

Entre memória e projeto:
Requalificação da Avenida Rio Branco em Santa Rosa

*Instalaram-se comércios e conexões
Antes disso, campo, lavoura, roçado
Um rastro marrom-avermelhado
Que deixou marca em tantos corações*

*E aqui, sempre presente
Na raiz de todo o passado
Nutrindo o avanço crescente
Terra, suor e boa gente*

Ana Júlia Brutti



Entre memória e projeto:

Requalificação da Avenida Rio Branco em Santa Rosa

Acadêmica: Daiane Backes

Orientação: Prof Ma. Gerusa Lazarotto

Coorientação: Prof. Ma. Neidi Kunkel

Instituto Federal Farroupilha - Campus Santa Rosa/RS

Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo - Turma 06

Trabalho de Conclusão de Curso I

Santa Rosa, 2024

Agradecimentos

Agradeço à minha família, por toda força e amor durante esta trajetória. Em especial, agradeço à minha mãe, Reni Backes, que me escolheu uma vez e escolhe, diariamente, me apoiar e incentivar de forma incondicional na busca pelos meus sonhos.

Ao meu namorado, Lucas do Nascimento Pereira, que está ao meu lado nesta caminhada, por acreditar em mim e comemorar minhas conquistas; além de me acompanhar em inúmeras pesquisas e levantamentos. À toda a sua família - que também é a minha - por sonhar alto comigo.

À minha orientadora, Prof. Ma. Gerusa Lazarotto, por compartilhar comigo seu conhecimento; e pela paciência, atenção e carinho nos momentos mais difíceis do desenvolvimento deste trabalho.

Aos professores do curso de Arquitetura e Urbanismo do Instituto Federal Farroupilha - Campus Santa Rosa e da Universidade Federal de Santa Maria - Campus Cachoeira do Sul, de um modo geral, pelo conhecimento transmitido ao longo destes anos.

À todos aqueles que contribuíram para a realização deste trabalho, fornecendo arquivos e informações - foram muitas pessoas.

E, principalmente, à Deus, por ter me permitido concluir esta etapa.

Sumário

1

Introdução

- 1.1 Título | **10**
- 1.2 Delimitação da temática | **10**
- 1.3 Sítio | **10**

2

Objetivos

- 2.1 Objetivos do trabalho | **14**
- 2.2 Público alvo | **15**
- 2.3 Resultados esperados | **15**

3

Justificativas

- 3.1 Proteção Legal | **18**
- 3.2 Valor histórico | **19**
- 3.3 Qualidade do espaço | **31**
- 3.4 Situação atual da Avenida | **33**
- 3.5 Vitalidade e concentração de usos | **36**
- 3.6 Alternativa à mobilidade urbana | **37**
- 3.7 Potencialidades e desafios | **41**

4

Referencial teórico

- 4.1 A rua no decorrer da história | **44**
- 4.2 Rua: espaço público | **46**
- 4.3 Os usos da rua | **46**
- 4.4 A escala humana | **49**
- 4.5 Memória e legado | **52**
- 4.6 Paisagem urbana e comunicação visual | **52**

5

Contexto da área de intervenção

- 5.1 Município de Santa Rosa | **56**
- 5.2 Entorno | **60**
- 5.3 Avenida Rio Branco | **66**



Condicionantes legais e normativos

- 6.1 Leis | **78**
- 6.2 Norma | **79**
- 6.3 Manual | **79**



Estudo preliminar

- 8.1 Programa de necessidades e intenções projetuais | **108**
- 8.2 Pré-dimensionamentos | **109**



Estudos de caso e visitas *in loco*

- 7.1 Avenida Júlio de Castilhos | **82**
- 7.2 A rua principal | **88**
- 7.3 Visitas *in loco* | **92**



Síntese crítica e diretrizes projetuais

- 9.1 Referências projetuais | **112**
- 9.2 Conceito | **114**
- 9.3 Condicionantes de projeto | **114**
- 9.4 Estudo de implantação | **115**



Bibliografia consultada

- 10.1 Referências bibliográficas | **122**

Renovar: Substituir por novo espaço ou construção. Geralmente adquire diferentes características.

Revitalizar: Intervir à médio e longo prazo. Recuperar e renovar o espaço ou construção.

Requalificar: Valorizar o espaço público e melhorar a qualidade de vida da população. Construir e recuperar equipamentos e infraestruturas. Alteração em uma área com a ideia de atribuir nova função.

(Moura, *et al.*, 2006)

1.1 Título

Entre memória e projeto: Requalificação da Avenida Rio Branco em Santa Rosa.

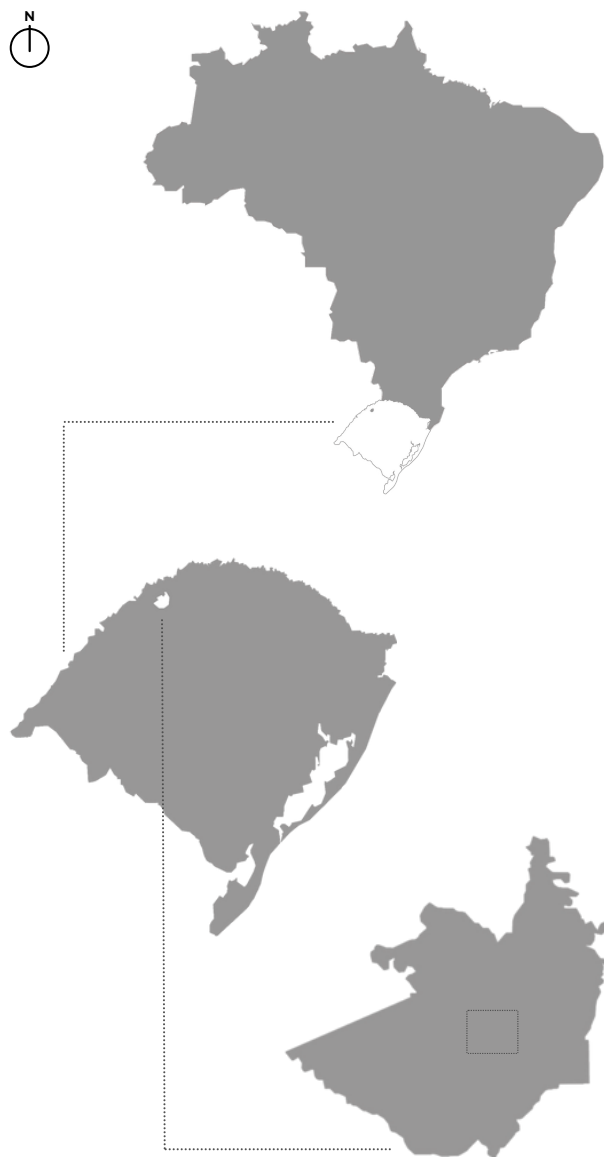
1.2 Delimitação da temática

Proposta de intervenção na Avenida Rio Branco, localizada no centro do município de Santa Rosa/RS, com o propósito de requalificar o principal eixo histórico e comercial da cidade.

Busca-se promover, através do projeto, o [re]conhecimento de edificações importantes na memória de Santa Rosa, reforçando o desenvolvimento econômico e cultural da cidade, com soluções pautadas em princípios de mobilidade, valorização da história e composição da paisagem urbana.

1.3 Sítio

A Avenida Rio Branco fica localizada na área central da cidade de Santa Rosa, no Rio Grande do Sul, entre a Praça 10 de Agosto e a Câmara Municipal de Vereadores, possuindo uma extensão aproximada de 1,1 km (Figuras 01, 02, 03 e 04).



Figuras 01, 02 e 03: Rio Grande do Sul no mapa do Brasil; Santa Rosa no mapa do Rio Grande do Sul e marcação do recorte da figura 04 no mapa de Santa Rosa. Fonte: IBGE, 2024, adaptado pela Autora.

A Avenida Rio Branco representa uma importante centralidade no tecido urbano da cidade. É adjacente a duas importantes praças e aproxima-se da Av. Expedicionário Weber e do Parque Linear Tape Porã. A sudoeste está a uma distância de 2,0 km do pórtico localizado no principal acesso à cidade.



Figura 04: Trecho urbano de Santa Rosa com marcação da Avenida Rio Branco e suas conexões com o principal trevo de acesso da cidade e com o Parque Linear Tape Porã. Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.

Objetivos da proposta



- 2.1
- 2.2
- 2.3

Objetivos
Público alvo
Resultados esperados

2.1 Objetivos do trabalho

2.1.1 Objetivo geral

Elaborar projeto urbanístico e paisagístico para a Avenida Rio Branco, com uma concepção que reflita sua importância histórica para a comunidade.

2.1.2 Objetivos específicos

- Fortalecer o uso do lugar através de projeto urbanístico e paisagístico de espaço livre público, contribuindo para a apropriação do espaço por meio das atividades de comércio, turismo, lazer e cultura.
- Propor soluções que assegurem a mobilidade, a segurança, a vitalidade urbana e a valorização do patrimônio histórico e ambiental existente na área central do município, renovando o significado coletivo e identidade do lugar.
- Resgatar a paisagem do lugar, como herança da história coletiva, definindo diretrizes de intervenção para fachadas do patrimônio arquitetônico como recurso para impedir o excesso de informações visuais de caráter publicitário.





2.2 Público alvo

A proposta objetiva contribuir para o bem-estar da comunidade local e regional, de forma inclusiva e diversificada. Desta forma, o público alvo compreende a população em geral.

2.3 Resultados esperados

Este trabalho tem como finalidade o desenvolvimento de um projeto urbanístico e paisagístico que seja capaz de integrar os diferentes modais e de fortalecer o comércio, turismo, lazer e cultura - usos significativos da Avenida Rio Branco, um dos locais mais democráticos da cidade de Santa Rosa.

O nível de aprofundamento que se pretende alcançar é um plano geral para a Avenida, e recortes com o desenvolvimento de anteprojeto urbanístico e paisagístico, considerando a infraestrutura existente e as conexões com o entorno urbano já consolidado.

A fim de inspirar nos cidadãos santa-rosenses a compreensão da importância do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico existente na Avenida e, ainda, proporcionar o desenvolvimento de uma identidade visual singular, também será elaborada uma cartilha com diretrizes de intervenções para a valorização das fachadas, estabelecendo princípios e critérios para a instalação adequada de material publicitário.

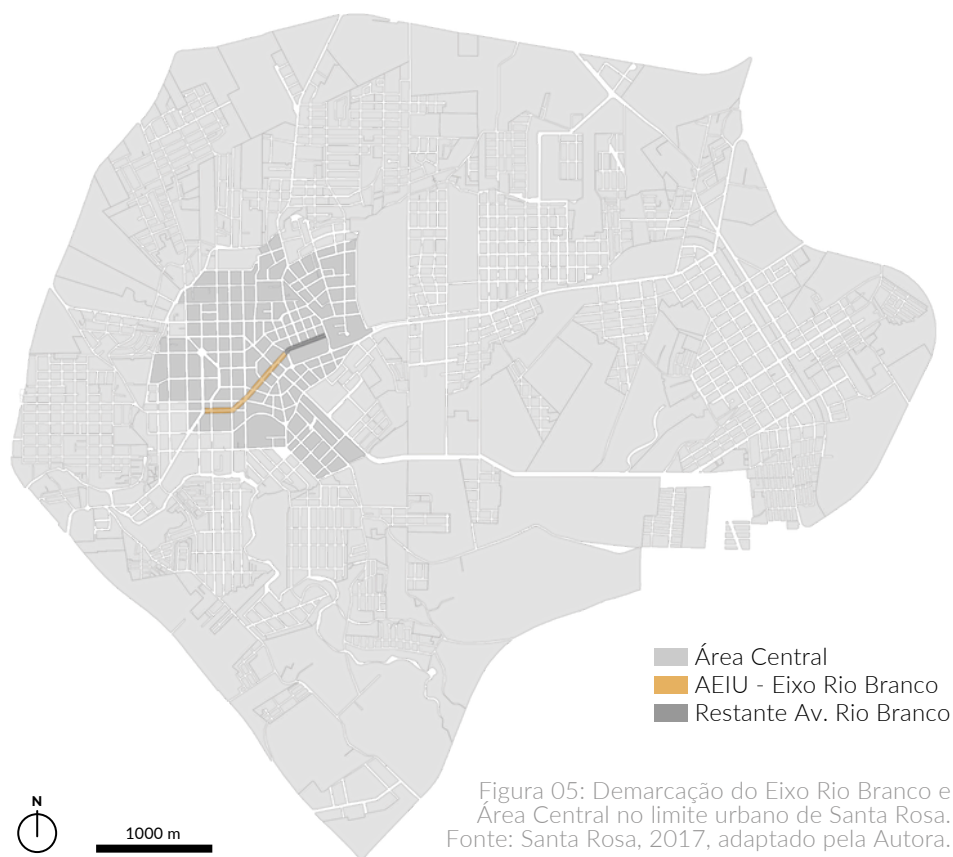
Justificativas do tema e sítio



- 3.1 Proteção legal
- 3.2 Valor histórico
- 3.3 Qualidade do espaço
- 3.4 Situação atual da Avenida
- 3.5 Vitalidade e concentração de usos
- 3.6 Alternativa à mobilidade urbana
- 3.7 Potencialidades e desafios

3.1 Proteção Legal

A Avenida Rio Branco está inserida na denominada Área Central da cidade de Santa Rosa, definida pelo zoneamento físico-ambiental. Um trecho significativo da Avenida representa, ainda, uma Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU): o Eixo Rio Branco (Figura 05) (Santa Rosa, 2017). De acordo com o Plano Diretor Municipal (Santa Rosa, 2017, p. 41), as AEIU “devem receber tratamento especial quanto ao regime de uso e ocupação do solo, [...] orientado à preservação das suas características e paisagem”.



Os parâmetros urbanísticos de ocupação do solo para a Área Central e a AEIU Eixo Rio Branco estão apresentados nos quadros abaixo (Figuras 06 e 07).

Quanto ao parcelamento do solo:

Índices Urbanísticos	Área central	AEIU Eixo Rio Branco
Lote mínimo	250 m ²	250 m ²
Testada mínima	10 metros	10 metros
Índice de Aproveitamento	7	7
Índice de Ocupação	80 %	80 %
Taxa de Permeabilidade	10 %	10 %

Figura 06. Fonte: Santa Rosa, 2017, adaptado pela Autora.

Quanto aos afastamentos mínimos:

Índices Urbanísticos	Área central	AEIU Eixo Rio Branco
Recuo frontal (m)	4 - residencial unifamiliar	4 - residencial unifamiliar até 2 pavimentos
	2 - prédio residencial multifamiliar	2 - prédio residencial multifamiliar até 2 pav.
	0 - comércio e serviços	0 - comércio e serviços até 2 pavimentos 4 - qualquer uso a partir do 2º pavimento
Recuo lateral (m)	1,5 - paredes com vãos de iluminação/ventilação até 4 pavimentos	1,5 - paredes com vãos de iluminação/ventilação até 4 pavimentos
	1/10 da altura total da edificação a partir do 5º pavimento	1/10 da altura total da edificação a partir do 5º pavimento
Fundos (a partir do 2º pavimento, no mínimo 1/10 da altura máx. da edificação)	3 metros	3 metros

Figura 07. Fonte: Santa Rosa, 2017, adaptado pela Autora.

3.2 Valor histórico

A história do município de Santa Rosa possui como ponto-chave a década de 1940. Antes da emancipação, que ocorreria em 1931, a concentração urbana acontecia em torno da Praça da Independência. Era na cidade baixa¹ que encontravam-se as edificações mais importantes. (Christensen, 2008).

Com a emancipação, iniciaram os progressos para além do antigo perímetro. Em 1940, a estrada de ferro chega, e é inaugurada a Estação Ferroviária de Santa Rosa, na atual Praça 10 de Agosto. Em 1942 é construída a sede da Prefeitura Municipal, em uma área ainda descampada - mas não por muito tempo, pois logo surgiria a Praça da Bandeira (Figura 08). A partir deste momento o centro da cidade é definitivamente transferido, e a urbanização se desenvolve como nunca antes (Christensen, 2022).

A Avenida Rio Branco conecta as duas edificações mencionadas acima. Desta forma, entende-se que ela representava a principal artéria da cidade, e era onde os estabelecimentos comerciais se concentravam, além dos hotéis, bancos e espaços culturais - permanecendo até hoje.

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), são considerados patrimônio histórico os bens cuja existência esteja vinculada a fatos memoráveis da história (Brasil, 1937). Já no que se trata de patrimônio cultural, são considerados como tal, além dos monumentos e lugares, os grupos de edificações, reunidas ou isoladas que, devido à sua arquitetura e integração na paisagem, possuam valor significativo sob ótica da história e da arte (Brasil, 1977).

A nível municipal, a cidade de Santa Rosa possui oito bens declarados de interesse do patrimônio histórico-cultural e arqueológico. Dentro do limite da área de estudo, na Av. Rio Branco, encontram-se dois deles: o Museu Municipal (antiga Estação Ferroviária, na Praça 10 de Agosto), e o atual Centro Cultural Prof. Fioravante Pedrazani (antiga Prefeitura Municipal, junto à Praça da Bandeira) (Santa Rosa, 2017).



Figura 08: A Praça da Bandeira em 1952.
Fonte: Acervo Museu Municipal.

¹ É chamada de cidade baixa a antiga área de ocupação urbana de Santa Rosa, compreendida entre o rio Pessegueirinho, o rio Pessegueiro e a Avenida Santa Cruz (Christensen, 2022).



Figura 09: Imagem aérea de trecho representativo da Avenida Rio Branco. Fonte: Fábio Rafael Meinerz, 2022.

Na próxima página, estão destacadas em mapa as edificações consideradas com potencial para preservação (aquelas que guardam as memórias do desenvolvimento de Santa Rosa). A identificação das obras se deu através de pesquisa em diversos materiais:

- Plano Diretor Municipal (Santa Rosa, 2017);
- Dissertação de Mestrado de Camila Preissler, sobre a identificação de bens considerados Patrimônio Cultural em Santa Rosa (Preissler, 2010);
- Livro “Santa Rosa: Histórias e Memórias”, de Teresa Christensen (Christensen, 2008);
- Livro “ACISAP 90 anos”, de Teresa Christensen (Christensen, 2022);
- Cartilha “Vamos descobrir?” sobre o Patrimônio Cultural de Santa Rosa (Mohler *et. al.*, 2021);
- Orientações da Dra. Arquiteta e Urbanista Ana Cláudia Böer Breier;
- Orientações da Ma. Arquiteta e Urbanista Geresa Lazarotto;
- Observações realizadas *in loco* pela Autora.

Os mapas apresentados neste trabalho foram elaborados através de diferentes bases, e consideram como perímetro de leitura (entorno imediato) duas quadras para cada lado da Avenida Rio Branco.

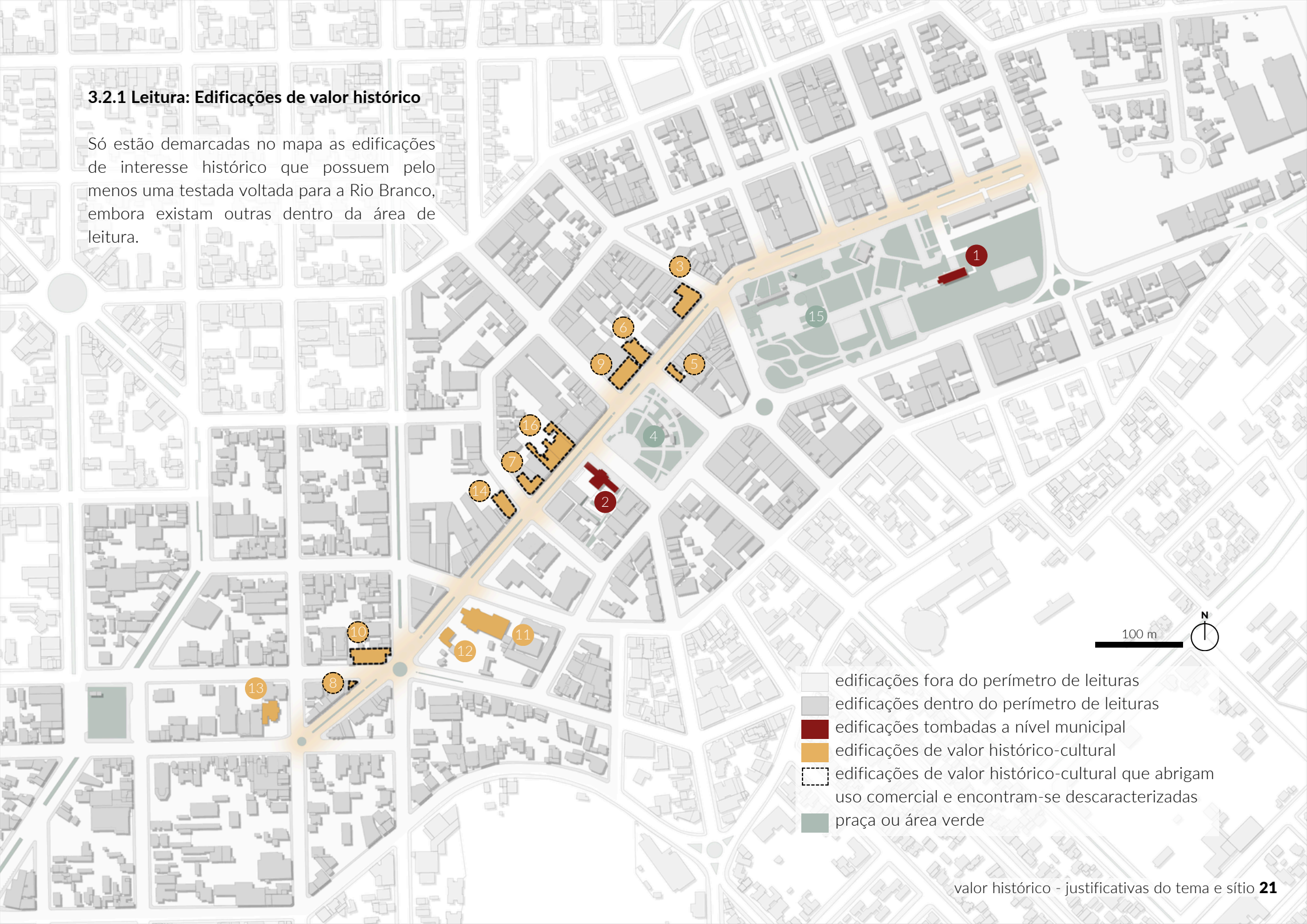
A configuração da malha urbana e das edificações (2024), bem como os dados de topografia (2022), foram obtidos do sistema de Georreferenciamento do Município de Santa Rosa, o Geomais (Geomais, 2024).

Os projetos da Praça 10 de Agosto (2021) e Via Cultural (2022), foram concedidos pela Secretaria Municipal de Planejamento e Habitação.

O projeto da Praça da Bandeira (2023), foi gentilmente disponibilizado pela arquiteta e urbanista Luciana Locatelli, responsável pela proposta de revitalização, que ainda não foi executada.

3.2.1 Leitura: Edificações de valor histórico

Só estão demarcadas no mapa as edificações de interesse histórico que possuem pelo menos uma testada voltada para a Rio Branco, embora existam outras dentro da área de leitura.



- edificações fora do perímetro de leituras
- edificações dentro do perímetro de leituras
- edificações tombadas a nível municipal
- edificações de valor histórico-cultural
- edificações de valor histórico-cultural que abrigam uso comercial e encontram-se descaracterizadas
- praça ou área verde

1 Identificação: **Antiga Estação Férrea**

Ano de construção: 1940

Localização: Praça 10 de Agosto - Centro, Santa Rosa.

Uso original: Estação Férrea de Santa Rosa.

Uso atual: Museu Municipal.

Proteção legal: Tombado a nível municipal.

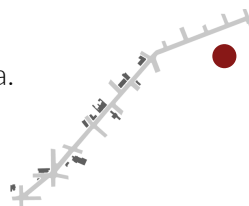


Figura 10: Antiga Estação Férrea, 1948. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Em maio de 1940 foi inaugurado o ramal ferroviário que conectava Santa Rosa à Santo Ângelo e, assim, à capital, Porto Alegre (Preissler, 2010). A Estrada de Ferro atribuiu grande desenvolvimento econômico e cultural à Santa Rosa, pelas novas possibilidades de saída de produtos, acesso a jornais e revistas, e facilidade com que as pessoas passaram a viajar. No ano 2000, os serviços ferroviários foram desativados na cidade. Posteriormente, o prédio passou a abrigar o Museu Municipal (Christensen, 2022).

A edificação foi construída seguindo os parâmetros da arquitetura colonial inglesa (Christensen, 2022) e, atualmente, está totalmente inserida na paisagem urbana de Santa Rosa.

2 Identificação: **Antigo Palácio Municipal**

Ano de construção: 1942

Localização: Praça da Bandeira - Centro, Santa Rosa.

Uso original: Prefeitura e demais repartições públicas.

Uso atual: Centro Cultural Prof. Fioravante Pedrazani.

Proteção legal: Tombado a nível municipal.

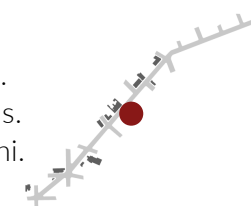


Figura 11: Antigo Palácio Municipal, 1946. Fonte: Acervo Museu Municipal.

O prédio da Prefeitura Municipal foi construído em um local que, até então, não abrigava quase nenhuma edificação. Com sua instalação, o novo centro urbano foi sendo desenvolvido, agregando novas casas comerciais, bancos, praças e outros prédios institucionais. Em 1998, diante da constatação de risco estrutural, o prédio foi interditado, e os serviços públicos foram transferidos (Christensen, 2022).

Quanto à arquitetura, a edificação é considerada protomoderna e, por sua monumentalidade, logo após ser construída, se tornou um dos prédios públicos mais notáveis do Estado (Preissler, 2010).

Atualmente, após longo período de intervenções, a edificação abriga o Centro Cultural Prof. Fioravante Pedrazani.

3 Identificação: **Edifício Engel**

Ano de construção: 1941

Localização: Av. Rio Branco esquina Rua Almirante Cabral.

Uso original: Residencial.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.

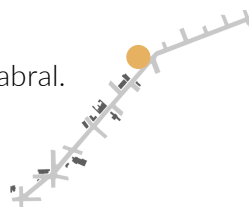


Figura 12: Edifício Engel, 1953. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Descaracterização em razão da retirada de elementos arquitetônicos Art Déco e adoção de diferentes configurações de fachada (cores e materiais).



Figura 13: Edifício Engel, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

4 Identificação: **Praça da Bandeira**

Ano de construção: 1943

Localização: Praça da Bandeira.

Uso original: Praça.

Uso atual: Praça.

Proteção legal: Inexistente.



Figura 14: Praça da Bandeira, 1943. Fonte: Acervo Museu Municipal.

A Praça da Bandeira representa um dos pontos de maior importância após o deslocamento do centro da cidade - a vida econômica, social e política santa-rosense passou a gravitar no seu entorno. Por estar localizada em frente à então Prefeitura Municipal, passou a receber os desfiles cívicos e a grande maioria dos eventos importantes para o contexto local (Mohler *et. al.*, 2021).

Mesmo com a transferência da prefeitura, seu legado é assegurado até os dias atuais, e a Praça continua a receber eventos, manifestações e feiras de menor porte. A praça é um ponto central e de referência na cidade (Mohler *et. al.*, 2021). Atualmente, também comporta um dos principais pontos de transporte público da cidade.

5 Identificação: **Casa Constante**

Ano de construção: Entre 1941 e 1945

Localização: Av. Rio Branco esquina Praça da Bandeira.

Uso original: Comercial.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.



Figura 15: Casa Constante, 1947. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Descaracterização em razão de reformas, eliminação de elementos Art Déco e inserção excessiva de elementos publicitários.



Figura 16: Antiga Casa Constante, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

6 Identificação: **Hotel Avenida**

Ano de construção: Entre 1941 e 1945

Localização: Avenida Rio Branco.

Uso original: Hotel.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.



Figura 17: Hotel Avenida, 1980. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Descaracterização em razão de diferentes configurações de fachada (cores e materiais) e inserção excessiva de elementos publicitários.



Figura 18: Antigo Hotel Avenida, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

7 Identificação: **Edifício Lavarda**

Ano de construção: Entre 1941 e 1945

Localização: Av. Rio Branco esquina Rua Buenos Aires.

Uso original: Misto.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.

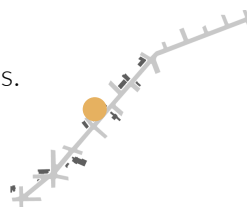


Figura 19: Edifício Lavarda ao fundo, 1950. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Descaracterização pela adoção de diferentes configurações de fachada (cores e materiais) e inserção excessiva de elementos publicitários.



Figura 20: Edifício Lavarda, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

8 Identificação: **Edifício Luconi**

Ano de construção: 1946

Localização: Av. Rio Branco esquina Rua Santo Ângelo.

Uso original: Residencial.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.



Figura 21: Edifício Luconi ao fundo, s.d. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Possui seus elementos arquitetônicos preservados, mas a placa publicitária de tamanho exagerado, compromete a percepção da forma.



Figura 22: Edifício Luconi, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

9 Identificação: **Edifício Lunardi**

Ano de construção: 1947

Localização: Av. Rio Branco esquina Av. América.

Uso original: Misto.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.



Figura 23: Edifício Lunardi ao fundo, 1972. Fonte: Acervo pessoal Liane Heck.

Descaracterização pela adoção de diferentes configurações de fachada (cores e materiais) e inserção excessiva de elementos publicitários.



Figura 24: Edifício Lunardi, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

10 Identificação: **Cine Odeon**

Ano de construção: 1948

Localização: Av. Santa Cruz esquina Rua Santo Ângelo.

Uso original: Cinema.

Uso atual: Comercial.

Proteção legal: Inexistente.



Figura 25: Cine Odeon, 1948. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Descaracterização em razão da eliminação de elementos arquitetônicos. Desagrada visualmente pela inserção excessiva de placas publicitárias.



Figura 26: Cine Odeon, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

11 Identificação: **Sociedade Esportiva Concórdia**

Ano de construção: 1950

Localização: Av. Rio Branco esquina Rua Santos Dumont.

Uso original: Clube de recreação.

Uso atual: Clube de recreação.

Proteção legal: Inexistente.

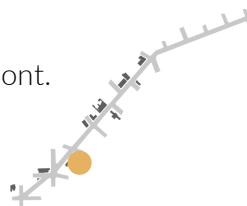


Figura 27: Clube Concórdia, 1950. Fonte: Acervo Museu Municipal.

A Sociedade Lírica Concórdia foi fundada em 1917, sendo o clube mais antigo de Santa Rosa (Christensen, 2022). A nova sede foi construída em 1950, em um terreno doado. No pavimento térreo aconteciam atividades múltiplas, enquanto no segundo pavimento, até os dias atuais, acontecem eventos no grande salão com instalações de copa (Preissler, 2010).

O Clube Concórdia é um imponente referencial urbano, pela sua arquitetura de estilo colonial espanhol e sua localização de esquina, recuado em relação às ruas. Ao longo dos anos o prédio passou por diversas reformas, e algumas crises. Por se tratar de um terreno cobiçado e não possuir proteção legal, a edificação já enfrentou risco de desaparecimento (Preissler, 2010).

12 Identificação: **Correios e Telégrafos**

Ano de construção: 1952

Localização: Avenida Rio Branco.

Uso original: Agência do Correios e residencial.

Uso atual: Agência do Correios.

Proteção legal: Inexistente.

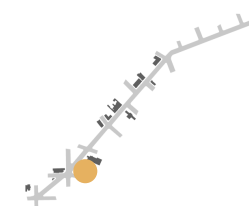


Figura 28: Correios e Telégrafos, s.d. Fonte: Acervo Museu Municipal.

A construção da edificação se deu após tentativas e negociações da administração municipal, iniciadas em 1944. O Município ofereceu à União a doação do terreno, próximo à Prefeitura, e das pedras para a construção do alicerce da edificação. A necessidade foi argumentada considerando a localização inadequada e afastada do novo centro da cidade, da então sede do Correios. A construção da nova Agência somente ocorreu em 1952 (Preissler, 2010).

Apesar de não possuir proteção legal, por ser pública, entende-se que a edificação possui pouco risco de desaparecer da paisagem santarosense. O prédio do Correios e Telégrafos também representa um forte referencial urbano pelo seu tradicional uso (Preissler, 2010).

13 Identificação: **Câmara Municipal de Vereadores**

Ano de construção: 1957

Localização: Rua Guaporé.

Uso original: Residencial.

Uso atual: Câmara Municipal de Vereadores.

Proteção legal: Inexistente.

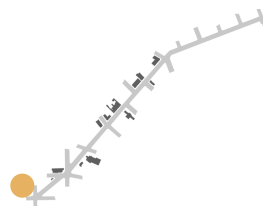


Figura 29: Câmara Municipal de Vereadores, s.d. Fonte: Acervo Museu Municipal.

O prédio foi construído com finalidade residencial, composto por três pavimentos onde, cada um, abrigava um setor (serviço, estar e íntimo). Após o falecimento do proprietário, a casa passou a ser alugada para famílias e, mais tarde, para repartições públicas. O prédio passou por diversas reformas e, em 2003, construiu-se mais um pavimento, totalizando quatro. Ainda em 2003, o terreno foi vendido ao Município, para ser a nova sede do Poder Legislativo. Em 2004, a Câmara de Vereadores se instala no prédio (Preissler, 2010).

O edifício apresenta caráter monumental, em razão da sua localização, recuado à rua, e a sua imponente escadaria de acesso. Também configura um ponto de referência na cidade, e é uma das edificações que se apresenta em melhor estado de conservação (Preissler, 2010).

14 Identificação: **Banco Santander**

Ano de construção: 1959

Localização: Av. Rio Branco esquina Rua Buenos Aires.

Uso original: Banco Nacional do Comércio e residencial.

Uso atual: Banco Santander e comercial.

Proteção legal: Inexistente.

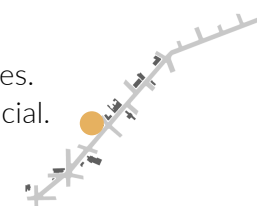


Figura 30: Banco Santander, s.d. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Apesar de possuir seus elementos arquitetônicos preservados, desagrada visualmente pelo estado de conservação do pavimento superior e dimensionamento de placas publicitárias.



Figura 31: Banco Santander, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

15 Identificação: **Praça 10 de Agosto**

Ano de construção: 1978
Localização: Praça 10 de Agosto.
Uso original: Pátio da Estação Férrea.
Uso atual: Praça.
Proteção legal: Inexistente.

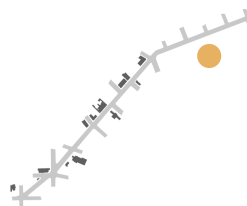


Figura 32: Vista aérea da Praça 10 de Agosto, s.d. Fonte: Acervo Museu Municipal.

O local configurava, inicialmente, um grande espaço descampado. Com a instalação da Estação Férrea, em 1940, uma parcela do espaço compunha seu entorno e abrigava a estrada de ferro e seu pátio de manobras. Em 1978 ocorreu a inauguração da Praça 10 de Agosto (Mohler *et. al.*, 2021).

Atualmente, a praça abriga, além da edificação da Antiga Estação Férrea, o Mercado Público, quadras de diferentes modalidades de esporte, parque infantil, área de camelódromo, jardins, caminhos e mobiliário urbano. Conhecida popularmente como “parcão”, a Praça 10 de Agosto passou, recentemente, por revitalizações, e é um dos principais pontos públicos de lazer da cidade (Santa Rosa, 2024).

16 Identificação: **Conjunto sem denominação identificada**

Ano de construção: Entre 1941 e 1945
Localização: Avenida Rio Branco.
Uso original: Comercial ou misto.
Uso atual: Misto.
Proteção legal: Inexistente.



Figura 33: Conjunto desconhecido, s.d. Fonte: Acervo Museu Municipal.

Descaracterização em razão de diferentes configurações de fachada (cores e materiais) e inserção excessiva de elementos publicitários.



Figura 34: Conjunto sem denominação identificada, 2024. Fonte: Da Autora, 2024.

O local de intervenção é um dos últimos conjuntos que ainda registra a história inicial da cidade.



3.3 Qualidade do espaço

De acordo com Karssenberg, *et.al.* (2015), a cidade não configura somente um entorno funcional, mas também, principalmente, um entorno de experiência. Dessa forma, é necessária uma reinvenção das estruturas urbanas existentes, onde além do funcionalismo torna-se preciso, agora, dar mais atenção para a experiência urbana das cidades.

A esfera pública (Figura 36) possui um significado muito maior do que somente o espaço público; ela inclui as fachadas dos prédios e tudo que pode ser visto ao nível dos olhos de quem transita. Nesse sentido, os *plinths* (andar térreo do prédio) são cruciais para a experiência e atratividade do espaço urbano (Karssenberg *et.al.*, 2015).

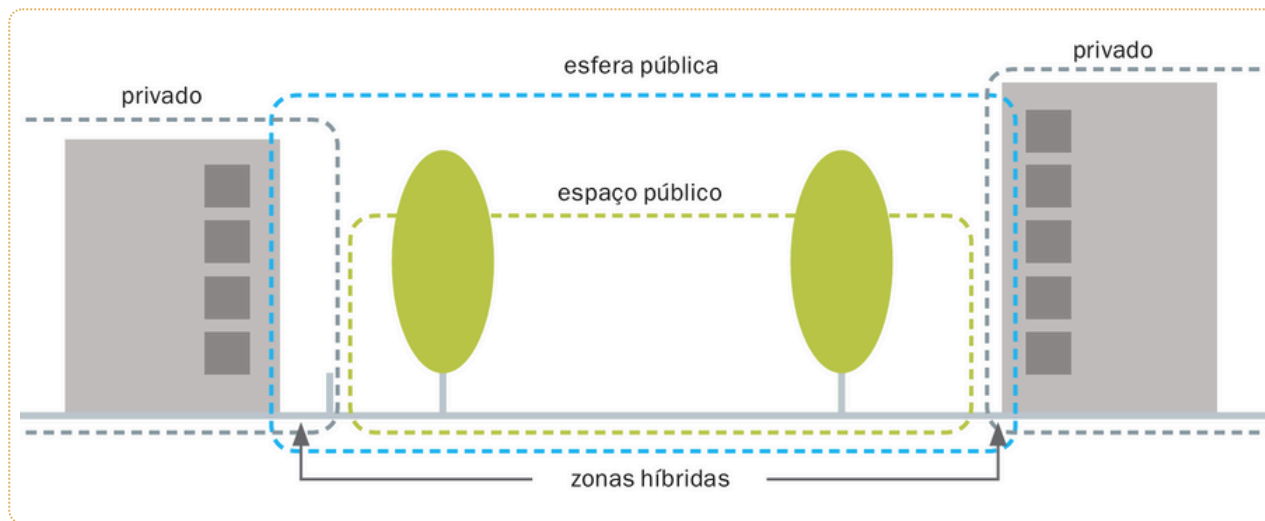
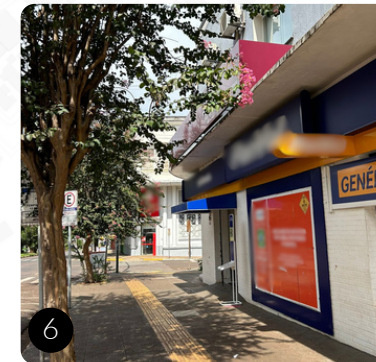
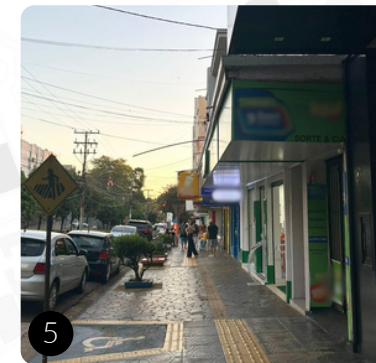
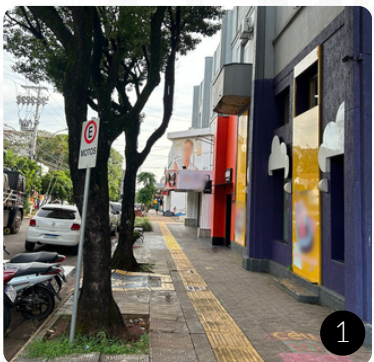


Figura 36: Esquema representativo da definição de 'esfera pública'. Fonte: Karssenberg, *et.al.*, 2015.

Baseado nesses princípios, analisando o estado de conservação atual das edificações comerciais apontadas no título 3.2 e observando os pontos destacados da próxima página, compreende-se que, de maneira geral, a esfera pública da Avenida Rio Branco carece de soluções para experiências urbanas agradáveis ao usuário que transita por ela.



A inserção demasiada de elementos de publicidade por parte dos estabelecimentos comerciais prejudicam o conjunto urbano, as edificações e os usuários.

Em alguns trechos da Avenida Rio Branco, é extremamente difícil verificar a existência de uma edificação com potencial histórico-cultural por trás de tantos componentes.

Figura 37: Conjunto dos pontos de vista 1 a 7. Fonte: Da Autora, 2024.

3.4 Situação atual da Avenida

Leitura das principais carências: **trecho 01**

100 m

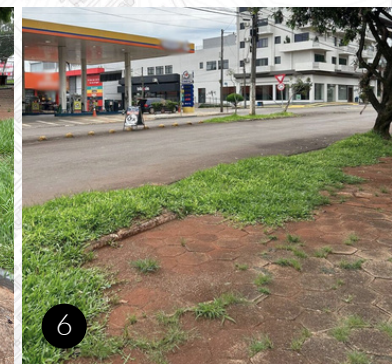
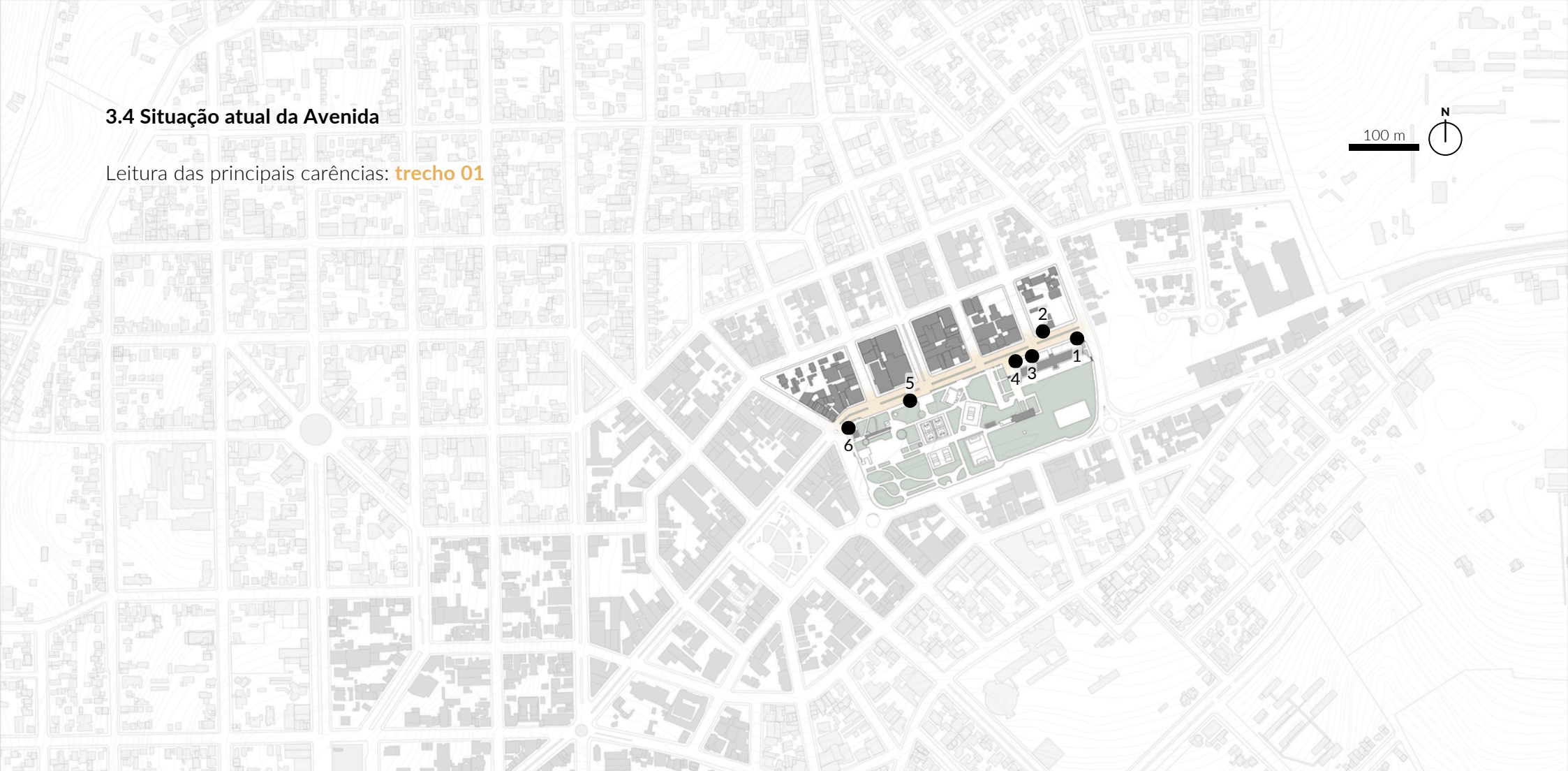


Figura 38: Conjunto dos pontos 1 a 6. Fonte: Da Autora, 2024.

Leitura das principais carências: **trecho 02**

100 m

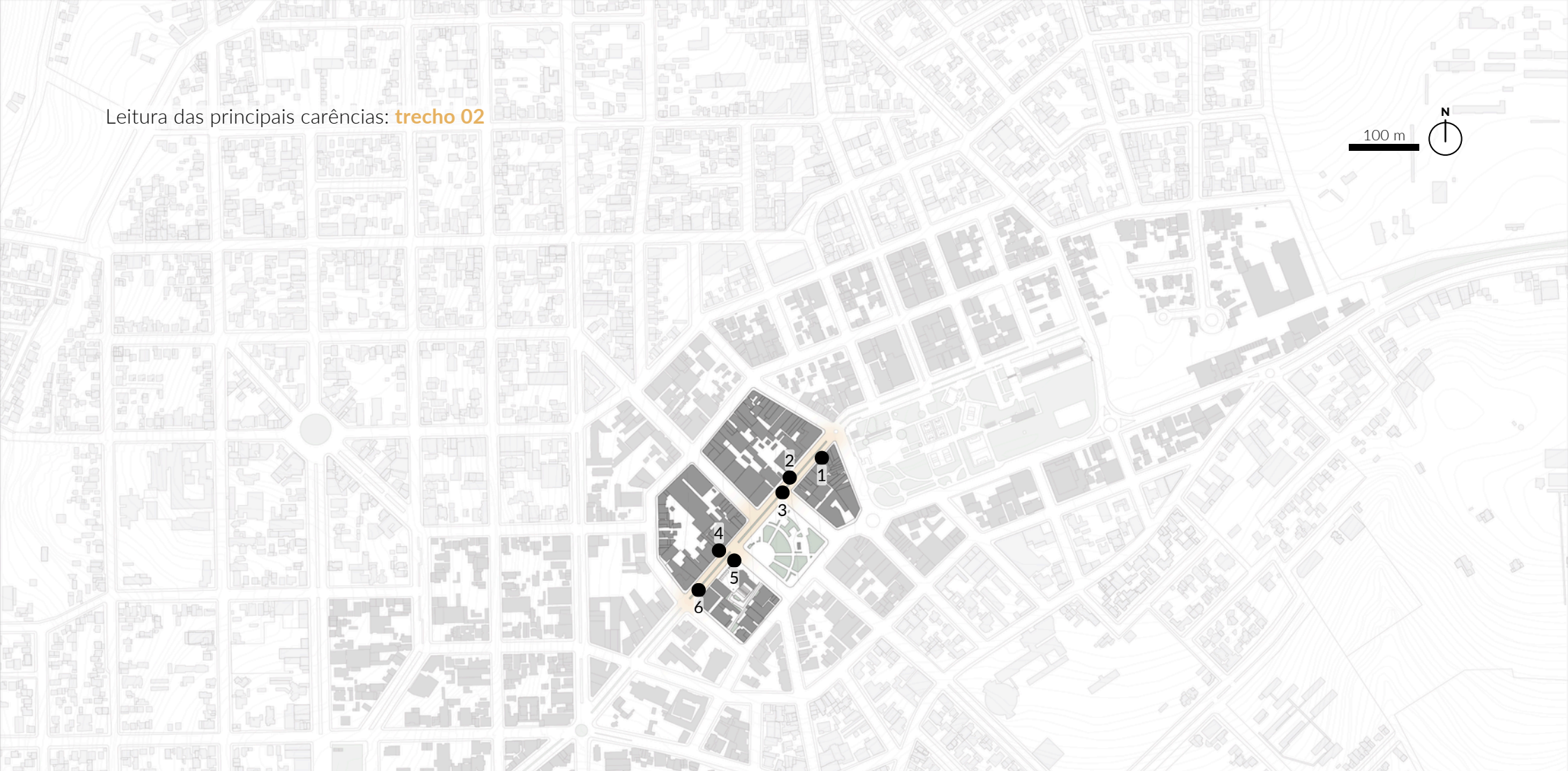


Figura 39: Conjunto dos pontos 1 a 6. Fonte: Da Autora, 2024.

Figura 40: Conjunto dos pontos 1 a 6. Fonte: Da Autora, 2024.



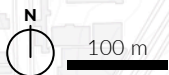
Leitura das principais carências: **trecho 03**



No que diz respeito a infraestrutura da Avenida Rio Branco, as principais carências observadas envolvem as condições precárias do passeio público em toda a extensão da via, apresentando pontos onde inexistente acessibilidade, pavimentação adequada, canteiros e arborização.

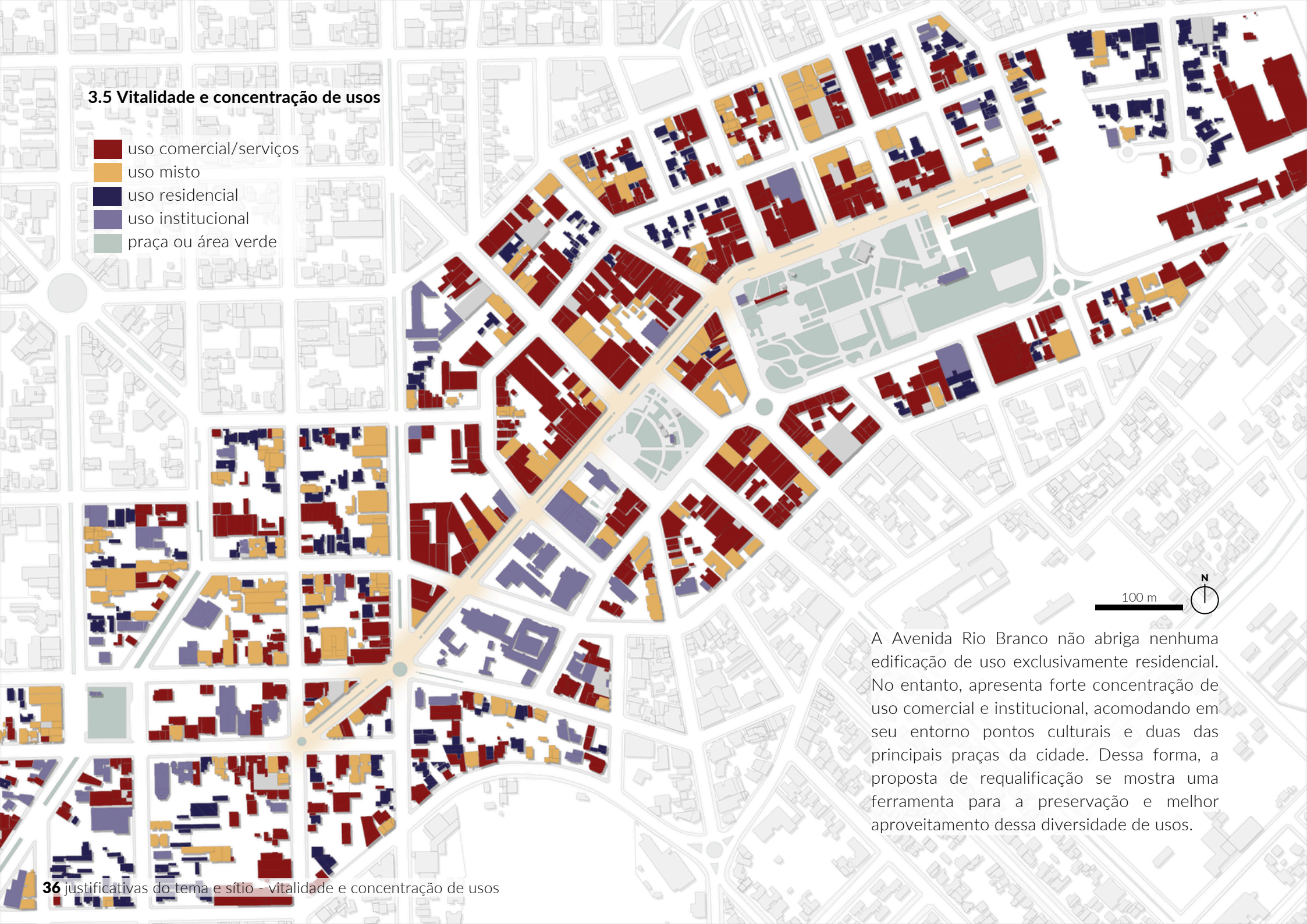
O mobiliário público é insuficiente e está em mau estado de conservação, muitas vezes impossibilitando seu uso. Ademais, parte do mobiliário utilizável foi inserido por estabelecimentos comerciais. As características dos elementos de um trecho da calçada para o outro são totalmente distintas, o que atribui descontinuidade visual, percepção de desordem e falta de unidade.

Por fim, um aspecto pertinente e que pode ser observado nas imagens da Avenida Rio Branco contidas neste trabalho é a poluição e obstrução visual ocasionadas pelo cabeamento elétrico aéreo.



3.5 Vitalidade e concentração de usos

- uso comercial/serviços
- uso misto
- uso residencial
- uso institucional
- praça ou área verde

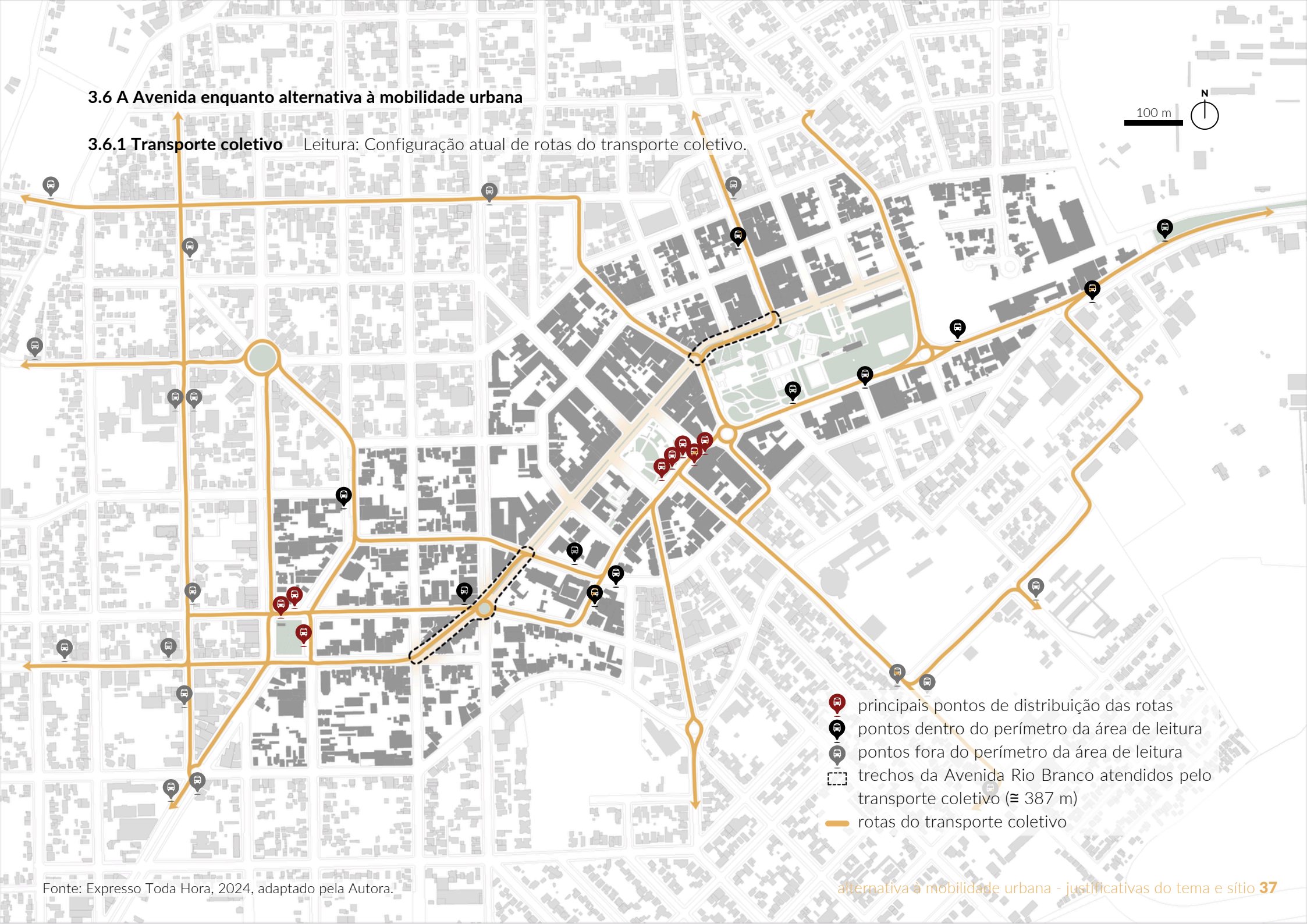







A Avenida Rio Branco não abriga nenhuma edificação de uso exclusivamente residencial. No entanto, apresenta forte concentração de uso comercial e institucional, acomodando em seu entorno pontos culturais e duas das principais praças da cidade. Dessa forma, a proposta de requalificação se mostra uma ferramenta para a preservação e melhor aproveitamento dessa diversidade de usos.

3.6 A Avenida enquanto alternativa à mobilidade urbana

3.6.1 Transporte coletivo

Leitura: Configuração atual de rotas do transporte coletivo.



-  principais pontos de distribuição das rotas
-  pontos dentro do perímetro da área de leitura
-  pontos fora do perímetro da área de leitura
-  trechos da Avenida Rio Branco atendidos pelo transporte coletivo (≅ 387 m)
-  rotas do transporte coletivo

3.6.1 Transporte coletivo

Conforme apresentado na leitura do transporte coletivo, a Avenida Rio Branco possui, em seu entorno, dois dos principais pontos de distribuição das rotas do transporte coletivo na cidade (Praça da Bandeira e Praça da Independência). Diversos trajetos circulam a Rio Branco mas, somente em dois trechos ela recebe rotas. Apesar de a Avenida não apresentar nenhum ponto de ônibus, é possível considerá-la muito bem atendida neste sentido.

3.6.2 Infraestrutura cicloviária

No ano de 2021, o município de Santa Rosa lançou o programa Rota das Flores², que consiste em um novo trajeto cicloviário que une alguns trechos de ciclovia já existentes na cidade (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2023). O intuito é incentivar a visitação de pontos turísticos através da utilização da bicicleta ou caminhadas. Os pontos destacados pelo programa são os seguintes: Museu Municipal, Estádio Municipal Carlos Denardin, Centro Cultural, Mercado Público e Mosteiro da Transfiguração, além das paisagens e visuais que o caminho contempla (SETUR-RS, 2022). A primeira etapa do projeto foi inaugurada em 2023, correspondendo ao trecho da Avenida América (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2023).



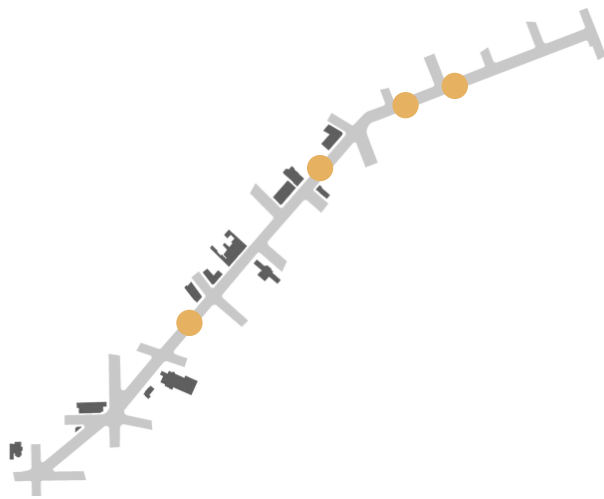
Figura 41: Situação atual de ciclovias e ciclofaixas existentes nas Avenidas compreendidas pelo programa. Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.



Figura 42: Rota das Flores. Trajeto pretendido após o programa ser totalmente implementado. Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.

² O nome Rota das Flores é uma homenagem à Santa Rosa de Lima, padroeira das flores. Todo o trajeto a ser implementado recebeu mudas de Ipê, atribuindo identidade e embelezamento (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2023).

Através de observações *in loco*, foi possível perceber que a circulação de bicicletas pela Avenida Rio Branco acontece de modo que o ciclista precise competir pelo espaço com os automóveis. A Avenida não apresenta ciclofaixas, tampouco ciclovias. Mesmo assim, atende à muitos ciclistas, desde os que usam a bicicleta como meio de transporte, até os que a utilizam para lazer ou prática de atividade física.



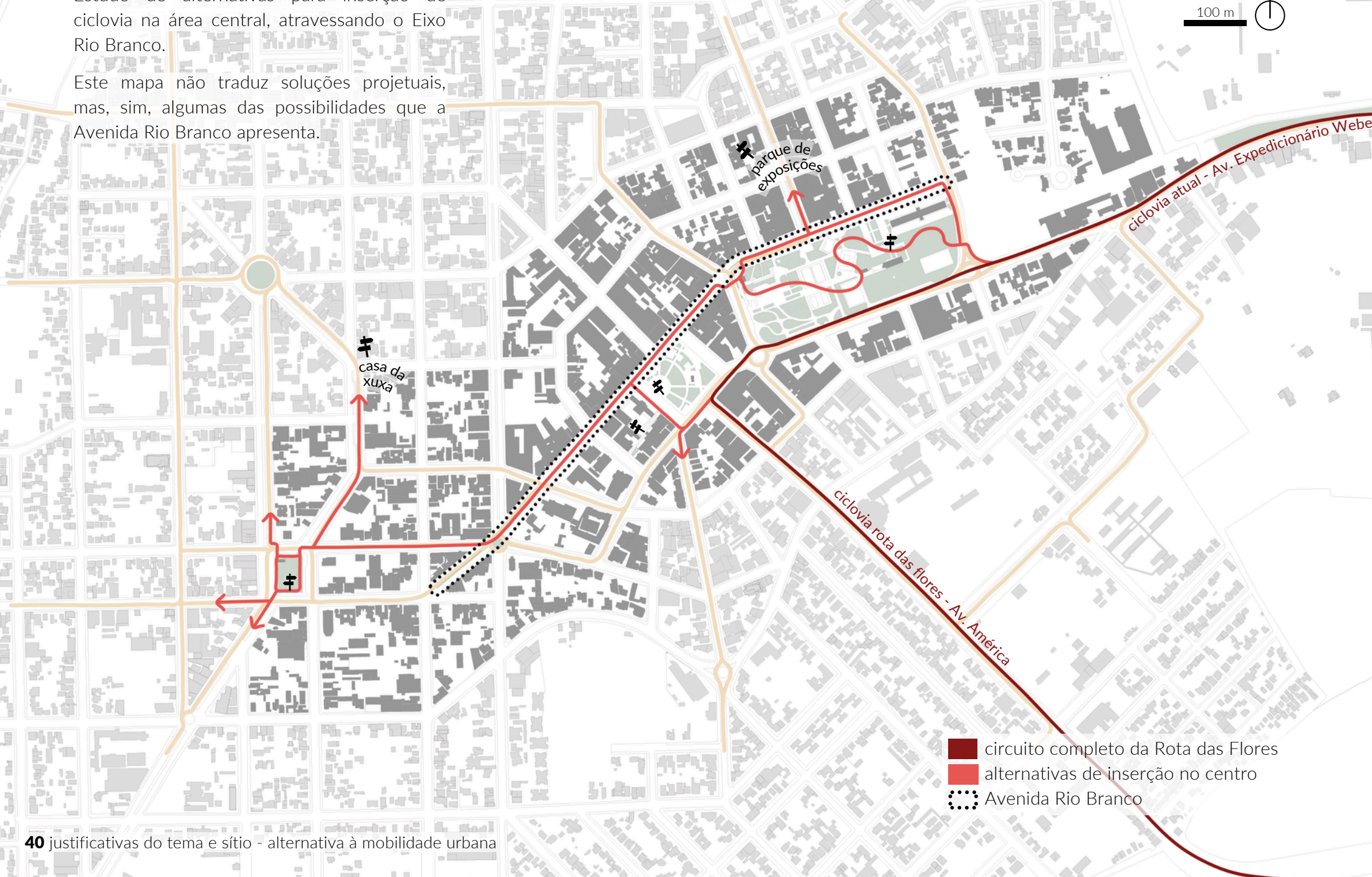
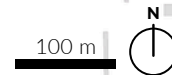
Figuras 43, 44, 45 e 46: Circulação de ciclistas na Avenida Rio Branco. Fonte: Da Autora, 2024.




Através da análise das questões de mobilidade urbana expostas que envolvem a Avenida Rio Branco, entende-se que um projeto de requalificação poderia agregar um trajeto de ciclovia ou ciclofaixa adequado.

É possível refletir que a qualificação do espaço para ciclistas na Avenida pode definir uma rota que, de fato, se aproxime dos pontos turísticos presentes na área central da cidade, principalmente das praças, importantes pontos de encontro e lazer. Por sua centralidade, uma ciclovia na Avenida Rio Branco possibilitaria um sistema interligado, percorrendo diversos bairros da cidade, e integrado com a Rota das Flores.

Estudo de alternativas para inserção de ciclovia na área central, atravessando o Eixo Rio Branco.

Este mapa não traduz soluções projetuais, mas, sim, algumas das possibilidades que a Avenida Rio Branco apresenta.



-  circuito completo da Rota das Flores
-  alternativas de inserção no centro
-  Avenida Rio Branco

No dia 20 de março de 2024 foi ministrada uma palestra com o objetivo de apresentar à comunidade alguns estudos preliminares, desenvolvidos para a elaboração de um novo Plano de Mobilidade Urbana para Santa Rosa. Os estudos foram confiados à Fundação Universidade Empresa de Tecnologia e Ciências (FUNDATEC). Dentre os principais tópicos abordados:

- Intervenções em pontos considerados críticos;
- Implantação de binários de Tráfego - Av. Rio Branco como centralidade;
- Reorganização de importantes circulações da cidade.



Figuras 47 e 48: Estudos para a incorporação de binários no centro de Santa Rosa. Fonte: FUNDATEC, 2024.

A proposta apresentada será avaliada para a etapa deste projeto.

3.7 Potencialidades e desafios

potencialidades

- Centralidade urbana e fácil localização;
- Concentração de pessoas (comércio + lazer);
- Fator histórico;
- Potencial turístico;
- Conexão com praças;
- Gabarito de via satisfatório;
- Atendido por transporte coletivo.

desafios

- Poluição visual;
- Descontinuidade da paisagem e falta de identidade singular à Avenida;
- Acessibilidade restringida;
- Não apresenta infraestrutura cicloviária;
- Mobiliário urbano precário e insuficiente;
- Espécies arbóreas adultas presentes no trecho.

“As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.”

(Jacobs, 2011, p. 29)



Referencial teórico

- 4.1 A rua no decorrer da história
- 4.2 Rua: espaço público
- 4.3 Os usos da rua
- 4.4 A escala humana
- 4.5 Memória e legado
- 4.6 Paisagem urbana e comunicação visual

4.1 A rua no decorrer da história

As cidades são núcleos de troca, de aprendizado, de cidadania e de diversidade. **A rua é onde tudo isso acontece** (Karszenberg *et al.*, 2015, grifo próprio).

Para entender a evolução da rua no decorrer da história, o seu papel é destacado em alguns dos principais períodos vividos até aqui pela humanidade.

Antes das cidades existiam as pequenas aldeias. Antes, ainda, os acampamentos, esconderijos, cavernas... O antecedente de todas essas estruturas é o mesmo: a predisposição para a vida social, que leva à necessidade de movimentação e interação entre os habitantes. Os deslocamentos se davam através de **caminhos** e **vias públicas** (Mumford, 1998, grifo próprio) - que não necessariamente ruas artificialmente delimitadas em meio ao espaço aberto (Kostof, 1992).

a [rua] da **aldeia**

A rua era estreita e tortuosa, como uma viela. As poucas artérias de maiores dimensões eram destinadas a procissões/desfiles e passeios ao anoitecer para ouvir música e ver pessoas (Mumford, 1998). Talvez pela primeira vez são encontradas referências às **diferentes formas de utilização da rua**, para além de uma exclusiva ferramenta de circulação (Da Silva, 2014, grifo próprio).

a rua da cidade **antiga**

Os grandes agentes da estruturação urbana grega eram os edifícios de caráter cívico, religioso, comercial e cultural. As ruas centrais (que levavam até eles) eram sinuosas e em diferentes níveis. Nas áreas residenciais a rua era tratada com simplicidade, apresentando traçado tanto ortogonal quanto orgânico (Lamas, 2010). **Uso intenso da rua**, em volume e diversidade de atividades.

a rua da cidade **grega**

Na cidade romana, a motivação religiosa era associada ao traçado ordenado das ruas (Lamas, 2010). As carroças eram proibidas de trafegar nas ruas durante o dia, a fim de diminuir os congestionamentos pela intensa circulação. As ruas possuíam uma **atmosfera ativa**, barulhenta e animada. Por existir confusão, acidentes e sujeira, surgiu a necessidade de separar os fluxos. Desta forma, aparecem as **calçadas** (Ferreira, 2002, grifo próprio).

a rua da cidade **romana**

a rua da cidade **medieval**

A rua era o elemento base do espaço, era como uma extensão do mercado e das lojas. No entanto, existia muito **trânsito**, o **esgoto** corria em valas a céu aberto, e **animais** domésticos (porcos e galinhas) viviam nas ruas se alimentando de lixo (Ferreira, 2002, grifo próprio). **Anúncios gigantescos empilhavam-se nas margens ou eram pendurados em varas que atravessavam as ruas** - já eram estreitas e perdiam ainda mais largura para a propaganda (Tuan, 1980, grifo próprio).

a rua da cidade **renascentista e barroca**

Nas ruas do Renascimento e Barroco, além da iluminação, surge a utilização do vidro nas vitrines e postes que demarcavam o caminho dos pedestres - talvez o que são hoje os balizadores (Tuan, 1980). As ruas renascentistas eram pensadas em função da **estética** e também do sistema de **circulação**. Nas ruas barrocas destaca-se o **aspecto cenográfico**, oportuno para grandes procissões, cortejos e paradas (Lamas, 2010, grifo próprio).

a rua da cidade **moderna**

A rua moderna representa o desejo pelo desaparecimento da cidade velha e insalubre. A imagem da rua é reformulada e saneada, o tráfego é ordenado. A rua deixa de ser o lugar onde se fabrica a cultura e se torna puro espaço de circulação (Ferreira, 2002). É adotada a hierarquização viária pela necessidade de separar fluxos. São construídas largas avenidas e ruas exclusivas de pedestres (Da Silva, 2014). Essa **segregação** também resulta na criação das faixas de pedestres, semáforos, lombadas e rótulas. O espaço de encontros desaparece (Karszenberg *et al.*, 2015, grifo próprio).

a rua da cidade **contemporânea**

A rua acontece como tentativa de retomada da humanização. O espaço público é redescoberto como local para as pessoas se relacionarem - entre si, ou com a cidade (Karszenberg *et al.*, 2015). Nos dias atuais existem diversos tipos de ruas com diferentes graus de **coexistência** entre veículos e pedestres (Da Silva, 2014, grifo próprio).

4.2 Rua: espaço público

De maneira geral, é possível determinar que a cidade se constitui de dois tipos de espaço físico: o espaço com edificações e o espaço livre delas. Nesse sentido, espaços livres podem ser de propriedade privada ou pública. O espaço livre privado compreende as áreas de terrenos particulares, cujo acesso é controlado. Já o espaço livre público é aquele que permite o encontro - livre de autorizações - com o outro. É o espaço onde as trocas e relações coletivas se fortalecem (Silva; Barros Filho, 2014).

Os espaços livres públicos podem, ainda, ser subdivididos entre lugares de permanência ou circulação. Os espaços de permanência são aqueles que apresentam uma configuração espacial intervalada ou irregular, e são utilizados preferencialmente pelos pedestres, como praças e parques. Já os de circulação são destinados à locomoção. Na maioria das vezes são lineares e contínuos, e incluem faixas de rolamento, canteiros e calçadas (Silva; Barros Filho, 2014).

A rua pode ser entendida como a essência do espaço livre público. Ela concede a permanência e o convívio social ao mesmo tempo em que permite a circulação; aceita as expressões de qualquer um que nela esteja; aprova encontros e trocas (de ideias e mercadorias); agrega pessoas diferentes, em horários diferentes, com interesses diferentes. Além de ser a mais legítima representação do espaço livre público, a rua, elemento crucial da morfologia urbana³, também é a principal ferramenta para a sua compreensão (Minucci, 2017).

4.3 Os usos da rua

Em relação aos usos, os espaços urbanos podem ser monofuncionais ou multifuncionais. O primeiro conceito diz respeito aos espaços que contemplam uma única função. É o bairro ou conjunto residencial distante, o centro empresarial ou industrial, o estacionamento, o shopping. Já os espaços multifuncionais compreendem a variedade. É a rua animada, a praça lotada, o mercado, o parque, o café na calçada. No espaço multifuncional o usuário está sempre disposto a “olhar, encontrar e participar.” (Rogers; Gumuchdjian, 2015, p. 9). Para Karssenber, *et al.* (2015, p. 316): “colocar usos significa, primeiramente, simplesmente imaginar [...]”.

“[...] o espaço público se define primeiramente como espaço **do** público. Aberto e acessível a todos, a todo momento, ele pertence à coletividade, ele é, para retomar a expressão latina, coisa pública (*res publica*).” (Panerai, 1994, p.79, grifo próprio)

3

solo: topografia sobre a qual se constrói a cidade. Alvo de disputas.

edifícios: através deles o espaço urbano se organiza. Desempenham a relação entre cidade e arquitetura.

lote: base do edificado. Condiciona a forma do edifício e, conseqüentemente, a forma urbana.

quarteirão: delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias. Agrega e organiza outros elementos (lote, edifício, rua).

fachada: através dela o edifício se relaciona com o espaço urbano. Exprime a tipologia, características e linguagem arquitetônica.

logradouro: espaço livre privado do lote.

rua: estabelece a relação mais direta entre a cidade e o território. Define a organização da forma urbana. Regula a disposição e liga as partes da cidade.

praça: influencia a forma urbana. Espaço livre público de atividades coletivas.

monumento: fato urbano singular. Individualizado pela sua presença, significado, posicionamento.

vegetação: compõe o desenho urbano, organiza, define e contém espaços. Qualifica a cidade.

mobiliário urbano: equipamento da cidade. Influencia a qualidade e comodidade do espaço (Lamas, 2010).

Segundo Jacobs (2011), a mistura de usos resulta na vitalidade urbana e acrescenta “olhos da rua” (vigilância natural que as pessoas desempenham ao olhar). A relação entre a rua e seus edifícios é crucial - os olhares mais atentos serão sempre os dos próprios moradores. Quando o uso para habitação acontece associado a outros usos, a rua se torna mais segura, principalmente à noite (Jacobs, 2011).

A atividade urbana mais difundida, em qualquer lugar, é observar. Essa atividade, quando agregada à presença de outra pessoa, gera a comunicação. Encontros casuais e bate-papos nas ruas, comentários sobre o tempo, perguntas sobre a localização ou o horário do próximo ônibus são ricos usos da rua (Gehl, 2017).



Figura 49: Av. Rio Branco, SR. Fonte: Da Autora, 2024.

O vendedor ambulante, apesar de ser menosprezado, possui importante atuação no meio urbano. O vendedor de *hot dog*, o afiador de facas, os jornaleiros, entre outros, são componentes imprescindíveis de identidade; acrescentam cor, cheiro e som. “Terrível é uma cidade que não cheira nem fede.” (Lerner, 2013, p. 40).



Figura 50: Av. Rio Branco, SR. Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 51: Av. Rio Branco, SR. Fonte: Da Autora, 2024.

“Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator.” (Lefebvre, 2002, p. 29)



Figura 52: Av. Rio Branco, SR. Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 53: Av. Rio Branco, SR. Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 54: R.Cristóvão Colombo, SR. Fonte: Da Autora,2024.

Em todo o mundo, cadeiras de cafés e bares nas calçadas se voltam para a mais importante atração da cidade: a própria calçada - para ver as pessoas e, portanto, ter visão da vida urbana. Nada é mais fascinante para o ser humano do que saber sobre as outras pessoas, sobre a vida e a sociedade em torno dele (Gehl, 2017).



Figura 55: Av. Rio Branco, SR. Fonte: Da Autora, 2024.

As crianças e suas brincadeiras são parte integrante da vida urbana. Elas sobem nos monumentos, escadarias, e estão sempre prontas para chutar uma bola para um dos pedestres que passam. Boas ruas têm em si oportunidades para brincadeiras e para a autoexpressão. A cidade por si própria pode ser um *playground* (Gehl, 2017).



Uma rua pode atrair pessoas pelo seu potencial histórico; sua feição comercial; seus pontos turísticos; seus atributos gastronômicos; sua estética e qualidade ambiental; sua morfologia ou, ainda melhor, pela combinação de mais de um uso.

Segundo Procopiuck e Djalo (2008), as atividades culturais são importantes atrativos turísticos e geradores de fluxo de pessoas. Essas atribuições, associadas ao comércio (que influencia e é influenciado pelas funções da rua), criam um ciclo: o alto fluxo de pessoas agrega aspectos positivos às outras dimensões, assim, o comércio se atualiza e se fortalece gerando, novamente, movimentação de pessoas. Além disso, a concentração e mistura de comércio, cultura e lazer cria fortes pontos de referência na cidade.

A Rua Chile (Salvador, BA) existe desde 1549 e é considerada a primeira rua do Brasil. Por sua qualidade histórica, é um dos pontos mais prestigiados do Centro Histórico da cidade (Salvador, 2024).



Figura 56: R. Chile, Salvador/BA. Fonte: Google Maps, 2022.

A Rua Torta é caracterizada por ser íngreme e sinuosa. É um grande ponto turístico da cidade de Gramado (RS) (Portal Gramado, s.d).



Figura 57: R. Torta, Gramado/RS. Fonte: Google Maps, 2019.

A Rua Vinte e Cinco de Março, localizada em São Paulo (SP), é considerada o maior centro popular de compras do país e um dos principais pontos turísticos da capital (Bazani, 2023).



Figura 58: R. 25 de Março, São Paulo/SP. Fonte: Google Maps, 2023.

4.4 A escala humana

Há muito tempo a escala humana no âmbito do planeamento urbano tem sido esquecida. Em compensação, questões relacionadas à acomodação dos veículos nas cidades ganham cada vez mais força (Gehl, 2017). Entre as décadas de 1920 e 1930 surgiu o conceito de cidade Moderna. O “*form follows function*” de Louis Sullivan foi aplicado por Le Corbusier nas cidades, resultando no chamado Urbanismo Moderno. A aplicação desses preceitos conferiu a muitas cidades o desmembramento do tecido urbano e, com isso, o foco se voltou à escala do automóvel, segregando zonas e funções (Panerai, 1994). Essa ideologia dominante, de acordo com Gehl (2017), é a responsável pela baixa prioridade ao espaço público e aos pedestres, e ameaça a rua no desempenho de sua função cultural e social enquanto principal espaço livre urbano.

Na maioria das cidades brasileiras ocorre amplo descaso na estruturação da rua. Calçadas geralmente são subdimensionadas e o leito carroçável, além de expulsar os pedestres, nem sempre está apto à uma circulação adequada (Macedo *et. al.*, 2018). Ao passo que o transporte motorizado individual se torna uma parte preponderante no planeamento urbano, as esquinas, formas e superfícies do espaço são projetados de acordo com um único critério: à favor do motorista (Rogers; Gumuchdjian, 2015).



Apesar dos aspectos negativos que advêm da supremacia do automóvel, Speck (2016) salienta que implementar zonas exclusivas para pedestres nem sempre é a solução. Os carros, principalmente nas menores cidades, contribuem para a vitalidade urbana. Em ruas e áreas comerciais os estabelecimentos necessitam do tráfego de automóveis. De acordo com Speck (2016, p. 97): “entregar uma área comercial apenas aos pedestres é condená-la à morte.”

“O espaço deve ser pensado de forma global, tornando as **idades mais amigáveis** aos pedestres, aos portadores de necessidades especiais e a qualquer forma não motorizada de transporte. A rua e a calçada não devem ser vistas simplesmente como vias de tráfego, mas também como espaços de estar, locais de destino [...]” (Ling, 2017, p. 63, grifo próprio)

Ling (2017) reforça que a via e as calçadas públicas precisam ser geridas e tratadas de modo a dedicar ao cidadão que se locomove a pé ou de bicicleta a mesma (ou elevada) prioridade à dedicada àqueles que se utilizam de veículos motorizados. Reduzir a circulação de automóveis particulares e alcançar cidades pensadas na escala humana pressupõe gerar opções que convidem as pessoas a se deslocarem de forma ativa - a pé, de bicicleta ou por outros meios não motorizados. A coexistência parece ser a chave.

O projeto Ruas Completas do WRI Brasil - Cidades⁴ defende a ideia de que as vias urbanas são meios de convivência entre todos os indivíduos que nela passam. É importante desenhar ruas com foco na segurança e conforto de todas as pessoas. A prioridade, no entanto, deve ser dada aos usuários de modos ativos como caminhada e bicicleta (Figuras 59 e 60). A responsabilidade no trânsito deve ser compartilhada entre quem utiliza as vias e quem projeta/implementa o espaço viário. “As pessoas vão cometer erros, e a infraestrutura viária tem de ser projetada para que os erros não resultem em mortes e lesões.” (WRI Brasil, s.d.)

De acordo com estudos da *Project for Public Spaces (PPS)*⁵, os espaços livres públicos bem-sucedidos, geralmente, possuem quatro aspectos em comum:

Sociabilidade: Encontros geram a sensação de pertencimento e apego à comunidade e ao local que os promovem.

Usos e atividades: Razão pela qual as pessoas visitam e retornam aos espaços. Se não tem o que fazer, eles ficam vazios.

Conforto e imagem: O espaço deve ser confortável e possuir uma boa imagem, segurança, limpeza e lugares para sentar.

Acessos e vínculos: Conexões físicas e visuais com seu entorno. Espaço fácil e conveniente para o transporte público.

Speck (2016) também explica que uma caminhada adequada deve atender certas condições que, quando isoladas, são essenciais; mas, quando associadas, alcançam a plena eficácia. Assim, uma boa caminhada deve ser:

Proveitosa: quando grande parte dos aspectos da vida cotidiana estão próximos e são dispostos de maneira que uma caminhada atenda às necessidades.

Segura: quando a rua é projetada para dar aos pedestres maiores chances contra acidentes com automóveis. Os pedestres não devem apenas estar seguros; precisam também se sentir.

Confortável: quando os edifícios e a paisagem integram as ruas como “salas de estar ao ar livre”. Imensos espaços abertos, geralmente, não atraem os pedestres.

Interessante: quando as calçadas são ladeadas por edifícios singulares agradáveis e com fartura de sinais de humanidade.



Figura 59: Rua completa implementada em São Paulo, SP. Fonte: Pedro Mascaro/WRI Brasil, 2017.

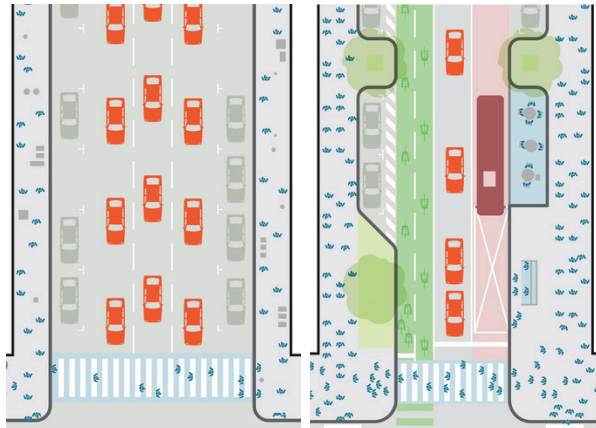


Figura 60: Rua completa implementada em Nitetói, RJ. Fonte: Pedro Mascaro/WRI Brasil, 2020.

“Todas as pessoas, independentemente da idade, habilidade e renda devem ter acesso seguro, confortável e conveniente aos seus destinos, seja caminhando, dirigindo, pedalando ou utilizando o transporte coletivo.” (WRI Cidades, s.d.)

⁴ O WRI Brasil é um instituto de pesquisas focado no desenvolvimento sustentável, e busca soluções para uma sociedade mais equitativa. No Brasil, existem os programas Cidades, Clima e Florestas, Uso da Terra e Agricultura (WRI Brasil, s.d.).

⁵ A *Project for Public Spaces (PPS)* é uma organização filantrópica com sede em Nova York. Desde 1975 a PPS se dedica ao estudo, construção e manutenção de espaços públicos mais inclusivos, vibrantes e sustentáveis (PPS, s.d.).



rua para os carros

rua multimodal

	4.500/h x2 9.000 pessoas/h		8.000/h x2 16.000 pessoas/h
	1.100/h x3 3.300 pessoas/h		7.000/h x1 7.000 pessoas/h
	0 x2 0 pessoas/h		6.000/h x1 6.000 pessoas/h
			1.100/h x1 1.100 pessoas/h
			0 x1 0 pessoas
	Capacidade total: 12.300 pessoas/h		Capacidade Total: 30.100 pessoas/h

Figura 61: Bons desenhos de rua movimentam, conservam e servem a mais pessoas dentro do mesmo espaço. Fonte: GDCI, 2018, adaptado pela Autora.

⁶ O Guia Global de Desenho de Ruas (GGDR) aborda variadas tipologias e elementos de desenho de ruas encontrados em diferentes contextos no mundo. O material foi desenvolvido para líderes, profissionais e comunidades, e ajuda cidades a revelarem o potencial de suas ruas como lugares seguros, acessíveis e economicamente sustentáveis (GDCI, 2018). O GGDR representa uma excelente fonte de consultas.

De acordo com o Guia Global de Desenho de Ruas (GGDR)⁶, as ruas devem ser desenhadas de maneira a comportarem diferentes modais, fornecendo múltiplas opções de mobilidade aos usuários. As ruas multimodais tornam as cidades mais eficientes, pois movem mais pessoas ao mesmo tempo; se mostram mais acessíveis; são ambientalmente mais sustentáveis (pela redução nas emissões de carbono) e, ainda, têm efeito econômico positivo, como o aumento nas vendas do comércio e a valorização imobiliária. Pessoas que caminham ou pedalam gastam mais em comércios locais do que aquelas que chegam a uma área de carro (GDCI, 2018).

O GGDR descreve algumas recomendações a serem consideradas e aplicadas, em maior número possível, no redesenho de uma rua. São elas:

- substituir estacionamento oblíquo por vagas paralelas ao meio fio, a fim de ampliar espaço de calçada;
- convidar à atividade na rua;
- criar infraestrutura cicloviária;
- disponibilizar mobiliário urbano;
- acrescentar ou melhorar travessias de pedestres;
- acrescentar iluminação eficiente energeticamente;
- melhorar os semáforos;
- intensificar a fiscalização;
- organizar o transporte coletivo;
- integrar obras de arte públicas;
- conectar as redes de mobilidade a pé;
- modernizar materiais;
- reduzir limites de velocidade;
- acrescentar infraestrutura verde;
- incluir sinalização orientativa;
- ativar o térreo das edificações;
- oferecer proteção climática.



Figuras 62 e 63: Remodelação de uma rua central de mão dupla, através das orientações do GGDR. Fonte: GDCI, 2018.

4.5 Memória e legado

A rua é a herança intrínseca da cidade; ela pertence à longa duração. A atenção e investimento depositados nela contribuem para a formação do senso de comunidade e pertencimento da população e, conseqüentemente, melhoram sua qualidade de vida (Panerai, 1994).

A rua é o meio pelo qual o patrimônio edificado existe, sendo ele também um dos seus elementos consolidantes. O bem edificado, a história da qual ele é testemunho e o meio onde ele se situa (neste caso, a rua) são elementos inseparáveis. A rua contém em si a ambiência e a historicidade de todos os contextos que já passaram a envolver suas edificações (Motta; Thompson, 2010).

“Quando nos referimos às ruas [...] estamos falando da própria **identidade** da cidade. É nos espaços públicos que se manifestam as trocas e relações humanas, a diversidade de uso e a vocação de cada lugar, os conflitos e contradições da sociedade, em suma, a essência da vida pública e cotidiana.” (Caccia, 2015, p. 141, grifo próprio).

A rua é bem público, carregado de significados, palco das principais disputas, conflitos e acordos da sociedade, mas também de festas e celebrações. Sua importância ultrapassa as questões de espaço físico, ela é uma condição indispensável para a democracia (Macedo *et al.*, 2018).

4.6 Paisagem urbana e comunicação visual

Os estabelecimentos comerciais atuam diretamente nos usos e na preservação da vitalidade da rua, como já abordado no título 4.3. No entanto, é preciso considerar que o comércio, muitas vezes, se utiliza de ferramentas que afetam o contexto no qual ele está inserido. Os diferentes elementos publicitários dos quais os estabelecimentos se vestem, quando utilizados em excesso ou inadequadamente, acabam provocando estragos na qualidade de vida e saúde das pessoas e do ambiente urbano (Silva Neta *et al.*, 2022).



Em 1983 e 1984 os brasileiros foram para as ruas pela retomada da democracia, no movimento Diretas Já. (Marasciulo, 2021)

Em 1989 os protestos nas ruas de Leipzig, na Alemanha, foram decisivos para a queda do Muro de Berlim. (Marasciulo, 2021)

Em 2013, nas ruas dos Estados Unidos, nasceu o movimento *Black Lives Matter* (vidas negras importam). Em 2020 o *BLM* teve a maior manifestação da sua história. A principal reivindicação é o fim da violência policial contra negros. (Marasciulo, 2021)



Figura 64: Manifestações de 2020. Fonte: AFP, 2020.

O carnaval, maior festa popular do planeta, é uma manifestação cultural que ocorre nas ruas do Brasil. (Moreno, 2024)

A Parada do Orgulho LGBTQ+, manifestação que reivindica direitos, promove a visibilidade e celebra a diversidade, acontece nas ruas de diversas cidades do mundo. (Kodama, 2023)



Figura 65: PARADASP de 2019. Fonte: Kevin David, 2019.



A poluição visual impede a contemplação da paisagem e das edificações (principalmente as de interesse histórico-cultural), que são escondidas atrás de exagerados e impensados anúncios. (Silva Neta *et al.*, 2022)

No Brasil e no mundo existem diversos exemplos de cidades que investem na criação de instrumentos normativos visando o combate à invasão desmedida do setor publicitário, determinando que os causadores desse tipo de poluição visual ajustem suas estratégias. Esses instrumentos são fortes agentes na promoção da recuperação e valorização da paisagem urbana e edificações de valor cultural (Silva Neta *et al.*, 2022).

Na Itália, de acordo com a Unesco (*s.d.*), os edifícios históricos estão sujeitos às regras nacionais de proteção e preservação do patrimônio, descritas no Código do Patrimônio Cultural e Paisagístico do país - qualquer intervenção é submetida à aprovação pelo Ministério do Patrimônio e Atividades Culturais. A título de exemplo, o Plano Diretor de Florença possui diversas ferramentas focadas na preservação do centro histórico, que integram estratégias relacionadas à consciência histórica, ao turismo e à economia (UNESCO, *s.d.*).

Nos Estados Unidos, na cidade de Salt Lake City, os setores municipais de planejamento e de preservação histórica atuam em conjunto na busca pela proteção dos distritos históricos. Dentre instrumentos normativos e legislação, são estabelecidas diretrizes para a inserção adequada de sinalização publicitária em bairros históricos. A preocupação abrange, além do conjunto arquitetônico, o bem-estar da população (SLC.gov, 2024).

Nas figuras 66 e 67 é possível verificar os resultados positivos agregados às edificações e à paisagem de Florença e Salt Lake City, principalmente no que diz respeito à inserção respeitosa de publicidade, graças aos instrumentos protetivos.



Figura 66: Via Panzani, Florença. As placas publicitárias informam, mas não encobrem elementos arquitetônicos. Fonte: Gerusa Lazarotto, 2024.

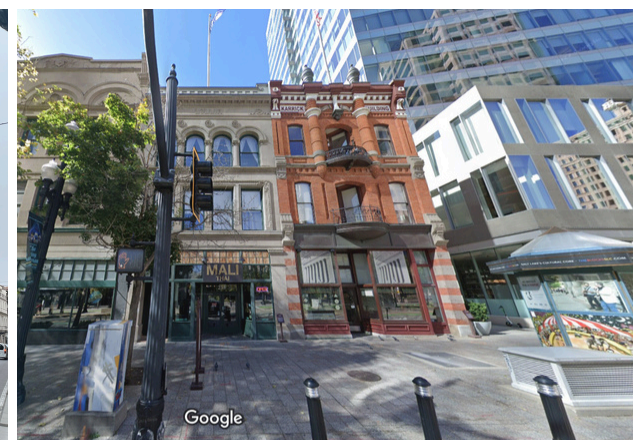


Figura 67: Main Street, Salt Lake City. A sinalização publicitária desempenha seu papel sem desprezar as edificações. Fonte: Google Maps, 2022.

No Brasil, alguns municípios também atuam no trabalho de preservação do patrimônio e de suas ruas através de instrumentos normativos ou de caráter informativo.

► Orientações para Intervenções em Bens Tombados e seu Entorno

Esta cartilha foi desenvolvida pela Fundação Catarinense de Cultura a fim de tornar o trabalho de salvaguarda mais acessível à população detentora de imóveis tombados em Santa Catarina (FCC, 2017). Através de uma comunicação objetiva e esquemas visuais, o material dita parâmetros a serem seguidos para cada aspecto:

- pintura das edificações;
- comunicação visual (letreiros, placas);
- coberturas e toldos;
- equipamentos (condensadoras, antenas);
- vitrines, iluminação e floreiras.

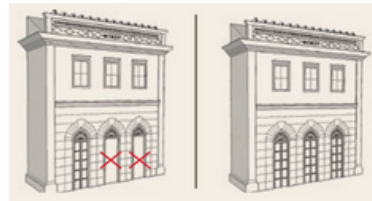
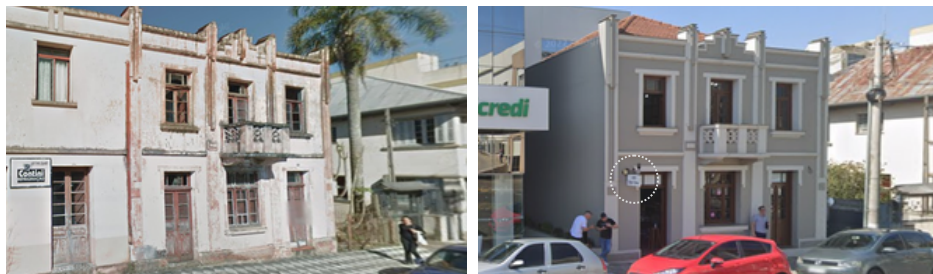


Figura 68: Esquema para as vitrines. Fonte: FCC, 2017.

► Lei nº 5.102 de 24 de agosto de 2018

Esta Lei dispõe sobre a inserção de publicidade e propagandas nas edificações do Centro Histórico do Município de Garibaldi (RS). A legislação estipula as dimensões, posições e cores permitidas para os letreiros, painéis e até mesmo adesivos publicitários (Garibaldi, 2018).



Figuras 69 e 70: Após revitalização, e cumprimento da legislação. Fonte: Google Maps, 2011; 2024.

A Constituição Federal dispõe no seu Art. 216 que o patrimônio histórico e cultural deve ser protegido.

O Plano Diretor de Santa Rosa dispõe no seu Art. 22 sobre a preservação do patrimônio cultural.

► Resgate cultural da Rua XV de Novembro em Blumenau (SC)

Esta cartilha é direcionada aos estabelecimentos da Rua XV de Novembro em Blumenau (SC) que, assim como a Avenida Rio Branco em Santa Rosa (RS), também é a principal via comercial da sua cidade.

O material destaca que: “[...] o cuidado individual de cada edificação contribui para o enriquecimento do conjunto [...], independentemente de ela ser considerada de interesse cultural ou não” (Prefeitura Municipal de Blumenau, 2018, p. 03).

As orientações alertam para a poluição visual e sonora e a degradação devido à pintura, revestimentos e excesso de elementos publicitários. Busca-se o resgate da identidade visual e a integridade da rua como um todo, valorizando a história através das edificações e do espaço urbano em harmonia.



Figura 71: Esquema-síntese de orientações da cartilha. Fonte: Prefeitura Municipal de Blumenau, 2018.



Contexto da área de intervenção

5.1
5.2
5.3

Município de Santa Rosa
Entorno
Avenida Rio Branco

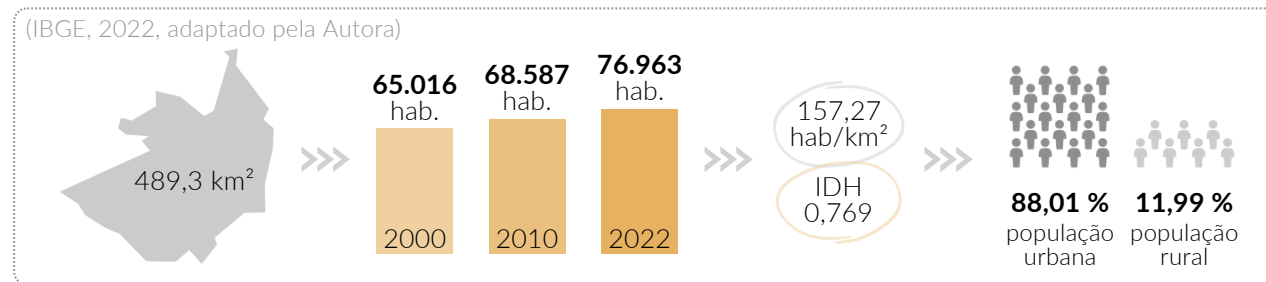
5.1 Município de Santa Rosa

5.1.1 Panorama geral

O município de Santa Rosa está situado na região Noroeste do Rio Grande do Sul, sendo considerado o principal centro urbano do COREDE (Conselho Regional de Desenvolvimento) Fronteira Noroeste (FEE, 2022). Localizada a cerca de 484 km da capital do Rio Grande do Sul (Figura 72), seus municípios limítrofes são: Tuparendi, Tucunduva, Três de Maio, Ubiretama, Salgado Filho, Giruá, Cândido Godói e Santo Cristo (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2024).



Figura 72: Localização dos municípios de Santa Rosa e Porto Alegre no estado do Rio Grande do Sul, unidos por um possível trajeto. Fonte: IBGE, 2024; Google Maps, 2024, adaptado pela Autora.

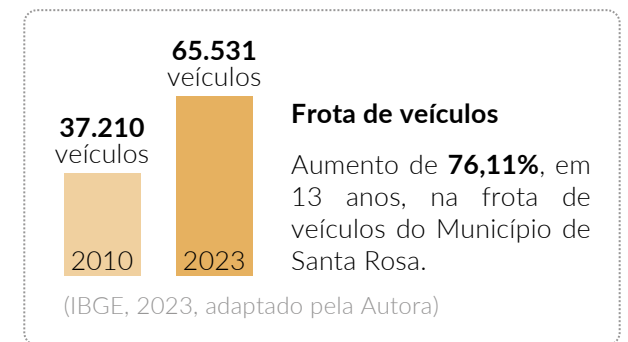


A economia de Santa Rosa se baseia nos setores da agropecuária, agricultura e indústria. Na agropecuária, se destacam o rebanho bovino e a suinocultura. Já na agricultura, Santa Rosa corresponde à uma parte significativa da produção gaúcha, com destaque para a soja, que representa 30% de toda a produção no Estado. A cidade é conhecida como o Berço Nacional da Soja⁷ (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2024).

No setor metalmeccânico, Santa Rosa e sua região constituem o mais vigoroso polo do país voltado para a agricultura, produzindo cerca de 66% de todas as colheitadeiras brasileiras (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2024).

De acordo com o SEBRAE (2019), no ano de 2019, em Santa Rosa, a participação de empresas por setor se dividia da seguinte forma:

Serviço	43 %
Comércio	37 %
Indústria	18 %
Agropecuária e outros	2 %



⁷ Em 1924, o pastor estadunidense Albert Lehenbauer, ao vir para o Brasil, fixou residência em Santa Rosa, trazendo consigo as primeiras sementes de soja que viriam a ser plantadas no país (Fenasoja, 2020). Em 2022, através da Lei nº 14.349, de 25 de maio de 2022, Santa Rosa foi reconhecida nacionalmente como o Berço Nacional da Soja (Brasil, 2022).

Santa Rosa é sede da 14ª Coordenadoria Regional de Saúde do Estado, e conta com o Hospital Vida & Saúde (HVS), que tem uma área de abrangência de cerca de 1 milhão de habitantes. Além de possuir o nível máximo em certificação hospitalar no Brasil, o HVS também é referência em gestão (HVS, 2023). No ano de 2022, Santa Rosa conquistou o 2º lugar em prestação de serviços de saúde no Rio Grande do Sul no *Ranking Connected Smart Cities*, ficando atrás apenas de Porto Alegre, e o 47º lugar no país (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2022).

O território do município de Santa Rosa é composto pelo bioma Mata Atlântica (Infosanbas, 2024). De acordo com a classificação de Köppen, Santa Rosa possui clima subtropical (Cfa). A temperatura média anual é de 20,8 °C, e a insolação média anual é de 195 horas. Conforme foi possível analisar nos mapas do Atlas Climático, a pluviosidade anual acumulada é de 1.840 mm (EMBRAPA, 2012). Na figura 73 é possível ver os dados discriminados por mês.

5.1.2 Breve histórico

- A região era habitada por indígenas da nação Tupi-Guarani (Christensen, 2022). Em 1626, com a chegada dos jesuítas e espanhóis, iniciaram-se as missões para catequizar os povos originários. Santa Rosa integrou o território dos Sete Povos das Missões. O município pertenceu, sucessivamente, a Porto Alegre, Rio Pardo e Santo Ângelo (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2024, grifo próprio).
- Em 1876, o município de Santo Ângelo foi subdividido, e cria-se o Distrito de Santa Rosa (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2024, grifo próprio).
- A antiga Colônia 14 de Julho surgiu de acampamentos que imigrantes construíram nas proximidades do Colégio Santa Rosa de Lima. A efetiva colonização ocorreu a partir de 1915, quando entrou em execução o projeto de loteamento de terras (Figura 74), para assentar a comunidade que habitava a região (Christensen, 2022, grifo próprio).
- No dia 1º de julho de 1931 foi assinado o Decreto-Lei nº 4.823, emancipando o município de Santa Rosa - 82º município gaúcho. No dia 10 de agosto de 1931, ocorreu a instalação oficial (Figura 75), tomando posse o primeiro prefeito da cidade, Arthur Ambros, nomeado por Flores da Cunha (Prefeitura Municipal de Santa Rosa, 2024, grifo próprio).

mês	temperatura	insolação	pluviosidade
jan.	25,8 °C	236 h	140 mm
fev.	25,0 °C	213 h	150 mm
mar.	23,8 °C	219 h	120 mm
abr.	21,0 °C	177 h	190 mm
maio	17,7 °C	168 h	170 mm
jun.	15,5 °C	142 h	150 mm
jul.	15,4 °C	165 h	150 mm
ago.	17,2 °C	174 h	140 mm
set.	18,1 °C	175 h	160 mm
out.	21,3 °C	205 h	190 mm
nov.	23,3 °C	220 h	150 mm
dez.	25,4 °C	246 h	130 mm
anual	20,8 °C (média)	195 h (média)	1.840 mm (acumulado)

Figura 73: Dados de temperatura, insolação e pluviosidade discriminados por mês do ano. Fonte: EMBRAPA, 2012.



Figura 74: Edificação da Comissão de Terras e Colonização, 1920. Fonte: Acervo Museu Municipal, 2024.



Figura 75: Festa da emancipação de Santa Rosa, 1931. Fonte: Acervo Museu Municipal, 2024.

5.1.3 Contexto étnico e cultural

Inicialmente, a comunidade que habitava a região era formada por mestiços e caboclos, descendentes da miscigenação entre índios, negros e portugueses. A partir da década de 1920, diversos grupos vieram para a Colônia de Santa Rosa, onde cerca de 40% era de origem alemã e 30% de origem italiana. O restante era composto por pessoas de diferentes nacionalidades (Christensen, 2022).

Apesar da população santa-rosense sempre ter sido caracterizada pela sua heterogeneidade étnica, a etnia que prevalece, até os dias atuais, é a alemã (Christensen, 2022).

Em abril de 2014, no Parque Municipal de Exposições Alfredo Leandro Carlson, foi inaugurada a Praça das Nações (Figura 76), um espaço destinado especialmente à promoção de eventos culturais das principais etnias do município (Globo, 2014). As etnias que possuem seus espaços reservados são: italiana, polonesa, africana, alemã, portuguesa, russa e árabe (Fenasoja, 2024).

5.1.4 Potencial turístico: elementos históricos e culturais

De acordo com o Plano Municipal de Turismo, Santa Rosa possui diversos atrativos históricos e culturais, que possuem potencial turístico e representam a multiculturalidade da cidade. No entanto, não são adequadamente explorados nesse sentido (SEBRAE; Santa Rosa, 2023).

O Parque Municipal de Exposições Alfredo Leandro Carlson é um destaque. Além de receber importantes eventos de desenvolvimento para a região noroeste (Figura 77) (ACISAP, 2024) e abrigar a Praça das Nações, conta com a Arena e Complexo Poliesportivo e Cultural e a Árvore Lunar. Fora da área central, porém dentro do perímetro urbano, o Plano de Turismo também aponta o Mosteiro da Transfiguração (Figura 78) como uma das grandes potências turísticas da cidade (SEBRAE; Santa Rosa, 2023).

Para além de quaisquer atributos, é importante frisar que o Parque de Exposições e o Mosteiro configuram agradáveis espaços em meio à natureza.



Figura 76: Praça das Nações, 2015. Ao fundo, a Casa da Etnia Polonesa. Fonte: Hortigranjeiros, 2023.



Figura 77: Principais eventos. Fonte: Divulgação, Fenasoja; Hortigranjeiros; Indumóveis; Musicanto, 2024.



Figura 78: Mosteiro da Transfiguração. Fonte: Jonas Santos, 2017.

Na área central da cidade, os principais pontos são os seguintes:

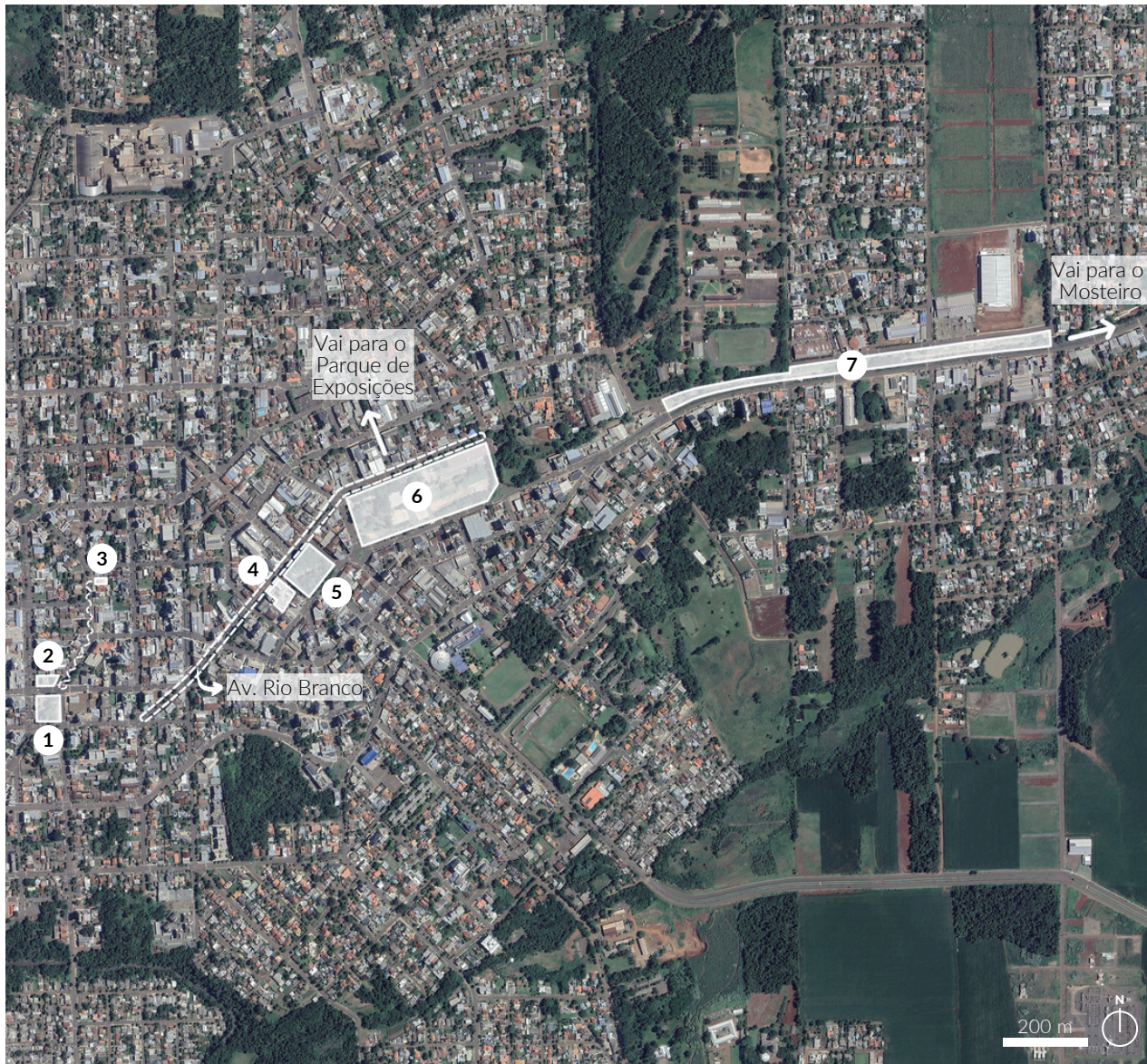


Figura 79: Marcação dos pontos turísticos no centro de Santa Rosa. Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.

1. Praça da Independência.
2. Prédio da Comissão de Terras e Colonização.
3. Museu e Memorial da Xuxa. Abrange o pórtico e monumentos temáticos na Avenida.
4. Centro Cultural Prof. Fioravante Pedrazani. Abrange Via Cultural.



Figura 80: Via Cultural. Fonte: Da Autora, 2024.

5. Praça da Bandeira.



Figura 81: Feira da Praça acontece todo sábado na Praça da Bandeira. Fonte: Da Autora, 2024.

6. Praça 10 de Agosto. Abrange o Mercado Público e Antiga Estação Férrea.

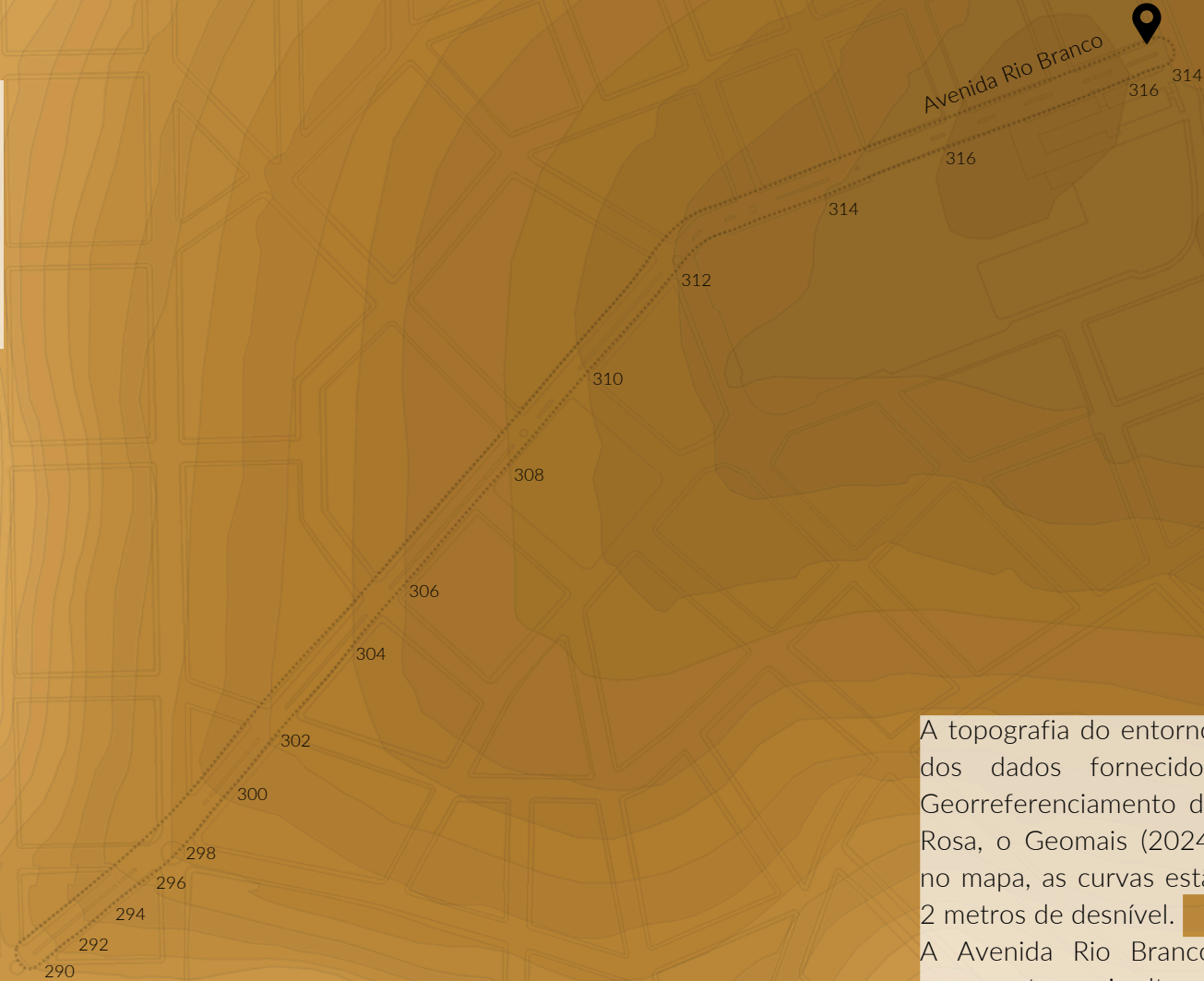
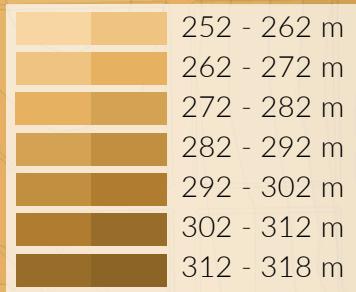


Figura 82: Mercado Público. Fonte: Da Autora, 2024.

7. Parque Linear Tape Porã.

5.2 Entorno

5.2.1 Topografia



A topografia do entorno foi analisada através dos dados fornecidos pelo sistema de Georreferenciamento do Município de Santa Rosa, o Geomais (2024). Conforme indicado no mapa, as curvas estão demarcadas a cada 2 metros de desnível.

A Avenida Rio Branco compreende, entre seus pontos mais alto e baixo, um desnível de aproximadamente 27 metros. O ponto mais alto da Avenida Rio Branco está a uma altitude de 317 m em relação ao nível do mar.

Fonte: Geomais, 2024, adaptado pela Autora.

5.2.2 Leitura: Cheios e vazios



Com base na leitura de cheios e vazios, observa-se a concentração de ocupação do solo no contorno da Avenida Rio Branco. Através da leitura, é possível observar, também, a coexistência entre a concentração de edificações e os espaços livres da Avenida (Praça 10 de Agosto e Praça da Bandeira).

5.2.3 Análise solar e ventos predominantes

- ☀️ trajetória solar sobre a Av. Rio Branco no solstício de inverno
- ☀️ trajetória solar sobre a Av. Rio Branco no solstício de verão

Fonte: SOL-AR, 2024, adaptado pela Autora.

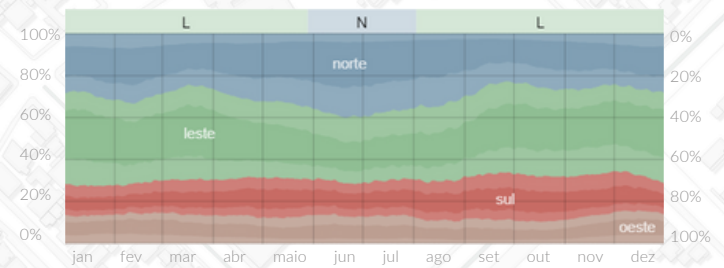
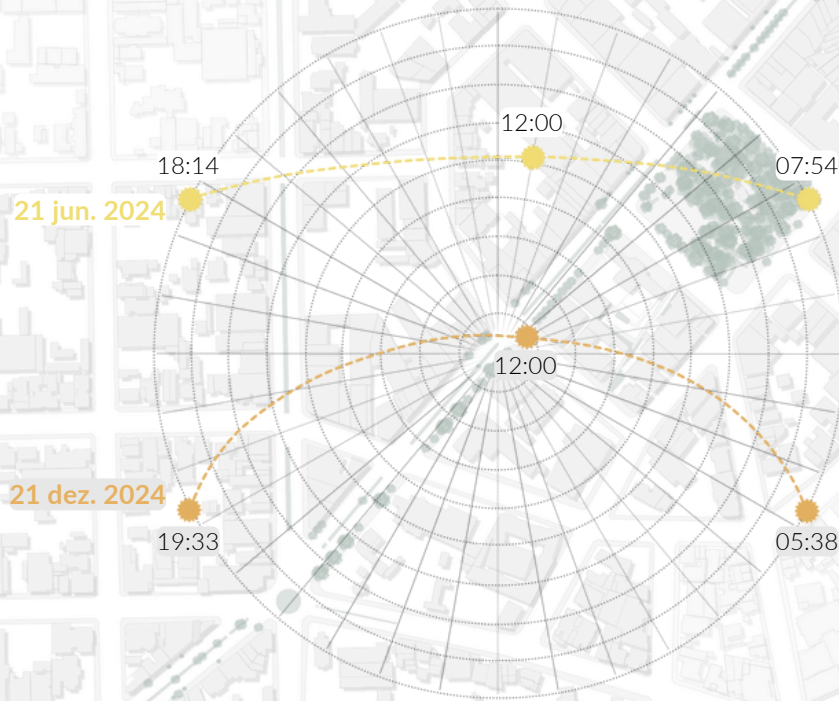


Figura 83: Gráfico de Direção dos Ventos. Fonte: Weather Spark, 2024, adaptado pela Autora.

Os ventos predominantes advêm do norte e leste, em velocidades médias que variam de 8,4 a 10,2 km/h (Weather Spark, 2024).

5.2.4 Malha urbana e hierarquia viária

- Via estrutural
- Via arterial
- Via coletora
- Via local

100 m



Avenida Rio Branco

Fonte: Santa Rosa, 2020, adaptado pela Autora.

5.2.5 Leitura: Altura das edificações

edificações fora do perímetro de leituras

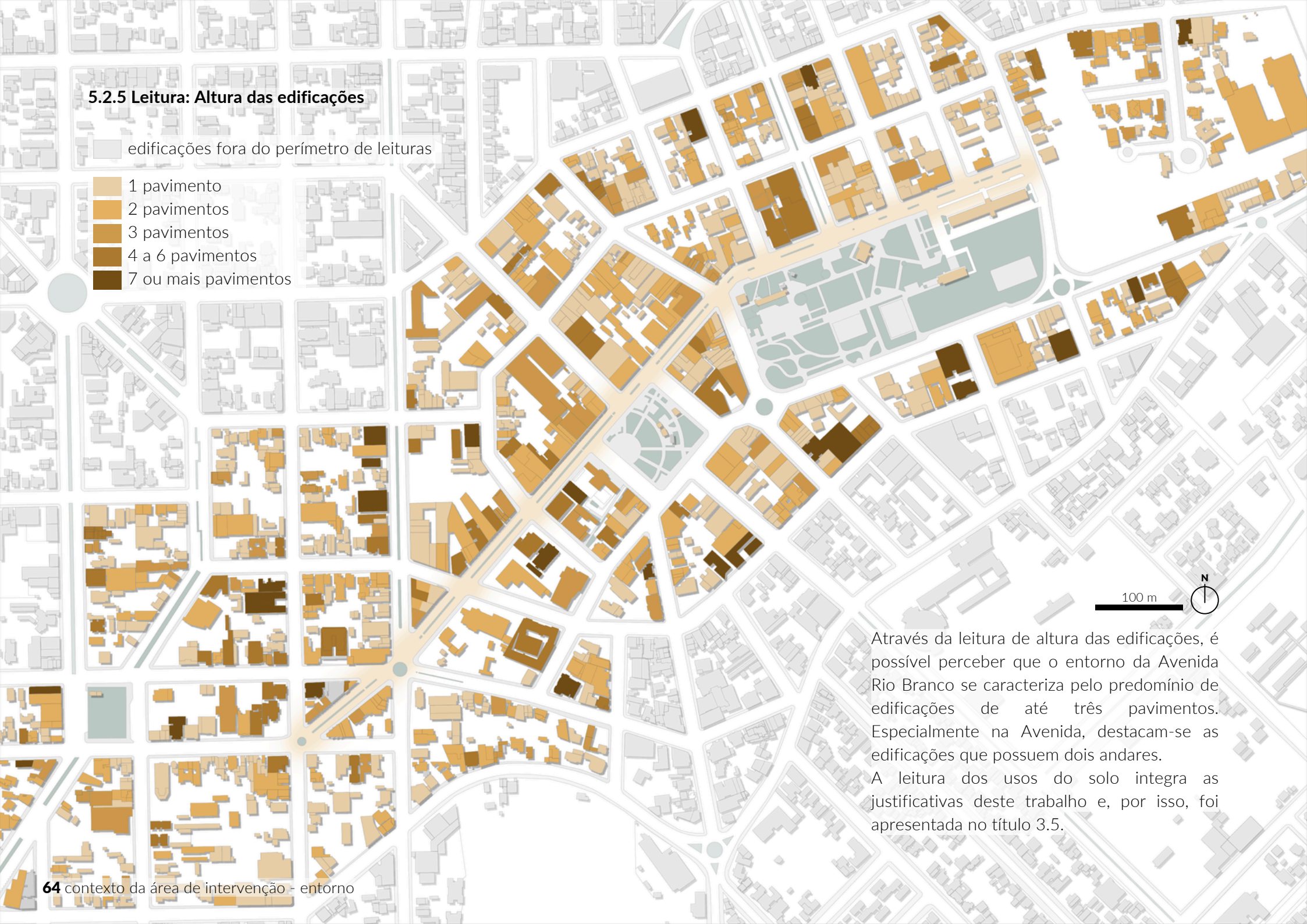
1 pavimento

2 pavimentos

3 pavimentos

4 a 6 pavimentos

7 ou mais pavimentos

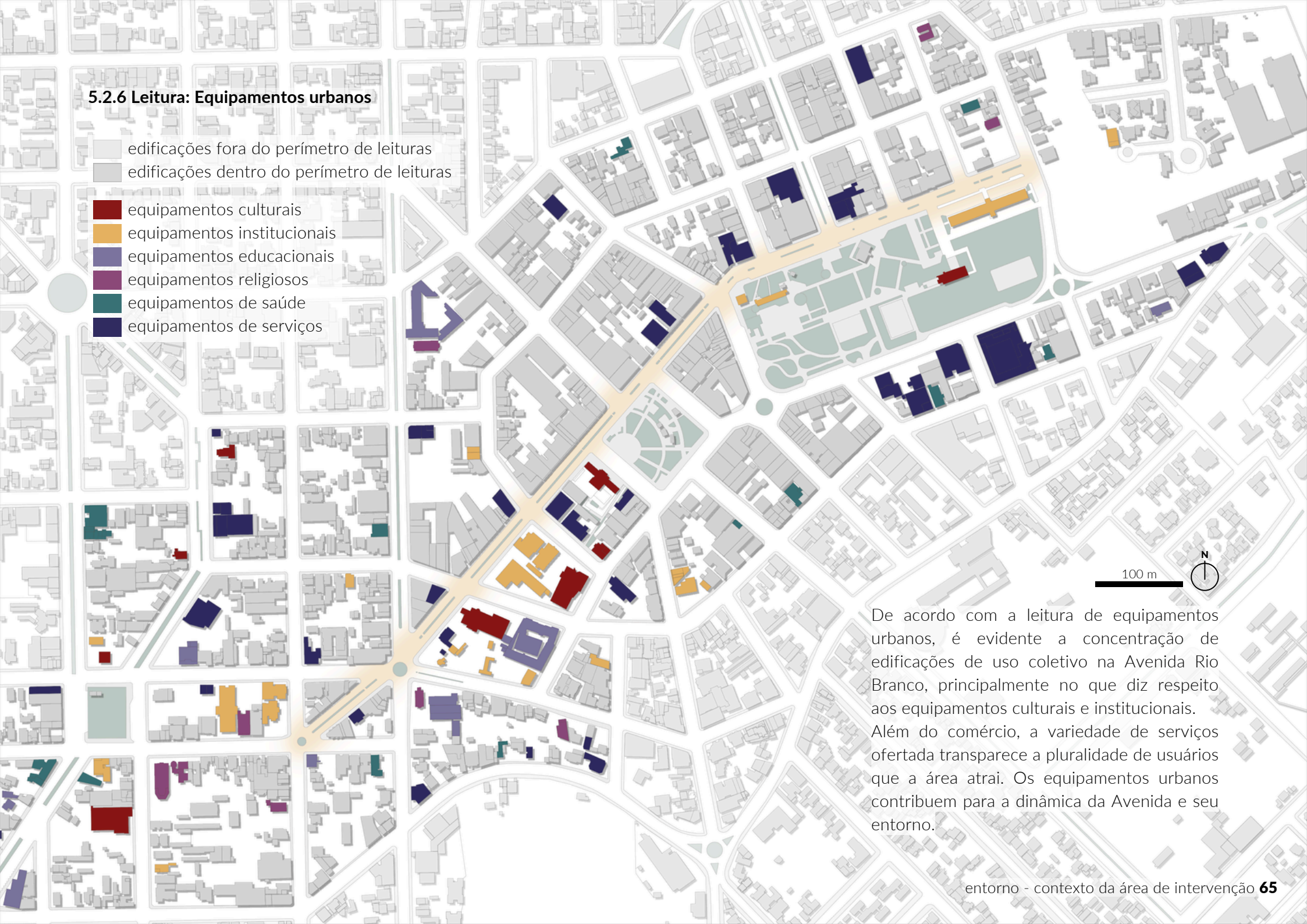


Através da leitura de altura das edificações, é possível perceber que o entorno da Avenida Rio Branco se caracteriza pelo predomínio de edificações de até três pavimentos. Especialmente na Avenida, destacam-se as edificações que possuem dois andares. A leitura dos usos do solo integra as justificativas deste trabalho e, por isso, foi apresentada no título 3.5.

5.2.6 Leitura: Equipamentos urbanos

edificações fora do perímetro de leituras
edificações dentro do perímetro de leituras

- equipamentos culturais
- equipamentos institucionais
- equipamentos educacionais
- equipamentos religiosos
- equipamentos de saúde
- equipamentos de serviços



De acordo com a leitura de equipamentos urbanos, é evidente a concentração de edificações de uso coletivo na Avenida Rio Branco, principalmente no que diz respeito aos equipamentos culturais e institucionais. Além do comércio, a variedade de serviços ofertada transparece a pluralidade de usuários que a área atrai. Os equipamentos urbanos contribuem para a dinâmica da Avenida e seu entorno.

5.3 Avenida Rio Branco

5.3.1 Processo histórico



A história da Avenida Rio Branco, muitas vezes, se confunde com a da urbanização de Santa Rosa e a instalação da 'Cidade Nova'. Através de análises de mapas e consultas no Acervo Histórico Municipal, entende-se, no entanto, que, muito antes da década de 1940, a construção deste caminho já era esperada.

O mapa da Colônia de Santa Rosa, de 1919 (Figura 84), traz a demarcação das estradas já constituídas, e daquelas que ainda estavam em processo de construção (Figura 85). No tom mais claro, é possível perceber o traçado de uma via que, mais tarde, se tornou a Avenida Rio Branco.

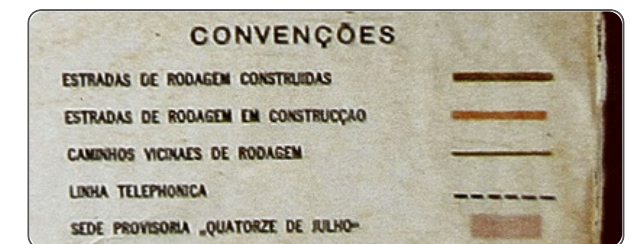


Figura 85: Ampliação legenda do Mapa da Colônia Mista. Fonte: Acervo Museu Municipal, 2024.

A estrada em questão conectava a cidade baixa com a parte leste do município (atual Bairro Cruzeiro).

Com base nos registros históricos, a via era de rolamento solto (Figura 86) e bastante extensa. Não é possível conferi-la um nome, antes de um trecho se tornar a Rio Branco.

De acordo com Anete Krebs⁸ (2024), a Avenida Rio Branco apenas obteve sua identidade própria, com nome e extensão definidas, na gestão municipal do interventor Pautilho Palhares.

Pautilho Palhares comandou o município de 1938 a 1944, e sua gestão implantou melhorias significativas, onde se deu início às medições da Cidade Nova, e seu respectivo loteamento. Dentre os principais marcos, é possível citar a construção da nova sede da Prefeitura Municipal e da Praça da Bandeira (Christensen, 2022).

Conforme relata Anete Krebs (2024), em meio à construção da nova Prefeitura, Pautilho Palhares nomeou a Avenida Rio Branco. A partir do feito, foi decretado, na época, que as edificações a serem construídas na nova via não poderiam ter menos de dois pavimentos, a fim de impulsionar o desenvolvimento e potencializar o uso da área.

⁸ Anete Rosane Krebs Guimarães é turismóloga, professora de estudos sociais e funcionária do Arquivo Histórico no Município de Santa Rosa. Durante muitos anos, ainda, Anete trabalhou no Museu Municipal. As informações relacionadas ao surgimento da Avenida Rio Branco foram relatadas pela mesma à Autora, através de diálogos.

Abaixo, através de imagens e registros históricos, é possível acompanhar a evolução da Avenida Rio Branco, reconhecida no início da década de 1940.

Figura 86: A Rio Branco de chão batido, em 1946.



1946

Figura 88: A Avenida em 1952, já asfaltada.



1952

Figura 90: Avenida Rio Branco na década de 1980.



dec. 80



Figura 87: Em 1947, a Rio Branco recebe pavimentação de calçamento.



Figura 89: Em 1972, a Avenida já estava consolidada. Fonte: IBGE, 2023.

Fonte das Figuras 86, 87, 88 e 90: Acervo Museu Municipal.

5.3.2 Delimitação dos trechos de leitura

A Avenida Rio Branco possui uma extensão aproximada de 1,1 km. Sua principal característica física é a presença de um canteiro central, que permanece de uma extremidade à outra. Além disso, a Avenida apresenta, em toda a sua extensão, estacionamento de ambos os lados e cabeamento elétrico aéreo.

O levantamento realizado será apresentado em 4 trechos, para melhor visualização e entendimento.

Trecho 02

Trecho 03

Trecho 04

Trecho 01

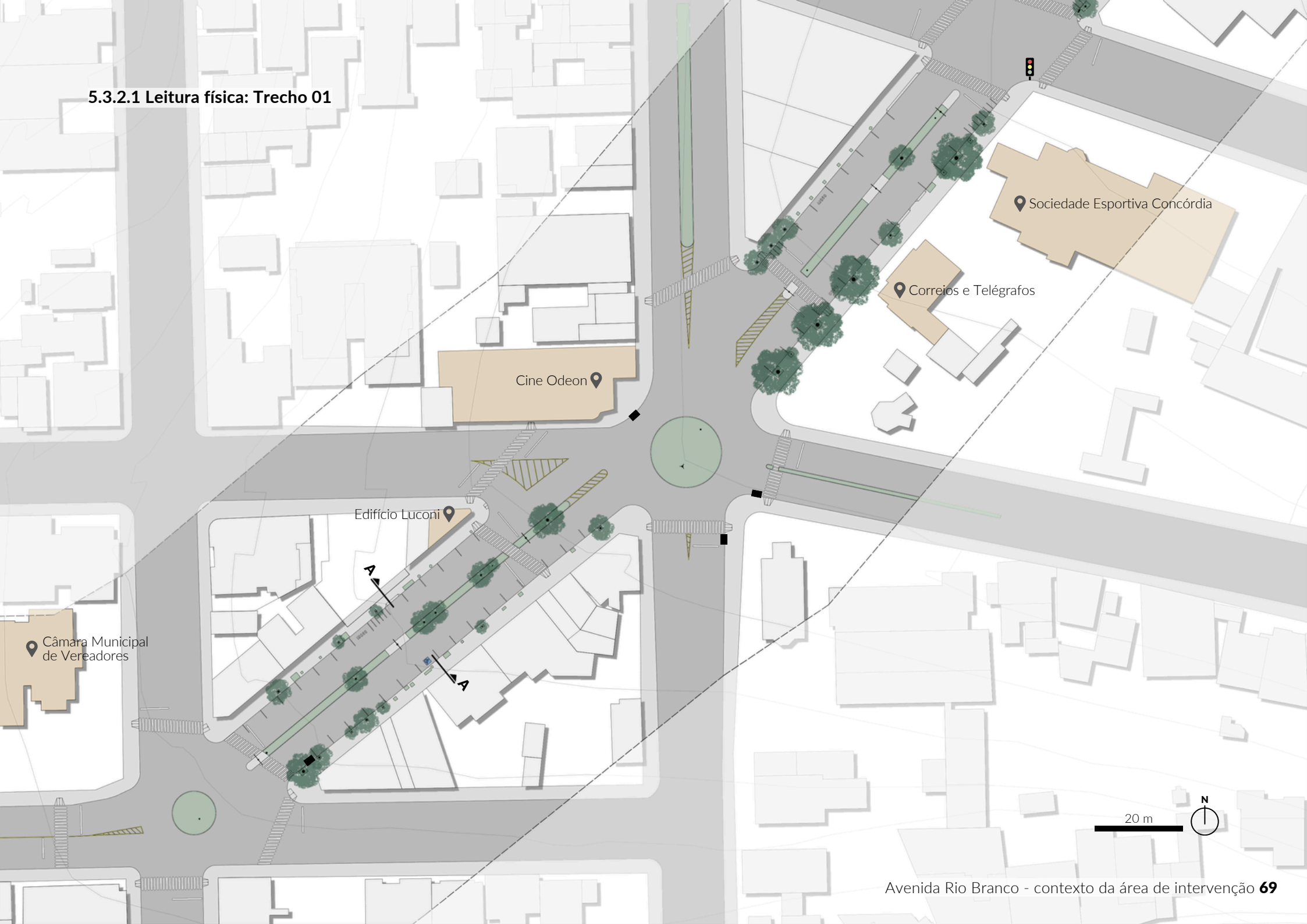
100 m



Através do levantamento físico, foi possível apontar dados quantitativos dos principais componentes da Avenida:

	Vaga PcD (≅ 10)	} Total de vagas para automóveis na Avenida ≅ 212
	Vaga IDOSO (≅ 07)	
	Vaga TÁXI (≅ 07)	
	Vaga motocicleta (≅ 107)	
	Food truck (05)	
	Poste de iluminação (30)	
	Poste urbano (≅ 17)	
	Cruzamentos com semáforo (2)	
	Cruzamentos com rotatória (5)	
	Faixas de pedestre (19)	
	Dispositivo de drenagem (≅ 13)	
	Árvores porte adulto (≅ 146)	

5.3.2.1 Leitura física: Trecho 01



Cine Odeon

Edifício Luconi

Câmara Municipal de Vereadores

Correios e Telégrafos

Sociedade Esportiva Concórdia

20 m



5.3.2.2 Leitura física: Trecho 02



Conjunto sem denominação identificada

Edifício Lavarda

Banco Santander

Antigo Palácio Municipal

Praça da Bandeira

20 m



5.3.2.3 Leitura física: Trecho 03



Hotel Avenida

Edifício Engel

Edifício Lunardi

Casa Constante

Praça da Bandeira

Praça 10 de Agosto

20 m



5.3.2.4 Leitura física: Trecho 04



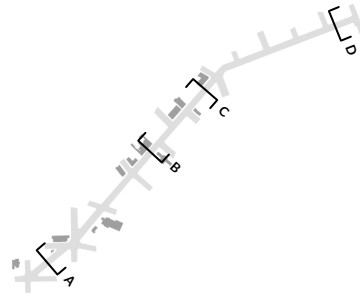
📍 Praça 10 de Agosto

📍 Antiga Estação Férrea

20 m



5.3.2.5 Perfis da via



Perfil - **Corte AA**

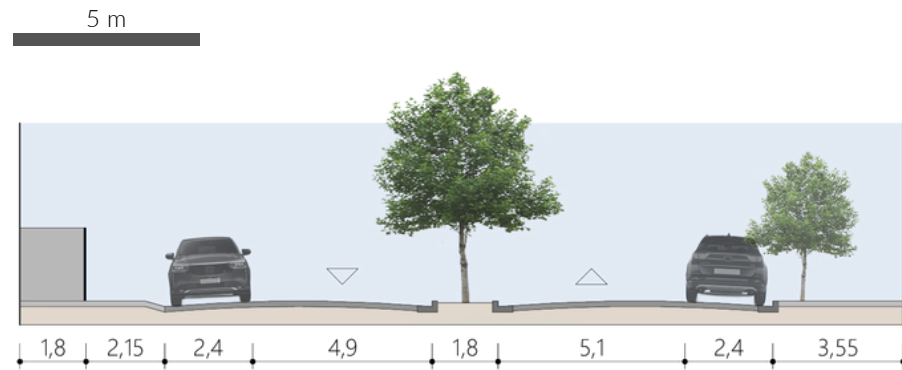


Figura 91: Corte AA. Fonte: Da Autora, 2024.

Perfil - **Corte BB**

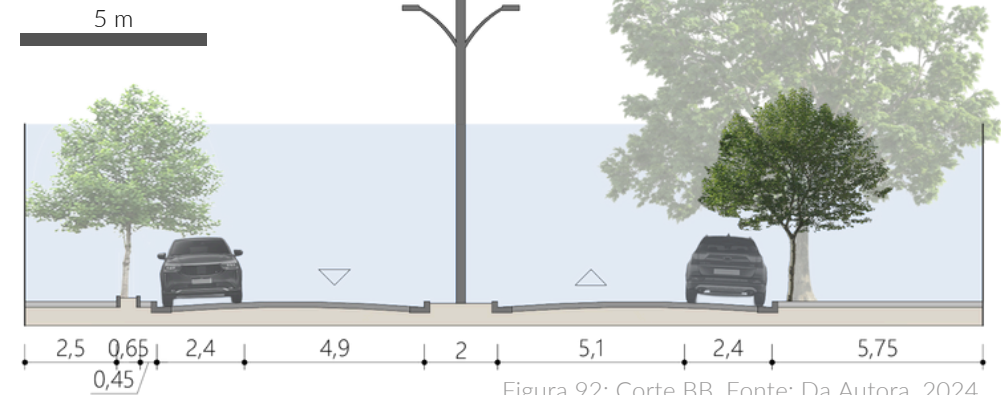


Figura 92: Corte BB. Fonte: Da Autora, 2024.

Perfil - **Corte CC**

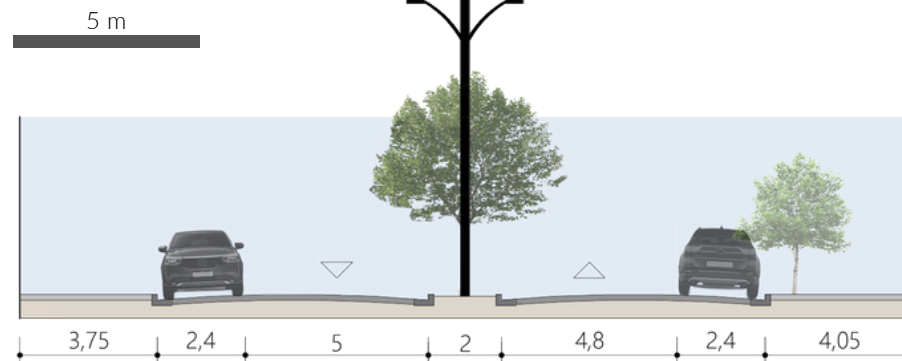


Figura 93: Corte CC. Fonte: Da Autora, 2024.

Perfil - **Corte DD**

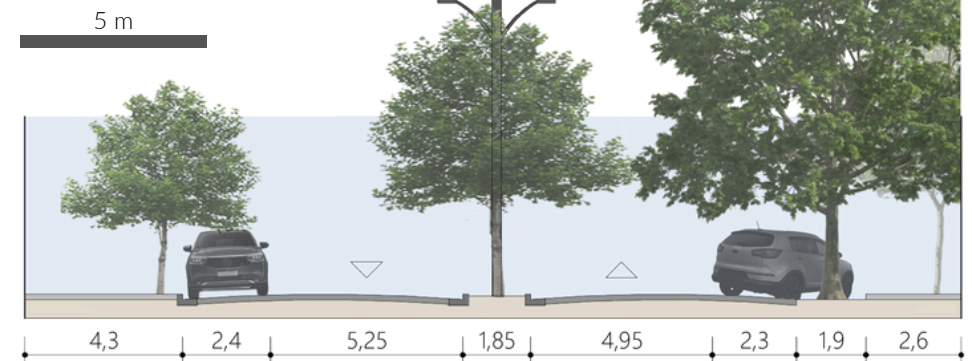


Figura 94: Corte DD. Fonte: Da Autora, 2024.

5.3.3 Paisagem e panoramas urbanos

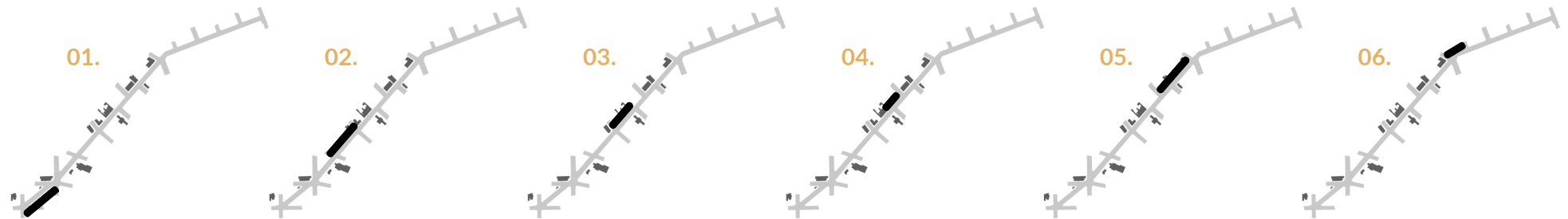


Figura 95: Panorama 01. Fonte: Google Maps, 2024.



Figura 96: Panorama 02. Fonte: Google Maps, 2024.



Figura 97: Panorama 03. Fonte: Google Maps, 2024.



Figura 98: Panorama 04. Fonte: Google Maps, 2024.



Figura 99: Panorama 05. Fonte: Google Maps, 2024.



Figura 100: Panorama 06. Fonte: Google Maps, 2024.

O *skyline* da Avenida Rio Branco traduz a predominância de edificações de poucos pavimentos, conforme indica o mapa de gabaritos de altura (intertítulo 5.2.5). Além de caracterizar e atribuir identidade à Avenida, o

gabarito baixo das edificações contribui para a insolação e ventilação da via - aspectos a serem observados no projeto urbanístico e paisagístico, considerando a análise solar e de ventos, contida no intertítulo 5.2.3.

5.3.4 Vacância das edificações

A fim de estimar a taxa de vacância dos estabelecimentos instalados nas edificações da Avenida Rio Branco, no dia 20 de julho de 2024, foi realizado um levantamento expedito, através de análise visual.

Critérios adotados para a análise:

- Os estabelecimentos computados operam no pavimento térreo e possuem uma das faces voltada para a Avenida Rio Branco;
- Foram considerados os estabelecimentos que apresentavam placa de aluguel ou estavam totalmente vazios (independente de indicarem reforma);
- Equipamentos comerciais, culturais e instalações nas Praças da Bandeira e 10 de Agosto não foram contados.



Foram contabilizados 98 estabelecimentos no pavimento térreo do trecho em intervenção. Os resultados apontam que, cerca de **12%** dos estabelecimentos presentes na Avenida Rio Branco, encontram-se **desocupados**. O trecho 4, com frente para a Praça 10 de agosto, atualmente, tem o maior índice de vacância, passando dos 40%.



Figuras 101, 102, 103 e 104: Alguns dos estabelecimentos térreos desocupados na Rio Branco. Fonte: Da Autora, 2024.

Nos pavimentos superiores, foi realizada apenas a análise visual com contagem de placas de aluguel/venda. Em toda a extensão da Avenida, foram observadas oito unidades com placas de aluguel/venda instaladas nas fachadas dos prédios, acima do térreo.



Condicionantes legais e normativos

- 6.1 Leis
- 6.2 Norma
- 6.3 Manual

6.1 Leis

6.1.1 Lei Complementar nº 118, de 28 de agosto de 2017. Institui o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Sustentável do Município de Santa Rosa.

Esta Lei estabelece as diretrizes de ordenamento, orientação e controle do desenvolvimento em todo o território municipal de Santa Rosa, e dá outras providências. A Lei traz, dentre seus principais objetivos, assegurar a qualidade de vida urbana; preservar e recuperar o patrimônio cultural e histórico; fortalecer atividades comerciais e qualificar a paisagem urbana e espaços públicos (Santa Rosa, 2017).

Esta Lei servirá como base para a compreensão dos instrumentos protetivos que envolvem a área de intervenção deste trabalho, bem como parâmetros relacionados ao sistema viário e demais decisões projetuais que venham a ser submetidas aos regimes urbanísticos correspondentes.

Dentre as especificações técnicas do sistema viário, destacam-se: divisão das vias de circulação (art. 140); raios de curvatura (art. 141) e passeio público (art. 152) (Figura 105).

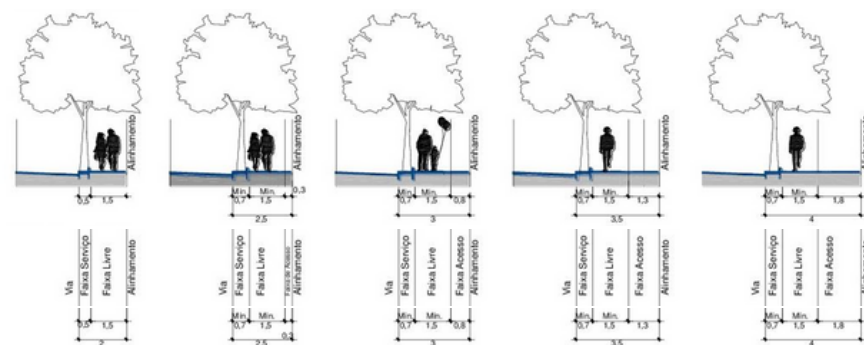


Figura 105: Adendo 07 - figura 04: Medidas mínimas para setorização de passeio público. Fonte: Santa Rosa, 2017.

6.1.2 Lei Complementar nº 148, de 08 de dezembro de 2020. Altera a Lei Complementar nº 118, de 28 de agosto de 2017, que institui o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Sustentável do Município de Santa Rosa

Esta Lei estabelece as diretrizes de ordenamento, orientação e controle do desenvolvimento em todo o território municipal de Santa Rosa, e dá outras providências (Santa Rosa, 2020).

As alterações contidas nesta Lei, que se referem aos assuntos mencionados no intertítulo 6.1.1, prevalecerão.

6.1.3 Lei Complementar nº 58, de 12 de abril de 2010. Institui o Código de Obras do Município de Santa Rosa.

Esta Lei disciplina as regras gerais e específicas a serem obedecidas na elaboração de projetos, na construção, no uso e na manutenção das edificações. Ela tem como objetivo garantir os padrões mínimos de conforto e qualidade das edificações (Santa Rosa, 2010).

Esta Lei servirá como base para a definição das dimensões a serem sugeridas, em cartilha, quanto à inserção de toldos, abas e demais elementos sobre as calçadas.

6.1.4 Decreto nº 125, de 13 de julho de 2016. Institui o Plano de Arborização Urbana do Município de Santa Rosa.

Esta Lei é um instrumento de planejamento para a implantação de conceitos, diretrizes, normas, e recomendações para o plantio, preservação e manejo da arborização urbana em todo o município (Santa Rosa, 2016). Esta Lei servirá para a definição das espécies a serem indicadas para o plantio no projeto de requalificação da Avenida.

6.1.5 Lei nº 14.071 de 13 de outubro de 2020. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Esta Lei rege o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação (Brasil, 2020).

Esta Lei servirá para a definição dos elementos de sinalização horizontal da via urbana e para a compreensão de demais aspectos pertinentes.

6.2 Norma

6.2.1 ABNT NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade (ABNT NBR 9050, 2020).

Esta norma servirá para o dimensionamento e definições técnicas dos elementos de projeto, a fim de proporcionar uma rua acessível e de utilização autônoma e segura por todos os cidadãos.

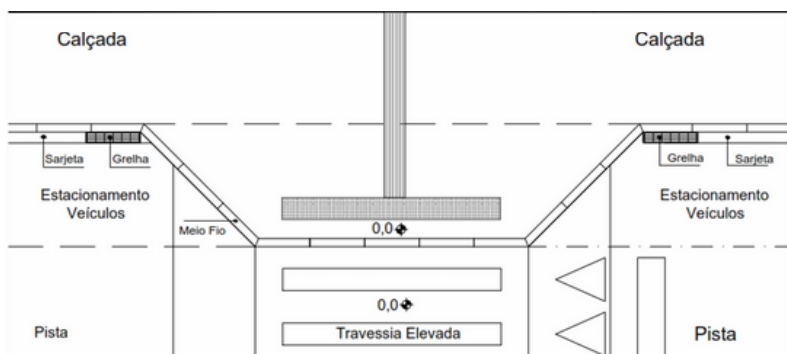


Figura 106: Exemplo de redução do percurso de travessia. Pode ser aplicada tanto para faixa elevada como para rebaixamento de calçada. Fonte: ABNT NBR 9050, 2020.

6.3 Manual

6.3.1 Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Volume VIII (2022): Sinalização Cicloviária.

Este Manual, desenvolvido pelo Conselho Nacional de Trânsito, tem como objetivo disciplinar os requisitos técnicos mínimos a serem observados na construção de infraestruturas cicloviárias no Brasil. O Manual visa reduzir os acidentes envolvendo ciclistas e promover a convivência segura entre os demais modos, estimulando, assim a mobilidade por bicicleta (CONTRAN, 2022).

Este manual servirá para o entendimento do espaço necessário para a circulação segura do conjunto bicicleta/ciclista, e aplicação das dimensões adequadas em projeto.

TIPOLOGIA	Desejável		Mínima	
		Distância do meio fio		Distância do meio fio
Ciclofaixa na pista	1,50	≥ 1,95	≥ 1,00	≥ 1,45
Ciclovia sobre canteiro	1,50		≥ 1,00	
Ciclofaixa partilhada com pedestre sobre canteiro	1,50		≥ 1,15	

Figura 107: Largura útil de ciclovia/ciclofaixa unidirecional em diferentes situações. Fonte: CONTRAN, 2022.



Estudos de caso e visitas *in loco*

- 7.1 Avenida Júlio de Castilhos
- 7.2 A rua principal
- 7.3 Visitas *in loco*

7.1 Requalificação da Avenida Júlio de Castilhos

7.1.1 Relevância do estudo

Um pequeno trecho da Avenida Júlio de Castilhos, no centro de Veranópolis (RS), foi requalificado com a premissa de o espaço público representar um patrimônio. A intenção era, além da revitalização urbana, conceber uma revitalização social, estabelecendo um novo modelo de convivência pública para a cidade. A nova configuração fortalece o comércio e favorece eventos.

Ficha técnica

Localização:

Centro de Veranópolis (RS)

Projeto:

Bloco B (arquitetura)

Giz de Terra (paisagismo)

Abrangência do projeto:

Aproximadamente 190 metros

Objetos da requalificação:

- Configuração da caixa viária
- Pavimentação de vias
- Mobiliário e arborização urbana
- Infraestrutura de drenagem e iluminação
- Recomendações para padronização das fachadas dos estabelecimentos comerciais

Obra:

Projeto: 2019

Inauguração: 2022

Fonte: Bloco B, 2024.



Figura 108: Trecho requalificado da Avenida Júlio de Castilhos.
Fonte: O Estafeta, 2022.

7.1.2 Localização

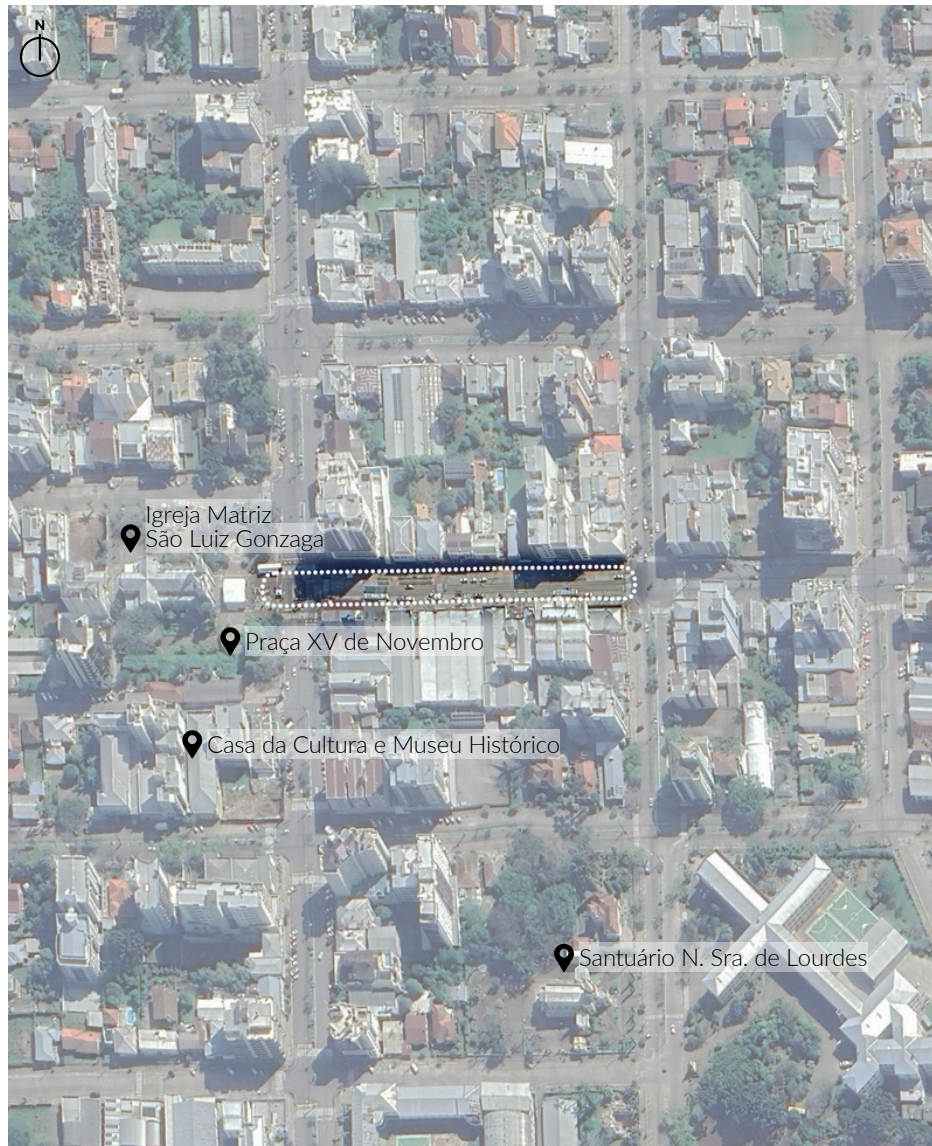


Figura 109: Localização do trecho de intervenção em relação à um recorte da área central de Veranópolis (RS). Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.

A cidade de Veranópolis fica a 170 km de Porto Alegre, e possui uma população de 24.021 habitantes. A Avenida Júlio de Castilhos se localiza na área central (Prefeitura Municipal de Veranópolis, 2024).

Situada na Serra Gaúcha, a cidade possui relevo montanhoso e apresenta qualidades turísticas - nos tempos da Colônia Portuguesa, era destino de férias. Atualmente, o município emerge com o título de “terra da longevidade” (Bloco B, 2024).

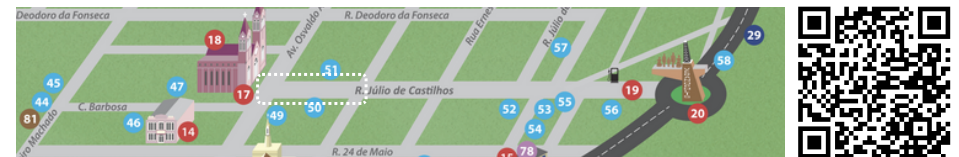


Figura 110: Recorte do Mapa Turístico de Veranópolis. Para visualizar o mapa completo, escaneie o QR Code. Fonte: Prefeitura Municipal de Veranópolis, 2022.

A Júlio de Castilhos possui grande importância para o comércio e conduz aqueles que chegam no município, do pórtico até o coração da cidade: A Igreja Matriz e a Praça XV de Novembro. Esta área recebe as principais feiras e eventos de rua (O Estafeta, 2021).

7.1.3 Descrição

A requalificação surge como demanda da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente do Município de Veranópolis, que promoveu o concurso público em 2019 (Prefeitura Municipal de Veranópolis, 2019).

O Bloco B Arquitetura apresentou um projeto que se soma ao contexto histórico e social da cidade, assim como à sua exuberante paisagem, estabelecendo um novo ponto turístico. O projeto se desenvolveu de acordo com as bases simbólicas, afetivas e funcionais que consolidam o centro de Veranópolis (Bloco B, 2024).

7.1.4 A Avenida antes da requalificação



Figura 111: Vista a partir do pátio da Igreja. Fonte: Giz de Terra, 2022.



Figura 112: Vista do meio da quadra. Fonte: Giz de Terra, 2022.



Figura 113: Vista em direção à Igreja. Fonte: Giz de Terra, 2022.



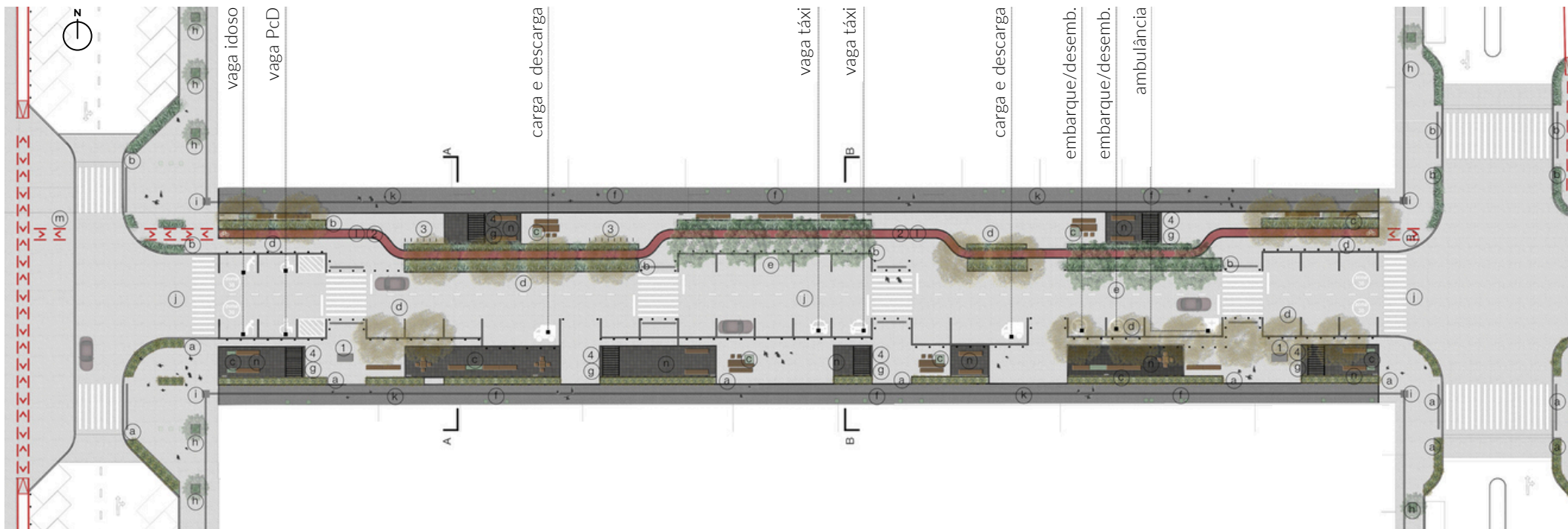
Figura 114: Vista do final do trecho da requalificação em direção à Igreja. Fonte: O Estafeta, 2021.

De acordo com as imagens, é possível identificar algumas das principais carências que a Avenida apresentava antes do projeto de requalificação:

- a rua parecia ser mais utilizada como estacionamento do que como espaço público;
- a fiação aérea, iluminação pública e vegetação do canteiro central dificultavam a contemplação e trocas sociais;
- apesar de localizada em um ponto estratégico, a Igreja Matriz parecia não se destacar em meio à paisagem urbana;
- demonstrava ser uma rua insegura para a travessia de pedestres e circulação de ciclistas.

7.1.5 O projeto

O desenho urbano e paisagístico foi pautado em alguns princípios básicos: criação de espaços de estar; predileção dos meios de transporte ativos em detrimento do automóvel; acessibilidade universal; padronização de marquises e sinalização gráfica nos estabelecimentos comerciais; arborização urbana nativa (Giz de Terra, 2022).



descanso

circulação

informação

● - - - percurso informativo

O programa se divide em três zonas: descanso, circulação e informação, que se intercalam ao longo da rua, agregando dinamicidade às experiências do usuário que transita e proporcionando uma paisagem plural e mais democrática. Os totens e painéis informam sobre a história e turismo, e disponibilizam internet - a rua é interativa e educativa (Bloco B, 2024; Giz De Terra, 2022).

Figuras 115 e 116: Implantação e zoneamento, respectivamente, da proposta de requalificação (sem escala).
 Fonte: Bloco B, 2024; Giz de Terra, 2022, adaptado pela Autora.

equipamentos

1. Ponto comercial para aluguel
2. Ciclovia
3. Bicletários
4. Totem informativo + Wi-Fi

pavimentação

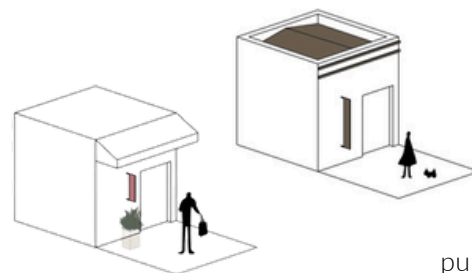
- | | |
|------------------------|-------------------------------------|
| i. Piso tátil preto | n. Basalto natural (antiderrapante) |
| j. Paver cinza claro | o. Meio-fio de concreto |
| k. Paver cinza escuro | p. Canteiro (permeável) |
| l. Concreto pigmentado | q. Pintura sobre paver |
| m. Pintura (ciclovia) | |

ambiência urbana



Os volumes vegetais ascendem das extremidades para o centro. Devido à disposição das espécies vegetais, futuramente será possível perceber o emolduramento da Igreja ao final da Avenida.

A vegetação arbustiva exerce a marcação dos acessos das edificações, como parte da proposta de padronização das fachadas. Sobre o tema, o projeto envolve **sugestões para os estabelecimentos** inseridos no trecho ou entorno. São elas:



Fachadas comuns: Cobertura do passeio com toldos e sinalização publicitária fixada na parede. Vegetação em vasos.

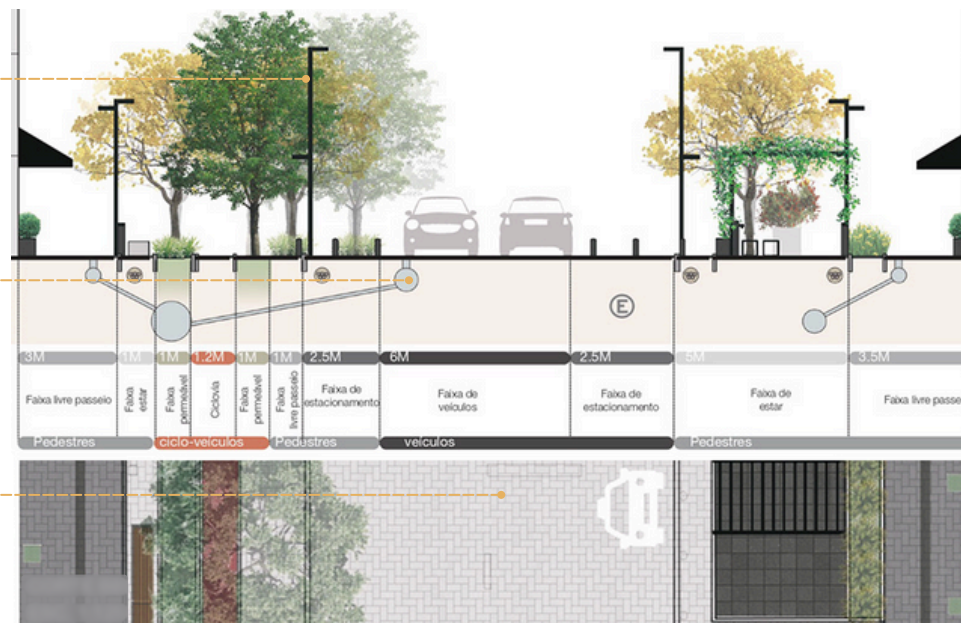
Fachadas históricas: Sinalização publicitária apenas vertical e fixada na parede.

corte BB

Os equipamentos de iluminação foram trocados por novos, mais discretos e esteticamente agradáveis - o cabeamento elétrico agora é subterrâneo, proporcionando maior limpeza visual e segurança.

A infraestrutura de drenagem também foi substituída. O sistema agora conta com ralos lineares (Figura 122) em toda a extensão da via.

Canteiros centrais foram suprimidos e houve estreitamento do leito carroçável. Vagas de estacionamento foram reduzidas e, parte delas, configuram vagas preferenciais ou dedicadas.



7.1.6 A Avenida Júlio de Castilhos pós intervenção



Figura 120: Conclusão das obras. Fonte: Caroline Cesca, 2022.



Figura 121: Inauguração da Avenida. Fonte: Giz de Terra, 2022.



Figura 122: Inauguração da Avenida. Aqui é possível visualizar melhor os ralos de drenagem. Fonte: Giz de Terra, 2022.



Figura 123: A Avenida durante a finalização das obras. Fonte: O Estafeta, 2022.

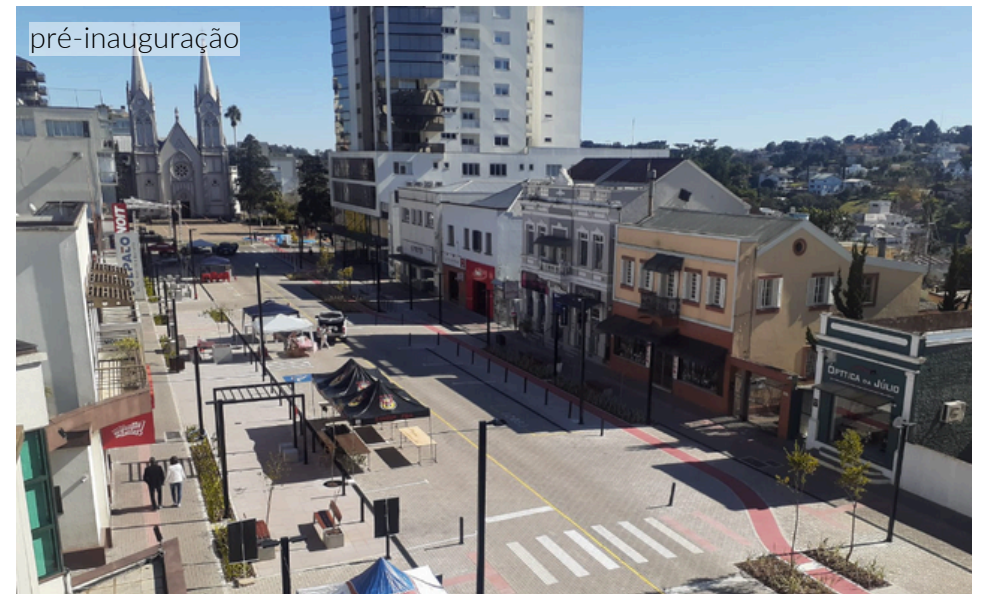


Figura 124: Trecho requilificado da Avenida Júlio de Castilhos. Fonte: O Estafeta, 2022.

7.2 South End: a rua principal

7.2.1 Relevância do estudo

Um conjunto de ruas no centro de um Distrito ao sul de Londres passou por uma requalificação que, além de contar com a participação da comunidade, não incluiu grandes obras de infraestrutura. Através de intervenções mais pontuais, o projeto atribuiu melhoria significativa à qualidade do espaço urbano.

Ficha técnica

Localização:

High Street e South End Street, Distrito de Croydon, Reino Unido

Projeto:

Hassell (paisagismo)
We Made That (arquitetura)
Objectif (design gráfico)
Buro Happold (engenharia)

Abrangência do projeto:

1 km em extensão e 14.000 m² em área

Objetos da requalificação:

- Fachadas de edificações e identidade visual dos estabelecimentos comerciais
- Pavimentação de calçadas
- Mobiliário, sinalização e arborização urbana

Obra:

Projeto: 2013
Realização: 2015

Fonte: *World Landscape Architect*, 2024.



Figura 125: South End Street, um dos pontos da requalificação.
Fonte: Divulgação, Hassell, 2024.

7.2.2 Localização

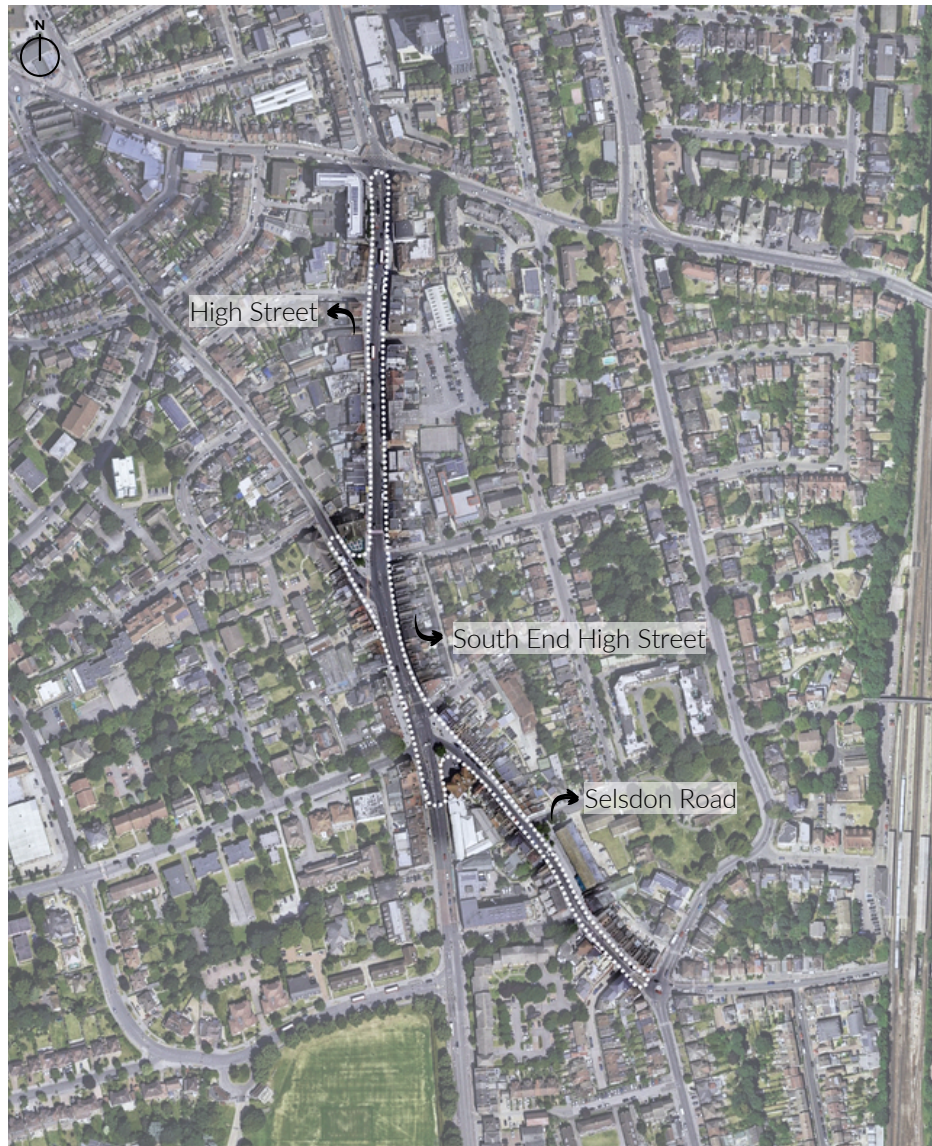


Figura 126: Localização da área de intervenção em relação à um recorte do Distrito de Croydon. Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.

A união de trechos da High Street, South End e Slesdon Road representa um grande eixo comercial no centro do Distrito de Croydon, podendo ser chamada de “rua principal” (Hassel, 2024).



Figura 127: Esquema ilustrado da área de intervenção. Fonte: Divulgação, Hassel, 2024.

O projeto abrange uma série de áreas diferentes ao longo dessa união, onde cada uma possui o seu próprio caráter, forma, função e, assim, requer intervenções ligeiramente diferentes. O principal desafio foi responder às necessidades individuais e específicas ao mesmo tempo em que o conjunto apresentasse coerência e harmonia (Landscape Institute, 2024).

7.2.3 Descrição

O Conselho do Bairro de Croydon idealizou o *Connected Croydon*, um programa para renovar e melhorar os principais espaços públicos do local. Este projeto foi o primeiro do programa a ser colocado em prática, com o objetivo de reestabelecer a “rua principal” como lugar de empreendimentos e comunidade (Landscape Institute, 2024).

principais problemas:

- taxa de vacância das edificações correspondente ao dobro da média do país;
- tráfego intenso de veículos motorizados;
- degradação das fachadas de edificações;
- degradação da paisagem urbana e espaços livres.

principais objetivos:

- melhorar a mobilidade urbana ao longo da via;
 - priorizar pessoas e o espaço público;
 - revitalizar as fachadas das edificações;
 - reconstruir o senso de pertencimento e orgulho do caráter do bairro.
- (WLA, 2024)



Figuras 128 e 129: *The Ideas Shop*.

7.2.4 O projeto

Um dos princípios do trabalho era a inclusão da comunidade durante o processo. Uma das propriedades vagas da rua foi transformada no “*The Ideas Shop*” (Figuras 128 e 129), ponto de encontro que, durante um mês, recebeu pessoas que gostariam de compartilhar suas visões para a nova rua, dentre moradores, empreendedores, visitantes, etc. (We Made That, 2024).

O trabalho para atender às demandas dos usuários envolveu diferentes empresas. Foram executados reparos nas fachadas e inserção de mobiliário e arborização nos espaços públicos (Figuras 130 e 131). Como produto também foi desenvolvida uma repaginação na identidade visual dos estabelecimentos comerciais e do conjunto em si (Figuras 132, 133 e 134). Mudanças de tráfego e mobilidade urbana também foram realizadas, como conversão de sentido de vias. As obras de infraestrutura dizem respeito a alargamento de calçadas e inserção de iluminação (Hassel, 2024).



Figura 130.



Figura 131.



Figura 132.



Figura 133.



Figura 134.

Fonte de todas as imagens desta página: Empresas envolvidas no projeto (Hassel; We Made That; Objectif; Buro Happold, Divulgação, 2024).

7.2.5 Resultados

Apesar de apresentarem um potencial arquitetônico, as edificações não eram valorizadas nesse sentido.

Os estabelecimentos comerciais existentes não possuíam identidade marcante, tampouco eram atrativos ao público.



Figura 135: 87, South End, em 2012. Fonte: Google Maps, 2024.

Destaque para a continuidade visual e valorização dos ativos patrimoniais. A inserção de arte expressa o orgulho local.

Os estabelecimentos ganham nova identidade visual e apresentam dinamismo. São mais convidativos e interessantes ao público.



Figura 136: 87, South End, em 2015. Fonte: Google Maps, 2024.

Com a finalização do projeto, o índice de estabelecimentos vagos foi reduzido de **25%** para **5%**, e inúmeros restaurantes solicitaram licença ao setor de planejamento do bairro para ofertar atendimento nas calçadas (obtiveram alta taxa de sucesso) (Hassel, 2024).



Figura 137: 79, South End, em 2012. Fonte: Google Maps, 2024.



Figura 138: 79, South End, em 2020. Fonte: Google Maps, 2024.

As barreiras que impediam a circulação dos cidadãos foram retiradas, o passeio público foi ampliado e teve sua pavimentação qualificada. Também foi adicionado mobiliário e arborização. O espaço, antes inutilizado, se tornou uma agradável praça de contemplação.

“As pessoas querem [...] se sentir conectadas como comunidades, e as ruas principais oferecem o fórum perfeito para que isso aconteça.”

Hassel, 2024.

7.3 Visitas *in loco*

As visitas foram realizadas na cidade de Blumenau, localizada no estado de Santa Catarina, a uma distância de aproximadamente 760 km de Santa Rosa (Google Maps, 2024). O município foi escolhido por apresentar exemplos que contemplam as duas vertentes abordadas neste trabalho: urbanismo (intertítulo 7.3.1) e valorização histórica (intertítulo 7.3.2).

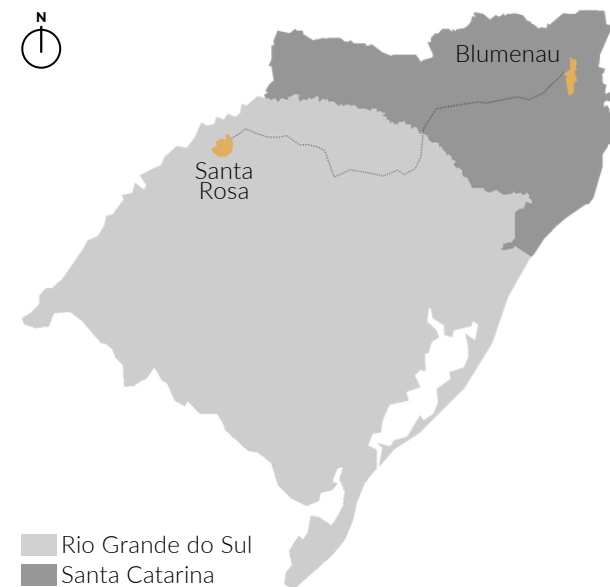


Figura 139: Localização do município de Blumenau no estado de Santa Catarina, com marcação de um trajeto a partir do município de Santa Rosa, no estado do Rio Grande do Sul. Fonte: IBGE, 2024; Google Maps, 2024, adaptado pela Autora.

7.3.1 Requalificação da Rua Curt Hering

7.3.1.1 Relevância do estudo

A Rua Curt Hering, em Blumenau (SC), passou por uma requalificação urbana e representa uma referência urbanística e paisagística para o projeto. Neste tópico, serão analisadas as soluções relacionadas ao desenho urbano e à infraestrutura geral da via.

Ficha técnica

Localização:

Centro de Blumenau (SC)

Projeto:

MANNZ Arquitetos Associados

Extensão total da via:

Aproximadamente 330 metros

Objetos da requalificação:

- Infraestrutura de drenagem
- Pavimentação da via e calçadas
- Mobiliário urbano
- Sinalização vertical

Obra:

Início das obras: 04 de janeiro de 2021

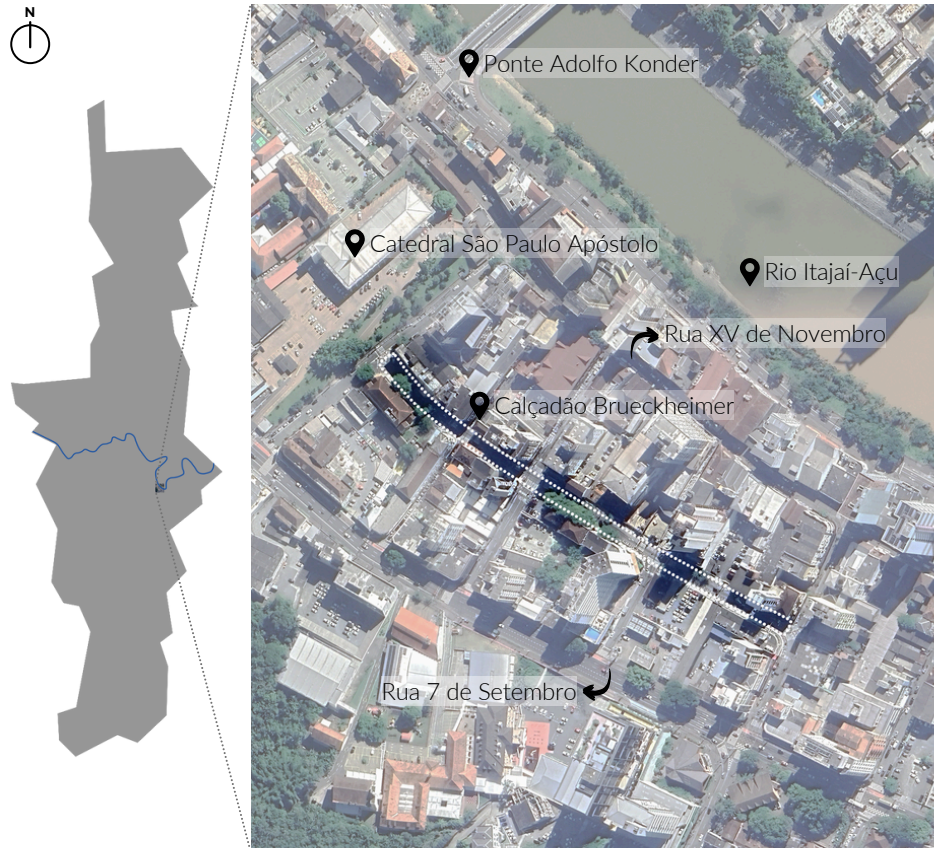
Inauguração: 02 de setembro de 2021

Fonte: MANNZ, 2021.



Figura 140: Rua Curt Hering, localizada no centro da cidade de Blumenau/SC.
Fonte: Da Autora, 2024.

7.3.1.2 Localização



Figuras 141 e 142: Localização do recorte em relação ao município de Blumenau e localização da Rua Curt Hering em relação a um trecho do centro da cidade. Fontes: IBGE, 2022; Google Earth, 2024, adaptados pela Autora.

A Rua Curt Hering fica localizada entre duas importantes vias da cidade: a Rua 7 de Setembro e a Rua XV de Novembro. Sua posição é considerada estratégica, pois através dela o trânsito se dissipa e seu entorno possui inúmeros pontos de comércio e restaurantes (MANNZ, 2021). A via ainda possibilita o acesso ao Calçadão Brueckheimer, cuja circulação de veículos motorizados é proibida.

7.3.1.3 A Curt Hering antes das obras

Mesmo antes da requalificação a Rua Curt Hering já era considerada uma das mais agradáveis do centro de Blumenau, caracterizada pela sua excelente arborização. No cotidiano da cidade e do comércio, no entanto, seu principal uso era como estacionamento (Pancho, 2021). Com o início das obras, sob diferentes justificativas, algumas árvores foram retiradas (Pancho, 2021). Apesar de algumas perdas, a maioria das árvores permanece na Curt Hering. Novas mudas foram plantadas em substituição das que foram suprimidas (MANNZ, 2021).



Figuras 143 e 144: Trechos da Curt Hering antes da requalificação. Fonte: Pancho, 2021.

7.3.1.4 Descrição

Antes da requalificação da Curt Hering o único projeto urbanístico do município de Blumenau com foco em privilegiar o pedestre era o Calçadão Brueckheimer (Figura 145). Inaugurado em 2017, o calçadão vem conferindo resultados positivos em diversos aspectos, principalmente no sentido de revitalização do centro. Os resultados inspiraram a geração de propostas da mesma natureza. Em função de um sistema viário central comprometido, entendeu-se que a frequente implementação de calçadões não seria viável enquanto solução urbanística - era preciso buscar outras alternativas.

- 2018: Início dos debates acerca da requalificação da Rua Curt Hering. A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SEDUR) desenvolveu uma proposta preliminar (Figura 146);
- 2020: Foi lançado o edital para a contratação de empresas especializadas.



Figura 145: Calçadão Brueckheimer à noite. Fonte: Marcelo Martins, 2017.



Figura 146: Proposta preliminar da SEDUR. Fonte: Divulgação, Prefeitura Municipal de Blumenau, 2018.

7.3.1.5 Diretrizes para a requalificação

Desenvolver o projeto como uma ferramenta para atrair as pessoas para o **convívio com a cidade**, resgatando o **espaço público** (Blumenau, 2018).

caminhabilidade	acessibilidade	segurança	conforto
sustentabilidade	cultura + turismo + comércio	fluidez viária	

7.3.1.6 A arquitetura na requalificação

“O desafio foi torná-la mais amigável aos pedestres, como uma gentileza urbana, um lugar agradável e coerente com a cidade [...]”

MANNZ, 2021.



“Os espaços públicos só fazem sentido quando as pessoas se apropriam deles, e a Curt Hering é um retrato disso, em todos os horários você vê pessoas [...] experienciando o lugar.”

MANNZ, 2021.



Figuras 147 e 148: Imagens renderizadas do projeto. Fonte: Divulgação, MANNZ, 2021.

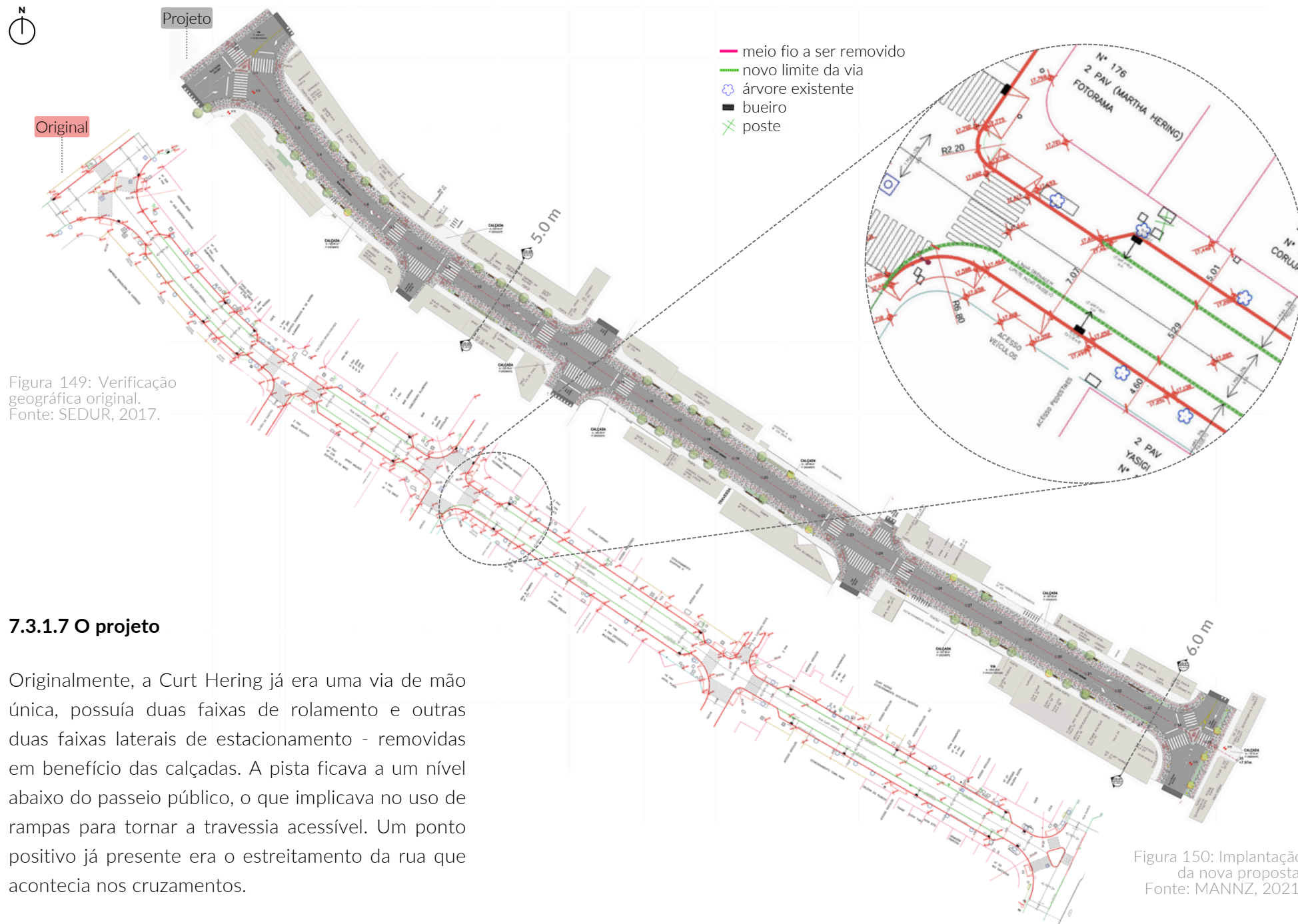


Figura 149: Verificação geográfica original. Fonte: SEDUR, 2017.

7.3.1.7 O projeto

Originalmente, a Curt Hering já era uma via de mão única, possuía duas faixas de rolamento e outras duas faixas laterais de estacionamento - removidas em benefício das calçadas. A pista ficava a um nível abaixo do passeio público, o que implicava no uso de rampas para tornar a travessia acessível. Um ponto positivo já presente era o estreitamento da rua que acontecia nos cruzamentos.

Figura 150: Implantação da nova proposta. Fonte: MANNZ, 2021.

Corte transversal - rua de **6.00** metros:

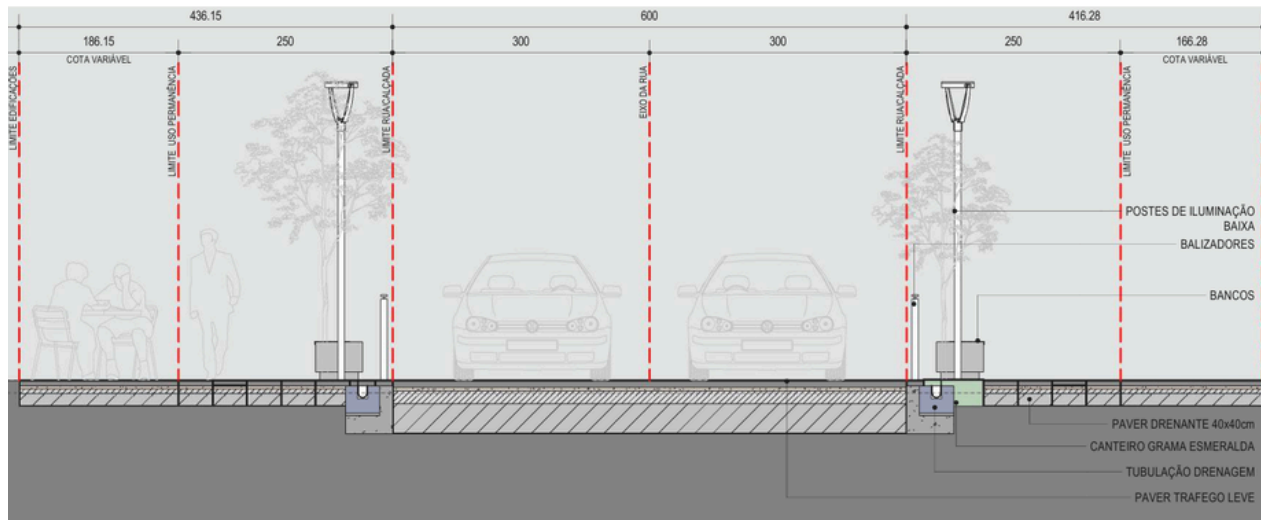


Figura 151. Fonte: MANNZ, 2021.

O corte ao lado representa o único ponto da via onde a faixa de rolamento possui 6 metros de largura e os canteiros estão no limite da calçada.

No restante da rua, que possui 5.00 metros, observa-se um padrão bastante claro na setorização do passeio público (Figura 153). Na figura 152 é possível notar a setorização proposta.



Figura 152: Zonas da calçada. Fonte: Da Autora, 2024.

Na Curt Hering a priorização do pedestre ocorre ao mesmo tempo em que se agregam os demais modais de deslocamento. O espaço compartilhado demanda corresponsabilidade e, conseqüentemente, aumenta a segurança no trânsito.

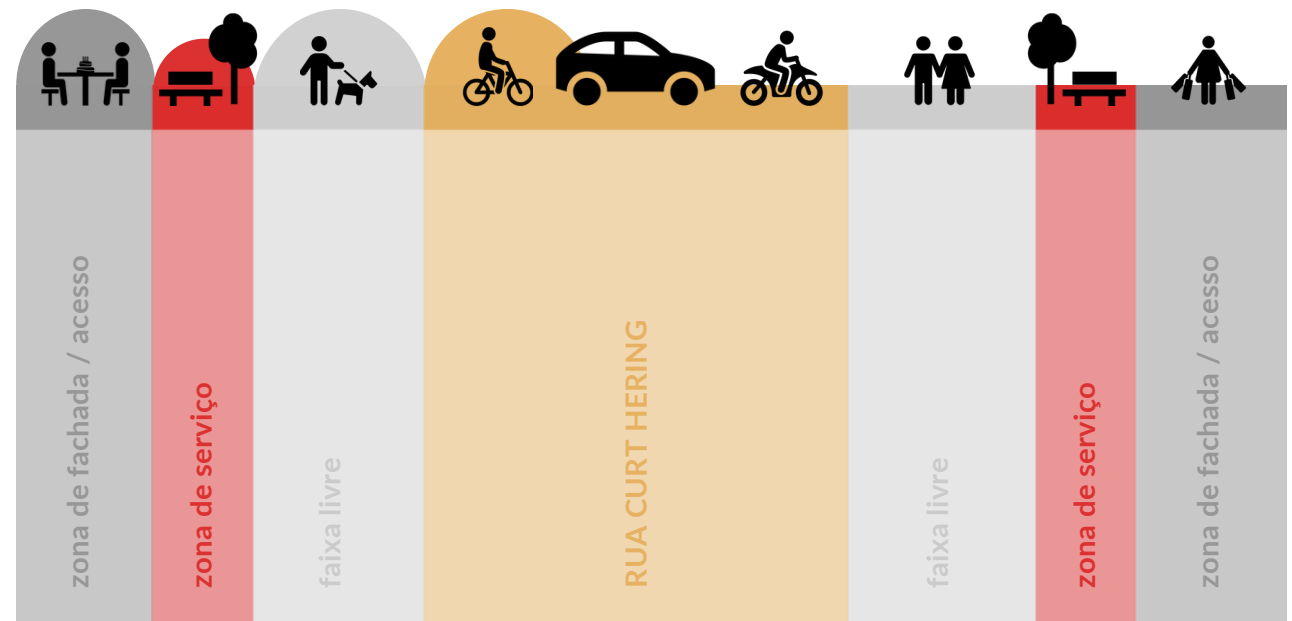


Figura 153: Esquema do padrão de setorização observado na Curt Hering (rua de 5.0 metros). Fonte: Da Autora, 2024.

Corte transversal - rua de **5.00** metros:

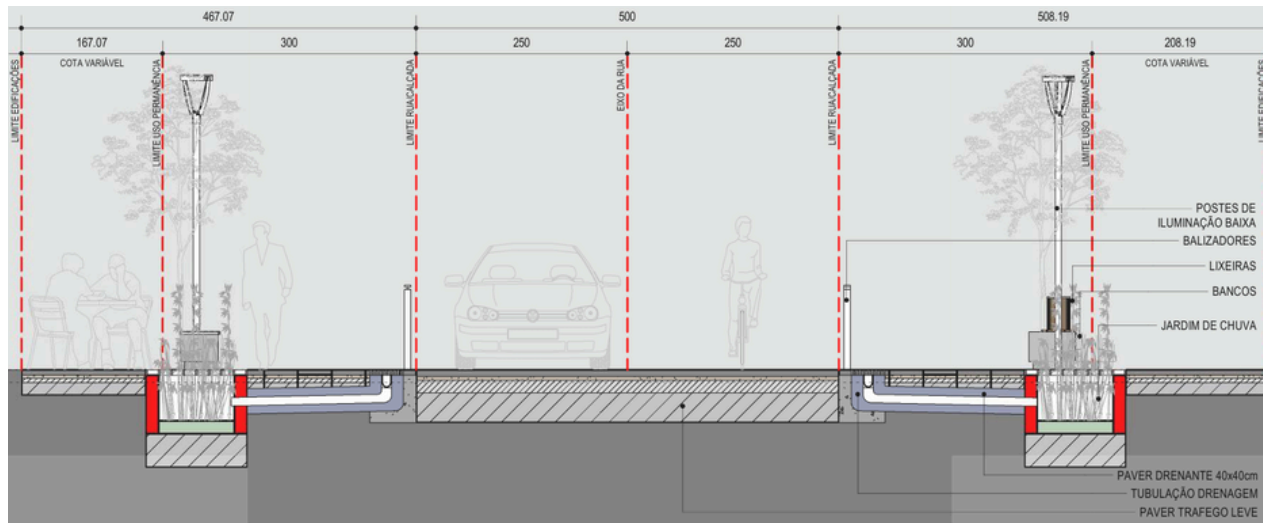


Figura 154. Fonte: MANNZ, 2021.

Um diferencial da requalificação foi a utilização de jardins de chuva⁹, que influenciou no dimensionamento do sistema de drenagem urbana. Na Curt Hering, o seu uso permitiu a substituição de diversos bueiros por canaletas coletoras e ralos, mais discretos, instalados em toda a extensão da rua (Figura 156).



Figura 155: Um dos jardins de chuva da Curt Hering. Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 156: Instalação dos ralos e canaletas de drenagem da Curt Hering. Fonte: MANNZ, 2021.

⁹ Em vias gerais é possível entendê-los como canteiros drenantes. O jardim acumula a água das chuvas que, gradualmente, se infiltra no solo. A atividade biológica das plantas remove os poluentes das águas pluviais - processo natural e eficiente de filtração. A água filtrada pode ser retida nas camadas inferiores da terra ou, então, coletada em um dreno e descarregada no sistema de microdrenagem urbana (ABCP, 2020).

7.3.1.8 A execução

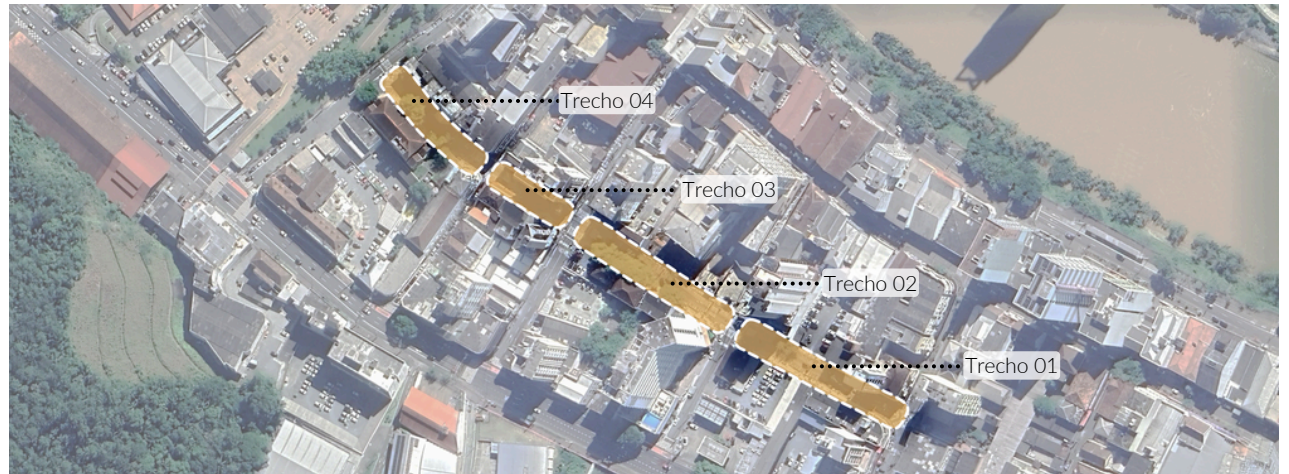


Figura 157: Divisão da Rua Curt Hering para a execução das obras. Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela Autora.

Para a execução, a Curt Hering foi dividida em quatro intervalos e cada um correspondia a uma etapa. A conclusão de uma fase implicava na liberação do trecho para circulação. Optou-se por essa logística para que o trânsito e, principalmente, o comércio local, não sofressem tanto impacto, não sendo necessário paralisar a via por inteiro (Pancho, 2021). O investimento na requalificação foi de aproximadamente R\$ 2,6 milhões (SINDILOJAS, 2021).

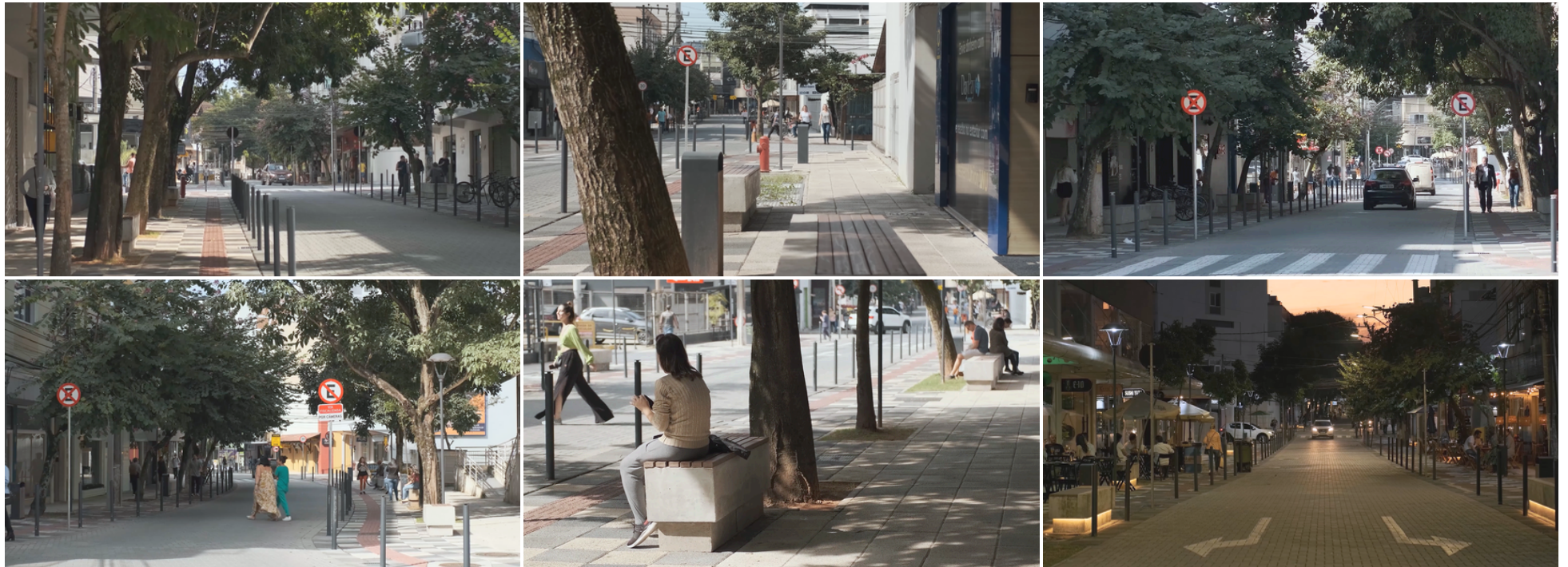


Figuras 158 e 159: Imagens da execução das obras em diferentes trechos. Fonte: Pancho, 2021.

7.3.1.9 A nova Rua Curt Hering



Figuras 160, 161, 162 e 163: A Rua Curt Hering atualmente, a partir de diferentes pontos. Fonte: Da Autora, 2024.



Figuras 164, 165, 166, 167, 168 e 169: Apropriação do usuário e utilização da Curt Hering, em diferentes trechos e horários do dia. Fonte: Divulgação, MANNZ, 2021.

7.3.2 Trilhas do Patrimônio

7.3.2.1 Relevância do estudo

O “Trilhas do Patrimônio - Centro Histórico” é um roteiro, guiado pela história e arquitetura, que abrange 56 pontos de parada - cada ponto é representante de um bem de interesse histórico-cultural. O projeto serve como exemplo na promoção de uma autêntica valorização da memória que, em adição, favorece o turismo, a cultura e o comércio, além de enaltecer a arquitetura.

Ficha técnica

Localização:

Centro Histórico de Blumenau (SC)

Projeto:

Parceria entre Sindilojas, SEBRAE, *Convention & Visitors Bureau* e Prefeitura Municipal de Blumenau

Concretização:

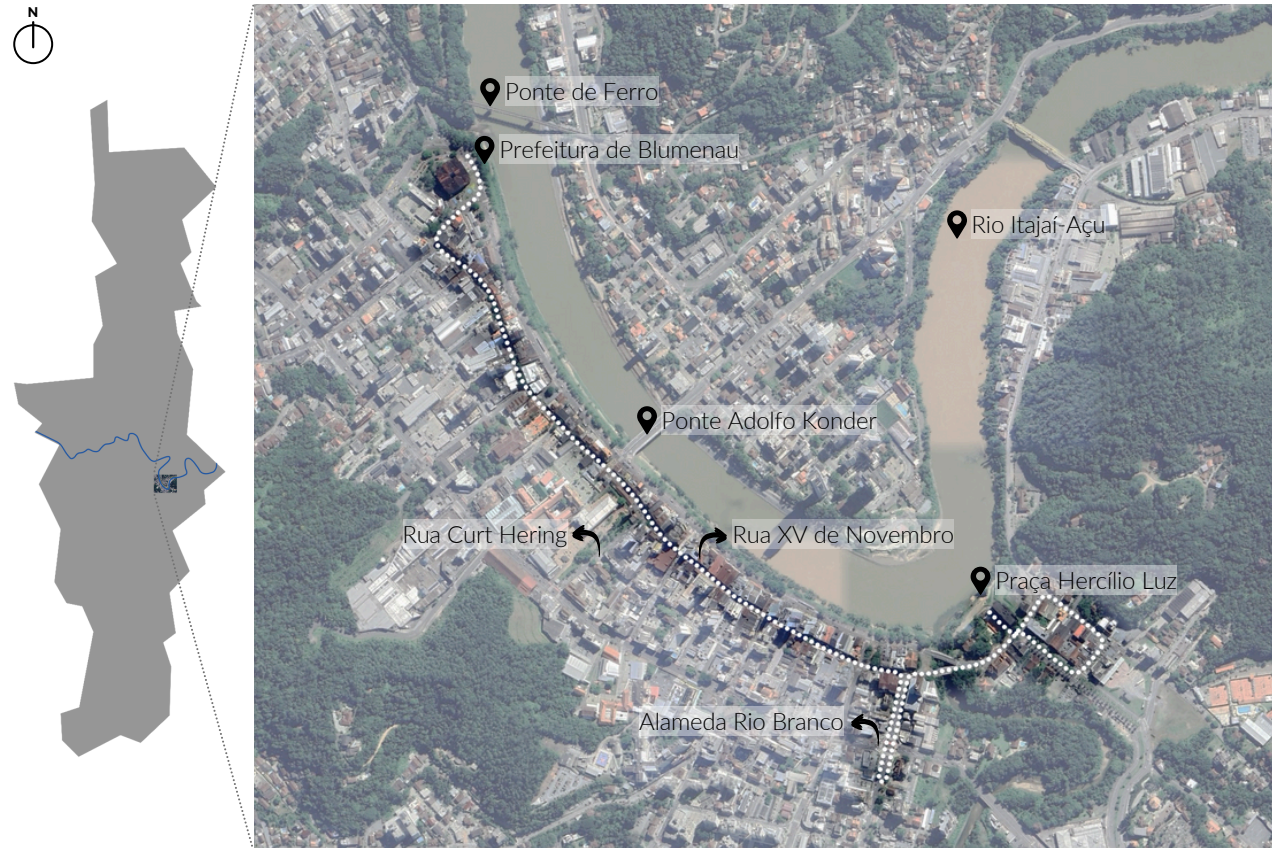
23 de agosto de 2022

Fonte: SINDILOJAS, 2022.



Figura 170: Rua XV de Novembro, localizada no centro da cidade de Blumenau/SC. A rua acomoda a grande maioria dos 56 pontos de contemplação existentes na Trilha do Patrimônio. Fonte: da Autora, 2024.

7.3.2.2 Localização



Figuras 171 e 172: Localização do recorte em relação ao município de Blumenau e marcação do trajeto (Trilha do Patrimônio) em um trecho do centro da cidade. Fontes: IBGE, 2024; Google Earth, 2024, adaptados pela Autora.

A Trilha do Patrimônio fica compreendida no Centro Histórico de Blumenau. O trajeto ocorre na mais relevante via comercial da cidade, a Rua XV de Novembro, e abrange também alguns pontos do seu entorno (Prefeitura Municipal de Blumenau, 2022).

De acordo com o zoneamento municipal a trilha está inserida na Zona de Localização Especial 1 (ZLE-1). As ZLE representam espaços considerados importantes para o desenvolvimento da cidade, e a ZLE-1 é caracterizada pelo conjunto de imóveis de valor cultural (Blumenau, 2010).

7.3.2.3 Descrição

O “Trilhas do Patrimônio - Centro Histórico” se desenvolveu através de pesquisas, mapeamentos e levantamentos de dados históricos, culturais e econômicos da cidade. O objetivo do projeto é **valorizar a integração entre cultura, turismo e comércio**, principais responsáveis pela vitalidade da região desde o princípio da ocupação pelos imigrantes alemães (SINDILOJAS, 2022).

A caminhada contempla 56 pontos, cada um representando um patrimônio (entre edificações, praças e obras de arte). Cada bem está identificado com placas e possui um QR Code que direciona para uma página *online* com todas as informações sobre aquela obra (Prefeitura Municipal de Blumenau, 2022). Totens com o mapa da trilha (Figura 174) e outras informações sobre o projeto estão distribuídos pelo caminho para auxiliar na orientação e divulgação.



Figura 174: Instalação de totens informativos sobre o roteiro. Fonte: Blumenau Vale Europeu CVB, 2022.

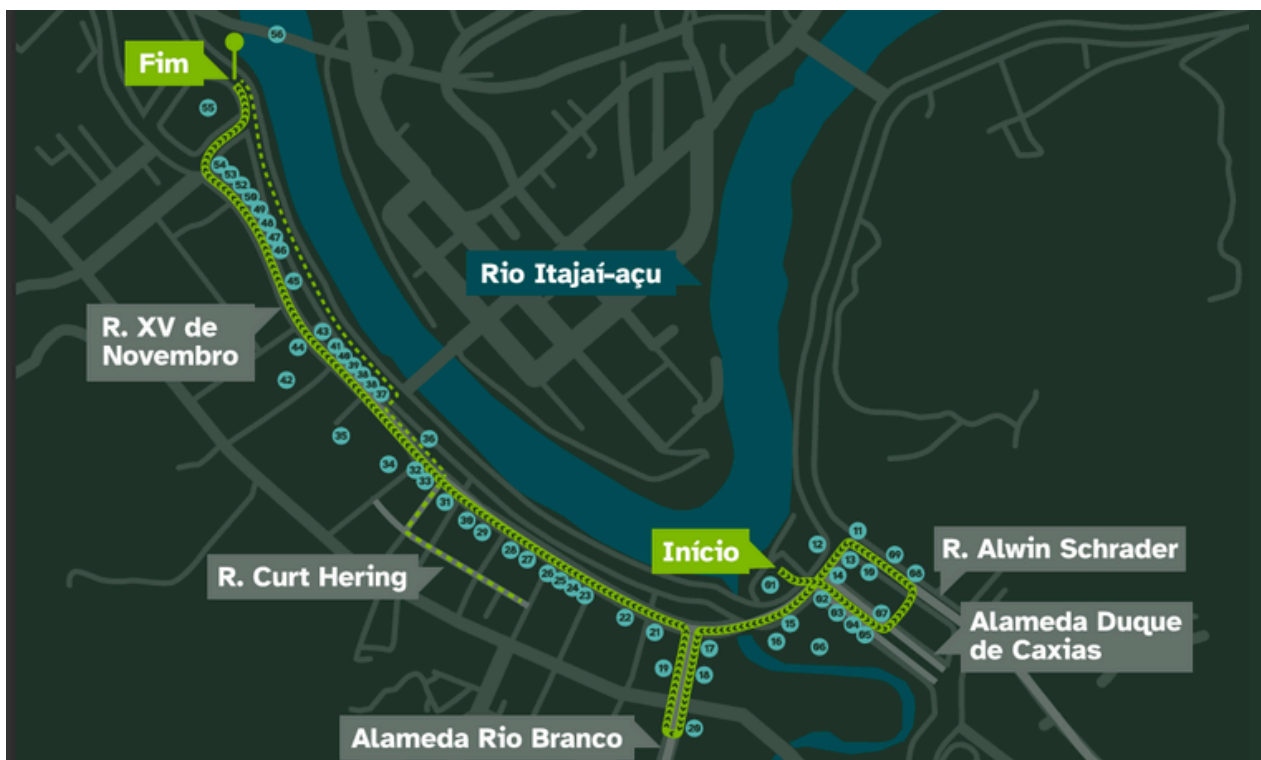


Figura 173: Mapa da trilha. Fonte: SINDILOJAS, 2022.

- | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| 01 Praça Hercílio Luz | 26 Maternidade Johannastift | 39 Casa Flesh |
| 02 Rua das Palmeiras | 27 Antiga Casa Meyer | 40 Casa Rabe |
| 03 Arquivo Histórico | 28 Galeria Busch | 41 Casa da Família Rabe |
| 04 Casa Gaertner | 29 Casa do Torreão | 42 Teatro Carlos Gomes |
| 05 Casa Wendeburg | 30 Antiga Loja Germânia | 43 Casa Baumgarten |
| 06 Horto Botânico Edith Gaertner | 31 Casa Lippel | 44 Antiga Lojas Renner |
| 07 Antigo Hotel Oliveira | 32 Casa Vetterle | 45 Casa Mendel |
| 08 Casa Garni | 33 Antiga Casa Peiter | 46 Casa XV, 1392 |
| 09 Casa Breves Filho | 34 Antiga Casa das Louças | 47 Casa Bentheln |
| 10 Casa Gustav Salinger | 35 Casa Brandes & Reinert | 48 Casa XV, 1414 |
| 11 Casa Schrader | 36 Ótica Husadel | 49 Antiga Padaria Greuel |
| 12 Casa Jansen | 37 Antiga Sede Der Urwaldsbote | 50 Casa XV, 1436 |
| 13 Museu de Hábitos e Costumes | 38 Antiga Casa Borba | 51 Edifício Regina |
| 14 Antiga Casa Sachtleben | 39 Antiga Alfaiataria Max Becker | 52 Antiga Padaria Schmidt |
| 15 Museu de Arte de Blumenau | 40 Catedral São Paulo Apóstolo | 53 Casa Kaestner |
| 16 Mausoléu Dr. Blumenau | 41 Colégio Santo Antônio | 54 Casa Wily Sievert |
| 17 Grande Hotel | 42 Antiga Relojoaria Sulça | 55 Prefeitura de Blumenau |
| 18 Antigo Cine Bush | 43 Castelinho da Moellmann | 56 Ponte de Ferro |
| 19 Antigo Correios e Telégrafos | 44 Casa Moellmann | |

Figura 175: Pontos da trilha. Fonte: SINDILOJAS, 2022.

“[...] uma caminhada contemplativa e interpretativa, com diversas opções para compor a experiência do passeio unindo gastronomia, compras e serviços ao rico contexto histórico.” SINDILOJAS, 2022.

7.3.2.4 O projeto

A título de exemplo, foi escolhido o ponto de número 29 da trilha (Figura 176).



Figura 176: Casa Brandes & Reinert. Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 177: Acesso ponto nº29. Fonte: Da Autora, 2024.

No acesso à edificação, bem visível ao público, estão instaladas sempre duas placas (Figura 177).



Figura 178: Nome do bem com breve descrição. Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 179: QR Code que leva à página do projeto. Fonte: Da Autora, 2024.



Ao escanear o QR Code o público tem acesso à página online do bem em questão, no site do Trilhas do Patrimônio - Centro Histórico.



29 - Casa Brandes & Reinert

R. XV dex Novembro, 789 | Tombamento: Estadual-2000

Construída no século XIX, esta edificação ficou conhecida por várias décadas pela diversificação dos seus produtos. A empresa Brandes e Reinert era composta pelo sobrenome dos sócios proprietários. Com o passar dos anos, o espaço continuou sediando lojas comerciais. Atualmente este patrimônio pertence à família Hauer.

Se trata de um sobrado com características da arquitetura colonial ou luso-brasileira com seis eixos forométricos e aberturas em arco abatido emolduradas. Uma marquise metálica com policarbonato protege os acessos e os pedestres.

A fachada do térreo tem duas portas e quatro janelas. A porta da direita era a central, ladeada, originalmente, por duas janelas em cada lado e a porta da esquerda estava localizada na extremidade esquerda e deveria servir de acesso ao pavimento superior, visto que está fora do ritmo das demais aberturas. Frisos horizontais em baixo relevo marcam o piso térreo e diagonais, acima das vergas das aberturas. No piso superior, outros frisos em alto relevo situam-se na altura do piso e dos peitoris das janelas. A cimalha junto ao beiral, recebe abaixo dela, denticulos em toda a sua extensão.

Figura 180. Fonte: SINDILOJAS, 2022.

Cada ponto da trilha possui, pelo menos, sete tópicos-base:

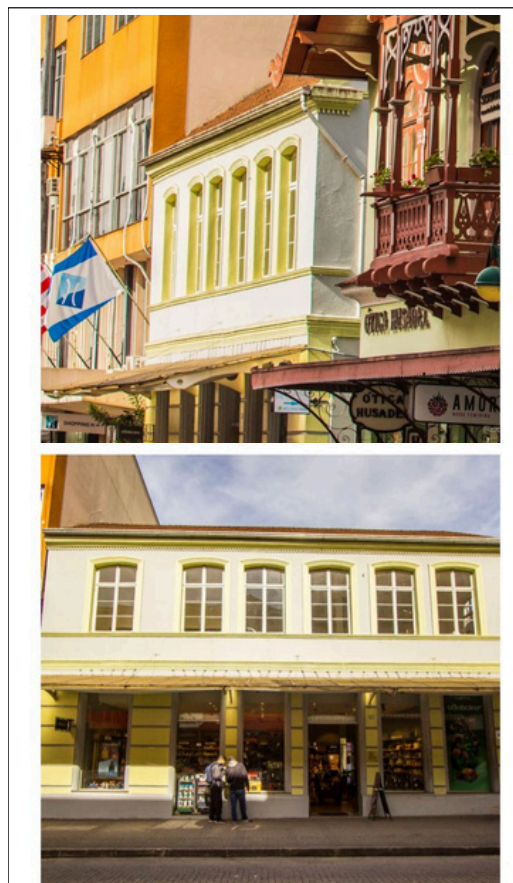
Foto: Imagem geral do bem, normalmente visto a partir da rua, mostrando sua fachada principal.

Identificação: Número do bem na Trilha do Patrimônio e seu nome oficial.

Endereço e informações de tombamento (caso seja).

1º: Breve descrição histórica acerca daquele bem e suas origens.

2º: Descrição dos elementos que compõem a fachada da edificação e os principais aspectos arquitetônicos. Menção às alterações que foram realizadas com o passar dos anos. (Prefeitura Municipal de Blumenau, 2022)



Quer contribuir com o projeto?

Se você tem mais informações sobre esse patrimônio histórico ou gostaria de nos enviar comentários e sugestões clique abaixo e nos ajude a tornar essa experiência ainda mais rica.

Mande sua mensagem

Figura 181. Fonte: SINDILOJAS, 2022.

Página do projeto no Instagram:



Fotos: Imagens adicionais, dando destaque à algum elemento ou contemplando novos pontos de vista.

Por fim, o *site* permite que o visitante contribua com novas informações e registros dos bens.

Este projeto representa que o Município assume continuidade nas ações de proteção, resgate e valorização da história da cidade. A exemplo da cartilha mencionada anteriormente no título 4.6, Blumenau possui legislações e instrumentos preexistentes de proteção que possibilitaram uma base ao projeto Trilhas do Patrimônio.

Estudo preliminar

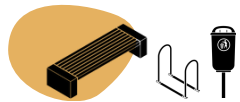
- 8.1 Programa de necessidades e intenções projetuais
- 8.2 Pré-dimensionamentos

8.1 Programa de necessidades e intenções projetuais

O programa de necessidades e as intenções projetuais estão embasadas nas pesquisas, estudos e análises relacionadas ao tema e à área de intervenção, considerando a vocação do lugar e suas condicionantes. A concepção da proposta se baseará nas seguintes premissas:



Qualificar o passeio público para a circulação dos pedestres, tornando o local público acessível e seguro à todos os cidadãos.



Incentivar o uso e apropriação da Avenida enquanto espaço livre público, consolidando espaços de permanência e descanso para os usuários, através da inserção adequada de mobiliário urbano.



Garantir a segurança dos transeuntes, independentemente do meio pelo qual decidam se locomover na Avenida Rio Branco, entretanto, estimular e oportunizar, principalmente, os deslocamentos de forma ativa.



Propor alterações para o sistema viário, no que diz respeito à pavimentação e infraestrutura de drenagem e iluminação pública.



Atribuir qualidade ambiental ao espaço, através de cartilha que prescreva diretrizes para a comunicação visual dos estabelecimentos comerciais com o propósito, ainda, de refletir a importância histórica da Avenida para a comunidade.



Conferir identidade visual singular à Avenida Rio Branco.



Acrescentar infraestrutura verde e propor paisagismo que considere as espécies adultas preexistentes da Avenida.

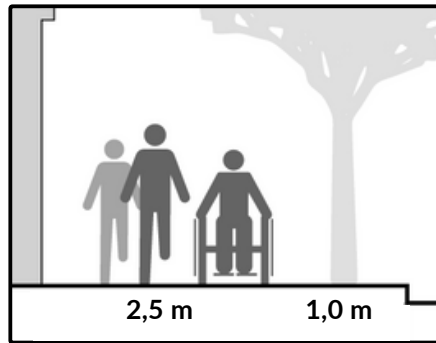


Propor espaços diversificados que contribuam para a dinâmica do centro urbano e se relacionem com as condições já estabelecidas, integrando, especialmente, a Avenida com as praças e equipamentos culturais de seu entorno.

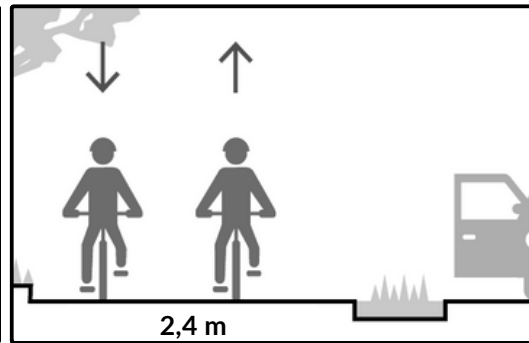
8.2 Pré-dimensionamentos

As dimensões indicadas são previstas enquanto **valores mínimos ideais**¹⁰, podendo ser ajustados no decorrer da etapa de projeto.

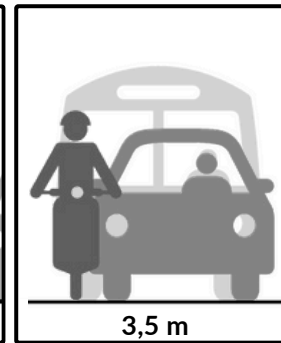
Calçadas:



Infraestrutura cicloviária:

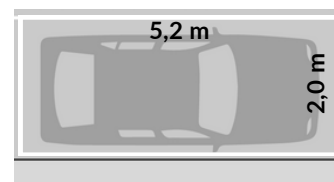
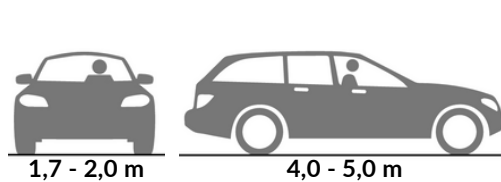


Faixa de tráfego:

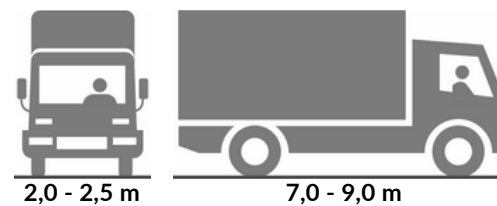


¹⁰ O pré-dimensionamento dos componentes básicos foi realizado através de catálogos de fabricantes e do Guia Global de Desenho de Ruas (GDCI, 2018). Os valores considerados mínimos são adaptações - atendem às dimensões indicadas nos materiais, não deixando de considerar a realidade física e gabarito, já consolidado, da Avenida Rio Branco.

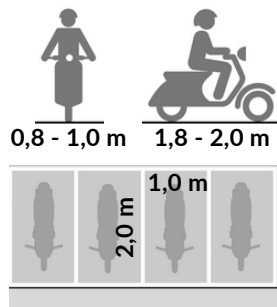
Vaga dedicada - automóveis:



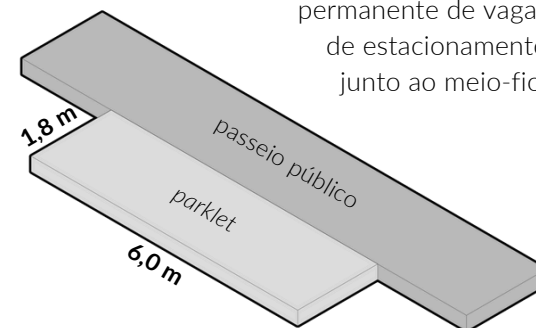
Vaga dedicada - utilitários:



Vaga dedicada - motocicletas:

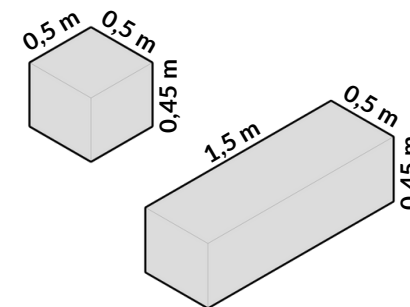


Parklet:

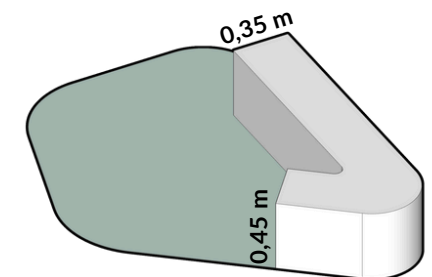


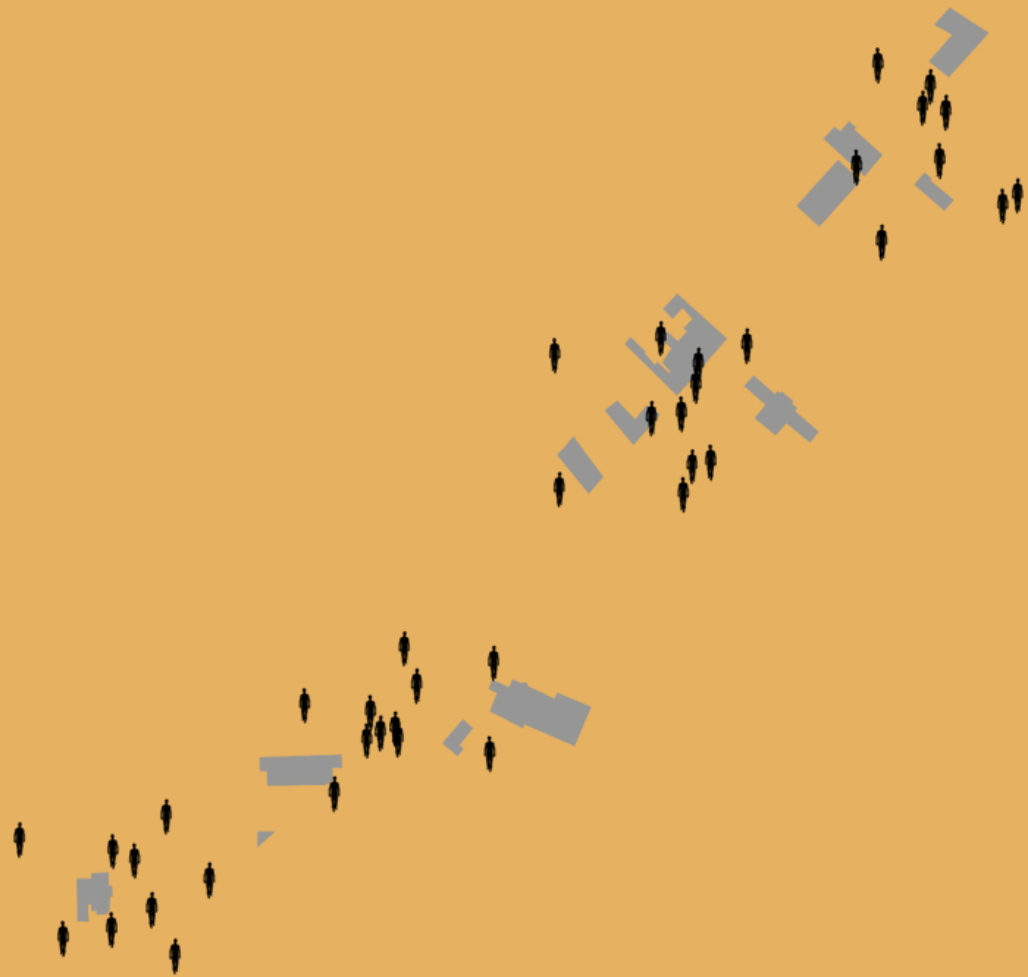
Conversão temporária ou permanente de vagas de estacionamento junto ao meio-fio.

Assento individual e coletivo:



Assento integrado a outros elementos:







Síntese crítica e diretrizes projetuais

- 9.1 Referências projetuais
- 9.2 Conceito
- 9.3 Condicionantes de projeto
- 9.4 Estudos de implantação

9.1 Referências projetuais

Mobiliário urbano multifuncional, integrado aos elementos de infraestrutura e paisagismo do projeto (maior possibilidade de apropriação informal).



Figura 184: Bairro Parque Viva Park (BR). Fonte: Da Autora, 2024.



Figura 182: Parque da Hudson Street (AUS).
Fonte: <https://landezine.com/hudson-street-park-and-playground/>



Figura 183: Centro de Tilburgo (HOL).
Fonte: <https://landezine.com/city-center-tilburg/>

Ciclovia nivelada com o passeio público, porém setorizada (proporcionar maior segurança ao ciclista, sem retirá-lo da dinâmica da rua, nem submetê-lo a competições por espaço contra veículos motorizados).

Faixa de segurança elevada com adição de balizadores em trechos específicos.



Figura 185: Piso drenante. Fonte: <https://landezine.com/marihilferstras/>



Figura 186: Concregrama. Fonte: <https://landezine.com/passeig-de-st-joan/>

Utilização de pavimentação drenante.

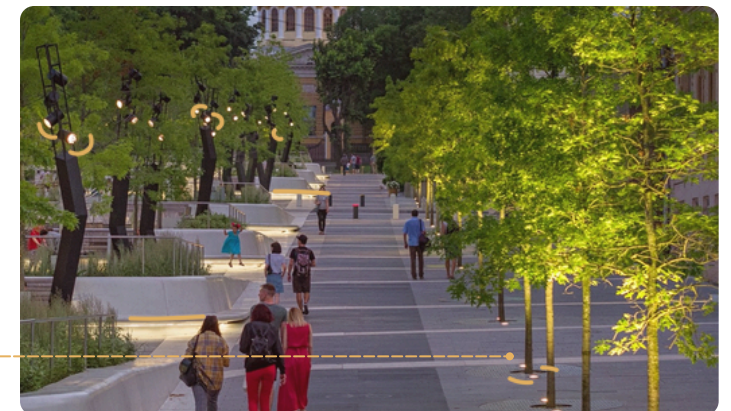


Figura 187: Requalificação da Yavornitsky Street (UCR).
Fonte: <https://landezine-award.com/reconstruction-of-yavornitsky-street/>

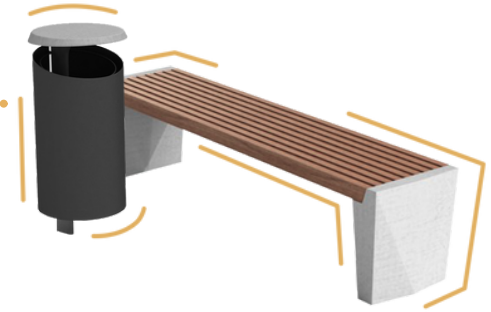
Iluminação difusa como componente do projeto (inserção no mobiliário, espaços verdes e demais elementos pertinentes), além da iluminação principal.



Figura 188: Place de la Paix (FRA). Fonte: <https://landezine.com/place-de-la-paix/>

Paginação de piso que reflita o conceito do projeto e o valor histórico, em pontos determinados (concentrações de equipamentos históricos e culturais).

Materialidade desejável:
Concreto; aço zincado anticorrosivo e madeira.



Material publicitário e de identificação do comércio adequado - todos os estabelecimentos obedecem aos mesmos princípios e critérios de dimensionamento e instalação.



Figura 189: Gågatan Södra (SUE). Fonte: <https://landezine.com/gagatan-sodra/>



Figura 190: Sayer Street (RU). Fonte: <https://landezine.com/sayer-street/>



Figura 191: Paisagem urbana da Paramount Blvd. (EUA).
Fonte: <https://landezine.com/paramount-blvd-streetscape/>

Criação de pequenos ambientes como pontos de apoio (disponibilização de bebedouro, totem informativo, internet, comedouro/bebedouro para pet, etc.).

Anteparos e barreiras, nos pontos necessários, através de vegetação.

9.2 Conceito

A Avenida Rio Branco, enraizada na malha urbana, representa um elo que remonta às origens de Santa Rosa. A via, suas calçadas e praças adjacentes são, e sempre foram, palco de eventos históricos, celebrações e encontros cotidianos, que solidificam seu papel como ponto de convergência social e econômica.

Ao longo dos anos, a Avenida vem adaptando-se às necessidades e aspirações de um Município em constante evolução, refletindo não apenas seu crescimento físico, mas também seu progresso social e cultural. A Avenida representa um símbolo tangível das origens e da evolução dinâmica de Santa Rosa.

Desta forma, o desenvolvimento da proposta se baseará no conceito de **progresso**. A partir do reconhecimento da memória coletiva, aponta-se para um futuro promissor de ascensão para uma nova Avenida Rio Branco.

9.3 Condicionantes de projeto

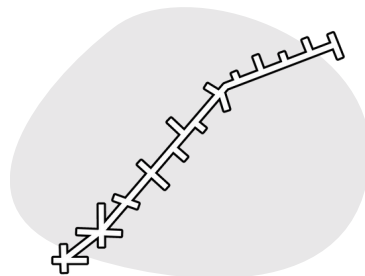
- Condicionantes físicos e ambientais (relevo, insolação, ventos predominantes e vegetação de porte adulto preexistente).
- Legislação e normas pertinentes.
- Importante contexto histórico e cultural.
- Condicionantes urbanas (infraestrutura de saneamento e energia preexistente; fluxo de pedestres, ciclistas e veículos motorizados; dinâmica do centro).



edificações

memória edificada

reconhecimento
e valorização



Avenida Rio Branco

memória e projeto

enraizada na malha urbana
e nas origens; objeto da
requalificação



concentração de pessoas

projeto

renovação da vitalidade
urbana; progresso social

9.4 Estudo de implantação

9.4.1 Zoneamento

- marcação do início e fim da Rio Branco, através de tratamento diferenciado de desenho urbano e paginação de piso
- consolidação da área central da Avenida enquanto núcleo cultural (tratamento especial tipo A)
- pontos de expansão do passeio público para a criação de pequenos largos urbanos (tratamento especial tipo B)
- pontos com maior demanda para instalação de *parklet*

a partir deste ponto, independentemente da escolha entre as opções 01 ou 02, é preferível que a ciclovia siga pela testada sul da Avenida, por apresentar maiores possibilidades de inserção

relação *parklets*, *food trucks* e praça

relação *parklets* e mercado público

relação *parklets*, *food trucks* e praça

100 m



- trechos que possibilitam a acomodação de vagas de estacionamento, sem apresentar grandes prejuízos à qualidade ambiental e visual
- trechos que permitem a acomodação de vagas combinadas à novos espaços de permanência
- canteiro central (é característica crucial da Avenida, possibilita refúgios para a as travessias e setoriza o fluxo)
- cruzamentos com rotatória
- cruzamentos com semáforo (tratamento especial tipo C)
- cruzamento crítico
- ciclovia (opções de implantação no intertítulo 9.4.5)

9.4.2 Tratamento especial tipo A

O projeto pretende transformar a área central da Avenida, hoje insípida, em um novo núcleo cultural. O tratamento especial busca estabelecer a priorização do pedestre, por meio da elevação da via, a fim de deixá-la no mesmo nível da calçada, realizando a separação através de balizadores.

..... balizadores

↔ integração: comércio, cultura e lazer

O núcleo cultural será tratado como uma zona prioritária, voltada aos pedestres. Apesar disso, não será de circulação exclusivamente pedonal. Desta forma, a necessidade de delimitar faixas de segurança ainda será melhor estudada. Caso ocorra, será realizado o estreitamento da via através da demarcação com balizadores.

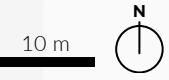


O projeto de revitalização da Praça da Bandeira, ainda não executado, propõe a elevação desta via. A Avenida Rio Branco ficaria no mesmo nível

9.4.3 Tratamento especial tipo B

Criação de dois pequenos largos urbanos a partir da expansão do passeio público e ação de desapropriação de lote. Uma das principais finalidades é amenizar a atmosfera tensa estabelecida pelo cruzamento crítico, impondo aos motoristas, ainda, mais cautela ao passar por este ponto da Avenida.

- ←--- sentido do fluxo de veículos
- ↔ fluxo de pedestres
- largo



Trecho de mão única

Contemplação do pôr do sol

Inserção entre dois bens de interesse histórico-cultural

Expansão do passeio público até o meio da via. Atualmente, este espaço encontra-se completamente subutilizado

Barreira vegetal. Proteção contra cruzamento crítico

Contemplação de equipamento religioso

Ação de desapropriação. Recorte do lote em benefício do espaço livre público

Facilita a travessia seguindo o fluxo natural de pedestres, sem necessidade de realizar desvios

9.4.4 Tratamento especial tipo C

Os dois cruzamentos com semáforo presentes na Avenida serão mantidos com este sistema de controle de tráfego. No entanto, pretende-se melhor estruturá-los, através de delimitações e proposta de alargamentos e estreitamentos de via.

← → sentido do fluxo de veículos

Alargamento de calçada, conforme esquematizado na figura 192

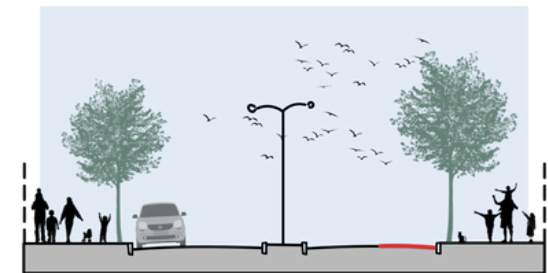
Estreitamento da via no ponto de acesso do veículo à quadra

Estreitamento da via oportuniza novos tratamentos de calçada e criação de espaços de convivência e apoio para os pedestres

Alargamento da via no trecho final da quadra, para acomodação dos veículos que aguardam a sinalização, a fim de desobstruir o trânsito. À direita, somente veículos que realizarão conversão



Exceto nos trechos que receberão tratamentos especiais, será obedecido a uma organização básica de perfil de via:



5,90 2,00 5,90

canteiro central

3,5 m via de tráfego e 2,4 m ciclovia ou estacionamento

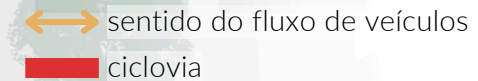
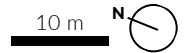
do limite da via, até o alinhamento dos lotes = alargamento do passeio público

Figura 192: Croqui da distribuição básica do perfil de via, a ser implementada. Sem escala. Fonte: Da Autora, 2024.

9.4.5 Opções de implantação da ciclovia

A ciclovia parte do trajeto já estabelecido, na Avenida Expedicionário Weber, passando por trás do Mercado Público, até chegar na Avenida Rio Branco, a fim de evitar o cruzamento crítico com a Rua Teixeira Mendes.

A testada ao norte da Avenida representa o predomínio de instalações comerciais enquanto, a testada ao sul, representa o predomínio de praças, equipamentos culturais e instituições.



Opção 01

Inserção no lado com predominância de comércio.

- A ciclovia age como uma sutil barreira, evitando o contato direto entre o alto fluxo de pedestres e os veículos;
- Atribui maior sensação de amplitude para circulação na calçada, além de expandir a visual dos transeuntes em direção à Avenida, praças e equipamentos culturais;
- Proporciona inserção de áreas de permanência para descanso em meio à correria.
- Representa um atrativo no trecho ao norte da Praça 10 de Agosto - atualmente, ponto que mais carece de vitalidade e circulação de pessoas.

Opção 02

Inserção no lado com predominância de praças e instituições.

- Amplia a visual da Avenida em direção aos elementos culturais, propondo seu destaque.
- Possibilita a contemplação e integração da ciclovia às praças e equipamentos;
- Proporciona inserção de áreas de permanência para contemplação da calçada, das praças, dos equipamentos e, da Avenida, em si;
- Representa uma valorização mais profunda, através da concentração em eixo "praças + ciclovia + equipamentos culturais".

Bibliografia consultada

10.1

Referências bibliográficas

10.1 Referências bibliográficas

- AGENCE-FRANCE-PRESSE (AFP). **Black Lives Matter 2020**. Disponível em: <https://www.afp.com/pt/produtos/foto>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND (ABCP). **Soluções para Cidades: Jardins de Chuva**. 2020. Disponível em: <https://www.solucoesparacidades.com.br/saneamento/4-projetos-saneamento/jardins-de-chuva/>. Acesso em: 02 jun. 2024.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL, SERVIÇOS E AGRONEGÓCIOS DE SANTA ROSA (ACISAP). **Conheça a Cidade**. 2024. Disponível em: <https://www.acisap.org.br/cidade>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL (ATLAS BR). **Perfil: Santa Rosa, RS**. 2022. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/431720#idhm-all>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- BAZANI, Adamo. História da 25 de Março: um pedaço do mundo em São Paulo. **Diário do Transporte**, 25 mar. 2023. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/03/25/historia-da-rua-25-de-marco-um-pedaco-do-mundo-em-sao-paulo-2/>. Acesso em: 27 jun. 2024.
- BLUMENAU (SC). **Lei Complementar nº 751, de 23 de março de 2010**. Dispõe sobre o código de zoneamento, uso e ocupação do solo no município de Blumenau e dá outras providências. Blumenau: Prefeitura Municipal, 2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-blumenau-sc>. Acesso em: 08 jun. 2024.
- BLUMENAU (SC). **Lei Complementar nº 1181, de 02 de abril de 2018**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Blumenau. Blumenau: Prefeitura Municipal, 2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-blumenau-sc>. Acesso em: 08 jun. 2024.
- BLOCO B. **1º lugar Concurso Nacional Rua Júlio de Castilhos**. 2024. Disponível em: <https://www.blocob.arq.br/urbano-ruajuliodecastilhos>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- BRASIL. **Lei nº 14.071 de 13 de outubro de 2020**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/lei/114071.htm. Acesso em: 07 jul. 2024.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 04 jul. 2024.
- BRASIL. **Decreto nº 80.978, de 12 de dezembro de 1977**. Promulga a Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, de 1972. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/DecretoLei_n_80.978_de_12_de_dezembro_de_1977.pdf. Acesso em: 09 abr. 2024.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf. Acesso em: 10 mar. 2024.
- BRASIL. **Lei nº 14.349, de 25 de maio de 2022**. Confere ao Município de Santa Rosa, no Rio Grande do Sul, o título de Berço Nacional da Soja. Brasília, DF. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2022/lei-14349-25-maio-2022-792700-publicacaooriginal-165346-pl.html>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- CACCIA, L. S. **Mobilidade urbana: Políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 185 p. 2015.
- CHRISTENSEN, Teresa Neumann de Sousa. **Acisap 90 anos: a força do empresariado na vanguarda do desenvolvimento comercial, industrial, tecnológico e econômico de Santa Rosa**. Santa Rosa: ACISAP, 2022. 433 p.
- CHRISTENSEN, Teresa Neumann de Sousa. **Santa Rosa: Histórias e Memórias**. Santa Rosa: Pallotti, 2008. 377 p.
- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Volume VIII Sinalização Ciclovitária**. Conselho Nacional de Trânsito, 2022.
- DA SILVA, Claudio Oliveira. **A rua na dimensão da história**. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 3., 2014, São Paulo. Anais eletrônicos [...] São Paulo: 2014. p. 03 - 11. Disponível em: https://anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/POSTER/SC-CDR-009_DASILVA.pdf. Acesso em: 09 abr. 2024.



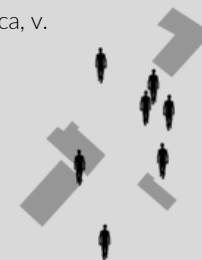
- EMBRAPA. **Atlas climático da Região Sul do Brasil:** estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Brasília, DF. 2012. Disponível em: <https://www.agricultura.rs.gov.br/upload/arquivos/202005/13110041-atlas-climatico-da-regiao-sul-do-brasil.pdf>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- EXPRESSO TODA HORA. **Expresso Toda Hora**, 2024. Horários e rotas. Disponível em: <https://www.expressotodahora.com.br/horarios-e-rotas>. Acesso em: 12 fev. 2024.
- FENASOJA. **A Feira**. Santa Rosa, 2024. Disponível em: <https://www.fenasoja.com.br/feira>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- FENASOJA. **Berço Nacional da Soja**. Santa Rosa, 2020. Disponível em: <https://www.fenasoja.com.br/berco-nacional-da-soja>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- FERREIRA, William R. **O espaço público nas áreas centrais:** a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia-MG. 2002. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE EMPRESA DE TECNOLOGIA E CIÊNCIAS (FUNDATEC). **Estudos e Propostas para Plano de Mobilidade Urbana de Santa Rosa**. 2024. Disponível em: <https://onedrive.live.com/planodemobilidade>. Acesso em: 25 mar. 2024.
- FUNDAÇÃO CATARINENSE DE CULTURA (FCC). **Orientações para intervenções em bens tombados e seu entorno**. Diretoria Patrimônio Cultural da Fundação Catarinense de Cultura, 2017.
- FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (FEE). **COREDE Fronteira Noroeste**. Porto Alegre, 2022. Disponível em: <https://arquivofee.rs.gov.br/perfil-socioeconomico/coredes/detalhe/?corede=Fronteira+Noroeste>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- GARIBALDI (RS). **Lei nº 5.102, de 24 de agosto de 2018**. Dispõe sobre publicidade e propaganda no Centro Histórico do Município de Garibaldi. Garibaldi: Prefeitura Municipal, 2018. Disponível em: <https://encr.pw/lei-ordinaria-n-5102-2018-dispoe-sobre-publicidade>. Acesso em: 09 jun. 2024.
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2017. XV, 262 p.
- GEOMAIIS. Geomais Tecnologia: **Santa Rosa**. Disponível em: <https://geo.santarosa.rs.gov.br/>. Acesso em: 02 mar. 2024.
- GIZ DE TERRA. **Rua Júlio de Castilhos**. 2022. Disponível em: <https://www.behance.net/gallery/146274933/RUA-JULIO-DE-CASTILHOS>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (GDICI). **Guia global de desenho de ruas**. Tradução: Daniela Tiemi Nishimi de Oliveira. São Paulo: Senac, 2018. 398 p.
- GLOBO. **Jornal do Almoço: Inaugurada a Praça das Nações no Parque de Exposições de Santa Rosa, RS**, 28 abr. 2014. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/3310542/>. Acesso em: 30 jun. 2024.
- GOOGLE, **Google Earth**. Disponível em: <https://earth.google.com/web/>. Acesso em: 02 mar. 2024.
- GOOGLE, **Google Maps**. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps>. Acesso em: 11 maio 2024.
- HASSEL. **Croydon South End High Street**. 2024. Disponível em: <https://www.hassellstudio.com/project/croydon-south-end-high-street#0>. Acesso em: 02 jul. 2024.
- HORTIGRANJEIROS. **A Feira**. Santa Rosa, 2023. Disponível em: <https://www.hortigranjeiros.com.br/a-feira/>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- HOSPITAL VIDA & SAÚDE (HVS). **Nossa história**. 2023. Disponível em: <https://www.hvidaesaude.org.br/nossa-historia/>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- INDUMÓVEIS. **A Feira**. Santa Rosa, 2024. Disponível em: <https://www.indumoveis.com.br/a-feira>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- INFOSANBAS. **Santa Rosa - RS**. 2024. Disponível em: <https://infosanbas.org.br/municipio/santa-rosa-rs/>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- INSTITUTO ÁGUA E SANEAMENTO (IAS). **O saneamento em Santa Rosa - RS**. 2020. Disponível em: <https://www.aguaesaneamento.org.br/municipios-e-saneamento/rs/santa-rosa>. Acesso em: 11 maio 2024.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Blumenau**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/blumenau.html>. Acesso em: 11 maio 2024.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Santa Rosa**. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/santa-rosa/panorama>. Acesso em: 02 mar. 2024.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Santa Rosa**. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/santa-rosa/historico>. Acesso em: 04 jul. 2024.



- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Santa Rosa**. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rs/santa-rosa.html>. Acesso em: 04 mar. 2024.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. 510 p.
- KARSENBERG, H. et. al. **A cidade ao Nível dos Olhos**: lições para os *plinth*s. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p.
- KODAMA, Francielly. Dia Internacional do Orgulho LGBTQIA+. **Gshow**, 28 jun. 2023. Disponível em: <https://gshow.globo.com/moda-e-beleza/noticia/dia-internacional-do-orgulho-lgbtqia-a-origem-da-data-fatos-marcantes-e-direitos-conquistados.ghtml>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- KOSTOF, Spiro. **The City Assembled: the elements of urban form through history**. Londres: Thames & Hudson, 1992. 320 p.
- LAMAS, José Manuel Ressano G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 5.ed. Porto: Galouste Gulbenkian, 2010. 592 p.
- LANDSCAPE INSTITUTE. **Croydon South End Public Realm**. 2024. Disponível em: <https://my.landscapeinstitute.org/case-study/croydon-south-end-public-realm/1fed2207-12d3-e911-a812-00224801c242>. Acesso em: 02 jul. 2024.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana**. 7 .ed. Rio de Janeiro: Record, 2013. 126 p.
- LING, Anthony. **Guia de gestão urbana**. São Paulo: BEI, 2017. 115 p.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução: Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002. 178 p.
- MACEDO, S.S. *et al.* **Reflexões sobre espaços livres na forma urbana**. São Paulo: FAUUSP, 2018. 256 p.
- MANNZ. **As pessoas como prioridade na Rua Curt Hering**. 2021. Disponível em: <https://www.mannz.com.br/curt-hering>. Acesso em: 30 maio 2024.
- MANNZ. **Rua Curt Hering | Blumenau - SC | MANNZ Arquitetos Associados**, 30 set. 2022. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=UNGBmaggWtvA>. Acesso em: 22 maio 2024.
- MARASCIULO, Marília. 6 manifestações populares que marcaram a história nos últimos 60 anos. **Galileu**, 04 ago. 2021. Disponível em: <https://revistagalileu.globo.com/Sociedade/Historia/noticia/2021/08/6-manifestacoes-populares-que-marcaram-historia-nos-ultimos-60-anos.html>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- MINUCCI, Ana Maria Sala. **Discussão dos Conceitos de Desenho Urbano, da Imagem e do Lugar na Rua Oscar Freire, em São Paulo**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2017. 300 p.
- MOHLER, F. J. *et al.* **Vamos Descobrir?** Cartilha sobre o Patrimônio Cultural de Santa Rosa. Instituto Federal Farroupilha - Campus Santa Rosa, 2021. Cartilha. Disponível em: <https://arandu.iffarroupilha.edu.br/handle/itemid/158>. Acesso em: 03 mar. 2024.
- MORENO, Sayonara. Carnaval: maior festa popular agora é manifestação cultural nacional. **Agência Brasil**, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/cultura/audio/2024-04/carnaval-maior-festa-popular-agora-e-manifestacao-cultural-nacional>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- MOTTA, L.; THOMPSON, A. L. **Entorno de bens tombados**: Série Pesquisa e Documentação do IPHAN. Rio de Janeiro: IPHAN/ DAF/ Copedoc, 2010. 174 p.
- MOURA, Dulce *et al.* A revitalização Urbana: Contributos para a definição de um Conceito Operativo. **Revista Cidades, Comunidades e Territórios**, Lisboa, n. 12/13, p. 15-34, 2006. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/cct/issue/view/590>. Acesso em: 11 maio 2024.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. São Paulo: Martins Fontes, 1998. 741 p.
- MUSICANTO. **O Festival**. Santa Rosa, 2023. Disponível em: <https://www.musicanto.com.br/o-festival/>. Acesso em: 01 jul. 2024.
- OBJECTIF. **Croydon South End**. 2024. Disponível em: <https://www.objectif.co.uk/projects/croydon-south-end/>. Acesso em: 02 jul. 2024.
- O ESTAFETA. **Definidas as datas para inauguração da revitalização da Júlio**. 2022. Disponível em: <https://www.oestafeta.com.br/cidade/definidas-datas-para-inauguracao-da-revitalizacao-da-julio/>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- O ESTAFETA. **O que tem na Júlio neste domingo**. 2022. Disponível em: <https://www.oestafeta.com.br/cidade/o-que-tem-na-julio-nesse-domingo/>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- O ESTAFETA. **Prefeito sobre o fechamento da Júlio aos domingos**. 2022. Disponível em: <https://www.oestafeta.com.br/cidade/vamos-analisar-com-o-comercio-diz-prefeito-sobre-fechamento-da-julio-aos-domingos/>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- O ESTAFETA. **Quais serão os impactos da revitalização da Júlio?** 2021. Disponível em: <https://www.oestafeta.com.br/cidade/quais-serao-os-impactos-da-revitalizacao-da-julio/>. Acesso em: 03 jul. 2024.

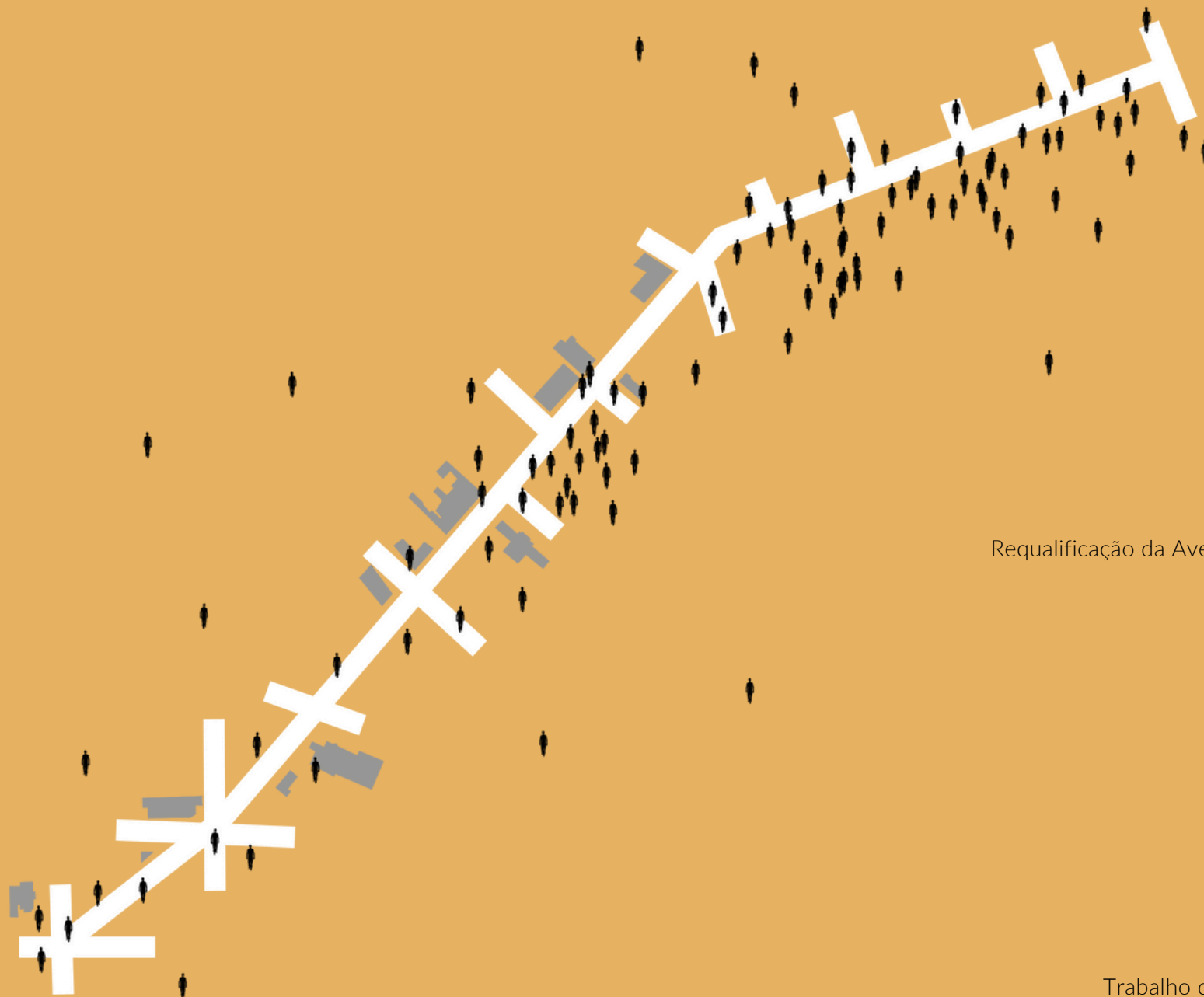


- PANCHO. **PCP EXPRESS: Começa a reurbanização da Rua Curt Hering no Centro de Blumenau**, 04 jan. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=dBalsZd7Jv0>. Acesso em: 22 maio 2024.
- PANCHO. **Futuro das árvores da Rua Curt Hering será decidido com base em levantamento técnico**. 2021. Disponível em: <https://pancho.com.br/futuro-das-arvores-da-rua-curt-hering-sera-decidi-do-com-base-em-levantamento-tecnico/>. Acesso em: 22 maio 2024.
- PANERAI, Philippe. O retorno à Cidade: O Espaço Público Como Desafio do Projeto Urbano. **Revista Projeto**, São Paulo, abril - 1994, p. 78-82, abril, 1994.
- PORTAL GRAMADO. **Rua Torta**. Disponível em: <https://portalgramado.com.br/pontos-turisticos/pontos-turisticos/rua-torta>. Acesso em: 27 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU. **Secretaria de Desenvolvimento Urbano: Projeto Resgate Cultural da Rua XV de Novembro**. 2018. Disponível em: https://www.blumenau.sc.gov.br/downloads/sedur/cartilha_centro_historico.pdf. Acesso em: 09 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU. **Blumenau ganha trilha temática sobre o patrimônio histórico**. 2022. Disponível em: <https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/fundacao-cultural/fcblu/blumenau-ganha-trilha-tematica-sobre-o-patrimaonio-histaorico8>. Acesso em: 08 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU. **Nova Curt Hering é entregue oficialmente à comunidade**. 2021. Disponível em: <https://www.blumenau.sc.gov.br/governo/secretaria-de-turismo/secur/nova-curt-hering-ae-entregue-oficialmente-aa-comunidade65>. Acesso em: 28 maio 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BLUMENAU. **Sedur apresenta projeto para requalificação da Rua Curt Hering**. 2018. Disponível em: <https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/secretaria-de-desenvolvimento-urbano/seplan/sedur-apresenta-projeto-para-requalificaacao-urbanaistica-da-rua-curt-hering10>. Acesso em: 12 maio 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA. **Economia**. 2024. Disponível em: https://prefeitura.santarosa.rs.gov.br/?page_id=72. Acesso em: 26 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA. **Localização**. 2024. Disponível em: https://prefeitura.santarosa.rs.gov.br/?page_id=59. Acesso em: 29 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA. **História**. 2024. Disponível em: https://prefeitura.santarosa.rs.gov.br/?page_id=49. Acesso em: 30 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA. **Prefeitura inaugura 1ª etapa da Rota das Flores no sábado**. 2023. Disponível em: <https://prefeitura.santarosa.rs.gov.br/?p=6036>. Acesso em: 21 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA. **Santa Rosa é eleita a melhor cidade em saúde entre os municípios de 50 a 100 mil habitantes do RS**. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.santarosa.rs.gov.br/?p=5119>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VERANÓPOLIS. **Concurso para Revitalização de trecho da Rua Júlio de Castilhos**. 2019. Disponível em: <https://www.veranopolis.rs.gov.br/noticia/view/3505/concurso-para-revitalizacao-de-trecho-da-rua-julio-de-castilhos>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE VERANÓPOLIS. **Dados de Veranópolis**. 2024. Disponível em: <https://www.veranopolis.rs.gov.br/pagina/view/1>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- PREISSLER, C. **Identificação de Bens Edificados Considerados Patrimônio Cultural: O Caso do Município de Santa Rosa**. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação Profissionalizante em Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 114 p. 2010.
- PROCOPIUCK, M.; DJALO, A. B. Comércio como fator de coesão dos centros urbanos: Caso da revitalização comercial do centro de Curitiba. **Revista Turismo, Visão e Ação**, eletrônica, v. 10, n° 3, p. 313-334, 2008. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/rtva/article/view/768>. Acesso em: 16 maio 2024.
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES (PPS). **What Makes a Successful Place?** Disponível em: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>. Acesso em: 09 jun. 2024.
- ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN P. **Cidades para um pequeno planeta**. Tradução: Anita Regina Di Marco. São Paulo: Gustavo Gili, 2015. 180 p.
- SALT LAKE CITY (SLC.gov). **Diretrizes de projeto de Salt Lake City**. Estados Unidos, 2024. Disponível em: <https://www.slc.gov/historic-preservation/design-guidelines-and-ordinance-regulations/>. Acesso em: 26 jun. 2024.
- SALVADOR. **Rua Chile**. 2024. Disponível em: <https://pelourinhodiaenoite.salvador.ba.gov.br/rua-chile/>. Acesso em: 04 jul. 2024.
- SANTA ROSA (RS). **Decreto nº 125, de 13 de julho de 2016**. Institui o Plano de Arborização Urbana do Município de Santa Rosa. Santa Rosa: Prefeitura Municipal, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-de-arborizacao-santa-rosa-rs>. Acesso em: 05 jul. 2024.



- SANTA ROSA (RS). **Lei Complementar nº 118, de 28 de agosto de 2017.** Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Sustentável do Município de Santa Rosa. Santa Rosa: Prefeitura Municipal, 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-santa-rosa-rs>. Acesso em: 04 mar. 2024.
- SANTA ROSA (RS). **Lei Complementar nº 58, de 28 de abril de 2010.** Institui o Código de Obras do município de Santa Rosa. Santa Rosa: Prefeitura Municipal, 2010. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/codigo-de-obras-santa-rosa-rs>. Acesso em: 04 jul. 2024.
- SANTA ROSA (RS). **Lei Complementar nº 14, de 08 de dezembro de 2020.** Altera a Lei Complementar no 118, de 28 de agosto de 2017, que institui o Plano Diretor de Santa Rosa. Santa Rosa: Prefeitura Municipal, 2020. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/lei-complementar-n-148-2020-altera-a-lei-complementar-no-118-de-28-de-agosto-de-2017-que-institui-o-plano-diretor-participativo-de-desenvolvimento-sustentavel-do-municipio-de-santa-rosa>. Acesso em: 14 jul. 2024.
- SANTA ROSA. **Geomais Geotecnologia.** Disponível em: <https://geo.santarosa.rs.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf>. Acesso em: 10 fev. 2022.
- SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TURISMO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (SETUR-RS); **Programa Avançar no Turismo.** 2022. Disponível em: <https://setur.rs.gov.br/avancar>. Acesso em: 20 jun. 2024.
- SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE). **Perfil das Cidades Gaúchas:** Santa Rosa - RS. 2019. Disponível em: https://datasebrae.com.br/municipios/rs/Perfil_Cidades_Gauchas-Santa_Rosa.pdf. Acesso em: 29 jun. 2024.
- SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE); PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA. **Plano Municipal de Turismo 2023.** 2023. Disponível em: <https://prefeitura.santarosa.rs.gov.br/?p=10145>. Acesso em: 29 jun. 2024.
- SILVA, H. A.; BARROS FILHO, M. N. M. **Espaços livres públicos e privados em Campina Grande/PB.** In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 3., 2014, São Paulo. Anais eletrônicos [...] São Paulo: 2014. p. 04 - 06. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-EPC-004-2-SILVA-BARROS%20FILHO.pdf>. Acesso em 10 jun. 2024.
- SILVA NETA, Eva da *et. al.* **Cidade e Poluição Visual:** Inter-relações entre percepção humana e a qualidade ambiental dos espaços urbanizados. *Salão do Conhecimento*, [S. l.], v. 8, n. 8, 2022. Disponível em: <https://www.publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/salaconhecimento/article/view/22491>. Acesso em 14 jun. 2024.
- SINDILOJAS. **Começam os trabalhos de reurbanização da Rua Curt Hering, no Centro de Blumenau.** 2021. Disponível em: <https://sindilojas-blumenau.portaldocomercio.org.br/comercio/comecam-os-trabalhos-de-reurbanizacao-da-rua-curt-hering-no-centro-de-blumenau/>. Acesso em: 12 maio 2024.
- SINDILOJAS. **Projeto Trilhas do Patrimônio – Centro Histórico.** Sindilojas, SEBRAE, *Convention & Visitors Bureu* e Prefeitura Municipal de Blumenau - Blumenau, 2022. Disponível em: <https://www.trilhasdopatrimonio.com.br/>. Acesso em: 08 jun. 2024.
- SOL-AR **Visualização gráfica de carta solar:** Laboratório de Eficiência Energética em Edificações - Universidade Federal de Santa Catarina, 2024. Disponível em: <https://labeee.ufsc.br/pt-br/downloads/software/analysis-sol-ar>.
- SPECK, Jeff. **Cidade caminhável.** São Paulo: Perspectiva, 2016. 272 p.
- TUAN, Yi-fu. **Topofilia:** Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente. São Paulo: DIFEL, 1980. 288 p.
- UNESCO. **Lista do Patrimônio Mundial.** Brasil, s.d. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/>. Acesso em: 15 jun. 2024.
- WEATHER SPARK. **Dados climáticos:** Gráfico Direção dos Ventos - Santa Rosa/RS. 2024. Disponível em: <https://pt.weatherspark.com/y/29483/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Santa-Rosa-Rio-Grande-do-Sul-Brasil-durante-o-ano>. Acesso em: 14 ago. 2024.
- WE MADE THAT. **Transforming the streetscape of a key gateway into central Croydon.** 2024. Disponível em: <https://www.wemadethat.co.uk/projects/croydon-south-end>. Acesso em: 02 jul. 2024.
- WRI BRASIL. **WRI Brasil - Cidades: Ruas completas.** s.d. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/projetos/ruas-completas>. Acesso em: 18 mar. 2024.
- WORLD LANDSCAPE ARCHITECT (WLA). **Reversing the fortunes of a London High Street.** 2024. Disponível em: <https://worldlandscapearchitect.com/reversing-fortunes-london-high-street-hassell/?v=3a1ed7090bfa>. Acesso em: 02 jul. 2024.





Entre memória e projeto:
Requalificação da Avenida Rio Branco em Santa Rosa

Daiane Backes
Trabalho de Conclusão de Curso I · 2024