

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ
Departamento de Arquitetura

CAROLINA PERALTA JOAQUIM CUNHA

**CIDADE E MEMÓRIA: A Requalificação dos Espaços Públicos no
Centro Histórico de Taubaté - SP**

Taubaté
2019

CAROLINA PERALTA JOAQUIM CUNHA

**CIDADE E MEMÓRIA: A Requalificação dos Espaços Públicos no
Centro Histórico de Taubaté – SP**

Relatório de Pesquisa para o desenvolvimento do Trabalho de Graduação pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo, pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Taubaté, elaborado sob orientação do Prof. Me. Benedito Assagra Ribas de Mello.

**Taubaté
2019**

Ficha catalográfica elaborada pelo SIBI
Sistema Integrado de Bibliotecas / UNITAU

C972c Cunha, Carolina Peralta Joaquim
Cidade e memória: a requalificação dos espaços públicos no Centro
Histórico de Taubaté-SP. /Carolina Peralta Joaquim Cunha. – 2019.
102 f.: il.

Monografia (graduação) - Universidade de Taubaté, Departamento de
Arquitetura, 2019.
Orientação: Prof. Me. Benedito Assagra Ribas de Mello.
Departamento de Arquitetura.

1. Acupuntura urbana. 2. Caminhabilidade. 3. Centro expandido. 4.
Espaços públicos. I. Título.

CDD – 711.4

Elaborada pela Bibliotecária (a) Angelita dos Santos Magalhães – CRB-8/6319

CAROLINA PERALTA JOAQUIM CUNHA

**CIDADE E MEMÓRIA: A Requalificação dos Espaços Públicos no
Centro Histórico de Taubaté – SP**

Relatório de Pesquisa para o desenvolvimento do Trabalho de Graduação pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo, pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Taubaté, elaborado sob orientação do Prof. Me. Benedito Assagra Ribas de Mello.

Taubaté, 11 de dezembro de 2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Benedito Assagra Ribas de Mello
Universidade Braz Cubas (UBC)

Prof. Dr. Flávio José Nery Conde Malta
Universidade de Taubaté (UNITAU)

Prof. Lucas Augusto dos Santos e Barros
Centro Universitário ENIAC

Dedico este trabalho final de Graduação à minha mãe Rosana e a minha avó Neuza que estiveram comigo nesta caminhada e ao meu avô Geraldo que me norteia com os aprendizados que deixou.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Benedito Assagra Ribas de Mello, que sempre esteve disposto em contribuir para o meu aprendizado, neste e em outros projetos ao longo da vida acadêmica.

A minha mãe Rosana, que sempre me incentivou a correr atrás dos meus sonhos e acreditar no meu potencial.

Ao meu avô Geraldo e minha avó Neuza, que sempre proporcionaram as melhores instituições de ensino, contribuindo em minha formação.

Aos amigos que conquistei nestes cinco anos, a todas as experiências vividas e aos trabalhos durante madrugadas.

Aos demais, amigos, professores que de alguma forma contribuíram para meu amadurecimento no decorrer do curso.

“O centro é a única parte da cidade que pertence a todos. Não importa onde você more; o centro também é seu. Investir no centro da cidade é a única forma, baseada em um local, de beneficiar todos os cidadãos de uma só vez.”

Jeff Speck

RESUMO

O presente trabalho visa abordar a decadente situação do Centro Expandido da cidade de Taubaté – SP, buscando desenvolver um projeto de requalificação da paisagem urbana e dos espaços públicos adjuntos a bens de interesse cultural. A proposta tem por finalidade resgatar as memórias da cidade que outrora tiveram vasta importância, possibilitando a valorização e a otimização destes espaços para uma função social e cultural. Utilizando um método de acupuntura urbana através de intervenções pontuais e dos dez passos para a caminhabilidade de Jeff Speck, objetivando-se antever os pedestres, a acessibilidade e a preservação dos patrimônios históricos, associando o urbanismo com os patrimônios edificados da cidade e a sua paisagem.

Palavras-chave: Acupuntura Urbana. Caminhabilidade. Centro Expandido. Espaços Públicos. Requalificação da Paisagem Urbana.

RELAÇÃO DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa dos limites do Centro Expandido e Centro Histórico de Taubaté.....	15
Figura 2 - Três áreas principais do Corredor Cultural do Rio de Janeiro.....	32
Figura 3 - Três áreas principais do Corredor Cultural do Rio de Janeiro.....	32
Figura 4 - Rio antigo, Arcos da Lapa e Pão de Açúcar	33
Figura 5 - Praça Floriano, Cinelândia-RJ	33
Figura 6 - Praça XV.....	34
Figura 7 - Largo São Francisco.....	35
Figura 8 - Saara - RJ.....	35
Figura 9 - Av. Presidente Vargas, Rio de Janeiro.	36
Figura 10 - Movimentação noturna na lapa	36
Figura 11 - Bares na região da Lapa.....	37
Figura 12 - Vista da Rua do Lavradio na Lapa, Rio de Janeiro	37
Figura 13 - Rua dos Mercadores - Lapa.	38
Figura 14 - Antiga feira livre nos arredores dos arcos da Lapa	38
Figura 15 - Rua Gonçalves Dias, Lapa	39
Figura 16 - Antes e depois da Rua 24 de maio, Quito	40
Figura 17 - Igreja La Merced no Centro Histórico de Quito	41
Figura 18 - Centro Histórico de Quito - Equador.....	42
Figura 19 - Conjunto arquitetônico no Centro Histórico de Quito.....	42
Figura 20 - Greenacre Park – Nova Iorque.	43
Figura 21 - Pracinha Oscar Freire	44
Figura 22 - Pracinha Oscar Freire	45
Figura 23 - Mapa Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, divisão sub-regional.....	47
Figura 24 - Mapa de Evolução Urbana	49
Figura 25 - Limites da Zona Central no plano diretor de 2011.....	50
Figura 26 - Mapa de zoneamento macro-urbano..	51
Figura 27 - Mapa de uso do solo do centro expandido.....	52
Figura 28 - Corredores verdes de ligação entre os espaços públicos	53
Figura 29 - Mapa de Vazios Urbanos no Centro Expandido.....	54

Figura 30 - Mapa de vias urbanas.....	56
Figura 31 - - Mapa de áreas de interesse de projeto.	58
Figura 32 - Mapa de uso e ocupação do solo da área de interesse	59
Figura 33 - Calçada R. Anízio Ortiz Monteiro.....	61
Figura 34 - Limite entre Centro histórico e Centro expandido pela mudança de piso. .	61
Figura 35 - Árvore na Av. Nove de Julho	62
Figura 36 - Ciclofaixa fora da norma na Rua Anízio Ortiz Monteiro.....	62
Figura 37 - Van parada na ciclofaixa da Rua Anízio Ortiz Monteiro.....	63
Figura 38 - Antes e Depois da Rua Duque de Caxias	64
Figura 39 - Praça Dom Epaminondas.....	65
Figura 40 - Praça Dom Epaminondas.....	65
Figura 41 - Palco de atividades na Praça Dom Epaminondas.....	66
Figura 42 - Mercado Municipal de Taubaté	66
Figura 43 - Praça Campos Sales	67
Figura 44 - Terça Sintonia	68
Figura 45 - Batuque do Vale na Praça Dr. Barbosa de Oliveira	68
Figura 46 - Degradação da Estação Ferroviária, na R. Dino Bueno.	69
Figura 47 - Residência dos Oliveira Costa, na Rua Visconde do Rio Branco	70
Figura 48 - Azulejos quebrados da Residência Oliveira Costa.....	70
Figura 49 – Zoneamento	71
Figura 50 - Mapa de instrumentos urbanísticos.....	72
Figura 51 - Mapa de projetos estratégicos.....	74
Figura 52 - Esquema da área um	78
Figura 53 - Esquema da área dois.....	80
Figura 54 - Esquema da área três	81
Figura 55 - Esquema da área quatro e cinco	84
Figura 56 - Esquema área 6	85
Figura 57 - Corte Longitudinal da área	86
Figura 58 - Esquema de corte Deck, Praça Campos Sales.	87
Figura 59 - Corte Longitudinal (AA) do Deck, Praça Campos Sales.	87
Figura 60 - Corte Transversal (BB) do Deck, Praça Campos Sales.	88
Figura 61 - Detalhamento de Mobiliário Urbano, bancos.....	88

Figura 62 - Detalhamento de Mobiliário Urbano, Ponto de Ônibus.....	89
Figura 63 - Bicletário.....	89
Figura 64 - Localização das Vistas em planta.....	90
Figura 65 - Vista 1, Praça Dom Epaminondas.....	90
Figura 66 – Vista 2, Praça Dom Epaminondas.....	91
Figura 67 - Vista 3, Expansão do Calçadão.....	91
Figura 68 – Vista 4, Praça Campos Sales.....	92

RELAÇÃO DE TABELAS

Tabela 1 - Análise das Potencialidades e Problemáticas.	60
Tabela 2 - Tabela de Zoneamento da Macrozona Urbana	73

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
1. OBJETIVOS.....	13
1.1. OBJETIVO GERAL.....	13
1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13
2. JUSTIFICATIVAS.....	14
3. METODOLOGIA.....	17
4. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	18
4.1. O ESPAÇO E O INDIVÍDUO	18
4.2. PATRIMÔNIO CULTURAL.....	19
4.3. CENTRO URBANO, CENTRO HISTÓRICO E CENTRO EXPANDIDO	20
4.4. LEGISLAÇÃO	21
4.5. ACUPUNTURA URBANA.....	22
4.6. CAMINHABILIDADE	23
4.7. OS DEZ PASSOS PARA A CAMINHABILIDADE	24
4.7.1. Passo 1: Pôr o automóvel no seu lugar.....	24
4.7.2. Passo 2: Mesclar os usos	25
4.7.3. Passo 3: Adequar o estacionamento	25
4.7.4. Passo 4: Deixar o sistema de transporte fluir	26
4.7.5. Passo 5: Proteger o Pedestre.....	26
4.7.6. Passo 6: Acolher as Bicicletas.....	27
4.7.7. Passo 7: Criar Bons Espaços	27
4.7.8. Passo 8: Plantar Árvores.....	28
4.7.9. Passo 9: Criar Faces de Ruas Agradáveis e Singulares.....	29
4.7.10. Passo 10: Eleger Suas Prioridades.....	29

5.	ESTUDOS DE CASO E VISITAS TÉCNICAS.....	31
5.1.	CORREDOR CULTURAL – RIO DE JANEIRO	31
5.1.1.	O projeto.....	31
5.1.2.	Visita técnica à região da lapa/ Cinelândia.....	36
5.1.3.	Relevância do projeto à pesquisa	39
5.2.	REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE QUITO – EQUADOR.....	39
5.2.1.	A história	39
5.2.2.	O projeto.....	40
5.2.3.	Relevância do projeto à pesquisa	42
5.3.	POCKET PARK - PRACINHA OSCAR FREIRE, SÃO PAULO.....	43
5.3.1.	A história	43
5.3.2.	O projeto.....	44
5.3.3.	Contribuição do projeto à pesquisa	45
6.	DEFINIÇÃO DA ÁREA ESTUDADA	46
7.	CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAUBATÉ.....	47
7.1.	LOCALIZAÇÃO.....	47
7.2.	EVOLUÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO	48
7.3.	A CIDADE DE TAUBATÉ ATUALMENTE.....	49
8.	ZONEAMENTO	50
8.1.	Plano Diretor de Taubaté.....	50
9.	ANÁLISE MACRO-escala	52
9.1.	Caracterização do Uso do Solo do Centro Expandido	52
9.2.	Identificação dos Vazios Urbanos e áreas subutilizadas	54
9.3.	Classificação do Sistema viário do Centro Expandido.....	55
9.4.	Identificação dos Patrimônios Históricos.....	56
10.	análise micro.....	58

10.1. áreas de interesse para o projeto	58
10.2. uso e ocupação do solo	59
11. VISITAS TÉCNICAS	60
11.1. CALÇADAS, RUAS E ACESSIBILIDADE	60
11.2. CICLOFAIXAS	62
11.3. POLUIÇÃO VISUAL	63
11.4. ESPAÇOS DE INTERAÇÃO SOCIAL	64
11.5. DEGRADAÇÃO DOS PATRIMÔNIOS HISTÓRICOS	68
12. O PROJETO	71
12.1. INSTRUMENTOS URBANISTICOS	71
12.2. DIRETRIZES URBANISTICAS gerais.....	74
12.2.1. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA UM	77
12.2.2. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA DOIS	79
12.2.3. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA TRÊS	81
12.2.4. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA QUATRO E CINCO	81
12.2.5. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA SEIS	84
13. O PROJETO, ÁREA QUATRO E CINCO.....	86
14. CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	95
ApêNDICE I.....	100
APÊNDICE II.....	101
APENDICE III	102

INTRODUÇÃO

1. OBJETIVOS

1.1. OBJETIVO GERAL

O objetivo deste trabalho é elaborar uma proposta de requalificação da paisagem urbana, buscando revalorizar o patrimônio cultural edificado presente na área adjunta a espaços públicos, bem como requalificar o desenho urbano em prol da acessibilidade, sociabilidade e usos em vários períodos tendo em vista sua grande importância cultural para o Vale do Paraíba e região e um importante elemento da memória coletiva e valorização da cidadania.

1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Instrumentalizar uma ocupação noturna de qualidade;
- Propor elementos de desenho urbano que integrem a cidade compartimentada como para baixo e acima da linha férrea;
- Valorizar a caminhabilidade;
- Através de uma acupuntura urbana, propor projetos no entorno dos bens culturais;
- Propor a preservação dos bens culturais e conjuntos representativos para a história da cidade;
- Propor diretrizes para impedir que o desenho urbano original da cidade seja modificado;
- Propor diretrizes para atender normas de mobilidade urbana e acessibilidade;

2. JUSTIFICATIVAS

A área estudada foi determinada por um projeto de iniciação científica desenvolvida no ano de 2018, que visava estudar e compreender o déficit de habitação no Centro Expandido de Taubaté, justificado pela baixa densidade demográfica na malha central. Buscou-se refletir sobre os edifícios que tiveram importância para a história e crescimento da cidade, bem como suas utilidades, e também o desenho atual da cidade, que deve ser preservado.

O Centro histórico de Taubaté é compreendido no plano diretor (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017) como território de cultura e memória e segue um perímetro partindo da Rua Jacques Felix, percorrendo a Avenida Nove de Julho, seguindo pela Rua Quatro de Março até a Rua Cel. Gomes Nogueira, encerrando sua delimitação pela Avenida Desembargador Paulo de Oliveira Costa. Houve uma necessidade de expansão da área do Centro Histórico para o Centro Expandido, pois os patrimônios identificados abrangem a área do Centro Expandido que fazem parte da história e memória da cidade.

Empregado também pelo Conselho Municipal da cidade compreende-se centro expandido como a área que cerca o centro histórico, entende-se seu limite partindo da Rua Eucário Rebouças de Carvalho continuando com a Rua Mal. Deodoro da Fonseca seguindo pela Rua Dino Bueno com a Av. Professor Walter Taumaturgo, passando pela Rua Juscelino Kubitschek de Oliveira, seguindo pela Avenida Desembargador Paulo de Oliveira Costa passando pela Rua Juca Esteves, encerrando sua delimitação na Rua Ver. Rafael Braga.

LIMITES DO CENTRO HISTÓRICO E EXPANDIDO

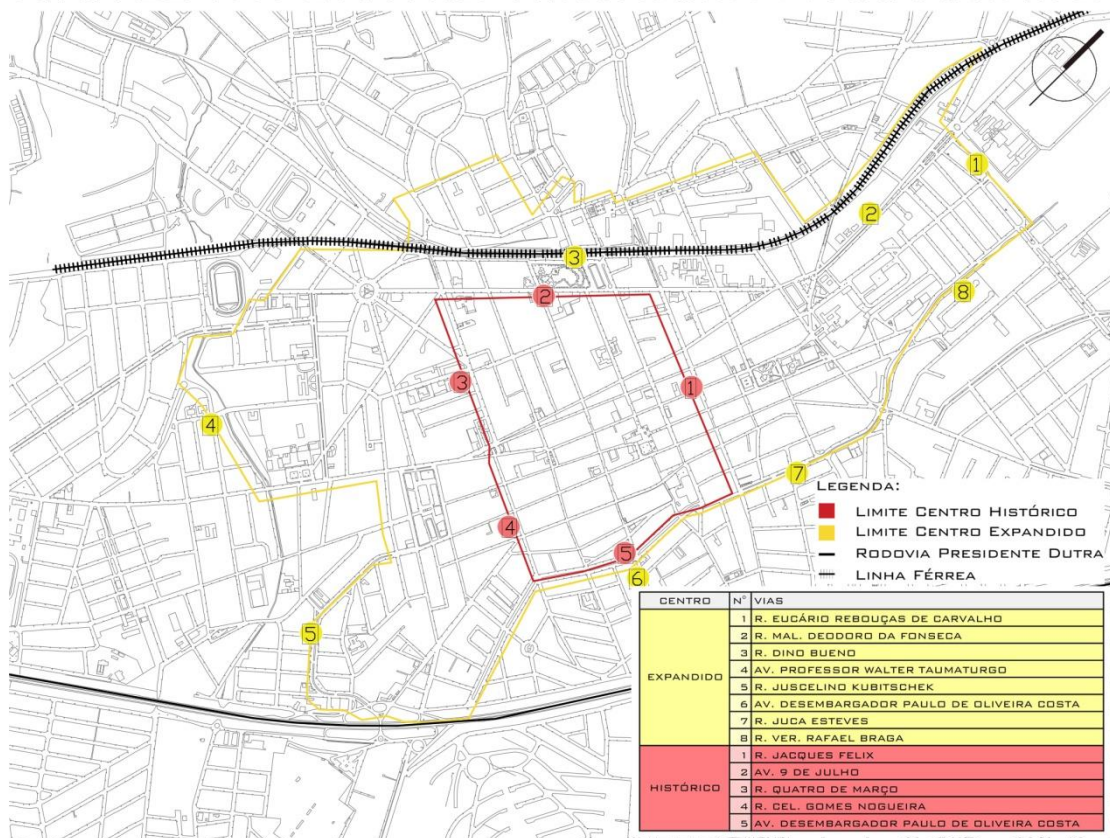


Figura 1 - Mapa dos limites do Centro Expandido e Centro Histórico de Taubaté

Fonte: AUTOR, 2019. Autor: Prefeitura Municipal de Taubaté, 2011.

Após uma interpretação e análise do espaço estudado e o contexto em que ele se insere, foram constatadas algumas causas da degradação deste espaço como: a descaracterização das fachadas com o uso demasiado de outdoors e propagandas ocasionando uma poluição visual e um desenho urbano que embora privilegie o automóvel atualmente, não desempenha eficiência. As ruas são estreitas e proporcionam trânsito integral no horário de funcionamento dos comércios, e também apresentam calçadas inadequadas com postes da rede de energia, lixeiras e placas de trânsito formando barreiras físicas, impedindo que pedestres percorram a calçada, que não se adequam as normas de acessibilidade.

Foram identificadas cinquenta e sete obras arquitetônicas de interesse para preservação da memória e cultura da cidade de Taubaté, porém de acordo com a secretaria de turismo e cultura da cidade, apenas vinte e quatro obras arquitetônicas identificadas são tombadas como patrimônio histórico no Centro, sendo: Dois pelo Iphan, oito pelo Condephaat e vinte e dois pelo município. Por

este motivo, há uma necessidade de se preservar a arquitetura remanescente de diferentes épocas da cidade e de seus processos de adensamento urbano, pois estes edifícios na degradação em que se encontram e na ignorância que foram postos no plano da cidade passam despercebidos pelo cidadão comum.

O déficit de habitação no Centro é uma consequência de um processo histórico que ocorre na maioria dos centros urbanos relacionado ao desenvolvimento das cidades. Por se localizarem em sua maioria em locais estratégicos e pelo seu crescimento, suas atividades sofrem transformações.

A ausência de um planejamento e uma descontinuidade no desenho urbano do centro histórico comprova a carência de diretrizes projetuais que impedissem tais direções, sobre a não continuidade dos planos diretores e suas atualizações. Busca-se revalorizar o centro expandido da cidade e sua memória através de uma requalificação urbana visando o método de acupuntura urbana. Também foi utilizado os “10 passos para a caminhabilidade” do livro Cidade caminhável de Jeff Speck, essencial para a construção do trabalho, sendo eles:

Passo 1- Por o automóvel em seu lugar;

Passo 2 - Mesclar os usos;

Passo 3- Adequar os estacionamentos;

Passo 4 - Deixar o sistema de transporte fluir;

Passo 5- Proteger o pedestre;

Passo 6 - Acolher as bicicletas;

Passo 7 - Criar bons espaços;

Passo 8 - Plantar árvores;

Passo 9 - Criar faces de ruas agradáveis e singulares;

Passo 10 - Eleger suas prioridades.

3. METODOLOGIA

O processo metodológico se iniciou através de uma pesquisa bibliográfica dos livros Cidade Caminhável e Projeto de Lugar – Colaboração entre Psicologia, Arquitetura e Urbanismo, utilizando os 10 passos para a caminhabilidade, combinado à revalorização do Centro Expandido de Taubaté, que buscou identificar como as formas atuais dificultam as interações humanas e como o pertencimento está ligado à memória do lugar, seguido de análises da área de estudo.

Foram feitos levantamentos e análises do Centro Expandido sobre seu zoneamento, identificando fatores que contribuíram para gerar a problemática de uma baixa densidade demográfica populacional, contribuindo assim, para elaborar diretrizes que coloquem a caminhabilidade, os bens culturais e a qualidade de vida, lado a lado.

4. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

4.1. O ESPAÇO E O INDIVÍDUO

Segundo Milton Santos (1926-2001) o espaço geográfico é “formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. Para o autor, não existe um objeto sem uma ação e não existe uma ação sem um objeto, por isso a paisagem se torna tudo aquilo que nós vemos e diferente para cada indivíduo.

As interações humanas influenciam no espaço, bem como o espaço influencia nas interações humanas (JODELET, 2002). Basta conseguir separar elas de um círculo vicioso e de um virtuoso. O círculo vicioso é uma característica que aprisiona, criando assim um espaço disciplinar que muitas vezes é silencioso e passa despercebido a nossa percepção, ocasionando o adestramento dos corpos. (VASCONCELLOS, 2019).

O círculo vicioso pode ser explicado com o panóptico de Jeremy Bentham, um jurista inglês que utiliza através de uma visão panorâmica o domínio disciplinar do indivíduo. O sistema se baseia em um edifício em formato de anel com uma torre central, esta torre abrigava os vigias que observavam sistematicamente os indivíduos em suas pequenas celas. Cada cela dava para o exterior e o interior do edifício onde não havia nenhum ponto de sombra, assim os vigilantes tinham a visão dos indivíduos, mas os indivíduos não tinham a visão do vigia e o mistério de saber se estavam sendo observados ou não fazia com que eles se contivessem. (FOUCAULT, 1970).

Para Denise Jodelet, licenciada em filosofia pela Sorbonne, o entender da memória evita que haja uma ruptura entre o presente, o passado e o futuro, assim as pessoas sentem pertencidas a determinado lugar e atribuem sentidos aos seus espaços de vida, e esse sentimento de pertencimento compensa a sensação do medo. Os objetos do cotidiano são determinantes para uma imagem de permanência e estabilidade, porém as formas atuais das cidades dificultam as interações

humanas. Também completa que existe uma memória social inconsciente que tem importância significativa na formação da identidade dos indivíduos.

Por isso há um questionamento sobre onde às pessoas estão indo e onde elas não estão, e até que ponto a arquitetura influencia na atitude dos indivíduos, ou seja, até que ponto ela está condicionada. Muitas vezes elas estão em lugares que não foram designados a tal ato. Podemos observar que os pontos de maior encontro são os mais sociáveis e entender o porquê promovem maiores encontros, assim projetar espaços que supram esta necessidade da cidade e do indivíduo.

4.2. PATRIMÔNIO CULTURAL

Utiliza-se o conceito de Patrimônio Cultural por abranger tanto o ponto de vista histórico quanto um olhar sobre a paisagem. Pode ser entendido como um legado recebido do passado, que vivemos no presente e transmitimos a futuras gerações, sendo fonte insubstituível de vida e inspiração, como nossa referência e identidade. (UNESCO, 2017).

No Artigo 216 da Constituição federal de 1988 estabelece patrimônio cultural como sendo os bens “de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”.

Os bens materiais e imateriais incluem as formas de expressão; os modos de criar; fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (constituição federal, 1988)

O Decreto de 1937 (LEI Nº 25, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1937) estabelece como patrimônio “o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” dispensando obras arquitetônicas estrangeiras.

Na carta de Veneza de 1964, o monumento histórico é compreendido como uma criação arquitetônica isolada, onde tanto o sítio urbano quanto o rural testemunham particularidades de uma civilização, bem como uma evolução significativa ou um acontecimento histórico. Não só as grandes criações tem significância cultural, mas também as obras modestas que com o tempo adquiriram esta significância. Na carta de Petrópolis de 1987, o sítio urbano deve ser compreendido em seu sentido crítico e não a uma oposição a espaços que não são históricos dentro da cidade, porque a cidade é um organismo histórico.

Os monumentos passaram a ser vistos como oportunidades de reorganização do espaço intraurbano, adequando-se a usos que não necessariamente reverteriam rentabilidade econômica, mas que poderiam ter um retorno social. (PCH, 2015).

O programa de cidades históricas tem como objetivo preservar os monumentos tombados, os tornando viáveis economicamente através de seu uso. Para gerar uma renda pelas atividades turísticas, são vistos como oportunidades para reorganizar os espaços urbanos, adequando aos usos para um retorno social, criando assim um círculo virtuoso de auto sustentação econômica. (PCH, 2015).

A memória nas pessoas guarda a permanência de um espaço que não se demonstra da mesma maneira atualmente. O esquecimento faz parte da memória e quando se perde os acontecimentos que ficaram com quem viveu, perdemos uma parte da história, por isso a necessidade de garantir novos usos por que inserir um patrimônio no cotidiano da cidade, só garante um significado a partir de um uso cognitivo, buscando gerar conhecimento e uma relação afetiva entre o patrimônio, a cidade e os indivíduos.

4.3. CENTRO URBANO, CENTRO HISTÓRICO E CENTRO EXPANDIDO

O centro de uma cidade é um local significativo para ela, pois ele sofre com todos os processos de evolução e atividades dos indivíduos, que influencia na forma como lidamos com o espaço. Pode-se identificar como sendo um núcleo de atividades voltadas para a economia, podendo perceber o conceito de centro no

dicionário Houaiss: “Meio de um espaço qualquer: o centro da cidade. [Figurado] O ponto principal: o centro dos negócios.” (DICIONÁRIO HOUAISS, 2019).

Com o crescimento das cidades, diluiu-se a localização do “Centro” como coordenada espacial, vigorando a ideia de centro cívico, comercial e, especialmente, de repositário e expressão física de experiências coletivas como cita Cristina Meneguello em “No coração da cidade: observações sobre a preservação dos centros históricos”.

Para a Carta de Petrópolis (1987) sítio histórico urbano é entendido como: “[...] o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações (...) já que toda cidade é um organismo histórico.” Esse sítio urbano comporta as paisagens natural e construída, assim como a vivência de seus indivíduos no passado e no presente, que vivem em constante transformação.

A zona central possui um remanescente arquitetônico e de memória, visto que sua localização e seu contexto histórico também são definidos como uma área administrativa, principalmente pela hierarquia do espaço urbano, como identificamos na área de estudo. Assim, pode-se entender o centro histórico de uma cidade como:

O núcleo de origem do aglomerado, de onde irradiaram outras áreas urbanas sedimentadas pelo tempo, conferindo assim a esta zona uma característica própria cuja delimitação deve implicar todo um conjunto de regras tendentes à sua conservação e valorização (DGOTDU, 2005).

4.4. LEGISLAÇÃO

Para se planejar uma cidade no Brasil é necessário seguir o Estatuto da Cidade, lei 10.257/2001, que estabelece normas públicas e de interesse social que regulam o uso do domínio urbano para o benefício da segurança e do bem-estar dos cidadãos, buscando um equilíbrio do ambiente, como na Constituição Federal de 1988. Conforme o art. 39 do Estatuto da Cidade, o plano diretor é um “[...] instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” e a propriedade urbana

apenas cumpre sua função social quando ela atende os requisitos necessários para dispor uma cidade proporcionando qualidade de vida.

O plano diretor é uma lei municipal, elaborada pela Prefeitura e aprovada pela Câmara de Vereadores, que determina parâmetros, incentivos e instrumentos para o desenvolvimento de uma cidade (Prieto; Menezes; Calegari, 2018). Para Villaça (1999), o plano diretor é dado:

[...] a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longos prazos, e aprovadas por lei municipal.(Villaça, 1999, p.238).

No estatuto da cidade, lei 10.257/2001, o plano diretor deve ser revisto a cada dez anos, englobando assim o município inteiro, tornando obrigatório em cidades com mais de vinte mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, onde o município tenha interesse, integrantes de áreas com interesse turístico ou inseridas na área de influência de empreendimentos com significativo impacto ambiental.

4.5. ACUPUNTURA URBANA

O termo Acupuntura Urbana foi defendido pelo arquiteto e teórico finlandês Marco Casagrande, relacionando o desenho urbano de uma cidade com uma terapia milenar chinesa, a acupuntura, que busca através de pequenas intervenções pontuais, regenerar áreas desocupadas ou com uso impróprio. (CSUL, 2015)

No Brasil, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner trouxe este conceito às discussões levantando o problema geral das cidades atualmente como à falta de planejamento e o desequilíbrio das partes que formam esta cidade. Por isso Lerner aponta que o

planejamento de uma cidade toma tempo e é necessário esse tempo, porém isso não impede que algumas intervenções criem uma nova energia. A energia é a vital, necessária para entender a cidade como um organismo vivo que através desta energia atua nas relações do espaço com os indivíduos.

Para Lerner as pessoas precisam ser convencidas de que o carro não é importante. Por isso, utiliza sua experiência em acupuntura urbana na cidade de Curitiba, quando estava descontente com o prefeito da época que havia estreitado calçadas para alargar algumas ruas. Com o baixo orçamento que tinham, criaram estações tubo nas paradas para permitir maior embarque por varias portas, como nos metrô. (El país, 2015?)

Lerner ainda completa que a acupuntura urbana pode mudar progressivamente a vida na cidade, porque elas ajudam a sarar a dor de forma instantânea e eficaz, e essa dor pode ser entendida como a dor das problemáticas enfrentadas dentro dos centros urbanos, que são determinadas principalmente pela mobilidade e a falta de continuidade dos desenhos urbanos dessas cidades.

Para Tom Avermaete, professor de arquitetura na TU Delft, na Holanda: “Há muitas iniciativas interessantes, principalmente em projetos de pequenas escalas e colaborativos – são pequenas arquiteturas em lugares pontuais, é diferente de pensar no grande boulevard ou na grande praça.” Entende-se que com as pequenas intervenções pontuais, a arquitetura e estes pequenos espaços geram impactos significativos na vida da cidade, à mobilidade e ao desenho urbano.

4.6. CAMINHABILIDADE

O termo Caminhabilidade, do inglês *Walkability*, indica o quanto uma cidade é adequada para o caminhar. Através do deslocamento a pé em calçadas e espaços públicos deve oferecer acessibilidade e oportunidades para que mais pessoas utilizem este método de locomoção. Nas primeiras cidades no mundo o pedestre era prioritário, porém com o advento do automóvel e sua praticidade houve políticas públicas de interesse em uma cidade para o automóvel.

O Novo Urbanismo que surgiu na década de 80 nos Estados Unidos, defende que bairros devam ser mistos, diversificando residências e comércios para que os indivíduos não tenham que se deslocar em grandes distâncias no seu dia a dia. Busca promover maior caminhabilidade aos pedestres através de espaços públicos acessíveis adjuntos a edifícios e a paisagem, promovendo maior integração do ambiente preservando a história local. (CNU, 1993)

Para Robert Voigt (2013), a caminhabilidade afeta a saúde de uma comunidade, a economia e a qualidade de vida de uma cidade, pois as diversas possibilidades de se andar a pé em cuidar dos assuntos cotidianos é medida pela distância em que estes assuntos se encontram do indivíduo, principalmente influenciados pelas super quadras que tornam a caminhada mais longa.

4.7. OS DEZ PASSOS PARA A CAMINHABILIDADE

O livro Cidade Caminhável de Jeff Speck é uma síntese de estudos de conceitos eficientes para transformar cidades para que tenham maior caminhabilidade e como a forma que são planejadas interferem na escolha do meio de transporte dos indivíduos. Os grandes centros urbanos são engolidos pelos automóveis, e as necessidades de mobilidade urbana, segurança e espaços de interação ficam em segundo plano. Por isso, o livro apresenta dez passos para cidades mais caminháveis representados a seguir.

4.7.1. Passo 1: Pôr o automóvel no seu lugar

O automóvel é o servo que se tornou senhor. Há sessenta anos, ele tem sido o favor dominante na formação de nossas cidades. Relegar o carro ao seu papel correto é essencial para recuperar as cidades para o pedestre, e fazê-lo exige uma compreensão de como os carros e seus asseclas distorceram, desnecessariamente, a forma como decisões de projeto são tomadas nas comunidades nos Estados Unidos. (Speck, 2016 p.73)

O automóvel é visto como uma necessidade da população, um instrumento de libertação que atualmente aprisionou muitas pessoas, e há uma necessidade de coloca-lo em seu lugar, principalmente por conta da demanda induzida, que ocorre quando há um aumento na disponibilidade de ruas que reduz o custo de tempo dos indivíduos para chegarem ao lugar que desejam conseqüentemente um aumento da quantidade de pessoas que tendem a dirigir muito mais, havendo uma falta de diálogo com a população para comprovar a necessidade de determinadas ações.

4.7.2. Passo 2: Mesclar os usos

Para que as pessoas optem por caminhar, a caminhada deve ter um propósito. Em termos de planejamento, o propósito é atingido pelo uso misto ou, mais exatamente, criando um adequado equilíbrio de atividades dentro de uma distancia entre elas possível de ser completada a pé. Apesar de haver exceções, a maioria dos centros das cidades tem um desequilíbrio de usos que somente pode ser suplantado pelo aumento da oferta de moradia. (Speck, 2016 p.73)

É uma critica ao tempo que gastamos entre casa e trabalho, havendo uma necessidade de mesclar os usos, criando bairros que possuam comércio e residência, contribuindo para uma maior caminhabilidade em diferentes períodos do dia, proporcionando novas moradias nos centros, pois são as áreas que concentram maior comércio e também as que são deixadas de lado, por isso os patrimônios históricos e antigas igrejas sofrem com o abandono.

4.7.3. Passo 3: Adequar o estacionamento

Como afirma Andres Duany, “estacionamento é destino”. É a força, não tão oculta, que determina a vida ou morte de muitos centros de cidades. As exigências de estacionamento e os preços determinam a destinação de mais área urbana em todo o país do que qualquer outro fator, mas até recentemente sequer havia uma teoria de como usar o estacionamento em beneficio da cidade. Essa teoria agora existe e esta começando a afetar as politicas em todo o pais. (Speck, 2016 p.74)

O valor pago por estacionar nas ruas não cobrem os custos totais para implementar uma vaga, onde seu preço baixo estimula os indivíduos a andar mais de automóvel. Possui um sentimento de segurança por saber que sempre vai haver algum lugar barato para se estacionar, aumentando o congestionamento e contribui para a baixa qualidade do ar e a qualidade de vida das pessoas.

4.7.4. Passo 4: Deixar o sistema de transporte fluir

Bairros feitos para caminhar podem florescer na ausência de transporte público, mas cidades caminháveis dependem totalmente dele. Comunidades que esperam tornar-se caminháveis devem tomar decisões no planejamento de transporte público com base em vários fatores que são, em geral, negligenciados. Entre eles, estão o muito frequente apoio público a investimentos em transporte, o papel desse na valorização dos imóveis e a importância do projeto no sucesso ou fracasso dos sistemas de transporte. (Speck, 2016 p.74)

Uma viagem em transporte público começa e termina com uma caminhada e um transporte eficiente depende da caminhabilidade, por isso há uma necessidade em investir em transportes públicos buscando atender mais pessoas, assim menos pessoas utilizarão transportes individuais, conseqüentemente a queda dos congestionamentos.

O transporte público tem potencial em transformar cidades, mas só é eficiente se combinados entre si, como bondes, VLTs e ônibus, pois são ferramentas que valorizam o espaço e estimulam seu desenvolvimento.

4.7.5. Passo 5: Proteger o Pedestre

Talvez seja o mais direto dos dez passos, mas também tem maioria de elementos variáveis, como tamanho do quarteirão, largura da faixa, movimentos de conversão, sentido do fluxo, sinalizações, geometria das vias e vários outros fatores que, juntos, determinam a velocidade do carro e a probabilidade de um pedestre ser atropelado. A maior parte das ruas nas cidades dos Estados Unidos, ao menos, metade desses fatores de forma errada. (Speck, 2016 p.75)

Apresenta as oportunidades que o pedestre tem quando a cidade possui mais quadras por quilometro quadrado, tornando a caminhada interessante e fazendo com que as ruas sejam menores, conseqüentemente, diminuindo o volume do tráfego. Outro ponto a se destacar são os semáforos que denotam a dominação do automóvel, pois para o autor, os pedestres não deveriam pedir permissão para atravessar uma rua.

4.7.6. Passo 6: Acolher as Bicicletas

Cidades caminháveis também são cidades boas para se pedalar, porque as bicicletas florescem em ambientes que estimulam os pedestres e porque a bicicleta torna o carro menos necessário. Nos Estados Unidos, mais e mais cidades têm feito grandes investimentos em infraestrutura para bicicletas com resultados impressionantes. (Speck, 2016 p.75)

Atualmente alguns jovens têm escolhido não tirar a carteira de motorista por preferirem investir na saúde e morar em lugares que favoreçam a utilização da bicicleta, além disto, cidades com mais ciclistas são consideradas mais seguras para ciclistas e pedestres, o que favorece esta situação são bairros de uso misto que possuem descolamentos menores entre casa e trabalho. As ciclovias tendem a aumentar o valor dos imóveis próximos a ela, pois parte do valor investido volta para a cidade em forma de imposto.

4.7.7. Passo 7: Criar Bons Espaços

Talvez a menos intuitiva discussão em planejamento pode ser o passo que, mais vezes, é dado erradamente. As pessoas gostam de espaços abertos e áreas livres. Mas também gostam e precisam de uma sensação de fechamento para se sentirem confortáveis como pedestres. Espaços públicos são tão bons quanto seu entorno e muito cinza ou verde – estacionamentos ou parques – pode fazer com que o possível pedestre fique em casa. (Speck, 2016 p.76)

Os espaços abertos são necessários para o indivíduo visto que trazem uma perspectiva mais abrangente, porém o ser humano também precisa de ambientes de fechamento que proporcionam conforto e acolhimento. O dimensionamento entre largura e altura dos espaços públicos deve ser proporcional adjunto ao estabelecimento de gabaritos que permitam preencher os quarteirões para que atenda o maior número de pessoas, evitando assim, lotes vazios que ocasionam uma quebra na paisagem.

O clima exerce influência no caminhar, porém não tem metade do impacto do desenho das ruas. O clima não é relevante, as pessoas irão caminhar em quase qualquer tipo de clima se houver um bom projeto.

4.7.8. Passo 8: Plantar Árvores

Assim como o transporte de massa, a maioria das cidades sabe que árvores são boas, mas poucas estão dispostas a pagar o preço justo por elas. Esse passo busca expressar o pleno valor das árvores e justificar os maiores investimentos que merecem em quase toda cidade. (Speck, 2016 p.76)

As árvores são necessárias para ajudar na diminuição da temperatura das cidades, bem como as ilhas de calor. Elas também ajudam a valorizar uma rua e um bairro, pois criam um espaço melhor para o caminhar e conseqüentemente mais pedestres passaram por esses espaços, assim há um aumento na renda dos comércios que se localizam nessas ruas.

Para se plantar árvores nas ruas, deve-se fazer um estudo para evitar problemas com espécies que invadem as ruas com suas raízes. É necessário o plantio de árvores da mesma espécie nas ruas, buscando uma maior identidade das ruas, e caso haja alguma praga nelas, o impacto é maior ocorrendo uma mobilização na rua.

4.7.9. Passo 9: Criar Faces de Ruas Agradáveis e Singulares

Caso se acredite em evidências, as paisagens das vias urbanas têm três principais inimigos: estacionamentos, drogarias e arquitetos famosos. Os três parecem priorizar paredes vazias, repetição e desconsideração pela necessidade do pedestre de ser entretido. A legislação urbana concentrada no uso, volume e exigências de estacionamento, somente agora começa a se preocupar em criar fachadas ativas que induzam o cidadão a caminhar. (Speck, 2016 p.77)

As fachadas não devem ser longas, pois permitem que o pedestre possa observar uma novidade na paisagem, tornando-a mais prazerosa. A escala do edifício deve ser escolhida para que as quadras tenham um panorama de diferentes edifícios. Os pedestres demonstram pouco estímulo no caminhar quando se encontram diante de uma visão monótona. Espaços verdes podem ser monótonos dentro das cidades, a não ser que sejam comparados com vitrines de lojas e barracas. A implantação de um edifício-garagem combinando lojas com estacionamento ajuda no valor de imóveis.

4.7.10. Passo 10: Eleger Suas Prioridades

Com a possível exceção de Veneza, mesmo a mais caminhável das cidades não é universalmente caminhável: há um número limitado de ruas interessantes por onde caminhar. Por isso, por mais bem projetadas que sejam as ruas, algumas continuarão a ser, sobretudo, para veículos automotores. É assim que deveria ser, mas as cidades precisam fazer uma escolha consciente a respeito do tamanho e da localização de seus núcleos caminháveis, para não desperdiçar recursos de caminhabilidade em áreas que nunca atrairão pedestres. (Speck, 2016 p.77)

Para uma cidade caminhável eficiente é necessário um bom plano de triagem urbana das ruas, assim estabelecer um padrão para investimentos. As ruas dentro desse plano recebem melhorias para uma melhor caminhabilidade e as ruas que estiverem entre o plano recebem investimentos completos para conectarem com as ruas principais do plano.

O centro da cidade é a única parte que pertence a todos os cidadãos e investir nele é a única forma de beneficiar a todos de uma única vez, por isso um bom plano de caminhabilidade deve ser implantado nesta área antes do restante da cidade.

5. ESTUDOS DE CASO E VISITAS TÉCNICAS

Os estudos de caso foram uma estratégia de para auxiliar no desenvolvimento desta pesquisa.

5.1. CORREDOR CULTURAL – RIO DE JANEIRO

5.1.1. O projeto

O Centro do Rio de Janeiro passou por muitas modificações em suas ruas, edifícios arquitetônicos e no desenho urbano, possuindo um conjunto de edifícios de diferentes épocas, além da demolição de alguns marcos da cidade, como também uma recente ocupação de acontecimentos culturais que transformaram o espaço do Centro em um lugar de encontro carioca (JOSÉ, 2010). Por esse motivo houve uma necessidade de recuperar e conservar o conjunto arquitetônico e a memória do Centro Histórico, através de um projeto chamado Corredor Cultural.

O corredor cultural é um projeto desenvolvido pela prefeitura do Rio de Janeiro adjunto ao Instituto Municipal de Arte e Cultura – RIOARTE e ao Instituto de Planejamento Municipal – IPLANRIO, para proteger a paisagem do Centro histórico buscando preservar as fachadas dos conjuntos arquitetônicos de quatro áreas (Saara, Praça XI, Lapa/Cinelândia e Entorno da Rua da Candelária), através da Lei nº. 506 de 17/01/1984. Por meio de uma cartilha de como recuperar, reformar ou construir seu imóvel no corredor cultural foram definidas diretrizes para realizar as adequações necessárias aos edifícios, bem como regras para identificar melhor as problemáticas da área com a participação popular, que foi indispensável em todo processo.

Para fiscalizar o cumprimento das diretrizes, se fez através de uma comissão permanente, onde os responsáveis também tinham participação nas reuniões populares, permitindo que houvesse uma forma mais democrática na realização do projeto. O projeto busca respeitar a identidade do espaço e junto com os usuários buscar a melhor maneira de recuperar a paisagem urbana, que é determinada pelos elementos sobrepostos nas fachadas e valorizar as características arquitetônicas.



Figura 2 - Três áreas principais do Corredor Cultural do Rio de Janeiro

Fonte: LIVRARIA DA TRAVESSA, 2002.

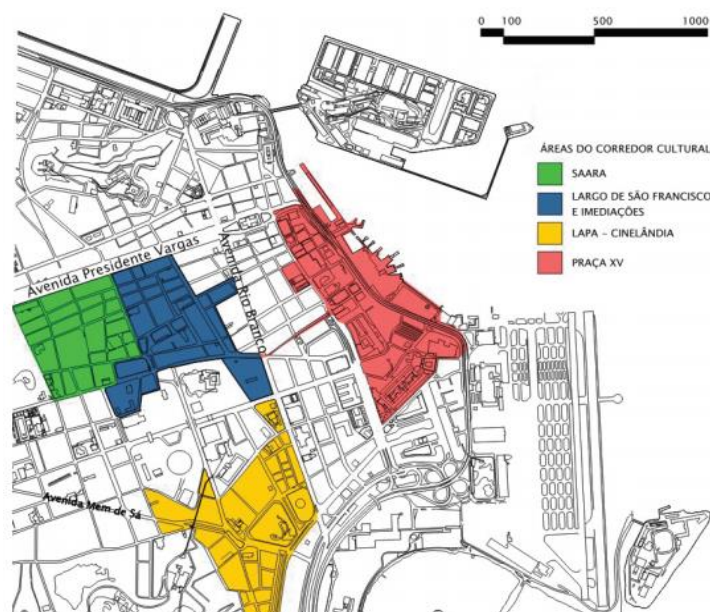


Figura 3 - Três áreas principais do Corredor Cultural do Rio de Janeiro

Fonte: Arquiteta Thalita Pereira da Fonseca, 2009.

A Lapa-Cinelândia é um ponto de referencia para a cidade. A Cinelândia é marcada pela altura dos prédios que são mais elevados. Nela abrigam os principais monumentos do início do século com edifícios modernos e grandes espaços públicos. A posição central, estações de metrô, bares, teatro municipal, câmara municipal e serviços são alguns dos fatores que contribuem para um maior

movimento na área, onde seu entorno se transforma durante períodos em palco de eventos políticos.

O desenho urbano se estreita saindo da Cinelândia e chegando à Lapa, que permanece o desenho original, de lotes com testada reduzida e muito profundos, com caráter popular e cores marcantes. O circo voador, os arcos da lapa e a sala Cecília Meireles dão caráter social e cultural para a área, contribuindo assim para criar um espaço mais social. As residências antigas deram lugar a hotéis, restaurantes, bares, academias, onde as instituições e serviços foram abrigados em novos edifícios. A dinâmica dessas áreas contribui para a preservação delas, que integram várias funções no contexto urbano.



Figura 4 - Rio antigo, Arcos da Lapa e Pão de Açúcar

Fonte: PICTUS, 2019.



Figura 5 - Praça Floriano, Cinelândia-RJ

Fonte: MULTIRIO, 2017. Autor: Cláudio Lara.

A praça XV foi por muito tempo porta de entrada do Brasil, onde atualmente permanecem arquiteturas religiosas e civis adjuntas aos edifícios antigos. Mesmo com a paisagem descontínua dos edifícios, ela ainda dá caráter nobre ao espaço e seus edifícios com gabarito mais alto definem os limites de sua área. Possui grande valor paisagístico por conta da arborização dos espaços que não são edificados e pelo mar. Dentro da área estão usos financeiros, institucionais, culturais, religiosos, comerciais e sociais, e por conta da paisagem foi estimulada a criação de feiras de artesanato, de antiguidades e de livros no paço da cidade. Pela proximidade com o mar, abriga lojas de pesca e o comércio de peixes, característico da área desde quando era entrada do Brasil.

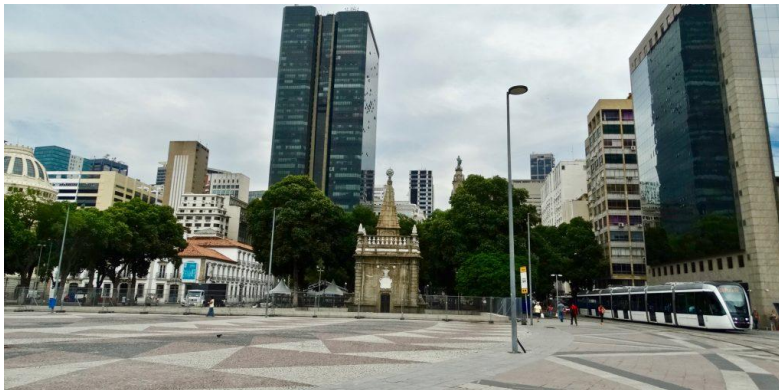


Figura 6 - Praça XV

Fonte: VIAGEMDEAAZ, 2019.

O largo de São Francisco e Imediações do Saara se destacam pela geometria de seu desenho urbano e na repartição de seus lotes, onde seus vazios tornam-se pontos de referencia para os cidadãos com lotes estreitos e profundos, como a Lapa. Ainda permanece o remanescente arquitetônico do início do século caracterizada por construções de dois a quatro pavimentos, além disso, há uma quebra no desenho em seus limites com edifícios altos.



Figura 7 - Largo São Francisco

Fonte: DIÁRIO DO RIO, 2017. Autor: Felipe Lucena.



Figura 8 - Saara - RJ

Fonte: DIÁRIO DO RIO, 2016. Autor: Felipe Lucena.

A problemática da área é observada na Av. Presidente Vargas que mesmo sendo projetada para receber edifícios altos, ainda se mantém cheia de vazios urbanos que aos poucos se transformam em estacionamentos. A área é caracterizada pelo comércio varejista que se distribuem ao longo das ruas para pedestres e é possível entender a separação de atividades por ruas havendo uma competição entre os comércios. Essa competição causa o uso exacerbado de propagandas que escondem as fachadas e causa o aumento de mudanças na estética do edifício.



Figura 9 - Av. Presidente Vargas, Rio de Janeiro.

Fonte: FLICKR, 2017. Autor: Cláudio Lara.

5.1.2. Visita técnica à região da lapa/ Cinelândia

Os projetos de revitalização da Lapa estimularam o crescimento econômico na área através da preservação das fachadas dos edifícios e da implantação de bares, utilizando a relação do espaço público e privado de forma mais clara e harmoniosa. Não foram feitas adequações a pessoas com deficiência em todo espaço, como a falta de piso tátil. Não houve degradação do espaço, entretanto está mal administrado por conta do comércio noturno que funciona no horário de descanso de alguns moradores, além de uma grande quantidade de mendigos e tráfico de drogas, que puderam ser avaliados nas visitas de campo.



Figura 10 - Movimentação noturna na lapa

Fonte: RIOIGO, 2016. Autor: Hdandrea.

Nota-se a presença de uma gentrificação devido ao processo de revitalização da área, que tende a ser crescente, pois no período diurno não há muita movimentação nos finais de semana. O uso e ocupação do solo é predominantemente comercial, com alguns usos mistos (comércio e residência), podendo identificar que a maioria está situada em edifícios históricos, onde sua fachada original foi preservada e os letreiros ou propagandas se adequaram ao espaço, transformando a paisagem do lugar.



Figura 11 - Bares na região da Lapa

Fonte: RIOIGO, 2016. Autor: Hdandrea.

Garantindo maior identidade estética ao espaço, as fachadas e marquises dos comércios são proporcionais e simétricas aos lotes que antes eram tomados pela poluição visual, além de que há a utilização de pisos com pedras de paralelepípedo e luminárias específicas remetendo à época. Assim, o desenho urbano convida para que haja a preservação da memória.



Figura 12 - Vista da Rua do Lavradio na Lapa, Rio de Janeiro

Autor: CARLOS EDUARDO de Oliveira Mendonça, 2019.

Pode-se observar que as fiações da rede de energia foram adaptadas nas fachadas para que não houvesse interferência na paisagem urbana e como as calçadas não se adaptam as normas de acessibilidade.



Figura 13 - Rua dos Mercadores - Lapa

Autor: CARLOS EDUARDO de Oliveira Mendonça, 2019.

Também se consegue notar que há uma feira livre que funciona há muito anos ao lado dos arcos da lapa, e durante os finais de semana é muito frequentada por abrigarem famosas rodas de samba.



Figura 14 - Antiga feira livre nos arredores dos arcos da Lapa

Fonte: RIO BOOK Guide, 2017.

A Rua Gonçalves Dias é uma das ruas do centro que foi transformada em calçadão, sendo muito utilizada pela população e abrigando em seus lotes usos mistos, como se observa na figura abaixo.



Figura 15 - Rua Gonçalves Dias, Lapa

Fonte: CARLOS EDUARDO de Oliveira Mendonça, 2019.

5.1.3. Relevância do projeto à pesquisa

A análise do projeto colaborou para demonstrar as formas de preservação do patrimônio histórico e do desenho urbano de um Centro Histórico, que unem o edifício e seu conjunto arquitetônico à cidade através da adequação dos pisos, fachadas e da rede de energia elétrica. A colaboração da população com o município foi de extrema importância para a concretização do projeto, pois nenhum projeto se sustenta sem uma gestão qualificada.

5.2. REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE QUITO - EQUADOR

5.2.1. A história

O Centro histórico de Quito - Equador fundado em 1534 pelo espanhol Sebastián de Benalcázar sobre as ruínas de uma cidade inca e foi o primeiro espaço a ser declarado como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, em 1978. Possui um imenso conjunto arquitetônico, sendo ele o maior da América Latina, com 3,2km², que antes da chegada dos espanhóis, era um importante centro de relações comerciais e de rituais indígenas. (UNESCO, 2018)

Possui um conjunto arquitetônico harmonioso onde os colonizadores conseguiram adaptar sua sensibilidade artística à realidade que foram postos, assim construíram a cidade em um ambiente topográfico muito acidentado e apesar disto, os projetos arquitetônicos possuem estilo e harmonia com o conjunto. Uma arquitetura notável de escola barroca reúne tradições artísticas indígenas e europeias que se mantém até os dias de hoje. As rotas urbanas seguem o plano original com ruas estreitas e quadriculadas, alinhadas em pontos cardeais. (UNESCO, 2018).

O centro reúne igrejas e capelas, mosteiros e edifícios religiosos, praças, museus, Centro Culturais, restaurantes, edifícios do Governo e casas. Mesmo com grande número de terremotos que afetaram a região ao longo do tempo, a cidade é a mais conservada de toda América Latina devido às autoridades de Quito e do governo do Equador. (UNESCO, 2018). A cidade foi tomada pelo comércio de vendedores ambulantes e um trânsito caótico que se confunde com uma cidade grande.



Figura 16 - Antes e depois da Rua 24 de maio, Quito

Fonte – DERECHO A LA ciudad flacso, 2014. Autor: Direita: Cesar Moreno, Esquerda: Elcomércio.

5.2.2. O projeto

Para preservar o Centro Histórico de Quito, iniciaram-se estudos para elaborar um plano de recuperação em 1988, porém este processo teve seu ápice apenas em 2003, quando identificaram sete mil comerciantes que ocupavam a região central. Houve uma demanda de interação entre os comerciantes e o município para realoca-los á centros comerciais construídos especificamente para estes

comerciantes. Para que os comerciantes tivessem credibilidade, foi criado o Centro de Defesa dos Pequenos Comerciantes e ao longo do processo foram organizados sorteios para os novos pontos de comércio e entrega das chaves aos respectivos donos. (CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2015)

Após o esvaziamento das ruas pelos comerciantes, foi à vez da retirada das fiações elétricas irregulares e placas dos antigos comércios e o reasfaltamento das ruas, resgatando a paisagem da cidade e seus edifícios arquitetônicos. Também houve a recuperação de espaços públicos e monumentos que geraram créditos para aumentar o índice de habitação e melhorias na mobilidade da área, assim puderam-se iniciar as obras de restauro, tornando-o um lugar mais seguro e sem criminalidade, proporcionando atividades de caráter cultural. (CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2015)

A revisão do sistema de transporte e tráfego em Quito introduziu medidas para diminuir os impactos negativos dentro do centro histórico, como: restringir o número de linhas de transporte público, inserção do programa de ruas pedestres e corredores para bicicletas, áreas de estacionamento em espaços estratégicos do centro histórico. Essas medidas foram de grande importância no controle de uso e atividades do centro histórico, que contribuíram para a conservação do espaço e melhorias na qualidade de vida dos habitantes. (UNESCO, 2018)



Figura 17 - Igreja La Merced no Centro Histórico de Quito

Fonte: DE MOCHILA E CANECA, 2017. Autor: Itamar Japa.



Figura 18 - Centro Histórico de Quito - Equador

Fonte: DE MOCHILA E CANECA, 2017. Autor: Itamar Japa



Figura 19 - Conjunto arquitetônico no Centro Histórico de Quito

Fonte: O GLOBO, 2013. Autor: Eduardo Maia.

5.2.3. Relevância do projeto à pesquisa

O projeto representou importância por resgatar o Centro Histórico através de atividades culturais e reuniões com os comerciantes, que anteriormente ocupavam o espaço de forma irregular, como também de formas de se adensar um espaço através de uso misto, resgatando sua paisagem urbana. Pode-se observar a separação dos espaços para pedestres e para automóveis, sendo notável a preocupação em manter estes espaços de interação social, fornecendo maior qualidade de vida para os moradores.

5.3. POCKET PARK - PRACINHA OSCAR FREIRE, SÃO PAULO.

5.3.1. A história

Atualmente há uma necessidade imediata de melhorar os espaços públicos e a qualidade de vida da população nas grandes cidades brasileiras, relacionando o pedestre com a cidade e incentivando as interações humanas e a coletividade. A partir disso surgem os Parklets, espaços temporários que ocupam algumas vagas de carro e sendo modulares com jardins verticais e os Pocket Parks que são um novo modelo de espaço livre e de interação.

Os Pocket Parks são implantados em pequenos lotes sem uso, criando uma área verde mesmo em um espaço pequeno. Geralmente se instalam próximo a grandes avenidas com a frente aberta para convidar o pedestre a utilizar o espaço. Esse conceito surgiu a partir da ideia do Thomas Hoving em Nova Iorque nos anos 70 com o Greenacre Park, que foi construído com doação da Família Rockefeller pela fundação Greenacre, sendo considerado um dos parques mais agradáveis do mundo, em meio ao caos da grande cidade.



Figura 20 - Greenacre Park – Nova Iorque.

Fonte: Trip Advisor.

5.3.2. O projeto

Na Rua Oscar Freire em São Paulo, uma rampa de entrada de um estacionamento virou a pracinha Oscar Freire, um Pocket Park com espaço para descanso, leitura e negócios, projetado pelo escritório Zoom Urbanismo Arquitetura e Design. No espaço espera-se que haja áreas verdes com sombra, mobiliários urbanos que desempenham diferentes funções como bancos e mesas modulares para atender a todos os tipos de usuário, food trucks, rede wi-fi para que se possa utilizar como área de estudo e trabalho, rampas para maior acessibilidade e um bicicletário para o incentivo ao uso da bicicleta.

Estes lugares estão ganhando espaço dentro da cidade e cada vez estão se tornando mais comuns, conseguindo agir de forma a regenerar áreas degradadas e sem uso, assim podemos dizer que estes espaços funcionam como uma acupuntura urbana. Além disso, estes espaços também foram incorporados ao Plano Diretor da cidade de São Paulo.



Figura 21 - Pracinha Oscar Freire

Fonte: Instituto Mobilidade Verde



Figura 22 - Pracinha Oscar Freire

Fonte: Pinterest

5.3.3. Contribuição do projeto à pesquisa

O projeto se deu de grande importância para entender formas de utilizar os métodos de acupuntura urbana em uma cidade. Como resolver problemas de falta de espaços de convívio em pequenos espaços, transformando lugares ociosos em espaços de convívio para todas as faixas etárias.

6. DEFINIÇÃO DA ÁREA ESTUDADA

A área estudada foi determinada pela sua carga histórica, pela importância como núcleo irradiador do bandeirismo, no ciclo do ouro, no ciclo cafeeiro e na industrialização da região, como também pelas características atuais, como alto índice de déficit de habitação e falta de vida noturna. Nota-se que há um vasto deterioro dos edifícios e da paisagem do centro histórico e expandido de Taubaté, resultante do surgimento de novas centralidades, entendida como bairros que mesmo possuindo certa distância do centro histórico, atendem as necessidades da população, contendo comércios, bancos, habitações, espaços de lazer e até mesmo alguns equipamentos públicos. Centralidade esta que causa um conseqüente crescimento horizontal da população, ocasionando problemas de mobilidade urbana, como o centro histórico e expandido de Taubaté sofre atualmente.

7. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAUBATÉ

7.1. LOCALIZAÇÃO

A cidade de Taubaté é um município do estado de São Paulo, localizado na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte – Sub-Região 2, sendo a segunda cidade mais populosa. Desempenhou papel importante no país por ter sido uma das primeiras vilas da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Está localizada no vale médio do Rio Paraíba e no eixo de circulação entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, que concentram a maior produtividade e concentração de população do país, e também de fácil comunicação com o litoral paulista, fluminense e cidades da serra da Mantiqueira. (ABREU. M. M, 1991)



Figura 23 - Mapa Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, divisão sub-regional.
Fonte: REGIÃO METROPOLITANA do Vale do Paraíba e Litoral Norte, 2016. Autor: Emplasa.

7.2. EVOLUÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO

A origem do nome da cidade de Taubaté vem de TABA-YBATÉ (aldeia elevada), em decorrência de uma tribo de índios Guaianás que se localizava próximo ao Mercado Municipal, no bairro do Chafariz. O Vale do Paraíba fazia parte das capitânicas de Itanhaém e sua donatária Condessa de Vimieiro doou as terras de Taubaté para Jacques Felix, bandeirante e morador da vila de São Paulo. A cidade é elevada à categoria de vila em 1645, recebendo o nome de São Francisco das Chagas de Taubaté, o padroeiro do município e em 1842 é elevada a categoria de Cidade. (ABREU, M. M, 1991)

Taubaté foi o principal núcleo da região do Vale do Paraíba até a metade do século XX, sendo pioneira no século XVII com o bandeirismo, foi um núcleo ativo economicamente na descoberta das minas e fez riqueza com o café. A evolução urbana da cidade foi lenta e permaneceu a mesma até 1830. Com o surto cafeeiro, em 1854, Taubaté se destacou como maior produtora no final do século XIX, aumentando o crescimento populacional. Desempenhou importante papel na história do Vale do Paraíba e foi por muito tempo considerada a capital do Vale. (ABREU, M. M, 1991)

A partir do final do século XIX houve um surto de industrialização por conta da queda do café, da abertura da Rodovia Rio-São Paulo e do saldo positivo das vias de comunicação, que propiciaram a substituição da economia da cidade para o setor industrial, importando Taubaté como protagonista com a construção das indústrias: Companhia Taubaté Industrial (1894), Fitejuta (1927) e Corozita (1935). (ABREU, M. M, 1991)

No início por ser o primeiro povoado do Vale do Paraíba seu desenho urbano contava com apenas dez ruas, como um tabuleiro de xadrez. As construções se localizavam entre a Matriz e a atual Praça Campos Sales, onde a bica do bugre abastecia a cidade e ela só foi se desenvolver com a implantação do Convento Santa Clara em 1674, que contribuiu para o aumento da área urbana pela distância do restante da cidade. (ABREU, M. M, 1991).

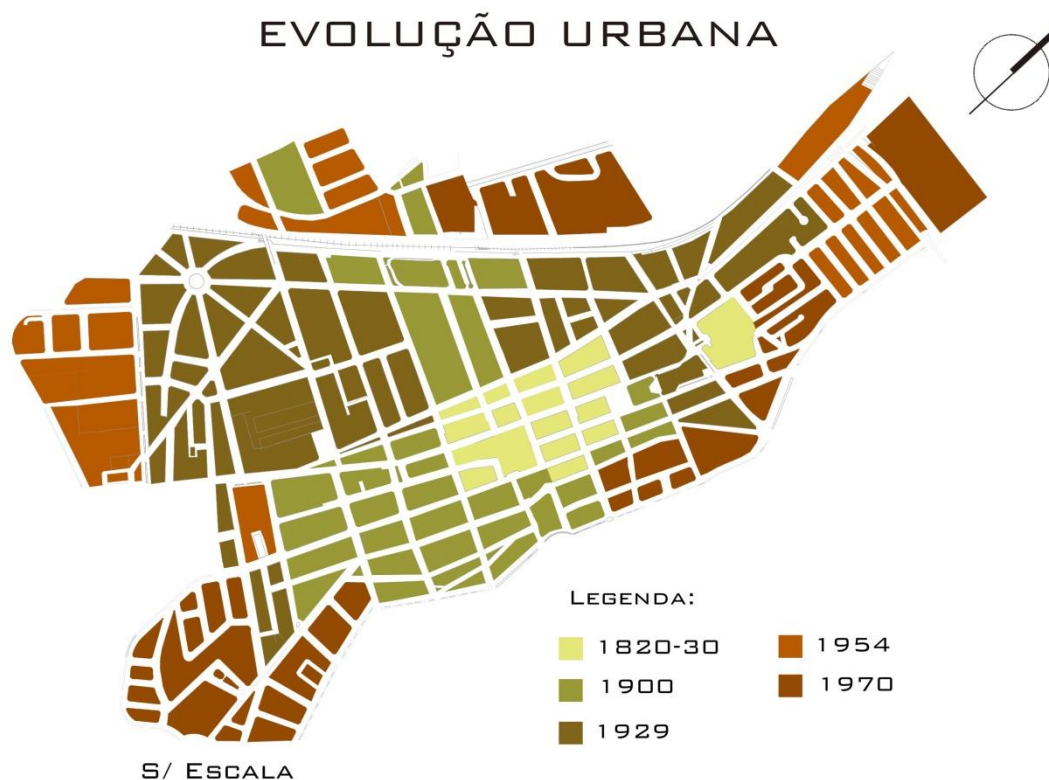


Figura 24 - Mapa de Evolução Urbana

Fonte: Alterações do autor sobre a base cartográfica de Prefeitura Municipal de Taubaté.

7.3. A CIDADE DE TAUBATÉ ATUALMENTE

Segundo a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - SEADE (2019), Taubaté possui 304.596 habitantes, uma macha urbana de 625 km² e um grau de urbanização de 97,96%, sendo assim, seu desenvolvimento pode ser considerado alto.

A economia de Taubaté se baseia em serviços, indústria, comércio e agricultura (culturas de arroz e cana de açúcar). Atualmente, a cidade é capital nacional da literatura infantil por conta de Monteiro Lobato, escritor que nasceu e passou sua infância neste lugar. (PREFEITURA MUNICIPAL, 2018). Porém, como capital nacional da literatura infantil, a cidade não possui uma biblioteca de qualidade entre outros equipamentos pertinentes à cultura.

8. ZONEAMENTO

8.1. PLANO DIRETOR DE TAUBATÉ

Com base no Plano Diretor de 2011 (Lei complementar nº238, de 10 de janeiro de 2011), entendido como centro expandido, segue um perímetro entre a ferrovia e a rodovia Presidente Dutra, a Avenida Walter Thaumaturgo e Avenida Brigadeiro Faria Lima. É classificada como Zona Central (ZC), composta por lotes comerciais, prestações de serviços, habitacional e institucional, sendo 80% utilizada como comércio e serviços. Em parâmetros urbanísticos, a taxa de ocupação (TO), percentual utilizado pela edificação em relação à área total do lote varia entre sessenta e oitenta por cento e o coeficiente de aproveitamento (CA), quantidade máxima de metros quadrados possíveis de serem construídos em um lote é de 2,0.

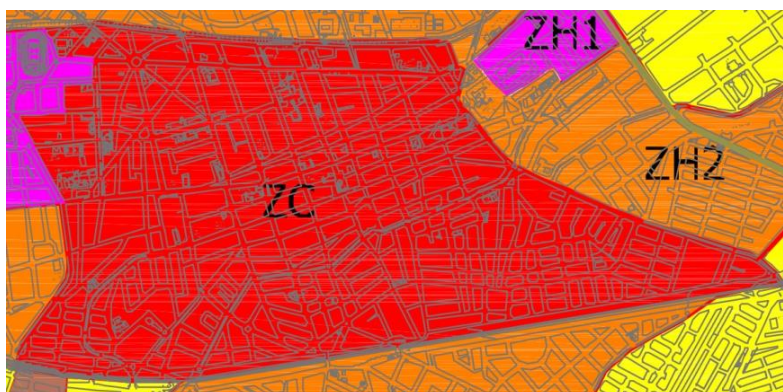


Figura 25 - Limites da Zona Central no plano diretor de 2011.

Fonte: LEI COMPLEMENTAR nº238, de 10 de janeiro de 2011.

Com base no Plano Diretor de 2017 (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017), entendido como centro histórico, segue um perímetro com início na esquina Rua XV de Novembro com a Rua Jacques Felix, percorrendo a Rua XV de Novembro até a Rua Barão do Rio Branco e Seguido pela Rua Cel. Marcondes de Mattos até a Rua Dr. Afonso Moreira, seguindo até a Praça Euzébio Câmara Leal Barros até a Rua Mariano Moreira, encerrando sua delimitação no ponto inicial da presente descrição.

Em seus parâmetros urbanísticos a área é classificada como Território de Cultura e Memória (A1) e seu objetivo é promover a desconcentração de comércio da área

estimulando o uso misto, assim prever a sobrecarga na estrutura urbana elevando o número de áreas dentro da malha urbana com adequada distribuição de atividades no território urbanizado. A taxa de ocupação (TO) permanece a mesma do Plano diretor anterior, sessenta a oitenta por cento e seu coeficiente de aproveitamento (CA) varia entre 0,25 e 2,00.

Comparando os dois Planos Diretores podemos observar mudanças significativas entre eles. Uma delas, a mais importante, sua delimitação atual (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017) onde é compreendida como Centro Histórico visto que ela abriga os patrimônios culturais mais antigos da cidade.

A área compreendida por Centro Expandido abriga não só o Território de Cultura e Memória - Centro, como também a Zona Especial de Planejamento (Z2) englobando a área ao longo da Ferrovia e o bairro atrás do Convento Santa Clara e a Zona de Adensamento Preferencial (Z3) englobando o restante da área, como podemos observar na figura abaixo.



Figura 26 - Mapa de zoneamento macro-urbano.

Fonte: Elaborado pelo autor (adaptado da Prefeitura Municipal de Taubaté).

9. ANÁLISE MACRO-ESCALA

9.1. CARACTERIZAÇÃO DO USO DO SOLO DO CENTRO EXPANDIDO

A malha central de Taubaté foi fruto de um planejamento urbano no qual seu desenho urbano inicial se mantém até os dias de hoje, sendo assim, através de uma análise do uso e ocupação do solo do Centro Expandido foram constatados em sua maioria, usos comerciais, de serviços e alguns usos residenciais, sobretudo próximos aos limites do Centro Expandido, fato que comprova a necessidade de uma reorganização do espaço haja vista que a maior parte da população se desloca dos extremos da cidade por conta de trabalho e serviço.

O centro expandido abriga os principais equipamentos públicos da cidade, como: Hospitais a nível regional, Prefeitura, Fórum, Delegacia, entre outros. Estes equipamentos geram um alto fluxo de pessoas, que se deslocam durante a semana para a região do centro expandido. Observa-se que os edifícios públicos e institucionais se localizam próximos aos limites de centro expandido.

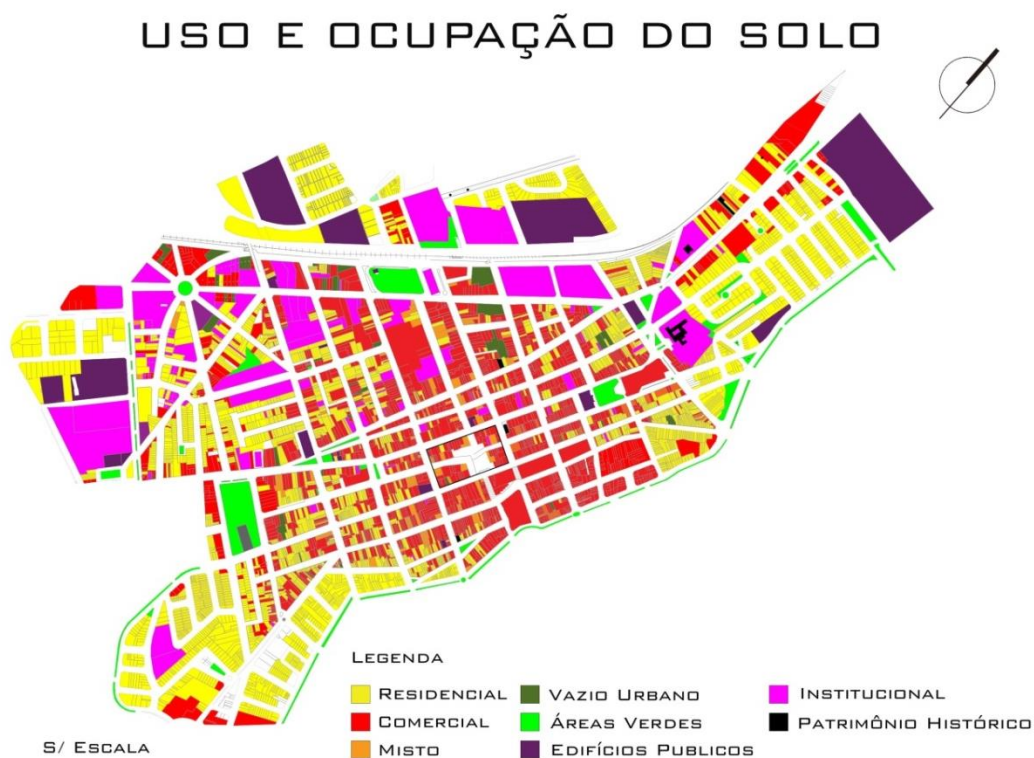


Figura 27 - Mapa de uso do solo do centro expandido

Fonte: Elaborado pelo autor (adaptado da Prefeitura Municipal de Taubaté).

No censo de 2010 do IBGE, Taubaté possui uma área urbana de 91 km², sendo 10,43% de cobertura vegetal, totalizando uma área verde urbana de 9,49km². O centro da cidade possui 13.729 habitantes e abriga 1% da cobertura vegetal urbana, assim conclui-se que há uma área de 6,91m² de cobertura vegetal no centro por habitante. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) é recomendado um número mínimo de 12m² de área verde por habitante, onde o centro de Taubaté não atende as necessidades destas áreas, que começam a aparecer próximas aos limites do centro expandido.

Os espaços verdes são essenciais para uma cidade com qualidade de vida, especialmente nos grandes centros, que funcionam como um espaço de interação e descanso. Segundo os dados do censo de 2010 do IBGE, observa-se que o índice de envelhecimento dos habitantes do centro é alto, demonstrando uma necessidade ainda maior em projetar espaços comuns, através de corredores verdes que ligam praças importantes, favorecendo caminhadas mais agradáveis.



Figura 28 - Corredores verdes de ligação entre os espaços públicos

Fonte: Autor, 2019.

9.2. IDENTIFICAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS E ÁREAS SUBUTILIZADAS

É possível observar que o centro expandido, pela carga história e o déficit de habitação, haveria muitas áreas sub-utilizadas e vazios urbanos, decorrentes da década 70 onde a transformação da paisagem foi intensa, com demolições de edifícios significativos da área, crescendo desordenadamente sem refletir sobre a história e a memória do local. Assim, acabou perdendo sua característica, identidade e conseqüente qualidade de vida, e a população local sofreu o êxodo para regiões afastadas do centro urbano resultando em uma baixa ocupação noturna no centro histórico e degradação.

As visitas em campo mostraram o estado atual dos vazios urbanos, podendo considerar que a maior parte das áreas de vazio urbano são estacionamentos que ocupam vários lotes e causam a descontinuidade da paisagem urbana localizados principalmente no centro histórico. Também é possível observar que há uma incidência de edifícios sem uso ao redor da linha férrea e fundo de lotes em toda extensão que causam a marginalização do espaço.



Figura 29 - Mapa de Vazios Urbanos no Centro Expandido

Fonte: Elaborado pelo autor (adaptado da Prefeitura Municipal de Taubaté).

9.3. CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DO CENTRO EXPANDIDO

De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito no art.60, as vias urbanas abertas para circulação são classificadas como: via de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local; as vias rurais são classificadas como: rodovias e estradas, sendo sua velocidade máxima permitida indicada por sinalização que obedecem as condições de trânsito. Dentro da área identificam-se vias arteriais, vias coletoras, vias locais e estradas.

O sistema viário da cidade pode incluir a estrada de ferro como uma via, pois apesar de atualmente não fazer o transporte de passageiros, anteriormente exerceu este papel.

As vias arteriais são caracterizadas por cruzamentos em seu nível, acompanhada de semáforos na maioria das vezes, dando acesso a lotes limítrofes a as vias secundárias e locais, além de permitir o trânsito entre áreas da cidade. Quando não existir sinalização, é permitido como velocidade máxima, 60 km/h.

As vias coletoras são definidas em reunir e distribuir o trânsito das vias arteriais e de trânsito rápido, permitindo maior trânsito dentro das regiões da cidade. Quando não existir sinalização, é permitido como velocidade máxima, 40 km/h.

As vias locais são destinadas ao acesso local e caracterizadas por cruzamentos em nível sem semáforo, estão em (amarelo). Quando não existir sinalização, é permitido como velocidade máxima, 30 km/h.

As linhas de ônibus se concentram nas vias arteriais do centro expandido, as mesmas ruas que são congestionadas por automóveis em horário de pico, contribuindo assim, para o congestionamento de ruas que não recebem as linhas de ônibus. É importante salientar que Taubaté possui seu traçado original consolidado e parte de suas ruas continuam com as dimensões originais, ou seja, as ruas não foram projetadas para receber a quantidade de automóveis que recebe atualmente.

Assim, buscou-se analisar as linhas de acordo com a localização dos pontos dentro da área estudada e classificar os ônibus em municipal e intermunicipal. Os dados para esta análise foram retirados do aplicativo IOS Cittamobi, onde é possível observar os pontos e as linhas que passam nestes pontos calculando em tempo real o tempo da chegada de um ônibus a algum ponto. Também se observa que as ciclofaixas da área não apresentam conectividade e estão fora das normas do código brasileiro de transito, o que dificulta sua utilização e aumenta a insegurança de quem a utiliza.

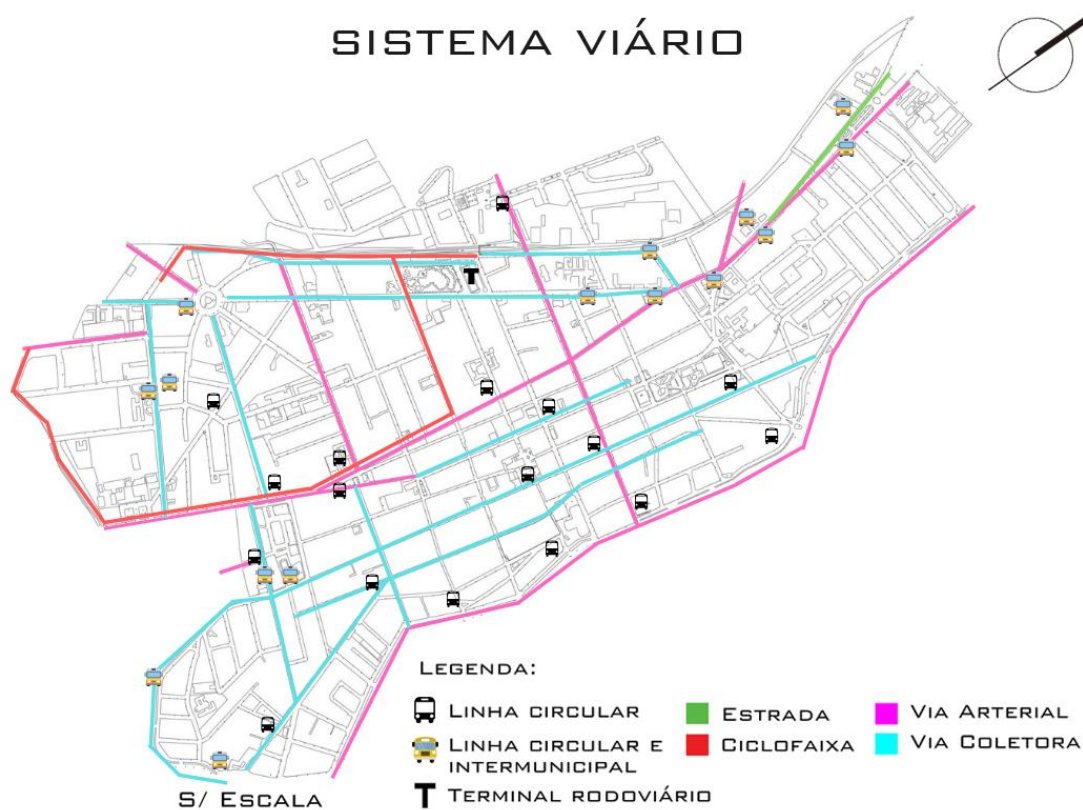


Figura 30 - Mapa de vias urbanas

Fonte: Elaborado pelo autor (adaptado da Prefeitura Municipal de Taubaté).

9.4. IDENTIFICAÇÃO DOS PATRIMÔNIOS HISTÓRICOS

Só é possível entender o espaço analisando a história do local, portanto, a história de seus edifícios, que foram e continuam sendo os mais afetados neste processo, sobretudo com relação ao uso da edificação, o qual em sua maioria não apresenta o

mesmo uso de quando foram construídos, assim perdem sua identidade não só por uso indevido como também por alterações em suas fachadas. Em função disto foram determinados cinquenta e sete edifícios mais significativos para a história da cidade de Taubaté, classificados conforme as datas de construção.

Dentre os edifícios, vinte e quatro são tombados como patrimônio histórico e mesmo com o tombamento, a situação de preservação é crítica. É possível entender a análise observando o mapa de Identificação de Patrimônio (APÊNDICE I) e o Quadro de Identificação de Patrimônio (APÊNDICE II).

10. ANÁLISE MICRO

10.1. ÁREAS DE INTERESSE PARA O PROJETO

As áreas selecionadas foram definidas por seu valor histórico, sendo assim a área um é a que compreende melhor o tema. Partindo da Chácara do Visconde, passando pela Rua Conselheiro Moreira de Barros - Antiga Rua das Palmeiras ao Mercado Municipal, abrigoando o eixo da ferrovia, alguns patrimônios históricos de cunho religioso (Igreja São Francisco de Chagas, Capela do Santana e Capela Sacramentina) e outros como (Sítio do Pica-pau Amarelo, Estação Ferroviária, Taubaté Country Club, Antigo Cine Palas, Dep. De Letras e Ciências Sociais, Prédio do Santana, Teatro Metrópole, Antigo Castro Nápole, Tesourinho), além de abranger o marco zero e malha urbana original da cidade que já está consolidada.

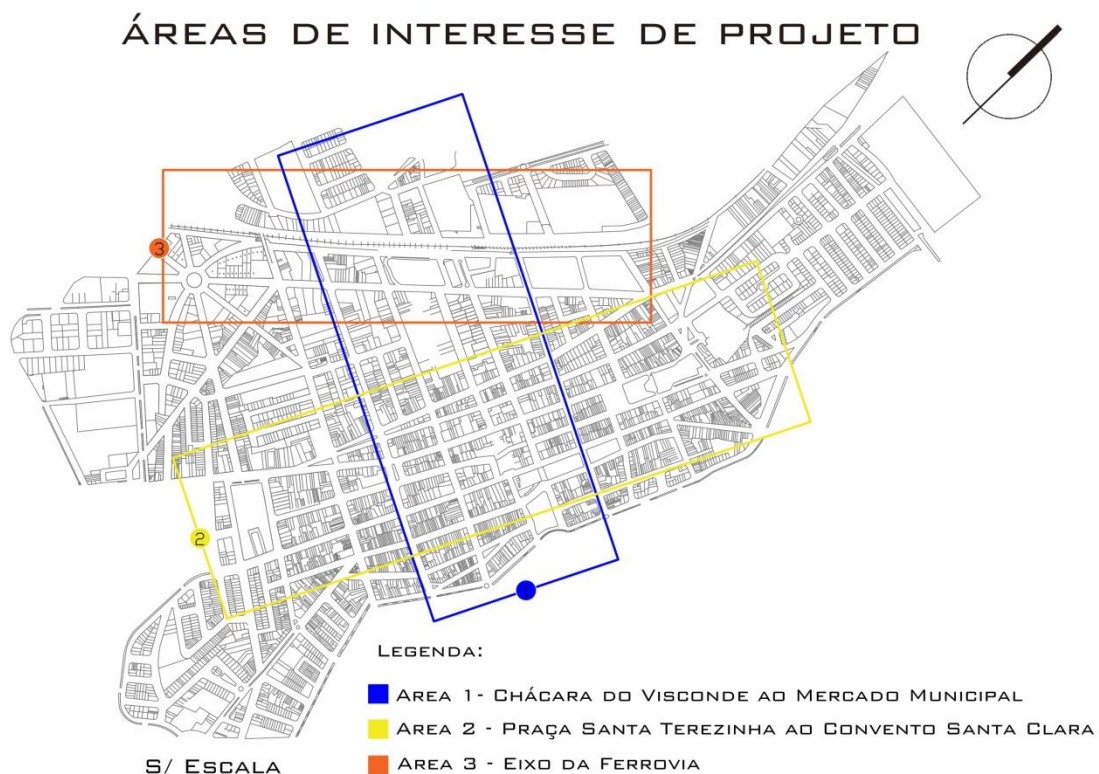


Figura 31 - - Mapa de áreas de interesse de projeto
 Fonte: Elaborado pelo autor (adaptado da Prefeitura Municipal de Taubaté).

10.2. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O uso e ocupação da área demonstra maior predominância de comércio, porém com muitos lotes subutilizados e patrimônios de grande interesse para novos usos. Foi observada nas visitas técnicas na área a presença de resquícios arquitetônicos que poderiam sugerir a formação de um corredor cultural, de preservação à fachada.

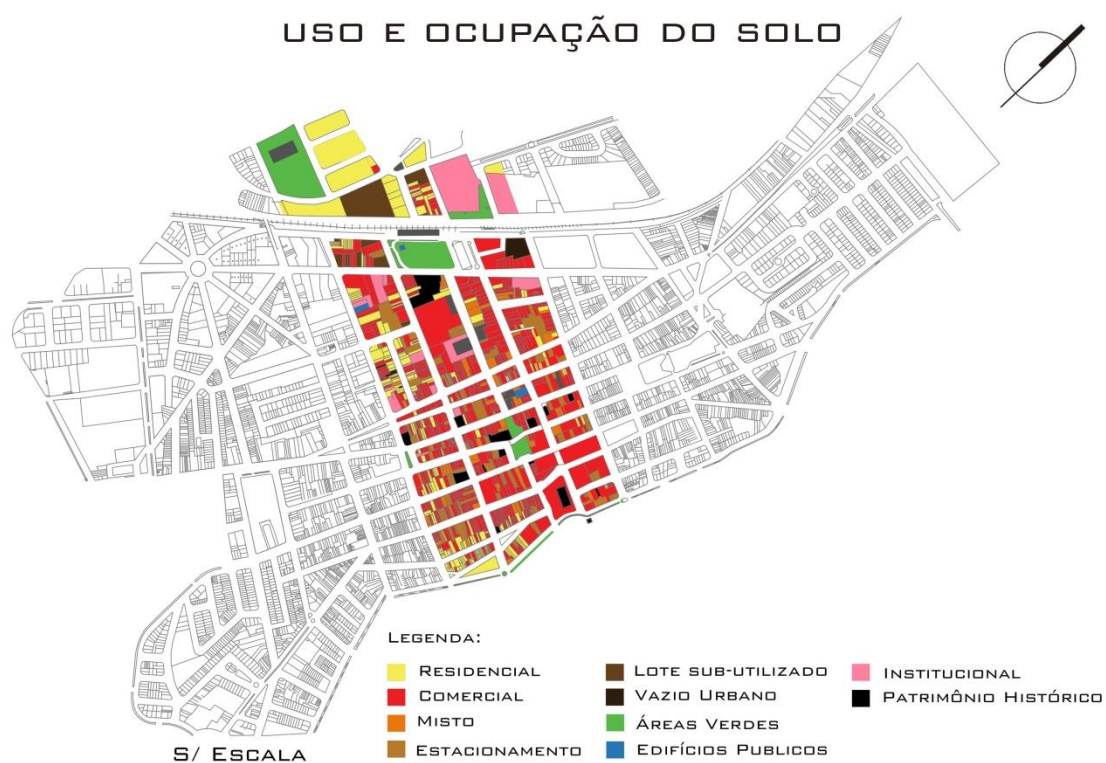


Figura 32 - Mapa de uso e ocupação do solo da área de interesse

Fonte: Elaborado pelo autor (adaptado da Prefeitura Municipal de Taubaté).

11. VISITAS TÉCNICAS

Foram feitas visitas técnicas em toda a área de projeto, podendo observar as problemáticas e potencialidades da área. Em síntese, também se desenvolveu uma tabela para concentrar as informações.

ANÁLISE		
	PROBLEMÁTICAS	POTENCIALIDADES
MOBILIDADE URBANA	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Alto fluxo de automóveis; ◦ Ciclofaixa sem continuidade; ◦ Pedestre em segundo plano. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Localidade; ◦ Alto fluxo de Ônibus.
INFRAESTRUTURA	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Iluminação urbana e mobiliário urbano insuficiente; ◦ Acessibilidade inexistente em alguns pontos; ◦ Postes e lixeiras mal posicionados; ◦ Calçadas estreitas com buracos. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Estimulo ao uso do espaço com maior disponibilidade de iluminação pública; ◦ Espaço para aumentar dimensão das calçadas.
ATIVIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Equipamentos de lazer e áreas de convívio social insuficientes; ◦ Uso noturno inexistente e inseguro; ◦ Desenho inadequado das praças. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Muitos vazios urbanos; ◦ Patrimônios históricos sub-utilizados.
VEGETAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Árvores com raízes agressivas aos patrimônios históricos e inadequada as calçadas; ◦ Vegetação insuficiente em alguns pontos. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Calçadas largas em alguns pontos; ◦ Possibilidade de Projetos de Paisagismo Urbano.

Tabela 1 - Análise das Potencialidades e Problemáticas.

Fonte: Autor, 2019.

11.1. CALÇADAS, RUAS E ACESSIBILIDADE

Desde a metade de 2018, o Centro histórico de Taubaté está passando por uma reestruturação da pavimentação das ruas e calçadas compreendidas dentro do território de cultura e memória, adequando as calçadas às normas de acessibilidade com rampas e piso tátil para pessoas com deficiência. Porém a área não engloba apenas este território, mas também o outro lado da ferrovia, a Zona Especial de Planejamento.

As calçadas da Zona Espacial de Planejamento não foram adequadas às normas como no Centro Histórico e possuem desníveis, buracos e postes, sinalizações e lixeiras mal posicionadas que impossibilitam pedestres de caminharem nos lugares adequados.



Figura 33 - Calçada R. Anízio Ortiz Monteiro

Fonte: Autor, 2019.



Figura 34 - Limite entre Centro histórico e Centro expandido pela mudança de piso

Fonte: Autor, 2019.

Não há espaço para as árvores crescerem, por isso suas raízes quebram os pisos das calçadas, e mesmo com a atual reestruturação do centro, o erro é cometido novamente. A solução mais adequada é incluir a árvore no planejamento das calçadas, plantando espécies de forma adequada para o uso em calçadas.



Figura 35 - Árvore na Av. Nove de Julho

Fonte: Autor, 2019.

11.2. CICLOFAIXAS

As ciclofaixas da cidade foram colocadas dentro do espaço destinado aos automóveis através de uma adaptação, assim a largura de ciclofaixas e a das vias não se adequam ao tamanho ideal. De acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, ciclofaixas bidirecionais devem ter no mínimo 2,5m de largura e ciclofaixas unidirecionais devem ter no mínimo 1,5m de largura. Porém a realidade é outra, as ciclofaixas impostas no plano da cidade em sua maioria, não apresentam o tamanho mínimo, além da falta de ligação entre elas.



Figura 36 - Ciclofaixa fora da norma na Rua Anízio Ortiz Monteiro

Fonte: Autor, 2019.

Há um descaso da própria população, que despreza a ciclofaixa e param motos e automóveis sobre elas, além das avenidas principais da cidade não possuem ciclofaixas. Por isso houve uma necessidade de se repensar os desenhos de ruas e calçadas.



Figura 37 - Van parada na ciclofaixa da Rua Anízio Ortiz Monteiro

Fonte: Autor, 2019.

11.3. POLUIÇÃO VISUAL

Os outdoors e propagandas de lojas são os objetos que mais afetam a paisagem do espaço, ainda mais no Centro que abriga grande parte do comércio da cidade. Quando observamos imagens antigas dos centros, podemos identificar uma padronização das propagandas e uma paisagem urbana mais limpa e isso deixou de acontecer na cidade atual, onde cada comércio demonstra maior imposição com o tamanho da propaganda.



Figura 38 - Antes e Depois da Rua Duque de Caxias

Fonte: Esquerda: IBGE, 2019, Direita: GOOGLE EARTH, 2017.

11.4. ESPAÇOS DE INTERAÇÃO SOCIAL

Os Espaços Públicos fazem parte da identidade dos núcleos urbanos e é possível observar que há o crescimento de espaços vazios e subutilizados, decorrente dos processos de urbanização das cidades. Estes espaços vazios foram negligenciados pelo poder público e pela população, porém muitas vezes são lugares com grande potencial de serem ocupados, devido a características do local ou pela localização.

Como foi mencionado no trabalho, o espaço é determinado pelos indivíduos e os indivíduos são determinados pelo espaço. As formas atuais de espaço não favorecem as interações humanas e isso pode ser observado na área de estudo, onde não apresenta lugares consideráveis de interação social comparado à dimensão do Centro Expandido, e os que existem para tal ato, não apresentam a estrutura necessária.

Os espaços de interação social dentro da área de projeto são: Praça Dom Epaminondas, Mercado Municipal, Calçadão do Camelô, Praça Dr. Barbosa de Oliveira, Praça Dr. Euzébio da Câmara Leal. Além destes espaços, dentro do centro expandido participam também: Praça Santa Terezinha, Praça Comendador Marcelino Monteiro, Praça Monsenhor Silva Barros, e Largo do Rosário.

A Praça Dom Epaminondas, marco zero da cidade funciona como uma região de passagem durante o período diurno. É nela que passam a maioria dos ônibus antes de seguir o caminho para os bairros, mas também muitas pessoas encontram-se conversando e interagindo. A evolução iconográfica que vemos na Praça Dom

Epaminondas é uma demonstração da falta de continuidade e qualidade do desenho urbano, que foi alterado diversas vezes.

Há pouco tempo atrás existia um palco que recebia alguns eventos culturais e embora seu desenho não fosse interessante, era muito utilizado para eventos culturais como a semana de hipertensão, promovida pela Universidade de Taubaté. O palco foi removido no ano de 2018 por motivo indeterminado durante a reestruturação do Centro. No período noturno, observamos skatistas andando na praça, porém a iluminação é insuficiente e não apresenta segurança pela baixa densidade demográfica da área.



Figura 39 - Praça Dom Epaminondas

Fonte: Autor, 2019.



Figura 40 - Praça Dom Epaminondas

Fonte: Autor, 2019.



Figura 41 - Palco de atividades na Praça Dom Epaminondas

Fonte: UNITAU, 2016. Autor: Leonardo Oliveira.

O Mercado Municipal, lugar tradicional para a troca de mercadorias e ponto de parada dos viajantes na época de fundação da cidade, é um dos espaços de maior interação dentro da área do projeto. Seu edifício de 1902 e o entorno já sofreram muitas descaracterizações durante o processo de urbanização da cidade, porém o mais significativo foi a colocação de uma cobertura na cor azul metálica acima do edifício e seu entorno.

A cobertura favorece os feirantes para se protegerem do sol, onde de acordo com a administração do mercado, em 2015 contavam com 700 barracas e 5 mil funcionários, porém a paisagem urbana é empobrecida com a poluição visual causada pela cobertura e o impedimento da continuidade da paisagem do alto do Cristo. Durante o período noturno não há movimentação.



Figura 42 - Mercado Municipal de Taubaté

Fonte: Autor, 2019.

A Praça Campos Sales, localizada ao lado do Camelódromo do calçadão, perdeu quase todo seu espaço para a implantação do camelódromo. É um espaço com movimentação, pois é uma região de passagem e também abriga um ponto de taxi. Por isso, há a necessidade de transferir o Camelódromo para o shopping popular, localizado na R. Cel Jordão, assim a Praça poderia exercer seu papel de espaço de convívio. Durante o período noturno não há movimentação.



Figura 43 - Praça Campos Sales

Fonte: Autor, 2019.

A praça Dr. Barbosa de Oliveira, conhecida como a Praça da Rodoviária ou Antiga Praça da Estação abriga a Biblioteca Pública da cidade que contém painéis importantes do pintor Antônio Mendes da Silva, conhecido como Mestre Justino e também abrigou eventos importantes. Durante as terças-feiras acontecia o Terça Sintonia, aos Sábados o Techno na Rua e Trance Solidário, todos eventos beneficentes que buscavam movimentar a cultura musical da cidade e as quintas-feiras o Batuque de Quinta trazendo a cultura do Maracatu através da Cultura na Kombi. Atualmente nenhum destes eventos existe na Praça e não há vida noturna, se tornando ociosas com muitos moradores de rua.



Figura 44 - Terça Sintonia
 Fonte: TERÇA SINTONIA, 2018.



Figura 45 - Batuque do Vale na Praça Dr. Barbosa de Oliveira
 Fonte: MEON, 2015. Autor: Batuque do Vale.

11.5. DEGRADAÇÃO DOS PATRIMÔNIOS HISTÓRICOS

O crescimento desordenado ocasionou a construção de edifícios próximos aos patrimônios e sem o devido recuo de proteção. O caminhar dentro da cidade se torna desagradável, pois temos uma cidade com muito sol e poucas árvores, além de uma calçada que não convida. Muitos dos patrimônios que temos estão cercados desta condição, por isso, buscou-se observar os espaços ao redor dos patrimônios, a fim de entender que mesmo sendo tombados por órgãos importantes de preservação, não cumprem seu papel de proteção e acabam no esquecimento.

A Estação Ferroviária de Taubaté foi inaugurada em 1876 pela E. F. do Norte como estação de carga e descarga de produtos. A construção atual não é original, foi

construída em 1923, e se encontra em grande abandono pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte, sendo utilizada como depósito em algumas partes. O fato é visto na maioria das estações ferroviárias, visto que não se transportam mais pessoas nas linhas.

Recentemente parte da Estação foi restaurada, o armazém, e deu lugar a Estação do Conhecimento – Educação Cultura e Turismo, projeto idealizado pela organização social Instituto I.S. de Desenvolvimento e Sustentabilidade Humana. O espaço recebe diversas atividades como música, artes, teatro, exposições e palestras, entre outros.



Figura 46 - Degradação da Estação Ferroviária, na R. Dino Bueno.

Fonte: Autor, 2018.

Outro espaço a ser observado é a Residência dos Oliveira Costa, construída em 1854 e tombado pelo Condephaat. No local atualmente funciona uma boate, com som alto, numero alto de pessoas e portas e janelas fechadas, este uso impróprio e a falta de cuidado com o edifício ocasionou o desprendimento de alguns azulejos portugueses do século XIX. Esta situação que acontece é fruto de anos de negação aos patrimônios remanescentes de diferentes épocas no centro histórico e expandido.



Figura 47 - Residência dos Oliveira Costa, na Rua Visconde do Rio Branco

Fonte: Autor, 2019.



Figura 48 - Azulejos quebrados da Residência Oliveira Costa

Fonte: Preserva Taubaté, 2018.

12. O PROJETO

O projeto propõe contribuir para o aumento da caminhabilidade do Centro histórico de Taubaté, a fim de dar prioridade ao pedestre e aos espaços públicos, preservando os patrimônios presentes na área, buscando mostrar a importância de se preservar o acervo arquitetônico e orientar na construção de novas edificações no centro da cidade.

O Plano Diretor de Taubaté (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017), engloba a área de projeto como sendo Território de Cultura e Memória – Centro e Zona Especial de Planejamento, assim determinam as condições básicas para se adensar e preservar a área central. Para que haja efetividade na execução do projeto, e de extrema importância à participação popular.

12.1. INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

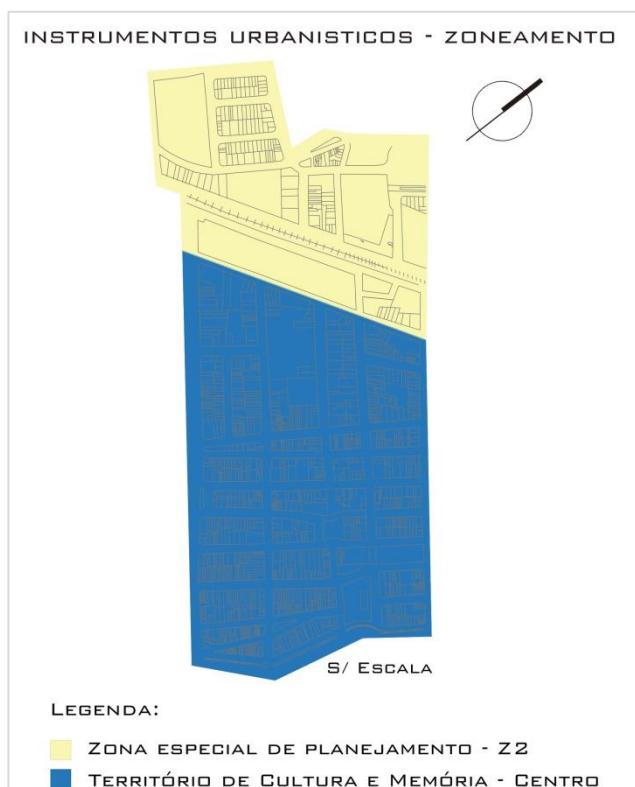


Figura 49 – Zoneamento

Fonte: Autor, 2019.

O plano diretor de 2017 (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017) estabelece a diretriz do Território de Cultura e Memória - Centro como local para projeto estratégico de desenvolvimento urbano através da criação de centros comerciais nos bairros e o interesse em tomba edifícios que possam se tornar locais de desenvolvimento de atividades de comércio e serviços. Demonstrando preocupação em manter o traçado original do centro histórico, ponto interessante para um eficiente

desenvolvimento e requalificação urbana.

A área segue as Operações urbanas consorciadas, segundo o art.211 elas são um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo município com objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhoria social, de infraestrutura e viário.

Estão previstos no plano diretor de 2017 (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017) algumas diretrizes para o zoneamento da área, como: o Direito de Preempção que dá a prefeitura a preferência de compra quando o proprietário desejar vender seu imóvel e segundo o art. 409 estão listados os imóveis que devem ter preferência dentro da área, sendo eles: Chácara do Visconde, Estação Ferroviária, Casarão Oliveira Costa e Casarão Dantas.

Também se utiliza a Transferência do Direito de Construir que concede ao proprietário de um lote, a possibilidade de exercer o potencial construtivo em outro lote, normalmente utilizada onde o poder público possui algum interesse em manter o gabarito atual. Como é possível observar na Zona Especial de

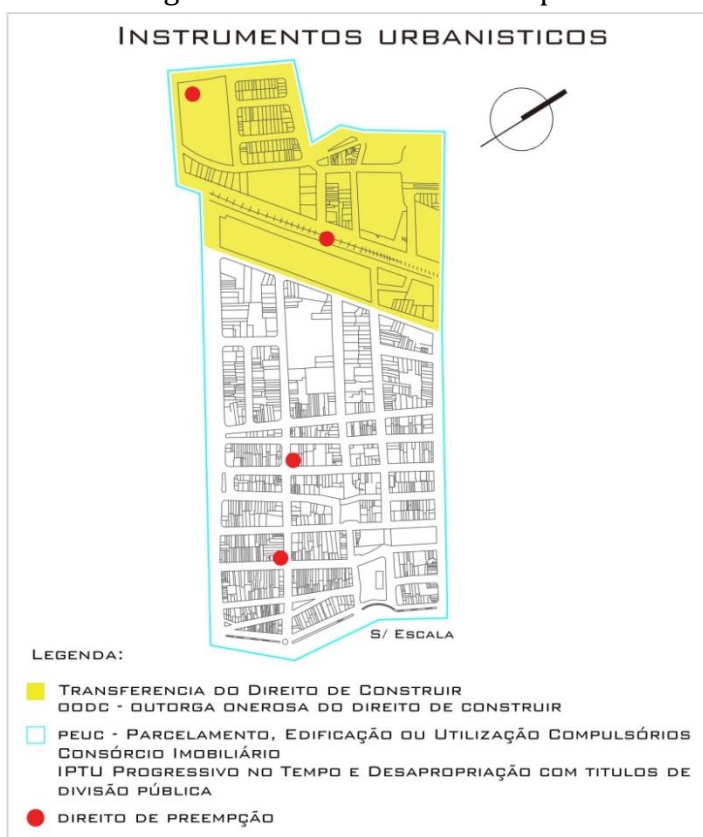


Figura 50 - Mapa de instrumentos urbanísticos

Fonte: Autor, 2019.

Planejamento, onde é um bairro quase estritamente residencial e não há incidência de edifícios.

Os imóveis do Direito de Preempção são patrimônios culturais, sendo possível compreender o porquê de uma diretriz específica para aprovação de restauro e reforma de fachadas com relevância de patrimônio arquitetônico histórico e cultural, previsto no art. 210.

Além disso, a regulamentação da lei de

tombamento do traçado original do Centro Histórico de Taubaté implica na diminuição da delimitação da área no Plano Diretor atual que com o estudo observou que a área do centro deve ser compreendida pelos limites do centro expandido por conta de seu remanescente arquitetônico de diferentes épocas.

Além do Direito de Preempção e da Transferência do Direito de Construir, também estão previstos segundo o plano diretor de 2017 (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017) o Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsório; Outorga Onerosa e IPTU progressivo.

A reconfiguração das calçadas e ruas do Território de Cultura e Memória entendida como a garantia ao direito de fruição da paisagem, prevista no art.127, são: enterramento de cabeamento de energia elétrica, melhoria na arborização urbana, alargamento, qualificação, padronização e manutenção de calçadas. No segundo semestre do ano de 2018, iniciaram obras para manutenção de ruas e calçadas, porém não houve o alargamento das calçadas, que não acompanham a demanda de pessoas que a utilizam.

MACROZONA URBANA												
Zona	Usos Permitidos (P) e Usos Admitidos (A) ¹		Nível de Incom. Máximo	Lote mínimo (m ²)	Frente (m)	CA ²			TO ³ Máx %	TP ⁴ %	Gabarito de altura (m)	Recuos
						Máx	Básico	Mín				Frente ⁵
Zona Especial de Planejamento – 22	Residencial (P)	Unifamiliar	N0	250	10	1,5	1,5	0,25	70	20	-	5,00
		Multifamiliar	N0	500	15	6,0	3,0	0,25	70	20	-	5,00
	Comércio (P)		N3	250	10	4,0	2,0	0,25	70	15	-	5,00
	Serviço (P) Institucional (P)		N3	250	10	4,0	2,0	0,25	70	15	-	5,00
	Misto (P)		N3	250	10	4,0	2,0	0,25	70	15	-	5,00
	Industrial (A)		N1	1.000	20	1,5	1,5	0,25	70	20	-	5,00
Território de Cultura e Memória – CENTRO (A1)	Residencial	Unifamiliar (P)	N0	140	7	1,5	1,5	0,25	70	20	-	0
		Multifamiliar (P)	N0	500	14	4,0	2,0	0,25	60	25	-	0
	Comércio (P)		N2	140	7	1,0	1,0	0,25	80	20	-	0
	Serviço (P) Institucional (P)		N2	140	7	1,0	1,0	0,25	80	20	-	0
	Misto		N2	140	7	1,0	1,0	0,25	80	20	-	0

Tabela 2 - Tabela de Zoneamento da Macrozona Urbana

Fonte: Plano Diretor de Taubaté

Além do zoneamento da área possui diretrizes especiais, no Território de Cultura e Memória – Centro também é determinado por Revitalização do Centro/ Integração Viária e na Zona Especial de Planejamento é determinado por Revitalização do Entorno da Ferrovia.



Figura 51 - Mapa de projetos estratégicos

Fonte: Autor, 2019.

12.2. DIRETRIZES URBANÍSTICAS GERAIS

A caminhada é um elemento importante para se conectar com a cidade, além da diminuição dos danos a saúde, por isso é necessário entender a ótica do pedestre e quais circunstâncias para que haja maior caminhabilidade. Porém esta circunstância não deve ser observada separadamente, pois o conjunto que demonstra uma mudança significativa e segundo o Arquiteto Jeff Speck “Garanta uma caminhabilidade adequada e muito do restante virá a seguir”.

A qualidade das ruas e dos espaços públicos influencia diretamente na atitude dos pedestres trazendo consequências sociais e econômicas para o espaço. Para tornar nossa cidade um lugar mais convidativo, é necessário manter e valorizar as antigas construções que ajudam na permanência da história e trazem maior identidade ao espaço, mantendo o passado e presente, lado a lado.

A área escolhida para o projeto demonstra de maneira clara todos os problemas de uma cidade moderna, por isso, objetiva-se o conceito de pluralidade caracterizado como multiplicidade através do uso de diferentes classes e faixas etárias. O grande fato urbano do centro de Taubaté é a concentração dos espaços nas mãos de poucos, o que torna a diversificação dos lotes um pouco mais difícil.

A partir desta análise, podem-se sugerir algumas diretrizes urbanísticas gerais de acordo com os 10 passos da Caminhabilidade de Jeff Speck, impostas em toda área de estudo.

Passo1- Coloque o carro em seu lugar: Reduzir o tamanho da rua e inserir lombadas elevadas nas faixas de pedestres, colocando o automóvel em segundo plano e dando prioridade ao pedestre, diminuindo assim, o risco de acidentes. Também a priorização semafórica para reduzir o tempo de espera dos pedestres e ciclistas.

Passo2- Mesclar os usos: Propor políticas públicas mais rígidas que estimulem o uso dos imóveis abandonados com usos em habitação social, facilitando a vinda de moradores e comerciantes de varias classes sociais para a região, assim, contribuindo para maior caminhabilidade em diferentes períodos do dia, buscando instrumentos que intensifiquem a função social da propriedade. Também propõem isenção de impostos de IPTU e taxa de reforma aos edifícios que respeitarem e mantiverem totalmente a linguagem arquitetônica original da fachada, restaurando e preservando o patrimônio, adjuntos a projetos de regularização do bombeiro contra incêndios;

Passo3- Adequar os estacionamentos: Cobranças para estacionar nas ruas e proibição da derrubada de imóveis significativos para a história da cidade na região do Território de Cultura e Memória – Centro, impedindo a implementação de novos estacionamentos, que ocupam grande parte dos lotes sub-utilizados e vazios da área.

Passo4- Deixar o sistema de transporte fluir: Mesmo com a utilização dos transportes públicos, sempre há uma caminhada no final, por isso, propõem aumentar a qualidade da caminhabilidade, aumentando a quantidade de árvores e áreas verdes dentro da área e uma conectividade entre elas. Também propõem a

transferência da frota de ônibus da R. Conselheiro Moreira de Barros para a R. Jacques Felix que atualmente passam 11 linhas.

Passo5- Proteger o pedestre: Diminuição da largura da R. Conselheiro Moreira de Barros, diminuindo seu tráfego, como também a elevação de algumas ruas ao nível do pedestre, criando ruas compartilhadas como a R. Sacramento para facilitar a transição dos pedestres, separando a rua por pequenas barreiras, colocando o automóvel em segundo plano.

Passo6- Acolher a bicicleta: Criar conectividade entre as ciclofaixas, ligando a ciclofaixa da R. Dino Bueno com a R. Conselheiro Moreira de Barros, contornando a Praça Dom Epaminondas pela R. Bispo Rodovalho até a R. Marques do Herval, chegando no Mercado Municipal, aumentando o valor dos imóveis próximos a ela e contribuindo com a economia, como também disponibilizar espaços para o abrigo de bicicletas.

Passo7- Criar bons espaços: Requalificar espaços para caminhada e de convívio para que haja maior interatividade dentro da área, adequando as calçadas às normas de acessibilidade, destinando uma parte da calçada para serviços como placas de trânsito e postes de iluminação pública, com o cabeamento enterrado e padronizar os materiais utilizados em sua composição.

Passo8- Plantar árvores: Plantio de palmeiras imperiais em alguns pontos estratégicos, para resgate da memória histórica da R. Conselheiro Moreira de Barros, antiga R. das Palmeiras e plantio de árvores adequadas ao uso urbano, de diversos tipos em todas as áreas de convívio (Praça Dom Epaminondas, Praça Campos Sales, Praça Dr. Barbosa de Oliveira e Praça Euzébio de Queiroz), considerando as características da paisagem urbana histórica do Centro.

Passo9- Criar faces de ruas agradáveis e singulares: Adequar fachadas muito longas na R. Conselheiro Moreira de Barros, usando como instrumento urbano a arte e vegetação que quebre a monotonia da paisagem, como também a retirada de elementos que encobrem as fachadas e a padronização de letreiros nos moldes da Lei Cidade Limpa em São Paulo que limpou as fachadas e diminuiu significativamente a poluição da paisagem. Também propõe a padronização de toldos e características cromáticas das fachadas, resgatando a memória do lugar,

tanto para edifícios existentes como para futuros empreendimentos. Além disso, propõem utilizar de uma escala humana de projeto que aproxime o objeto do indivíduo mantendo a escala em relação ao ritmo dos edifícios do entorno.

Passo10- Eleger suas prioridades: São prioridades do projeto manter a rua ativa durante diferentes períodos do dia a partir da implantação de bares, e incentivo a habitação social na área central, principalmente na Praça Dom Epaminondas, a Praça Campos Sales e o Calçadão que conecta as duas áreas. Quanto maior a quantidade de pessoas nos espaços públicos, maior a segurança, por que mesclando as atividades com diferentes horários e faixas etárias, o espaço se torna menos ocioso.

12.2.1. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA UM

Esta área engloba a região da Praça Dr. Barbosa de Oliveira – antiga Praça da Estação, a Rodoviária Velha, a Estação Ferroviária, o Sítio do Pica-Pau amarelo e a Secretaria da Agricultura. Caracteriza-se pelos remanescentes arquitetônicos significativos (Sítio do Pica-pau Amarelo e Conjunto da Estação Ferroviária).

Propõe nesta região unificar a quadra da lateral esquerda da praça Dr. Barbosa de Oliveira, desapropriando toda esta gleba que atualmente está quase inteiramente subutilizada, unificar a quadra lateral direita também da praça, onde se localiza atualmente a Rodoviária Velha de Taubaté, transformando o espaço atual de 14.223,5m² em 35.465,4m².

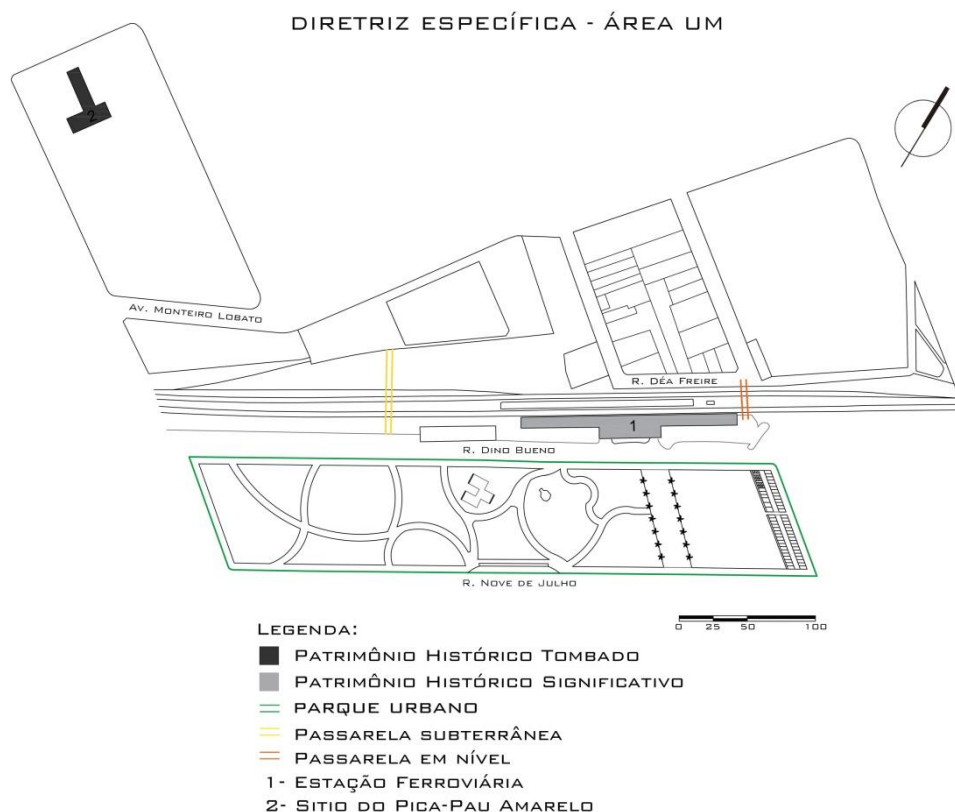


Figura 52 - Esquema da área um

Fonte: Autor, 2019.

Atualmente a Rodoviária Velha de Taubaté possui 27 linhas de ônibus e 5 suburbanas, para isso busca-se implantar um grande ponto de ônibus apenas para paradas regulares. Comprova-se que não há a necessidade desta existir neste espaço tendo em vista o trânsito causado pelo alto fluxo de veículos que a Av. Nove de Julho não comporta, além de a proposta implicar num processo político pela população já estar habituada ao espaço, que abriga alguns serviços públicos no pavimento superior e uma grande área comercial no pavimento inferior.

Com a Praça Dr. Barbosa de Oliveira unificada, objetiva-se a criação de um grande parque urbano na antiga Praça da Estação e a transferência da Biblioteca Municipal para o a gleba da Secretaria da Agricultura, buscando manter os painéis tombados do Artista Antônio Mendes da Silva, conhecido como Mestre Justino, assim faz com que as pessoas percebam melhor o espaço e queiram permanecer ali.

Para a Secretaria da Agricultura propõem sua transferência para outro espaço, com o objetivo de unificar o grande Parque Urbano da Estação, criando uma

conectividade através de uma passagem subterrânea que se estende até o Sítio do Pica Pau Amarelo e uma passagem em nível com padronização de piso, assim não há a sobrecarga da paisagem urbana da área com passarelas elevadas. Dentro deste espaço propõem também a implantação de playground, jogos de mesa, academia ao ar livre e um anfiteatro.

12.2.2. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA DOIS

Buscou-se resgatar a memória histórica na atual R. Conselheiro Moreira de Barros, antiga Rua das Palmeiras, por conta das palmeiras imperiais em todo seu trecho e o caminho principal à estação ferroviária. Caracteriza-se como um ponto de referência não só pelas palmeiras, mas pelos patrimônios que ali estão (Taubaté Country Club, Departamento de Letras e Ciências Sociais da Unitaú e Capela Sacramentina). Existem muitos remanescentes arquitetônicos escondidos por trás de placas e propagandas, característica para a implantação de um possível corredor cultural.

Propõe eliminar espaços subutilizados e estacionamentos, com a respectiva implantação de um Pocket Park no lote indicado no mapa, aumentar e padronizar a largura de calçadas em 1,5m e criar uma faixa de serviço com 0,85m (destinada aos obstáculos como placas de trânsito, postes de iluminação pública e mobiliários urbanos), utilizando piso intertravado com diferenciação de cores, na R. Conselheiro Moreira de Barros. Também propõem implantação de uma faixa de 1,5m para ciclofaixa no lado esquerdo da Rua Conselheiro Moreira de Barros.

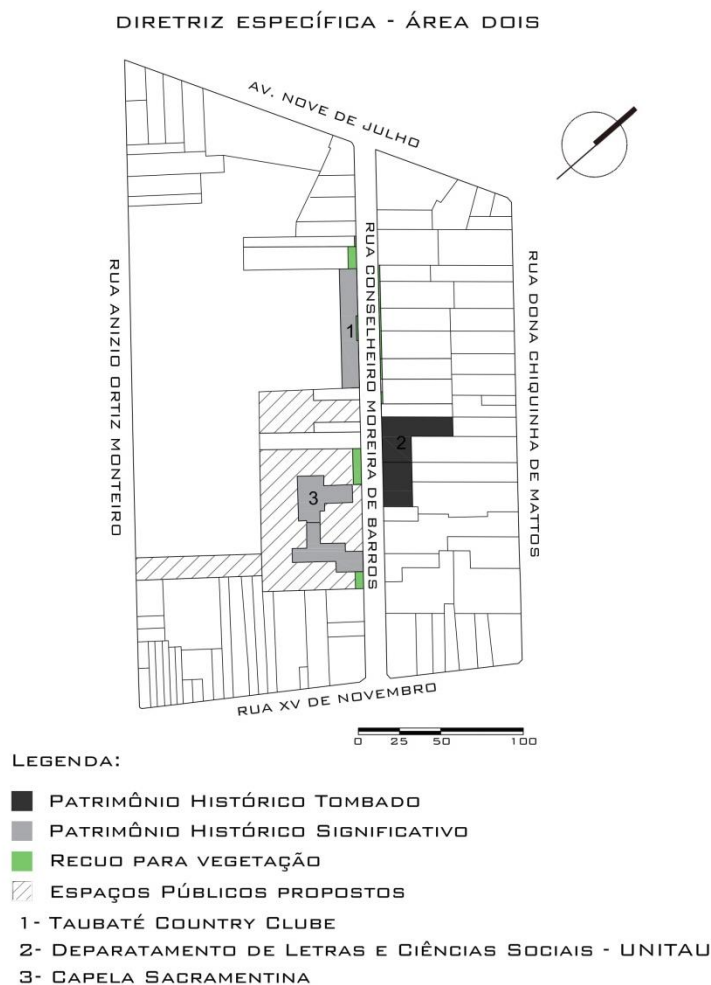


Figura 53 - Esquema da área dois

Fonte: Autor, 2019.

Na vegetação objetivou resgatar as memórias do espaço através do plantio de Palmeiras Imperiais nos recuos determinados no mapa, porém há a possibilidade da retirada das Palmeiras existente com raízes frágeis, mantendo o gabarito atual (pag. 72) determinado pelo Plano Diretor de Taubaté (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017) no anexo XII – Quadro de Parâmetros Urbanísticos.

Para ampliar as áreas verdes e os espaços de interação social, sugere a abertura do muro que separa a área verde da Capela Sacramentina da R. Conselheiro Moreira de Barros, assim cria-se um pequeno espaço de convívio, conectando aos fundos de um estacionamento localizado na R. Bispo Rodovalho que poderá dar espaço a continuação desta área ao outro lado da quadra.

12.2.3. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA TRÊS

Nesta área localizada próxima a Praça Dom Epaminondas, buscou dar visibilidade aos patrimônios históricos (Antigo Cine Palas – atual igreja Universal, Antigo Edifício Urupês - atual Tesourinho e Residência Oliveira Costa), assim resgatar suas fachadas, reinserindo dentro da malha urbana. Propõe estimular o uso destes patrimônios históricos e a retirada das vagas de estacionamento em 45° da Rua Conselheiro Moreira de Barros, criando uma faixa de calçada mais generosa.



Figura 54 - Esquema da área três

Fonte: Autor, 2019.

12.2.4. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA QUATRO E CINCO

Estas áreas foram determinadas como áreas de aplicação do projeto, podendo adequar-se a qualquer outra área específica.

Na área quatro onde se localiza a quadra da Praça Dom Epaminondas, propõe um novo desenho que priorize o pedestre e transforme o uso do espaço para um uso de permanência, como o aumento da arborização de parte da praça. Em sua outra parte, uma praça seca que proporciona o acontecimento de feiras livres durante alguns dias da semana, e o estímulo ao uso noturno. Foi desapropriada uma área de 3.522,15 m² que abrigava quinze comerciantes, porém estes comerciantes foram realocados para a R. Sacramento (indicado em cor amarela no mapa de diretrizes) para uma área de 1.507,5 m², indicando a necessidade de criar uma galeria com diversos pavimentos.

Com isso, espera-se trazer visibilidade ao Teatro Metrópole e estimular seu uso através de peças de teatro abertas e gratuitas, com isso a área se torna menos ociosa com a circulação de pessoas, além disso, recomenda-se a elevação da R. Sacramento, parte da R. Bispo Rodovalho e parte da R. Marques do Herval ao nível da calçada (indicado na cor azul no mapa de diretrizes), criando uma rua compartilhada, dando prioridade a uma caminhada mais confortável para os pedestres.

Na área cinco onde se localiza a Praça Campos Sales e o Calçadão que o conecta a Praça Dom Epaminondas, propõem a desapropriação do lote de estacionamento do Banco Itaú (indicado na cor amarelo hachurado no mapa de diretrizes), realocando o camelódromo que atualmente possui 672,28m² para esta área de 504,7m², resgatando a Praça Campos Sales e a conectando com a Praça Dom Epaminondas.

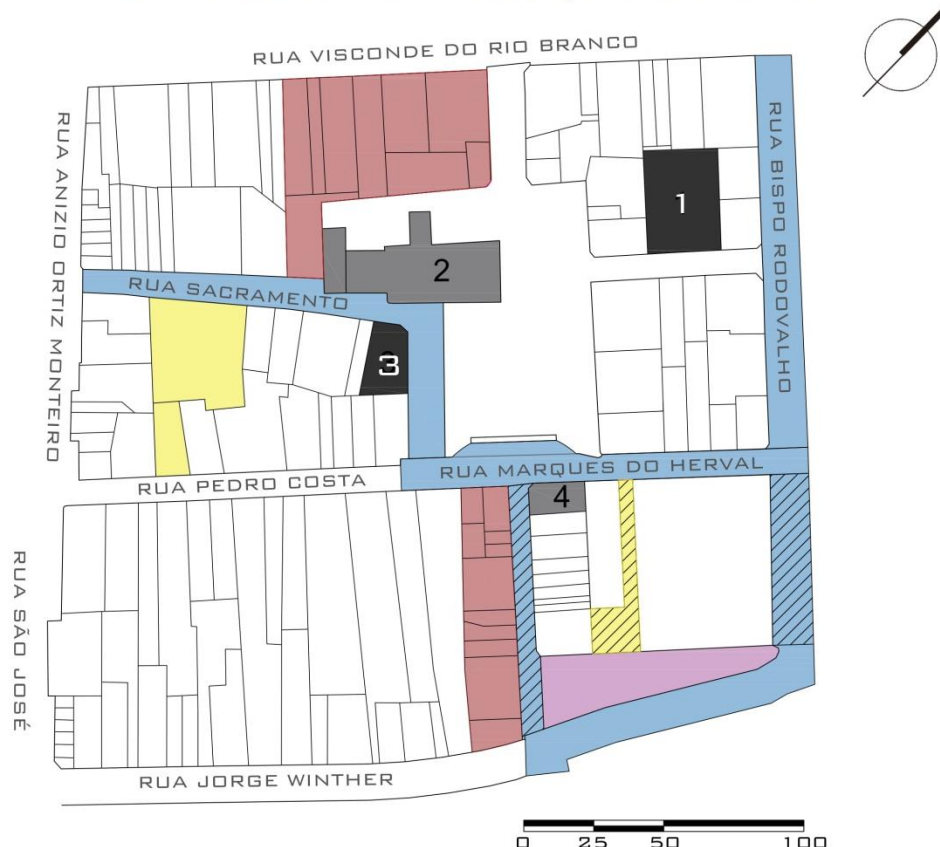
O público consumidor dos camelódromos estão de passagem, e este comércio é conhecido por estar na rua, e este público também frequenta o Mercado Municipal por isso não seria apropriado transferir estes ao Shopping Popular localizado na R. Cel Jordão, tendo em vista que há muitas reclamações sobre o movimento do comércio no edifício.

Propõe o alargamento do calçadão com a desapropriação de doze comerciantes que possuem uma área de 1.686,8m² que serão transferidos adjuntos aos da área quatro, no vazio urbano localizado na R. Sacramento, dando lugar a futuros bares no pavimento térreo que funcionariam em diferentes horários do dia e uso residencial nos demais pavimentos, podendo ser inserido em outros vazios

urbanos, aumentando assim, o fluxo de pessoas no centro durante o período noturno. Esta proposta proporciona maior aproveitamento da paisagem urbana. Na Praça Campos Sales propõe a criação de um deck de madeira nos moldes do que atualmente os projetos paisagísticos paulistanos têm dado certo, criando uma área de convívio e permanência e a implantação de mobiliário urbano qualificado, como também a elevação de parte da R. Jorge Winther ao nível da calçada, criando uma rua compartilhada, conectando a Praça ao Mercado Municipal.

O objetivo é resgatar a sensação de pertencimento dos indivíduos com a cidade, pois é evidente que as pessoas que se identificam e se sentem pertencidas ao espaço fazem sua manutenção e desta forma elas estão agindo como vigias.

DIRETRIZ ESPECÍFICA - ÁREA QUATRO E CINCO



LEGENDA:

- PATRIMÔNIO HISTÓRICO TOMBADO
- PATRIMÔNIO HISTÓRICO SIGNIFICATIVO
- ELEVAR RUAS A ALTURA DA CALÇADA CONFIGURANDO NOVO ESPAÇO
- CALÇADÃO
- DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREA PARA PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM URBANA
- RECUPERAÇÃO DA PRAÇA CAMPOS SALES - RETIRADA DO CAMELÓDROMO
- DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREA SUBUTILIZADA PARA REALOCAÇÃO DOS COMERCIANTES
- REALOCAÇÃO DO CAMELÓDROMO
- 1- ATUAL TEATRO METRÓPOLE, ANTIGO CINE POLYTHEAMA
- 2- CATEDRAL SÃO FRANCISCO DE CHAGAS
- 3- EDIFÍCIO DO SANT'ANA
- 4- ANTIGO CATRO NÁPOLE

Figura 55 - Esquema da área quatro e cinco

Fonte: Autor, 2019.

12.2.5. DIRETRIZ ESPECÍFICA, ÁREA SEIS

Esta área engloba a região do Mercado Municipal e a paisagem do alto do Cristo na região alta da cidade. Propõem para a preservação da paisagem do alto do Cristo, um novo projeto para a cobertura do Mercado Municipal que não interfira na paisagem do espaço como também a proteção da paisagem urbana desta área. Propõem a transferência da Secretaria Municipal da Saúde localizada na Praça Dr.

Euzébio da Câmara Leal para outro espaço, assim implantar uma área verde de convívio, resgatando o antigo largo do Sant'ana.



Figura 56 - Esquema área 6

Fonte: Autor, 2019.

13. O PROJETO, ÁREA QUATRO E CINCO

Entende-se por requalificação urbana um instrumento para melhoria da qualidade de vida da população, através da melhora de equipamentos de infraestrutura do espaço público, garantindo assim, maior valor econômico, cultural e social para o lugar.

Utilizou-se um partido urbanístico enfatizando a necessidade de elevar a qualidade de vida da população, como foco a caminhabilidade, mobilidade urbana com ruas compartilhadas e promoção de espaços públicos através de estudos da história local, como o alargamento de calçadas, resgate de praças e aumento de áreas públicas, no sentido de revalorizar a centralidade taubateana. É possível observar as propostas projetuais no mapa de proposta projetual (APENDICE III).

Alargamento de calçadas, resgate de praças e aumento de áreas públicas, no sentido de revalorizar a centralidade taubateana.

A partir do mapa de proposta, fez-se um corte longitudinal da área, demonstrando a diferença de 5m em nível entre a Praça Dom Epaminondas e a Praça Campos Sales.

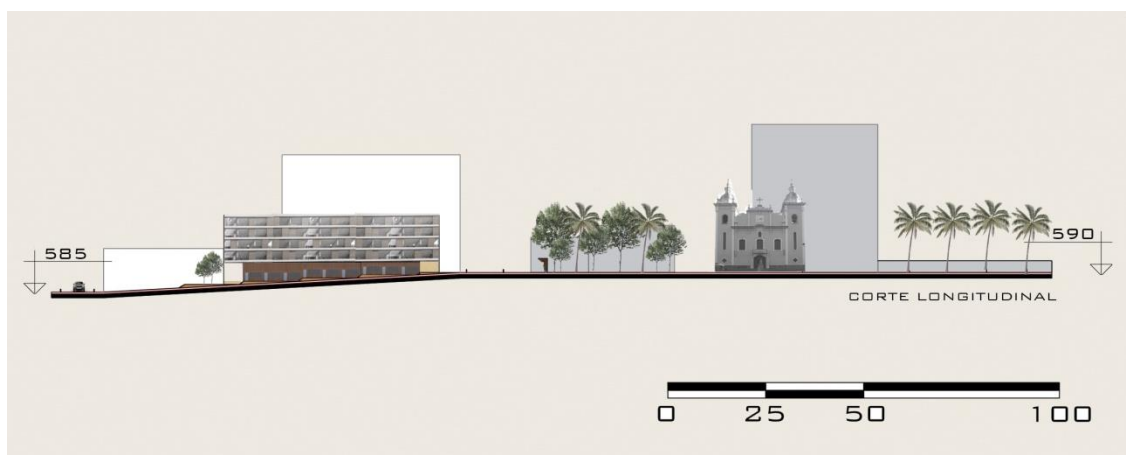


Figura 57 - Corte Longitudinal da área

Fonte: Autor, 2019.

Foram desenvolvidos projetos de mobiliário urbano, como bancos, ponto de ônibus, lixeiras, posto de iluminação e dois decks de madeira.

O Deck foi desenvolvido especificamente para o projeto, para ocupar o espaço que antes abrigava o camelódromo e tem como objetivo atender como área de descanso para um grande número de pessoas, podendo ser utilizado para possíveis eventos fora dos horários comerciais.

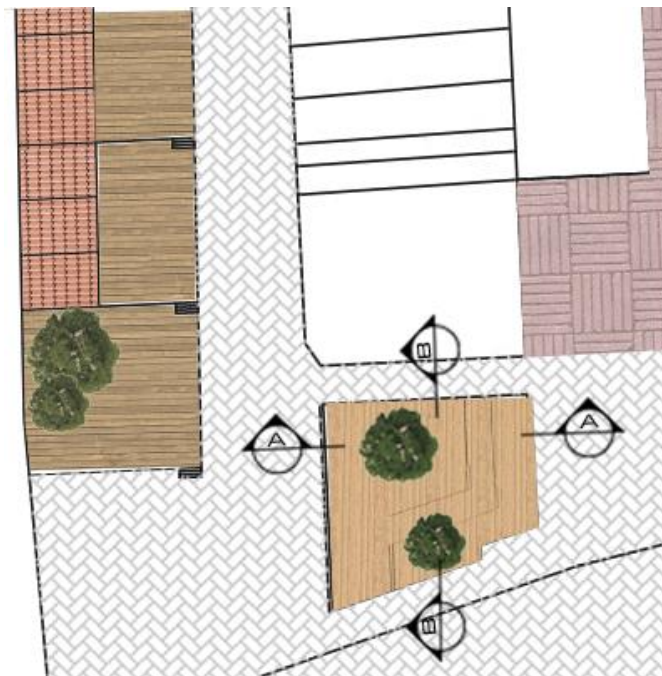


Figura 58 - Esquema de corte Deck, Praça Campos Sales.

Fonte: Autor, 2019



Figura 59 - Corte Longitudinal (AA) do Deck, Praça Campos Sales.

Fonte: Autor, 2019.



Figura 60 - Corte Transversal (BB) do Deck, Praça Campos Sales.

Fonte: Autor, 2019.

O banco foi projetado para atender as necessidades dos usuários do espaço, em concreto armado e assento em madeira.

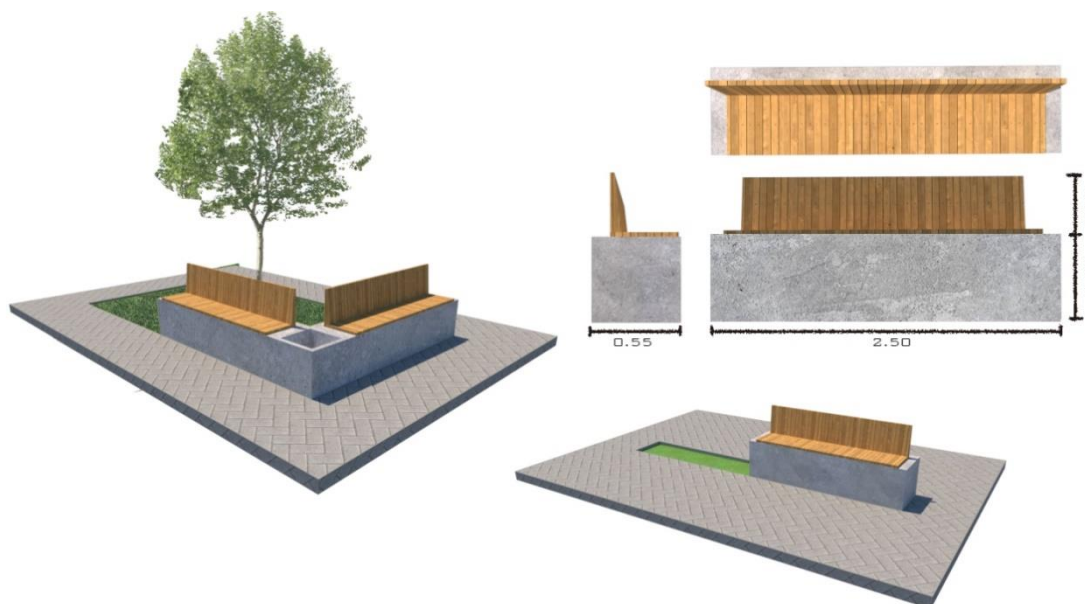


Figura 61 - Detalhamento de Mobiliário Urbano, bancos.

Fonte: Autor, 2019.

O ponto de ônibus foi projetado para maior conforto dos usuários, com estrutura metálica, vedação de madeira e assentos de concreto armado, proporciona maior proteção contra os raios solares. Com o assento fixado á vedação, evita que se acumulem sujeiras, como acontece no modelo de ponto de ônibus atual e também proporciona área para cadeirantes.

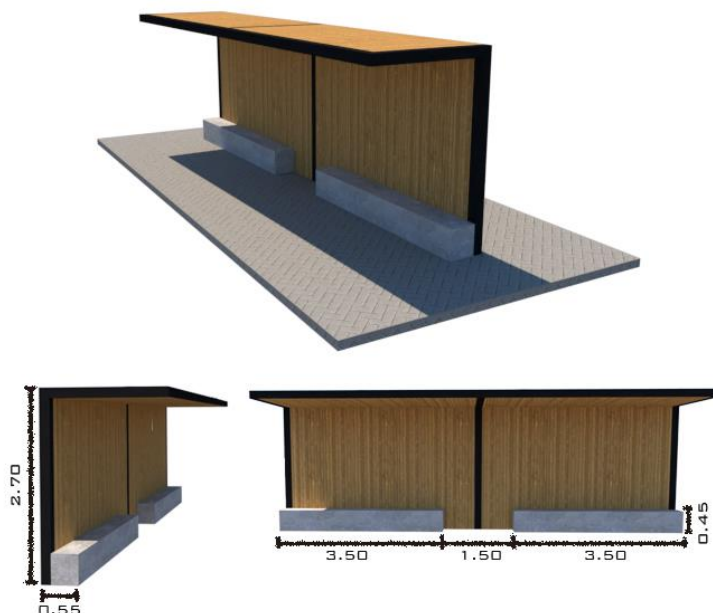


Figura 62 - Detalhamento de Mobiliário Urbano, Ponto de Ônibus.

Fonte: Autor, 2019.

O Bicletário foi projetado para atender a demanda de ciclistas que passam pelo centro, eles foram locados em dois lados da Praça Dom Epaminondas e em um ponto na Praça Campos Sales. O material utilizado foi madeira e cada mobiliário é capaz de atender dez bicicletas.



Figura 63 - Bicletário

Fonte: Autor, 2019.



Figura 64 - Localização das Vistas em planta

Fonte: Autor, 2019.



Figura 65 - Vista 1, Praça Dom Epaminondas

Fonte: Autor, 2019.



Figura 66 - Vista 2, Praça Dom Epaminondas

Fonte: Autor, 2019



Figura 67 - Vista 3, Expansão do Calçadão

Fonte: Autor, 2019.



Figura 68 – Vista 4, Praça Campos Sales

Fonte: Autor, 2019.

14. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho foi elaborado a partir do questionamento sobre cidades caminháveis, propiciando uma maior qualidade de vida. Percebendo o espaço é possível entender que os vazios urbanos em estacionamentos que colocaram abaixo muitos edifícios significativos para a história da cidade e a degradação dos que ainda estão ali, contribui para uma degradação sempre maior nesta área central. A cidade está visando uma expansão para além de seus limites territoriais e não há uma preocupação com o que está no Centro. Esse ritmo do crescimento do território causa o esquecimento do Centro, por isso, este trabalho se propôs em contribuir para a reversão deste processo.

O quadro atual da área em estudo não contribui para que interações sociais e sociabilidade aconteçam por fatores que o poder público negligenciou, por esse motivo há a necessidade de criar espaços que favoreçam estas interações. Instrumentos urbanísticos como aumentar espaços de praça e resgata-las e revalorizar patrimônios, são iniciativas para resgatar a qualidade de vida tendo a memória urbana como instrumento principal desse resgate. O resgate da Praça Campos Sales e o aumento da Praça Dom Epaminondas, se fizeram de grande importância, pois a escala da cidade é outra e ela merece esta valorização, lembrando que os edifícios desapropriados são de arquitetura totalmente inócua.

A área escolhida para projeto é uma parte do Centro Expandido e o projeto pode ser aplicado em outras partes da área como no eixo Santa Terezinha e Praça Monsenhor Silva Barros, por exemplo. Por isso, buscou aumentar a caminhabilidade e acessibilidade através de ruas compartilhadas, o uso da bicicleta a partir de ciclofaixas e bicicletários acessíveis, alargamento de calçadas e do calçamento e adaptação de comunicação visual, limpando as fachadas.

O projeto contribui de novo aos edifícios históricos, pois mesmo sendo edifícios antigos passam despercebidos aos olhos da população e resgatar e requalificar os espaços públicos do entorno destes patrimônios trás visibilidade a história local e um novo reconhecimento por parte da população. Um projeto de urbanismo pode utilizar de parâmetros e diretrizes urbanísticas semelhantes á outros projetos,

porém cada qual tem suas peculiaridades por que são projetos, situações e culturas distintas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGORA VALE. **Área urbana de Taubaté supera média da oms para cobertura vegetal por habitante.** 2019. Disponível em:

<<https://www.agoravale.com.br/noticias/meio-ambiente/area-urbana-de-taubate-supera-media-da-oms-para-cobertura-vegetal-por-habitante>> Acesso em: 13 de junho de 2019.

ARAUJO, J.M. **Comentário: Das normas gerais de circulação e conduta.** Art 60. Cap.3. São Paulo. Disponível em:

<<http://www.ctbdigital.com.br/comentario/comentario60>> Acesso em: 02 de junho de 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10719:** Informação e Documentação: Relatório Técnico e/ou Científico apresentação. Rio de Janeiro, 2011.

AU. **Tom Avermaete, da TU Delft, fala sobre espaços públicos e processos participativos.** Disponível em: < <http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/258/tom-avermaete-da-tu-delft-fala-sobre-espacos-publicos-e-364141-1.aspx> > Acesso em: 18 de março de 2019.

BRASIL. Decreto nº25, de 30 de novembro de 1937. **Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.** Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1937. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-25-30-novembro-1937-351814-norma-actualizada-pe.html>> Acesso em: 21 de maio de 2019.

BRASIL. Constituição Federal. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal. Art. 206, 1988. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf> Acesso em: 27 de abril de 2019.

BRASILIA. Congresso Nacional. **Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.** Brasília, 2001. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm> Acesso em: 02 de junho de 2019.

CALEGARI, Diego. IMMACULADA, Prieto. MENEZES, Murilo. **Plano Diretor: Como é feito e pra quê serve?**. Politize, 2018. Disponível em:

<<https://www.politize.com.br/plano-diretor-como-e-feito/>> Acesso em: 02 de junho de 2019.

COISA DA ARQUITETURA. **Novo Urbanismo**. 2010. Disponível em:

<<https://coisasdaarquitectura.wordpress.com/2010/07/18/novo-urbanismo/>> Acesso em: 23 de abril de 2019.

CONTRAN. Conselho Nacional de Transito. **Manual Brasileiro de Sinalização de Transito**. Sinalização Horizontal. 1º edição, v. IV, 128p. Brasília: Contran, 2007.

Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/manual-vol-iv-sinalizacao-horizontal-resolucao-236.pdf>> Acesso em: 09 de maio de 2019.

CORRÊA, Sandra Rafaela Magalhães. **O Programa de Cidades Históricas (PCH)**.

In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6.

CSUL. **Acupuntura Urbana**. Disponível em: <

<http://www.csullagoadosingleses.com.br/acupuntura-urbana-2/>> Acesso em: 10 de março de 2019.

DICIO. **Significado de Centro**. Disponível em:

<<https://www.dicio.com.br/centro/>> Acesso em: 14 de março de 2019.

DO BEM, política. **As agulhadas de Jaime Lerner**. 2011. Disponível em: <

<https://politicadobem.wordpress.com/2011/08/06/as-agulhadas-de-jaime-lerner/>> Acesso em: 22 de maio de 2019.

EL PAÍS. **Jaime Lerner, o arquiteto que transformou o transporte público de Curitiba**. Disponível em:

<https://brasil.elpais.com/brasil/2018/08/31/eps/1535729785_455010.html>

Acesso em: 08 de maio de 2019.

IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. São Paulo, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=21&uf=35>> Acesso em: 13 de junho de 2019.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. In: II Congresso dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, Veneza, 1966. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>> Acesso em: 10 de abril de 2019.

ICOMOS. **Carta de Petrópolis**. In: 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, Petrópolis, 1987. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>> Acesso em: 01 de abril de 2019.

IPHAN. **Patrimônio Cultural**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>> Acesso em: 15 de abril de 2019.

IPHAN. **O coração da cidade: observação sobre a preservação dos centros históricos**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/temp/coracao_da_cidade.pdf.pdf> Acesso em: 21 de maio de 2019.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JODELET, DENISE. A cidade e a memória. In: DEL RIO, Vicente. DUARTE, C. R. RHEINGANTZ, P. A. **Projeto de lugar: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/ PROARQ, 2002, p.31-44.

JOSÉ, Carlos Alberto Direito. **A revitalização Cultural da Lapa – RJ : Uma análise da (re)estruturação espacial**. Revista geo-paisagem. Online, nº 17, 2010. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/Lapa.htm>> Acesso em: 24 de abril de 2019.

LEIS MUNICIPAIS. Lei complementar nº 238, de 10 de janeiro de 2011. **Institui o plano diretor físico do município de Taubaté**, Taubaté, p. 1-94.

LEITE, L. MARIOTTO, M. RODRIGUES, G. TOLEDO, L. **Centro Urbano Expandido de Taubaté**. Taubaté, 2017.

LERNER, Jaime. **Jaime Lerner Arquitetos Associados**. Curitiba, 2018. Disponível em: <<https://jaimelerner.com.br/pt/arquitetos-associados/>> Acesso em: 23 de maio de 2019.

OPENSTREETMAP. Mapa topográfico Taubaté, mapa de relevo, mapa de altitude. **Topographic-map.com**, 2019. Disponível em: < <https://pt-br.topographic-map.com/maps/g25j/Taubat%C3%A9/>> Acesso em: 27 de novembro de 2019.

PEREIRA, Matheus. Pocket Parks: novo e compacto modelo aos espaços públicos. **ArchDaily**, 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/877993/pocket-parks-novo-e-compacto-modelo-aos-espacos-publicos?ad_source=search&ad_medium=search_result_all> Acesso em: 29 de agosto de 2019.

POPULAÇÃO. **População centro – Taubaté**, 2010. Disponível em: < http://populacao.net.br/populacao-centro_taubate_sp.html#> Acesso em: 13 de junho de 2019.

PREFEITURA DE TAUBATÉ. **Taubaté**. Taubaté, 2015. Disponível em: <<http://www.taubate.sp.gov.br/taubate/>> Acesso em: 02 de junho de 2019.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura Municipal). **Corredor Cultural: como recuperar, reformar ou construir seu imóvel**/ RIOARTE, IPLANRIO. Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 1995.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempos, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SEADE. **Perfil dos Municípios Paulistas**, 2019. Disponível em: <<http://www.perfil.seade.gov.br/>> Acesso em: 02 de junho de 2019.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

SUSTENTÁVEIS, cidades. **Recuperação do Centro Histórico de Quito**. Disponível em: <<https://www.cidadessustentaveis.org.br/boas-praticas/recuperacao-do-centro-historico-de-quito>> Acessado em 20 de abril de 2019.

TAUBATÉ (Prefeitura Municipal). **Bens Tombados pelo município de Taubaté**. Taubaté, 2017.

TAUBATÉ (Prefeitura Municipal). **Mapa Cadastral Urbano**. Taubaté: 2007.

TAUBATÉ (Câmara Municipal). Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017. **Institui o Plano Diretor Físico do Município de Taubaté e dá outras providências**. Taubaté, p1-210.

UNESCO. **Cidade de Quito**. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/2>> Acesso em: 24 de maio de 2019.

UNESCO. **O Patrimônio: legado do passado ao futuro**. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/heritage-legacy-from-past-to-the-future/>> Acesso em: 01 de abril de 2019.

APÊNDICE I

PATRIMÔNIOS HISTÓRICOS



LEGENDA:

- 1- CATEDRAL SÃO FRANCISCO DE CHAGAS
- 2- BICA DO BUGRE
- 3- TORRE SINEIRA DO CONJUNTO SANTA CLARA
- 4- IGREJA DO ROSÁRIO/ SEC. BISPADO/ PALÁCIO EPISCOPAL
- 5- CAPELA DO PILAR
- 6- E.E. LOPES CHAVES
- 7- SOLAR DA VISCONDESA
- 8- CAPELA SANTA CRUZ DA MONÇÃO
- 9- CHÁCARA DO VISCONDE
- 10- RESIDÊNCIA DOS OLIVEIRA COSTA
- 11- CAPELA DO SANT'ANA

- 12- VILA SANTO ALEIXO
- 13- COLÉGIO BOM CONSELHO/ CAPELA CENTRAL/ ENTORNO
- 14- MERCADO MUNICIPAL
- 15- COMPANHIA TAUBATÉ INDUSTRIAL - CTI
- 16- DEP. DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS - UNITAU
- 17- DEP. DE PEDAGOGIA - UNITAU
- 18- CASA FELIX GUIARD/ ATUAL COLÉGIO JARDIM DAS NAÇÕES
- 19- CENTRO CULTURAL DE TAUBATÉ
- 20- COLÉGIO IDESA
- 21- CASA DE CUSTÓDIA

- 21- CASA DE CUSTÓDIA
- 22- HOSPITAL SANTA ISABEL/ ATUAL HOSPITAL SÃO CAMILO
- 23- CINE POLYTHEAMA/ ATUAL TEATRO METRÓPOLE
- 24- LAR ESCOLA SANTA VERÔNICA
- 25- CASTRO NÁPOLE/ ATUAL DROGARIA 15
- 26- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 27- FABRICA JUTA
- 28- IGREJA SANTA TEREZINHA E PRAÇA
- 29- RESIDÊNCIA RAUL GUIARD
- 30- RESIDÊNCIA ALBERTO GUIARD
- 31- RESIDÊNCIA OSWALD GUIARD

- 32- RESIDÊNCIA INGLÊS DE SOUSA
- 33- PRÉDIO DO SANT'ANA
- 34- FABRICA DE BOTÕES COROZITA - PARCIAL
- 35- TAUBATÉ COUNTRY CLUB
- 36- CINE PALAS
- 37- CAPELA SACRAMENTINA
- 38- RESIDÊNCIA JOREH GUIARD
- 39- SEMINÁRIO - COLÉGIO PADRE ANCHIETA
- 40- ANTIGO CORREIO - DEMOLIDO
- 41- RESIDÊNCIA DOS VELOSO
- 42- EDIFÍCIO URUPÊS/ ATUAL TESOURINHO
- 43- CASA DA CULTURA

- 43- CASA DA CULTURA
- 44- EDIFÍCIO FELIX GUIARD
- 45- RESIDÊNCIA NILO MATOS
- 46- INSTITUTO ADOLF LUTZ
- 47- RESIDÊNCIA DOS MONTEIRO
- 48- FEGO CAMARGO
- 49- CASA DA AGRICULTURA
- 50- HOSPITAL REGIONAL
- 51- ANTIGO FÓRUM
- 52- PIETÁ E BENS DA IRMANDADE
- 53- MUSEU DE ARTE SACRA
- 54- BOULEVARD RIO BRANCO
- 55- CAPELA DOS MONTEIRO
- 56- IMÓVEL NA RIO BRANCO - DEMOLIDO
- 57- IMÓVEL NA RIO BRANCO

APÊNDICE II

Anos	Data	Obras arquitetônicas	Localização	Tombamentos			Processo	Decreto	N°
				Municipal	Iphan	Condephaat			
1600	1640	Catedral São Francisco de Chagas	Praça Dom Epaminondas n°30 - Centro						1
		Bica do Bugre	R. Juca Esteves, 20 - Centro						2
	1673	Torre sineira do conjunto Santa Clara	Praça Anchieta s/n - Centro				08575/69	08575/69	3
1700	1700-1705	Igreja do Rosário/ Sec. Bispado/ Palácio Episcopop	Praça Barão do Rio Branco - Centro					8209/95	4
	1725	Capela do Pilar	Praça do Convênio s/n - Centro		343 - T, Insc. 238		00371/73		5
1800	1800	E. E. Lopes Chaves	Rua Doutor Pedro Costa, n° 180 - Centro				24929/86	5239/85	6
		Solar da Viscondesa	Rua XV de Novembro, n° 966 - Centro					5411/85	7
	1844	Capela Santa Cruz da Monção	Av. Monteiro Lobato, 2-28 - Chacara do Visconde						8
	1850	Chacara do Visconde	Avenida Monteiro Lobato s/n - Chácara do Visconde		618 - T, Insc. 345		00370/73		9
	1854	Residência dos Olivera Costa	Avenida Visconde do Rio Branco, n° 516 - Centro				20010/76	10174/04	10
	1866	Capela do Santana	Praça Dr. Euzébio da Câmara Leal, 176 - Centro					13842/16	11
	1872	Vila Santo Aleixo	Rua Emilio Winther, n° 374				5350/2011	5240/85	12
	1879	Bom Conselho/ Capela Central/ Entorno	Praça Comendador Marcelino Monteiro n°63 - Jd das Nações					5410/85	13
	1889	Mercado Municipal	Praça Dr. Paula de Tolêdo, 50 - Centro						14
	1894	CTI	Praça Felix Guisard s/n - Centro						15
	1895	Dep. de Letras e Ciências Soiais UNITAU	Rua Visconde do Rio Branco n°22 - Centro				19.773/2016	13965/17	16
	Fim séc 19	Dep. de Pedagogia UNITAU	R. Conselheiro Moreira de Barros, 203 - Centro						17
	1900	Início séc 20	Casa Felix Guisard Filho/ Atual Jardim das Nações	Av. Tiradentes com Benjamim Constant - Centro					8682/12
1902		Centro Cultural	Praça Cel. Vitoriano, 1 - Centro						19
		Colégio Idesa	Av. Granadeiro Guimarães, 46 - Centro						20
1914		Casa de Custódia	Av. Mal. Deodoro da Fonseca, 746 - Jd. Santa Clara						21
		Hospital Santa Isabel - Escola	Av. Granadeiro Guimarães, 270 - Centro						22
1919		Teatro Metrópole/ Cine Polytheama	Rua Duque de Caxias, n° 312 - Centro					5502/86	23
		Lar escola Santa Verônica	Av. Mal. Deodoro da Fonseca, 101 - Centro						24
1920		Castro Nápole	R. Marquês do Herval s/n - Centro						25
		Estação Ferroviária	Av. Nove de Julho, 155 - Centro						26
1927		Fabrica Juta	Av. Dr. José Olegário de Barros - Vila N. Sra. das Graças						27
1929		Igreja Santa Terezinha/ Praça	Praça Santa Terezinha - Centro					8631/98	28
1930		Residência Raul Guisard	Av. Tiradentes com R. Nanci Guisard Kerier s/n - Centro						29
		Residência Alberto Guisard	Av. 9 de Julho s/n - Centro						30
		Residência Oswald Guisard	Av. 9 de Julho s/n - Centro						31
		Residência Inglês de Sousa	Av. 9 de Julho s/n - Centro						32
		Prédio do Santana	Praça Dom Epaminondas s/n - Centro				19.770/2016	13842/16	33
1935		Fabrica de Botoes - Corozita / Parcial	Av. Mal. Deodoro da Fonseca, 689 - Centro				50.527/2014	13761/16	34
1936		Taubaté Country Club	R. Conselheiro Moreira de Barros n°126 - Centro						35
1938		Cine Palas	R. XV de Novembro n°40 - Centro						36
1939		Capela Sacramentina	R. Conselheiro Moreira de Barros, 258 - Centro						37
1940		Residência Joreh Guisard	R. Armando Salles de Oliveira, 324 - Centro						38
1940		Seminário - Colégio Padre Anchieta	Av. Granadeiro Guimarães, 122 - Centro						39
		Antigo Correio - DEMOLIDO	R. Dr. Pedro Costa s/n - Centro						40
		Residência dos Veloso	Av. 9 de Julho s/n - Centro						41
		Tesourinho/ Antigo Edifício Urupês	R. Carneiro de Souza, 99 - Centro				13.317/16	13762/16	42
1943/1944		Casa da Cultura	R. Quatro de Março, 643-651 - Centro						43
		Edifício Felix Guisard	Praça Félix Guisard - Centro					6303/90	44
1950	Residência Nilo Matos	Av. 9 de Julho s/n - Centro						45	
1951	Instituto Adolf Lutz	Praça Cel. Vitoriano, 23 - Centro,						46	
1960	Residência dos Monteiro	Av. John Fitzgerald Kenedy n°15 - Jardim das Nações						47	
1967	Fego Camargo	Av. Tiradentes n°202 - Jardim das Nações						48	
	Casa da Agricultura	R. Dr. Benedito Cursino dos Santos s/n - Centro						49	
1976	Hospital Regional	Av. Tiradentes n°280 - Jardim das Nações						50	
Indeterminado	Fórum antigo	Praça Monsenhor Silva Barros s/n - Centro							51
	Pietà e bens da irmandade	Acervo do Museu de arte sacra de taubaté					10276/04		52
	Museu de arte sacra	Praça Santa Terezinha n° 100 - Centro					10364/04		53
	Boulevard Rio Branco	Rua Visconde do Rio Branco n° 159 a 179 - Centro					8275/96		54
	Capela dos Monteiro	Cemitério da Venerável Ordem Terceira s/n - Centro					5390/85		55
	Imóvel na Rio Branco - DEMOLIDO	Rua Visconde do Rio Branco, n° 232 - Centro					9427/11		56
	Imóvel na Rio Branco/ Atual loja de artesanatos	Rua Visconde do Rio Branco, n° 497 - Centro					10174/04		57

APENDICE III

PROPOSTA PROJETURAL



LEGENDA:

- ① PRAÇA SECA
- ② ÁREA DE CONTEMPLAÇÃO E PERMANÊNCIA
- ③ GALERIA COMERCIAL
- ④ USO MISTO (BARES TÉRREO + RESIDÊNCIA SUPERIOR)
- ⑤ NOVO CAMELÓDROMO
- ⑥ DECK DE CONTEMPLAÇÃO E DESCANSO
- ⑦ PRAÇA CAMPOS SALES: CONVÍVIO
- ☼ PERSPECTIVA
- ⛪ CAPELA SÃO FRANCISCO DE CHAGAS
- 🎭 TEATRO METRÓPOLE
- 🚲 BICICLETÁRIO