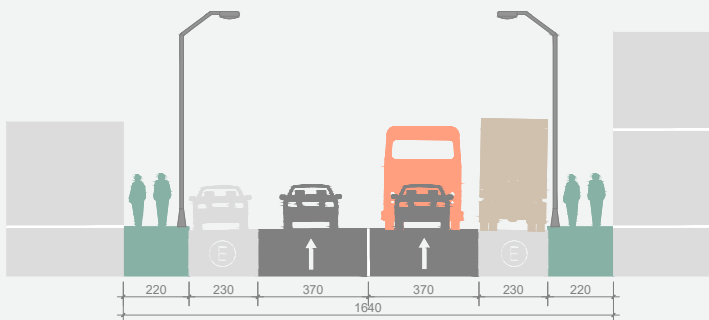
(GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, 2018)

Optou-se pela não retirada por completo das vagas de estacionamento a fim de evitar conflitos e pensando em um projeto exequível sem desconsiderar a presença consolidada do carro no modo de vida atual. Prioritariamente serão mantidas as vagas destinadas à carga e descarga, à idosos e PCD.

Calçadas: as calçadas são as principais áreas de intervenção ao definir o pedestre como usuário prioritário no projeto. A partir da realocação de parte da faixa de estacionamento se torna possível a ampliação das calçadas em determinados pontos com o intuito de proporcionar uma caminhada mais confortável ao pedestre, visto que a dimensão limitada da calçada é um dos pontos mais críticos da configuração atual da avenida.

Além das alterações relacionadas à geometria da calçada, são necessárias intervenções relacionadas à adequação de materiais de pavimentação, arborização, mobiliário urbano e iluminação.

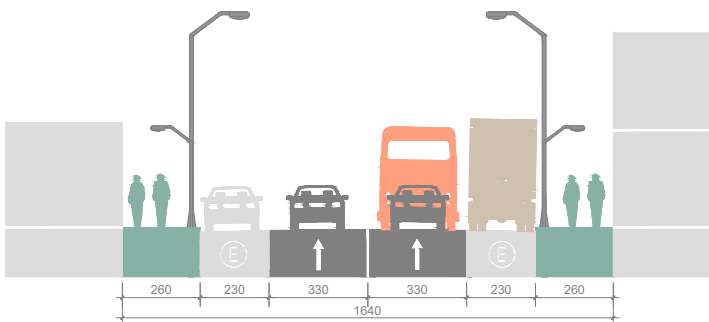
As representações de perfil viário sintetizam as diretrizes iniciais e apresentam as possibilidades de diferentes perfis ao longo da avenida.



PERFIL EXISTENTE

PERFIL VIÁRIO EXISTENTE:

- faixas de circulação de veículos com 3,7m de largura
- faixas de estacionamento ao longo de toda a via
- calçadas estreitas
- ausência de arborização

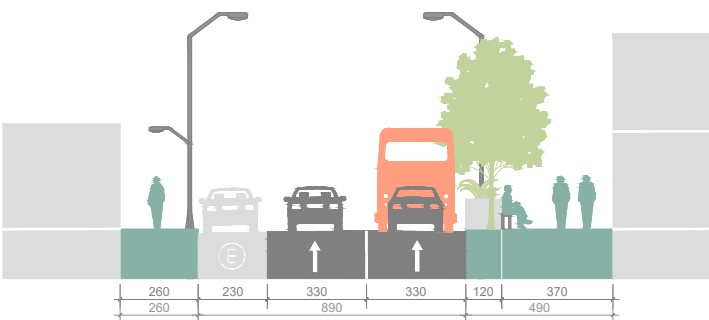


PERFIL PROPOSTO 1 - estacionamento dos dois lados

PERFIL VIÁRIO PROPOSTO:

- redução da largura das faixas de circulação de veículos para 3,3m

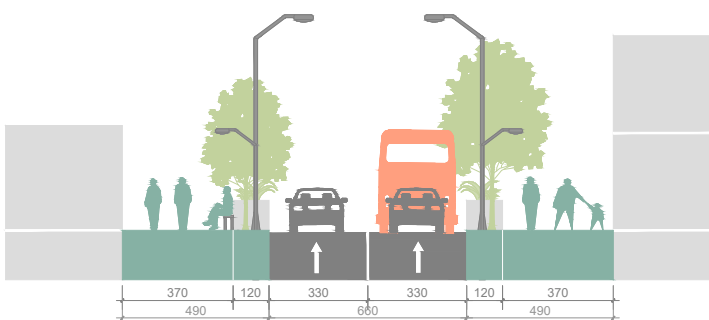
Faixas de rolamento mais largas do que necessário estimulam a alta velocidade dos veículos. A largura de 3,3m é a dimensão adequada para comportar tráfego compartilhado entre veículos particulares e veículos maiores de transporte coletivo. Essa redução também libera maior espaço disponível para o alargamento das calçadas.



PERFIL PROPOSTO 2 - estacionamento de um lado

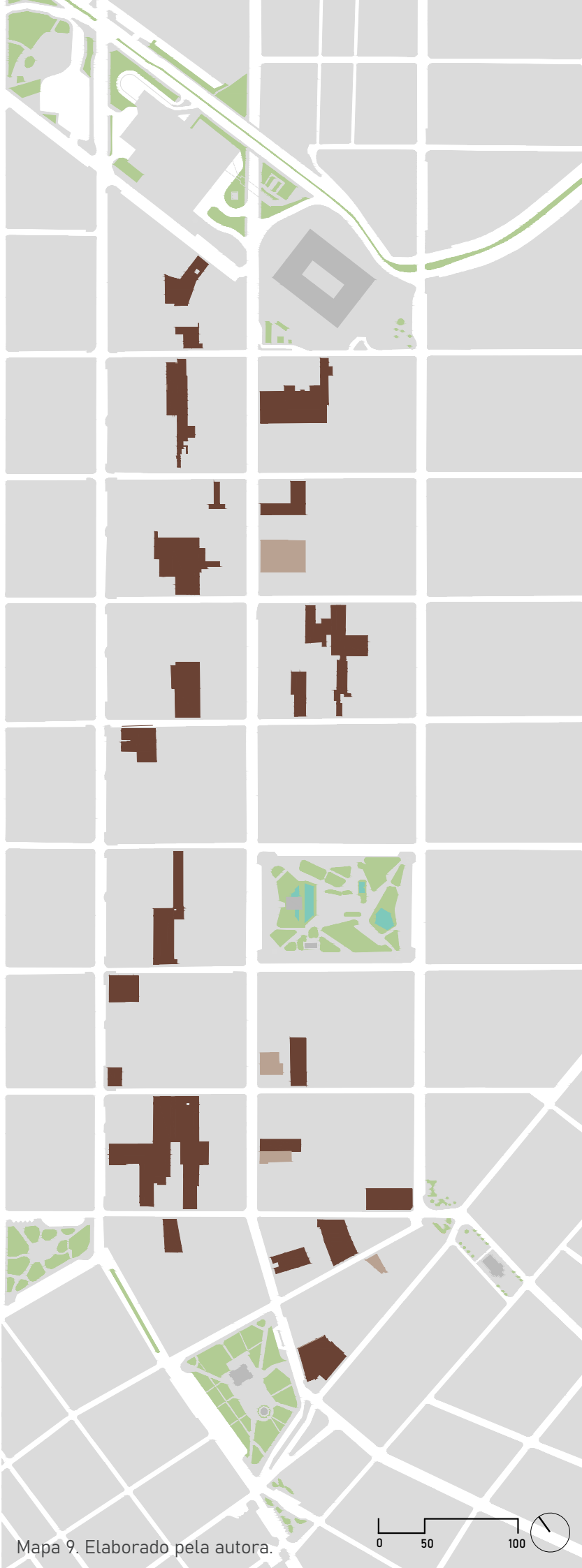
- retirada de parte da faixa de estacionamento em determinados pontos da via

Essa diretriz gera diferentes configurações de perfil viário ao longo da via, podendo haver trechos com estacionamento dos dois lados, estacionamento em apenas uma das laterais ou a ausência de estacionamento, permitindo o máximo alargamento das calçadas. Esses trechos serão definidos a partir de análises das características da avenida.



PERFIL PROPOSTO 3 - sem estacionamento

- alargamento das calçadas
- arborização
- iluminação na escala do pedestre



Diante da decisão de retirada de parte do estacionamento da via, a sugestão para realocação dessas vagas consiste em uma proposta de novo uso para terrenos subutilizados ou usados para estacionamentos privados no nível térreo: edifícios de uso misto com pavimentos subterrâneos de estacionamentos. O uso do subsolo visa suprir as vagas retiradas da avenida, além das vagas dos estacionamentos particulares dos terrenos utilizados em questão. A justificativa para uso dos terrenos subutilizados e estacionamentos privados se pauta em alguns objetivos já destacados anteriormente no modelo ACWA:

- **diversificar os usos:** transformação de um terreno monofuncional para multifuncional
- **incentivar o uso misto:** proposta de edifícios com térreo comercial e demais pavimentos com uso habitacional
- **potencializar a fachada ativa:** fortalecer ainda mais esse aspecto já presente na avenida através de projetos de edifícios com térreo comercial

Além disso, proporciona-se um uso mais eficiente do nível térreo, potencializando a dinâmica e diversidade comercial e valorizando o nível do pedestre. Assim, esses espaços serão complemento dos usos já existentes e solução para a problemática dos estacionamentos.

Foi feito então um levantamento de todos os espaços subutilizados e estacionamentos existentes na Avenida Afonso Pena e nas ruas transversais a fim de selecionar as áreas potenciais para a implantação dos edifícios e estacionamentos subterrâneos.

- estacionamentos particulares
- edifícios ou terrenos subutilizados

Mapa 9. Elaborado pela autora.



Foram coletadas na Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo de Uberlândia as informações relativas aos índices e restrições urbanísticas necessárias para o cálculo de realocação das vagas de estacionamento e análise das possibilidades de projeto dos edifícios de uso misto.

Lei Complementar nº 525, 14 de abril de 2011 - Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo

A área de estudo se enquadra na Zona Central 1 (ZC1) e simultaneamente na Área de Diretrizes Especiais I: Perímetro de Requalificação Urbanística ADE I.

ANEXO V: ÍNDICES URBANÍSTICOS - Área Central e Hipercentro

Taxa de ocupação: 100%

Coeficiente de Aproveitamento: 4,5

Afastamento Frontal Mínimo: Facultativo

Afastamento Lateral e Fundo Mínimo: Facultativo

- A construção de pavimentos abaixo do nível do logradouro será permitida, sendo facultado os afastamentos, conforme estabelecido por esta lei, com taxa de ocupação máxima de 80%.

- Dimensões mínimas de uma vaga de estacionamento: 2,4mx5m com área de 12m² desimpedida para manobras, exceto para habitação multifamiliar vertical, que poderá ter 90% das vagas com dimensões mínimas de 2,4mx4,5m

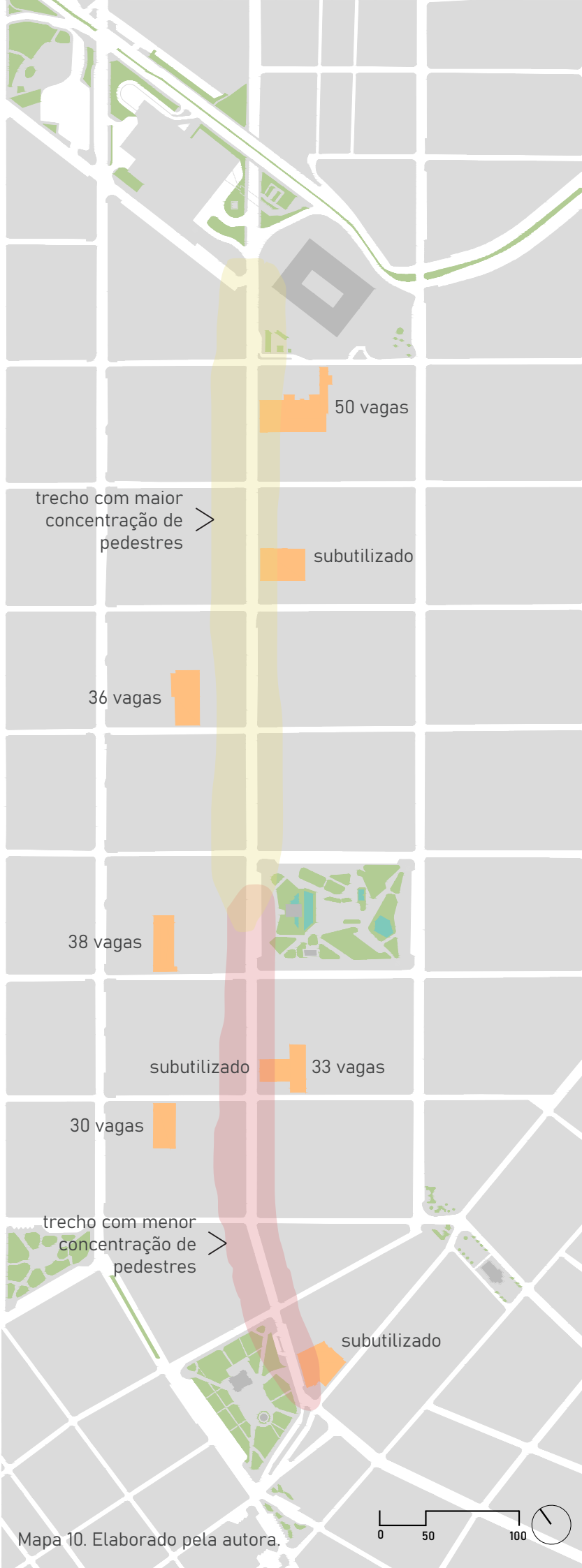
- Área mínima para estacionamento:

* É facultativa a aplicação na Zona Central 1 - ZC1.

C1 - Comércio varejista local: 1 vaga para cada 100m² de área construída

S1 - Serviço local: 1 vaga para cada 100m² de área construída

H2v - Habitação Multifamiliar Vertical: sem área mínima



Diante do mapeamento dos espaços subutilizados e estacionamentos na Avenida Afonso Pena e em seu entorno e dos índices urbanísticos da área em estudo, foram selecionadas áreas potenciais para a implantação dos edifícios de uso misto e estacionamentos subterrâneos a fim de suprir a retirada de parte das vagas da via.

Os terrenos foram escolhidos buscando uma distribuição mais uniforme possível dos estacionamentos ao longo da avenida, de forma a atender todas as quadras sem a necessidade de percorrer longas distâncias para estacionar. A dimensão e formato dos terrenos também foi levada em consideração na escolha devido ao espaço necessário para a distribuição das vagas e circulação nos estacionamentos subterrâneos.

Foi feito um levantamento aproximado do número de vagas existentes em cada estacionamento particular a fim de considerar espaço suficiente para a realocação também dessas vagas para os pavimentos no subsolo, liberando o térreo para uso comercial.

Também nesse momento foi feita uma análise dos trechos com maior e menor concentração de pedestres ao longo da avenida com o intuito de nortear decisões de projeto. Segundo análises de Luciana Petraglia (2015), juntamente com percepções de vivência pessoal e das leituras anteriores dos tipos de comércio, o trecho entre o Terminal Central e a Praça Tubal Vilela concentra maior volume de pedestres - principalmente nas quadras mais próximas ao Terminal Central -, em contraponto ao trecho entre a Praça Tubal Vilela e a Praça Clarimundo Carneiro. Desse modo, o trecho ao norte é definido como área de maior prioridade aos pedestres e o trecho sul possui necessidade de manter uma quantidade maior de vagas de estacionamento na via, devido aos usuários do tipo de comércio dessa área.

espaços selecionados para implantação de edifícios de uso misto e estacionamentos subterrâneos

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o estudo teórico e referencial realizado, chega-se a conclusão da necessidade de se pensar e discutir mais o espaço urbano e a rua. Apesar da carência de tais discussões, percebe-se uma mudança de paradigma ao se tratar das cidades atualmente. Propostas de espaços mais humanos e projetados para as pessoas começam a se destacar e, dessa forma o presente projeto anseia contribuir com esse debate, abordando questões essenciais ao campo do desenho urbano. As diretrizes e estratégias de projeto foram pensadas em torno dos principais objetivos, buscando priorizar o pedestre como principal usuário da rua e potencializar a dinâmica comercial local, alcançando assim a valorização da rua como espaço público. O resultado é um projeto que visa solucionar as fragilidades e fortalecer as potencialidades do local de intervenção. Finaliza-se então essa discussão com uma diferente percepção do espaço público e da rua como base da experiência urbana.

REFERÊNCIAS

BATISTA, Bruno; SANTOS, Paula Manoela dos; CORRÊA, Fernando. **Nova rua completa de Curitiba une prioridade a pedestres e preservação do patrimônio.** WRI Brasil, 26 ago. 2020. Disponível em: https://wribrasil.org.br/pt/blog/nova-rua-completa-de-curitiba-une-prioridade-pedestres-e-preservacao-do-patrimonio?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: Out. 2020.

CARERI, Francesco. **Caminhar e Parar.** São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CDL Uberlândia. **RENOVAR - Projeto de Revitalização do Centro de Uberlândia.** Uberlândia, 4 nov. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pfCTZ2Em3Co>. Acesso em: Nov. 2020.

CORRÊA, Fernando; BATISTA Bruno. **De Rua do Cais a Rua Completa: intervenção em Salvador devolve vitalidade à Rua Miguel Calmon.** WRI Brasil, 29 out. 2019. Disponível em: https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/10/de-rua-do-cais-rua-completa-requalificacao-da-miguel-calmon-devolve-vitalidade-rua?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: Out. 2020.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento.** São Paulo: Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente. **Requalificação Urbanística e Recuperação da Imagem da Cidade: O Projeto Rio Cidade para os Bairros do Méier e do Leblon, Rio de Janeiro.** Paisagem e Ambiente: ensaios, São Paulo, n.13, 2000.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas.** 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. **Guia Global de Desenho de Ruas.** 1. ed. São Paulo: Senac, 2018.

HELEODORO, Talita. **Formas de Ruas - Experiências Físicas e Significados Sociais.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JUSTINO, Alessiane Silva. **A Produção do Espaço Urbano e os Planos Diretores de Uberlândia (MG): Um Estudo do Bairro Fundinho na Ótica do Planejamento Estratégico.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

Live Olhares e Reflexões Sobre o Centro de Uberlândia - Projetos de Intervenções Urbanas. Realização: NEURB - Núcleo de Estudos Urbanos UFU. Coordenação: Maria Eliza A. Guerra. Transmitido em 19 de novembro de 2020.

MACEDO, Silvio Soares. **Espaços Livres.** Paisagem e Ambiente: ensaios, São Paulo, n. 7, p. 15 - 56, 1995.

MARAMALDO, Matheus. **Ipês, Mulungus, Sucupiras e Murtas: Discussão de Fitopatologias Urbanas em Ruas - O Caso de Uberlândia.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2017.

MARSHALL, **Stephen. Streets and Patterns.** New York: Spon Press, 2005.

OLIVEIRA, Liliane Torres de. **A Vida Urbana Transformada a partir da Valoração da Caminhabilidade: Explorações Urbanas em Zaragoza (ES).** Tese (Doutorado em Engenharia Urbana) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2021.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

QUEIROGA, Eugenio. **Dimensões Públicas do Espaço Contemporâneo: Resistências e Transformações de Territórios, Paisagens e Lugares Urbanos Brasileiros.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

QUEIROGA, Eugenio; BENFATTI, Denio. **Sistemas de Espaços Livres Urbanos: Construindo um referencial teórico.** Paisagem e Ambiente: ensaios, São Paulo, n. 24, p. 81 - 88, 2007.

Project For Public Spaces. **A STREET You Go To, Not Just Through: Principles for Fostering Streets as Places.** 18 out. 2015. Disponível em: <https://www.pps.org/article/8-principles-streets-as-places>. Acesso em: Out. 2020.

PETRAGLIA, Luciana. **O Sentido da Caminhada: Uma Análise Sobre os Aspectos Físicos e Sensoriais das Calçadas do Centro de Uberlândia.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, 2015.

RODRIGUES, William. **O Espaço Público nas Áreas Centrais: A Rua como Referência - Um Estudo de Caso em Uberlândia-MG.** Tese (Doutorado em Geografia) - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

SANTOS, Carlos F. Nelson dos. **A Cidade Como um Jogo de Cartas.** Niterói: Universidade Federal Fluminense; EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SETTRAN. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia.** Uberlândia, 2010.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. **Calçada Certa: Manual de Projeto e Execução.** Florianópolis, Versão 01, 2018.

SPECK, Jeff. **Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step At Time**. New York: Notrh Point Press, 2013.

TARDIN, Raquel. **Espaços Livres: Sistema e Projeto Territorial**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.

TAVARES, Silvia; STEVENS, Nicholas. **A Integração de Valores e Medidas de Segurança no Projeto de Espaços Públicos Resilientes: Lições de Desastres Rápidos e Lentos**. Projectare, n.10, 2020.

TECISAN. **Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho Integrado aos Bairros**. Uberlândia, 2008.

TREVISAN, Ana Luísa. **Quadra Aberta Multifuncional: Uma Proposta para o Centro de Uberlândia (MG)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, 2020.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. **Estudo Prévio de Viabilidade Técnica para a Implantação de Veículo Leve Sobre Trilhos - VLT em Uberlândia - MG**. Livro I. Uberlândia, 2014. Disponível em: <https://vltuberlandia.files.wordpress.com/2014/12/estudo-vlt-uberlandia-livro-i-versc3a3o-1-0.pdf>. Acesso em: Set. 2020.

WRI Brasil. **Afinal, o que são Ruas Completas?** 18 out. 2017. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/afinal-o-que-sao-ruas-completas#:~:text=Ruas%20Completas%20s%C3%A3o%20desenhadas%20para,todos%20os%20modos%20de%20transporte>. Acesso em: Nov. 2020.

IMAGENS

Fig. 7: Cartilha nossas histórias: <http://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2019/07/cartilha-nossas-historias.pdf>

Fig. 8: Blog História de Uberlândia: <https://historia-de-uberlandia.webnode.com/>

Fig. 9: Facebook – Fotos Antigas de Uberlândia: <https://www.facebook.com/487762004620535/photos/a.487765611286841/991454274251303>

Fig. 10: Arquivo Público Prefeitura de Uberlândia: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/cultura/arquivo-publico/>

Fig. 11: Blog História de Uberlândia: <https://historia-de-uberlandia.webnode.com/>

Fig. 14: Uipi: <http://uipi.com.br/noticias/geral/2010/09/09/trafego-na-avenida-afonso-pena-esquina-com-rua-buriti-alegre-sera-interditado-no-fim-de-semana/>

Fig. 31: V9: <http://v9vitoriosa.com.br/geral/sinalizacao-horizontal-foi-finalizada-na-avenida-afonso-pena/>

Fig. 32: Blog da Dudi: <https://blogdadudi.com.br/vale-a-pena-conhecer-uberlandia-sim-by-jr-matias/>

Fig. 33: Blog Cidades em Fotos: <https://cidadesemfotos.blogspot.com/2014/09/fotos-de-uberlandia.html>

Fig. 34: Uipi: <https://uipi.com.br/wp-content/uploads/2012/05/uipi-Audi%C3%AAncia-p%C3%ABblica-discute-o-aumento-do-tempo-de-toler%C3%A2ncia-no-Terminal-Central.jpg>

Fig. 41: Prefeitura Municipal de Uberlândia: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/cultura/centro-municipal-de-cultura/>

Fig. 42: Prefeitura Municipal de Uberlândia: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/cultura/patrimonio-historico/bens-tombados-e-registrados/praca-tubal-vilela/>

Fig. 43: Prefeitura Municipal de Uberlândia: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/cultura/centro-municipal-de-cultura/>

Fig. 44: Prefeitura Municipal de Uberlândia: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/cultura/patrimonio-historico/bens-tombados-e-registrados/palacete-angelo-naguettini/>

Fig. 45: Prefeitura Municipal de Uberlândia: <http://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/Afonso-Pena-73.pdf>

Fig. 50: Blog História de Uberlândia: <https://historia-de-uberlandia.webnode.com/>

Fig. 66: Wikipedia: https://pt.wikipedia.org/wiki/Pra%C3%A7a_Tubal_Vilela

Fig. 69: Foursquare: <https://pt.foursquare.com/v/praca-oswaldo-cruz/5021437de4b032c3a02f5740?openPhotoid=5103cd95e4b0cc17c2f86f61>

Fig. 70: Wikipedia: https://pt.wikipedia.org/wiki/Pra%C3%A7a_Tubal_Vilela

Fig. 71: G1: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2020/09/03/praca-tubal-vilela-em-uberlandia-e-alvo-de-vandalismo.ghtml>

Fig. 72: CBP: <https://cbp2019.sbpbrasil.org/pt/conheca-uberlandia>

Fig. 73: H Blog: <https://hblog.com.br/blues-beatles-e-grande-atracao-do-fundinho-festival-jazz-e-blues-tudo-sobre-o-festival-aqui-no-hblog/>

Fig. 74: Urbe.Lab: <https://urbe.me/lab/por-que-uberlandia-e-uma-boa-oportunidade-para-invesir/>

Fig. 82: Circulando por Curitiba: <http://www.circulandoporcuritiba.com.br/2011/01/rua-riachuelo.html>

Fig. 83: Sanepar: <http://site.sanepar.com.br/noticias/sanepar-patrocina-projeto-para-revitalizar-rua-historica-de-curitiba>

