

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ
Departamento de Arquitetura

Luiza Maria de Barros Vieira

PERCEPÇÃO URBANA: o pedestre à cidade

Taubaté
2018

Luiza Maria de Barros Vieira

PERCEPÇÃO URBANA: o pedestre à cidade

Relatório de Pesquisa para o desenvolvimento do Trabalho de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Taubaté, elaborado sob orientação do Prof. Me. Carlos Eugênio Monte Claro César Júnior.

Taubaté
2018

Ficha catalográfica elaborada pelo
SIBi – Sistema Integrado de Bibliotecas / UNITAU

V658p Vieira, Luiza Maria de Barros
Percepção urbana: o pedestre a cidade./ Luiza
Maria de Barros Vieira. - 2018.
102f. : il.

Monografia (graduação) - Universidade de Taubaté,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo.
Orientação: Prof. Me.Carlos Eugênio Monteclaro Cesar Júnior.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

1. Requalificação urbana. 2. Centro histórico. 3.
Taubaté. 4. Percepção do pedestre. I. Título.

CDD – 711.4

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, por ter me dado sabedoria, a minha mãe Elizabeth, aos meus primos Francine e Rodrigo que sempre acreditaram e me incentivaram a estudar.

À todos os meus familiares e em especial ao meu companheiro Paulo Renato por ter estado ao meu lado nos bons e maus momentos, me apoiando para que eu chegasse até o fim desta jornada.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Prof. Me. Carlos Eugênio Monteclaro Cesar Júnior por ter me orientado neste trabalho de graduação e pelos seus ensinamentos ao longo desses cinco anos;

Agradecimento especial aos Profs.Dr. Flávio José Nery Conde Malta, Me. Vinícius Barros Barbosa, Dr. José Oswaldo Soares de Oliveira, Me. Gerson Mendes Faria pelos ensinamentos em sala de aula que serão sempre lembrados;

Aos demais amigos de classe que fizeram parte da melhor época da minha vida,em especial agradecimento aos amigos do peito Victoria Hilary, Hugo Bulhões, Ingryd Barbosa, Nicolas Neves e Anne Carlini, por todo companheirismo ao longo desses anos tornando esta jornada mais fácil;

Aos funcionários Luiz Cláudio Viana, Silvana Alves Moreira e Sr. Dito por toda atenção e ajuda nesses anos;

Todos aqueles que incentivaram e apoiaram o desenvolvimento deste trabalho.

Gratidão!

RESUMO

O presente trabalho trata-se de uma requalificação urbana no centro histórico, localizado no município de Taubaté, SP. A proposta foi desenvolvida através de análises quantitativas e leituras qualitativas constituídas por referenciais teóricos, pesquisas in loco, levantamento fotográfico, indicando a degradação do espaço gerando a necessidade de uma (re) organização socioespacial da área. O objetivo central é trazer uma remodelação do espaço voltado ao conceito de cidade caminhável, gerando espaços mais atrativos a caminhada e diminuindo o uso do automóvel, gerando uma percepção mais crítica do pedestre em relação ao meio urbano.

Palavras-chave: Requalificação Urbana, Centro Histórico, Taubaté, Percepção do Pedestre, Caminhável.

RELAÇÃO DE FIGURAS

FIGURA	TÍTULO DA FIGURA	PÁGINA
Fig. 01	Foto da Praça.....	14
Fig. 02	Foto da Orla.....	14
Fig. 03	Foto do Mapa Geral.....	15
Fig. 04	Foto dos Trechos	15
Fig. 05	Foto do Jardim Elevado	18
Fig. 06	Foto Panorâmica.....	18
Fig. 07	Imagem de Implantação	19
Fig. 08	Imagem de Axonométria.....	19
Fig. 09	Imagem da Praça	21
Fig. 10	Imagem de Implantação	21
Fig. 11	Imagem da Praça de Galeria de Arte.....	22
Fig. 12	Foto Panorâmica da Ciclo Faixas e Corredores de Ônibus.....	23
Fig. 13	Foto do Novo Modelo de Vias	23
Fig. 14	Foto do Calçadão XV de Novembro	24
Fig. 15	Foto do Calçadão XV de Novembro	24
Fig. 16	Mapa de Localização de Taubaté	25
Fig. 17	Planta da Vila de Taubaté – 1821. Executada por Arnaud Julien Pallière.....	26
Fig. 18	Mapa de Taubaté – 1860. Crescimento limitado pela Matriz e os Córregos	27
Fig. 19	Mapa Taubaté 1900. Presença da linha ferroviária criando um limite à expansão urbana	28
Fig. 20	Mapa Taubaté em 1929 – Nova malha urbana após a implantação do complexo da C.T.I.....	28
Fig. 21	Mapa Taubaté em 1954 – Novo traçado, linha férrea e a Rod. Presidente Dutra	29

Fig. 22	Taubaté em 2003 – Mapa da evolução urbana.....	30
Fig. 23	Mapa de Macrozoneamento da cidade de Taubaté	31
Fig. 24	Foto da localização da área central de Taubaté a ser estudada	32
Fig. 25	Foto da fachada da Bica do Bugre	33
Fig. 26	Foto da fachada do Mercado Municipal de Taubaté.....	34
Fig. 27	Foto da fachada da Catedral de São Francisco de Chagas	35
Fig. 28	Foto do Monumento do Marco Zero.....	36
Fig. 29	Foto da fachada do Teatro Metrópole	37
Fig. 30	Foto da fachada do Casarão Oliveira Costa	38
Fig. 31	Foto da fachada da Capela Nossa Senhora do Pilar.....	39
Fig. 32	Mapa Cadastral da área central de Taubaté.....	40
Fig. 33	Curva de Nível	42
Fig. 34	Vista do estudo Volumétrico da área de estudo	49
Fig. 35	Vista do estudo Volumétrico da área com potencial de demolição	50
Fig. 36	Vista do estudo Volumétrico da área com nova proposta de volumetria.....	51
Fig. 37	Foto da Maquete de estudo com Volumetria e Curva de Nível	52
Fig. 38	Poposta de Volumetria	52
Fig. 39	Perfil ciclovía	56
Fig. 40	Imagem ciclovía.....	56
Fig. 41	Imagem ampliação do calçadão	57
Fig. 42	Perfil da calçada	58
Fig. 43	Rampa de acesso	59
Fig. 44	Poste de iluminação vias	52
Fig. 45	Poste iluminação calçadas.....	52
Fig. 46	Fluxograma da proposta de Requalificação Urbana	54
Fig. 47	Implantação da área da proposta	56

Fig. 48	Plano de massa	57
Fig. 49	Proposta.....	59
Fig. 50	Perspectiva do projeto – Rua Des. Paulo de Oliveira Costa	60
Fig. 51	Perspectiva do projeto – Praça Dr. Euzebio da C. Leal	61
Fig. 52	Perspectiva do Projeto – Rua Dr.; Jorge Winther	62
Fig. 53	Perspectiva do Projeto – Rua Newton C. L Barros.....	63
Fig. 54	Perspectiva do Projeto – Rua Juca Esteves.....	64
Fig. 55	Perspectiva do Projeto – Calçadão	65
Fig. 56	Perspectiva do Projeto – Praça Dom Epaminondas 01	66
Fig. 57	Perspectiva do Projeto – Praça Dom Epaminondas 02	67
Fig. 58	Perspectiva do Projeto – Praça Dr. Paulo de Toledo.....	68
Fig. 59	Perfil Ciclovía	69
Fig. 60	Perspectiva Ciclovía.....	70
Fig. 61	Ampliação do calçadão	71
Fig. 62	Perspectiva do Projeto – Calçadão	72
Fig. 63	Perfil da calçada	73
Fig. 64	Perspectiva do Projeto – Calçada.....	73
Fig. 65	Rampas de acesso.....	74
Fig. 66	Poste de iluminação das vias	75
Fig. 67	Poste de iluminação calçadas	75
Fig. 68	Maquete banca final	81

RELAÇÃO DE TABELAS

Número	Título	Página
01	Macrozona urbana da área central de Taubaté	6
02	Mobiliário Urbano	76
03	Arborização	79

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1 TEMA.....	1
1.2 OBJETIVO GERAL.....	1
1.3. Objetivos específicos.....	2
1.3.1. Com relação acessibilidade nas áreas centrais	2
1.3.2. Com relação as atividades econômicas	2
1.3.3. Com relação ao desenho urbano	2
2. METODOLOGIA.....	2
2.1 Estudo de caso	2
2.2 Pesquisa de campo.....	2
2.3 Análise de documentos.....	2
2.4 Revisão bibliográfica.....	2
2.5 Pesquisa de levantamento.....	3
2.6 Visita técnica	3
3. JUSTIFICATIVA	3
4. REVISÃO DA LITERATURA	4
4.1A requalificação urbana.....	4
4.2 A cidade caminhável	5
4.2.1 Dez passos para camiabilidade	6
4.2.2 1º Passo: Pôr o automóvel em seu lugar.....	6
4.2.3 2º Passo: Mesclar os usos	6
4.2.4 3º Passo: Adequar o estacionamento	6
4.2.5 4º Passo: Deixar o sistema de trasnporte fluir	7
4.2.6 5º Passo: Proteger o pedestre	7
4.2.7 6º Passo: Acolher as bicicletas	7

4.2.8 7º Passo: Criar bons espaços	8
4.2.9 8º Passo: Plantar árvores.....	8
4.2.10 9º Passo: Criar faces de ruas: Agradáveis e singulares	8
4.2.11 10º Passo: Eleger suas propriedades	9
4.3 Legislação.....	9
4.3.1 Anexo A.....	9
4.3.2 Anexo B.....	12
5. ESTUDOS DE CASO	13
5.1.1 Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC.....	13
5.1.2 SEOULLO Skygarden / MVRDV	16
5.1.3 St Johannesplan & Praça Konsthall / White.....	20
5.1.4 Plano de mobilidade sustentável - Buenos Aires - Argentina	22
6. VISITA TÉCNICA.....	24
7. ÁREA DE ESTUDO	24
7.1 Evolução urbana e histórica do município de Taubaté.....	24
7.2 Área central.....	30
7.2.1 Macro zoneamento	30
7.3 Área escolhida para o projeto	31
7.4 Caracterização do Patrimônio Histórico da área de estudo	32
8. PROCEDIMENTOS E METODOLOGIAS UTILIZADAS PARA LEVANTAMENTO DA ÁREA	40
8.1 Caracterização	40
8.1.1 Mapa cadastral da área	40
8.2 Levantamentos.....	41
8.2.1 Levantamento fotográfico da área central	41
8.2.2 Mapas de levantamentos.....	41

8.2.3 Mapa de levantamento de uso e ocupação do solo.....	41
8.2.4 Mapa de gabarito	41
8.2.5 Mapa de levantamento Viário.....	41
8.2.6 Curva de Nível.....	41
8.3 Pesquisa e opinião	46
8.4 DIAGNÓSTICO	49
8.4.1. Volumetria da área escolhida	49
8.4.2. Marcação dos edifícios com potencial para demolição	50
8.4.3. Estudo Volumétrico da proposta	51
8.4.4. Maquete de estudo	52
9. FLUXOGRAMA	53
10. DIRETRIZES	55
11. PROJETO	55
11.1. Implantação	56
11.2. Plano de massa	57
11.3. Proposta	58
11.4. Imagens 3D	60
11.5. Ciclovia.....	69
11.6. Ampliação do calçadão Mercado municipal	70
11.7. Calçadas	72
11.8 Rampas de acesso	74
11.9 Iluminação	74
11.10. Mobilário urbano	76
11.11. Arborização	78
12 . Maquete final	81

13. CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	83
14. ANEXO	85
14.1 Classificação dos espaços urbanos	85
15. APÊNDICE	87
15.1 PLANEJAMENTO URBANO E SUA IMPORTÂNCIA NO DESENVOLVIMENTO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS	87

1. INTRODUÇÃO

1.1 Tema

O tema para este estudo, aborda a realização de um projeto de requalificação urbana para a área central da cidade de Taubaté denominada **Percepção Urbana: o pedestre à cidade**, que visa criar um modelo idealizado de revitalização urbana voltado a caminhabilidade do pedestre e suas percepções em relação ao meio urbano. Baseado no conceito do livro Cidade Caminhável, do arquiteto Jeff Speck. Criando espaços através dos seus conceitos onde sempre o pedestre é o ponto focal.

A região faz parte do centro histórico antigo com grande valor, o que marcou a região em sua morfologia e tipos de usos, sendo uma área bem consolidada que enfrenta problemas de estrutura urbanística ao longo das décadas. Próximo ao local se encontra ícones importantes e históricos como o Mercado Municipal de Taubaté, a Bica do Bugre, o Marco Zero, a Igreja São Francisco de Chagas, o Teatro Metrópole, a Capela do Pilar, a Casa da Família Oliveira Costa, entre outros.

Visto grande fluxo de pedestres frequentadores da região do Mercado Municipal, Calçadão e a Praça Dom Epaminondas, foi percebida a necessidade de alcançar um projeto de desenho urbano de cidade voltado para pessoas. Buscando o caminhar, a valorizaçãodas potencialidades existentes para o turismo de patrimônio histórico, cultural e natural, desse modotrazendo uma novadinâmica ao lugar. Através de estudos de campo foi confirmado uma inadequação do local, como espaço urbano de estar e circulação, incompatível com o fluxo diário de frequentadores do local.

1.2 OBJETIVO GERAL

O objetivo geral deste trabalho final de graduação é desenvolver uma proposta de projeto de requalificação para uma área considerada como ambiente histórico da cidade de Taubaté, mas que hoje se encontra em um estado de degradação, dessa forma, visando uma proposta de um novo traçado voltado ao pedestre.

1.3. Objetivos específicos

1.3.1 Com relação acessibilidade nas áreas centrais:

- Valorização dos pedestres e dos ciclistas em detrimento dos carros;
- Incentivo ao uso do transporte público.

1.3.2. Com relação as atividades econômicas:

- Readequação das atividades econômicas para competir com supermercados da região;
- Desenvolvimento de atrações artístico-culturais e eventos cívicos;
- Ampliação do espaço destinado especialmente para feira livre;

1.3.3. Com relação ao desenho urbano:

- Ampliação do calçadão nas ruas laterais do Mercado Municipal de Taubaté;
- Mobiliário urbano, arborização e sinalizações bem projetadas;
- Proposta para uma nova volumetria do Mercado Municipal;
- Elaboração de diretrizes projetuais para atender às normas de acessibilidade e de mobilidade;
- Uso de matérias e tecnologias de construção sustentável.

2. METODOLOGIA

2.1 Estudo de caso: Através de referências projetuais, programas de necessidades, conceitos e partido arquitetônico similares que contribuirá ao projeto a ser desenvolvido.

2.2 Pesquisa de campo: Execução de dois questionários com 5 perguntas cada, desenvolvidas para trabalhadores do Mercado Municipal, e outro voltado a usuários do mercado com o objetivo de natureza exploratória. Assim, obtendo dados importantes para o projeto.

2.3 Análise de documentos: Pesquisas feitas através de plataformas digitais, livros, vídeos e normas vigentes.

2.4 Revisão bibliográfica: Através dos livros: GEHL, J. Cidade para pessoas. Brasil: Editora Perspectiva, (2014); MONTECLARO, C. Conhecendo Taubaté: uma análise urbana. Brasil: Editora Cabral Editora e Livraria Universitária, (2013); SPECK, J. Cidade Caminhável. Brasil: Editora Perspectiva, (2017); MONTECLARO, C. A construção da cidade e o paradigma ambiental: uma análise da formação urbana de Taubaté – SP. Monografia. Taubaté: Universidade de Taubaté, (2001); GONÇALVES, G. Conjunto Ideal: requalificação da área central da cidade de Taubaté – SP. Monografia. Taubaté: Universidade de Taubaté – SP. (2009).

2.5 Pesquisa de levantamento: Por intermédio de estudos que apontaram pontos positivos e negativos da área escolhida, assim, obtendo dados e formações de ideias que irão contribuir no desenvolvimento do projeto.

2.6 Visita técnica: Registros fotográficos, análise do local, conceito e partido arquitetônico.

3. JUSTIFICATIVA

A área de estudo foi definida por meio de uma leitura do contexto urbano da cidade de Taubaté, considerando o seu desenvolvimento urbano desde o passado até o momento atual. Foi realizado uma visita in loco onde foi identificado que a área central encontrasse em processo de degradação por conta do uso indevido de imóveis, sujeiras geradas pelo comércio e a feira municipal, além da poluição sonora e do ar gerada pelo grande fluxo de automóveis. Outro fator é o precário estado das calçadas que dificultam o caminhar de idosos e portadores de deficiência física que não conseguem utilizar as calçadas existentes por estarem fora da norma consequentemente gerando uma sensação de desconforto aos usuários

A cidade de Taubaté hoje tem uma população estimada de 301,856 habitantes (SEADE 2018), contando com uma frota de veículos de 212,698, registrando uma alta de 186% na frota de veículos em 20 anos (DENATRAN 2017). Devido a grande necessidade da população se locomover cada vez mais com veículos por não terem a opção de um transporte coletivo de qualidade.

Outro fator preocupante é a qualidade de vida que é afetada devido a emissões de gases poluentes gerados pelos automóveis causando doenças respiratórias, além do sedentarismo.

O centro histórico tem uma suma importância na história da cidade, pois foi a área onde se deu o desenvolvimento da morfologia do município de Taubaté. Foi constatado que o local não

tem vida noturna, outro ponto que acaba favorecendo a ausência da população após o horário comercial, devido ausência de espaços de convivência, falta de iluminação adequada que acaba colaborando na deficiência da área.

“A sensação de segurança se instala e se fortalece quando a ocupação, a configuração e a dinâmica do espaço são percebidas pela população com inibidoras da ação criminosa. A sensação de segurança existe quando sentimos o ambiente vigiado e apropriado por pessoas e atividades” (NYGAARD, 2010, pg.165).

Na área escolhida se encontra o Mercado Municipal que tem um valor histórico, mas uma arquitetura que foi descaracterizada ao longo das décadas, será proposta uma nova volumetria do local trazendo a reformulação do edifício criando espaços adequado aos comerciantes.

Através da consciência de um planejamento e requalificação será possível resgatar a vivencia de um centro histórico que décadas atrás já teve grande importância para o desenvolvimento do município de Taubaté, resgatando a função e o uso efetivo da cidade.

4.REVISÃO DA LITERATURA

4.1. A requalificação urbana

Quando analisamos a cidade como um todo sempre nos perguntamos quais foram os caminhos tomados para os espaços públicos se encontrarem de forma tão desorganizada surgindo diversos problemas como: crescimento desordenado, ausência de áreas publicas de qualidade, falta de planejamento urbano nas cidades. Segundo Gehl para uma cidade ser planejada:

“As cidades devem pressionar os urbanistas e arquitetos a reforçarem as áreas de pedestre como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras e sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social e para uma sociedade democrática e aberta”. (GEHL, 2015, pg. 6).

Bezerra (2015) afirma, que as prefeituras brasileiras acabam deixando de lado alguns espaços urbanos, o transformando em espaços abandonados e degradados.

A ausência de um estudo de planejamento urbano de qualidade evidencia a falta de conexão entre o homem e a cidade.

“Ao discutir o papel das cidades, aponta para a necessidade da cidade recuperar sua função pública, com espaços públicos de lazer e convivência, onde o processo de revitalização deve ser benéfico e sendo agradável tanto para a população local, quanto para os turistas.” (Le Goff (2003), apud PORTO ET AL 2003. Pag. 02).

“A aplicação de uma estratégia de ação (política de cidade) direcionada para a requalificação urbana, onde as principais preocupações são a competitividade, inovação, atratividade, saúde ambiental, preservação e sustentabilidade dos elementos simbólicos com valor excepcional que traduzem a herança histórica e cultural de um lugar. (Silva, 2011, pg.35).

Ao analisar a importância da requalificação urbana na área central de Taubaté, vemos como a sustentabilidade está ligada diretamente ao planejamento urbano de uma região, contribuindo diretamente na qualidade de vida dos usuários.

4.2 A cidade caminhável

Com o desenvolvimento das metrópoles, os automóveis e edifícios invadiram as ruas e criaram problemáticas para o convívio com os pedestres.

Desse modo é necessário criar acessos claros e definidos para os pedestres, assim, deixando os caminhos e passeios bem sinalizados gerando motivação para as pessoas percorrerem o espaço.

Segundo o arquiteto e urbanista Jan Gehl, a maioria dos centros urbanos mede um quilômetro quadrado, o que permite aos pedestres alcançar todos os serviços urbanos andando um quilômetro ou menos. Há mais no caminhar do que simplesmente andar.

Analisando este ponto de vista de Gehl, quadras que se fecham para ruas acaba tornando o caminhar mais agradável, possibilitando criar espaços de descanso e restaurantes que estejam a disposição dos pedestres.

“Uma das condições importante para uma caminhada agradável e confortável é um espaço relativamente livre e desimpedido, sem necessidade de se desviar ou ser empurrado pelos outros. Crianças, idosos ou pessoas com deficiência têm necessidades especiais para que possam andar sem impedimentos, Pessoas com carrinhos de bebês, carrinhos de compras e andadores também precisam de mais espaço”. (Gehl, Jan, 2015, p. 121).

Gehl explica que para haver uma caminhada agradável é necessário que haja espaços para andar sem muitas interrupções ou obstáculos tornando o ambiente agradável e seguro.

“A distância que a maior parte dos pedestres considera aceitável é de quinhentos metros, mas essa não é uma verdade absoluta, já que o aceitável sempre é uma combinação de distância e qualidade do percurso. Se o conforto for baixo, a caminhada será curta, ao passo que se o percurso for interessante, rico em experiências e confortável, os pedestres esquecem a distância e fruem das experiências que ocorrem”. (Gehl, Jan, 2015 p 127).

Para obtenção de uma cidade apta ao caminhar é necessário um estudo e planejamento colocando em prática a necessidade do ambiente e dos usuários como: idosos, crianças, deficientes e adultos. Pensando em viabilizar a qualidade e sustentabilidade dos nossos espaços públicos gerando conforto e segurança aos usuários.

Segundo Speck (2016), Uma cidade caminhável estrutura-se sobre a noção de caminhabilidade, que estabelece parâmetros fundamentais de atração da pessoa pedestre para o centro – utilidade, segurança, conforto e interesse -, criando as condições básicas para a fluidez do transporte público, o florescimento do comércio e a ativação dos equipamentos culturais e de lazer.

4.2.1. Dez passos para caminhabilidade

4.2.2. 1º Passo: Pôr o Automóvel em Seu Lugar

O automóvel é o servo que se tornou senhor. Há sessenta anos, ele tem sido o fator dominante na formação de nossas cidades. Relegar o carro ao seu papel correto é essencial para recuperar as cidades para os pedestres, 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)

Speck refere-se que o automóvel é uma característica da nossa sociedade atual, mas que precisamos começar a coloca-lo em segundo plano em algumas ocasiões.

4.2.3. 2º Passo: Mesclar os Usos

Para que as pessoas optem por caminhar, a caminhada deve ter um propósito. Em termos de planejamento, o propósito é atingindo pelo uso misto ou, mais exatamente, criando um adequado equilíbrio de atividades dentro de uma distância entre elas possível de ser complementada 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).

Criando áreas com diversos usos acaba criando locais com vida em todos os horários do dia, contribuindo para uma cidade mais viva onde as pessoas conseguem suprir suas necessidades.

4.2.4. 3º Passo: 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 país do que qualquer outro fator, mas até recentemente sequer havia uma teoria de como usar o estacionamento em benefício da cidade. Essa teoria agora existe e está começando a afetar as políticas em todo o país. (Speck, 2016 p. 74).

Hoje em dia existe estacionamento em varias partes da cidade sempre facilitando o ir de carro para fazer algo, pois o usuário sempre terá um lugar garantido para estacionar a um custo muito pequeno. Essa “comodidade” acaba afetando em diversas áreas como no meio ambiente, elevando o número de poluentes no ar, além do aumento significativo do tráfego de veículos, além de elevar o custo da habitação.

4.2.5. 4º Passo: 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).

Para a viabilização de uma cidade com o transporte eficiente e de qualidade é necessário um planejamento urbano bem estruturado pelo poder público colocando o transporte coletivo em primeiro plano junto de outros meios de locomoção limpos, como: bicicletas, skate, patinete elétrico, entre outros. Além do planejamento em bairros compactos criando pequenos comércios locais para suprir a necessidade dos usuários, diminuindo o número de veículos.

4.2.6. 5º Passo: Proteger o Pedestre

Talvez seja o mais direito dos dez passos, mas tem a 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 considera, ao menos, metade desses fatores de forma errada. (Speck, 2016 p. 75).

O planejamento eficiente sugerido pelo autor Jeff Speck, seria três vias de rolamento, duas sendo para cada sentido e uma central destinada a conversões, com esse modelo seria possível criar calçadas mais largas e arborizadas além da implantação de ciclofaixa, e estacionamento. Dessa forma criando um modelo de via com menos congestionamento e mais fluidez, criando a sensação de acolhimento aos usuários como: o pedestre e os ciclistas.

4.2.7. 6º Passo: 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).

Cidades cheias, de carros, de estresse, de monóxido de carbono, de “acidentes” e mortes no trânsito. E a solução por aqui sempre é a construção de mais vias, menos calçadas, mais estacionamentos. A ida à padaria, à escola, ao clube, ao banco, ao trabalho; são deslocamentos, quando de curta distância, que podem muito bem serem percorridos pedalando. Diferente do carro, que em sua maioria ocupa alguns metros quadrados para carregar apenas uma pessoa, que custa caro, que poluí; a bike é leve, limpa, barata, além de atividade física. A bike aproxima as pessoas e as coloca em contato direto com seu meio. É claro que as condições para se pedalar nas cidades ainda precisam melhorar muito, mas o crescente uso desse modal está fazendo naturalmente com que aos poucos a cidadania exista no trânsito.

4.2.8. 7º 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 – estacionamento ou parques – podem fazer com que o possível pedestre fique em casa. (Speck, 2016 p. 76).

Um bom projeto urbano incentiva o caminhar e traz a sensação de segurança aos usuários, um bom planejamento seria o limite de gabarito estabelecido para determinadas vias, onde gera a sensação de proporção do pedestre e o meio urbano.

4.2.9. 8º Plantar Árvores

Assim com 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 a cidade. (Speck, 2016 p. 76).

Árvores ajudam diminuir significativamente a temperatura de zonas urbanas, diminui os números de ilhas de calor geradas por aglomerados urbanos. Vias arborizadas ficam mais atrativas aos pedestres e ciclistas criando um caminho agradável.

4.2.10. 9º 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 entendido. A legislação urbana concentrada no uso, volume exigências de estacionamento, somente agora começa a se preocupar em criar fachadas ativas que induzam o cidadão a caminhar. (Speck, 2016 p. 77).

A criação de novos espaços ao longo de vias muito extensas como áreas verdes, pocketpark, entre outros acaba gerando uma sensação de fluidez por essas vias, ao contrario de vias muito extensas que acaba criando a sensação de monotonia.

4.2.11. 10º Eleger Suas Prioridades

Com a possível exceção de Veneza, mesmo a mais 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 recurso de caminhabilidade em áreas que nunca atrairão pedestres. (Speck, 2016 p. 77).

O melhor local para implantar um planejamento voltado a caminhabilidade seria na parte central de nossas cidades, pois é onde se recebe o maior número de usuários e onde um maior número de pessoas seriam beneficiadas segundo Speck.

4.3. Legislação

4.3.1. Anexo A

Com base na LEI COMPLEMENTAR Nº 412, DE 12 DE JULHO DE 2017

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
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	2,0	1,0	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 01: Macrozona urbana da área central de Taubaté.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

SEÇÃO III

Da Macrozona Urbana

Art. 172 São objetivos da Macrozona Urbana:

- I. Aumentar o aproveitamento, pela população municipal, dos espaços públicos existentes na cidade;
- II. Proporcionar integração entre as diversas áreas da cidade, a fim de adequar o território às necessidades da população;
- III. Manter o perfil de cidade compacta como base da territorialização do espaço urbano municipal;
- IV. Promover os diferentes tipos de uso no território e aumentar as interações na malha urbana, desestimulando a intensificação de padrões de segregação socioespacial; e
- V. Democratizar o território urbano de forma a permitir a fruição dos espaços públicos (cidade inclusiva).

Art. 173 São diretrizes do objetivo de aumentar o aproveitamento, pela população municipal, dos espaços públicos existentes na cidade:

- I. Traçar um plano de recuperação dos espaços públicos existentes, priorizando a ocupação humana e a interligação com a malha urbana;
- II. Designar para os espaços públicos atividades diferenciadas de entretenimento e lazer para população, conforme regulamentação dos conselhos responsáveis; e
- III. Equalizar, através de mecanismos legais, o ordenamento compatível entre comércio e serviços com residências, evitando polos geradores de conflitos.

Art. 177 São diretrizes do objetivo de democratizar o território urbano de forma a permitir a fruição dos espaços públicos na concepção de cidade inclusiva:

- I. Definir estratégias de inserção de equipamentos urbanos e sociais na cidade;
- II. Adotar métodos de conexão entre os espaços públicos existentes, além de torná-los acessíveis a todos os habitantes do território; e
- III. Estimular a relação do taubateano com o território, através da caminhabilidade, do incentivo a fachadas ativas e ao contato com o patrimônio histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico, seja através dos bens tombados, quanto de manifestações festivas.

Art. 210 A Área 1 tem como objetivo a revitalização de imóveis com importância histórica, dinamizar as atividades comerciais e de serviços e os edifícios de uso público, melhorar a paisagem urbana e promover a ocupação da região em todos os horários, além de favorecer o trânsito de pedestres, em conformidade com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, ficando estabelecidas as seguintes medidas urbanísticas:

- I. Fazer o levantamento de todos os edifícios com potencial para patrimônio cultural e passíveis de tombamento, além daqueles já tombados;
- II. Regulamentar a lei de tombamento do traçado original do Centro Histórico de Taubaté, com diretrizes especiais para a manutenção das vias originais da fundação da cidade em 1.645, a ser realizada em conjunto com o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Urbanístico,

Arqueológico e Arquitetônico – CMPPHAUAA;

- III. Criar uma lei específica para aprovação de restauro ou reforma de fachadas com relevância de patrimônio arquitetônico histórico e cultural;
- IV. Planejar a paisagem de forma a manter as características históricas da região;
- V. Reestruturar e revitalizar o sistema viário do Centro Histórico com a pavimentação das ruas centrais com blocos de concreto, e criação de calçadas;
- VI. Estabelecer legislação específica sobre estacionamentos na área central;
- VII. Regulamentar e estimular o uso residencial, bem como o uso misto na área central;
- VIII. Elaborar o cadastro das áreas não utilizadas ou subutilizadas;
- IX. Adotar parâmetros de uso e ocupação do solo diferenciados para a região;
- X. Implantar a Operação Urbana para recuperação e valorização da área;
- XI. Elaborar projeto de enterramento de fios de energia para todo o Centro Histórico de Taubaté; e
- XII. Elaborar projeto para disciplinar o uso de peças publicitárias com foco na qualificação da paisagem urbana e criação de projeto de lei que regule a inserção de placas e letreiros no Centro Histórico – Território de Cultura e Memória Centro.

Art. 211 Para a Área 1, poderão ser utilizados os seguintes instrumentos urbanísticos:

- I. Operação Urbana Consorciada; e
- II. Direito de Preempção.

(...)

4.3.2. Anexo B

Com base na LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

5. ESTUDOS DE CASO

Os estudos de caso, visita técnica e as referências bibliográficas foram importantes para a fundamentação do tema.

5.1.1 Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC

Projeto: Recentrar o Centro

Autores: Cássio Sauer, Camila Thiesen (Metropolitano Arquitetos), Cássio Sauer e Elisa Martins (arquitetura pela rua), Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa, Ignacio de la Vega, Lucas Weinmann e Lucas Zimmer.,

Ano: 2014, São José - SC

O projeto contempla a reurbanização do trecho norte-sul do principal eixo viário de São José, entre duas importantes igrejas históricas, e da zona central da cidade onde estão localizados os principais espaços públicos e edifícios históricos com a Igreja Matriz, Teatro Municipal, além do Beco da Carioca.

A proposta se baseia em um plano macro de intervenções a longo prazo que considera reformulações no Plano Diretor e adequação às diretrizes do Estatuto da Cidade. O projeto considera a diminuição progressiva do fluxo de carros, ônibus e caminhões no núcleo histórico, considerando o aumento da permeabilidade da malha viária através da construção de novas conexões; e a maior utilização da BR-101 pelos moradores locais, decorrente do desvio de trânsito decorrente da execução de alça de contorno da rodovia.

A ligação do Centro Histórico com o mar é enfatizada por uma passarela projetada como continuidade do circuito de caminhadas e ciclovia existente na av. Beira Mar que proporciona um novo acesso ao centro histórico.

A proposta visa reaver a possibilidade de transporte naval, uma opção de conexão do Centro Histórico com outros pontos da cidade e também com Florianópolis.

Quanto à reformulação dos espaços públicos são propostos tratamentos de pavimentação, mobiliário, iluminação e sinalização gráfica a fim de criar nova identidade que servirá como protótipo para futuras intervenções na cidade. O projeto também trabalha com diretrizes em relação ao traçado viário, reiterando a importância da revisão do plano diretor, e propõe a criação de um “Manual de Intervenção no Centro Histórico” a fim de garantir a requalificação progressiva da Paisagem Urbana.



Fig. 01: Foto da Praça

FONTE: www.archdaily.com.br

Acessado dia 15/03/2018



Fig. 02: Foto da Orla

FONTE: www.archdaily.com.br
 Acessado dia 15/03/2018



Fig. 03: Foto do Mapa Geral

FONTE: www.archdaily.com.br

Acessado dia 15/03/2018

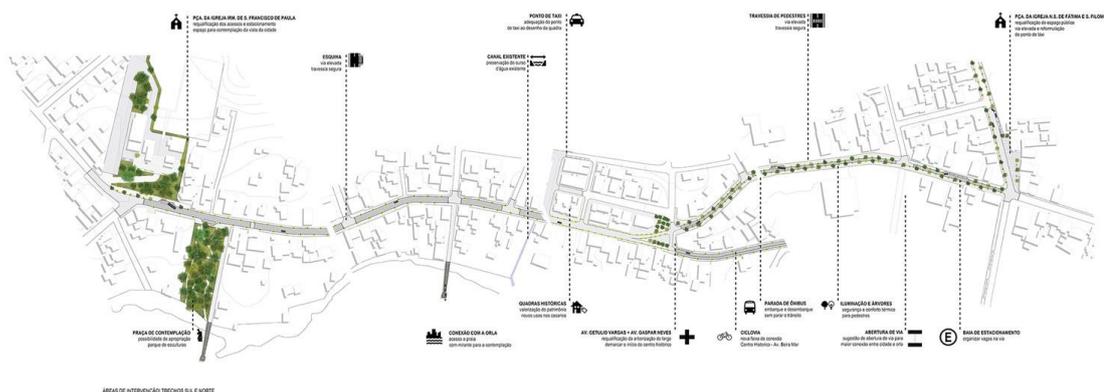


Fig. 04: Foto dos Trechos

FONTE: www.archdaily.com.br

Acessado dia 15/03/2018

5.1.2 SEOULLO – Skygarden / MVRDV

Arquitetos MVRDV Localização Seul, Coreia do Sul

Equipe WinyMaas, Jacob van Rijs, Nathalie de Vries, WenchianShi, Kyosuk Lee, Kai Wang, Ángel Sánchez Navarro, Jaewoo Lee, Antonio Luca Coco, Matteo Artico, Jaime DomínguezBalgoma

Paisagista Ben Kuipers

Ano do projeto 2015

A partir de vistas para a histórica Seoul Station e para o Namdaemun Gate, o SEOULLO Skygarden conecta os moradores citadinos com a história e com a natureza, funcionando como um viveiro de plantas educacional e berçário para futuras espécies. Como é possível transformar uma rodovia da década de 1970 em um Jardim Elevado

A nova passarela, próxima da principal estação de Seul, se transformou em um grande jardim elevado, um importante passo para fazer da cidade um lugar mais verde, amigável e atrativo.

Desde de que o projeto começou em Maio de 2015, o maior desafio foi transformar um viaduto existente de 938 m de comprimento em um jardim público, acrescentando uma seleção de espécies da flora Coreana na estrutura de aço elevada 16m do chão. Desde o princípio o MVRDV se prendeu a necessidade de transformar este elemento em um símbolo de infraestrutura verde, mudando também a imagem do centro da cidade de Seul. Em conjunto com o governo local, ONGs, equipes de paisagismo e conselheiros, a equipe de arquitetos conseguiu acomodar diversas espécies de plantas em condições urbanas.

O parque apresenta 16 pequenos pavilhões com cafés, lojas, salas de exposição, espaço de jardinagem, trampolins, pequenos elementos com água, teatros para crianças e centros de informação. Eles reforçam a experiência dos visitantes ao introduzir atividades que valorizam os aspectos culturais e comerciais da cidade. Escadas, elevadores, pontes e escadas rolantes conectam o tecido ao novo parque, criando um vínculo entre o tecido urbano e a nova infraestrutura.

O jardim elevado é uma "aldeia vegetal", local que concentra uma paisagem em constante mutação, acomodando 52 famílias de plantas que incluem árvores, arbustos e flores, distribuídas em 645 vasos, totalizando mais ou menos 160 espécies e sub espécies. No total o parque irá concentrar 24000 plantas.

O parque linear foi desenhado como uma coleção de pequenos jardins, cada um com seu próprio layout, perfume, cor e identidade e sua paisagem muda de acordo com a estação: no outono, cores claras das árvores da família das Aceraceae, conhecidas também como maples; na primavera a intensidade das cerejeiras e do rododendro; no inverno as árvores coníferas de folhas perenes e no verão as cores das árvores frutíferas.

Duas grandes praças se destacam: Rosa Square, localizada próxima dos vasos com árvores floridas, onde é possível desfrutar de concertos e performances artísticas; e a Magnolia Square com um palco a céu aberto e um café.

As lagoas de lírios na área das Nymphaeaceae e as fotogênicas árvores Ginko são também dois pontos que se destacam no projeto. Futuramente, será possível ver frutas comestíveis nos jardins e plantas suculentas na área da família Crassulacean. Mais de 800 vasos de árvores serão adicionados para otimizar as mudanças de estação.

Assim como uma enciclopédia a céu aberto, as famílias de plantas estão organizadas em ordem alfabética, do leste ao oeste, facilitando a navegação para achar as espécies em exposição.

O berçário urbano funcionará como referência e inspiração para futuros projetos em Seul e na Coreia do Sul em geral. Este jardim elevado pretende expandir suas raízes para os arredores da passarela, estabelecendo uma estratégia de transformar a passagem em um lugar mais verde e agradável. A estratégia inclui aumentar o número de passagens para pedestres e praças, dando mais espaço para pequenos jardins, becos verdes, terraços ajardinados, estacionamentos com jardim, e várias infraestruturas que possam ser parte da expansão satélite em volta da passarela.

Ben Kuipers, paisagista holandês, e o KECC, escritório de paisagismo local que foi parceiro no projeto, devem receber os créditos da biblioteca de plantas do projeto.



Fig. 05: Foto do jardim elevado.

FONTE: www.archdaily.com.br

Acessado dia 15/03/2018



Fig. 06: Foto panorâmica.

FONTE: www.archdaily.com.br
Acessado dia 15/03/2018

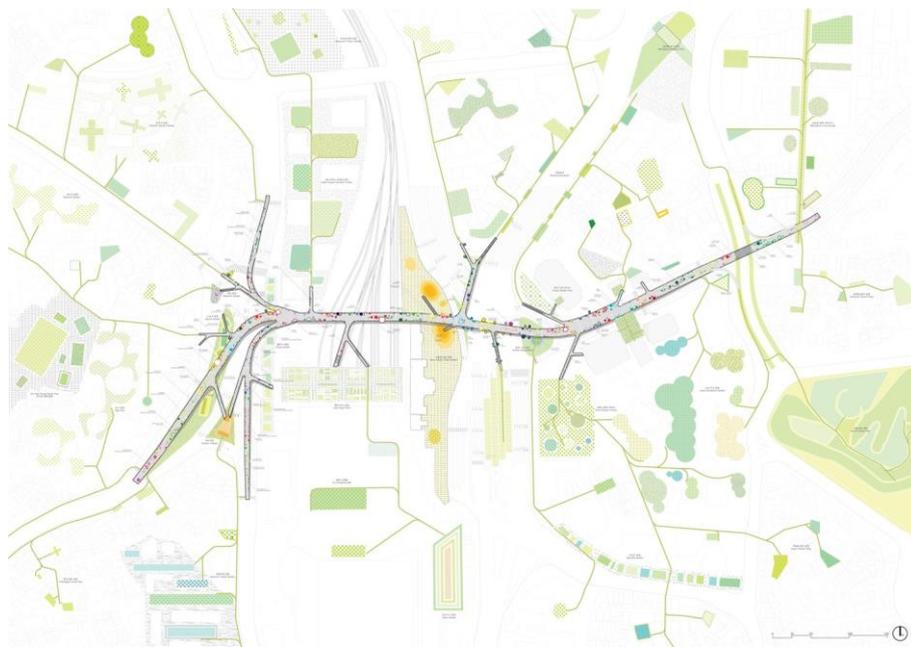


Fig. 07: Imagem da implantação.

FONTE: www.archdaily.com.br
Acessado dia 15/03/2018



Fig. 08: Imagem da axonometria..

FONTE: www.archdaily.com.br

Acessado dia 15/03/2018

5.1.3 St-Johannesplan& Praça Konsthall / White

Arquitetos White Localização Malmö, Suécia

Equipe de Projeto Niels de Bruin, Anna Eklund, Gustav Jarlöv, Andreas Milsta (lighting design), EbbaMatz

Área 28000.0 m²

Ano do projeto 2014

A área de Triangeln no centro de Malmö costumava ser um lugar silencioso, separado das movimentadas ruas principais. A nova estação City Tunnel transformou a área para se tornar um hub, um centro onde hoje em dia circulam 37.000 passageiros. Atualmente é um dos lugares mais vivos da cidade, e para atender a demanda dessas novas áreas da cidade às pessoas e suas necessidades, a Prefeitura de Malmo anunciou um concurso para projetar estes novos espaços urbanos no entorno de Triangeln. Aqui, o escritório de arquitetura sueco White

criou dois espaços conectados que funcionam bem durante as horas de pico da semana bem como nas manhãs tranquilas de domingo.

Na Konsthallstorget (Praça da Galeria de Arte) criamos um generoso espaço público. A galeria é um dos edifícios mais célebres de Malmo, projetado por lasAnselm e inaugurado em 1975, o edifício agora está listado. Os funcionários da Galeria de arte foram bastante ativos no processo envolvendo as partes ativas.

A Praça Konsthall possui um pavimento de concreto flexível formado por unidades de 2 x 3 m. O piso é fácil de transportar ou de ser substituído para abrigar exposições e eventos temporários. Este espaço já está enraizado nos residentes de Malmo, que usam a praça para skate, performances e até locações para audiovisual. Aqui existe uma área de 30 m² que compõem uma fonte de água que é sucesso entre as crianças. Este espaço conta também com um disco de concreto que pode ser utilizado como banco ou palco; ele se torna um plateau iluminado ao anoitecer.

O projeto evidencia o comprometimento de Malmö no desenvolvimento urbano sustentável ao promover transporte público ativo, com trens, ônibus e bicicletas, além do envolvimento de engenheiros ambientais em todas as decisões chave, como a iluminação e escolha dos materiais. O projeto da infraestrutura de transporte público é integral ao projeto, com um princípio de espaço compartilhado que permite pedestres caminhar livremente no agitado centro urbano.



Fig. 09: Imagem da praça.

FONTE: www.archdaily.com.br
Acessado dia 15/03/2018



Fig. 10: Imagem da implantação.

FONTE: www.archdaily.com.br
Acessado dia 15/03/2018



Fig. 11: Imagem da praça da galeria de arte.

FONTE: www.archdaily.com.br
Acessado dia 15/03/2018

5.1.4 Plano de Mobilidade Sustentável – Buenos Aires – Argentina

Buenos Aires uma cidade que tem se destacado nos anos recentes por realizar um projeto de renovação urbanística e na mobilidade urbana.

A nova gestão não só incorporou um modelo mais dinâmico no seu design de interiores, mas também nos procedimentos internos. Os dois principais projetos dessa nova fase são a transformação do centro da cidade em 'peatonal' e a instalação dos BRTs (Bus Rapid Transit) em algumas das principais avenidas.

No centro da cidade, o objetivo é reservar as ruas apenas para pedestres. Então algumas vias tiveram seu trânsito reduzido, algumas foram fechadas completamente para carros e algumas vias estruturais foram deixadas abertas para dar acesso por transporte público. Como a cidade antiga, o centro de Buenos Aires vai voltar a ser cheio de alamedas.

O Metrobus, sistema de BRTs de Buenos Aires. Com corredores exclusivos, áreas de ultrapassagem, redução do número de pontos de ônibus (antes era a cada 100 m, hoje é a cada 600 m), eles conseguiram aumentar a velocidade dos ônibus em até 45%.

Mas o mais interessante desse projeto é como eles conseguiram envolver esforços prévios de conscientização junto à população, implantando tudo de forma gradativa para que as pessoas entendessem os benefícios das mudanças.



Fig. 12: Foto panorâmica da ciclo faixas e corredores de ônibus.

FONTE:<http://www.mobilize.org.br>

Acessado dia 15/03/2018



Fig. 13: Foto do novo modelo de vias.

FONTE:<http://www.mobilize.org.br>
Acessado dia 15/03/2018

6. VISITA TÉCNICA

A visita técnica foi feita na Cidade de Curitiba – PR, podendo observar e vivenciar o projeto de planejamento urbano da cidade voltado ao pedestre. O arquiteto e urbanista Jaime Lerner projetou a implantação de um calçadão exclusivo para pedestres, ampliação de áreas destinadas ao lazer, construção das vias estruturais da cidade e a inauguração da obra mais emblemática a da gestão, a Rede Integrada de Transporte. Trazendo o reconhecimento mundial de planejamento urbano para a cidade de Curitiba. Incentivando diretamente na proposta por ter um conceito de modelo de centro urbano que pode ser adequado em cidades com problema de degradação na área central.



Fig. 14 e 15: Foto do calçadão Rua XV de Novembro.

FONTE:Luiza Maria de Barros Vieira

7. ÁREA DE ESTUDO

7.1 Evolução urbana e histórica do município de Taubaté



Fig. 16: Mapa de localização de Taubaté.

FONTE: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Taubat%C3%A9>
Acessado dia 01/03/2018

Localizada nas terras da capitania de Itanhaém, cuja donatária, Dona Mariana de Souza Guerra (Condessa de Vimeiro) concedeu a distribuição de posse da sesmaria em 1628 ao então capitão mor Jacques Félix.

Fundada por Jacques Felix em 1636, e povoado por volta de 1640 (Vila de São Francisco de Chagas de Taubaté), foi o primeiro núcleo de povoamento oficialmente formado no vale do rio Paraíba do Sul, que se deu início através da construção da Igreja da Matriz, Câmara e Cadeia Pública, além de moinhos de farinha e engenhos de açúcar. Em 5 de dezembro de 1645, Taubaté tornou-se oficialmente vila, por provisão do Capitão Mor Governador Antônio Barbosa. A localização estratégica de Taubaté também lhe conferia o status de local de fiscalização das mercadorias e valores que passavam de um lado para o outro.

Ainda no século XVII, Taubaté destacou-se na história nacional como importante centro de atividades bandeiristas, com o objetivo de aprisionar indígenas para mão-de-obra escrava e procurar minerais (ouro, prata e pedras preciosas).

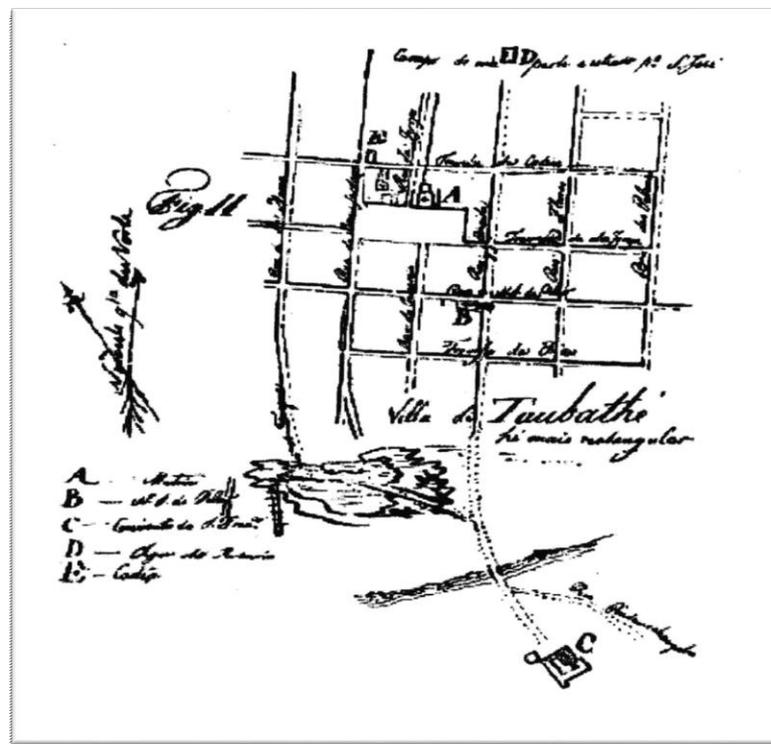


Fig. 17: Planta da Vila de Taubaté – 1821. Executa por Arnaud Julien Pallière.

FONTE: Mestrado de Carlos Eugênio Monteclaro César Júnior.

Taubaté serviu como ponto irradiador para muitas bandeiras que nos sertões de minas, fundaram dezenas de arraiais mineradores que deu origem a várias cidades. Os bandeiristas taubateanos tiveram grande importância na história nacional, por descobrirem ouro e se tornaram os fundadores dos povoados que deram origem às conhecidas “Cidades Históricas” de Minas Gerais. Em 1695 foi instalada uma das primeiras Casas de fundição e Oficina de Quintos Reais do Brasil. Dessa forma, Taubaté tornou-se importante centro de abastecimento da região mineradora, produzindo gêneros alimentícios de primeira necessidade (feijão, farinha de mandioca e de milho, rapadura, etc.). Em 1709, os paulistas e os taubateanos reuniram-se em Taubaté, para vingarem o massacre do “Capão da Trição”, durante a Guerra dos Emboabas.

Taubaté torna-se centro de área rural e abastecedora das tropas de minerações do vale e litoral.

A evolução do tecido urbano foi através da presença da Matriz e dos córregos do Saguirú, Judeu e Convento Velho, que mantem o desenho urbano até os dias atuais.

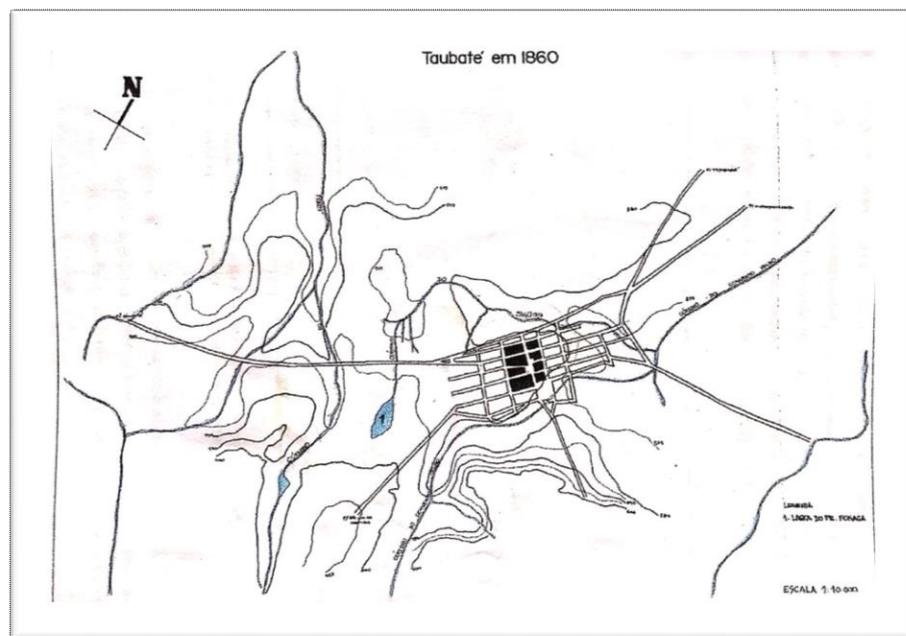


Fig. 18: Mapa Taubaté 1860 – Crescimento limitado pela matriz e os córregos.

FONTE: Mestrado de Carlos Eugênio Monteclaro César Júnior.

Em meados do século XIX, Taubaté se destacou-se como centro produtor de café, com 86 fazendas produtoras. Taubaté enriqueceu-se e desenvolveu-se com muita rapidez, beneficiando-se de muitas melhorias entre os quais destacam-se entre 1860 o aterro do Tanque para implantação do Mercado Municipal, em 1876 a implantação da estrada de ferro Dom Pedro II (depois denominada Central do Brasil), assim surgindo a primeira barreira física da cidade.

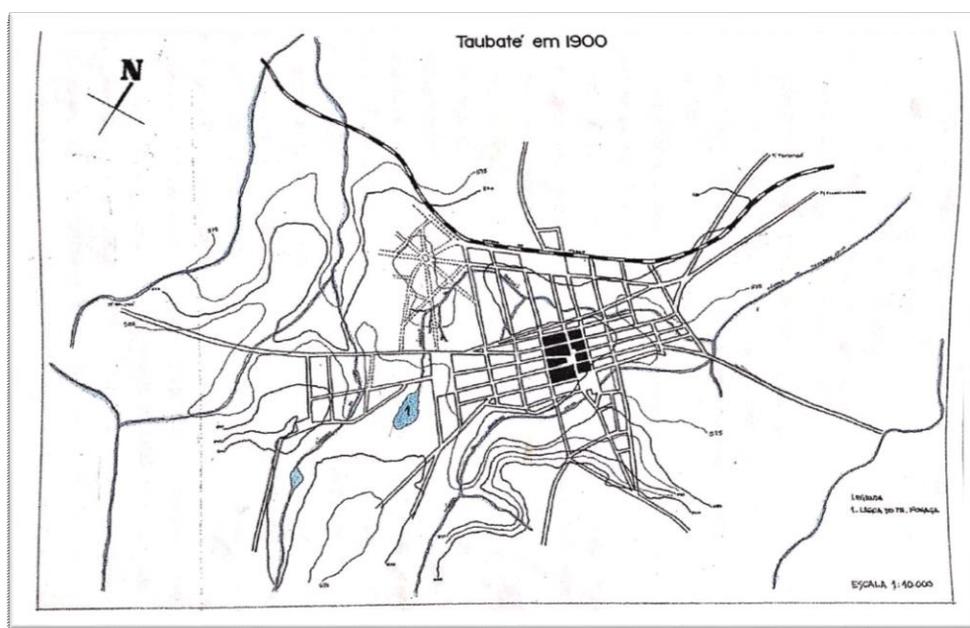


Fig. 19: Mapa Taubaté 1900 - Presença marcante da linha ferroviária criando um limite à expansão urbana.

FONTE: Mestrado de Carlos Eugênio Monteclaro César Júnior.

No século XX, Taubaté passa por uma segunda alteração urbana, quando Felix Guisard implanta a C.T.I. – Companhia Taubaté Industrial – cujo o desenho das vias, formavam uma estrela de com 8 ruas definidas à partir de uma rotatória, criando uma nova característica para a malha urbana da cidade.

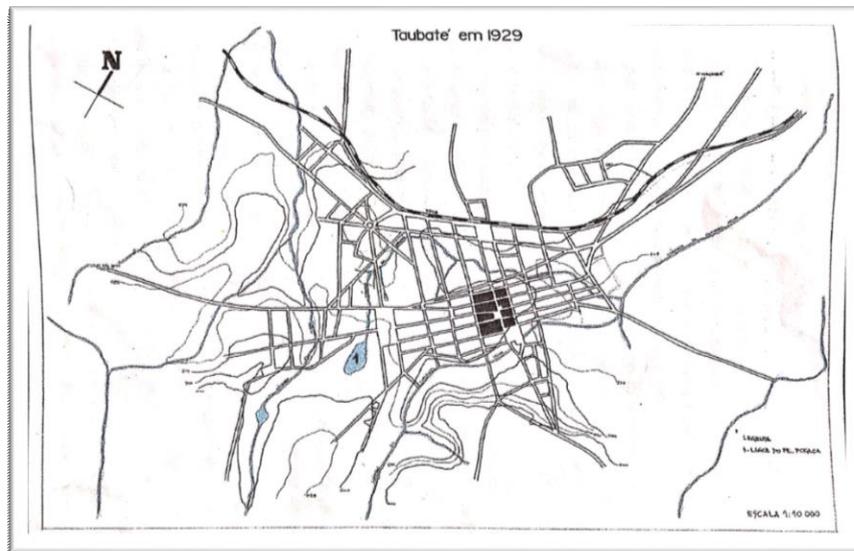


Fig. 20: Mapa Taubaté em 1929 – Nova malha urbana após a implantação do complexo da C.T.I.

FONTE: Mestrado de Carlos Eugênio Monteclaro César Júnior.

Em 1951 é inaugurada a Rodovia Presidente Dutra, criando outra barreira artificial na cidade. Com o povoamento decrescente do município, o Poder Público observou a necessidade de estabelecer diretrizes para implementação de um plano diretor. Foi elaborado pela FAU- USP o 1º plano piloto da cidade de Taubaté.

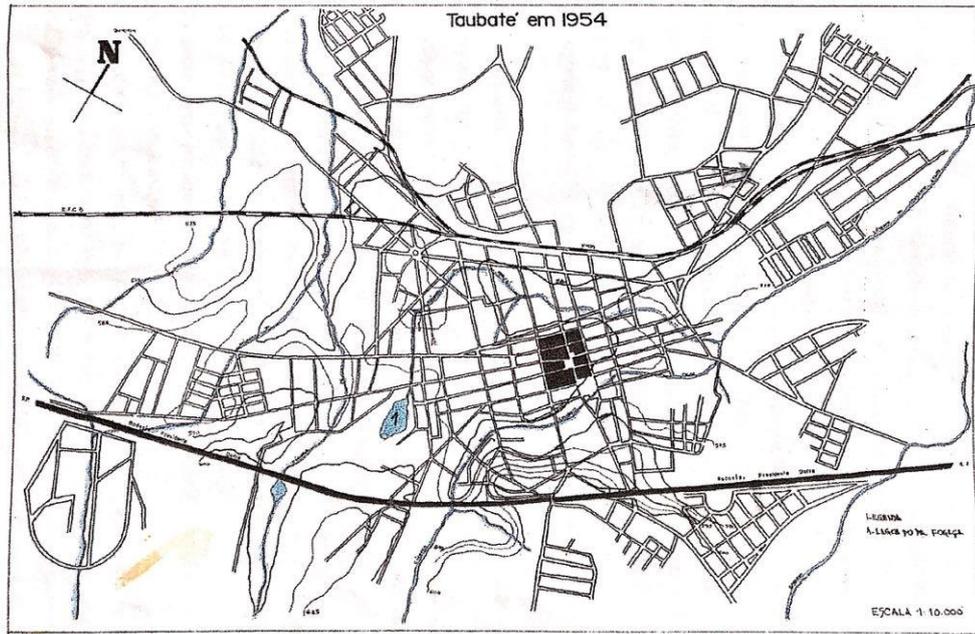


Fig. 21: Mapa Taubaté em 1954 – Novo Traçado, linha férrea e a Rodovia Presidente Dutra.

FONTE: Mestrado de Carlos Eugênio Monteclaro César Júnior.

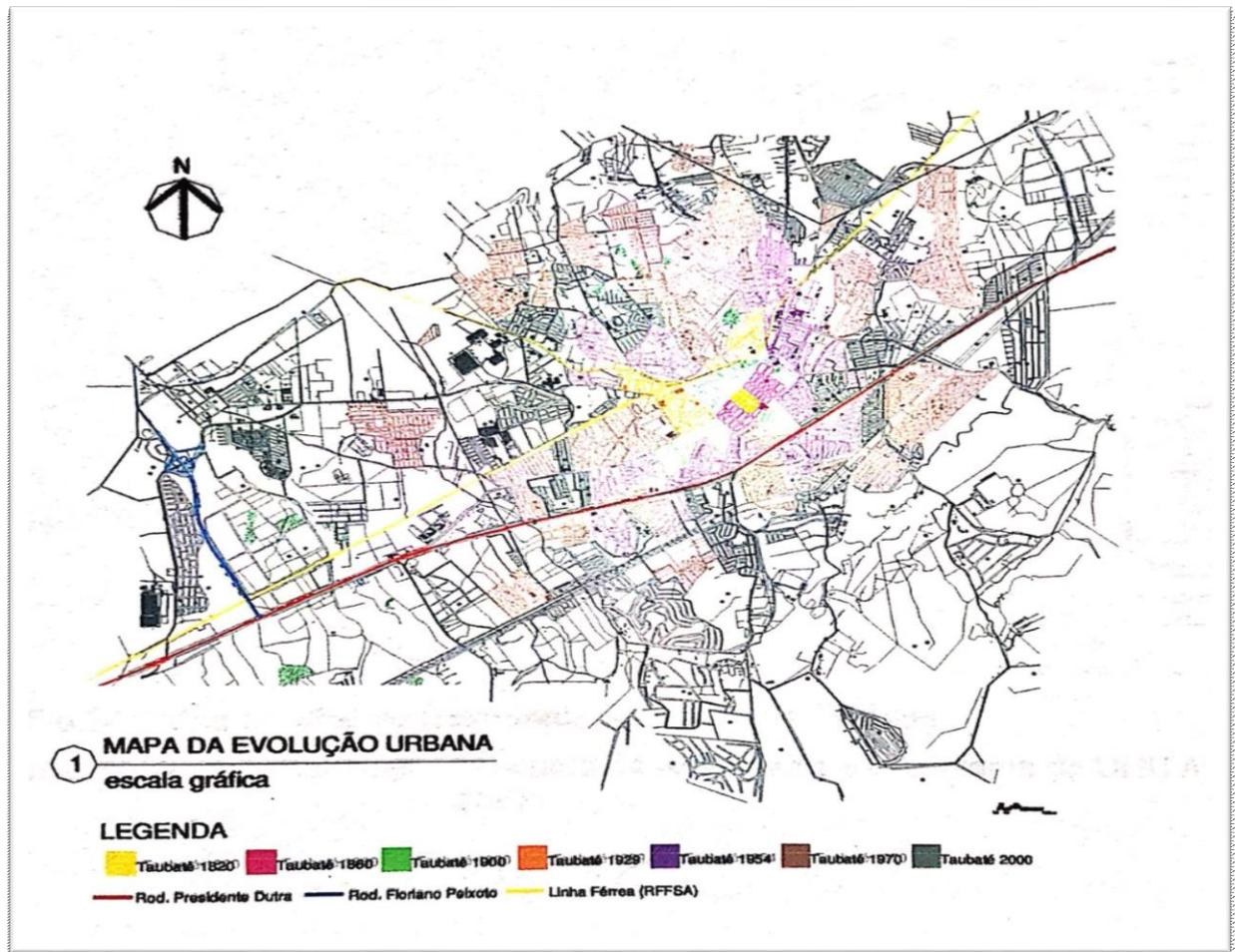


Fig. 22: Taubaté em 2003 – Mapa da evolução urbana.

FONTE: Graduação de GabriellaPatto Xavier Gonçalves.

7.2 Área central

7.2.1 Macro zoneamento

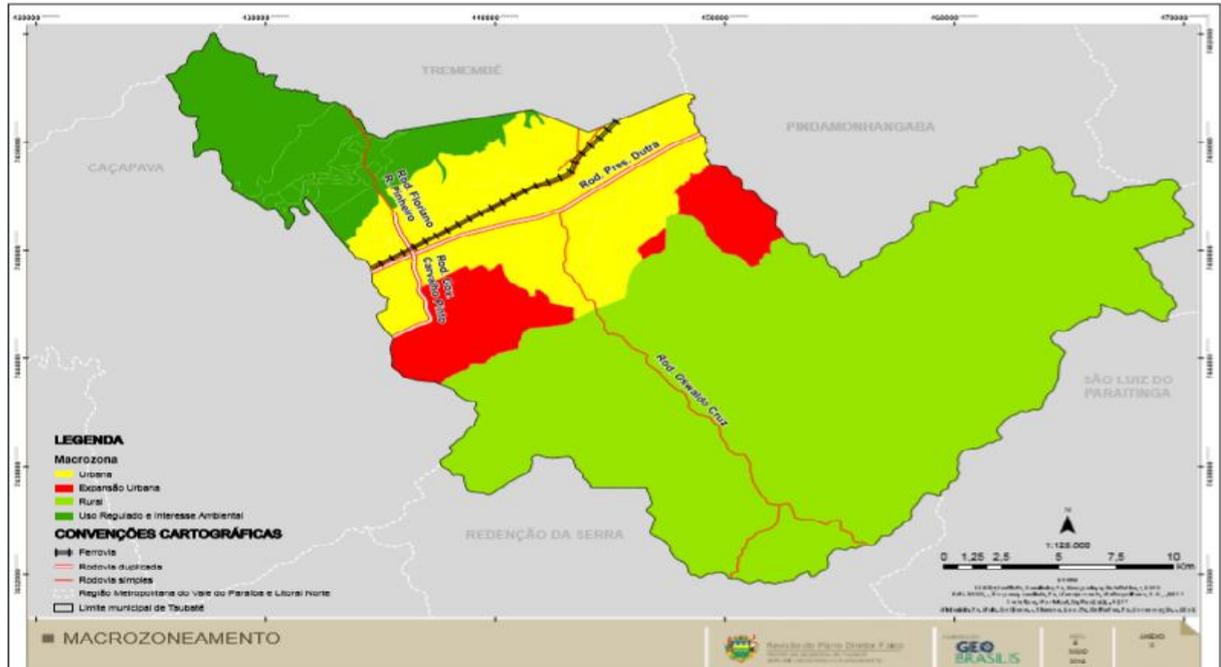


Fig. 23: Mapa de macrozoneamento da cidade de Taubaté.

FONTE: Lei 412 – Plano diretor físico do município de Taubaté.

7.3 Área escolhida para o projeto

A área foi escolhida através de estudos in loco, observando a necessidade de um planejamento urbano adequado através da revitalização do centro histórico do município.



Fig. 24:Foto da localização da área central de Taubaté a ser estudada.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

7.4 Caracterização do Patrimônio Histórico da área de estudo

Os edifícios tombados e históricos estão localizados na área central a ser estudada, portanto denominada centro histórico de Taubaté.

A preservação desses edifícios é de suma importância para manter a identidade da área central e preservar sua história.

- Bica do Bugre



Fig. 25: Foto da fachada da Bica do Bugre.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

O denominado nome Bica do Bugre se explica porque naquelas imediações se concentrava um acampamento indígena –bugre está relacionado com a figura do índio.

A partir de 1580, houve uma varredura de índios no Vale. Foi realmente uma limpeza étnica, que acabou por dizimá-los. Aqueles que restaram vieram posteriormente com os portugueses e se estabeleceram nessa região.

O grupo indígena que passa a se fixar no lugar começa, então, a fazer uso da bica, que pode ser considerada o sistema de água mais antigo da cidade. E essa bica propicia o surgimento de um tanque, que abastece Taubaté enquanto ainda era apenas vila. Daí, em algum momento se cria a lenda ‘Quem bebe dessa água volta’. Na verdade, essa é a fonte de água que ajudou a prover o primeiro povoado. Surgiram outras fontes em outros povoados que deixaram de existir, mas a Bica do Bugre continua.

Outra característica importante que ajuda a iluminar a questão da fama da bica é a sua própria localização. Por ser zona de mercado, aquela área sempre contou com um volume

populacional grande. Ali, também servia para matar a sede de cavalos e animais de tração que transportam materiais para o mercado.

Em 2010, a fonte passou por uma revitalização. O espaço ganhou trabalhos de marcenaria, de paisagismo, de serralheria e de artes plásticas. Por conta da ação de vândalos, o canto histórico estava se descaracterizando.

- Mercado Municipal



Fig. 26: Foto da fachada do Mercado Municipal de Taubaté.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

O Mercado Municipal de Taubaté foi fundado em 1860 e o atual prédio em 15 de janeiro de 1915, foi a primeira construção de cimento armado da cidade. Sendo o maior da região e um dos maiores, mais antigos e mais completos do Estado de São Paulo. Milhares de pessoas passam pelo Mercadão nos finais de semana, ao mesmo tempo em que ele recebe produtores e feirantes de Taubaté e cidades vizinhas, para vender de tudo.

Obra do talento de um dos maiores prefeitos da história de nossa cidade, Gastão Aldano Vaz Câmara Leal, o Mercado garante o funcionamento de um grande número de estabelecimentos comerciais em seu entorno. Uma pesquisa feita há alguns anos, mostra que o Mercado

taubateano representa mais de 8 mil empregos diretos e indiretos. É quem mais emprega na cidade, superando nossas grandes indústrias.

O seu valor histórico está vinculado ao local onde se foi denominado “Mercado Municipal”, ao longo dos anos o edifício já passou por diversas descaracterizações. Exemplo de que nunca obteve uma arquitetura relevante para ser preservado.

- Catedral de São Francisco de Chagas



Fig. 27: Foto da fachada da Catedral de São Francisco de Chagas.

FONTE:Luiza Maria de Barros Vieira.

A primeira igreja dedicada a São Francisco das Chagas de Taubaté começou a ser construída por volta de 1640. A construção de uma igreja era um dos requisitos mínimos da época para um povoado ser elevado a categoria de Vila, além da construção de uma cadeia e da Câmara Municipal. A Igreja Matriz de Taubaté – hoje Catedral - é, portanto, o templo mais antigo do Vale do Paraíba. Entretanto, muito pouco se sabe desta construção. Deste tempo resta, ainda, até os dias atuais, a talha de madeira do Altar- Mor, ao longo da nave da Catedral, onde se

encontra a imagem de São Francisco, e o pequeno espaço da antiga Capela dos Passos, atual Capela do Santíssimo Sacramento. Além disso, a própria igreja fora descaracterizada devido às sucessivas reformas para atender a funcionalidade do templo, que ocorreram desde o século XVIII, nas quais a primitiva Capela dos Passos teve sua nave central deslocada cerca de 90 graus para a direita, na direção da atual Rua Duque de Caxias, antiga rua do meio e permanece assim até os dias de hoje.

Essas reformas podem ser facilmente reconhecidas através do estudo das Atas da Câmara de Taubaté, na qual há muitas menções à igreja. Segundo consta, uma das reformas mais significativas é a de 1800, quando a já antiga Matriz foi ampliada. Em 1909, a então Igreja Matriz de São Francisco das Chagas foi elevada à categoria de Igreja Catedral, igreja onde fica a Cátedra da Santa Sé, do Papa, representada na figura do Bispo Diocesano, da então recém criada Diocese de Taubaté, cujo primeiro bispo foi Dom Epaminondas Nunes D'Ávila e Silva, que dá nome à praça, anteriormente conhecida como Largo da Matriz.

A última grande reforma realizada na Catedral de São Francisco das Chagas foi em 1940.

- Marco Zero



Fig. 28: Foto do monumento do Marco Zero.

FONTE:<http://historiaememoriaregional.blogspot.com>

Acessado dia 10/06/2018

- Teatro Metrópole



Fig. 29: Foto da fachada do Teatro Metrópole.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

Construído em 1919 e inaugurado em 21 de junho de 1921, o Teatro Metrópole inicialmente era chamado de Cine-TeatroPolytheama. Possui estilos arquitetônicos diferentes, como ArtNoveau e Neoclássico. Após um período inativo o prédio foi reinaugurado, em 1939, como Cine Metrópole.

Em 1986 passou a integrar o Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural da cidade e, após muitas reformas, o município adquiriu o imóvel adequando o prédio para o público em 1999. Atualmente, esta casa de espetáculos tem capacidade para 565 lugares, sedo que, em 2008 passou por uma última reforma, atendendo à nova legisla o de acessibilidade.

- Casarão Oliveira Costa



Fig. 30: Foto da fachada do Casarão Oliveira Costa.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

Manoel José Siqueira de Mattos, rico fazendeiro de café, mandou construir, em 1854, a sua residência urbana na antiga Rua Direita. Em 1923, a casa foi adquirida por Pedro Luiz de Oliveira Costa. Trata-se de um edifício de porte médio, térreo, construído em lote de esquina, com paredes em taipa de pilão e em pau-a-pique. Algumas paredes internas foram substituídas por outras em alvenaria de tijolos. O piso das salas e quartos são em tabuado largo e, nos demais cômodos, em ladrilho hidráulico. O telhado, coberto de telhas do tipo capa e canal, apresenta um beiral arrematado por cimalha (moldura saliente que remata a parte superior da fachada de um edifício, ocultando o telhado e impedindo que as águas escorram pela parede) e forro em madeira. Na porta de acesso principal acha-se inscrita a data da sua construção. Este imóvel foi tombado pelo CONDEPHAAT¹, como patrimônio cultural do Estado de São Paulo, abrigando posteriormente o Museu Histórico Municipal, o Arquivo Histórico Municipal Dr. Félix Guisard Filho.

- Capela Nossa Senhora do Pilar



Fig. 31: Foto da fachada da Capela Nossa Senhora do Pilar.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

A capela do Pilar foi construída por Timóteo Corrêa de Toledo, entre os anos 1747 e 1760, em taipa de pilão. Remonta ao culto à Virgem do Pilar, uma das mais antigas devoções marianas da tradição católica, que teve origem na Espanha, trazida ao Brasil pelas das famílias de descendência espanhola. Trata-se de um dos poucos exemplos arquitetônicos mais bem conservados do estilo barroco no Vale do Paraíba.

O construtor desta capela, bem como sua família, possuem uma história muito interessante no contexto da História do Brasil. Os filhos de Timóteo Corrêa de Toledo, cidadão proeminente da sociedade taubateana do séc. XVIII tiveram efetiva participação na Inconfidência Mineira. O melhor exemplo foi Pe. Carlos Corrêa de Toledo Piza Mello, vigário de São José do Rio das Mortes - atual Tiradentes-MG, que foi um dos inconfidentes que morreu em degredo na África; além do Frei de Santa Úrsula Rodovalho, capelão da Rainha de Portugal, D. Maria I, posteriormente eleito o primeiro bispo de Angola na África.

A capela já passou por algumas intervenções ao longo dos séculos XIX e XX, e, atualmente, encontra-se fechada aguardando uma nova restauração. É tombada tanto pelo IPHAN1 - Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional, quanto pelo CONDEPHAAT - Conselho

8.2 Levantamentos

8.2.1 Levantamento fotográfico da área central

No primeiro momento, foi realizado um levantamento fotográfico que fará parte da elaboração dos estudos preliminares. As fotos irão ajudar a resgatar a memória de situações que, de início, possam ter passado despercebidas. Também com a função de documentar a evolução final de da proposta.

8.2.2 Mapas de levantamentos

Mapa de levantamento da cidade é um material que registra dados de uso e ocupação do solo, levantamento de sistema viário, levantamento de gabarito, identificando edifícios históricos, levantamento da volumetria entre outros, facilitando a melhor compreensão da área estudada.

8.2.3 Mapa de levantamento de uso e ocupação do solo

O mapa de uso e ocupação do solo registra tipologias das edificações, classificando em: comerciais, residenciais, institucionais, mistas (comercial e residencial), lotes vazios, praças conforme a figura 33. (pág. 43).

8.2.4 Mapa de gabarito

Foi feito um levantamento de gabarito identificando edificações de 1 pavimento até edifícios de mais de 4 pavimentos como conforme a figura 34. (pág. 44).

8.2.5 Mapa de levantamento viário

O levantamento viário compreende em identificar os sentidos das vias e compreender seu fluxo de veículos classificados em: baixo, médio e grande fluxo conforme a figura 35. (pág 45)

8.2.6 Curva de Nível

No local escolhido há somente duas curvas de nível.

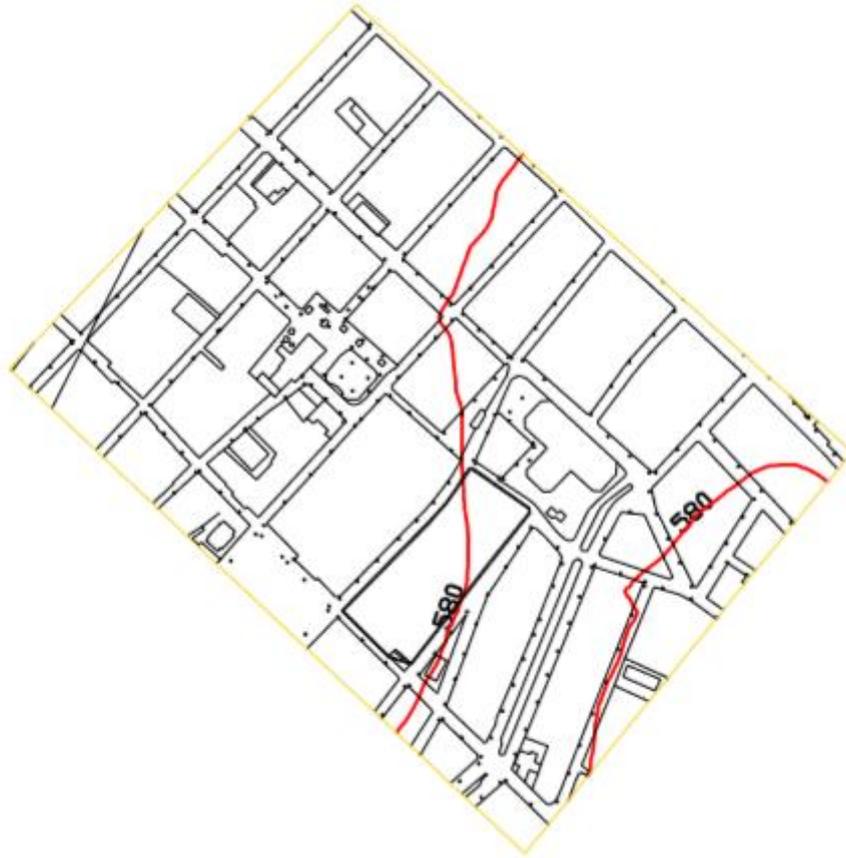


Fig. 33 Curva de nível.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

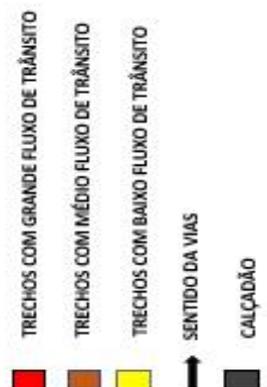


- PONTOS FIXOS
- 1 MERCADO MUNICIPAL
 - 2 CATEDRAL DE SÃO FRANCISCO DE CHAGAS
 - 3 IGREJA CATOLICA SANT'ANA
 - 4 BICA DO BUGRE
 - 5 THEATRO METRÓPOLE
 - 6 CAPELA NOSSA SENHORA DO PILAR
 - 7 CASA DA FAMILIA OLIVEIRA COSTA





LEVANTAMENTO VIÁRIO



8.3 Pesquisa e opinião

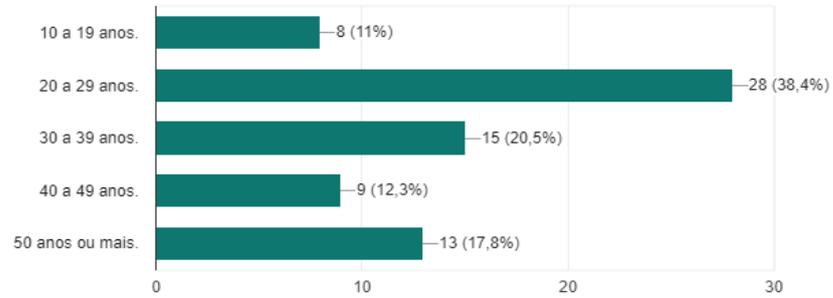
Foi realizada uma pesquisa de opinião no mês de setembro de 2018, através de um aplicativo via internet, elaborado com sete questões sobre o local. A pesquisa foi realizada para compreender o que pensa a população sobre o local de estudo.

Foi obtido 73 respostas, com pessoas de varias classes sociais e a faixa etária diversificada.

Gráfico 1 – Faixa etária dos participantes

Qual sua idade?

73 respostas

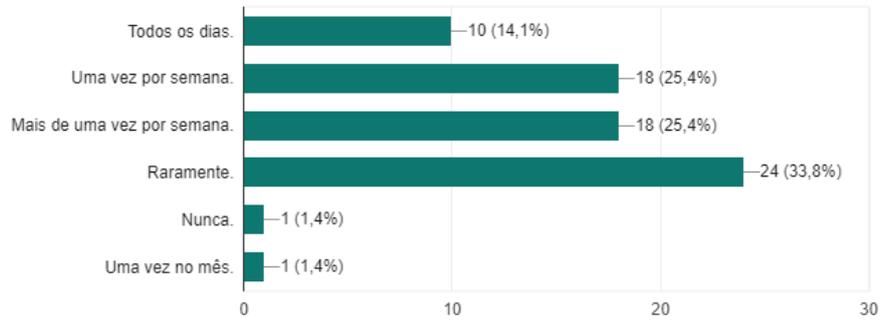


Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Gráfico 2 – Frequência de quantos os participantes vão à área.

Com qual frequência você vai a área central de Taubaté?

71 respostas

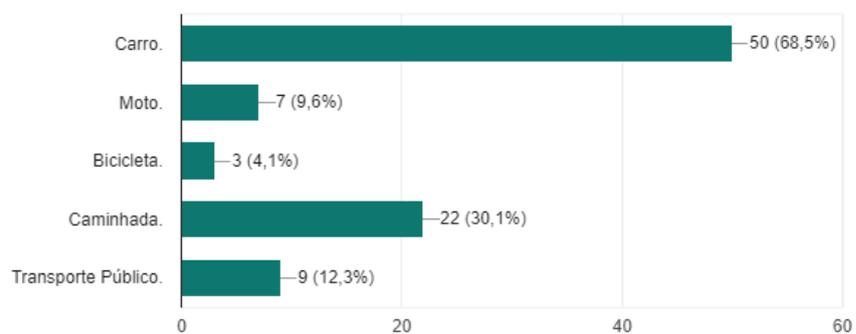


Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Gráfico 3 – Meio de locomoção dos participantes.

Como você costuma se locomover até o centro de Taubaté?

73 respostas

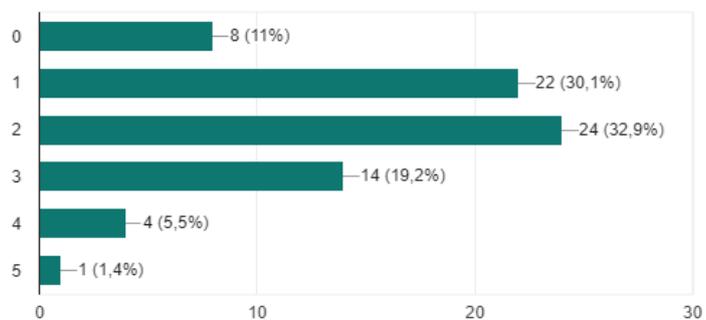


Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Gráfico 4 – Classificação das calçadas.

De 0 a 5 qual sua classificação da qualidade das calçadas na área central de Taubaté?

73 respostas

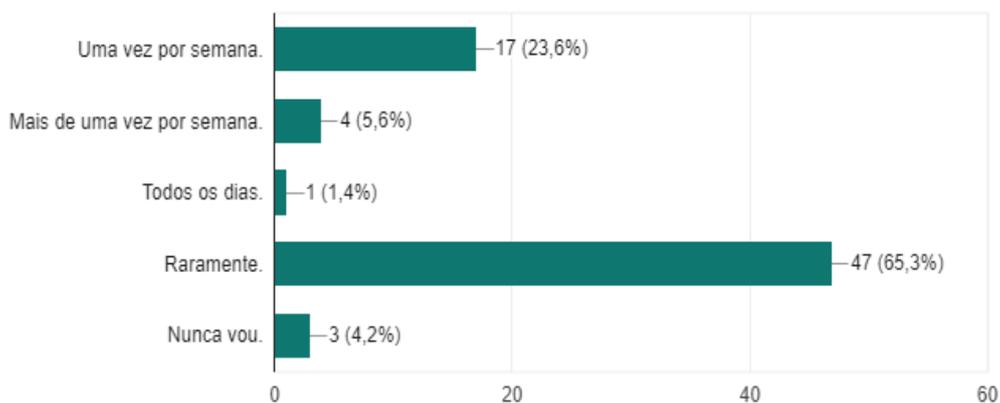


Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Gráfico 5 – Com que frequência os participantes vão ao Mercado Municipal.

Com qual frequência você vai ao Mercado Municipal de Taubaté?

72 respostas

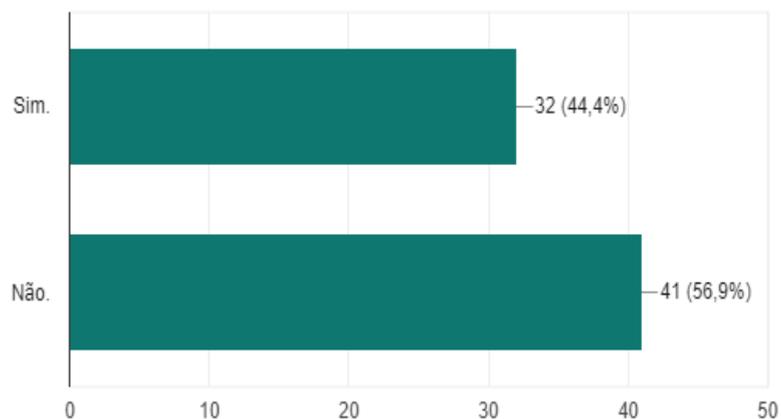


Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Gráfico 6 – Qual a sensação que o Mercado passa aos usuários.

Você acha o Mercado Municipal um local agradável?

72 respostas

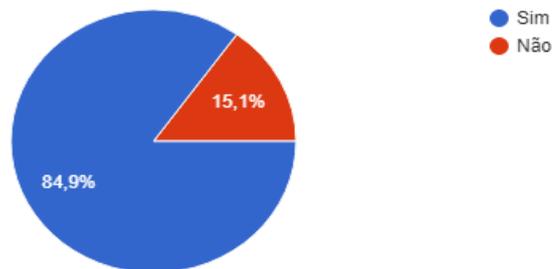


Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

Gráfico 7 – Seria interessante o local ter uma vida após o horário comercial.

Você gostaria que a área central tivesse vida noturna após o horário comercial?

73 respostas



Fonte: Arquivo pessoal, 2018.

8.4 Diagnóstico

8.4.1 Volumetria da área escolhida

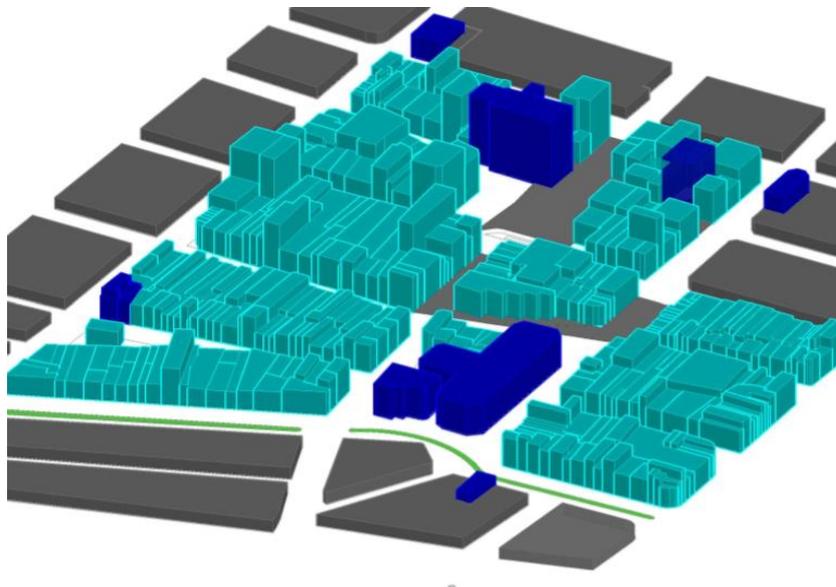


Fig. 34 Vista do estudo Volumétrico da área de estudo.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

8.4.2 Marcação dos edifícios com potencial para demolição

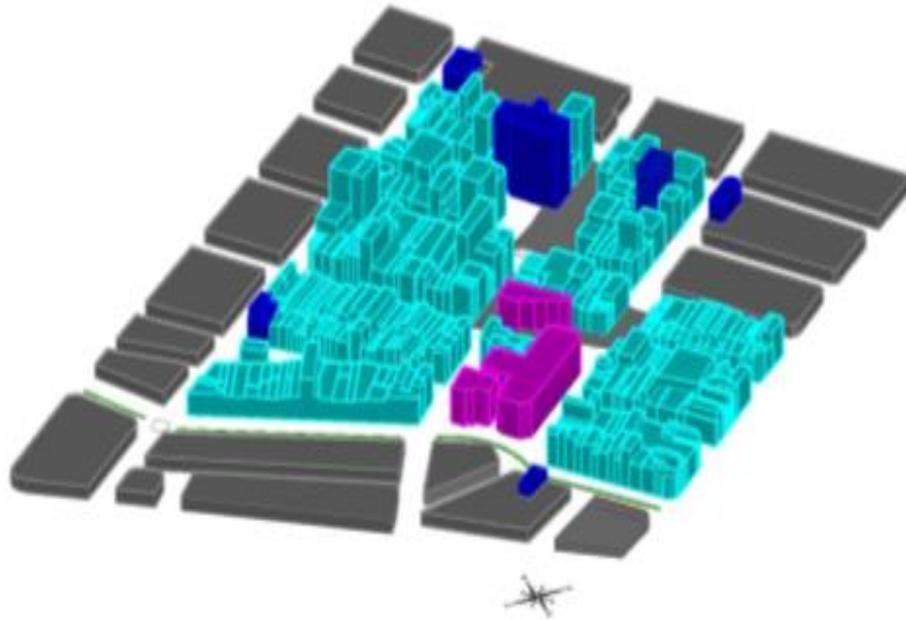


Fig.35 Vista do estudo Volumétrico da área com potencial de demolição.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

8.4.3 Estudo volumétrico da proposta

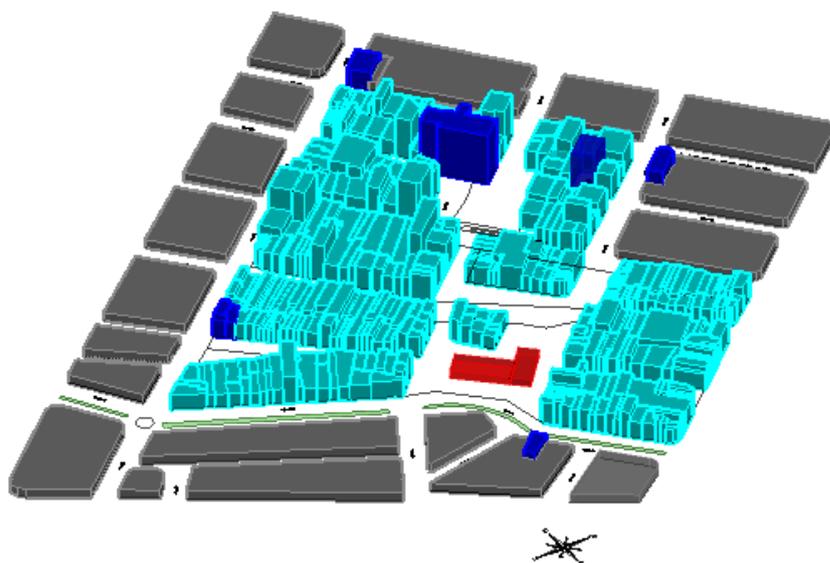


Fig. 36 Vista do estudo Volumétrico da área com nova proposta de volumetria.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

8.4.4 Maquete de estudo



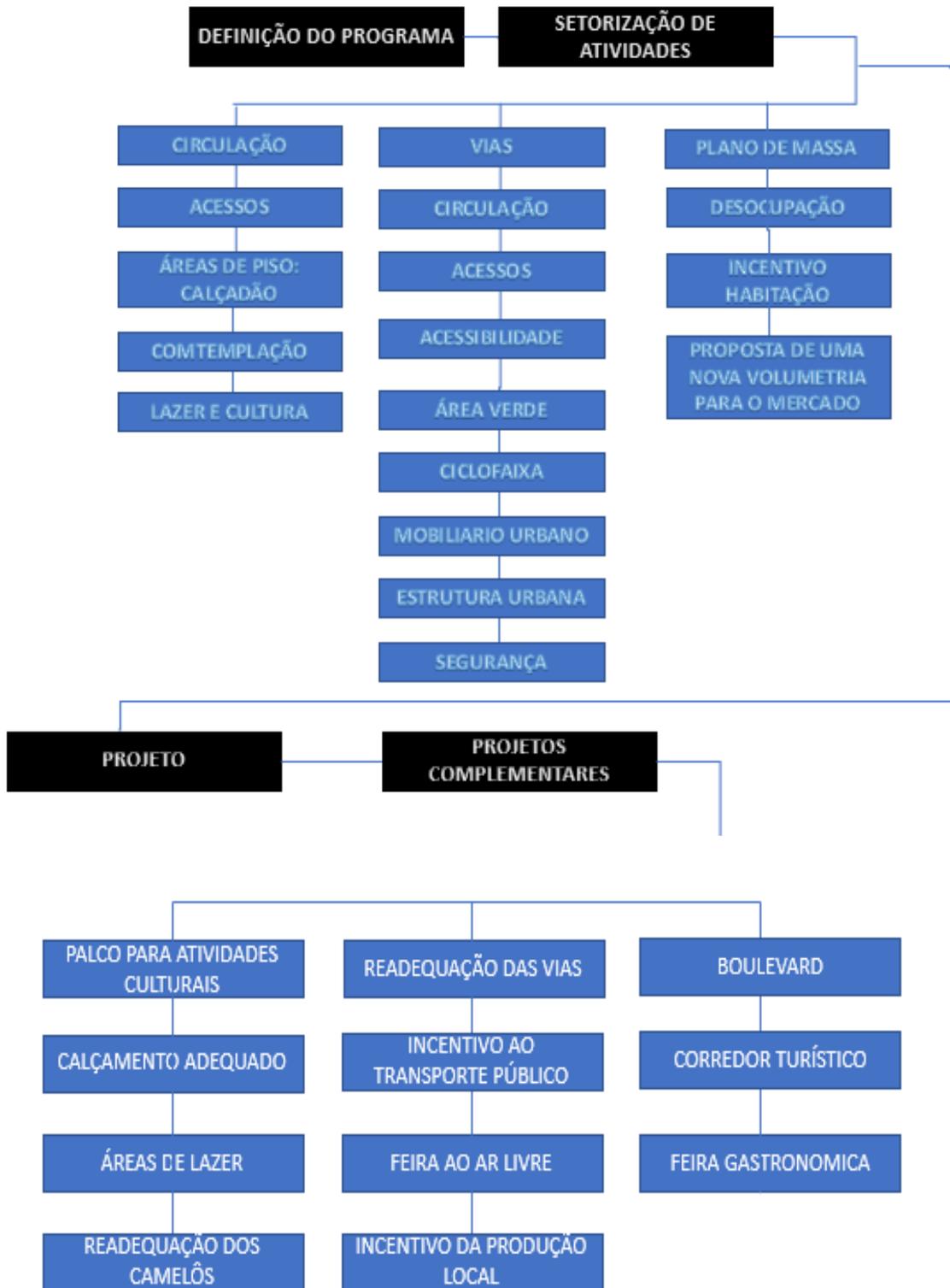


Fig. 46 Fluxograma da proposta de Requalificação Urbana.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

10. DIRETRIZES

Será utilizado todo o conteúdo abordado na pesquisa até o momento.

Elaboração de um projeto para ciclovias;

Redimensionamento das calçadas e novos espaços para a circulação dos pedestres;

Readequação das vias;

Revisão da arborização;

Incentivo ao transporte público;

Readequação dos camelôs;

Criação do corredor turístico;

Incentivo de pequenos produtores locais;

Fiação elétrica subterrânea;

Readequação das fachadas diminuindo a poluição visual;

Diminuição dos números de veículos na área central com rodízios;

Incentivo à atividade sociocultural.

11. PROJETO

A partir da elaboração das diretrizes foi elaborado um projeto de requalificação urbana voltado ao pedestre e suas necessidades no meio urbano. Criando áreas mais arborizadas e com espaços agradáveis para todas as idades.

11.1 IMPLANTAÇÃO

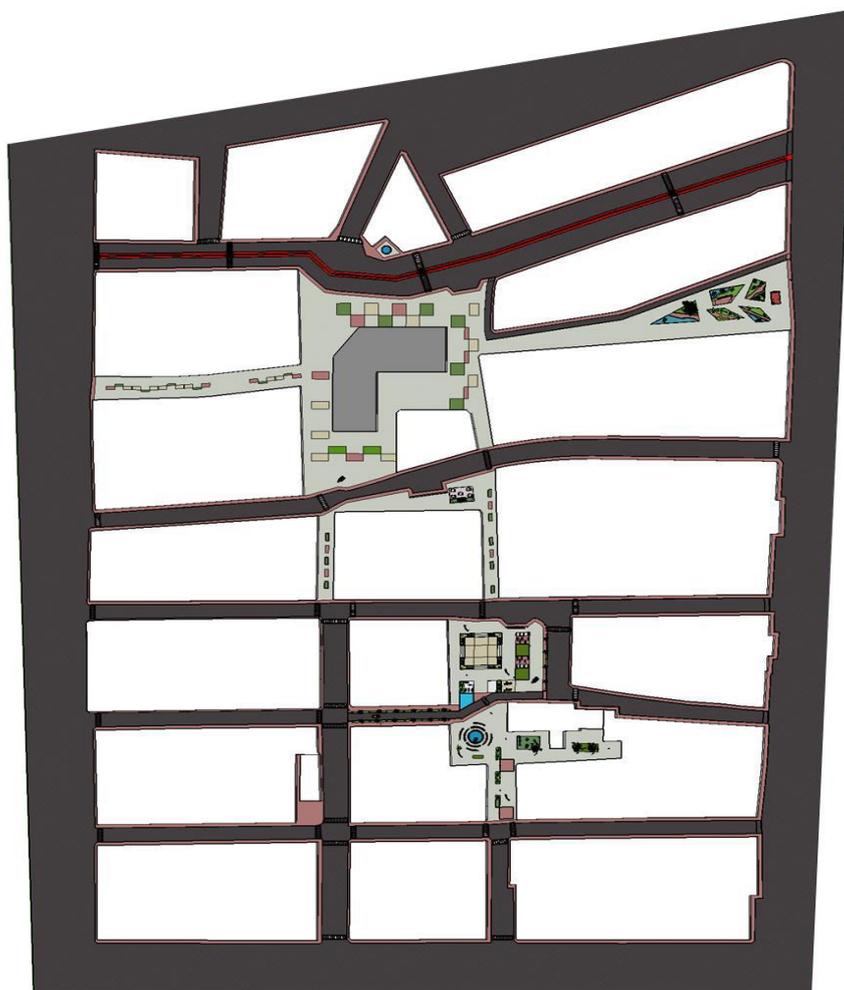


Fig. 47: Implantação da área da proposta.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



11.2 PLANO DE MASSA

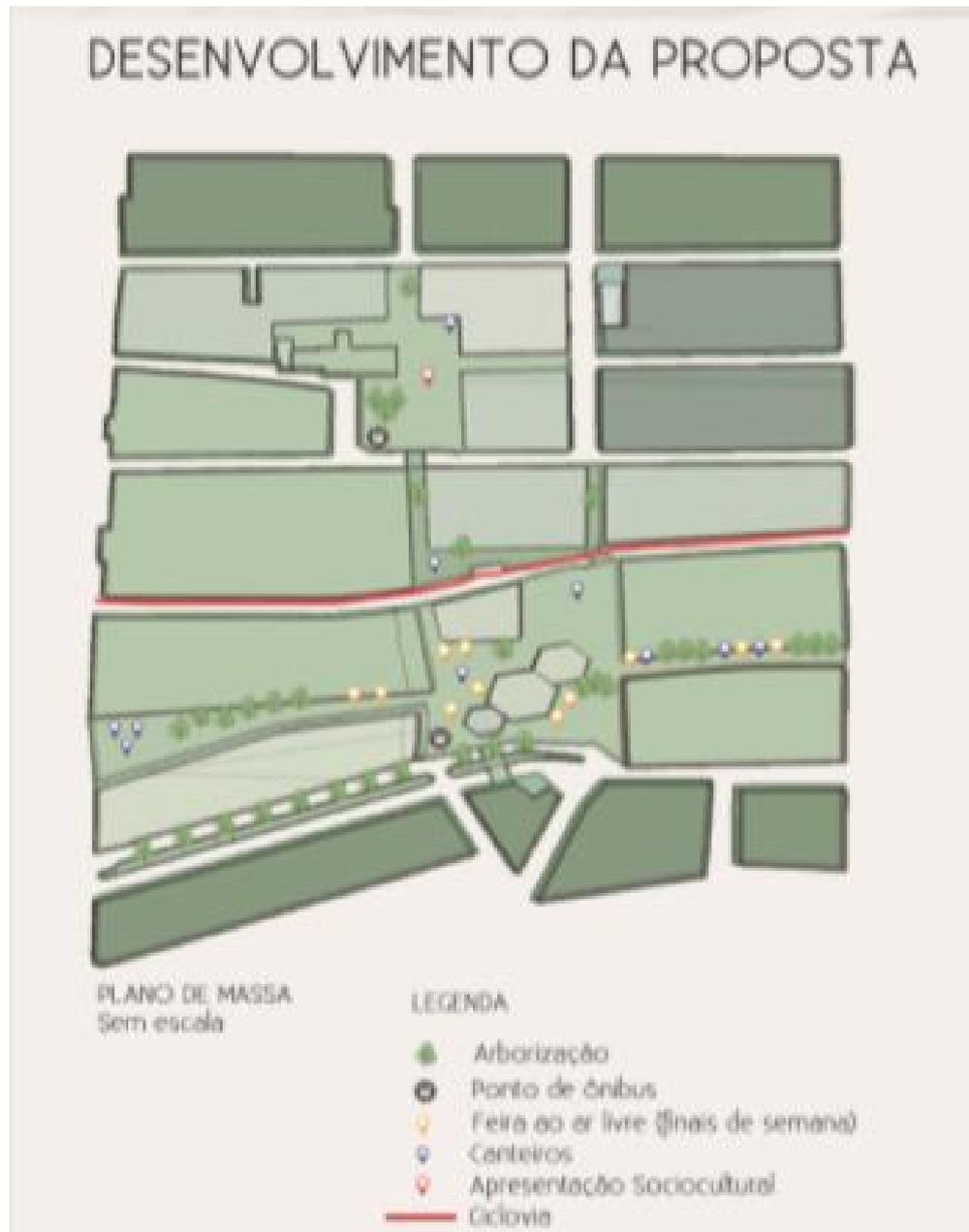


Fig. 48: Plano de massa.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

11.3. PROPOSTA

Foi desenvolvido um projeto de readequação urbana a partir de diretrizes projetuais criando espaços que resgatam a história da cidade gerando uma conexão do urbano com os usuários. (Figura pág. 49)

11.4 IMAGENS 3D.



Fig. 50: Perspectiva do projeto – Rua Des. Paulo de Oliveira Costa.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 51: Perspectiva do projeto –Praça Dr. Euzebio da C. Leal.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 52: Perspectiva do projeto – Rua Dr. Jorge Winther.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 53: Perspectiva do projeto – Rua Newton C. L. Barros.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

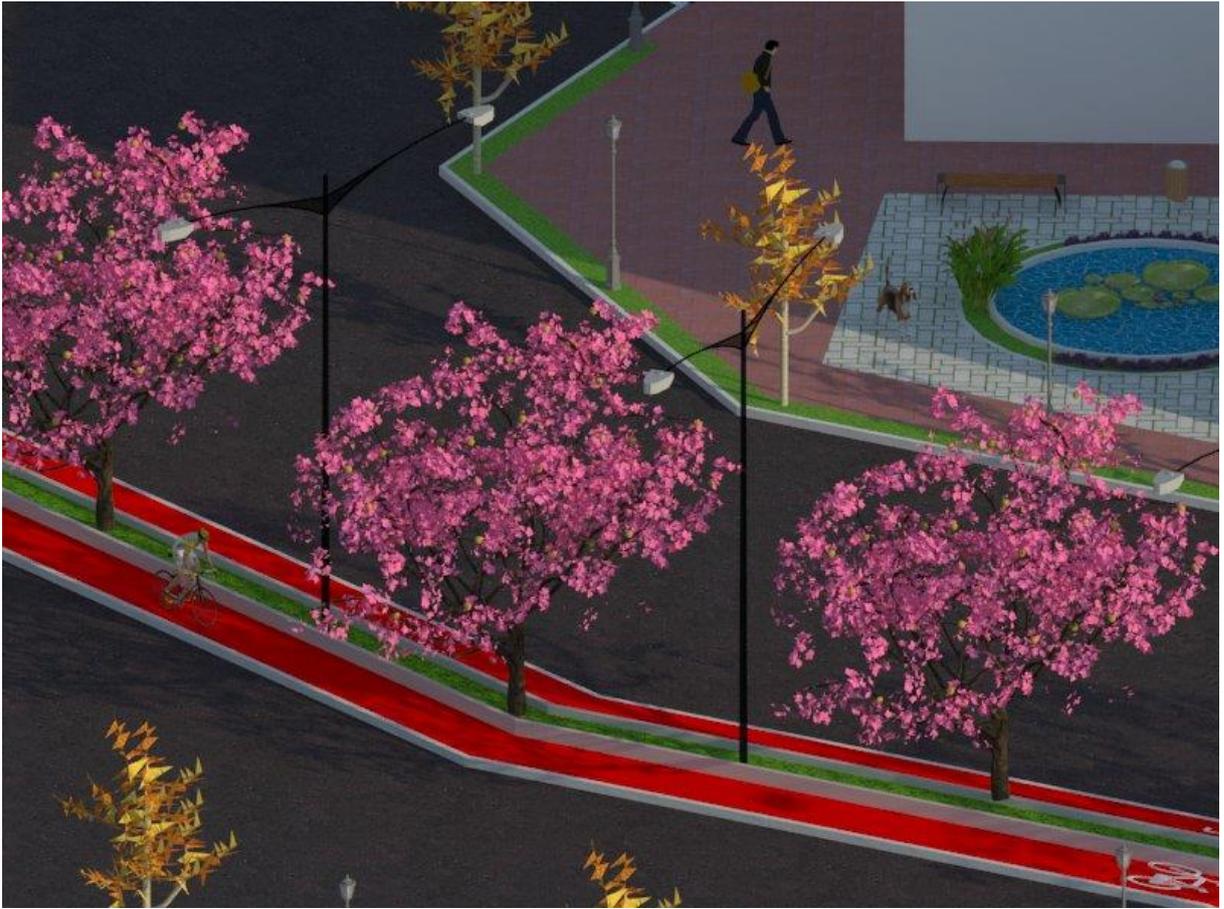


Fig. 54: Perspectiva projeto – Rua Juca Esteves.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 55: Perspectiva projeto – Calçada.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 56: Perspectiva projeto – Praça Dom Epaminondas 01

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 57: Perspectiva projeto – Praça Dom Epaminondas 02

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.



Fig. 58: Perspectiva do projeto – Praça Dr. Paulo de Toledo.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

11.5. CICLOVIA

A região receberá uma ciclovia que tem o intuito de incentivar outros meios de transporte, assim diminuindo o tráfego de carros.

Foram estabelecidos parâmetros seguindo as normas da ABNT, a ciclovia elevada tem a largura de 1,20 cada faixa, possuindo um canteiro central arborizado com a largura de 0,90 cm. Está localizada na AV. Des. Paulo Oliveira Costa.

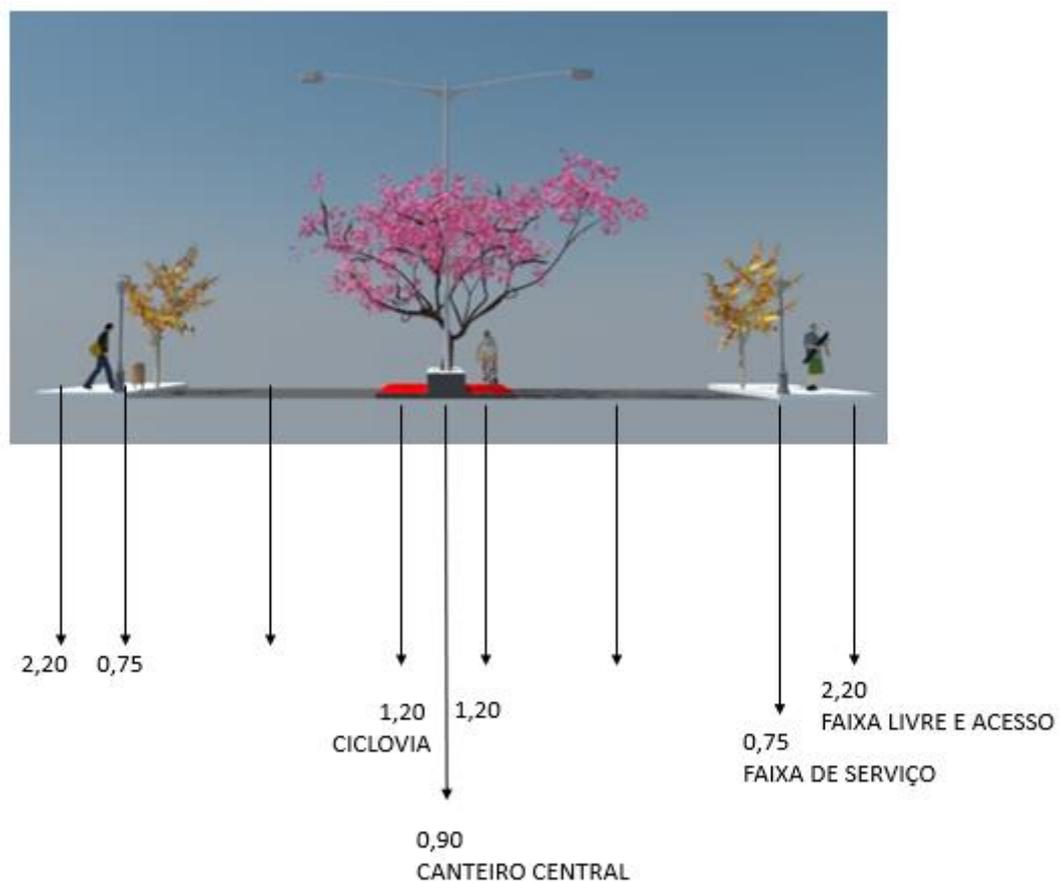


Fig. 59: Perfil Ciclovia.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

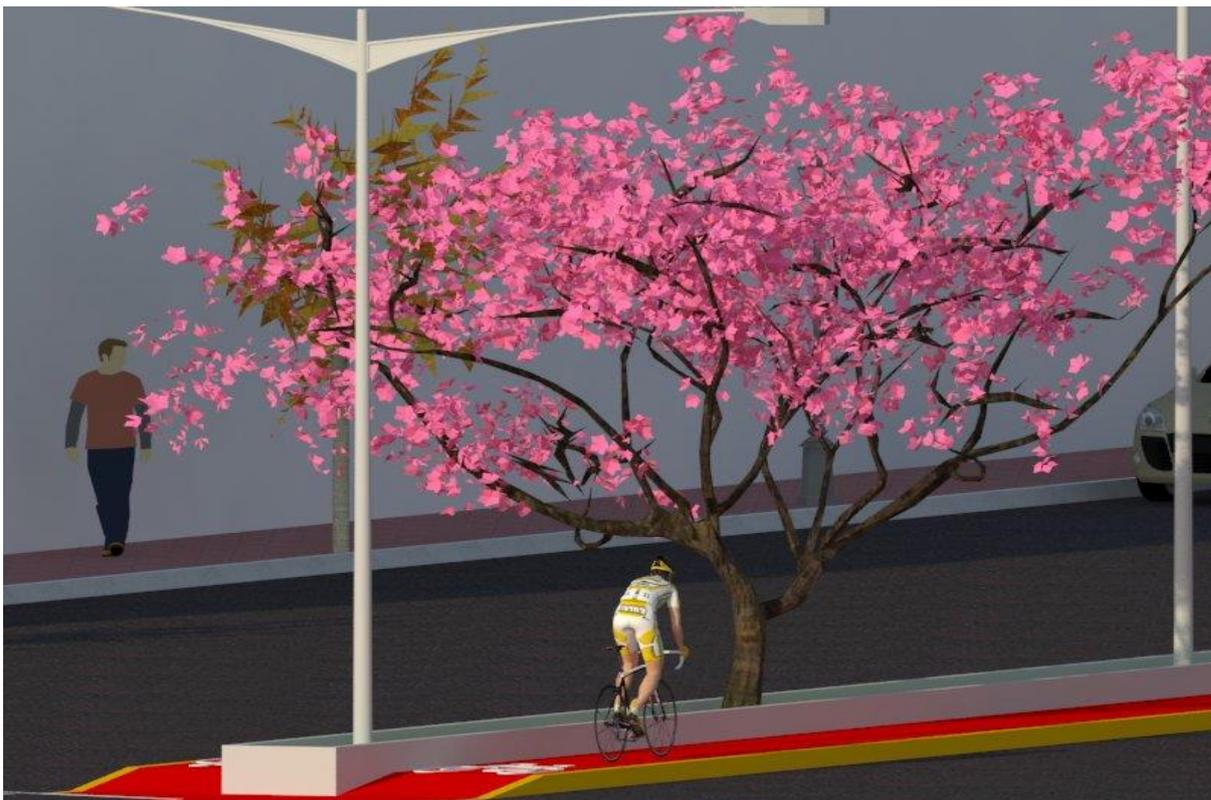


Fig. 60: Perspectiva Ciclovía.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

11.6. AMPLIAÇÃO DO CALÇADÃO MERCADO MUNICIPAL

Os trechos Praça Dr. Euzébio da Câmara Leal, Rua Cel. Jordão e Rua Newton Câmara Leal Barros, fará parte da ampliação do calçadão, possibilitando maior fluxo de pedestre.



Fig. 61: Imagem Ampliação do calçadão.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

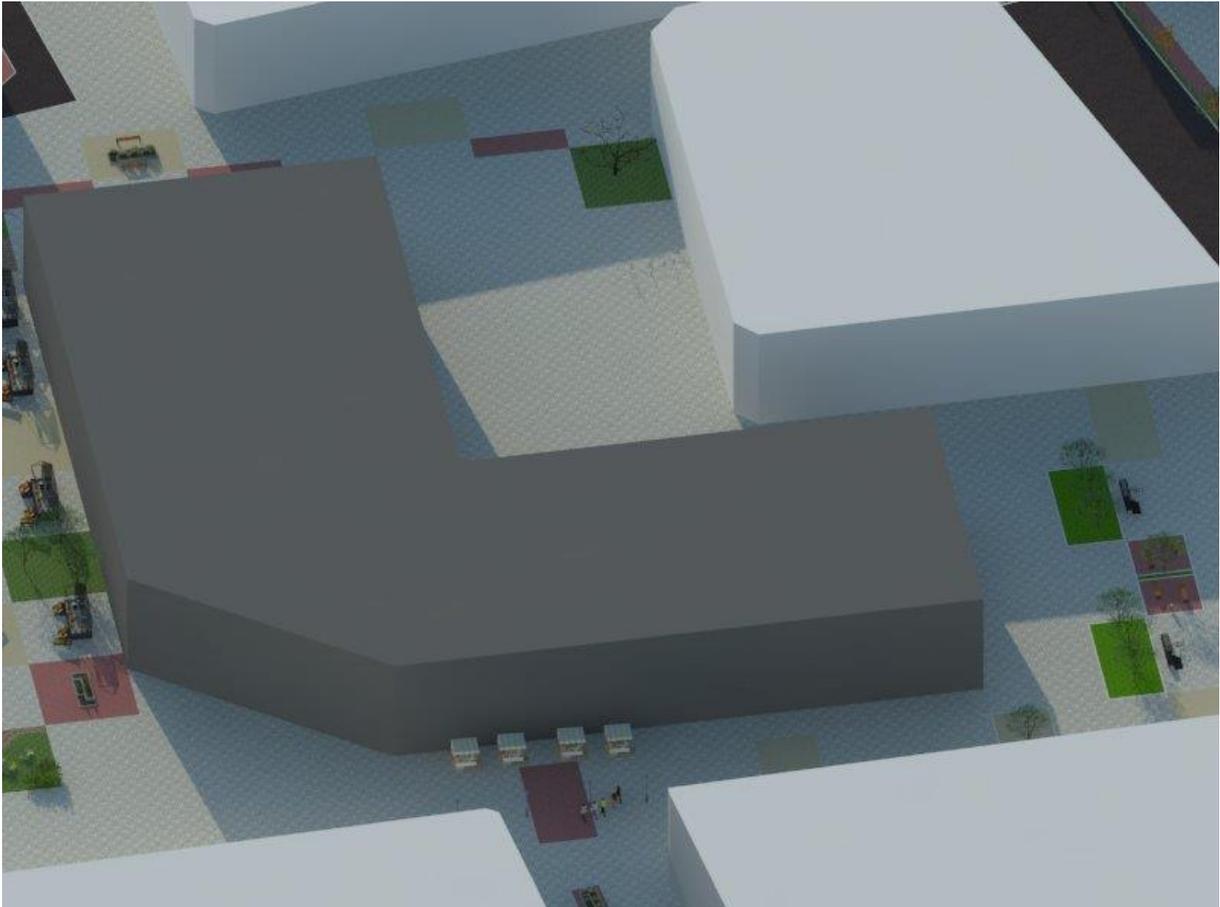


Fig. 62: Perspectiva do calçadão.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

11.7. CALÇADAS

As calçadas variam de tamanho dependendo da via que está localizada.

Foram projetadas com a faixa de serviços, faixa livre e faixa de transição, a faixa de serviço está localizada após o meio fio, será gramada e arborizada, assim ajudando na permeabilidade, ela irá possuir 0,60 m.

A fiação elétrica passará a ser subterrânea, pela facilidade de manutenção e melhora da estética visual.

A faixa livre é localizada entre a faixa de serviços e a faixa de transição, é a faixa de circulação de pedestres. Ela será de no mínimo 1,2 m e a faixa de transição será de 1,00 m

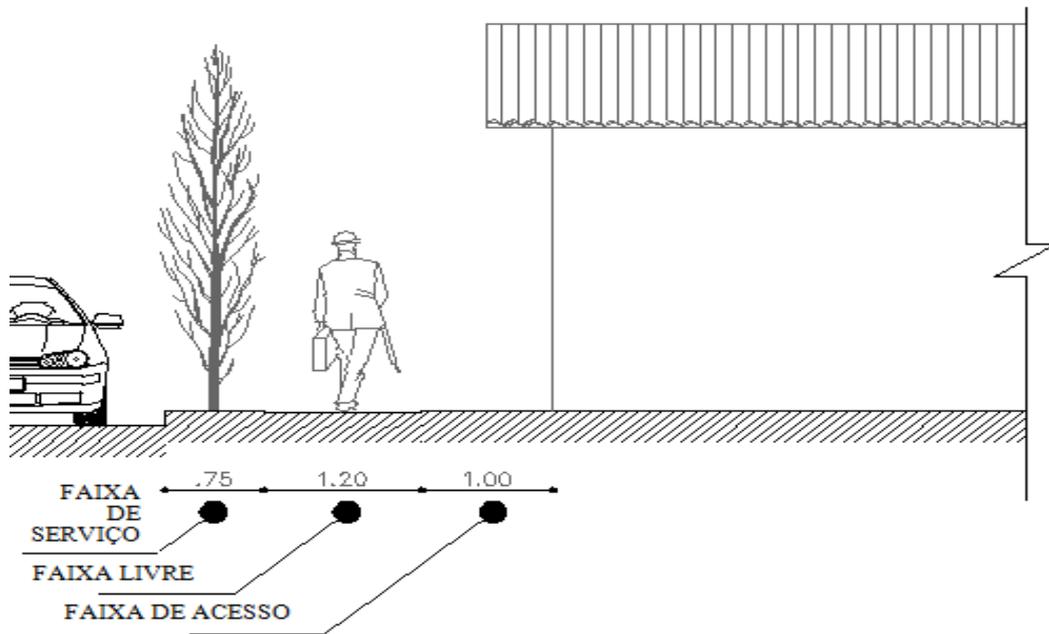


Fig. 63: Perfil da calçada.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

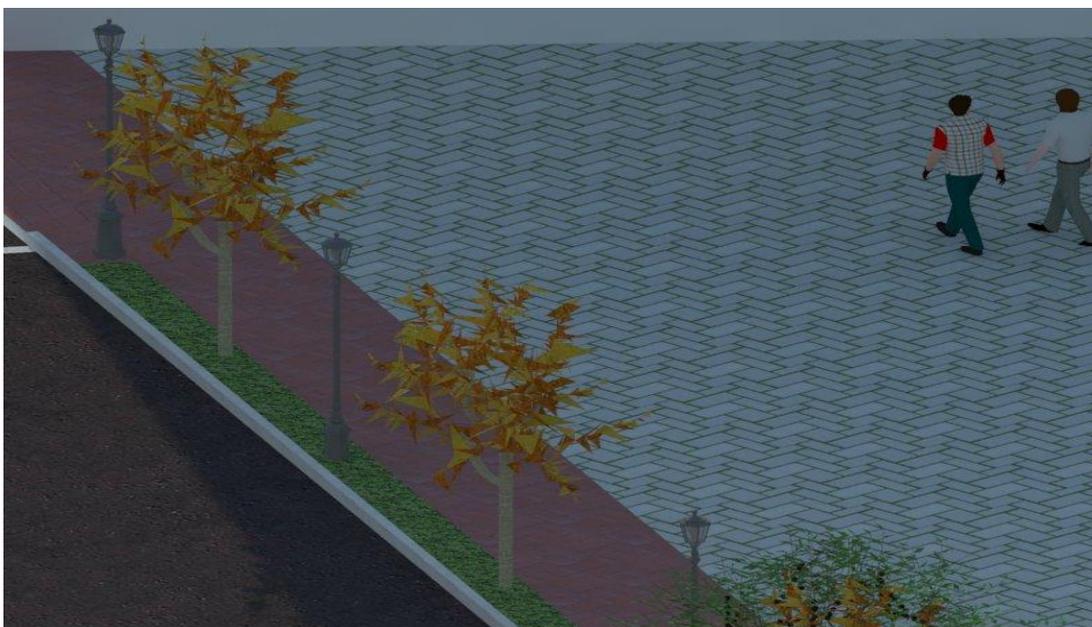


Fig. 64: Perspectiva da calçada.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

11.8. RAMPAS DE ACESSO

As calçadas contarão com rampas de cesso da rua para calçada, obedecendo ao padrão ABNT de 8,33% de inclinação, O rebaixamento será alinhado com a faixa de travessia de pedestre na rua.

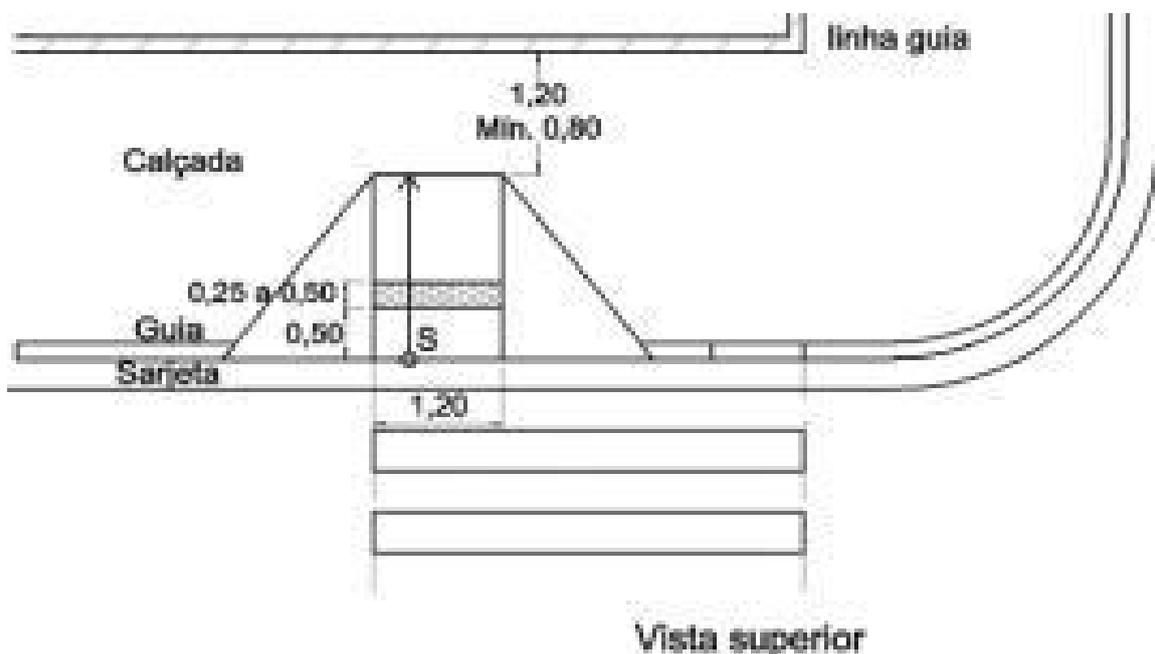


Fig. 65: Rampa de Acesso.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

11.9. ILUMINAÇÃO

A iluminação pública passou por uma padronização para que as ruas sejam mais iluminadas gerando mais segurança aos usuários.

Os postes serão instalados na área de serviço das calçadas, possuindo 9 m de altura.



Fig. 66: Poste de iluminação vias.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

O poste de iluminação das calçadas possui 4,80 m de altura



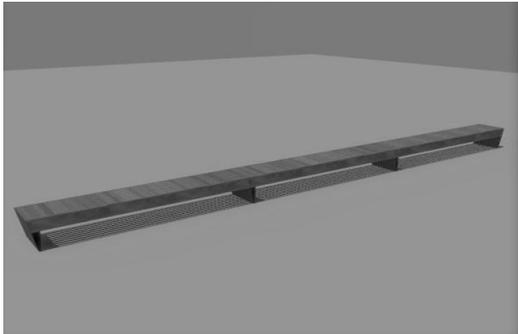
Fig. 67: Poste de iluminação calçadas.

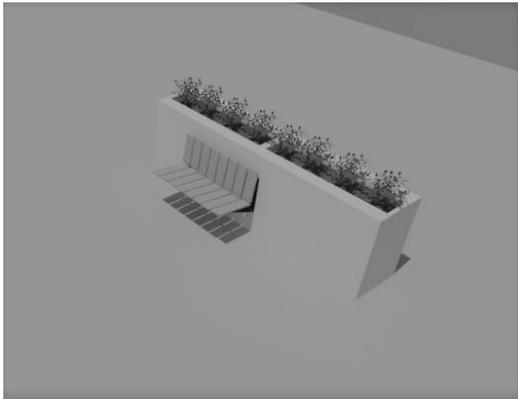
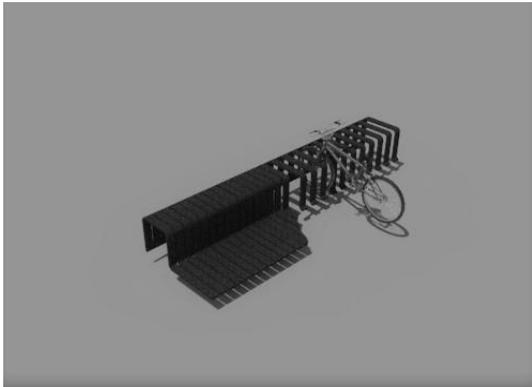
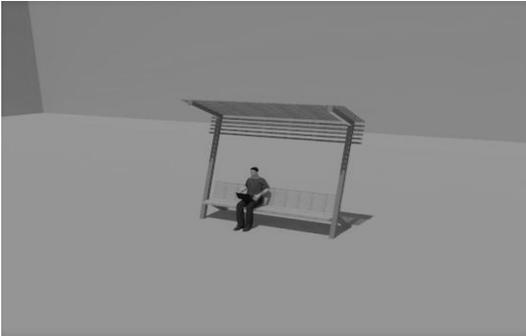
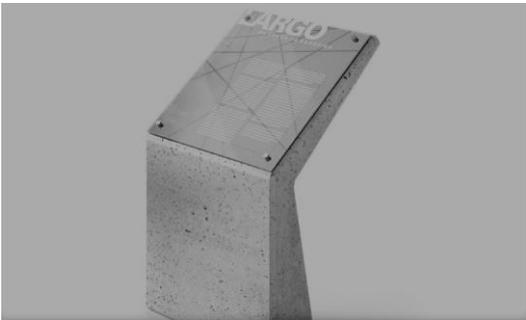
FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

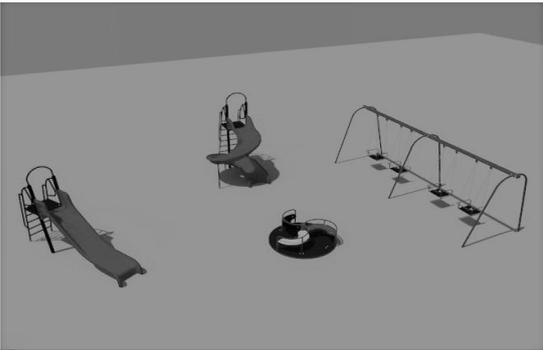
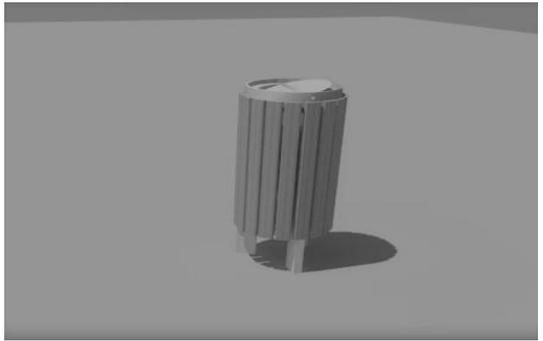
11.10. MOBILIÁRIO URBANO

Foi pensado uma linha mais contemporânea para os mobiliários urbanos, com linhas retas e simples. Utilizando matérias de baixo custo de manutenção.

Tabela 2 - Mobiliário

	<p>Banco de jardim</p> <p>Dimensões: 1,50 x 0,45 x 0,40 H</p>
	<p>Banco new forest</p> <p>Dimensões: 1,50 x 0,40 x 0,40H</p>
	<p>Banco new forest estendido</p> <p>Dimensões: 4,00 x 0,40 x 0,40H</p>

	<p>Canteiro com banco embutido</p> <p>Dimensões: 1,80 x 1,00</p>
	<p>Bicicletário</p> <p>Dimensões: 2,00 x 0,60</p>
	<p>Ponto de ônibus</p> <p>Dimensões: 2,00 x 0,56 x 2,00 H</p>
	<p>Toten</p> <p>Dimensões: 1,20 x 0,60</p>

	<p>Playground</p>
	<p>Lixeira</p> <p>Dimensões: 1,00 H</p>

11.11. ARBORIZAÇÃO

Foi pensado em um projeto de implantação de uma nova arborização na área central, para solucionar o problema com danificações das calçadas por conta de arvores impróprias para o local. Além da implantação de arvores frutíferas.

Tabela 3 - Arborização

	<p>Nome popular: Resedá</p> <p>Nome científico: Lagerstroemia indica</p> <p>Altura média: 4 metros</p>
	<p>Nome popular: Ipê Roxo</p> <p>Nome científico: Itandroanthus Impetigiosus</p> <p>Altura média: 10 metros</p>
	<p>Nome popular: Jabuticabeira</p> <p>Nome científico: Plinia Cantiflora</p> <p>Altura média: 6 metros</p>



Nome popular: Laranjeira

Nome científico: Citrussinensis

Altura média: 8 metros



**Nome popular: Babosa branca/
Jangada do campo**

Nome científico: Cordiasuperba

Altura média: 5 metros



Nome popular: Amoreira

Nome científico: Mourus

Altura média: 4 metros

12. MAQUETE FINAL

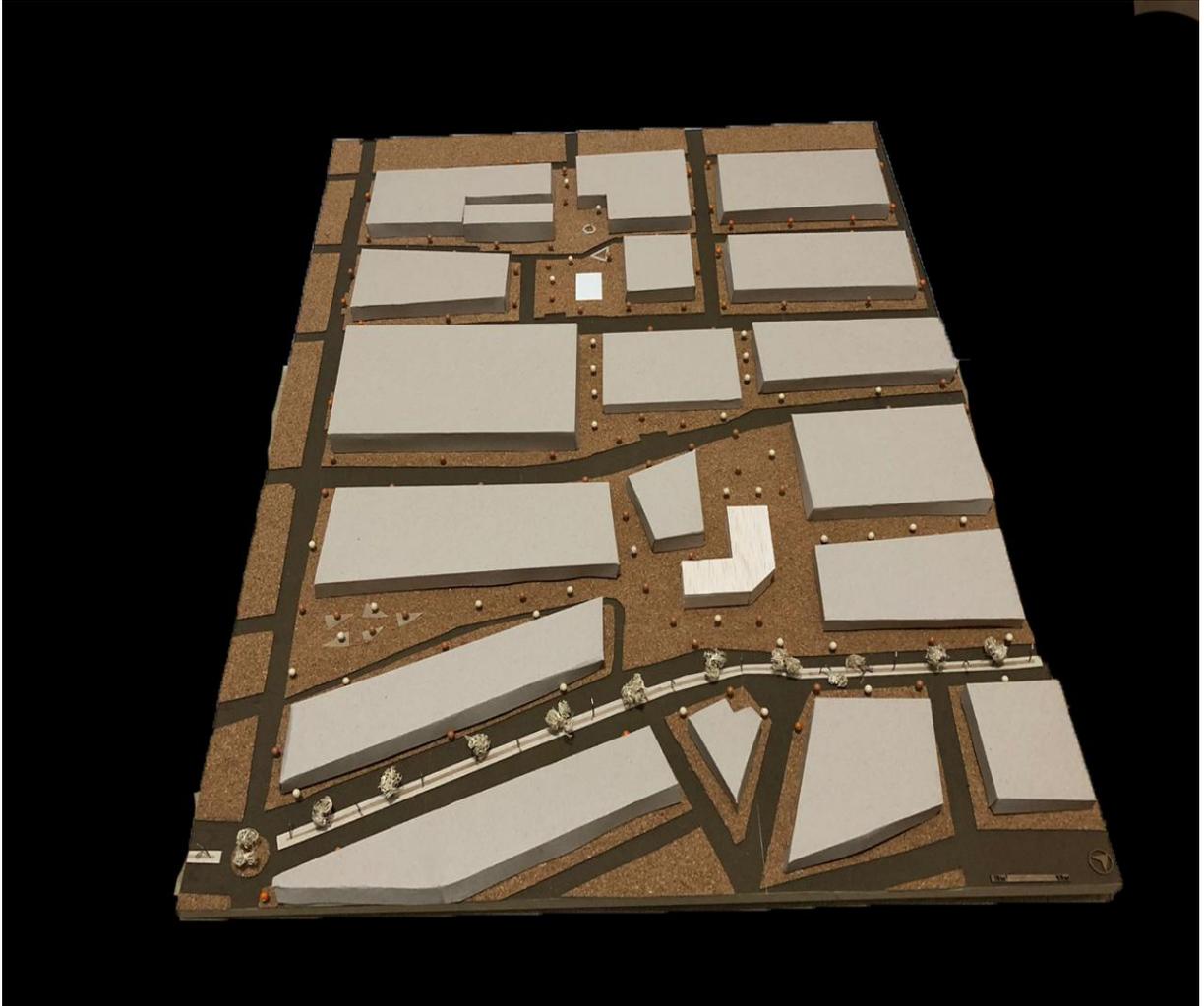


Fig. 68: Maquete banca final.

FONTE: Luiza Maria de Barros Vieira.

13. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A elaboração desta pesquisa até o momento permitiu compreender a importância de um planejamento urbano adequado em parceria com os órgãos competentes do município, visando aproveitar as potencialidades da área e gerando novos espaços de convívio aos usuários.

Foi proposto a remodelação das calçadas gerando mais segurança ao pedestre e criando novos espaços de convívio.

Assim como os meios de transporte devem ser incentivados, por isso a implantação de ciclovias que futuramente pode ser ampliada para outras ruas, além do incentivo do transporte público de qualidade.

O trabalho foi elaborado através de diretrizes pois são mais passíveis de ajustes a diferentes realidades, podendo ser implementado em outros locais do município.

O principal motivo para elaboração desse projeto foi atingir toda a população do município e proporcionando espaço público com a função de promover encontro, troca e circulação de uma comunidade, assim resgatando a conexão entre as pessoas e os espaços urbanos. Além de gerar a valorização e resgatar a história do local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. Brasil: Editora Perspectiva, (2014).

MONTECLARO, C. **Conhecendo Taubaté: uma análise urbana**. Brasil: Editora Cabral Editora e Livraria Universitária, (2013).

SPECK, J. **Cidade Caminhável**. Brasil: Editora Perspectiva, (2017).

MONTECLARO, C. **A construção da cidade e o paradigma ambiental: uma análise da formação urbana de Taubaté – SP**. Monografia. Taubaté: Universidade de Taubaté, (2001).

GONÇALVES, G. **Conjunto Ideal: requalificação da área central da cidade de Taubaté – SP**. Monografia. Taubaté: Universidade de Taubaté – SP. (2009).

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

DIGITAL, JO. **Reconstrução precisa resgatar contextos históricos e culturais**. Disponível em: <http://mercadaotaubate.blogspot.com.br/2015/05/reconstrucao-precisa-resgatar-contextos.html>. Acessado em: 18/04/2018

TAUBATÉ (Câmara Municipal). **Lei complementar nº 412**. Taubaté: 2017. Disponível em: http://www.camarataubate.sp.gov.br/abrir_arquivo.aspx/Lei_Complementar_412_2017.

<https://www.archdaily.com.br/br/888239/seoullo-skygarden-mvrdv>. Acessado em: 15/03/2018

<https://www.archdaily.com.br/br/893891/praca-skanderbeg-em-skopje-qb-arkitektura-plus-bina-plus-besian-mehmeti-architects> Acessado em: 15/03/2018

<https://www.archdaily.com.br/br/790165/mx-si-e-mestreswage-remodelam-uma-praca-publica-em-oslo> Acessado em: 15/03/2018

<https://www.archdaily.com.br/br/781182/rehabilitacion-praca-de-san-miguel-ooiio> Acessado em: 15/03/2018

<https://www.archdaily.com.br/br/785088/st-johannesplan-and-praca-konsthall-white> Acessado em: 15/03/2018

<http://www.mobilize.org.br/noticias/10624/como-buenos-aires-esta-renovando-sua-mobilidade-urbana.html> 17/03/2018 Acessado em: 16/03/2018

https://www.agoravale.com.br/colunas/Cronica_Camoes/Mercado-Municipal-de-Taubate--98-anos-de-historia 20/03/2018

<http://via.ufsc.br/descoberta-buenos-aires-voltada-mobilidade-sustentavel/> Acessado em: 20/03/2018

<http://sacizal.com.br/index.php/2016/03/06/predio-do-tesourinho-e-tombado/> Acessado em: 09/05/2018

<https://guiataubate.com.br/noticias/2010/04/bica-do-bugre-e-revitalizada> Acessado em: 09/05/2018

<https://www.youtube.com/watch?v=GNaovn4ta7M> Acessado em: 15/05/2018

<https://www.youtube.com/watch?v=qR6pDq1EglQ> Acessado em: 15/05/2018

<https://www.youtube.com/watch?v=fgcNxIllycic> Acessado em: 15/05/2018

<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/vale/v12506200007.htm> Acessado em: 09/06/2018

http://historiaememoriaregional.blogspot.com/2013/06/projeto-taubate-tempo-e-memoria-centro_9408.html Acessado em: 09/06/2018

http://historiaememoriaregional.blogspot.com/2013/06/projeto-taubate-tempo-e-memoria-centro_6865.html Acessado em: 10/06/2018

http://historiaememoriaregional.blogspot.com/2013/06/projeto-taubate-tempo-e-memoria-centro_7849.html Acessado em: 10/06/2018

<https://www.jusbrasil.com.br/noticias/busca?q=Art.+61+do+Código+de+Trânsito+Brasileiro+-+Lei+9503%2F97> Acessado em: 02/09/2018

14. ANEXO

14.1 Classificação dos Espaços Urbanos

Os espaços urbanos são classificados de acordo com a sua funcionalidade para a população. Dessa forma, podem ser classificados como: espaço de lazer, espaço de arte, espaço de cultura e espaço de eventos. Apesar de serem distribuídos em categorias, as mesmas são interligadas, possibilitando que um espaço pertença a mais de uma categoria.

Os espaços de lazer, também conhecidos por equipamentos de lazer, são aqueles voltados para a prática de atividades de lazer, ou lúdicas. Segundo Pellegrin (2004) são “construídos com a finalidade de abrigar atividades e programas de lazer”. De acordo com a mesma autora, são classificados como espaços de lazer os clubes, ginásios, centros culturais, piscinas, cinemas, parques, bibliotecas, centros esportivos, quadras, teatros, museus, etc. Baseado nos conceitos adotados pela autora pode-se afirmar que alguns espaços considerados de lazer são também espaços de difusão cultural, pertencendo assim, a categorias diferentes.

Como espaços de arte, são considerados aqueles em que acontecem a produção de arte ou a exibição de produções ou exposições artísticas. Um mesmo espaço pode produzir e exibir sua produção artística, como é o caso de vários centros artístico-culturais. Porém, um espaço pode ser considerado artístico apenas por exibir produções elaboradas por terceiros, como, por exemplo, os museus. São incluídas na categoria de espaços de arte, manifestações artístico-culturais tais como música, teatro e expressões corporais, artesanato, fotografia e pintura. A maioria dos espaços de arte se auto classifica como “espaço de arte e cultura“, e como exemplo têm-se os museus, os centros artístico-culturais de produção de arte, escolas de artes para crianças, etc.

Os espaços de cultura são aqueles onde ocorre produção ou exposição de cultura. Nesse caso, o termo torna-se bastante abrangente, englobando, inclusive, algumas produções artísticas. São considerados espaços de cultura: teatros, cinema, museus, centros culturais, etc. O principal objetivo desses espaços é difundir a arte e a cultura entre os moradores de uma cidade, tanto através de exposições quanto através de oficinas.

Os espaços de evento podem ser divididos em produtor de eventos e locador para a realização de eventos. Muitas vezes o espaço é capaz de produzir e realizar eventos, mas em alguns casos, o objetivo principal é apenas oferecer espaço físico para eventos diversos.

A partir dos conceitos abordados, fica claro que existe uma inter-relação entre os diversos espaços urbanos de uma cidade e as suas funções para com a sociedade.

De acordo com Dumazier (1973), o lazer é “um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se ou ainda para desenvolver sua formação desinteressada, sua participação social voluntária, ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais”. Sendo assim, os espaços de lazer englobam todos os espaços de arte ou de cultura, sejam eles de produção ou exibição. Isso acontece devido ao fato de que todas as atividades relacionadas às diversas manifestações culturais são consideradas formas de lazer, a partir momento em que são exercidas fora do espaço de tempo destinado ao trabalho, ou seja, o tempo livre.

Os espaços de evento, por sua vez, podem ser utilizados para a realização de eventos com caráter de lazer, como feiras, shows musicais e campeonatos esportivos. Historicamente, com a evolução do trabalho, os eventos passaram a apresentar valores diversos. Canton (2004) afirma que o evento “passa também a atender objetivos comerciais, promocionais, institucionais e outros, constituindo-se um instrumento de valor para organizações, empresas e pessoas como forma de atingir os mais diferentes fins”. Portanto, o espaço de evento, algumas vezes, está relacionado a compromissos de negócios, perdendo, dessa forma, o seu valor de não obrigatoriedade.

Os espaços de evento também podem ser utilizados para fins culturais ou artísticos – festivais de dança, concertos de música, entre outros. Entretanto, são também utilizados com finalidade particular como, por exemplo, em festas de casamento.

Nos espaços de cultura pode-se observar a presença parcial dos espaços de arte. Isso acontece porque muitas das produções artísticas representam valores culturais de uma localidade. Em contrapartida, existem outras formas de expressão de arte, que não contemplam um caráter cultural. Um exemplo disso são as exposições de arte conceitual, como, por exemplo, uma exposição de fotografias de paisagens que aborda conceitos pré-definidos não relacionados a nenhuma cultura específica.

Os espaços urbanos configuram formas de expressão e relação existentes em uma sociedade, sejam de cunho social ou econômico. Na atualidade, os mesmos dependem do interesse público e, por isso, estão sujeitos a uma constante desvalorização. O Turismo, portanto, abre uma nova oportunidade aos espaços, uma vez que o interesse político na atividade é crescente, proporcionando maior desenvolvimento.

Ainda assim, os espaços urbanos são locais onde a comunidade se expressa, convive, e interage, contribuindo para a valorização da cultura. E também, no caso do Turismo, observa-se uma nova interação, entre comunidade local e forasteiros. Nesse caso, as inter-relações devem ser estudadas de forma que avaliem até que ponto são positivas ou negativas.

Fonte: <https://bhturismo.wordpress.com/2008/09/24/turismo-e-espacos-urbanos-uma-analise-do-caso-de-belo-horizonte/> Acessado em: 01/06/2018

15. APÊNDICE

15.1 PLANEJAMENTO URBANO E SUA IMPORTÂNCIA NO DESENVOLVIMENTO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS.

O crescimento acelerado das cidades, principalmente de meados do século passado para os dias de hoje, trouxe inúmeros efeitos negativos para seus moradores, acarretando, entre outras coisas, a perda da qualidade de vida nas grandes metrópoles. Para tentar diminuir esses problemas, é cada vez mais importante a criação de cidades planejadas que sigam um modelo estratégico detalhado, com vistas a minimizar os problemas comuns de um processo de urbanização desordenado e assegurar seu funcionamento de modo harmonioso e sustentável.

- Planejamento urbano sustentável

Considerada uma atividade multidisciplinar, o planejamento urbano analisa questões referentes às configurações estruturais e organizacionais, como localidade, saneamento, transporte, educação, vias públicas, policiamento, transporte coletivo, investimento, crescimento demográfico e industrial. Um plano diretor pretende “orquestrar” todas estas condicionantes com o objetivo de conduzir a cidade a um futuro que proporcione uma vida mais confortável, segura e principalmente sustentável no seu crescimento econômico.

O planejamento urbano considera que uma comunidade é um sistema interdependente entre seres vivos e espaço construído, sendo que o bem-estar de uma parte depende da qualidade da outra. A falta de um planejamento adequado prejudica e altera a qualidade de vida das pessoas além de causar vários problemas sociais, ambientais e ecológicos. É necessário o controle das diversas atividades e transformações que ocorrem nas cidades para respeitar os limites dos meios de sustentação naturais. Devido as evidências, as consequências ambientais da degradação da natureza passaram a receber grande atenção, elevando o nível de consciência dos governos e da população em geral para com os cuidados com o ambiente. Dessas atitudes dependerá a garantia dos recursos necessários para as gerações futuras.

- O planejamento urbano e o crescimento desordenado

Um bom planejamento urbano traz inúmeros benefícios aos seus moradores, as principais cidades planejadas no Brasil são: Águas de São Pedro (SP); Aracaju (SE), Ariquemes (RO), Belo Horizonte (MG), Boa Vista, Brasília (DF), Goiânia (GO), Maringá (PR), Palmas (TO), Salvador (BH) e Teresina (PI). Mas infelizmente o crescimento desordenado de muitas delas não acompanhou as previsões do planejamento inicial, fazendo que os problemas de urbanização voltassem a fazer parte dessas cidades.

Exemplos de Gestão sustentáveis com sucesso, internacionais e brasileiros

No mundo é possível encontrar várias cidades que adotam gestões sustentáveis em algum aspecto. A cidade de Thisted, na Dinamarca, tem 100% de uso de energia sustentável, e em Zaragoza, na Espanha, o sistema voltado para a economia de água é eficiente.

No Brasil, a cidade de João Pessoa se tornou destaque na proteção de áreas ambientais. Curitiba, no Paraná, assim como João Pessoa, não nasceu como uma cidade planejada, mas passou por um processo de reestruturação que se tornou referência mundial, com um planejamento urbano voltado para a sustentabilidade. Ideias como o sistema de transporte público, bus rapidtransit (BRT), o sistema de reciclagem do “lixo que não é lixo”, o programa Câmbio Verde e os faróis do saber, renderam à cidade apelidos como Capital Verde.

Fonte: <http://www.acr.arq.br/blog/importancia-planejamento-urbano> Acessado em: 09/06/2018

