

INSTITUTO VALE DO CRICARÉ  
FACULDADE VALE DO CRICARÉ  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JAMILA MOURA RODRIGUES

**ESPAÇOS PÚBLICOS: A TRANSFORMAÇÃO URBANA ATRAVÉS  
DA REVITALIZAÇÃO**

SÃO MATEUS

2019

JAMILA MOURA RODRIGUES

**ESPAÇOS PÚBLICOS: A TRANSFORMAÇÃO URBANA ATRAVÉS  
DA REVITALIZAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Vale do Cricaré, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Mariana Oliveira  
Coorientadora: Maisa Favero.

SÃO MATEUS

2019



JAMILA MOURA RODRIGUES

## **ESPAÇOS PÚBLICOS: A TRANSFORMAÇÃO URBANA ATRAVÉS DA REVITALIZAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Vale do Cricaré, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em \_\_\_\_ de dezembro de 2019

### **BANCA EXAMINADORA**

---

PROF. MARIANA OLIVEIRA  
FACULDADE VALE DO CRICARÉ  
ORIENTADORA

---

PROF. M.<sup>a</sup> MAISA FAVERO  
FACULDADE VALE DO CRICARÉ  
COORIENTADORA

SÃO MATEUS

2019

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, aos meus pais Jamil e Leny e à minha irmã Jaiane, que confiaram e acreditaram em mim e foram os maiores incentivadores das realizações dos meus sonhos. Sei que não mediram esforços e sem o amor, carinho e compreensão deles nada disso seria possível hoje. Dedico também em especial aos meus avós Arlinda e José (*in memoriam*) no qual devo seus ensinamentos e valores passados. Obrigada por tudo! Saudades eternas! Dedico também este trabalho aos meus tios, tias, primos e a minha prima e afilhada Fernanda. Dedico também este trabalho em especial aos meus amigos que sempre estiveram compreensivos ao meu lado me incentivando em todos os momentos. A vocês dedico este trabalho e todo meu carinho, obrigada por cada abraço, cada palavra de força e apoio que me deram e principalmente por tanto amor. Sem a ajuda, confiança e compreensão de todos vocês este sonho não seria possível ser realizado.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradeço a Deus por ter me abençoado e me fortalecido nessa caminhada.

Aos meus pais, Jamil e Leny pelo amor, incentivo e apoio incondicional nas horas difíceis, de desânimo, cansaço, mas também em momentos de grandes alegrias.

Agradeço à minha irmã Jaiane, que nos momentos de minha ausência dedicados aos estudos, sempre permaneceu compreensiva e paciente nos momentos de angústia e estresse.

Agradeço aos meus tios, tias e primos e minha prima e afilhada Fernanda pelo apoio desde o início e pela contribuição valiosa.

Meus agradecimentos aos meus amigos, aqueles de longa data e aqueles que fiz na faculdade, no qual foram companheiros em todos os momentos.

Agradeço também a minha orientadora Mariana Oliveira pelo apoio e incentivo durante essa caminhada, onde me fez entender que era preciso todo esforço e dedicação para fazer esse momento acontecer. Agradeço também a minha coorientadora Maisa Favero por ter aceitado estar junto comigo nessa jornada e por sempre conversar e orientar com paciência e se envolver no meu trabalho. Agradeço a minha coordenadora de curso Patrícia Madeira, por ter me apoiado e me auxiliado nos momentos em que mais precisei sempre disposta a ajudar e incentivar. Por fim agradeço a todos os professores que estiveram juntos comigo, no qual ensinaram sempre com dedicação e incentivo para que chegasse até aqui. A todos meu agradecimento.

“Há um tempo em que é preciso abandonar as roupas usadas, que já tem a forma do nosso corpo, e esquecer os nossos caminhos, que nos levam sempre aos mesmos lugares. É o tempo da travessia: e, se não ousarmos fazê-la, teremos ficado, para sempre, à margem de nós mesmos.”

Fernando Teixeira de Andrade

## RESUMO

O uso e ocupação do solo têm ampliado cada vez mais e o setor da construção civil cresceu junto com o aumento populacional e embora existam leis que regulamentam essa ocupação, as mesmas nem sempre são obedecidas, ocasionando um crescimento desordenado e conseqüentemente problemas que atingem diretamente a cidade como um todo. A Urbanização de uma cidade está ligada ao desenvolvimento da mesma e a qualidade de vida de seus habitantes, a cidade de São Mateus/ES é uma das mais antigas do país e o município tem se desenvolvido de maneira significativa em vários setores como educação, saúde, indústria, turismo e outros. Um dos grandes destaques da cidade é o Balneário de Guriri, sendo um dos atrativos mais importantes, principalmente no setor turístico e econômico e com isso, o Balneário tem tido aumento populacional e passou a ter mais investimentos. Além disso, possui belezas naturais oferecendo variedades turísticas aos visitantes, porém, é possível observar que apesar do grande avanço do crescimento local o Balneário de Guriri necessita de melhorias no urbanismo, como a ponte do Mariricu, Rodovia Othovarino Duarte Santos e Avenida Governador Vieira de Rezende, no qual requer desenvolvimento na implantação de ciclovias, pontos de ônibus, construção de uma praça no centro do balneário, arborização, canteiros e outros, a fim de melhorar a qualidade de vida dos moradores e visitantes, além de propor conforto, segurança, movimentação da economia e mobilidade urbana. Conclui-se que é preciso intervir da melhor maneira e atender as necessidades impostas pelo urbanismo local, proporcionando organização e conforto.

Palavras-chave: revitalização, mobilidade, urbanismo e turismo.

## **ABSTRACT**

The use and occupation of the soil have increased more and more and the civil construction sector grew along with the population increase. Although there are laws that regulate this occupation, they are not always obeyed, causing disorderly growth and consequently problems that directly affect the city as a whole. The urbanization of a city is linked to its development and the quality of life of its inhabitants. The city of São Mateus / ES is one of the oldest in the country and the municipality has developed significantly in several sectors such as education, health, industry, tourism and others. One of the great highlights of the city is the Balneário de Guriri, being one of the most important attractions, mainly in the tourist and economic sector with this, the Balneário has had population increase and happened to have more investments. In addition, it has natural beauties, offering tourist varieties to visitors. However, it is possible to observe that in spite of the great advance of the local growth, the Balneario de Guriri needs improvements in the urbanism, like the bridge of the Mariricu, Othovarino Highway Duarte Santos and Avenue Governador Vieira de Rezende, in which it requires development in the implantation of bicycle lanes, bus stops, construction of a square in the center of the health resort, afforestation, flower beds and others, in order to improve the quality of life of residents and visitors, besides offering comfort, safety, economy movement and urban mobility. It is concluded that it is necessary to intervene in the best way and to meet the needs imposed by the local urbanism, providing organization and comfort.

Keywords: revitalization, mobility, urbanism and tourism.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Mapa turístico de Guriri, São Mateus/ES.....	18
Figura 02: Calçadas em Guriri, São Mateus/ES.....	22
Figura 03: Ciclovia em Guriri, São Mateus/ES.....	23
Figura 04: Fluxo de veículos em Guriri, São Mateus/ES.....	24
Figura 05: Transporte público São Mateus/ES.....	25
Figura 06: Modelo de Parklet.....	29
Figura 07: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Guriri, São Mateus/ES, com pouca implantação de paisagismo.....	31
Figura 08: Local onde era a praça localizada na Av. Governador Vieira de Rezende (Centro Guriri), Guriri, São Mateus/ES .....	31
Figura 09: Primeira Etapa do Projeto de Requalificação da Rua Grande, São Luiz do Maranhão.....	32
Figura 10: Primeira Etapa do Projeto de Requalificação da Rua Grande, São Luiz do Maranhão.....	33
Figura 11: Praças Deodoro e Panteon completamente requalificadas. Foto: A.Baeta/Secom São Luís. Cortesia de Iphan .....	34
Figura 12: O novo Centro urbano de Sydney. Foto: A.Baeta/Secom São Luís. Cortesia de Iphan.....	34
Figura 13: O novo Centro urbano de Sydney. Foto: A.Baeta/Secom São Luís. Cortesia de Iphan .....	35
Figura 14: Projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC	36
Figura 15: Projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC	37
Figura 16: Projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC.....	38
Figura 17: Mapa da Rodovia que liga a cidade de São Mateus/ES, iniciando nas imediações do bairro Pedra D'Água; ponte do rio Mariricu e balneário de Guriri Mateus/ES, com demarcação do limite onde será aplicado o projeto.....	39

Figura 18: Localização da área de projeto, localizada na Rod. Othovarino Duarte Santos e Av. Governador Vieira de Rezende (Centro, Guriri), São Mateus/ES, com demarcação do limite onde será aplicado o projeto .....	40
Figura 19: Zoneamento Eixo de Dinamização 02 (ED 02) indicando a localização da área de projeto, localizada na Av. Governador Vieira de Rezende, Guriri, São Mateus/ES, com demarcação do limite onde será aplicado o projeto.....	41
Figura 20: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES.....	43
Figura 21: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando a carência de equipamentos .....	44
Figura 22: Av Governador Viera de Rezende em de Guriri, sem disposição de lixeiras.....	45
Figura 23: Iluminação pública na Rodovia Othovarino Duarte Santos .....	46
Figura 24: Pontos de ônibus sem estrutura para atender a população em Guriri .....	47
Figura 25: Praça no início da demolição no Centro de Guriri, São Mateus/ES .....	47
Figura 26: Praça demolida no Centro de Guriri, São Mateus/ES .....	48
Figura 27: Praça demolida no Centro de Guriri, São Mateus/ES, atualmente utilizada como estacionamento de veículos .....	48
Figura 28: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando a carência de áreas verdes.....	49
Figura 29: Rodovia Othovarino Vieira de Rezende, Guriri, com ausência de espaços verdes.....	50
Figura 30: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando área de circulação de pedestres e ciclistas .....	51
Figura 31: Guriri com ciclo faixa sem segurança.....	52
Figura 32: Guriri com ruas sem calçamento e calçadas inadequadas .....	52
Figura 33: Rodovia Othovarino Duarte Santos, em Guriri, com um trecho sem calçadas adequadas .....	53
Figura 34: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando área de uso do solo .....	54
Figura 35: Mapa viário da área de intervenção de Guriri, São Mateus/ES, pontuando as vias coletoras, locais e arteriais.....	55
Figura 36: Ondas do mar.....	56
Figura 37: Prancha de surf.....	57



Figura 38: Croqui da intervenção em planta baixa canteiros central e avenida.....	57
Figura 39: Croqui da intervenção em planta baixa da Rodovia Othovarino Duarte Santos.....	58
Figura 40: Croqui do ponto de ônibus em perspectiva.....	65
Figura 41: Croqui do canteiro em perspectiva.....	65
Figura 42: Imagem 3D praça.....	66
Figura 43: Imagem 3D Rodovia.....	66
Figura 44: Imagem 3D Rodovia.....	67
Figura 45: Imagem 3D praça.....	68
Figura 46: Imagem 3D praça.....	68
Figura 47: Imagem 3D ponte.....	69
Figura 48: Imagem 3D canteiro central avenida.....	70

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>14</b>
2.1 REVITALIZAÇÃO URBANA.....	14
2.1.1 Revitalização Urbana em Balneários Turísticos.....	15
2.2 MOBILIDADE URBANA.....	18
2.2.1 Mobilidade urbana e turismo.....	19
2.2.2 Principais mobilidades urbanas de Guriri.....	21
2.3 SUSTENTABILIDADE URBANA E REVITALIZAÇÃO.....	25
2.3.1 Sustentabilidade em Espaços Públicos: Uso de Parklets.....	27
2.3.2 ARBORIZAÇÃO Urbana.....	29
<b>3 ESTUDOS DE CASOS.....</b>	<b>32</b>
3.1 PRIMEIRA ETAPA DAS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO .....	32
3.2 THE GOODS LINE PROJECT: O NOVO CENTRO URBANO SYDNEY .....	33
3.3 REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ – SC .....	35
<b>4 PROJETO DE INTERVENÇÃO.....</b>	<b>37</b>
4.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DO PROJETO.....	37
4.2 ZONEAMENTO URBANÍSTICO .....	40
4.3 TABELA DE PARÂMETRO DE ÍNDICES URBANÍSTICOS.....	40
4.4 DIAGNÓSTICO URBANO .....	41
4.4.1 Problema.....	42
4.4.2 Espaços de lazer.....	46
4.4.3 Áreas verdes .....	48
4.4.4 Circulação de pedestres e ciclistas.....	50

4.4.5 Calçada Cidadã e rampas de acesso.....	51
4.4.6 Mapa do Uso do solo: Comerciais e Residenciais.....	53
4.4.7 Mapa viário.....	53
<b>5 PARTIDO ARQUITETÔNICO.....</b>	<b>55</b>
5.1 CROQUI DO PROJETO DE REVITALIZAÇÃO .....	56
<b>6 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....</b>	<b>58</b>
<b>7 FLUXOGRAMA.....</b>	<b>60</b>
<b>8 MEMORIAL JUSTIFICATIVO.....</b>	<b>62</b>
<b>9 DESCRIÇÃO DO PROJETO.....</b>	<b>63</b>
<b>10 PERSPECTIVAS DO PROJETO.....</b>	<b>65</b>
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>71</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>72</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A cidade de São Mateus/ES é a segunda mais antiga do país, segundo Nardoto e Lima (2001), sendo assim conhecida pelo forte desenvolvimento turístico e cultural. O turismo da cidade é movimentado pelos diversos pontos turísticos que fazem parte da história do município, como o Sítio Histórico Porto São Mateus, museus, igrejas seculares, casarões e outros. A Ilha de Guriri se realça pelas águas mornas, maré baixa e piscinas naturais, além do clima de sol durante quase o ano inteiro (Nardoto e Lima, 2001). Com isso, auxilia a economia possibilitando o aumento de vendas dos comércios principalmente no período do verão, sendo assim um dos grandes destaques da cidade de São Mateus é o Balneário de Guriri, tornando-se um dos atrativos mais importantes, principalmente no setor turístico e econômico (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS, 2019).

Segundo Guerra (2016), o município tem se desenvolvido de maneira significativa em vários setores como educação, saúde, indústria e outros. É possível observar que apesar do grande avanço do crescimento na cidade, é necessário e importante um planejamento no desenvolvimento urbanístico. De acordo com o Jornal G1 (2016), o Balneário de Guriri tem se desenvolvido principalmente no setor de construção civil e loteamentos. Observa-se que apesar desses benefícios, Guriri requer melhorias no urbanismo. De acordo com análises foi possível observar a ausência de ciclovias seguras, calçadas deterioradas, impossibilitando uma mobilidade com segurança, canteiros com vegetação e outros.

A Rodovia Othovarino Duarte Santos é a principal via que liga a cidade de São Mateus à Guriri, no qual toda a sua extensão possui comércios de pequeno, médio e grande porte. A Av. Governador Vieira de Rezende, localizada no Centro do balneário é composta com rotatórias, além de comércios. Porém, partes da Rodovia iniciando na ponte sobre o rio Mariricu até a Avenida apresentam poucos cuidados importantes, bem como manutenções e adequações como rampas de acesso, calçadas, estacionamentos, ciclovias mais seguras e outros.

Sendo assim o objetivo geral é propor revitalização da Rodovia Othovarino Duarte Santos e Avenida Governador Vieira de Rezende (Centro do balneário de Guriri) para possibilitar um desenvolvimento urbano turístico e econômico.

O presente estudo busca como objetivos específicos:

- Analisar melhorias na mobilidade urbana em Guriri e elaborar um diagnóstico urbano;
- Estudar formas de planejamento turístico, cultural e lazer para o desenvolvimento de cidades turísticas;
- Estudar sobre a revitalização urbana e revitalização urbana em balneários

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

O referencial teórico a seguir foi elaborado através de pesquisas e estudos com o objetivo de obter embasamento para o desenvolvimento do projeto, sendo estruturado em três tópicos: revitalização urbana; mobilidade urbana e sustentabilidade e revitalização.

### **2.1 REVITALIZAÇÃO URBANA**

A revitalização urbana consiste na recuperação de espaços urbanos que estão abandonados, áreas que com o decorrer do tempo tiveram crescimento sem planejamento de maneira desordenada sendo degradadas ao longo do tempo. Esse processo de organização dos espaços urbanos está diretamente ligado ao planejamento estratégico integrado e ao plano diretor do município, podendo ser feito por meio de reconstruções, reestruturações e reformas para transformar as instalações antigas em contemporâneas, auxiliando numa melhor utilização e qualidade urbana (JARDIM, 2012).

A aplicação da revitalização urbana teve início entre 1950 e 1970, onde a prioridade era a recuperação de edifícios históricos e a reorganização de áreas centrais, no qual o objetivo consistia para que essas áreas pudessem se desenvolver de forma favorável na evolução da cidade e no progresso do comércio local (ARANTES; MARICATO; VAINER, 2000, p. 44).

O processo de revitalização urbana também obteve destaque no período da revolução industrial, no qual as cidades começaram a passar por diferentes transformações, sendo expandidas de maneira significativa, onde a população passou a ocupar o meio urbano fazendo com que a cidade se desenvolvesse

permitindo que tivesse várias funções (ARANTES; MARICATO; VAINER, 2000, p. 44).

Outro fator importante para o início do período da revitalização urbana foi no período da II Guerra Mundial, onde várias metrópoles passaram por grande avanço econômico (PEREIRA, 2009, p.46). No período a partir do último cartel do século XX as implantações de projetos contemporâneos inovaram os espaços urbanos, enriquecendo as áreas destes e valorizando áreas degradadas permitindo um novo uso e proporcionando uma melhor organização do espaço.

Com isso, a configuração do urbanismo buscava explorar e aplicar a funcionalidade do local, não dando a devida atenção em proporcionar a beleza do espaço. Com isso, causava um impacto visual negativo acarretado por mobiliários urbanos, disponibilidade de eletricidade, telefones, fluxos intensos de automóveis e outros fatores que contribuía para a poluição visual. Com tudo se fez necessário a implantação de um urbanismo moderno e projetos que ajudassem a proporcionar uma melhor condição de vida para a população e a disposição do urbano (RELPH 1985, p. 51). A expansão urbana vem aumentando não somente nos grandes centros urbanos, mas sim em cidades pequenas e médias. O desenvolvimento de cidades turísticas, principalmente em balneários turísticos tem se expandido de maneira significativa, ao qual requer maior atenção e organização para que este cresça de maneira ordenada (BERSAN E ROSA, 2016).

### **2.1.1 Revitalização Urbana em Balneários Turísticos**

O turismo pode ser definido de diversas maneiras; podendo ser o deslocamento de pessoas de sua localidade habitacional para outros locais, com o intuito de buscar lazer e diversão; alguns autores afirmam que o turismo é uma atividade profissional, que usufruem de bens culturais e econômicos. O turismo é um meio no qual influencia o consumo de bens e serviços, independente das definições existentes (JOBOLI, 2009).

Para um bom desenvolvimento turístico é necessário estudos e análises de sua capacidade para que o mesmo seja viável para o local. É possível analisar que o município, o Estado, empresas e comércios possuem o mesmo objetivo, lucrar com o ramo turístico local. Com isso, irá movimentar o setor econômico, gerar empregos,

consumos, investimentos, enaltecer a cultura e outros benefícios. Vale ressaltar que muitas empresas e até mesmo o Estado faz investimentos em projetos turísticos visando somente o rendimento lucrativo em valores reais, sem visar as vantagens culturais e natural do local, ou seja, esse investimento só visa lucros e não colabora com a população (RODRIGUES 1997, p. 17).

Segundo a Fabra (2019) planejar é o processo que se destina a produzir um ou mais futuros desejados, um planejamento turístico deve potencializar os benefícios socioeconômicos e reduzir os custos, possibilitando o bem-estar da comunidade e a remuneração dos empreendimentos do setor. O turismo é uma das atividades econômicas mais reconhecidas mundialmente, isso se dá pelos diversos benefícios que o mesmo traz como, empregos, crescimento local, melhoria na infraestrutura e outros.

A atividade turística detém a capacidade de promover impactos tanto positivos quanto negativos. Pode ser uma atividade importante para o desenvolvimento das cidades seja ela de pequeno ou grande porte, cada uma possui suas particularidades em dispor seus atrativos. Em consequência disso o turismo urbano pode oferecer benefícios econômicos, sejam através de empregos ou economia local. Com tudo, se o planejamento para o desenvolvimento turístico não for elaborado de maneira correta poderá ocorrer impactos negativos, como o não crescimento local, desemprego, desinteresse em investimentos, dentre outros (PORTAL EDUCAÇÃO, 2009). O turismo pode ser desenvolvido a partir de cidades litorâneas, cultural, gastronômico, religioso e outros.

Os espaços de balneários turísticos tem se desenvolvido cada vez mais, no qual o turismo e lazer se complementam e auxiliam no crescimento local.

Segundo Krippendorf (1999, p. 35):

“O turismo balneário atrai muito as pessoas as praias, os rios, os lagos, as nascentes e mesmo as piscinas artificiais fazem do turismo balneário a forma mais costumeira e procurada da era industrial, pois significam liberdade, o alívio e a naturalidade da vida que as pessoas percebem que estão perdendo a cada dia, envolvidas nas realidades urbanas que, além de destruir a beleza e as virtudes dos recursos naturais, lhe tiram a possibilidade de um viver pleno de sua humanidade.”

O balneário é uma riqueza natural do local onde está inserido, é um meio estratégico para atração de lazer não somente do público local, mas também um atrativo para públicos de outros municípios, estados ou até mesmo estrangeiros. A revitalização urbana em balneários turísticos auxilia no desenvolvimento do mesmo, proporcionando lazer, atrativos culturais e sociais. O planejamento deve ser elaborado visando não somente os moradores e os visitantes, mas também a questão ambiental para assim planejar uma revitalização de projeto turístico sustentável e responsável. Atualmente a preocupação em inovar balneários turísticos com elementos sustentáveis tem se tornado comum, como implantação da arborização, utilização de eucaliptos por se tratar de uma madeira ecologicamente correta e outros, fazendo com que não seja projetado pensando somente na estética, mas sim na sociedade, cultura e meio ambiente (BERSAN E ROSA, 2016).

De acordo com a Prefeitura Municipal de São Mateus, o Balneário de Guriri possui desenvolvimento turístico e é conhecido nacionalmente pela praia e eventos promovidos, como carnaval, réveillon, Guriri Road Fest, um encontro de motoqueiros e outros. Além do projeto Tamar, destinado para uma base de pesquisa de tartarugas marinhas. A culinária é bem diversificada como acarajé, moquecas, caruaru, mariscos e outros. Com tudo, um bom planejamento e implantação de atrativos poderão proporcionar movimento turístico durante todo o ano, pois, a localidade dispõe de características e aspectos favoráveis à prática do turismo e apresenta uma demanda relevante.

Apesar de conter uma boa estrutura, o Balneário de Guriri requer algumas intervenções a fim de melhorar seu desenvolvimento turístico, para assim possibilitar ciclo considerável na economia local, promovendo uma melhor valorização do município e fortalecer suas potencialidades. A figura 01 mostra o mapa turístico criado pela prefeitura de São Mateus, com o intuito de divulgar as atrações do balneário de maneira simples e didática.





do espaço, ou seja, o espaço público urbano deixou de ser público; passando ser restrito ao uso de um grupo social fazendo com que outros grupos evitem ou não queiram frequentar esses espaços. O principal objetivo das cidades é potencializar o acesso de bens, cultura, lazer, serviços e outros entre sua população, mas só é possível alcançar esse objetivo se houver mobilidade urbana adequada para os espaços públicos (Ministério das Cidades, 2006).

Um espaço público mal planejado e sem organização limita a mobilidade urbana com qualidade e conseqüentemente a função social e o propósito do desenvolvimento no crescimento econômico, delimitação da expansão do espaço do fluxo motorizado e suas conseqüências sobre as cidades, pessoas e o meio ambiente. Dentre essas conseqüências e problemas estão os congestionamentos, emissão de poluentes, ruído, fragmentação de comunidades, acidentes, uso de energia não-renovável e outros problemas que atingem diretamente na mobilidade urbana (Bertolini *et al.*, 2008). São esses problemas que dificultam a mobilidade urbana no espaço público.

Para promover e desenvolver mobilidade urbana com conforto, qualidade e segurança no espaço público as cidades tem realizado revitalizações em ruas, avenidas, rodovias, praças e outros espaços com o objetivo de oferecer circulação de pedestres, ciclistas e veículos, sem que um invada o espaço do outro. Dessa maneira, o espaço urbano será acessível a todos (BARRETO, 2013).

### **2.2.1 Mobilidade urbana e turismo**

A locomoção de um lugar a outro sempre fez parte da humanidade, os deslocamentos eram exclusivos ao comércio, à procura de alimentos, maneiras para melhorar as condições e a qualidade de vida, as vontades políticas no crescimento territorial, descanso, lazer e saúde (VALENTE; CURY, 2004). Com a nova “era digital” foi possível oportunizar o desenvolvimento e melhorias na infraestrutura de transportes, saúde, lazer, comércios e o crescimento no setor turístico. Atualmente, a atividade turística se destaca por promover desenvolvimento econômico, interação social, geração de empregos e outros benefícios (LAGE; MILONE, 2001).

A facilidade na locomoção das pessoas permitem o fácil acesso em visitar, conhecer outros lugares e assim motivar a mobilidade urbana e o turismo, no qual

ambos são dois fatores que se completam, onde segundo Coriolano e Fernandes (2012, p.2), “sem mobilidade não há turismo”, pois para se ter turismo é necessário o deslocamento, fluxo de pessoas, veículos, mudanças de lugares e outros. A mobilidade é composta por questões sociais, culturais e até psicológicas, podendo desenvolver questões positivas e negativas, como por exemplo melhorar a questão social de um local e com isso prejudicar o setor social de um local e o setor cultural.

De acordo com Coriolano e Fernandes (2012, p.6) o turismo está de certa maneira ligado as mobilidades momentâneas em locais em que ocorre a chamada turisficação, no qual envolve a mobilidade turística em fluxos culturais, sociais, financeiros e outros que auxiliam no desenvolvimento.

Os fluxos turísticos provocam modificações no espaço e na conduta das sociedades. A mobilidade turística tem forte influência na economia, estrutura local e na paisagem. Com isso, a estrutura e organização local deve ser bem planejada para que assim os turistas tenham satisfação e garantia de mobilidade com conforto, segurança e qualidade.

O mal planejamento urbano, social e turístico pode ocasionar impactos negativos, possibilitando a implantação do turismo em massa, ou seja, deslocamento de grande número de pessoas e conseqüentemente contribuindo para a deterioração ambiental e a sociedade, podendo de certa forma prejudicar e em certos casos impedir a mobilidade (TOSTA E KUNZ, 2014).

O crescimento urbano no decorrer dos anos acarretou na expansão urbana. De acordo com o IBGE (2014), O Brasil possui um alto índice de população vivendo em centros urbanos, sendo mais de 84%. Com tudo, é possível observar o aumento da extensão do território urbano, os fluxos de veículos, bicicletas e pedestres.

Junto com esses crescimentos vieram os problemas, como a dificuldade na mobilidade urbana, sendo esse um dos desafios encontrados pela população. Com o aumento do fluxo o deslocamento no dia-a-dia tem se tornado complicado, onde a organização do espaço tem dado lugar a insegurança, como calçadas irregulares, rampas, ciclovias, estacionamentos de veículos e outros diversos fatores são essenciais para obter um urbano organizado e seguro (FERREIRA, 2017).

O balneário de Guriri, tem se expandido de forma significativa com implantação de comércios, moradias e loteamentos, como loteamento João de Barro, Soma Verano, Bosque da praia e diversos investimentos que tem sido um dos principais fatores de desenvolvimento local, porém, é necessário ressaltar os impactos negativos causados pela ausência de planejamento de desenvolvimento da cidade.

O espaço urbano é definido pelas várias atividades, como empreendimentos, novas moradias, espaços públicos e outros, onde ocorre o aumento do fluxo de veículos, pedestres e ciclistas fazendo com que estes dividam o mesmo espaço e aumente a insegurança (RIBEIRO, 2012). Para precaver esses conflitos é essencial propor deslocamentos seguros para pedestres e ciclistas, locais adequados para estacionamentos de veículos bem como a circulação, fazendo com que assim o acesso seja igualitário a todos dentro da cidade.

### **2.2.2 Principais mobilidades urbanas de Guriri**

De acordo com análises e estudos foi possível observar que dentre as principais mobilidades urbanas do balneário de Guriri estão: pedestres; bicicletas, automóveis e transporte público. Onde cada uma possui funções importantes para o desenvolvimento do balneário.

Atualmente é possível observar que em alguns centros urbanos o pedestre tem perdido o seu espaço e direito de circulação. Isso se deve as dificuldades impostas no dia a dia, onde a desorganização urbana, e o descumprimento das leis em vigor, tornaram os centros urbanos caóticos, pois as calçadas não são somente utilizadas por pedestres, mas sim como estacionamento de motos, carros, montagem de barracas e outras barreiras fazendo com que os pedestres usem as vias de trânsito atribuídas para veículos motorizados se locomoverem. Portanto, essas gravidades colocam em perigo a saúde e a integridade física do pedestre (OLIVEIRA, 2014).

As calçadas adequadas, rampas e faixas de pedestres são importantes para propor uma circulação mais segura, auxiliando na redução da periculosidade dos pedestres no espaço urbano. De acordo com a figura 02 observa-se que em Guriri possui alguns pontos onde as calçadas estão deterioradas impedindo fluxo seguro,

além da ausência de rampas em alguns pontos fazendo com que as pessoas com necessidades especiais não consigam ter acesso apropriado ou até mesmo locomoção. Vale ressaltar também que no balneário existem calçadas de acordo com a Lei Municipal, facilitando o acesso de maneira correta.



Figura 02: Calçadas em Guriri, São Mateus/ES  
Fonte: arquivo pessoal – Julho de 2019.

Segundo Soares (2015), as bicicletas surgiram como uma opção de mobilidade de maneira mais acessível e econômica, sendo popular e auxiliando na locomoção nos centros urbanos. O Balneário de Guriri possui diversas formas de mobilidade urbana, no qual a mais utilizada é a bicicleta. Nos últimos anos as bicicletas ganharam espaço no meio urbano, sendo uma alternativa sustentável para locomoção econômica e eficiente, além de uma prática de esporte (SALES, 2012).

Com o aumento do fluxo de veículos, o deslocamento nas cidades se tornou cada vez mais complicado, como por exemplo, o aumento de congestionamento no trânsito e conseqüentemente na demora para as pessoas chegarem ao seu destino. Por tanto, a mobilidade com bicicletas passou a se tornar preocupante.

De acordo com Reis (2019), o número de acidentes e óbitos envolvendo ciclistas aumentou em todo o Brasil. Deste modo, os ciclistas requerem ciclovias adequadas e seguras possibilitando sua locomoção nos centros urbanos, o

Balneário de Guriri é um exemplo disso, no qual a revitalização da ciclovia (figura 03) poderá propor atender as necessidades com segurança.

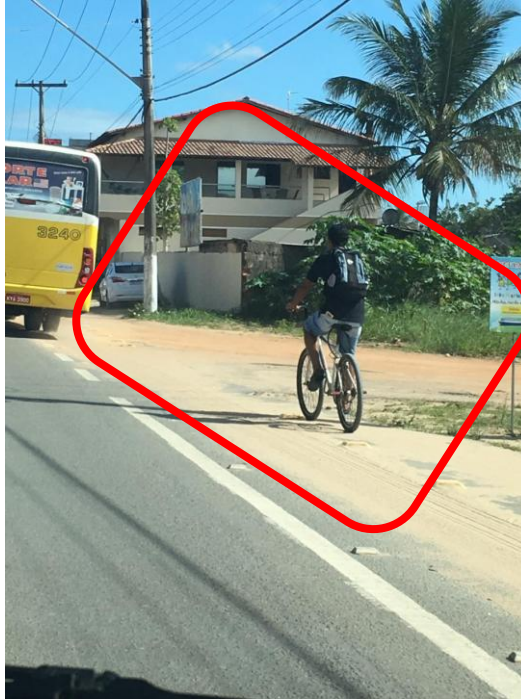


Figura 03: Ciclovia em Guriri, São Mateus/ES  
Fonte: arquivo pessoal – Julho de 2019.

Segundo Borges (2012), o automóvel é símbolo de conquista e desenvolvimento em transportes desde seu surgimento até em tempos atuais. Com o passar do tempo seu uso se tornou essencial, porém, trouxe complicações. É notório que a cada dia que passa o número de veículos nas cidades só aumentam causando engarrafamento, acidentes e trânsito caótico, pois nem todos os lugares comportam a quantidade de veículos existentes, ocasionando congestionamentos e uma superlotação.

Analisando os conflitos provenientes do aumento de veículos nos centros urbanos é possível propor meios que auxiliem no desenvolvimento urbano organizado, como propostas de ciclovias e faixas para pedestres, implantação de espaços para locações de bicicletas e outras formas que incentivem as pessoas se locomoverem pela cidade de diferentes maneiras e assim “desafogar” o trânsito (ZAMIN et al., 2018).



De acordo com a Revista Apólice (2018) o Brasil registra quarenta e sete mil mortes por acidente de trânsito anualmente, isso justifica que o país como um todo não está preparado para o uso de automóveis pela população.

O balneário de Guriri possui fluxo de veículos considerável, seja automóveis, ônibus, caminhões de transportes e outros (figura 04). A mobilidade automobilística nesse setor requer atenção, pois é considerado um dos mais utilizados. Dessa forma é preciso pensar em um trânsito ordenado, evitando conflitos entre pedestres, ciclistas e automóveis.



Figura 04: Fluxo de veículos em Guriri, São Mateus/ES  
Fonte: arquivo pessoal – novembro de 2019.

A mobilidade por meio de transporte público é uma atividade necessária à sociedade e detém vantagens, proporcionando a circulação das pessoas e a realização das atividades sociais e econômicas (LOMBARDO e CARDOSO SOBREIRA, 2010). O ônibus é um meio de transporte mais utilizado e influencia na mobilidade urbana. Segundo Araújo et al. (2013), o aproveitamento no uso do ônibus se destaca pelo auxílio em atender grandes quantidades de pessoas permitindo o deslocamento dessas.

Os primeiros ônibus surgiram no ano de 1600 e eram movidos através de tração animal. No Brasil, esse meio de transporte chegou no século XIX e desde então foi se aprimorando para suprir as necessidades, como transportes mais

rápidos e seguros até chegar aos ônibus atuais, buscando modernidade e conforto (RAMOS et al., 2017).

Segundo Araújo et al. (2013) o transporte coletivo chegou para possibilitar o desenvolvimento das cidades, no qual permite o deslocamento dentro da cidade e uma ligação entre uma cidade a outra. A utilização de ônibus permite que as pessoas tenham acesso a atividades rotineiras bem como, trabalho, lazer, escola e outros.

O transporte público no Balneário de Guriri é de grande importância para a locomoção de pessoas, seja dentro do próprio Balneário ou para a cidade de São Mateus. Atualmente no município existe apenas a Viação São Gabriel (figura 05), única empresa da cidade que fornece esse tipo de transporte. De acordo com a mesma no momento presente existem 14 (quatorze) linhas disponíveis para efetuar esse trajeto com diversos horários durante todo o dia, tendo início as 05:00hs da manhã e finalizando suas atividades as 01:00hs da manhã do dia seguinte.

Desse modo, as implantações de pontos de ônibus adequados são de grande relevância para o Balneário de Guriri, visto que o grande número de usuários do transporte público requer atenção para assim alcançar o objetivo que é de atender a demanda com conforto e segurança.



Figura 05: Transporte público São Mateus/ES  
Fonte: arquivo pessoal – Julho de 2019.

### 2.3 SUSTENTABILIDADE URBANA E REVITALIZAÇÃO

O termo da palavra sustentabilidade foi elaborado em 1987, na Assembléia Geral da ONU, que justificam e baseiam a concepção de sustentabilidade se



sustentam a partir de: o alerta para o esgotamento dos recursos naturais e uma possível catástrofe gerada pela ausência destes na sociedade de consumo; e as consequências climáticas e naturais referentes ao consumo considerável “insustentável”, como por exemplo, o Aquecimento Global (Nações Unidas Brasil).

Vale ressaltar que a questão da sustentabilidade não é estabelecida apenas em discurso ambiental, engloba o tripé da sustentabilidade, a Triple Bottom Line (economia, meio ambiente e sociedade) e também as questões culturais e outras (LIMA, 2017). É necessário que as condições sociais e econômicas se mantenham no presente e para as gerações futuras, permitindo um desenvolvimento contínuo e viável.

Os centros urbanos cresceram junto com o aumento populacional, os problemas e o descaso com a natureza aumentaram de forma diretamente proporcional a esse fato. Com isso, o homem vem buscando alternativas e soluções para amenizar ou mesmo reverter os problemas causados por esses impactos (HENEINE, 2008). Os espaços permeáveis vêm diminuindo com o crescimento da ocupação de construções diminuindo as taxas de infiltração aumentando o escoamento superficial e colocando em perigo a garantia de um bom desenvolvimento dos ecossistemas naturais.

Atualmente o tema da sustentabilidade tem sido um dos mais discutidos no mundo, pois cada vez mais é proposta a modificação do ambiente urbano com qualidade e preocupação em preservar e conservar o mesmo, visando à inclusão dos quesitos ambientais, modificando os ambientes buscando melhorar a qualidade de vida urbana. Antes de qualquer intervenção é de grande importância o conhecimento aprofundado sobre o local. A proposta em projetar um novo urbanismo busca promover menor utilização de transportes motorizados, reduzindo ruídos, emissão de gases poluentes e incentivando a utilização de bicicletas, maior circulação de pedestres e melhor conectividade (Grant, 2009; EPA, 2012).

A revitalização de áreas urbanas com diferentes utilizações sejam rodovias, avenidas, praças, ruas, centros históricos e outros é opção de ocupação de áreas degradadas, desvalorizadas e vazios urbanos, com implantação de áreas verdes, ciclovias, ciclofaixas, circulação para pedestres, praças e outros. Com isso, irá

auxiliar na redução de impactos ambientais, sociais, econômicos, cultural e na expansão territorial desordenada, proporcionando a valorização da cidade.

O desenvolvimento da arquitetura e do ambiente construído em direção à sustentabilidade ambiental, considerando benefícios socioeconômicos, implica uma revisão do processo projetual convencional, em que métodos de pesquisa pró-projeto remetem a uma interação maior entre pesquisa e proposição, com a inclusão de novas variáveis, compondo arquitetura, desenho urbano e planejamento em suas várias escalas (GONÇALVES E DUARTE, 2006).

No momento atual, um dos grandes desafios da sustentabilidade urbana é a implantação de cidades sustentáveis, onde não restringe em prevalecer à conservação e recuperação das riquezas naturais, mas no bom planejamento e organização do espaço, analisando e atendendo as necessidades de cada cidade, pois as mesmas são sistemas vivos que estão em constante mudança.

Ainda são encontradas muitas dificuldades em inserir meios que proporcionem o desenvolvimento da comunidade de maneira sustentável, com isso as autoridades públicas devem propor incentivos nos processos de junção e planejamento da sustentabilidade, a fim de atender as atividades da sociedade e a integridade nas alternativas políticas motivadoras de suas propostas, organização e execução (GOMES e ZAMBAM, 2011).

### **2.3.1 Sustentabilidade em Espaços Públicos: Uso de Parklets**

O mobiliário urbano são objetos, elementos e pequenas construções integrantes do cenário urbano, podendo ser utilitário ou não, no qual podem ser implantados em espaços públicos por intermédio do poder público responsável e em áreas privadas, com o intuito de beneficiar a população. A utilização de mobiliários urbanos sustentáveis pode colaborar para o desenvolvimento de cidades mais eficientes e sustentáveis (BRASIL, 2000).

As preocupações na fabricação de mobiliários que provocassem degradação ao meio ambiente começaram através dos movimentos vanguardista no século XX, onde a escola Bauhaus, localizada na Alemanha ganhou destaque em produzir peças que com economia, qualidade, durabilidade sem perder suas propriedades (PEREZ, 2010).

O mobiliário urbano também acompanhou as transformações e tecnologias que foram surgindo, como a utilização de novos materiais e criações de design contemporâneos, modificando o urbanismo como ruas, avenidas, parques, praças e outros e promovendo um impacto visual positivo. Com o intuito de mitigar os impactos ambientais causados pela fabricação e utilização de mobiliários urbanos, surgiram alternativas de materiais que auxiliasse nesse processo (MONTENEGRO, 2014).

Atualmente as cidades tem adquirido diversos mobiliários urbanos sustentáveis, um dos grandes destaques é a utilização de parklets. A implantação de parklets é mais do que ocupar um espaço no meio urbano e sim propor espaços de descanso, lazer, conforto, impacto visual positivo e outros benefícios. Com isso, o urbanismo tem se desenvolvido de maneira proveitosa, no qual onde os espaços públicos eram aproveitados somente para estacionamento de veículos ou espaços vazios sem utilidade pública, estão propondo melhor qualidade de vida para população, e gerando novos pontos de encontros e interação entre a sociedade (BURDETT, 2011 p. 116).

Os parklets surgiram como uma nova proposta de mudança no urbanismo e aproveitamento dos espaços públicos e tornando os mesmos mais humanizados, o baixo custo na montagem e manutenção são uma das suas vantagens além da participação da população em sua manutenção e construção. Vale ressaltar que para obter bons resultados é necessário realizar estudos dos locais onde serão implantados os parklets, bem como espaços disponíveis, fluxos, localização, estudo do entorno e outras análises de extrema importância para assim da vida e função ao urbanismo. Podem ter função de mobiliário, bicicletário, barreira de segurança e outros (SCARPATI, 2015). O modelo, escolha de materiais e suas características é dever do responsável técnico (RT). Podem ocupar vagas paralelas, perpendiculares e oblíquas. Os materiais aplicados devem ser de alta durabilidade; proporcionar fácil manutenção; baixo custo e impacto ambiental e sustentáveis (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JERÔNIMO, 2018). A figura 06 mostra um modelo e exemplo de parklet montado em via pública no Balneário de Camboriú, SC.



Figura 06: Modelo de Parklet.  
Fonte: Click Camburiú – Janeiro de 2018.

### 2.3.2 Arborização Urbana

Segundo a Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente (SMA) (2008), define-se arborização urbana:

O conceito de arborização urbana compreende toda cobertura vegetal de porte arbóreo existente nas cidades ocupando áreas livres públicas e coletivas, as áreas livres privadas e acompanhando o sistema viário.

O processo da evolução da Arborização Urbana começou a se desenvolver durante o século XV na Europa, mas seu desenvolvimento e prática ganhou força a partir do século XVII. No Brasil, a evolução da arborização urbana está diretamente associada ao desenvolvimento econômico e social do país, no qual se reflete nas transformações estruturais, sociais e políticas, onde ganhou força nas décadas no período da Revolução Industrial com a chegada de indústrias e o crescimento populacional, houve a necessidade da expansão territorial, fazendo com que a vegetação não tivesse somente função de estética e lazer, mas sim como uma alternativa necessária de higiene, conforto e preservação ambiental (LIMA NETO et al., 2007).

As cidades vivem em constantes mudanças econômicas, políticas e históricas onde quanto maior a cidade, maior serão os impactos sofridos por ela, sejam eles negativos ou positivos. Um dos impactos negativos é a escassez da vegetação urbana onde a escolha errada nos critérios básicos para a adaptação ao

uso do solo, promovendo ocupações inadequadas e assim gerando desmatamentos, aumento na produção de lixo e outros fatores.

O espaço urbano possui carências e descuidos, em muitos casos é possível observar que o crescimento das cidades foi de maneira desorganizada, sem planejamento e dando a devida impotência ao meio ambiente. Com isso, para a recuperação destas é necessário a intervenção e análises local. deverá ser objeto de um plano de arborização urbana viária.

Este precisará ser amplo, criterioso, e considerar todos os fatores relevantes, tais como a caracterização da tipologia urbana, características locais e condições físicas, bem como as interferências da infra-estrutura e dos recuos das edificações. A seleção de espécies vegetais será adequada às diferentes situações, mas também necessitará dotar a cidade de uma paisagem rica e diversa, fazendo uso das formas, volumes e florações que colorem as cidades nas diferentes estações (LAERA, 2006).

A arborização é fundamental para compor os espaços verdes urbanos e desempenha importante funções para propor a qualidade ambiental das cidades, influenciando na paisagem, ambiente, qualidade de vida, condições microclimáticas e outros. A implantação de áreas verdes é de grande impotências para proporcionar espaços organizados, amenizar a radiação solar, a velocidade do vento, barreira acústica, vegetação em grandes quantidade auxilia na frequência das chuvas, redução da poluição do ar e outros benefícios essenciais para os espaços urbanos e seus usuários (MASCARÓ, 2015 p. 43).

De acordo com análises em visita local, foi possível observar a carência da implantação do paisagismo no balneário de Guriri. Por se tratar de um local turístico e com alto desenvolvimento, este exige um paisagismo apropriado para desenvolver melhor conforto, funcionalidade e estética. Com isso, Guriri possui poucas áreas com paisagismo, como pode ser observado na figura 07, sendo que na Rodovia Othovarino Duarte Santos, a partir da ponte sobre o rio Mariricu até a Avenida Governador Vieira de Rezende, como mostra a figura 08 (Centro de Guriri) não dispõe de áreas verdes necessarias.



Figura 07: Rodovia Othovarino Duarte Santos, Guriri, São Mateus/ES, com pouca implantação de paisagismo.

Fonte: Arquivo pessoal – novembro de 2019.

De acordo com a figura 08, a praça localizada na Avenida (Centro de Guriri) não possui nenhum tipo de paisagismo tornando um ponto negativo para o local em possuir um grande vazio urbano.



Figura 08: Local onde era a praça localizada na Av. Governador Vieira de Rezende (Centro Guriri), Guriri, São Mateus/ES, com ausência de implantação de paisagismo.

Fonte: Arquivo pessoal – novembro de 2019.



### 3 ESTUDOS DE CASOS

#### 3.1 PRIMEIRA ETAPA DAS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO

A partir da análise do projeto de requalificação da Rua Grande/Maranhão foi observada a proposta de um espaço público de qualidade, priorizando os pedestres, com urbanismo ordenado, para possibilitar às pessoas a vontade de permanecer, usufruir e conviver. Esses foram os objetivos que conduziram a primeira etapa das obras de requalificação urbana, a partir da reestruturação de todo o Complexo Deodoro, que agora permite aos visitantes e moradores uma nova dimensão e percepção das Praças Deodoro e Panteon e das alamedas Silva Maia e Gomes de Castro (IPHAN, 2019).

Segundo Iphan (2019) um dos destaques desta obra foi a proporção das novas praças, no qual teve o objetivo de resgatar os valores históricos. A figura 09 mostra integração entre as praças e a alamedas, transmitindo impressão como se fosse um único lugar, uma praça única, com acessos adequados possibilitando o acesso sem obstáculos a todos de maneira geral.



Figura 09: Primeira Etapa do Projeto de Requalificação da Rua Grande, São Luiz do Maranhão.  
Fonte: Archdaily – 08/04/2019.

A figura 10 abaixo revela o novo paisagismo, iluminação pública, mobiliário urbano e pavimentação, além da abertura de pequenas praças rebaixadas, que funcionam como recantos para a permanência.



Figura 10: Praças Deodoro e Panteon completamente requalificadas. Foto: A.Baeta/Secom São Luís.  
Cortesia de Iphan.  
Fonte: Archdaily – 08/04/2019.

Responsáveis pela obra é o Governo Federal e o Iphan. (ARCHDAILY, 2019).

O projeto trouxe inspiração de como promover uma requalificação na área de projeto em Guriri, buscando aplicar soluções urbanísticas, bem como iluminação adequada, paisagismo, praças, pavimentação, ciclovias, estacionamentos e outros elementos que compõe um projeto urbanístico organizado evitando conflitos. Assim, buscará promover mobilidade urbana, entre pedestres, bicicletas e veículos. Além da construção de praça, pontos de ônibus, espaço de lazer e permanência, propondo conforto e qualidade social.

### 3.2 THE GOODS LINE PROJECT: O NOVO CENTRO URBANO DE SYDNEY

Em novembro do ano de 2014, a cidade de Sidney na Austrália, deu inicio as obras do novo centro urbano e um parque no setor sul da cidade: The Goods Line (GAETE, 2014).



O projeto teve o propósito de reaproveitar o local onde era utilizado para a passagem de trem de carga. Com isso, a revitalização desse espaço irá ser destinada para a construção de um pólo cultural para a prática de eventos. A implantação de ciclovias e passeios de pedestres teve o objetivo de proporcionar acesso de maneira simples pela população em geral (ARCHDAILY, 2019).



Figura 11: O novo Centro urbano de Sydney. Foto: A.Baeta/Secom São Luís. Cortesia de Iphan.  
Fonte: Archdaily – 08/04/2019.

O projeto do novo centro urbano de Sydney conceitua a reutilização e aproveitamento do espaço urbano local valorizando o mesmo fazendo com que a cultura, origens e histórias sejam lembradas, como mostra na figura 12.



Figura 12: O novo Centro urbano de Sydney. Foto: A.Baeta/Secom São Luís. Cortesia de Iphan.  
Fonte: Archdaily – 08/04/2019.

O projeto de revitalização de Guriri busca promover essa valorização e reutilização dos espaços relembrando as origens locais e a história, com isso o projeto tem o intuito de motivar o lazer e a economia local durante todo o ano, atraindo moradores e turistas. A implantação do paisagismo de forma correta poderá contribuir de maneira positiva, a acessibilidade também é outra questão importante que foi observado no projeto de reutilização do espaço do centro urbano de Sydney, pois é necessário elaborar projeto levando em consideração os possíveis usuários. A revitalização de Guriri buscará promover acessibilidade em toda a extensão do projeto, com conforto e segurança para todos.

### 3.3 REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ – SC

O projeto propõe a reurbanização do trecho norte-sul de São José. A malha urbana local é diversificada e facilitou a proposta de intervenções em diversos setores, como: edifícios históricos, igrejas, praças, orla marítima, circulação de veículos, circulação de bicicletas, equipamentos públicos, culturais, iluminação, áreas verdes e outros (BARATTO, 2014). A figura 13 mostra o resultado de uma proposta de intervenção criativa, atendendo as necessidades locais.



Figura 13: Projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC.  
Fonte: Archdaily - 08/04/2019.

Destacar o Centro Histórico é uma das principais propostas para proporcionar a valorização histórica e cultural local. A intervenção das vias teve o objetivo de

promover circulação segura e adequada aos pedestres. Foram propostos passeios mais largos com implantação de mobiliário urbano, vegetação e iluminação adequada, de maneira que os usuários possam usufruir um ambiente apropriado para lazer e contemplação.



Figura 14: Projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC.  
Fonte: Archdaily – 08/04/2019.

A implantação de uma nova praça buscará resgatar os valores sociais e culturais, sendo um ambiente elaborado para ser dinâmico, possibilitando convivência social (ARCHDAILY, 2014)

A proposta do projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC está ligado com a mobilidade urbana proposta no projeto de revitalização de Guriri, no qual o mesmo busca privilegiar a circulação do pedestre de forma a possibilitar o fluxo seguro e apropriado tanto de pessoas como de veículos, buscando aplicar diferentes formas de mobilidade como ciclovias adequadas, calçada cidadã devidamente sinalizada, estacionamento de veículos e carga e descarga, de maneira a atender com segurança e qualidade a todos os possíveis usuários.

Uma vez que o fluxo de pedestres, bicicletas e veículos é intenso necessitando de uma organização e segurança para que dessa forma o espaço seja utilizado da melhor maneira possível, além de área de permanência (praça), que atualmente é um espaço vazio e poderá promover um melhor aproveitamento possível, buscando um projeto que atenda as necessidades do bairro.

Dados do projeto:



Competição: 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., 2014, São José - SC



Figura 15: Projeto de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC.  
Fonte: [archdaily](#) – 08/04/2019.

## 4 PROJETO DE INTERVENÇÃO

### 4.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DO PROJETO

A área de intervenção do projeto fica localizada na cidade de São Mateus/ES, no balneário de Guriri. A figura 20 representa o mapa com a localização da proposta de projeto em Guriri, no qual a revitalização proposta para o projeto tem por objetivo a intervenção em parte da Rodovia Othovarino Duarte Santos, iniciando na ponte sobre o rio Mariricu, passando por toda a extensão da Rodovia até a Avenida Governador Vieira de Rezende (Centro de Guriri) e implantação de uma praça pública, para promover desenvolvimento urbanístico, suprimindo as necessidades locais e proporcionando uma melhor qualidade de vida. A figura 16 mostra localização da cidade de São Mateus, nas imediações do bairro Pedra D'Água até a ponte do Mariricu onde se inicia o Balneário de Guriri. A Figura 17 mostra o mapa identificando a área da proposta de intervenção do projeto em estudo.



Figura 16: Mapa da Rodovia que liga a cidade de São Mateus/ES, iniciando nas imediações do bairro Pedra D'Água; ponte do rio Mariricu e balneário de Guriri.  
Fonte: Google Adaptado – Setembro de 2019.

A figura 17 representa a localização da proposta do projeto de intervenção, utilizando a imagem do Google Maps, no qual é possível visualizar de uma maneira mais clara e dinâmica a localização da área de intervenção da proposta de projeto, bem como seu entorno.

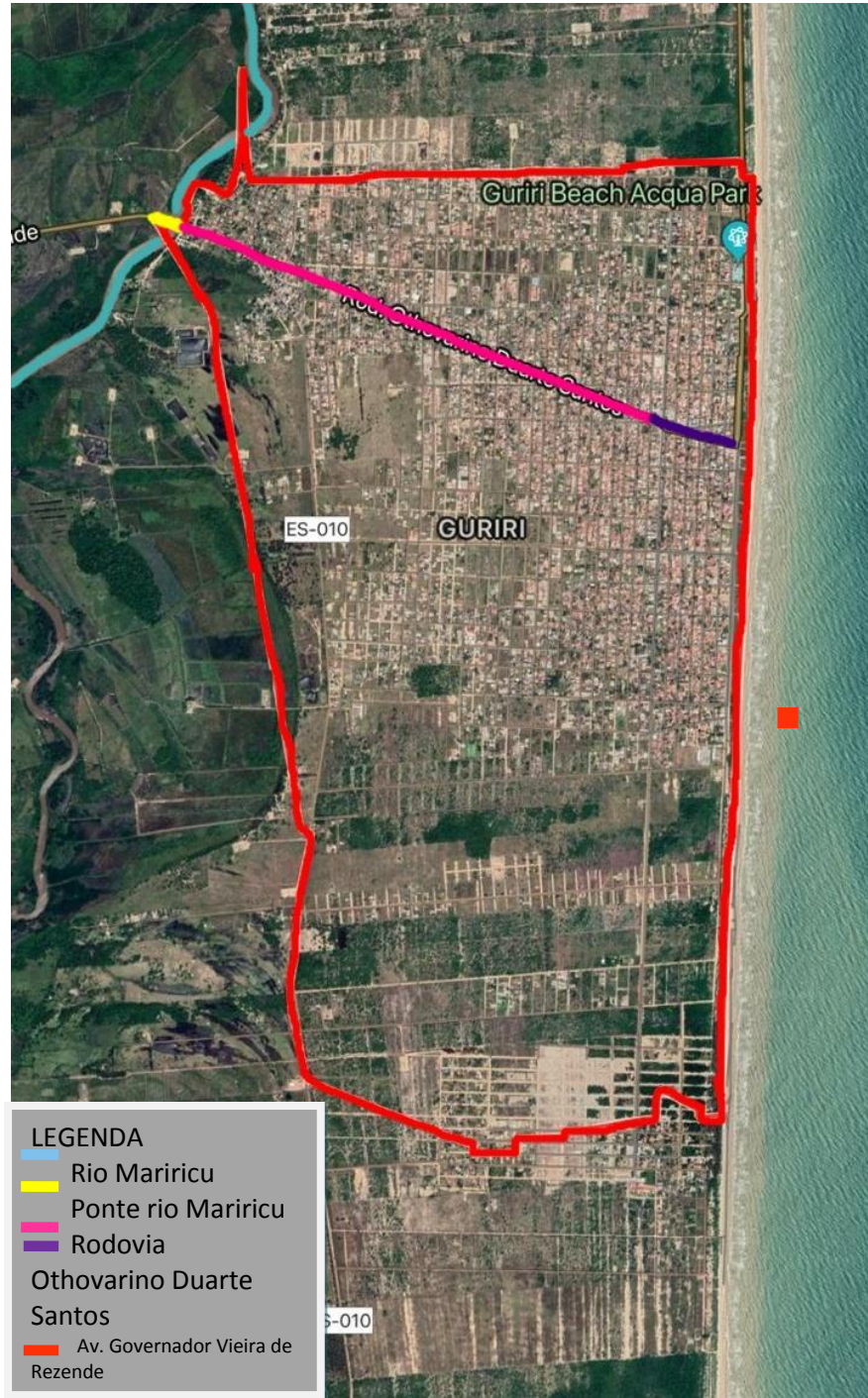


Figura 17: Mapa da área da proposta de intervenção do projeto. Fonte: Google Adaptado – Setembro de 2019.



## 4.2 ZONEAMENTO URBANÍSTICO

O zoneamento do projeto localiza-se na zona de eixo de dinamização 02, no qual é um zoneamento linear dentro da área urbana, onde se refere a espaços formados por vias situadas de maneira estratégica, a fim de ligar bairros ou até mesmo sendo uma via principal, concentrando essencialmente as atividades de comércio e serviços de atendimento local e municipal. A figura 18 indica a localização de intervenção do projeto e eixo de dinamização indicado na legenda (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS/ES. Plano Diretor Municipal - PDM, 2016).

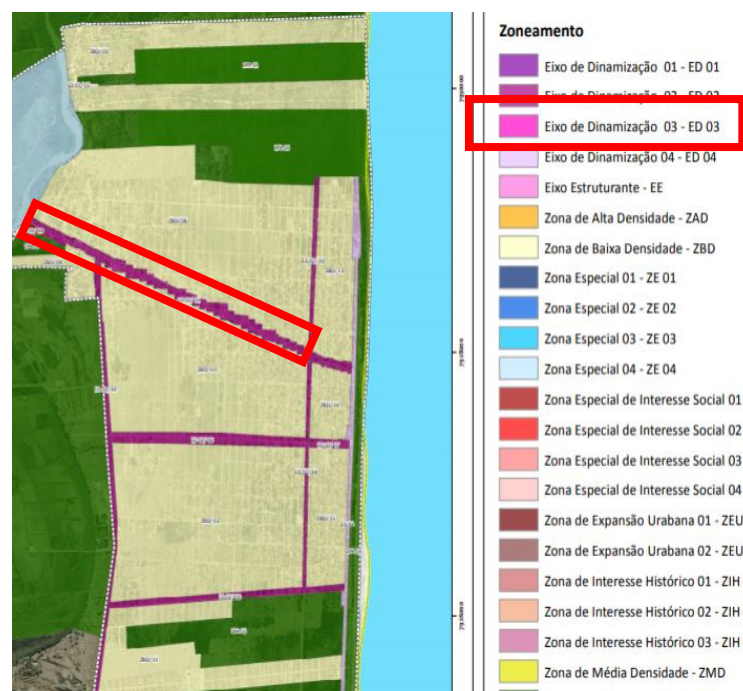


Figura 18: Zoneamento Eixo de Dinamização 02 ( ED 02) indicando a localização da área de projeto, localizada na Av. Governador Vieira de Rezende, Guriri, São Mateus/ES, com demarcação do limite onde será aplicado o projeto.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Mateus/ES - Plano Diretor Municipal – 09/03/2019.

## 4.3 INDICES URBANÍSTICOS

A tabela abaixo indica os índices urbanísticos da cidade de São Mateus/ES, de acordo com o eixo de dinamização 02 – ED 02, no qual o mesmo se refere ao eixo de localização do projeto em estudo de acordo com o PDM (Plano Diretor Municipal) do município. A tabela demonstra quais os usos (residência unifamiliar, condomínios, apart hotel e outros), taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento, taxa de permeabilidade, gabarito, afastamentos e o parcelamento permitido para essa área do eixo.

**ANEXO V**  
**TABELAS DE ÍNDICES URBANÍSTICOS**  
**EIXO DE DINAMIZAÇÃO 02 – ED 02**

TABELA DE CONTROLE URBANÍSTICO											
USOS <sup>(2), (5)</sup>		ÍNDICES									
PERMITIDOS	TOLERADOS	CA MÁXIMO <sup>(1)</sup>	TO MÁXIMA	TP MÍNIMA <sup>(8)</sup>	GABARITO	ALTURA DA EDIFICAÇÃO <sup>(6)</sup>	AFASTAMENTOS MÍNIMOS			PARCELAMENTO	
							FRENTE	LATERAL	FUNDOS	TESTADA MÍNIMA	ÁREA MÍNIMA
Residencial Unifamiliar		1,5	75%	15%	3	12m	5m para atividades de comércio e serviço do Grupo 3 e 3m para demais atividades	1,5m com abertura	1,5m com abertura	12m	300m²
Condomínio por unidade autônoma com habitação unifamiliar <sup>(3), (4)</sup>		1,5	50%	20%	3	9m					
Residencial Multifamiliar		3,0	60%	15%	6	24m		1,5m com abertura para edificações até 2 pavimentos Acima de 2 pavimentos 1,0m + h/10	1,5m com abertura para edificações até 2 pavimentos Acima de 2 pavimentos 1,0m + h/10		
Misto (residencial e atividades do grupo 1 e 2)	Misto (residencial e atividades de comércio e serviço do grupo 3)										
Hospedagem e edifícios de escritórios <sup>(7)</sup>											
Apart Hotel											
	Atividades de comércio e serviço do Grupo 3	1,5	60%		3	—	3m	3m			

#### 4.4 DIAGNÓSTICO URBANO

Após análises e estudos foram identificados os principais pontos de interesse de intervenção e problemas, foi elaborado um mapeamento do balneário de Guriri para que dessa maneira seja possível um melhor entendimento dessas intervenções propostas em projeto, sendo elas ciclovias, calçadas adequadas, estacionamentos e outros fatores importantes citados no projeto a seguir. A figura 19 abaixo mostra o mapeamento dos equipamentos urbanos, áreas verdes, calçadas, rampas e ciclovias, uso do solo para comércios e residências. O principal objetivo do diagnóstico é fazer estudos e levantamentos de informações que contribuam para futuras intervenções urbanas, fazendo levantamentos fotográficos, conversas com moradores e comerciantes e mapas temáticos.







Figura 20: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando a carência de equipamentos.

Fonte: Google Adaptado – 10/03/2019.

O mapa acima (figura 20) ilustra áreas com necessidades de equipamentos urbanos, no qual a insuficiência desses como lixeiras, postes de iluminação, bancos, pontos de ônibus e outros equipamentos contribuem para o retardamento do desenvolvimento e valorização do local, prejudicando a qualidade de vida e o conforto da população.

A carência de lixeiras no decorrer do balneário é um problema constante principalmente na rodovia e avenida central. O acúmulo de lixos nas ruas, essencialmente em períodos de grande movimentação traz um impacto visual negativo além de entupimento dos bueiros e conseqüentemente alagamentos das vias e constringimento, impedimento a circulação da população em dias com grande volume de chuva. Além disso, a coleta de lixo não é realizada diariamente acarretando aglomeração de lixos nas ruas, atraindo animais, odor e desconforto para os habitantes, visitantes e outros. Na figura 21 é possível observar a Avenida sem disponibilidade de lixeiras.



Figura 21: Av Governador Viera de Rezende em de Guriri, sem disposição de lixeiras. Fonte: Arquivo pessoal – Setembro 2019..

De acordo com a área analisada foi possível perceber a insuficiência de iluminação pública, no qual a quantidade de postes não é suficiente para atender a demanda, causando assim insegurança para pedestres, ciclistas e motoristas aumentando assim a possibilidade de criminalidade. A figura 22 mostra um trecho da Avenida Governador Viera de Rezende com a disposição dos postes de iluminação, no qual é possível observar que a iluminação é mais voltada para uma extremidade da avenida, não dispondo de iluminação adequada na parte central.



Figura 22: Iluminação pública na Rodovia Othovarino Duarte Santos.  
Fonte: arquivo pessoal. Setembro 2019.

Os pontos de ônibus são de grande importância para o balneário, uma vez que o ônibus é um dos transportes mais utilizados pela população. Mas a carência desses ainda é grande, onde em certos pontos não existem a estrutura ou até mesmo a estrutura está deteriorada para que os passageiros esperem o transporte com conforto, qualidade e segurança. A figura 23, mostra a ausência de estrutura do ponto de ônibus, sem bancos para sentar, deixando a população que necessita do transporte expostos ao sol e chuva causando assim desconforto e insegurança.



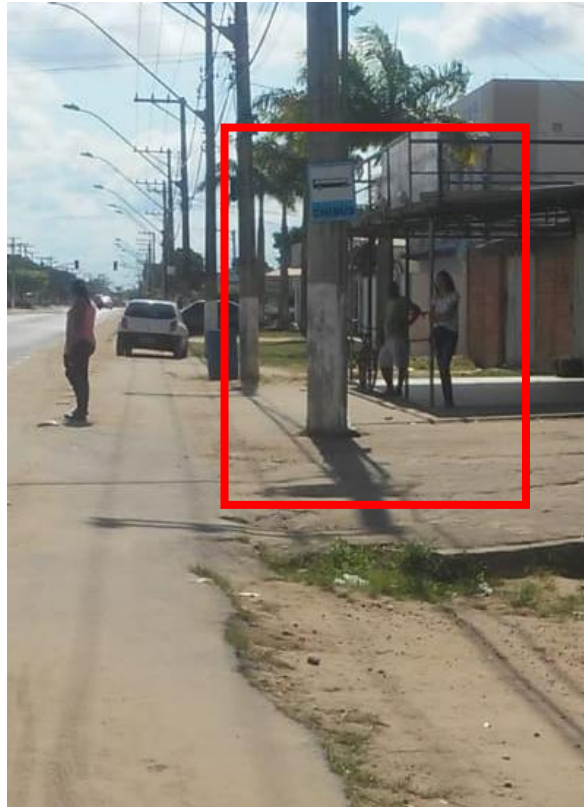


Figura 23: Pontos de ônibus sem estrutura para atender a população em Guriri.  
Fonte: arquivo pessoal. Setembro 2019.

#### 4.4.2 Espaços de lazer

O balneário de Guriri possui grande potencialidade de cultura e lazer como praias e eventos propostos durante o ano, porém, em visita no local constatou-se que possui pontos carentes de espaços públicos, como por exemplo, ausência de uma praça pública no centro do balneário, no qual de acordo com a figura 24 mostra atualmente o início da demolição da praça, onde ainda havia postes de iluminação e construções. A figura 25 mostra o espaço vazio no Centro de Guriri. A praça foi demolida pela prefeitura municipal de São Mateus/ES para permitir uma melhor circulação do trio elétrico no período do verão (réveillon e carnaval), porém não visou o quanto poderia prejudicar a população sem ter um espaço de lazer (JORNAL A ILHA, 2018), com a ausência de iluminação, mobiliários urbanos e vegetação. De acordo com a proposta do projeto a implantação de uma praça poderá contribuir para melhor aproveitamento e valorização local.



Figura 24: Praça no início da demolição no Centro de Guriri, São Mateus/ES.  
Fonte: arquivo pessoal. Julho 2019.



Figura 25: Praça demolida no Centro de Guriri, São Mateus/ES.  
Fonte: arquivo pessoal. Julho 2019.

A foto 26 mostra que o local onde era a praça atualmente, sem mobiliários urbanos e vegetação é utilizada para estacionamento de veículos, principalmente nos finais de semana, onde o volume de pessoas é maior.



Figura 26: Praça demolida no Centro de Guriri, São Mateus/ES, atualmente utilizada como estacionamento de veículos.

Fonte: arquivo pessoal. Novembro 2019.

#### 4.4.3 Áreas verdes

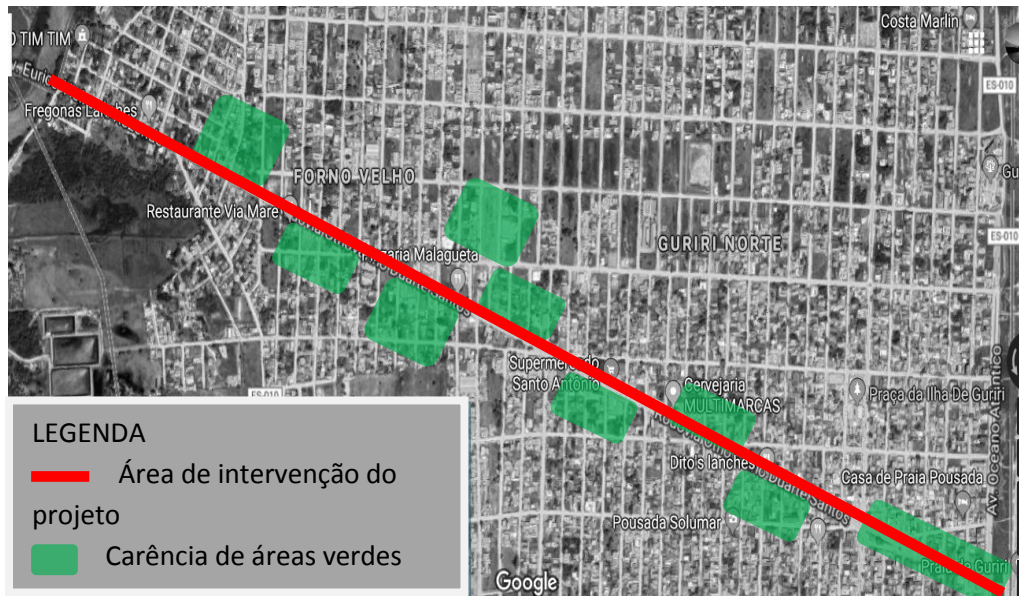


Figura 27: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando a carência de áreas verdes.

Fonte: Google Adaptado – 10/03/2019.

As áreas verdes existentes em um bairro ou cidade possuem diversas funções desde articuladores da vida social, até pontos de encontros e interação, as



implantações de áreas verdes públicas contribuem para o enriquecimento e embelezamento da cidade (LIMA e Amorim, 2006). Segundo Guzzo (1999, p. 1 – 2) as três principais funções das áreas verdes são: ecológica, estética e social. No qual as funções ecológicas minimizam os impactos negativos e proporcionam conforto. A função estética está relacionada na integração entre os espaços construídos, espaços públicos e a circulação de maneira harmônica, trazendo beleza e valorização visual. A função social está ligada em oferecer locais de lazer para a população.

De acordo com Lamas (1993, p. 106) desde as árvores até jardins de grande porte, as áreas verdes estabelecem elementos identificáveis na estrutura urbana, qualificam a imagem da cidade e são elementos importantes para a composição do desenho urbano, além de servirem para organizar e definir os espaços. As áreas verdes urbanas são de extrema importância para a qualidade da vida urbana, auxiliam na absorção de ruídos e amenizam o calor do sol (BELMIRO et al., 2012). Porém, vale ressaltar que para desenvolver sua função, as áreas verdes urbana precisam ser analisadas a partir de um planejamento urbanístico.

Com tudo, exercem uma função fundamental reduzindo os impactos ambientais, causados pela poluição urbana (BRITO, 2012). Em visita e análise local observou-se que Guriri possui áreas para a aplicação de espaços verdes, seja em praças, canteiros, ruas e avenidas e dessa forma contribuir para um urbano mais organizado e valorizado. A figura 28 do mapa acima e a figura 29 abaixo mostram a ausência de espaços verdes do balneário de Guriri, no qual é necessário um melhor planejamento desses espaços, auxiliando para um melhor desenvolvimento urbano.

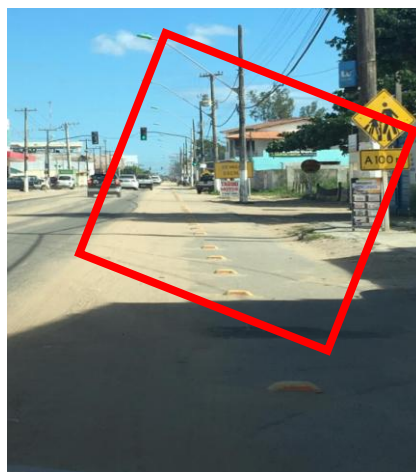


Figura 28: Rodovia Othovarino Vieira de Rezende, Guriri, com ausência de espaços verdes.  
Fonte: arquivo pessoal. Julho 2019.



#### 4.4.4 Circulação de pedestres e ciclistas



Figura 29: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando área de circulação de pedestres e ciclistas.

Fonte: Google Adaptado – 10/03/2019.

Com o decorrer dos anos o balneário de Guriri tem se desenvolvido de maneira positiva, com novos empreendimentos (loteamentos), comércios de pequeno e grande porte, frequência de turistas e outros (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS/ES, 2019). As áreas de circulação e meios de locomoção não motorizados se tornaram intensas, no qual o espaço urbano passou a necessitar de um espaço organizado para assim propor segurança e não ocorrer conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos (PRIESS E SAVOLDI, 2017). Observou-se que há um grande fluxo de pedestres e ciclistas (figura 30), porém, em certos pontos foi possível observar a carência de calçadas deterioradas, ciclistas dividindo faixa de circulação com veículos, tornando assim uma circulação insegura, com isso foi observado a necessidade da intervenção e propostas de meios para minimizar os impactos negativos em Guriri.



Figura 30: Guriri com ciclo faixa sem segurança.  
Fonte: arquivo pessoal. Julho 2019.

#### 4.4.5 Calçada Cidadã e rampas de acesso

As calçadas possuem papel fundamental nas cidades onde possibilitam aos pedestres locomoções com segurança, conforto e qualidade. Atualmente, com o crescimento populacional e a expansão da utilização de veículos as calçadas se tornaram necessárias para atender os usuários. É de extrema importância a implantação de calçadas acessíveis para que pessoas com necessidades especiais possam se locomover com segurança (COSTA, 2013). Em visita observou-se que existem vários pontos onde as calçadas se encontram degradadas provocando riscos aos pedestres. As figuras 31 e 32 mostram que algumas calçadas não contêm rampas de acesso e são irregulares, impossibilitando e limitando o deslocamento de pedestres e pessoas com necessidades especiais, não cumprindo a função de uma mobilidade urbana adequada.



Figura 31: Guriri com ruas sem calçamento e calçadas inadequadas.  
Fonte: arquivo pessoal. Julho 2019.



Figura 32: Rodovia Othovarino Duarte Santos, em Guriri, com um trecho sem calçadas adequadas.  
Fonte: arquivo pessoal. Novembro 2019.



#### 4.4.6 Mapa do Uso do solo: Comerciais e Residenciais

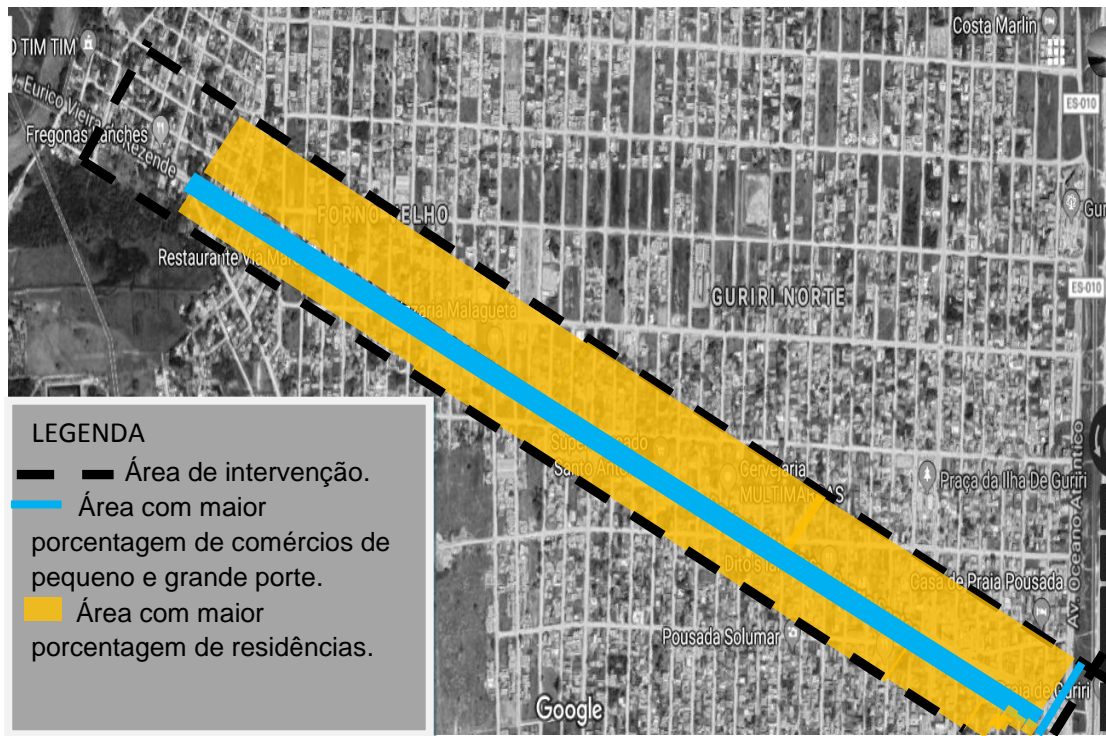


Figura 33: Mapa de diagnóstico urbano de Guriri, São Mateus/ES, pontuando área de uso comercial e residencial.

Fonte: Google Adaptado – 10/03/2019.

A figura 33 acima representa o mapa pontuando as áreas com maior índice de residências e comércios de pequeno a grande porte situados na área de intervenção. Pode-se observar que no trecho com maior porcentagem de comércios fica na extensão da Rodovia Othovarino Duarte Santos e a Avenida Governador Viera de Rezende. A área com maior índice residencial fica situada nas vias coletoras e locais, como mostra na figura 33 acima.

#### 4.4.6 Mapa viário

A figura 34 representa o mapa viário classificando as vias da área analisada, identificando a via arterial a Avenida Governador Viera de Rezende e a Rodovia Othovarino Duarte Santos onde é constituída por semáforos, possibilitando segurança e organização no trânsito do balneário de Guriri. As vias locais, são destinadas para o acesso local ou áreas restritas e as vias coletoras destinadas a coletar e distribuir o trânsito.



Figura 34: Mapa viário da área de intervenção de Guriri, São Mateus/ES, pontuando as vias coletoras, locais e arteriais.

Fonte: Google Adaptado – 10/03/2019.

Após a elaboração, análise e mapeamento dos pontos de equipamentos urbanos, áreas verdes, circulação de pedestres e ciclistas, calçadas cidadã e rampas de acesso e uso do solo, como residências e comércios de pequeno e grande porte em Guriri, foram identificados os problemas e potencialidades, como a ausência de equipamentos urbanos (quantidade adequada de postes de iluminação, lixeiras, pontos de ônibus e outros), o que dificulta um melhor desenvolvimento, conforto e segurança aos habitantes, onde esses são uma necessidade básica para compor o meio urbanístico. O espaço de lazer é outro ponto a ser relatado, pois de acordo com visitas local foi possível perceber que a demolição onde existia a praça não trouxe nenhum benefício a população, mas sim acarretou em um grande vazio urbano em um dos pontos mais importantes da Avenida Governador Vieira de Rezende, servindo atualmente somente como estacionamento de veículos, sem utilidade adequada.

O paisagismo é um requisito de extrema importância para o urbanismo, onde este proporciona conforto térmico, mitigação de ruídos e equilíbrio do ecossistema, além da estética visual. Com tudo isso não acontece no balneário de Guriri com eficiência. As áreas para circulação de ciclistas e pedestres em sua maioria não são adequadas, onde em muitos pontos não existem calçadas e em outros as calçadas estão deterioradas impossibilitando a locomoção de pedestres e pessoas com necessidades especiais. As áreas de circulação de ciclistas possuem trechos em que os mesmos precisam circular na rodovia, pois, certos trechos estão degradados

e assim causando riscos aos ciclistas. A Avenida Governador Vieira de Rezende não possui faixa de ciclovia, com isso os ciclistas circulam em meio aos carros, ocasionando riscos e insegurança aos ciclistas. Com isso, o diagnóstico foi possível detectar quais as aplicações poderão ser propostas. A inserção de mobiliário urbano, sinalização, paisagismo e pavimentação adequada são importantes para o desenvolvimento de um urbano ordenado. Com o diagnóstico é possível verificar onde e como deve interferir e propor projetos para auxiliar no desenvolvimento do espaço.

## 5 PARTIDO ARQUITETÔNICO

O partido arquitetônico são orientações que irão auxiliar na implantação e distribuição de um programa, estrutura e relações de espaço de um projeto arquitetônico. Através deste, é definida as características gerais do projeto, que podem surgir através de estudo volumétrico, programa de necessidades, identidade do local e outros (BISELLI, 2011).

Com isso, o partido adotado será baseando no estudo volumétrico e formas de elementos que representam o litoral, no qual são umas das identidades de Guriri localizado na cidade de São Mateus/ES. As figuras 35 e 36 representam esses elementos sendo as ondas do mar, (figura 35) e a prancha de surf (figura 36).



Figura 35: Ondas do mar.

Fonte: Educação UmComo – 02/05/2019.



Figura 36: Prancha de surf.  
Fonte: Prancha Nova – 02/05/2019.

Os traços das ondas do mar serão aplicados nos pontos de ônibus (figura 35), a fim de promover um aspecto volumétrico e traçado diferenciado, buscando também proporcionar conforto, qualidade e segurança aos usuários, além de um impacto visual. Segundo a Setur/ES (Secretaria de Estado do Turismo), o estado do Espírito Santo possui forte cultura no artesanato de conchas, como por exemplo, colares, petisqueiras, cinzeiros, molduras, acessórios, entre outros. Com isso, a cultura se aproxima dos elementos baseados para o partido arquitetônico.

O traçado da prancha de surf será proposto nos canteiros (figura 36), onde contarão com a implantação do paisagismo (jardim) na extensão da Rodovia, avenida e na praça. O município de São Mateus/ES é destaque em receber turistas de vários lugares para prática do esporte. As praias de Guriri, Urussuquara e Regência são favoráveis para essa atividade (REGENCIA SURF, 2019).

### **5.1 Croqui do projeto de revitalização**

Foi elaborado croquis do projeto de revitalização em estudo, aplicando os conceitos do partido arquitetônico.

A figura 37 e 38 mostram os croquis da planta baixa de intervenção que irá propor ao projeto de revitalização com a aplicação do partido arquitetônico nos canteiros centrais e estacionamento da Avenida Governador Vieira de Rezende.



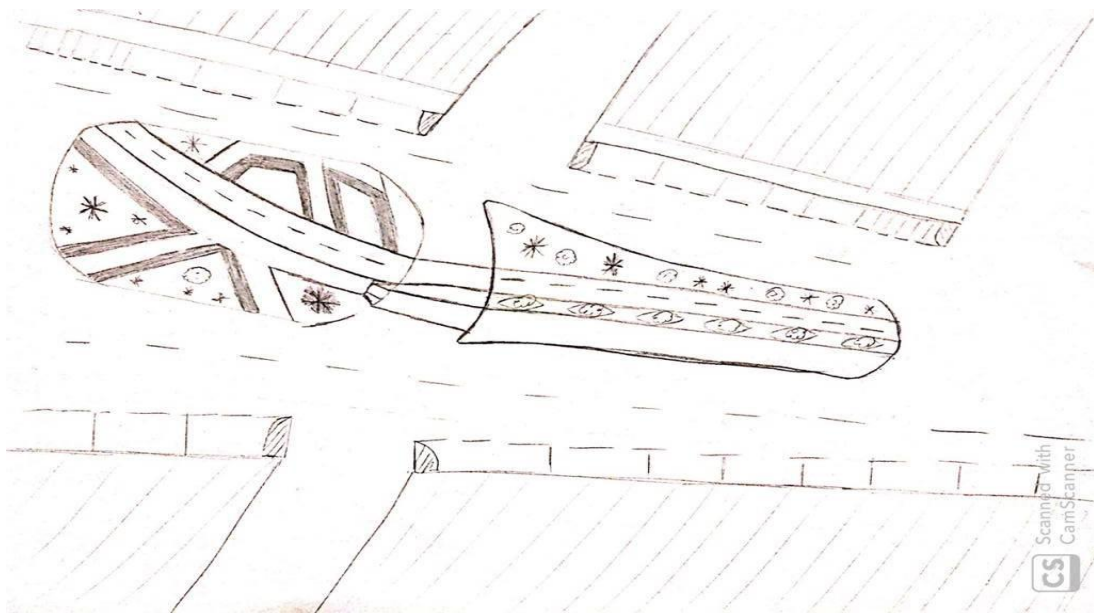


Figura 37: Croqui da intervenção em planta baixa canteiros central e avenida.  
Fonte: Arquivo pessoal – Novembro de 2019

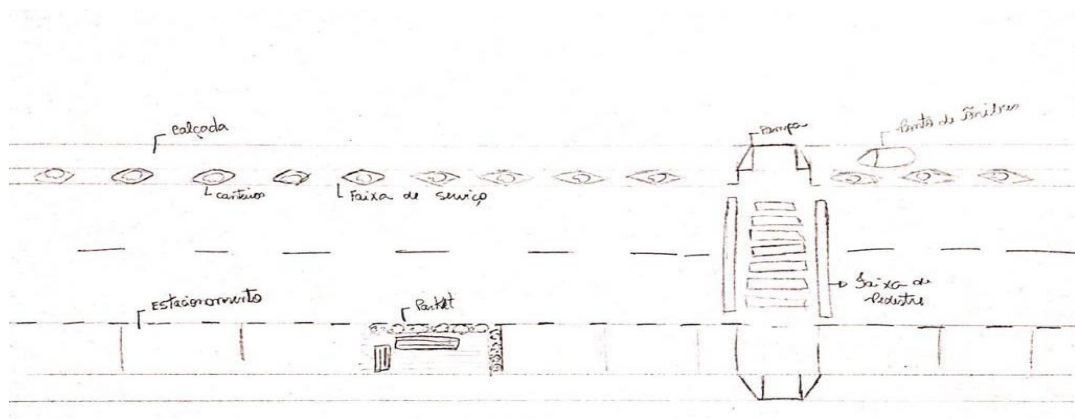


Figura 38: Croqui da intervenção em planta baixa da Rodovia Othovarino Duarte Santos.  
Fonte: Arquivo pessoal – Novembro de 2019

De acordo com as figuras 37 e 38 é possível observar em parte da proposta de revitalização, os elementos contidos no partido arquitetônico a fim de enriquecer o urbanismo de Guriri, propondo organização e estética diferenciada.

Os pontos de ônibus são componentes importantes, no qual deve possibilitar conforto e qualidade aos usuários. A figura 39 representa estrutura e desing do ponto de ônibus em forma de ondas do mar.



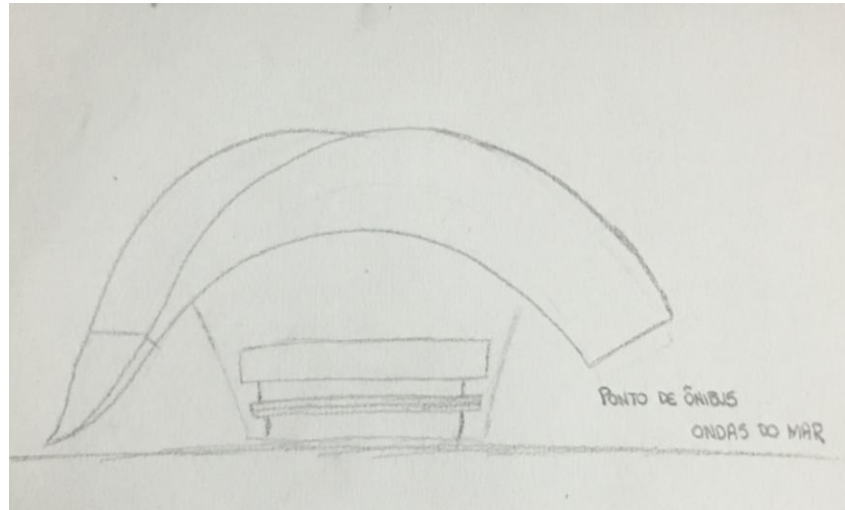


Figura 39: croqui do ponto de ônibus em perspectiva.  
Fonte: Arquivo pessoal – Maio de 2019

Os canteiros com design de prancha de surf (figura 40) aplicados na intervenção irão lembrar a prática do esporte no balneário de Guriri representando a cultura e o lazer.

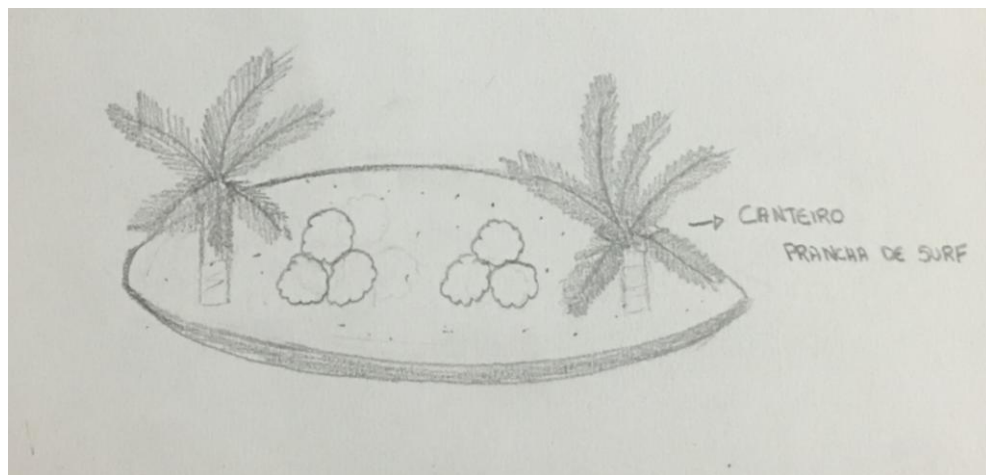


Figura 40: Croqui do canteiro em perspectiva.  
Fonte: Arquivo pessoal – Maio de 2019

Vale ressaltar que os croquis acima apresentados são bases dos estudos iniciais do projeto.

## 6 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades é determinado a partir da listagem das necessidades previstas para o projeto a ser elaborado, analisando suas características e o espaço físico (CAVALCANTE, 2015). Segundo a NBR 13531, o

programa de necessidades é definido como uma etapa designada à determinação das exigências de natureza ordenada ou de desempenho, necessidades e expectativas dos usuários, a serem correspondidas (ABNT, 1995).

A partir dessas informações observa-se que a elaboração do programa de necessidades no início do projeto é importante para adequar a proposta e o partido arquitetônico de acordo com as exigências e proporcionar um projeto adequado. Com isso, o programa de necessidades abaixo, lista as exigências que o projeto deve conter, a fim de satisfazer a organização, preservação, segurança, flexibilidade, acessibilidade e conforto.

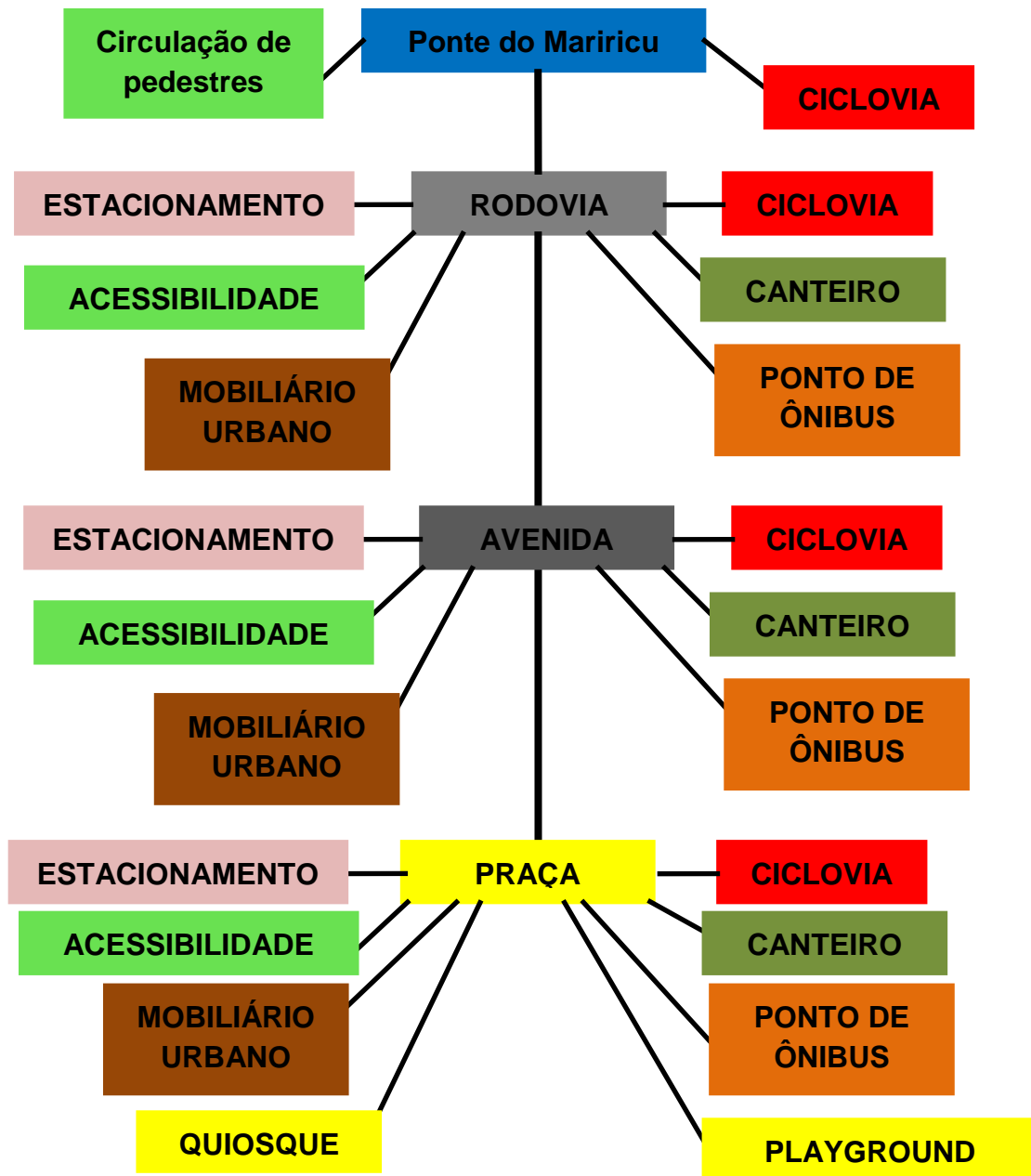
- Pontos de ônibus: abrigo para que os usuários possam esperar sua condução com qualidade e comodidade, prevendo a proteção contra intempéries.
- Ciclovias: organizar a mobilidade entre ciclistas, automóveis e pedestres, a fim de proporcionar mais segurança e evitar conflitos de circulação entre os mesmo.
- Mobiliário urbano: equipamentos para auxiliar na funcionalidade do espaço, além da estética. Dentre esses equipamentos estão:
- Bancos: proporcionar espaços para as pessoas sentarem e criar espaços de entretenimento e lazer;
- Postes de iluminação: proporcionar iluminação adequada, para assim trazer mais conforto e segurança;
- Lixeiras: adequar a quantidade de lixeiras necessárias e propícia para o local e assim buscar promover ambientes organizados e limpos;
- Acessibilidade: elementos de acessibilidade, para assim pedestres tenham a possibilidade de locomoção com segurança, principalmente o acesso através de rampas.
- Estacionamento para veículos: proporcionar organização e condições para circulação, manobras e estacionamento de veículos, propondo segurança entre os condutores de veículo, pedestres e ciclistas.

- Canteiros: contribuir para o fluxo de veículos, propor trânsito organizado, além da implantação da arborização e paisagismo urbano.
- Praça: ponto de encontro e lazer, além da estética visual e valorização do bairro, promovendo a recreação e convivência da população além de ser uma forma de valorização;
- Montagem de barracas: tem o objetivo de possibilitar um espaço para área de alimentação, montagens de barracas e lazer.
- Playground: espaço adequado para as crianças se divertirem e brincar, com brinquedos diversos, como escorregar, balanços, gangorra e outros.

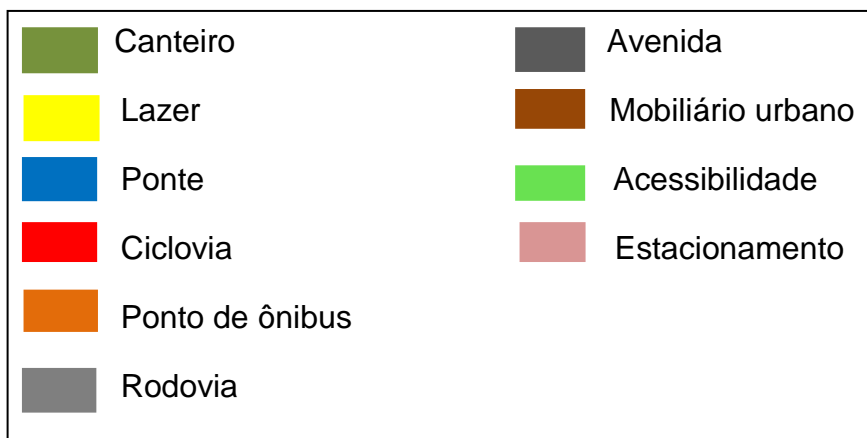
## **7 FLUXOGRAMA**

O fluxograma é uma representação gráfica da sequência das etapas de acesso e a circulação entre os diversos compartimentos, seja de uma edificação ou até mesmo um projeto urbano. Pode ser elaborado diretamente sobre a planta ou não sendo destacadas as circulações (UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUÍZ DE FORA, 2011).

O fluxograma abaixo representa a setorização e a circulação do projeto proposto. O fluxograma tem por objetivo representar de maneira simples e objetiva a setorização do projeto, bem como sua organização para um melhor entendimento inicial de maneira simples e objetiva, representando cada elemento proposto.



### LEGENDA



## 8 MEMORIAL JUSTIFICATIVO

O projeto de revitalização estudado surgiu através de pesquisas e análises no balneário de Guriri localizado a 12 km do Centro da cidade de São Mateus/ES. A intervenção na Rodovia Othovarino Duarte Santos, Avenida Governador Vieira de Rezende e praça no Centro de Guriri tem por objetivo fomentar o desenvolvimento urbano propondo mais conforto, segurança e qualidade de vida além de motivar o potencial turístico do balneário. A rodovia, a avenida e o centro de Guriri possuem fluxo significativo de automóveis, bicicletas e pessoas circulando a pé, com isso a necessidade de implantação de ciclovias e calçadas mais seguras onde buscará segurança, conforto, qualidade e um fluxo de circulação ordenado.

A implantação de áreas verdes no projeto de intervenção é importante e necessária para propor além de um visual estético, conforto, melhoria na qualidade urbana e outros benefícios (Guzzo, 1999, p. 1 – 2). Outra questão é propor a inserção de uma praça no Centro de Guriri, onde a ausência de uma área como essa, faz com que as pessoas não tenham opções para espaço de lazer proporcionando convívio social.

A ausência da praça demolida em 2018 ocasionou na perda de valores culturais, como apresentações de artistas locais e encontros sociais, se tornando um espaço sem utilidade e com aparência de abandono. O objetivo é que a praça volte a ser um ponto de encontros sociais e lazer, além da estética visual, valorização para o balneário e seu entorno, se tornando um local de referência.

O partido arquitetônico adotado para o projeto partiu das formas de dois elementos, sendo as ondas do mar e pranchas de surf no qual darão orientações na implantação destes no programa de necessidades. As ondas do mar serão representadas na volumetria dos pontos de ônibus, promovendo traçado diferenciado. A geometria da prancha de surf será implantando nos canteiros de vegetação.

O projeto foi elaborado pensando nos elementos construtivos e a fim de propor através da revitalização e implantação da praça um urbanismo organizado, com mobilidade, circulação com acessibilidade a todos.

## 9 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O projeto foi elaborado a fim de propor revitalização urbana no balneário de Guriri sendo no trecho da Rodovia Othovarino Duarte Santos, iniciando na ponte sobre o rio Mariricu até a Avenida Governador Vieira de Rezende e a praça localizada nesta avenida. A prancha 01 é representada pela planta de implantação, onde mostra de maneira geral toda a área de intervenção do projeto, no qual esse possui área de 638.924,60 metros lineares.

A prancha 02 é constituída pelo projeto da ponte sobre o Rio Mariricu, onde foi pensado na faixa para ciclovia e pedestres, para assim propor melhor circulação, com espaços adequados com segurança e maior proteção, além de postes de iluminação para auxiliar na iluminação adequada e guarda corpo. O projeto da rodovia é composto por plantas baixas de layout e técnica, sendo estas da prancha 03 até a prancha 36. O projeto conta com a implantação de estacionamento para veículos somente de um lado da faixa da rodovia, a fim de proporcionar melhor fluxo e desenvolvimento na circulação de veículos e pessoas na via, auxiliando na organização da mesma. Os canteiros foram implantados somente de um lado da via, com plantação de árvores, cuja espécie possui nome popular de pata de vaca e arbusto tipo moréia. Esse tipo de vegetação foi escolhido para que assim não dificulte a visibilidade dos motoristas, ciclistas e pedestres na extensão da via, dando sensação de espaço amplo na mesma.

As calçadas foram projetadas com medidas e normas de acordo com o exigido pela Legislação da prefeitura de São Mateus, além da implantação de rampas de acesso, para que assim possibilite a locomoção de todos, em especial pessoas com necessidades especiais. O projeto também conta com a proposta da ciclovia com mão dupla, devidamente pintada com tinta na cor vermelha, para assim atender a demanda e as necessidades dos ciclistas com mais conforto, segurança e qualidade. Os mobiliários urbanos aplicados foram: postes de iluminação, para melhor atender as necessidades locais, lixeiras, para assim evitar que as pessoas joguem lixo nas vias, causando poluição visual e local. Os pontos de ônibus foram dispostos em toda a extensão da rodovia, sendo eles cobertos com estrutura metálica, com bancos e vagas para pessoas com necessidades especiais. Outra proposta importante foram os parklets construídos com materiais preferencialmente

recicláveis, com jardineira de clúsia, para desenvolver função social, possibilitando as pessoas um ponto de encontro e descanso. Com o grande fluxo de pedestres e ciclistas foi implantando faixas de pedestres para assim possibilitar travessias com mais segurança.

As pranchas 26 a 33 são plantas técnicas da Rodovia Othovarino Duarte Santos, no qual esse representa também todos os trechos da rodovia, no qual esses possuem as mesmas características como: largura da via, dimensão de estacionamentos, níveis, inclinação, calçadas, rampas, pontos de ônibus, canteiros, postes de iluminação, faixa para circulação para pedestres, ciclovias, parklets e faixas de pedestre.

A prancha 37 representa o projeto da saída da rodovia e o início da Avenida Governador Vieira de Rezende, onde esta possui uma rotatória para melhor organizar o fluxo do trânsito, sendo a vegetação composta por palmeiras imperiais, lantana e palmeira cica. As pranchas 43 até a 63 são dispostas pelo projeto das plantas baixas layouts e técnicas da extensão de toda a da avenida, sendo que as plantas foram separadas por trechos separados sendo assim a avenida foi representada em 4 trechos. Em todos os trechos foram aplicados canteiros centrais com vegetação, circulação para pedestres, bancos de madeira, ciclovias, para assim desenvolver melhor conforto, qualidade de vida e estética visual para avenida.

O estacionamento de veículos são distribuídos em ambos os lados da via, exceto em parte de um trecho da avenida onde a mesma é mais estreita e por melhor segurança e atendendo as normas da Legislação não teria possibilidade de implantar estacionamento nesse trecho, conforme esta representado no projeto.

A praça localizada na avenida foi projetada com a proposta de auxiliar no desenvolvimento de lazer e cultura que o local demanda. Para suprir o grande vazio atual e proporcionar funcionalidade foi projetado a praça com vegetações do tipo palmeira imperial, pata de vaca, agapanto, moréia, lantana e palmeira cica. O espelho d'água busca promover além de estética, maior conforto, onde as pessoas podem usar a área de deck para se aproximar e ter contato com a água. A praça conta também com banheiros masculino e feminino, espaço de playground, espaço para montagem de barracas( figura 41), área com deck para mesas e cadeiras, bancos de madeira, circulação para pedestres e rampas de acesso. Os

detalhamentos da via, avenida, canteiros, corte do canteiro e detalhes dos equipamentos urbanos, estão representando em projeto.



Figura 41: Imagem 3D Praça do Centro de Guriri, São Mateus/ES.

Fonte: Arquivo pessoal – Novembro de 2019.

## 10 PERSPECTIVAS DO PROJETO

A imagem 42 e 43 ilustram a perspectiva da revitalização proposta para a Rodovia, com a implantação de estacionamentos adequados para veículos, rampas de acesso, calçadas regulares, canteiros com vegetação, parklets para promover espaços de permanências, aumentando o espaço de convivência entre as pessoas.





Figura 42: Imagem 3D de trecho da Rodovia Othovarino Duarte.

Fonte: Arquivo pessoal – Junho de 2019



Figura 43: Imagem 3D de trecho da Rodovia Othovarino Duarte.

Fonte: Arquivo pessoal – Junho de 2019

As imagens 44, 45 e 46 mostram a proposta de projeto elaborado para a praça no Centro do Balneário de Guriri, onde foram aplicadas propostas com novos espaços para lazer social, como áreas de deck com mesas e cadeiras, espaço para ambulantes montarem barracas com vendas de comidas, bebidas, sorvetes, artesanatos em geral, playground para as crianças ter um espaço apropriado para brincar, bancos dispostos em toda a praça, banheiros e vegetação para promover sombreamento, benefícios ao meio ambiente e estética visual para o local.



Figura 44: Imagem 3D da proposta de projeto da Praça do Centro de Guriri, São Mates/ES.

Fonte: Arquivo pessoal – novembro de 2019





Figura 45: Imagem 3D da proposta de projeto da Praça do Centro de Guriri, São Mates/ES.

Fonte: Arquivo pessoal – novembro de 2019



Figura 46: Imagem 3D da proposta de projeto da Praça do Centro de Guriri, São Mates/ES.

Fonte: Arquivo pessoal – novembro de 2019

A imagem 47 ilustra a vista da ponte sobre o rio Mariricu, com ciclovia e passeio para pedestres.

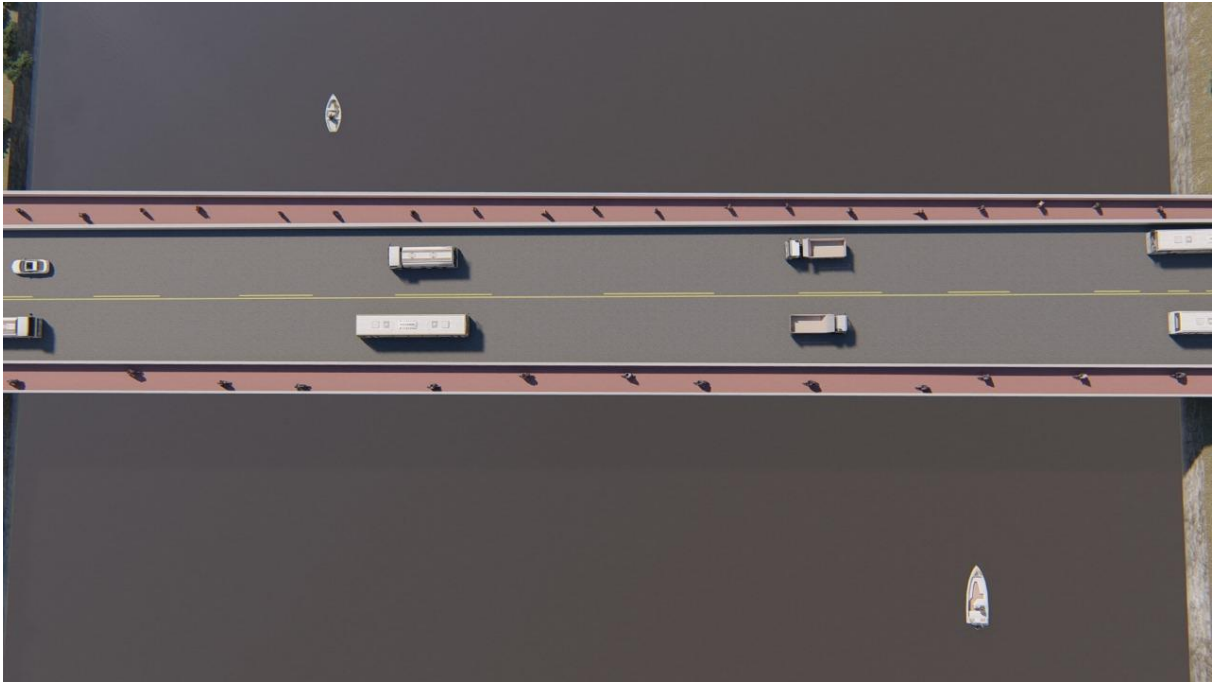


Figura 47: Imagem da vista da Ponte sobre o Rio Mariricu, Guriri, São Mates/ES.

Fonte: Arquivo pessoal – novembro de 2019

A imagem 48 demonstra um dos canteiros centrais situado na Avenida Governador Vieira de Rezende, no qual no projeto foi proposto espaço para circulação de ciclistas e pedestres separados por faixas indicativas, evitando assim conflitos e riscos de acidentes entre os mesmos. Além disso, canteiros com jardim e bancos dispostos em todo o canteiro, para proporcionar espaço de descanso, lazer e apreciação entre a sociedade.

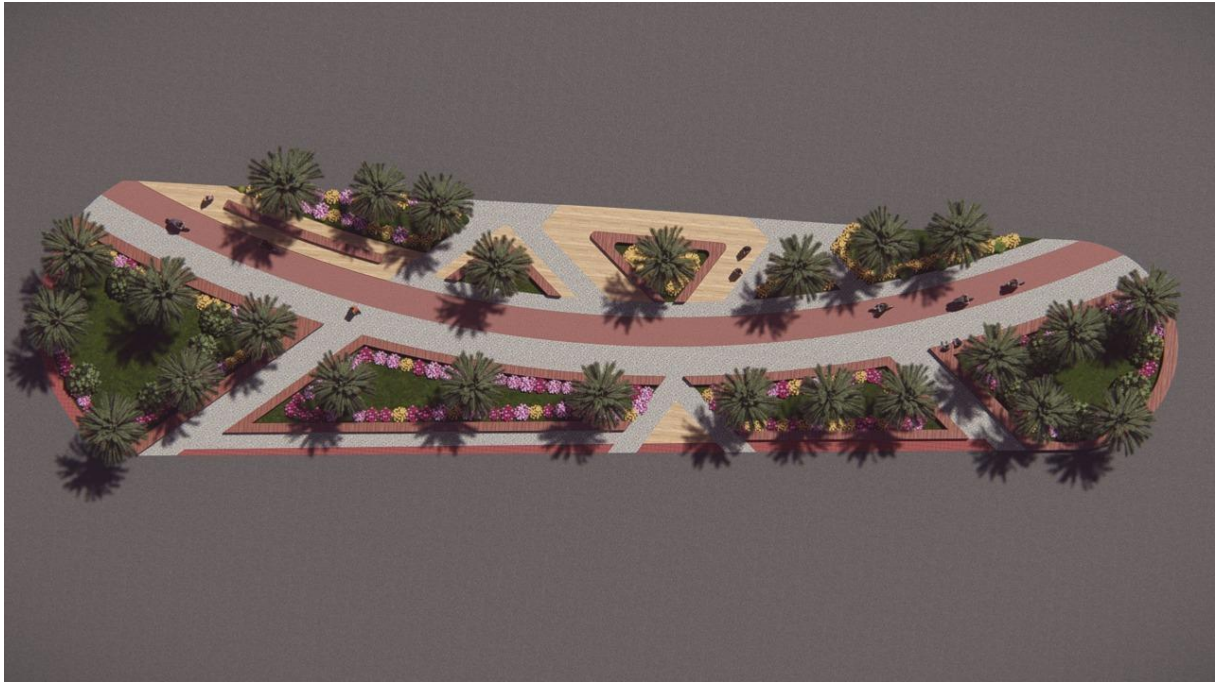


Figura 48: Imagem da vista de um dos canteiros centrais situado na Avenida Governador Vieira de Rezende, Centro, Guriri, São Mates/ES.

Fonte: Arquivo pessoal – Junho de 2019

## **CONCLUSÃO**

Conclui-se que existem diversos tipos de intervenções urbanas, porém, requer estudo mais aprofundado na área de aplicação. A revitalização urbana busca dar impulso ao urbanismo local, através da economia, âmbito social, ambiental e da funcionalidade para o espaço urbano. O projeto de intervenção proposto buscará oferecer conforto e qualidade ao Balneário de Guriri por meio de um conjunto de ações, bem como implantação de ciclovias, canteiros com vegetação, estacionamento, utilização de parklets, mobilidade urbana adequada e construção de uma praça na Avenida Governador Vieira de Rezende (Centro de Guriri). Para a proposta de revitalização, houve um estudo detalhado do local respeitando seu entorno e a elaboração e elaboração de um diagnóstico urbano. Com isso, o trabalho alcançou os objetivos propostos, visando enaltecer o Balneário de Guriri em seus aspectos econômicos, culturais, sociais, turísticos e lazer. A fim de proporcionar crescimento local, com organização, conforto, qualidade e segurança, respeitando e atendendo as necessidades local.



## REFERÊNCIAS

AMARAL, José Luiz Ferreira. **Sugestão do Programa de Necessidades de uma Obra Pública**: Estudo de caso. Tubarão- SC, 2017.

BARATTO, Romullo. **Primeiro Lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José – SC**, 2014. Disponível em < <https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc>>. Acesso em: abril 2019.

BORGES, Eder. **A MOBILIDADE URBANA CENTRADA NO USO DO AUTOMÓVEL**: UM ESTUDO DO CASO DA CIDADE DE MARINGÁ – PR DOI: 10.4025/revpercurso.v8i2.24798 Graduação em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (2012). E-mail: [ederunderlineborges@hotmail.com](mailto:ederunderlineborges@hotmail.com).

BRITO, Fernanda. **Os espaços verdes públicos – Entre demanda e possibilidades efetivas**. Disponível em < <https://www.archdaily.com.br/br/01-89370/os-espacos-verdes-publicos-nil-entre-demanda-e-possibilidades-efetivas>>. Acesso em: Junho 2019.

CAETANO, Ana Paula. ET al. Aspectos da história ambiental da ilha de guriri-es: contribuição para a educação ambiental biorregionalista. São Mateus/ES, 2015. 09p. Disponível em < <http://www.conhecer.org.br/enciclop/2015a/aspectos.pdf>>. Acesso em Maio 2019.

CAVALCANTE, Rosa Karina Carvalho. **Programas de Necessidades e Dicas de Distribuição de Layout**. Disponível em:< <https://pt.scribd.com/doc/62446634/PROGRAMAS-DE-NECESSIDADES-E-DICAS-DE-DISTRIBUICAO-DE-LAYOUT>>. Acesso em: 05 de Maio 2019.

GAETE, Constanza Martínez. The Goods Line Project: **O novo centro urbano de Sydney**. Disponível em < <https://www.archdaily.com.br/br/601847/the-goods-line-project-o-novo-centro-urbano-de-sydney>>. Acesso em: abril 2019.

GUIA DE PRAIAS E ONDAS DO LITORAL NORTE DO ESPÍRITO SANTO: **Guriri**. Disponível em:< <http://www.regenciasurf.com.br/guriri.html>>. Acesso em: 06 de Maio 2019.

IPHAN. **Concluída primeira etapa das obras de requalificação da Rua Grande, em São Luís do Maranhão**. Disponível em < <https://www.archdaily.com.br/br/908945/concluida-primeira-etapa-das-obras-de-requalificacao-da-rua-grande-em-sao-luis-do-maranhao>>. Acesso em: abril 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTO PÓLIS. **Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!**. 2005. Disponível em: < <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acessado em: Junho 2019.

MORAES, Felipe. Importância do diagnóstico no processo de planejamento. Disponível em < <https://ecommercenews.com.br/artigos/cases/importancia-do-diagnostico-no-processo-de-planejamento/>>. Acesso em: Junho 2019.

NARDOTO, Eliezer; LIMA, Herinéa. **História de São Mateus**. 2. ed. São Mateus – Espírito Santo: EDAL. Atlântica Ltda, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS/ES. **Plano Diretor Municipal - PDM**, 2016. Disponível em: <<https://www.saomateus.es.gov.br/uploads/legislacaoitens/v3ulsade5n7ozb2ik0hgjxc tyr9q6p8mw4f1.pdf>>. Acesso em: 2019 março.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO - SETUR/ES. **O Espírito Santo**. Disponível em: <<http://descubraoespiritosanto.es.gov.br/pt/o-espírito-santo>>. Acesso em: 06 Maio 2019

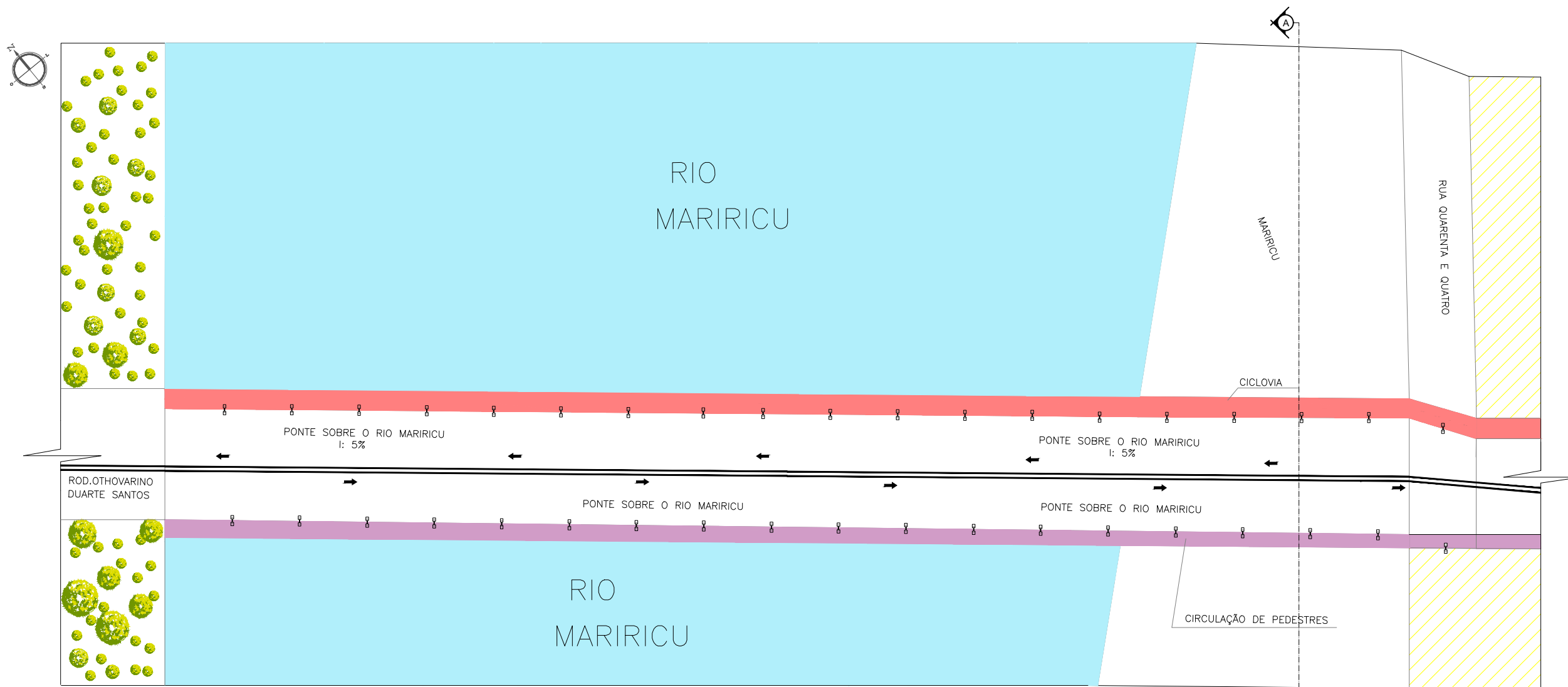
UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA. **Fluxograma**. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/projeto3/files/2011/03/Desenhos-de-an%C3%A1lise-e-Fluxograma.pdf>>. Acesso em: 05 Maio 2019.



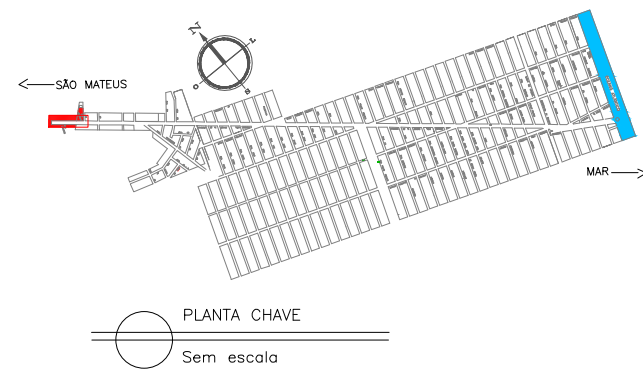
PLANTA DE SITUAÇÃO/IMPLANTAÇÃO  
1/10000

MEMORIAL/LEGENDA		
Localização: Rodovia Othovarino Duarte Santos; Av. Governador vieira de Rezende e praça Centro Guriri – São Mateus/ES.		
■ Área de intervenção: 638.924,60 metros linear		
Área da praça: 9.847,94m <sup>2</sup>		

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/10000	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA DE SITUAÇÃO/IMPLANTAÇÃO		01/68



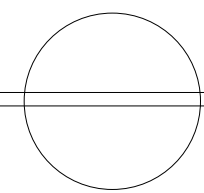
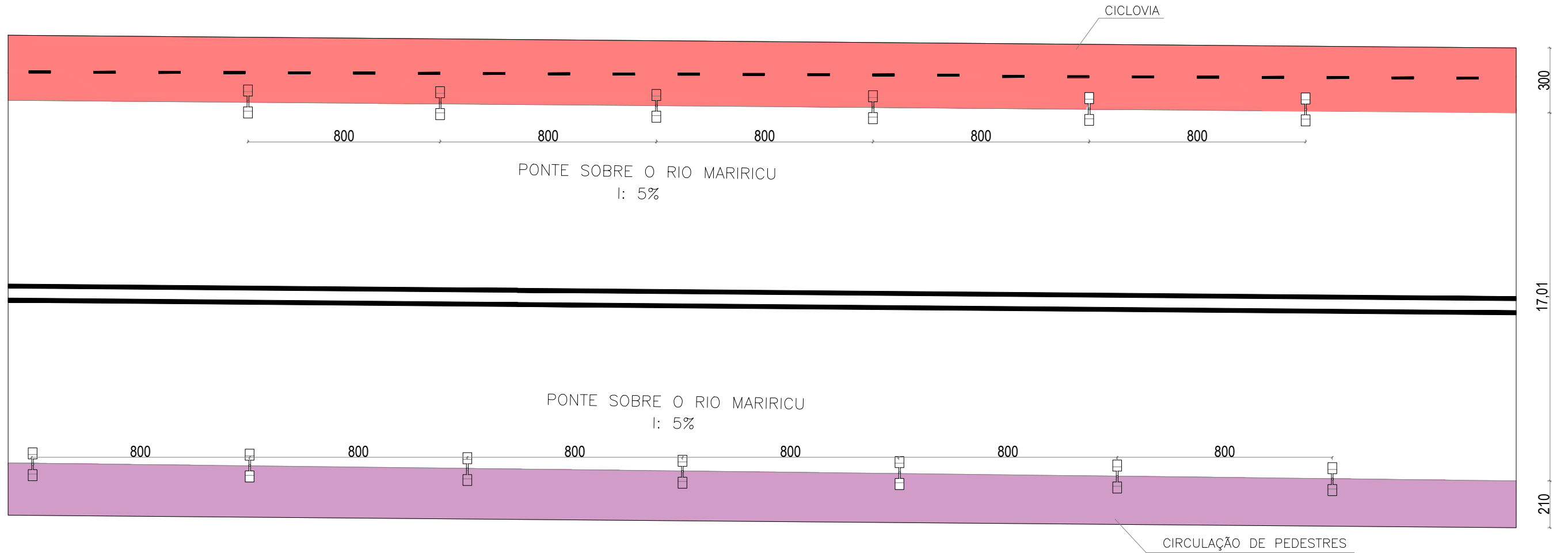
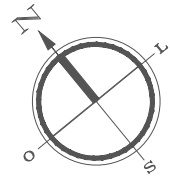
PLANTA BAIXA LAYOUT – PONTE  
1/700



LEGENDA	
①	FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.
②	CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA
③	INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
④	QUADRAS
⑤	FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑥	RIO MARIRICU

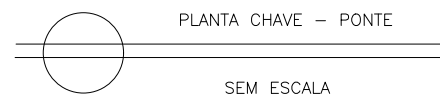
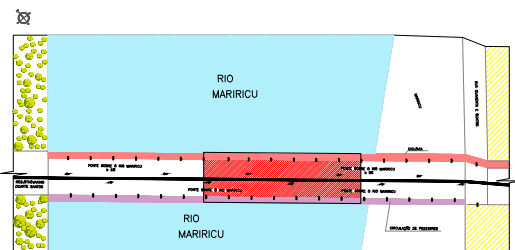
MOBILIÁRIO URBANO	
☐☐☐	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/700	PRANCHA: 02/77
ASSUNTO: PLANTE BAIXA LAYOUT – PONTE		



PLANTA BAIXA TÉCNICA – PONTE

1/200



CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

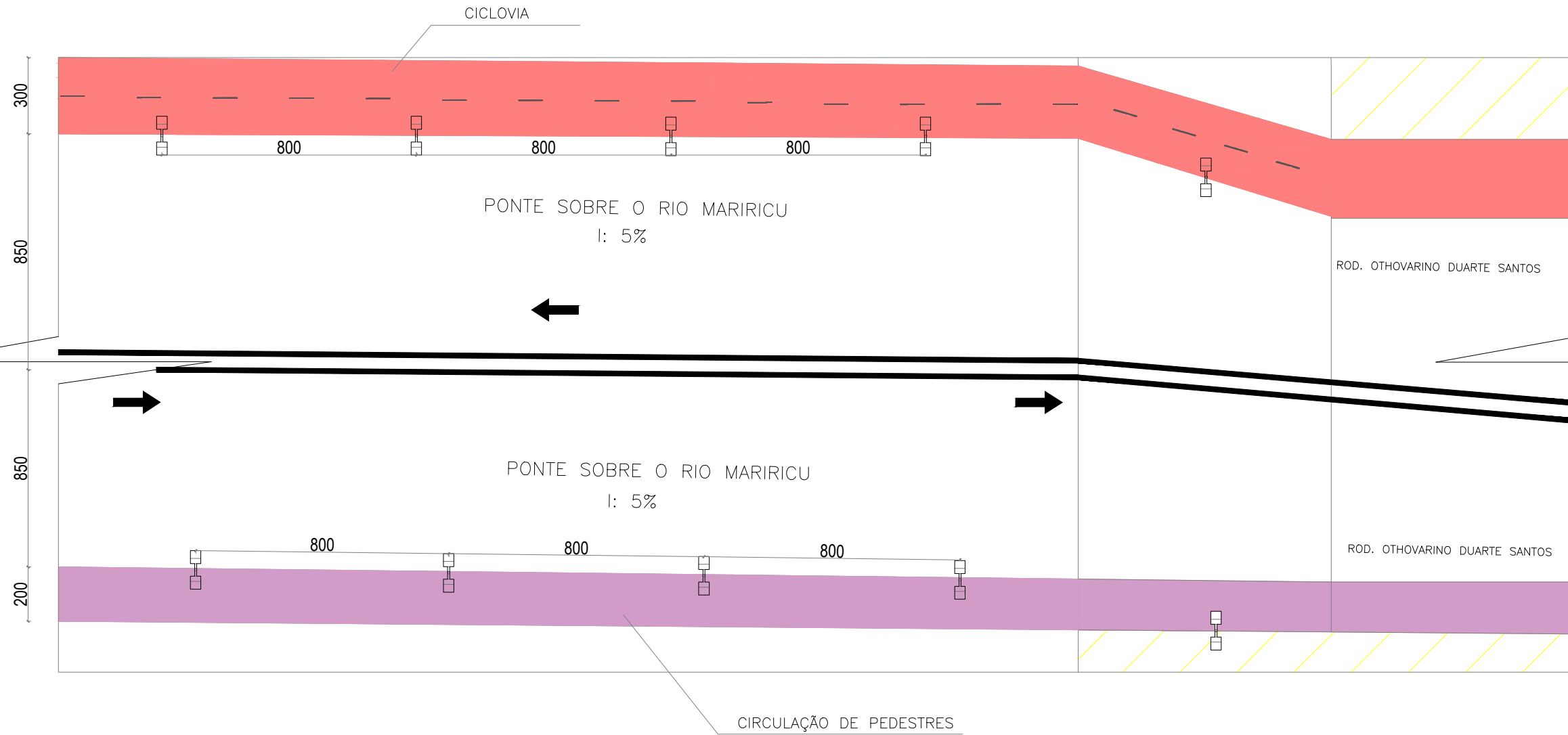
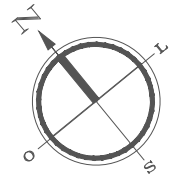
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

PRANCHA:

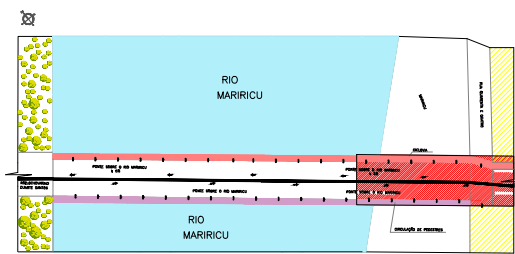
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA PONTE

03/77



PLANTA BAIXA TÉCNICA – PONTE

1/200



CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

ETAPA: FINAL

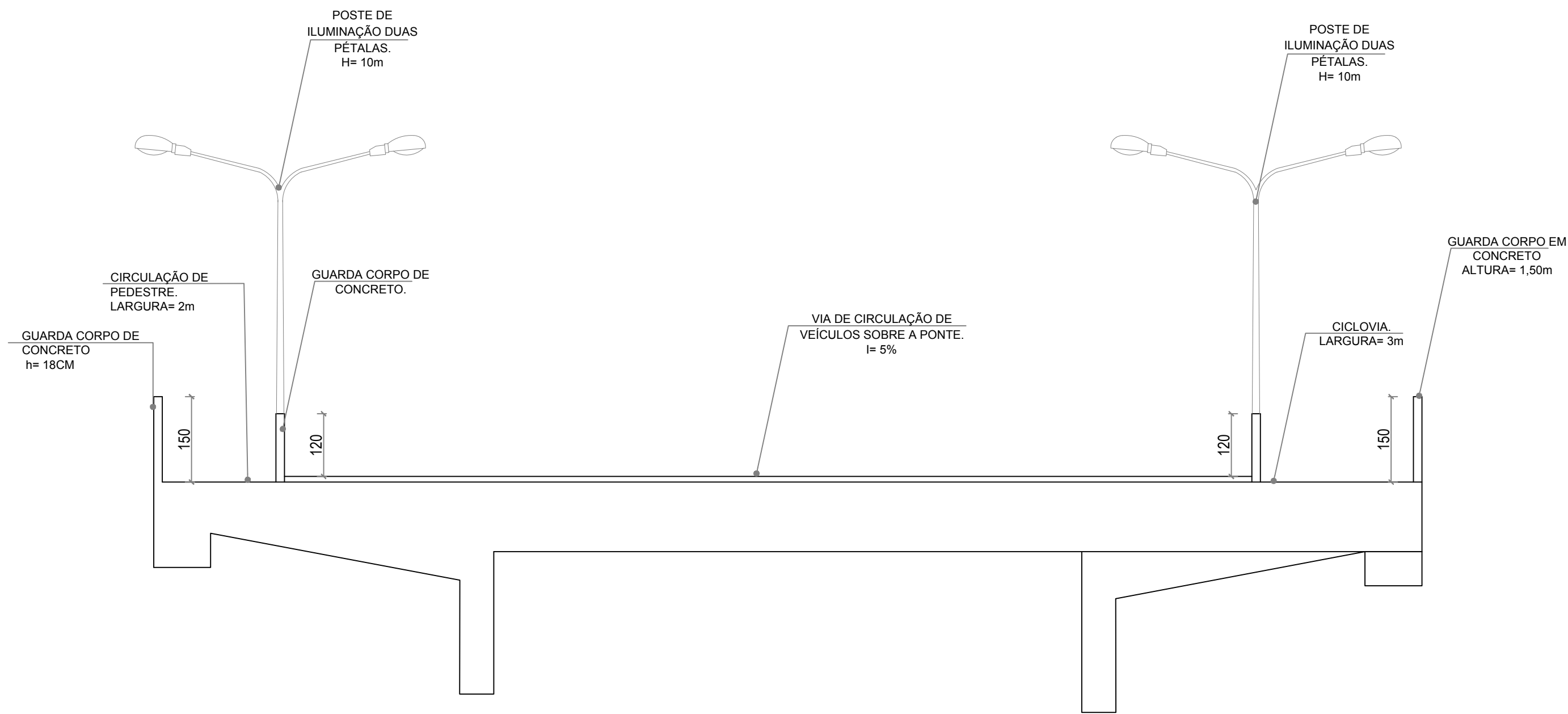
ESCALA: 1/200

PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA PONTE

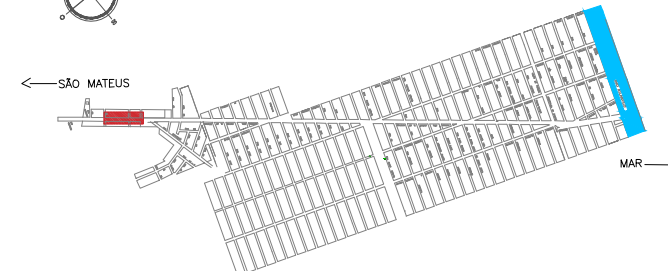
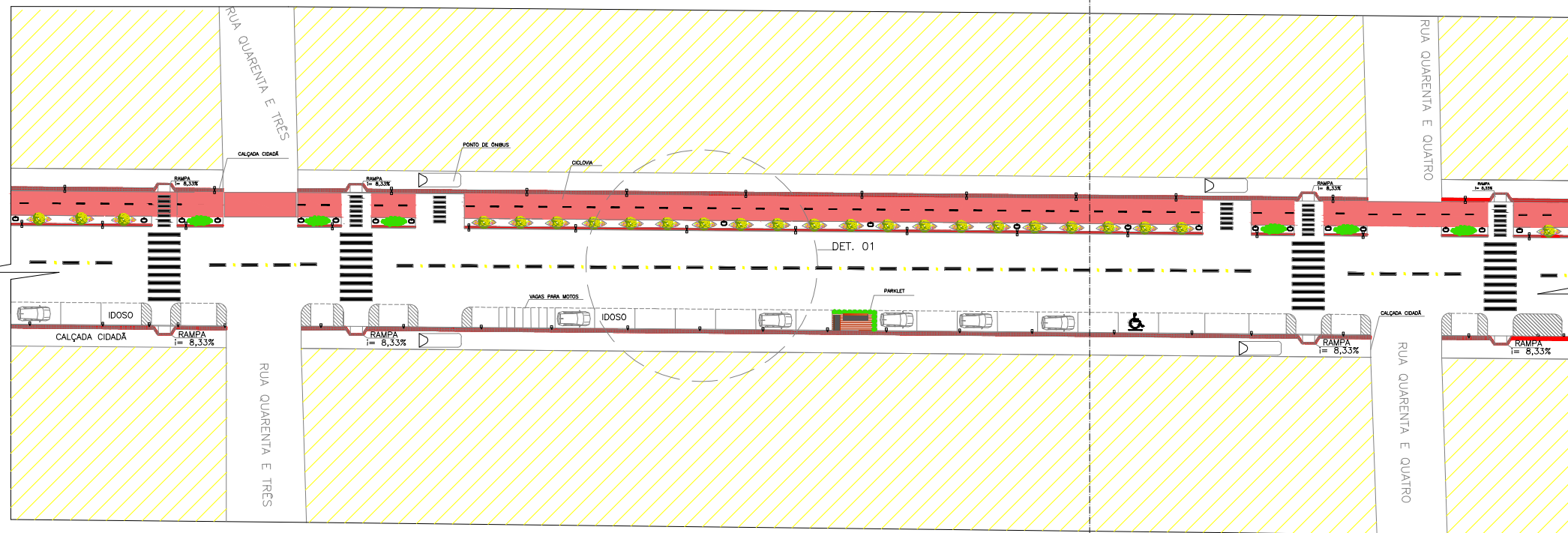
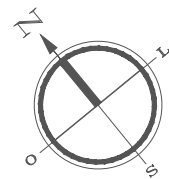
04/77






**CORTE PONTE**  
 1/75

CURSO: <b>ARQUITETURA E URBANISMO</b>		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: <b>JAMILA MOURA RODRIGUES</b>		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/75	PRANCHA:
ASSUNTO: CORTE PONTE		<b>05/77</b>



PLANTA CHAVE  
sem escala

PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 02 – RODOVIA  
1/700

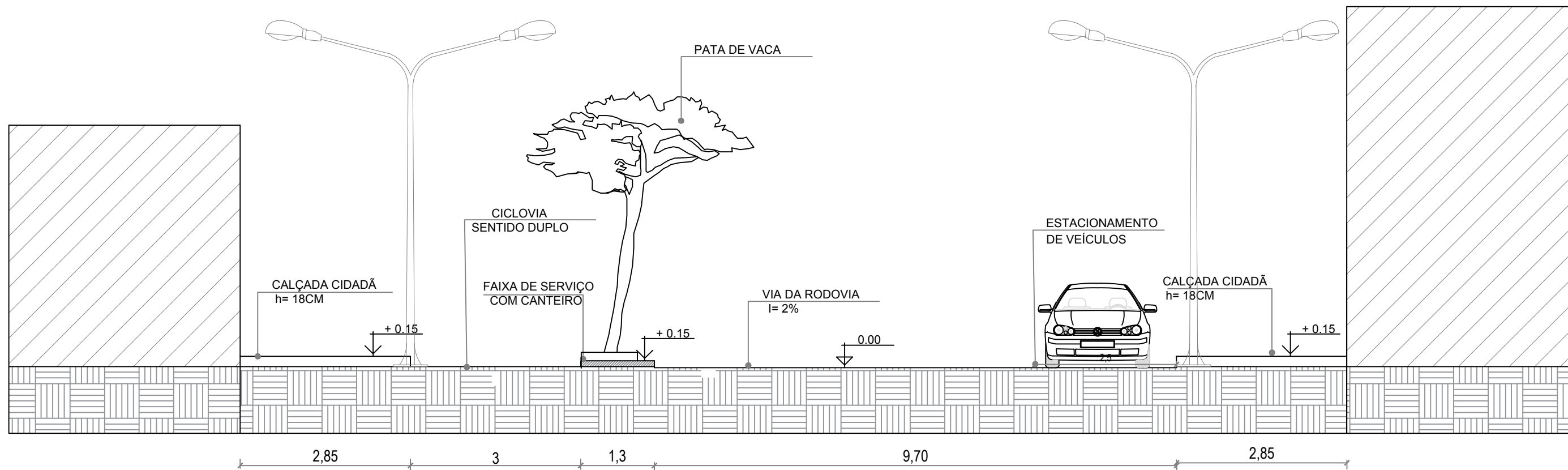
OBS.: DETALHAMENTO 01 REPRESENTADO NA PRANCHA 08.

MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

PAISAGISMO	
	MOREIA – Dietes bicolor
	PATA DE VACA – Bauhinia forficata
	CLÚSIA – Clúsia Fluminensis

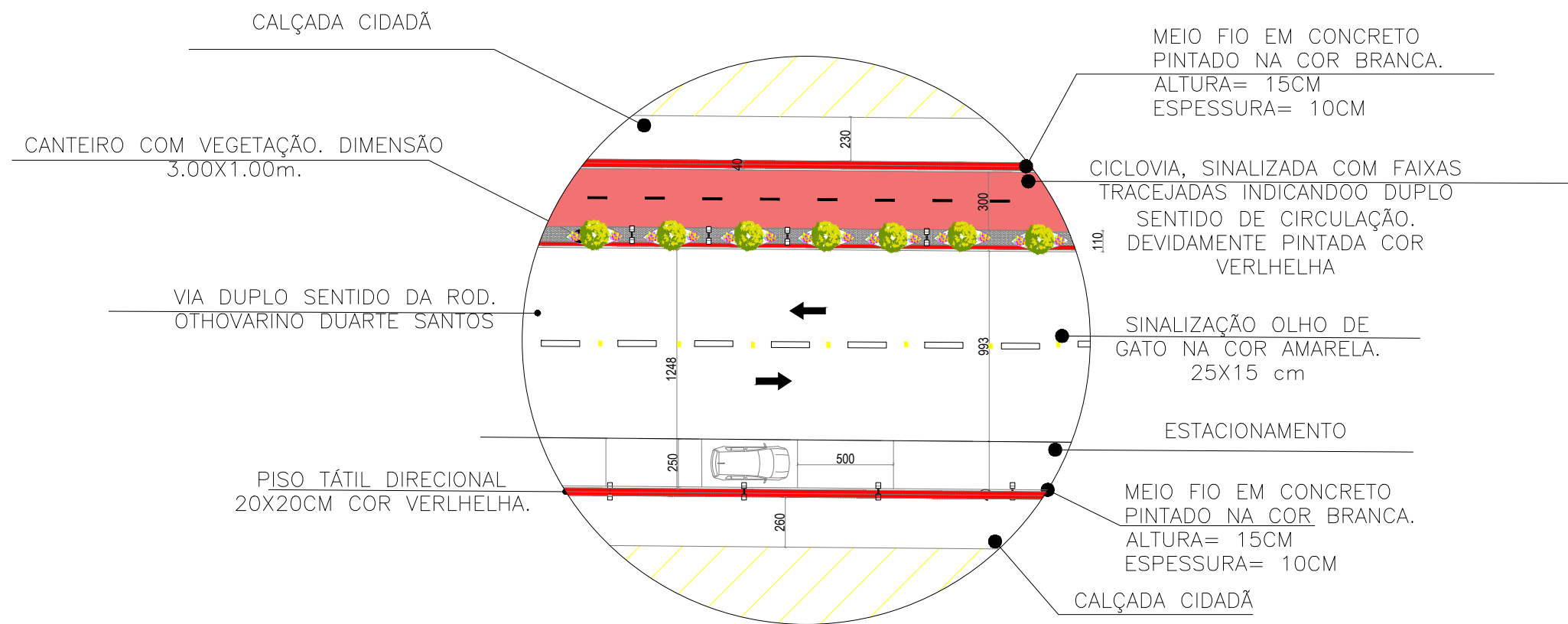
LEGENDA	
①	FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.
②	FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.
③	PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA
④	PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA
⑤	CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA
⑥	FAIXA DE PEDESTRE
⑦	FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.
⑧	FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
⑨	INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
⑩	VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
⑪	VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
⑫	QUADRAS
⑬	VAGA PARA CADEIRANTES
⑭	idoso VAGA PARA IDOSO

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
PROJETO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/700	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 02 – RODOVIA		06/77

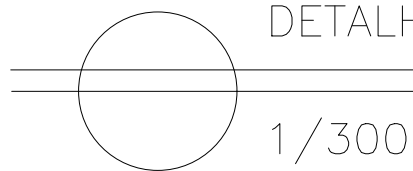



**CORTE AA – RODOVIA**  
 1/75

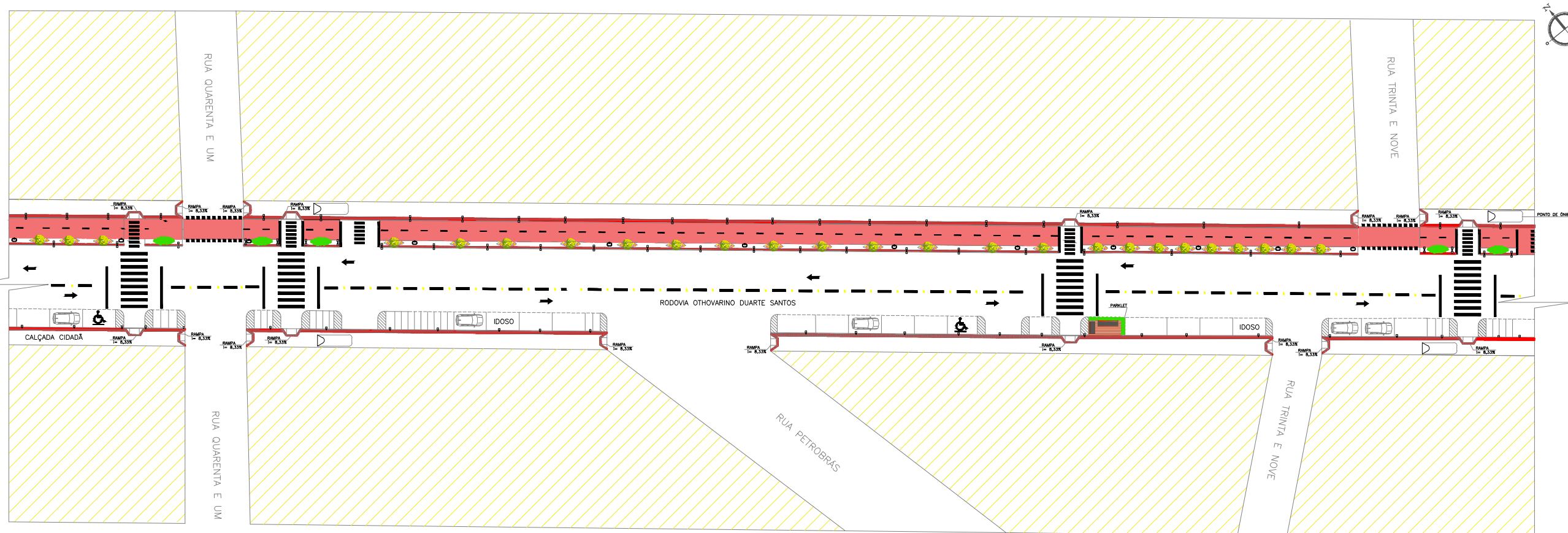
CURSO: <b>ARQUITETURA E URBANISMO</b>		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: <b>JAMILA MOURA RODRIGUES</b>		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/75	PRANCHA:
ASSUNTO: CORTE RODOVIA		<b>07/77</b>



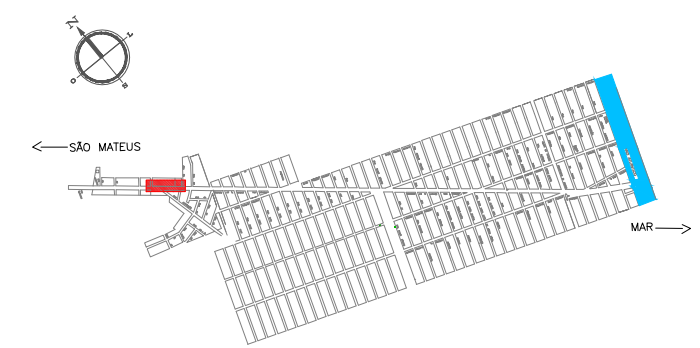
DETALHE 01 – ROD. OTHOVARINO DUARTE SANTOS



CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
ORIENTADORA: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/300	PRANCHA:
ASSUNTO: DETALHAMENTO ROD. OTHOVARINO DUARTE SANTOS		8/77



PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 03 – RODOVIA  
1/700



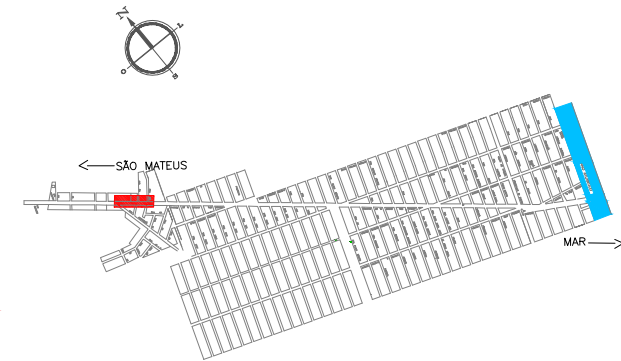
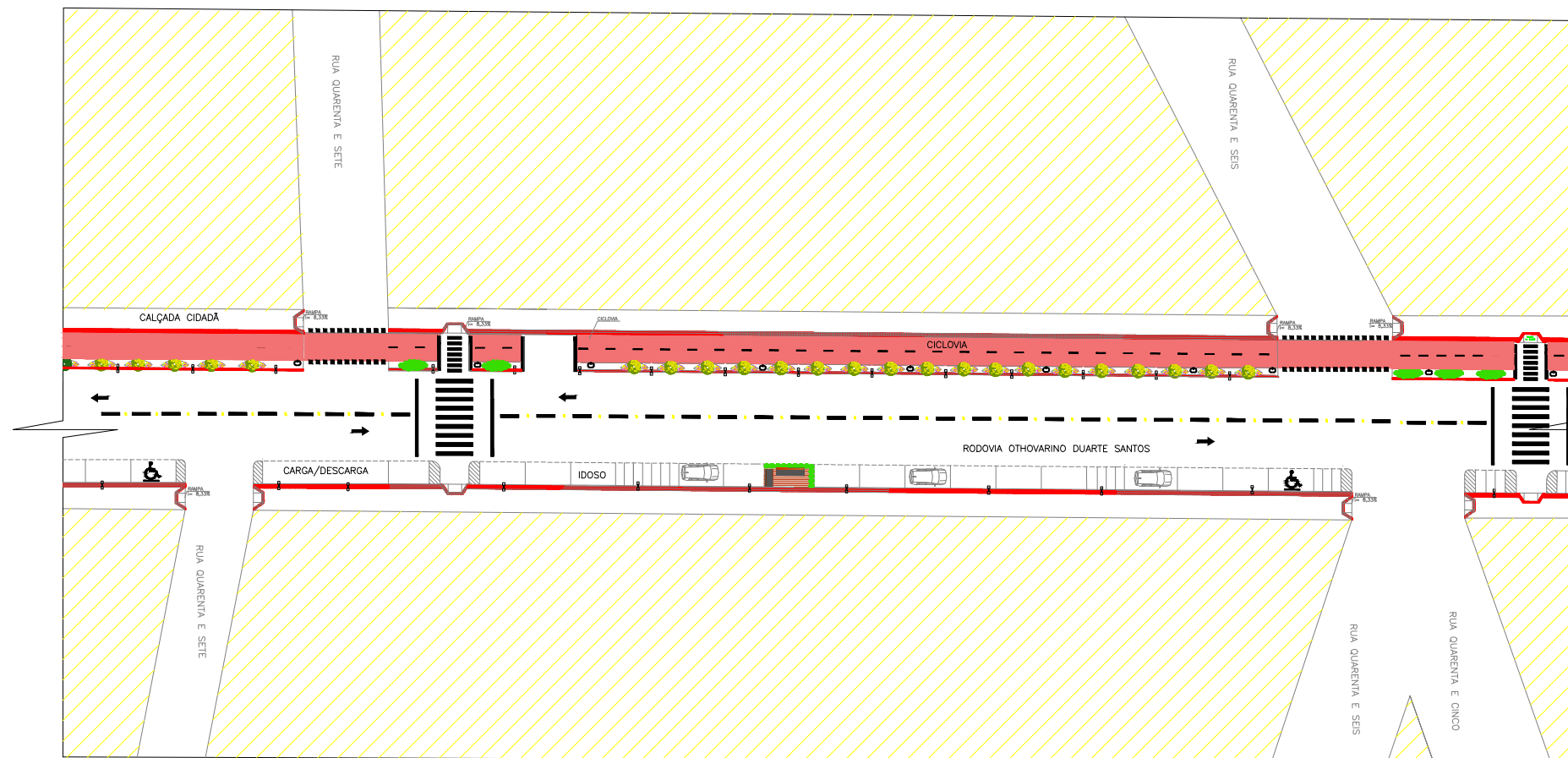
PLANTA CHAVE  
sem escola

MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

PAISAGISMO	
	MOREIA – Dietes bicolor
	PATA DE VACA – Bauhinia forficata
	CLÚSIA – Clúsia Fluminensis

LEGENDA	
①	FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.
②	FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.
③	PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA
④	PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA
⑤	CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA
⑥	FAIXA DE PEDESTRE
⑦	FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.
⑧	FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
⑨	INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
⑩	VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
⑪	VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
⑫	QUADRAS
⑬	VAGA PARA CADEIRANTES
⑭	VAGA PARA IDOSO
⑮	SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
PROJETO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/700	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 03 – RODOVIA		09/77



PLANTA CHAVE  
sem escala

PLANTA BAIXA DO TRECHO 04/RODOVIA  
1/700

MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

PAISAGISMO	
	MOREIA - Dietes bicolor
	PATA DE VACA - Bauhinia forficata
	CLÚSIA - Clúsia Fluminensis

LEGENDA

①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	⑯  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO - 25X15 CM

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME:  
JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR:  
MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO:  
10º PERÍODO

DATA:  
18/11/2019

ETAPA:  
PRÉ-BANCA

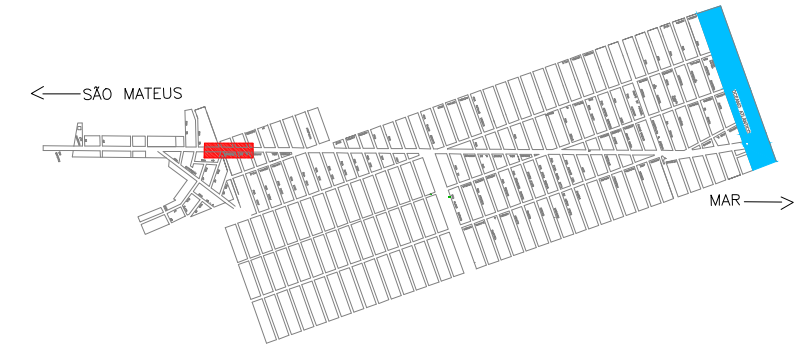
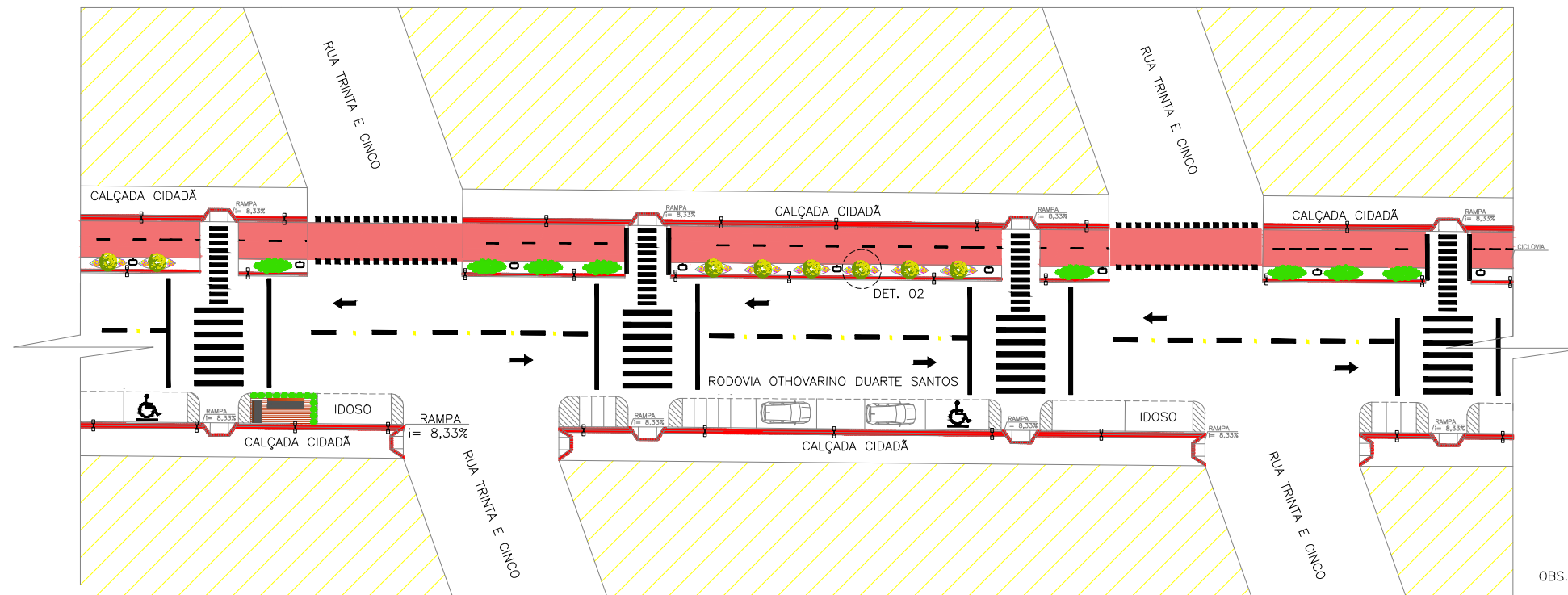
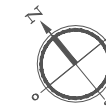
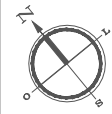
ESCALA:  
1/700

PRANCHA:

ASSUNTO:  
PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 04 - RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS

10/77





PLANTA CHAVE  
sem escala

OBS.: DETALHAMENTO CANTEIRO PRANCHAS 12 E 13.

# PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 05 – RODOVIA

1/500

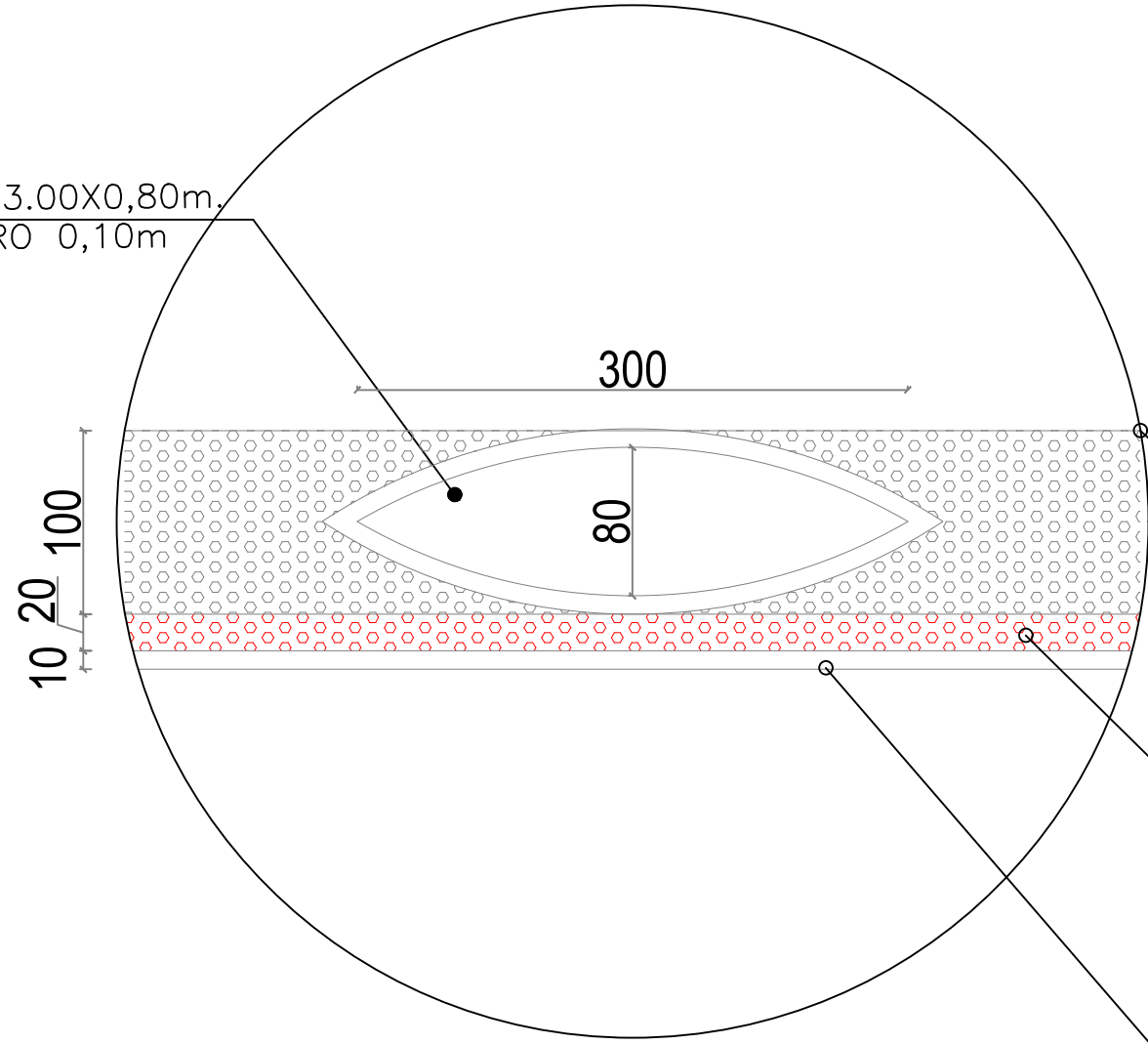
MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

PAISAGISMO	
	MOREIA – <i>Dietes bicolor</i>
	PATA DE VACA – <i>Bauhinia forficata</i>
	CLÚSIA – <i>Clúsia Fluminensis</i>

LEGENDA	
①	FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.
②	FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.
③	PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA
④	PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA
⑤	CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA
⑥	FAIXA DE PEDESTRE
⑦	FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.
⑧	FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
⑨	INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
⑩	VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
⑪	VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
⑫	QUADRAS
⑬	VAGA PARA CADEIRANTES
⑭	IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑮	FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑯	SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM

CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES			
PROFESSOR:	MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO:	10º PERÍODO
ETAPA:	ENTREGA FINAL	ESCALA:	1/500
ASSUNTO:	PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 05 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS	DATA:	18/11/2019
		PRANCHA:	11/77

CANTEIRO DE TERRA 3.00X0,80m.  
 MEIO FIO DO CANTEIRO 0,10m  
 Nível de -0.20



FAIXA DE SERVIÇO  
 COM PISO TÁTIL DE  
 ALERTA 20X20CM  
 C O R C I N Z A .

PISO TÁTIL  
 DIRECIONAL  
 20X20CM C O R  
 V E R L H E L H A .

MEIO FIO DE CONCRETO –  
 PINTADO NA C O R B R A N C A  
 A L T U R A = 1 5 C M  
 E S P E S S U R A = 1 0 C M

DETALHE 02 – FAIXA DE SERVIÇO E CANTEIRO.  
 Sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/100	PRANCHA: 12/77
ASSUNTO: DETALHE 02 CANTEIRO		

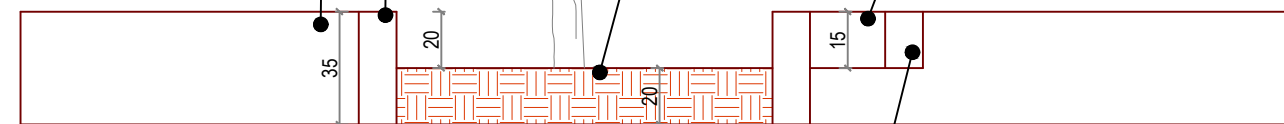


MEIO FIO CANTEIRO – 10CM

FAIXA DE SERVIÇO

CANTEIRO

PISO TÁTIL DIRECIONAL  
20X20CM COR VERLHELHA.



MEIO FIO de concreto pintado na cor branca.  
ESPESSURA = 10cm  
H= 15cm

○ CORTE CANTEIRO  
1/100

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

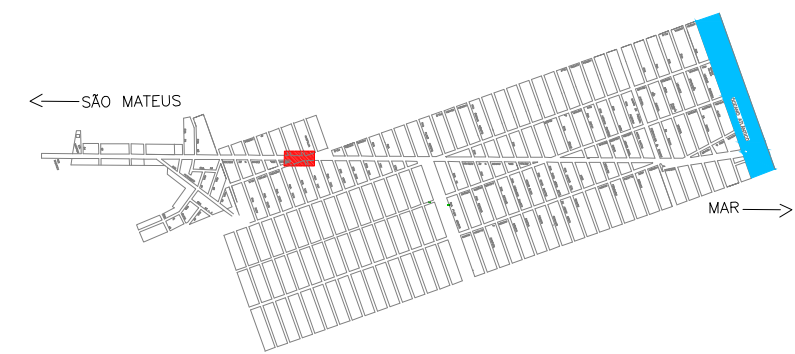
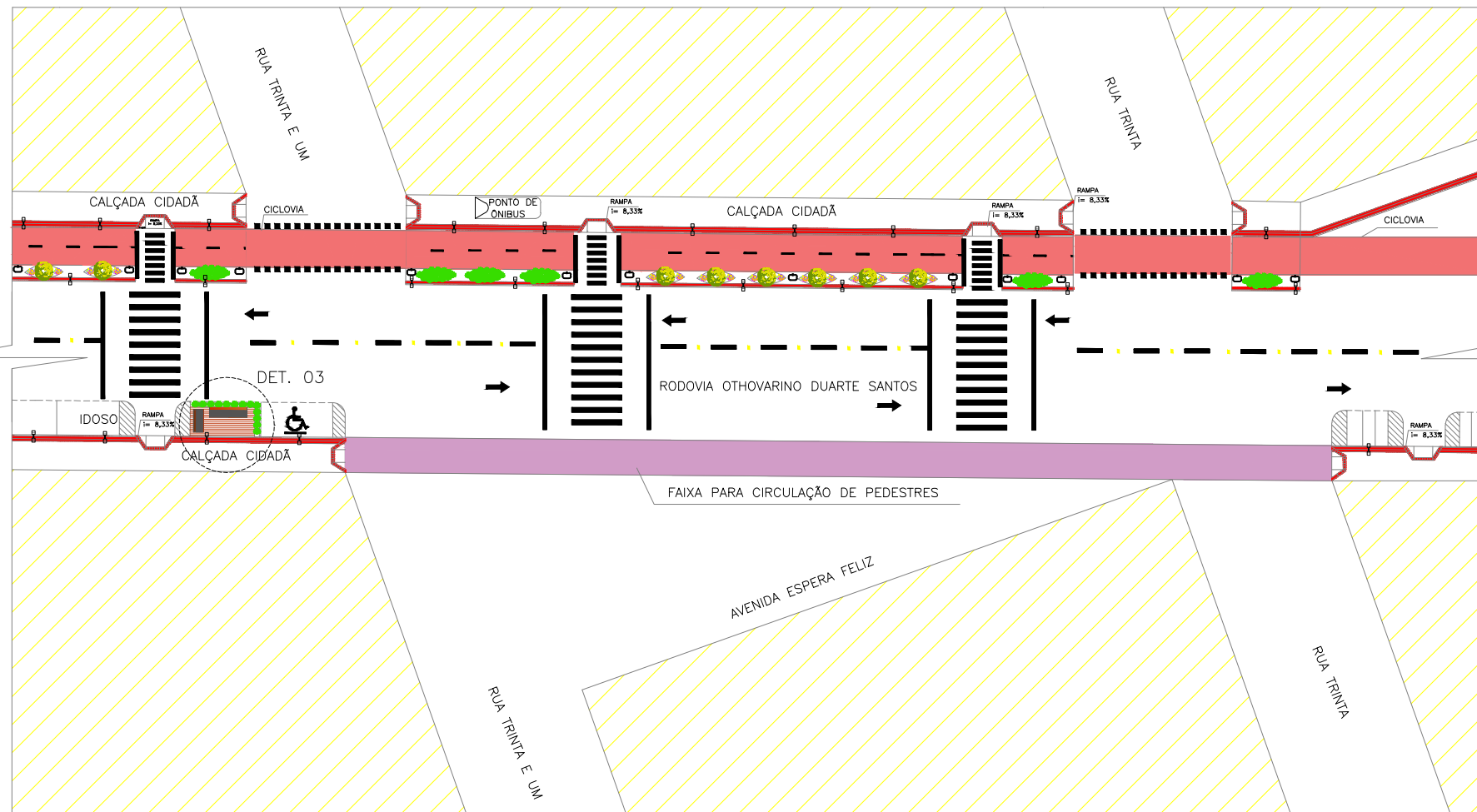
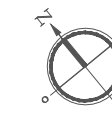
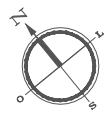
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/100

PRANCHA:

ASSUNTO: CORTE CANTEIRO

13/77



PLANTA CHAVE  
sem escala

OBS.: DETALHAMENTO PRANCHA 15

# PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 06 – RODOVIA

1/500

### MOBILIÁRIO URBANO

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA

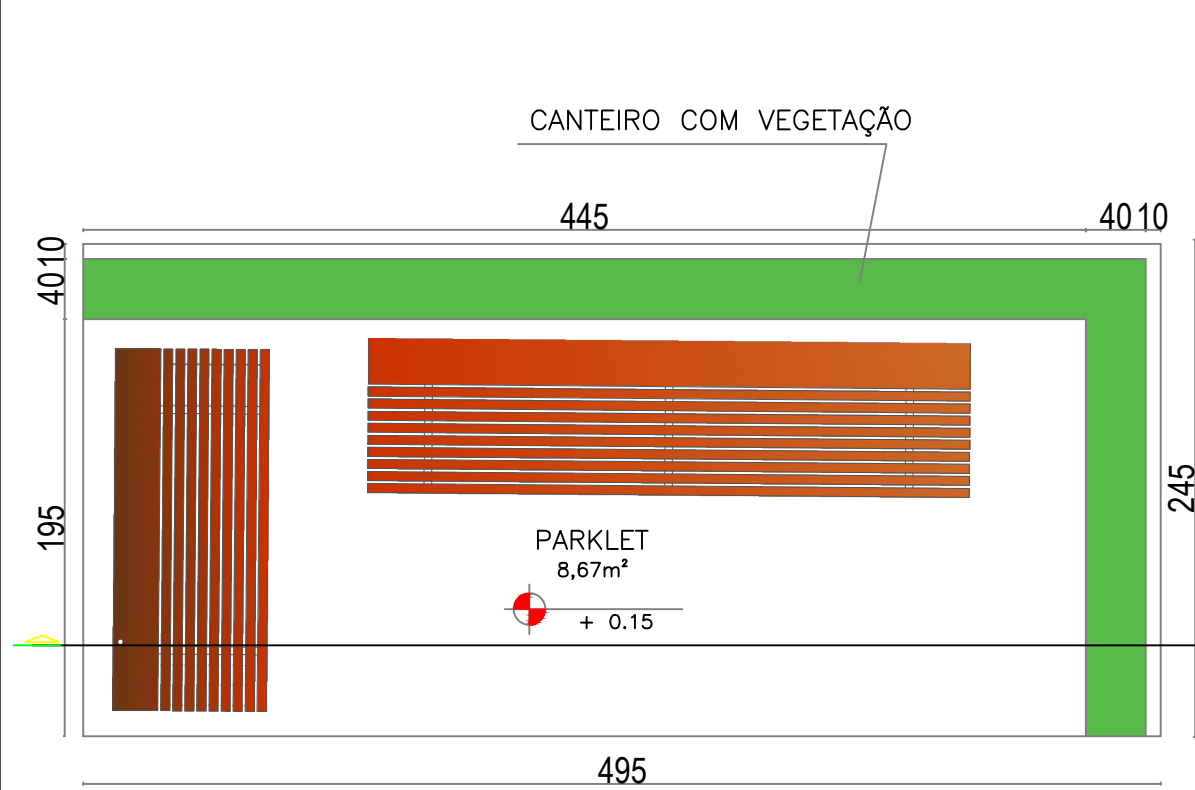
### PAISAGISMO

- MOREIA – *Dietes bicolor*
- PATA DE VACA – *Bauhinia forficata*
- CLÚSIA – *Clúsia Fluminensis*

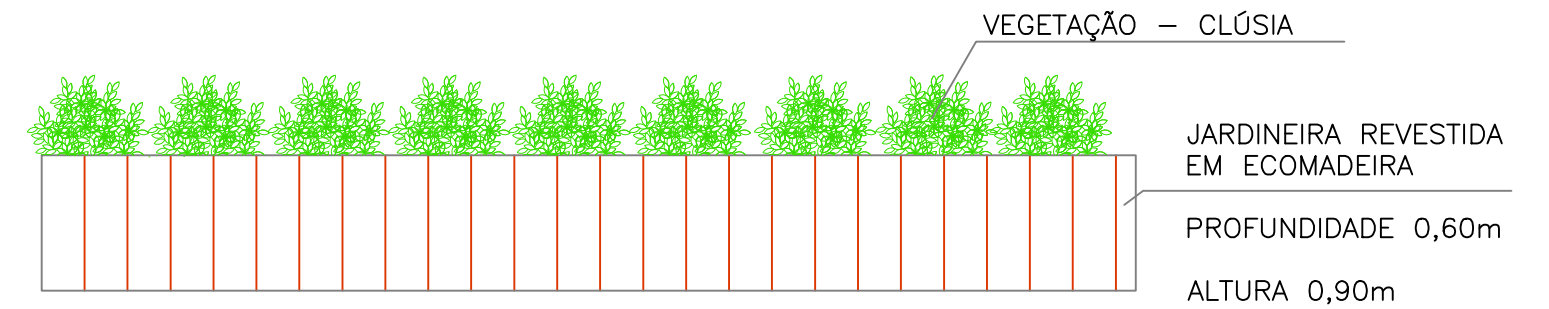
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 14/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 06 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		

### LEGENDA

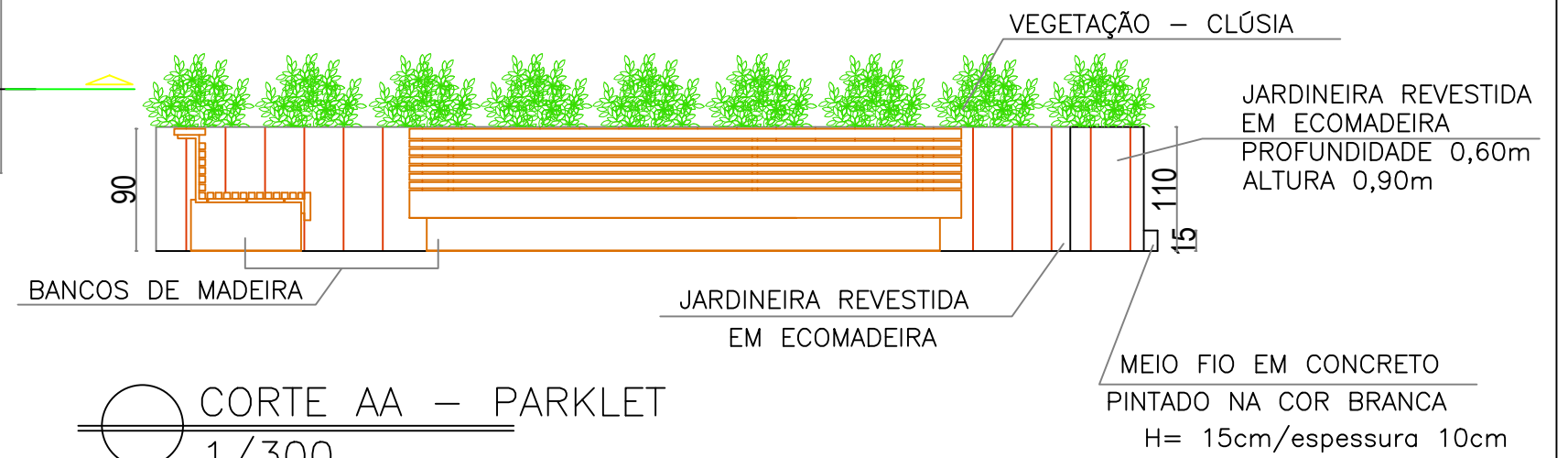
①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	⑯  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM



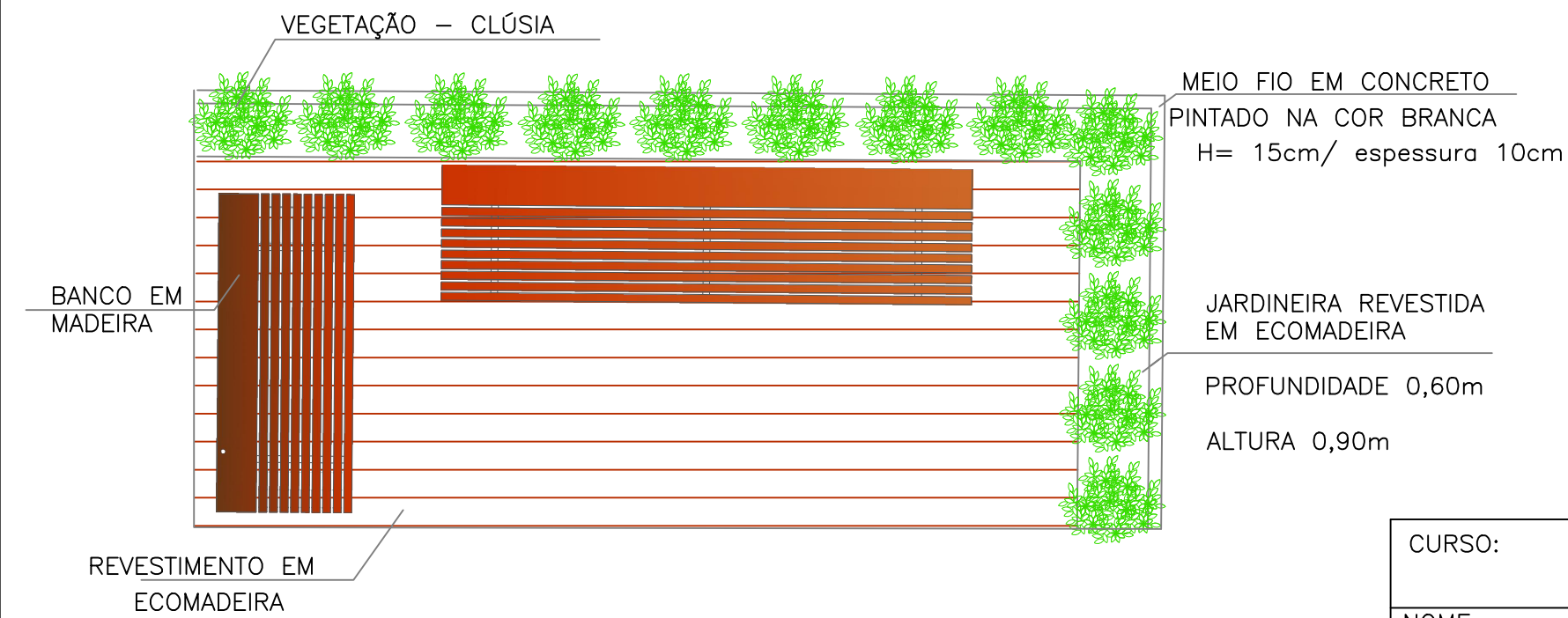
PLANTA TÉCNICA – PARKLET  
1/300



VISTA FUNDO – PARKLET  
1/300

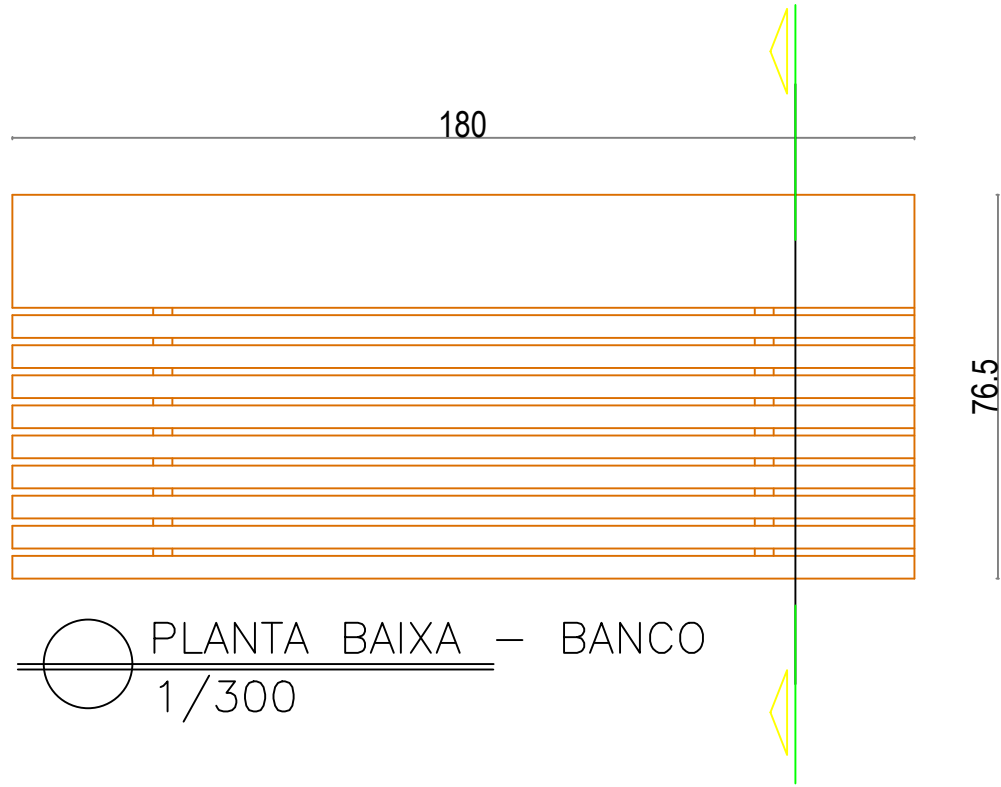


CORTE AA – PARKLET  
1/300

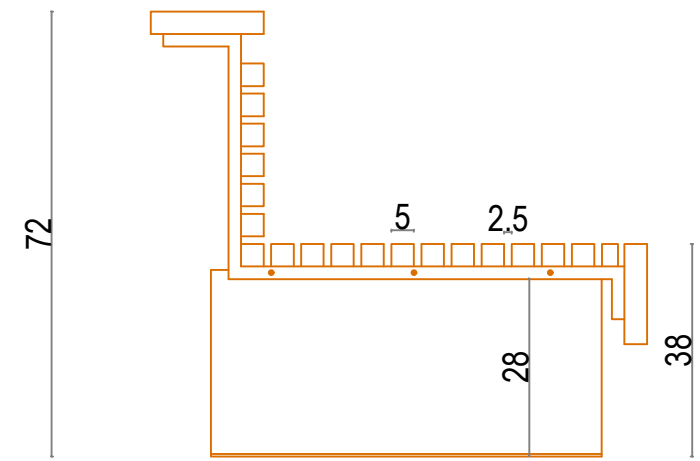


PLANTA BAIXA LAYOUT – PARKLET  
1/300

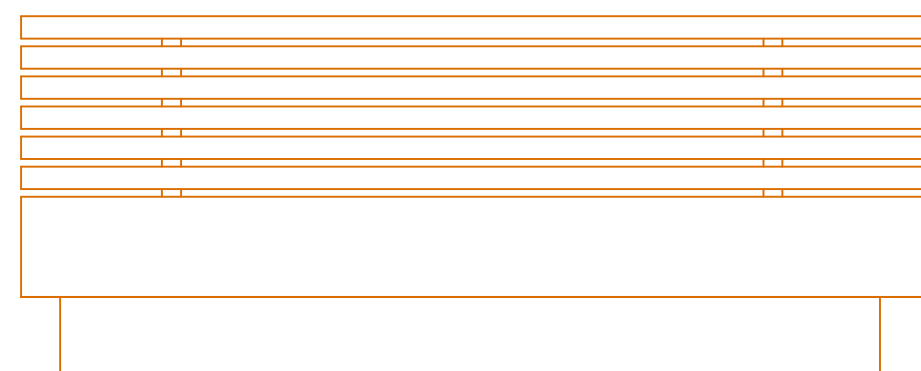
CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME:		JAMILA MOURA RODRIGUES	
PROFESSOR:	HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA:	FINAL		PRANCHA: 15/77
ASSUNTO:	TRECHO 09/ RODOVIA		



○ PLANTA BAIXA – BANCO  
1/300



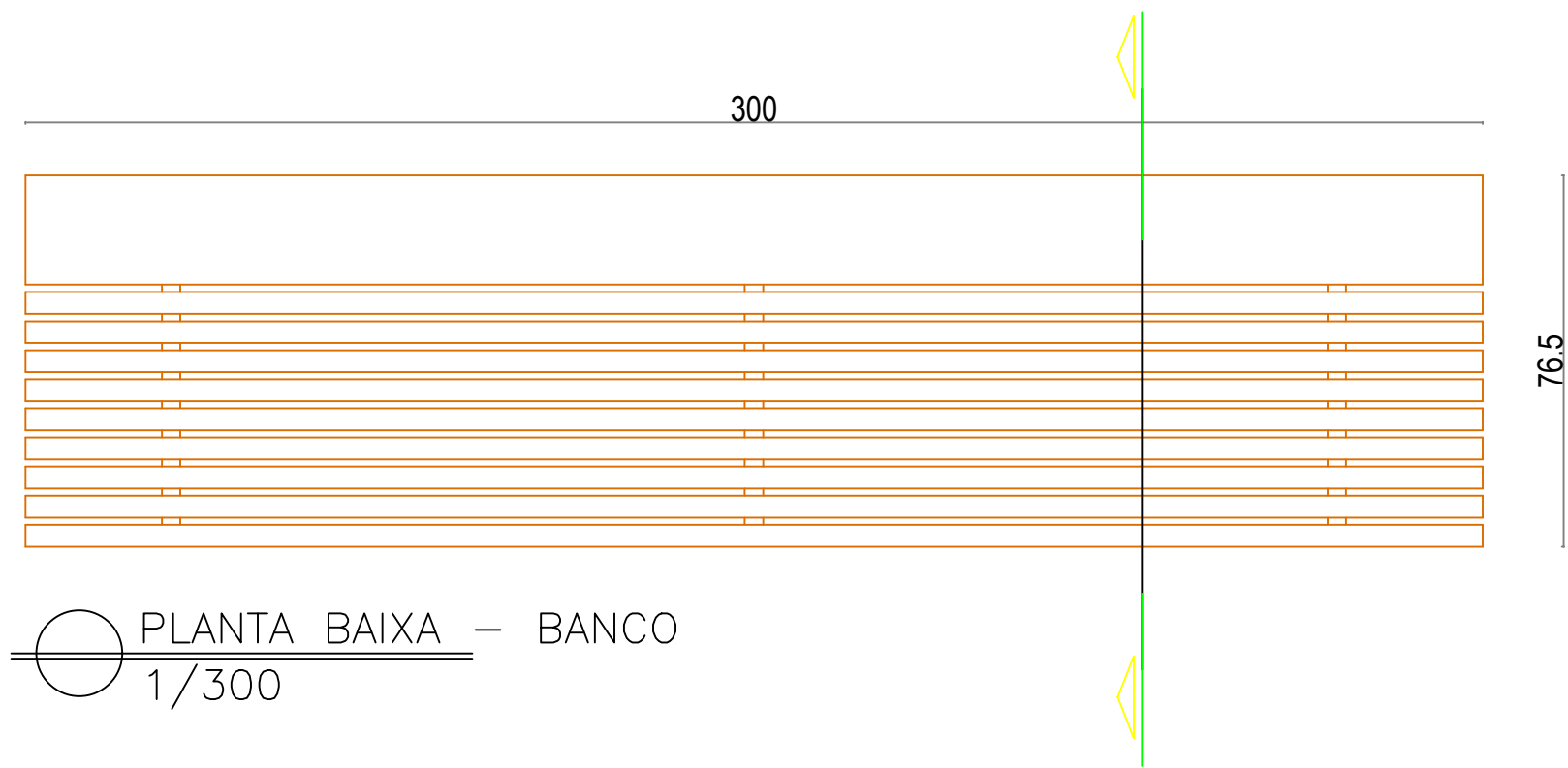
○ CORTE – BANCO  
1/300



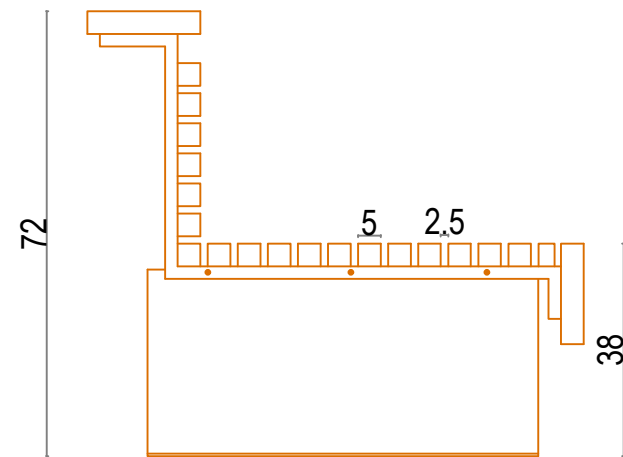
○ VISTA FRONTAL – BANCO  
1/300

CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES			
PROFESSOR:	HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA:	FINAL		PRANCHA: 16/77
ASSUNTO:	BANCOS		





○ PLANTA BAIXA – BANCO  
1/300

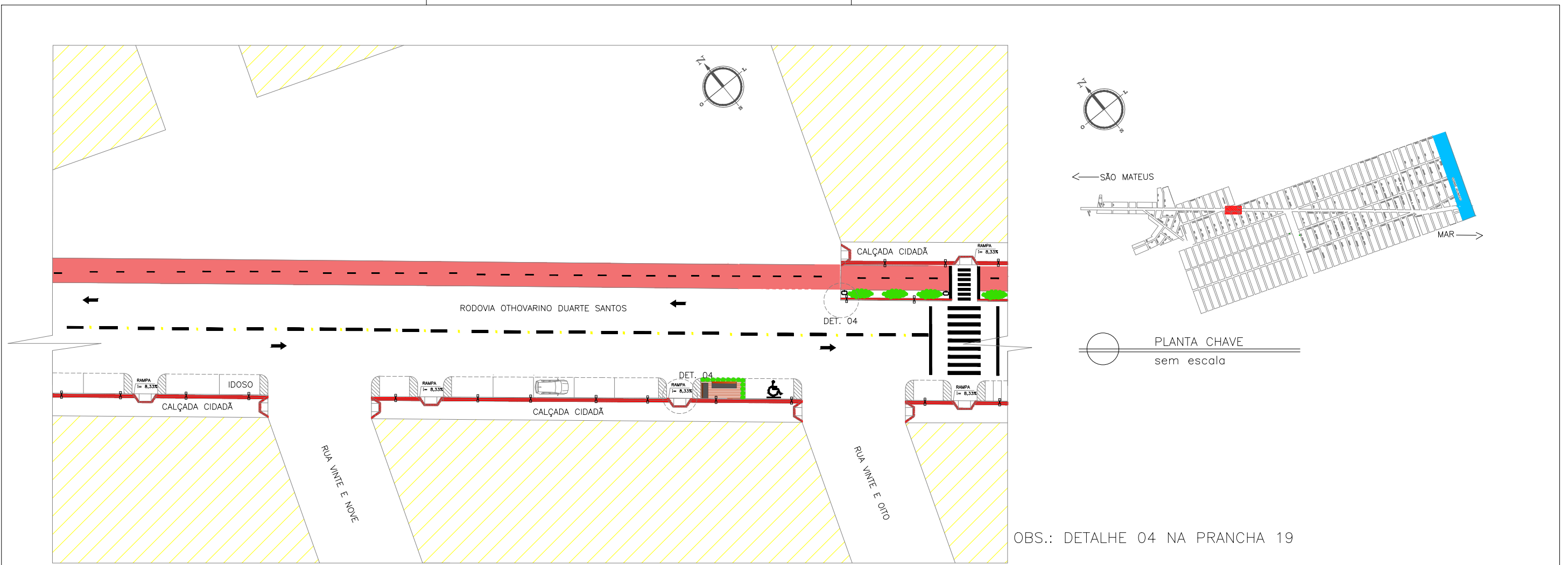


○ CORTE – BANCO  
1/300



○ VISTA FRONTAL – BANCO  
1/300

CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME:		JAMILA MOURA RODRIGUES	
PROFESSOR:	HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA:	FINAL		PRANCHA: 17/77
ASSUNTO:	TRECHO 09/ RODOVIA		



PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 07 – RODOVIA

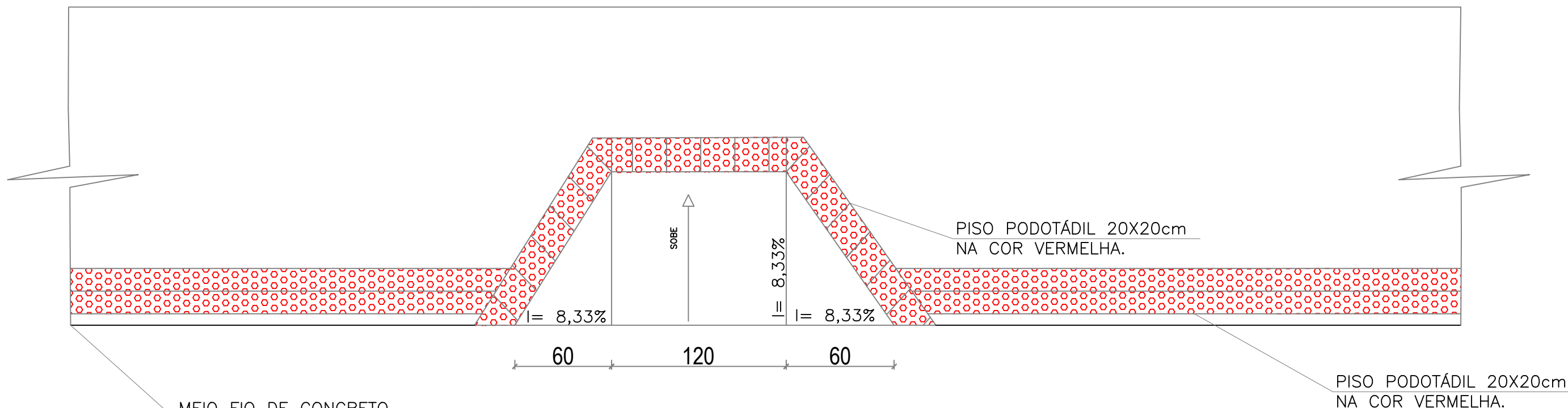
1/500

LEGENDA	
①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑮  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	

MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

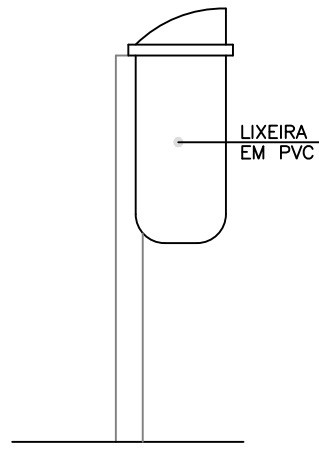
PAISAGISMO	
	MOREIA – <i>Dietes bicolor</i>
	PATA DE VACA – <i>Bauhinia forficata</i>
	CLÚSIA – <i>Clusia Fluminensis</i>

CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES			
PROFESSOR:	MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO:	10º PERÍODO
ETAPA:	ENTREGA FINAL	ESCALA:	1/500
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 07 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS			DATA: 18/11/2019
			PRANCHA: 18/77

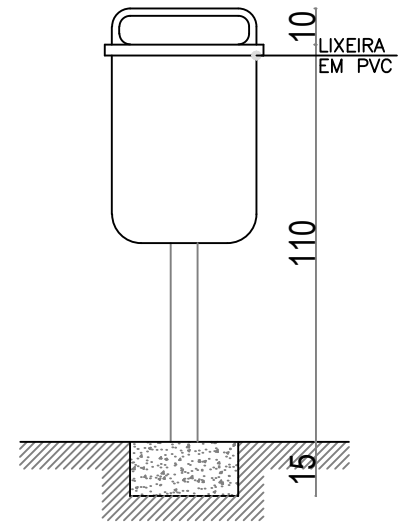


RAMPA DE ACESSIBILIDADE  
1/75

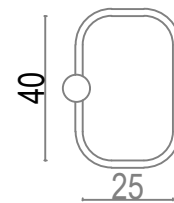
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/75	PRANCHA: 19/77
ASSUNTO: RAMPA DE ACESSIBILIDADE		



VISTA LATERAL – LIXEIRA

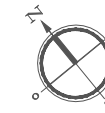
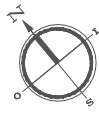


VISTA FRONTAL – LIXEIRA

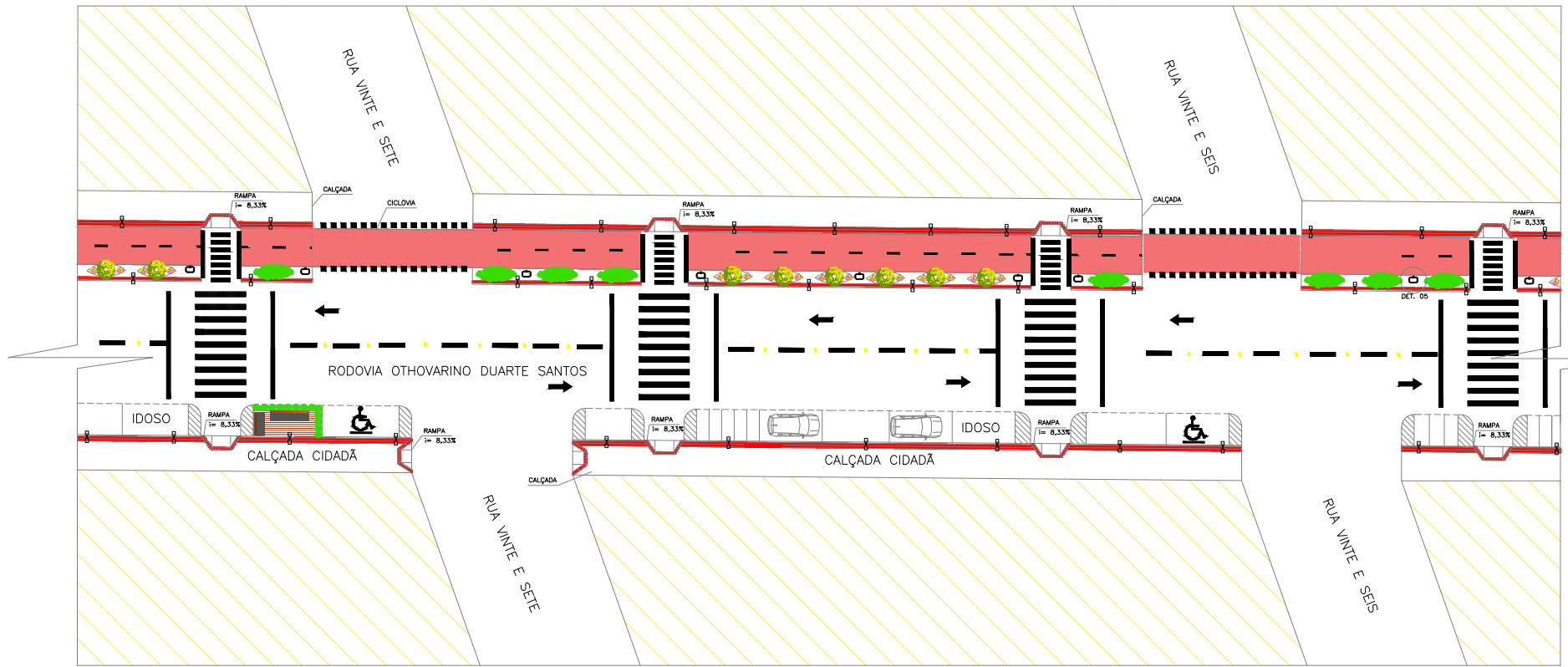


VISTA SUPERIOR – LIXEIRA

CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME:			
JAMILA MOURA RODRIGUES			
PROFESSOR:		DATA:	
HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA		10º PERÍODO	
18/11/2019		PRANCHA:	
ETAPA:		20/77	
FINAL			
ASSUNTO:			
DETALHE LIXEIRA			



PLANTA CHAVE  
sem escala



PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 08 – RODOVIA  
1/500

**MOBILIÁRIO URBANO**

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA

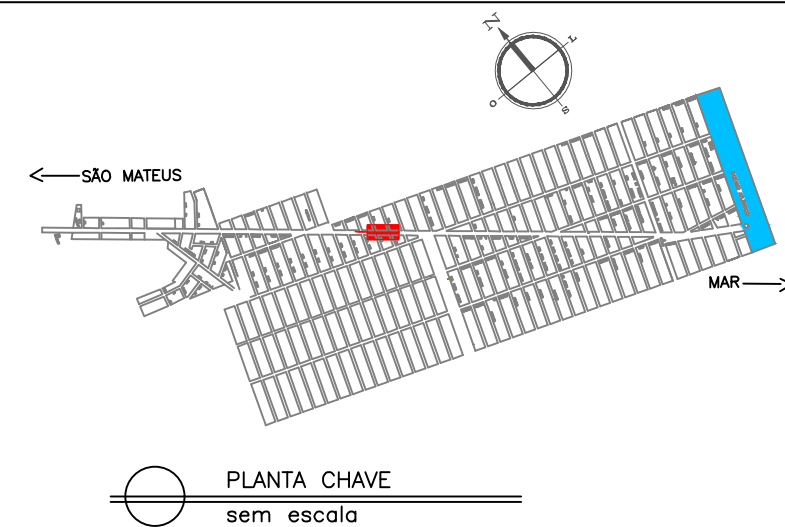
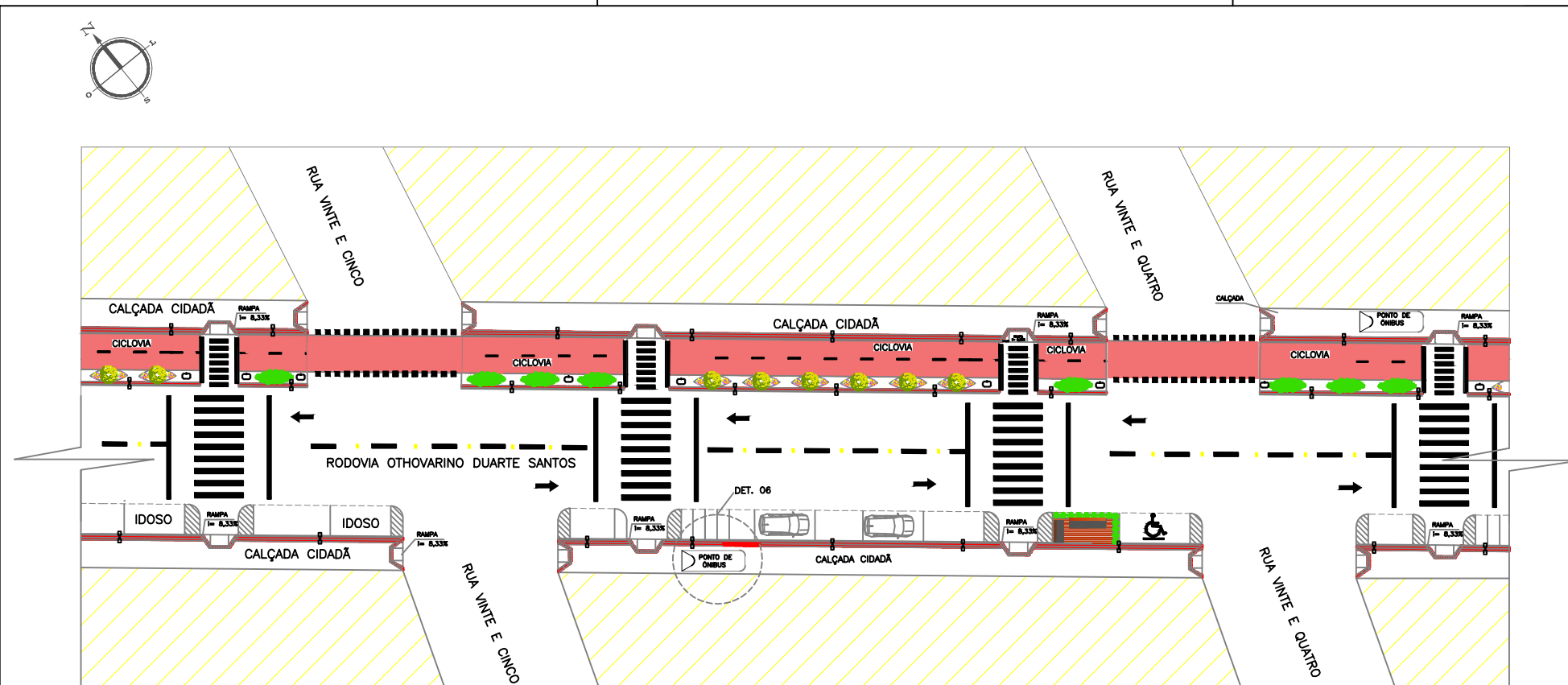
**PAISAGISMO**

- MOREIA – *Diets bicolor*
- PATA DE VACA – *Bauhinia forficata*
- CLÚSIA – *Clúsia Fluminensis*

**LEGENDA**

①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
②  FAIXA CONTINUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.	⑮  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 21/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 08 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		



OBS.: DETALHE 06 PRANCHA 23

# PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 09 – RODOVIA

1/500

MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

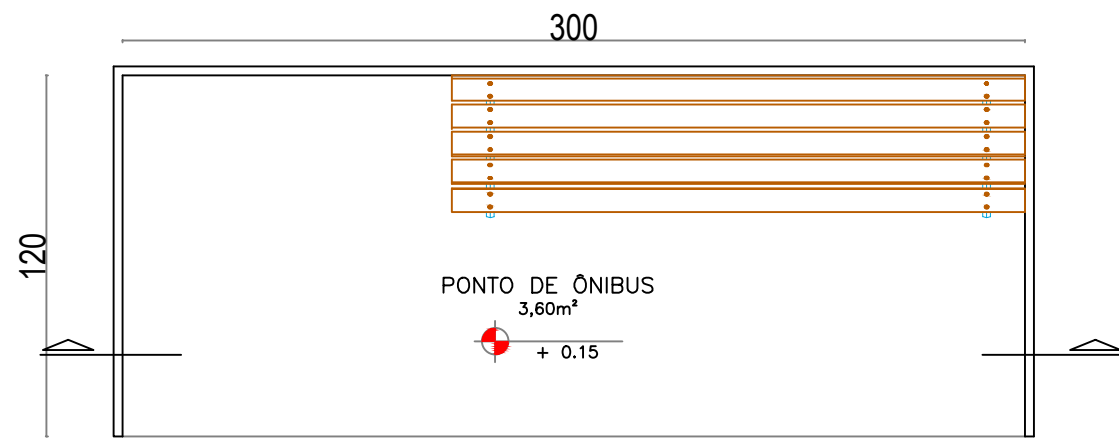
PAISAGISMO	
	MOREIA – Dietes bicolor
	PATA DE VACA – Bauhinia forficata
	CLÚSIA – Clúsia Fluminensis

## LEGENDA

①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
	⑮  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 21/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 09 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		

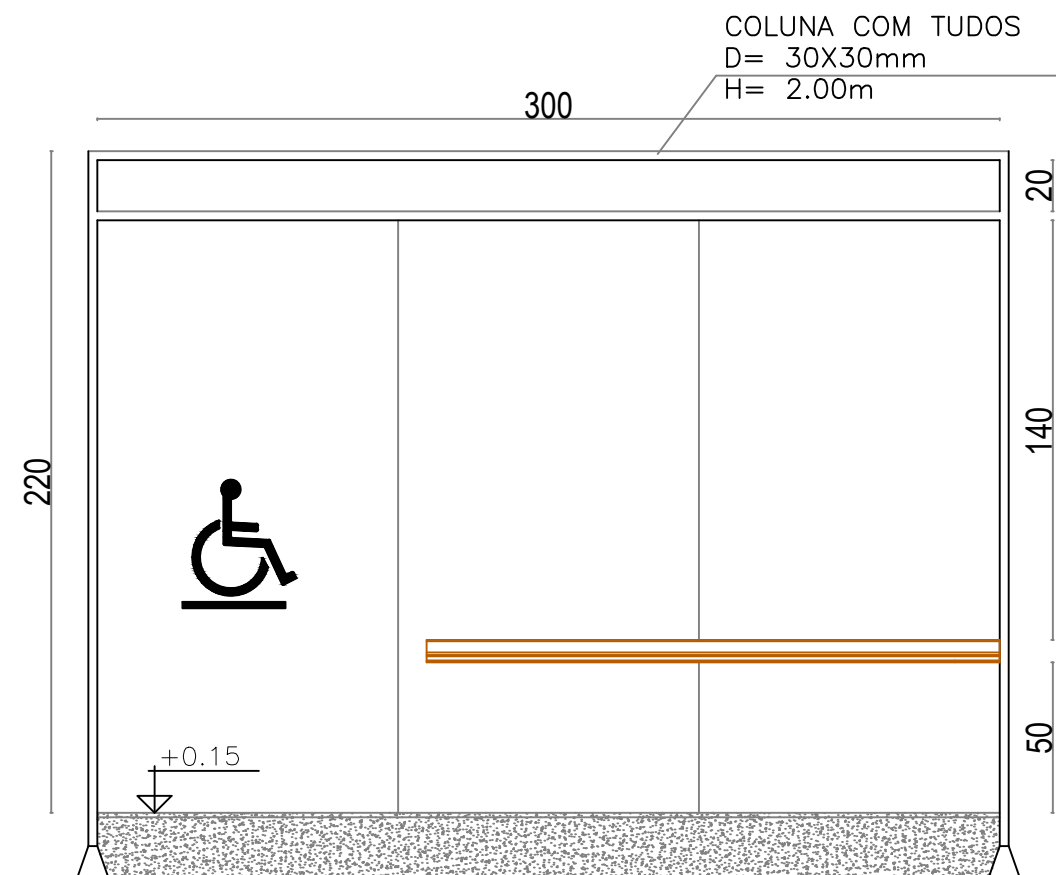




PLANTA TÉCNICA – PONTO DE ÔNIBUS  
1/300

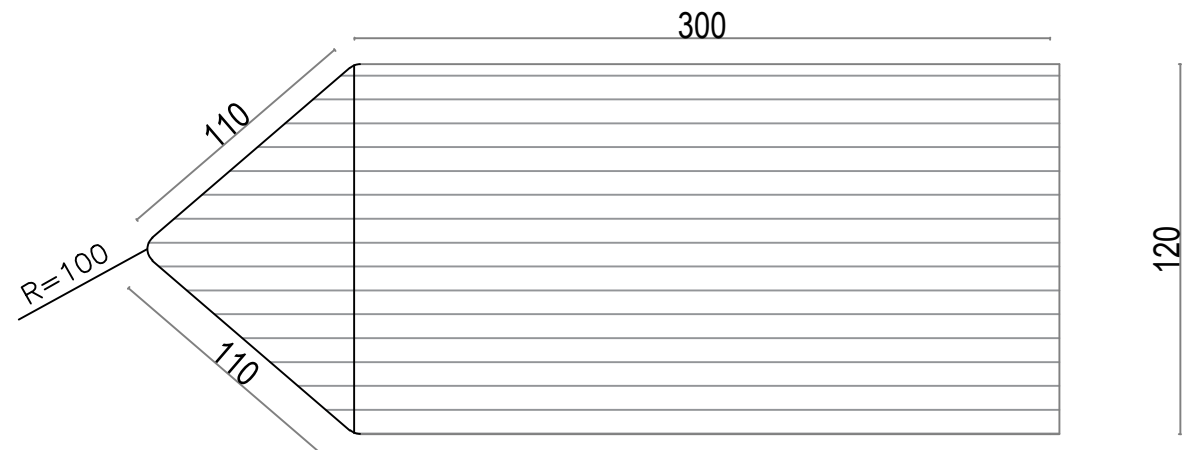


PLANTA LAYOUT – PONTO DE ÔNIBUS  
1/300

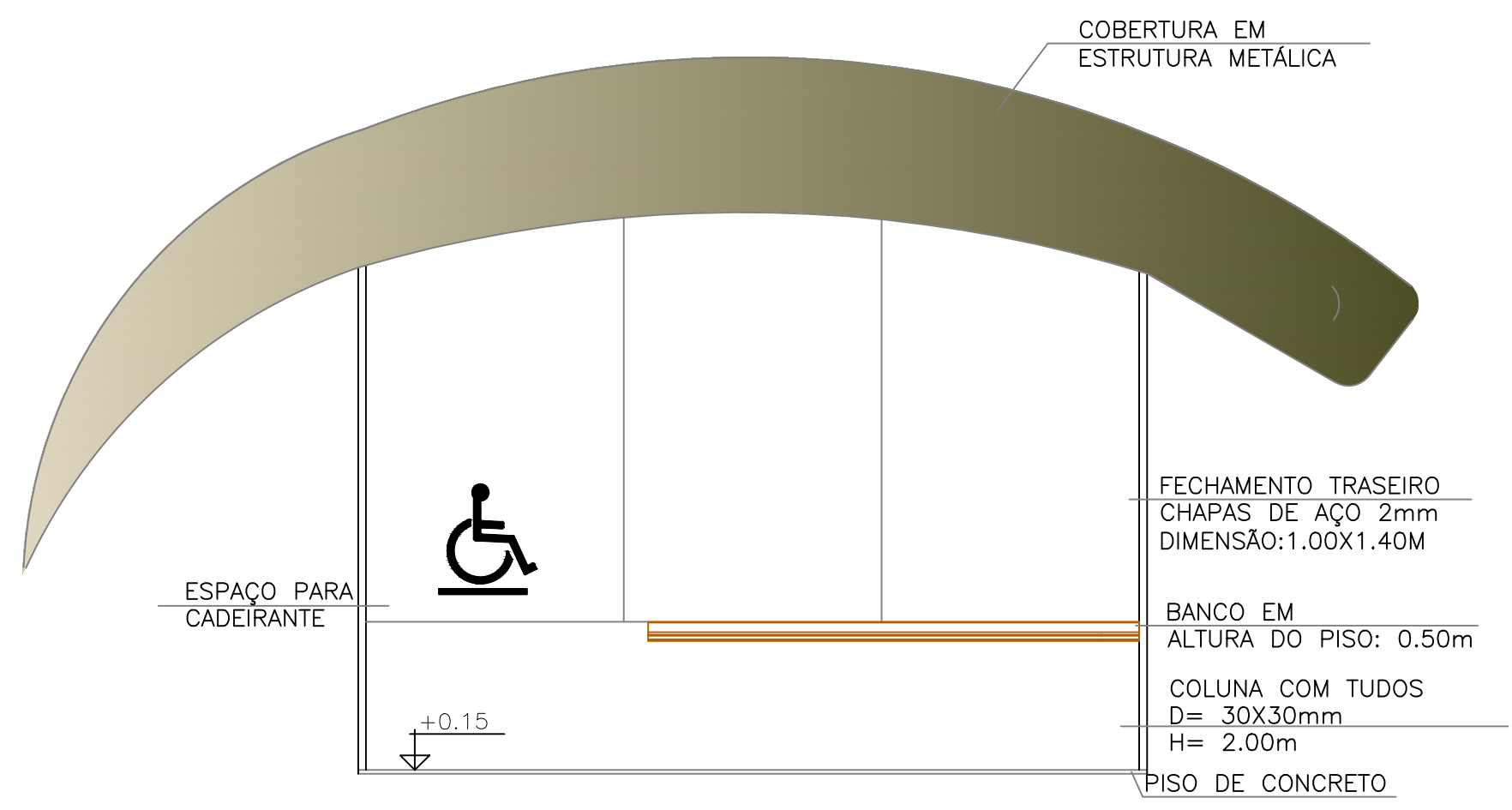


CORTE AA – PONTO DE ÔNIBUS  
1/300

CURSO:	ARQUITETURA E URBANISMO		DATA:
	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		18/11/2019
NOME:	JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR:	HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	10º PERÍODO	
ETAPA:	FINAL		PRANCHA:
ASSUNTO:	DETALHE PONTO DE ÔNIBUS		23/77



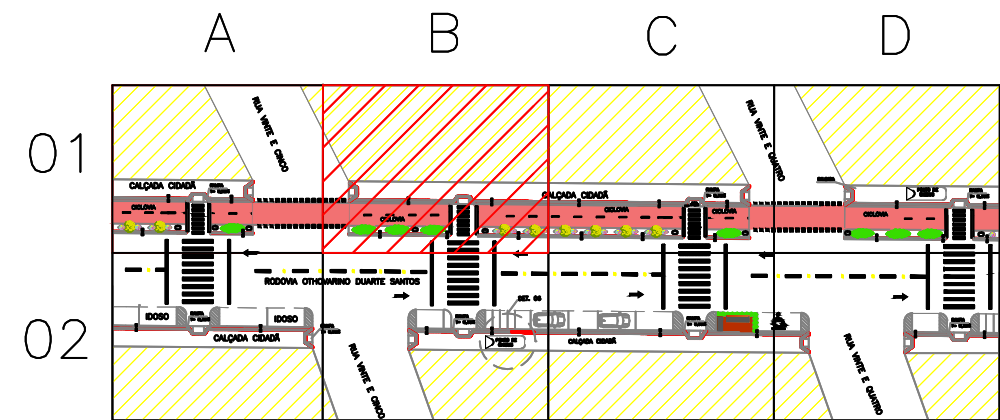
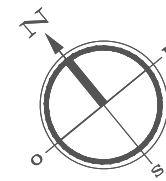
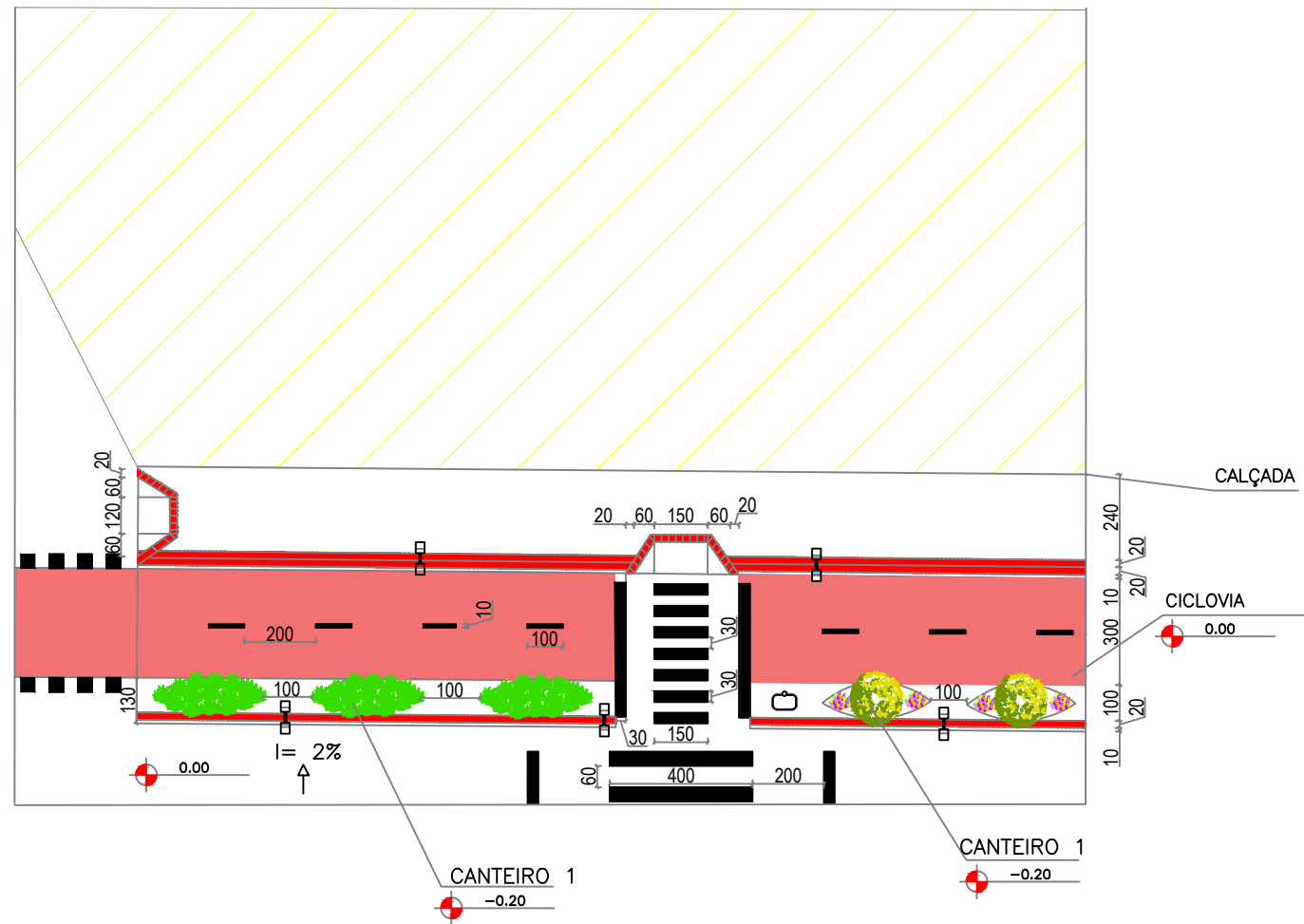
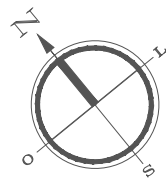
○ PLANTA DE COBERTURA – PONTO DE ÔNIBUS  
1/300



○ VISTA FRONTAL – PONTO DE ÔNIBUS  
1/300

CURSO:		ARQUITETURA E URBANISMO	
		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES			
PROFESSOR:	HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA:	FINAL		PRANCHA:
ASSUNTO:	DETALHE PONTO DE ÔNIBUS		24/77

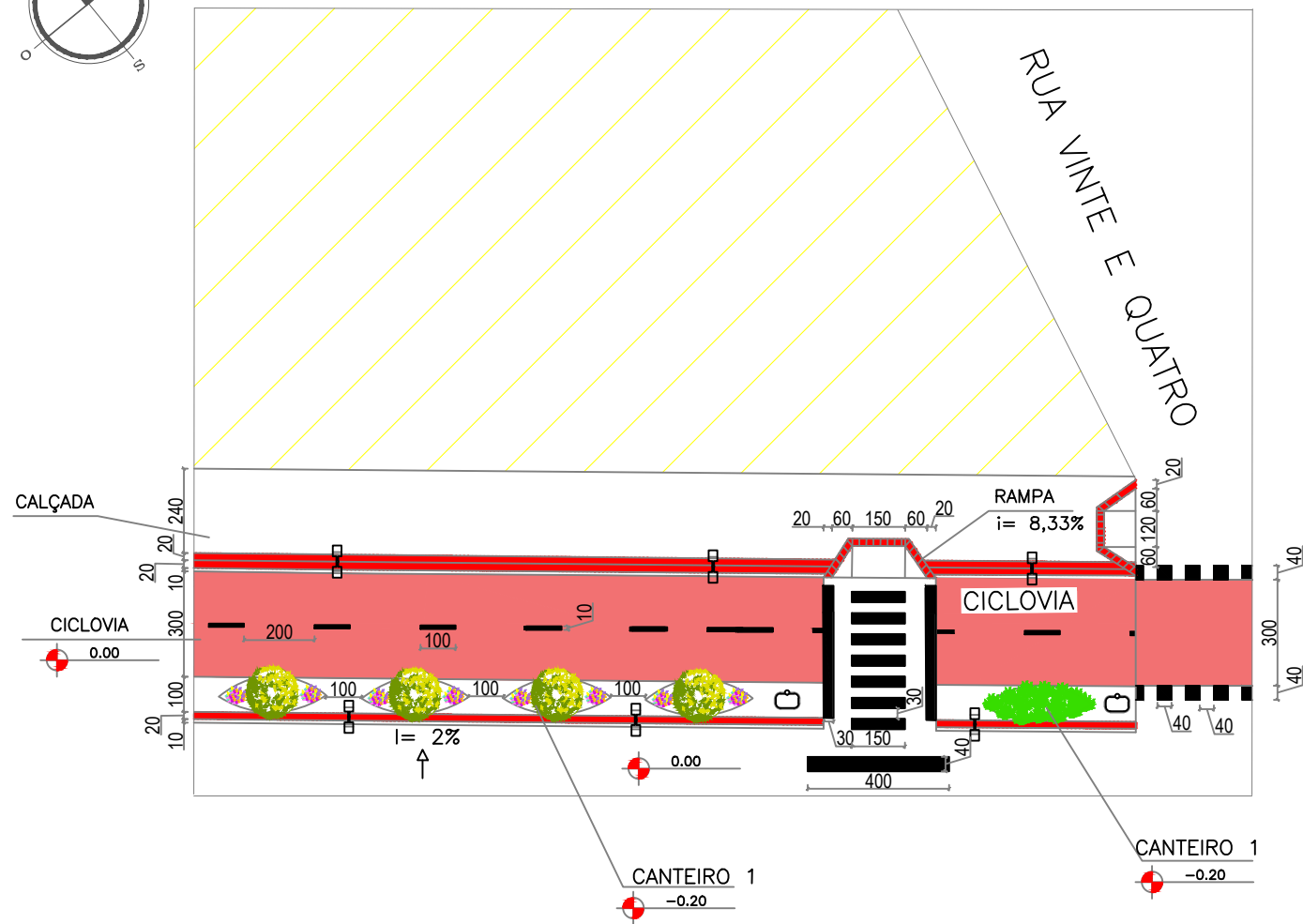
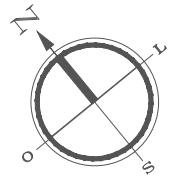




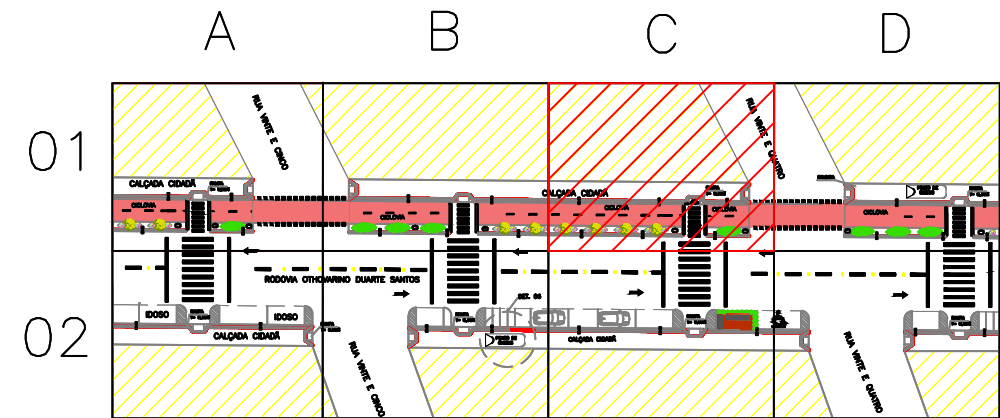
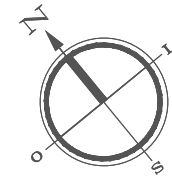
PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala


DETALHAMENTO 1B – MALHA RODOVIA  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BÁSICA TÉCNICA TRECHO RODOVIA		26/77




 DETALHAMENTO 1C – MALHA RODOVIA  
 1/200




 PLANTA TRECHO CHAVE  
 sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

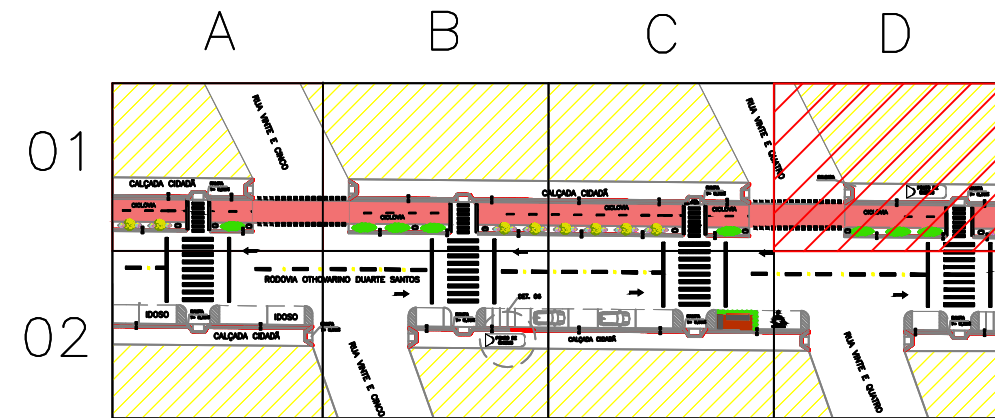
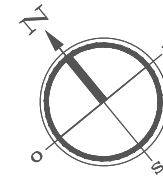
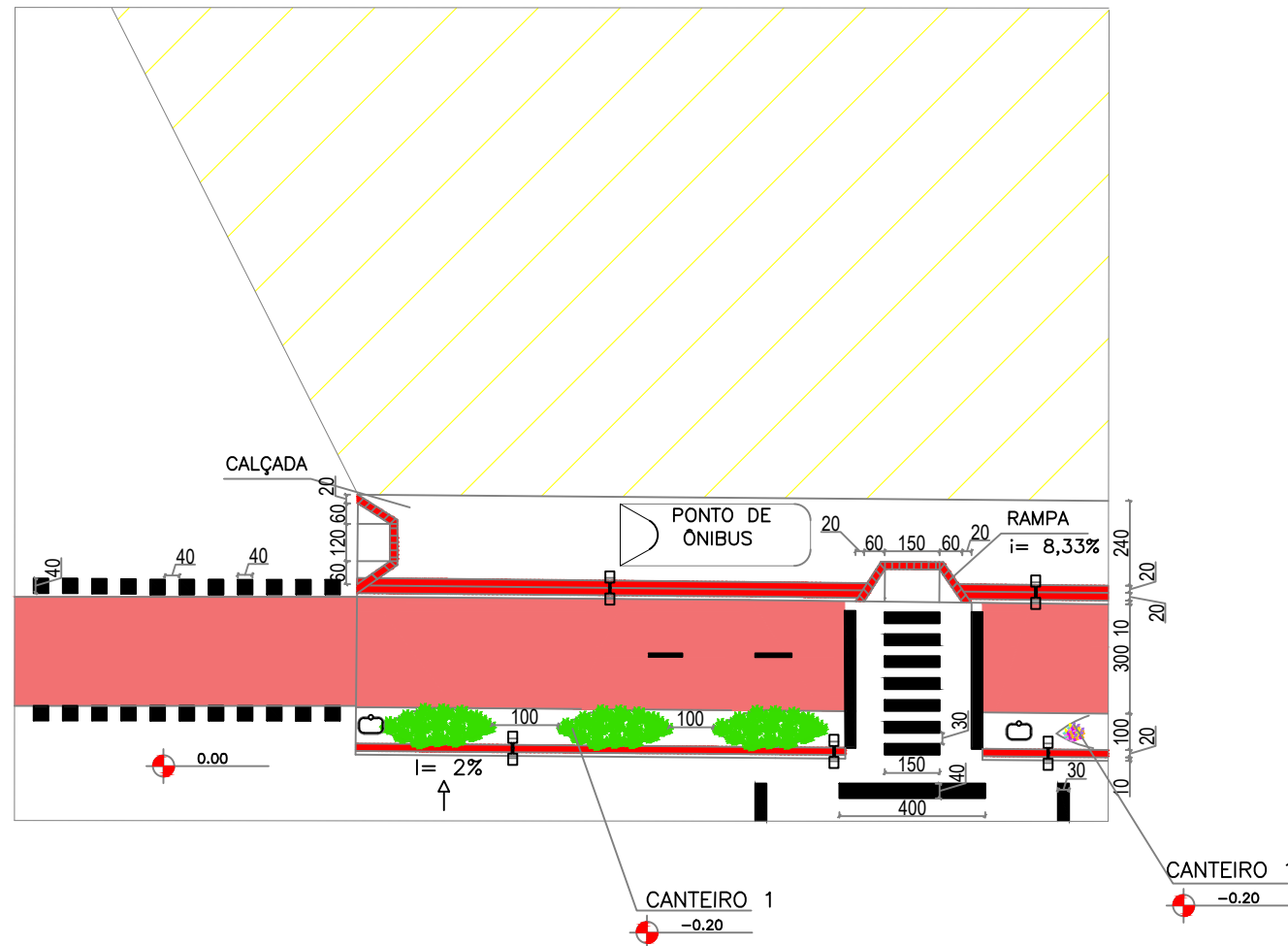
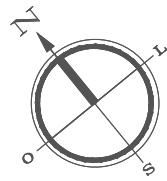
ETAPA: FINAL


ESCALA: 1/200

PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 09/ RODOVIA

27/77



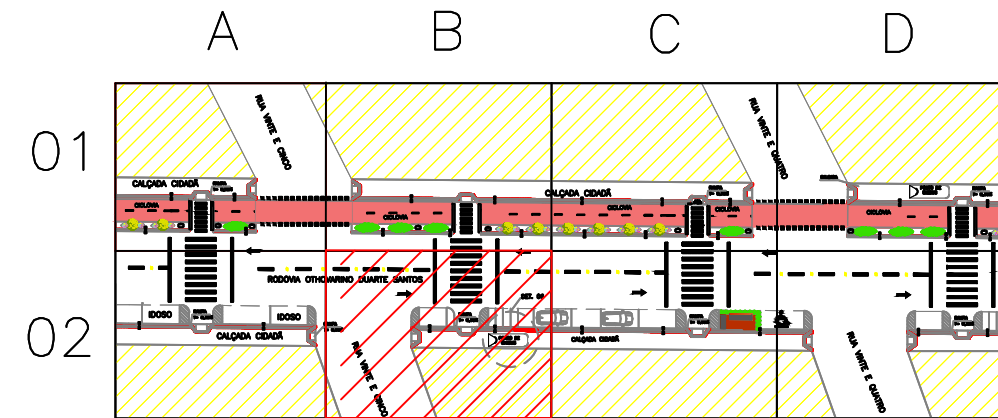
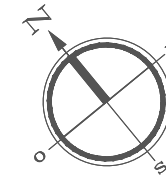
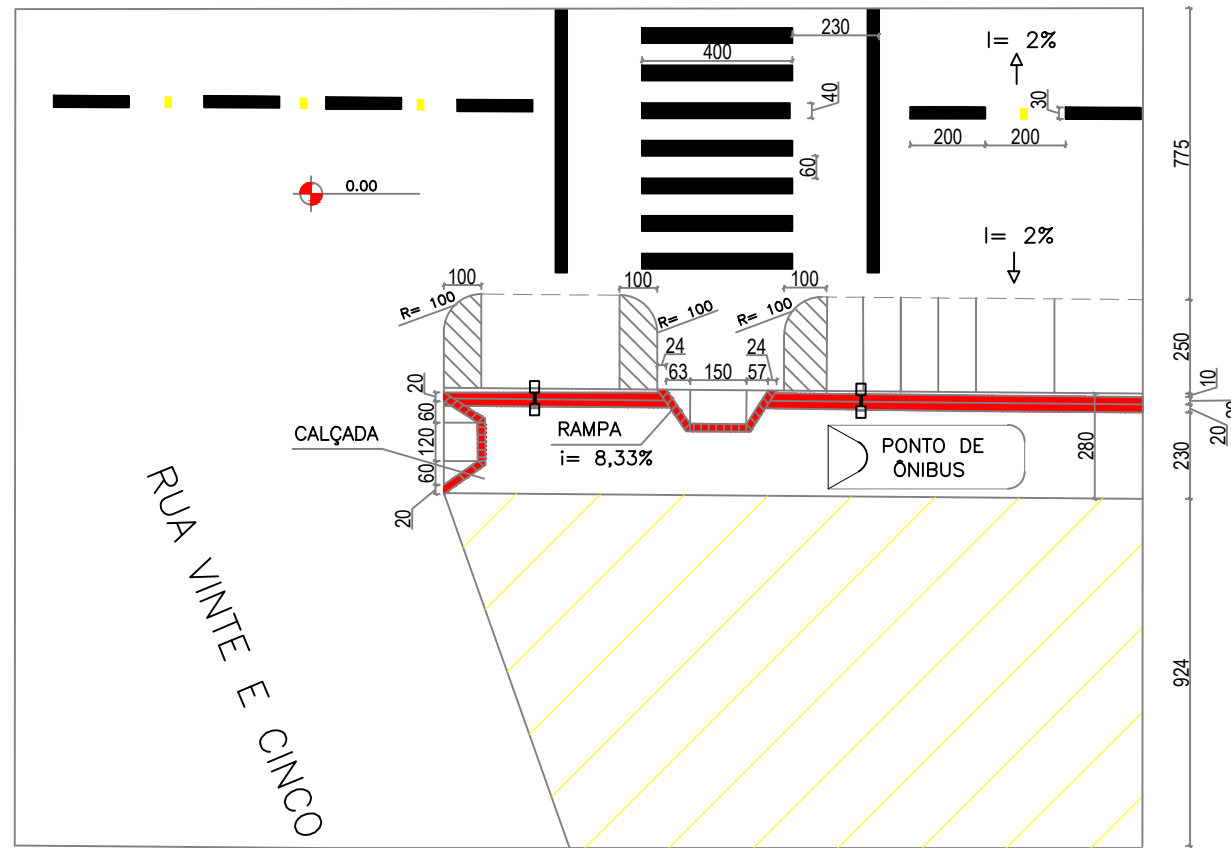
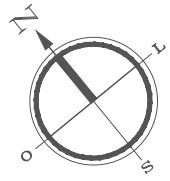

 PLANTA TRECHO CHAVE  
 sem escala



 DETALHAMENTO 1D – MALHA RODOVIA  
 1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA: 28/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 09/ RODOVIA		



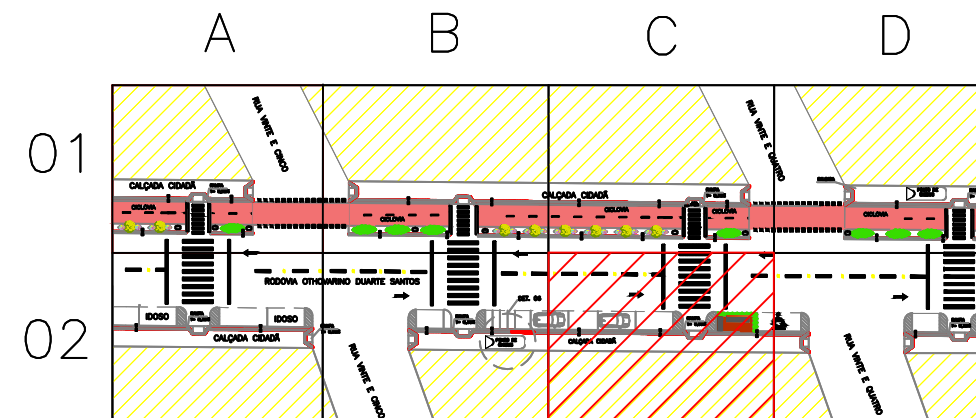
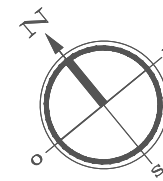
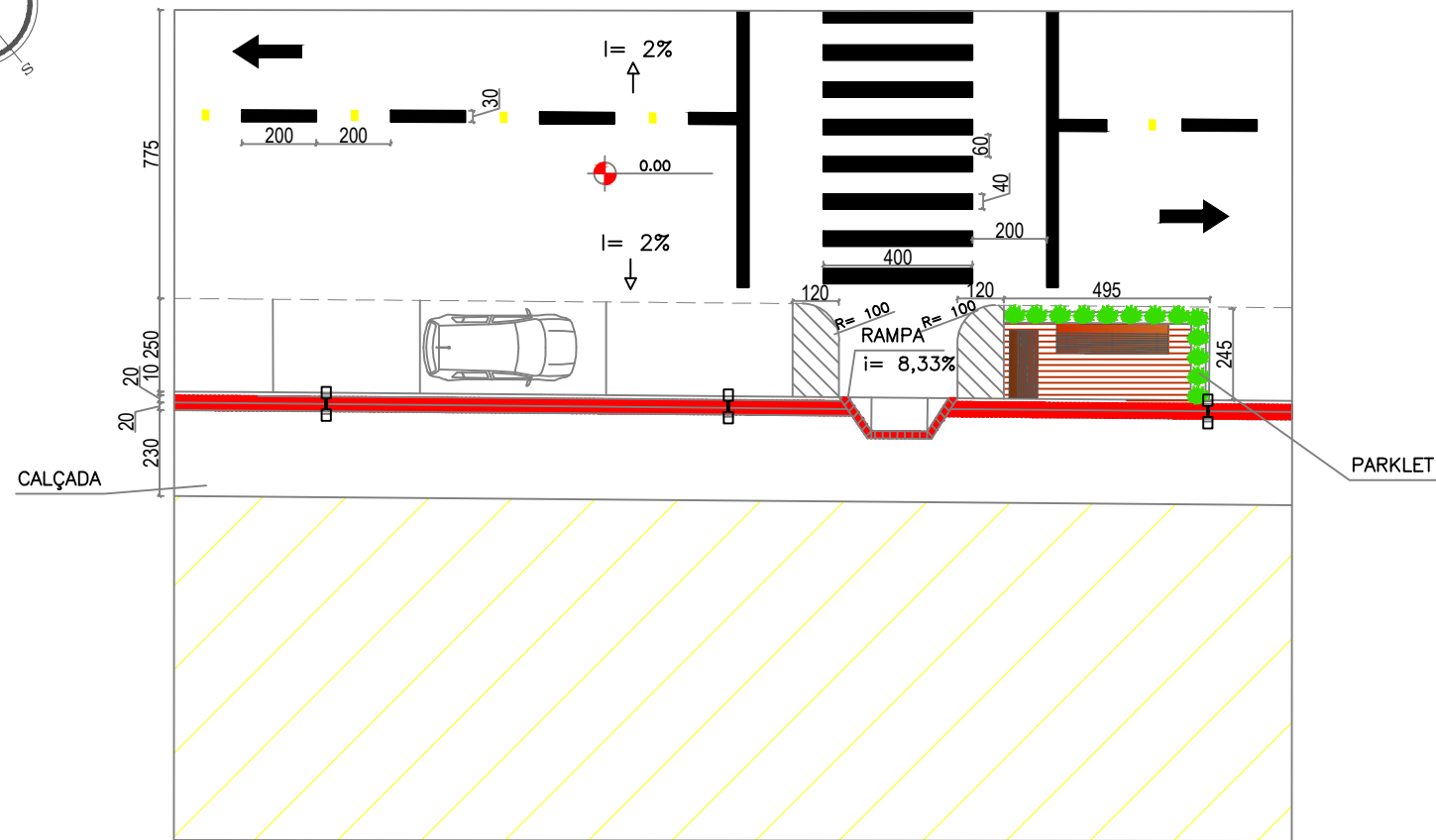
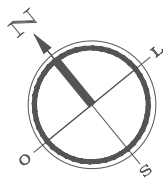





 PLANTA TRECHO CHAVE  
 sem escala


 DETALHAMENTO 2B – MALHA RODOVIA  
 1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 09/ RODOVIA		30/77

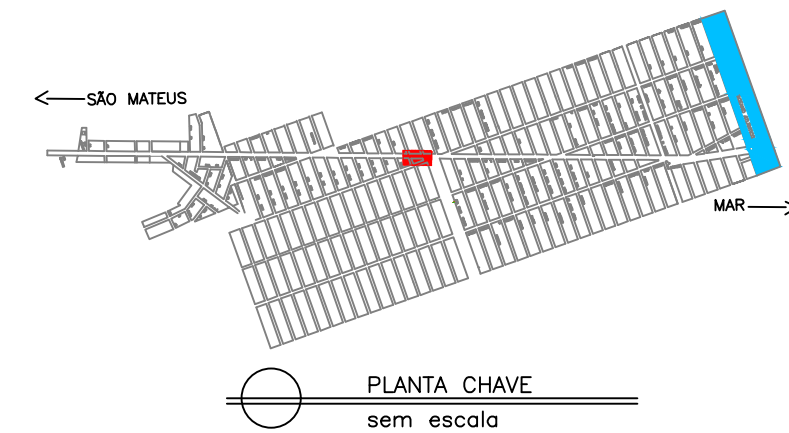
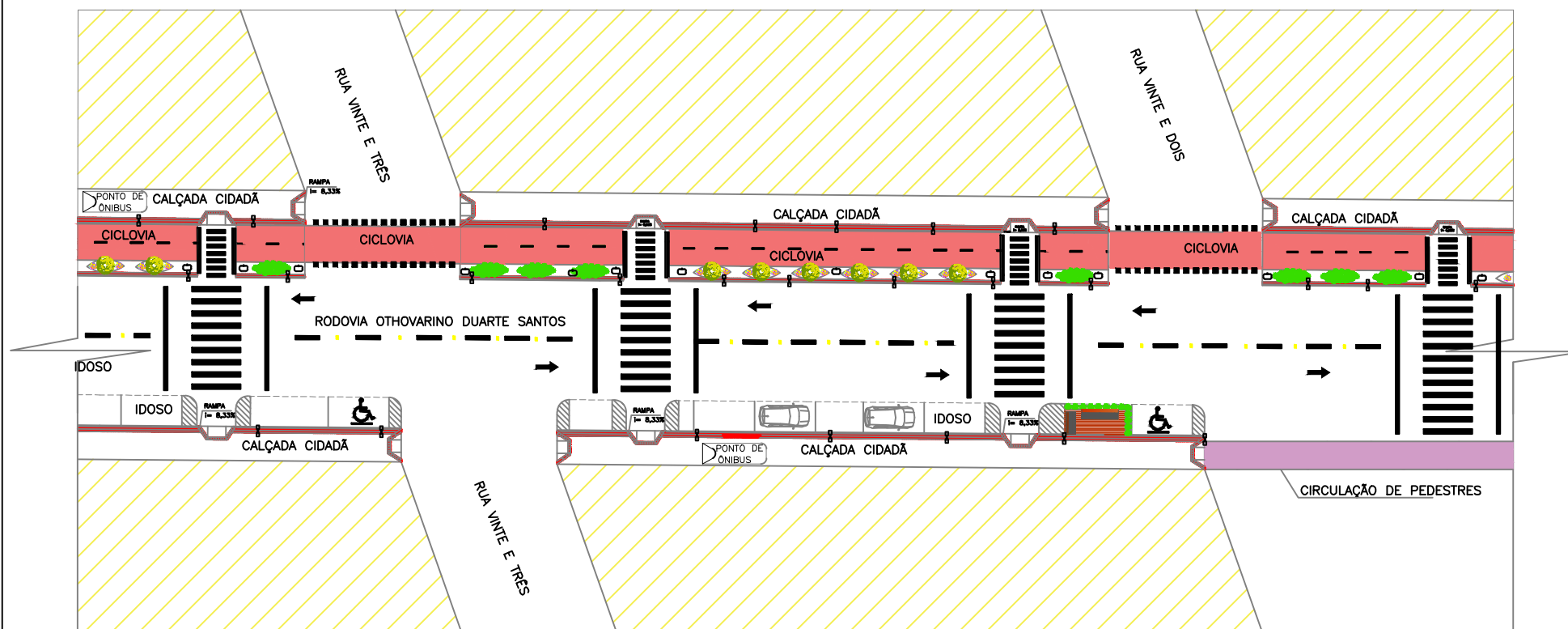
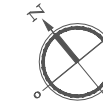
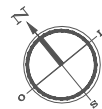


○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

○ DETALHAMENTO 2C – MALHA RODOVIA  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 09/ RODOVIA		31/77





○ PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 10 – RODOVIA  
1/500

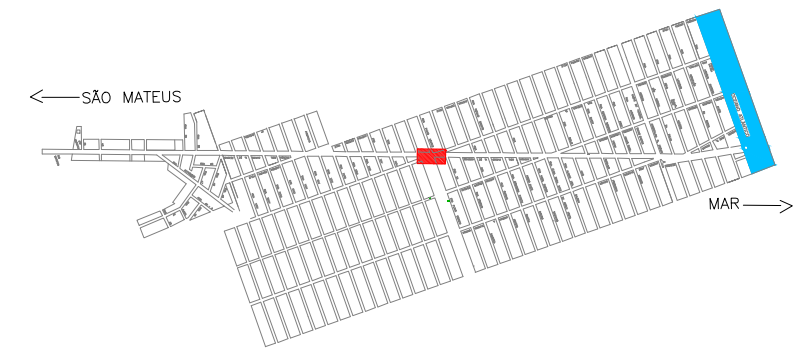
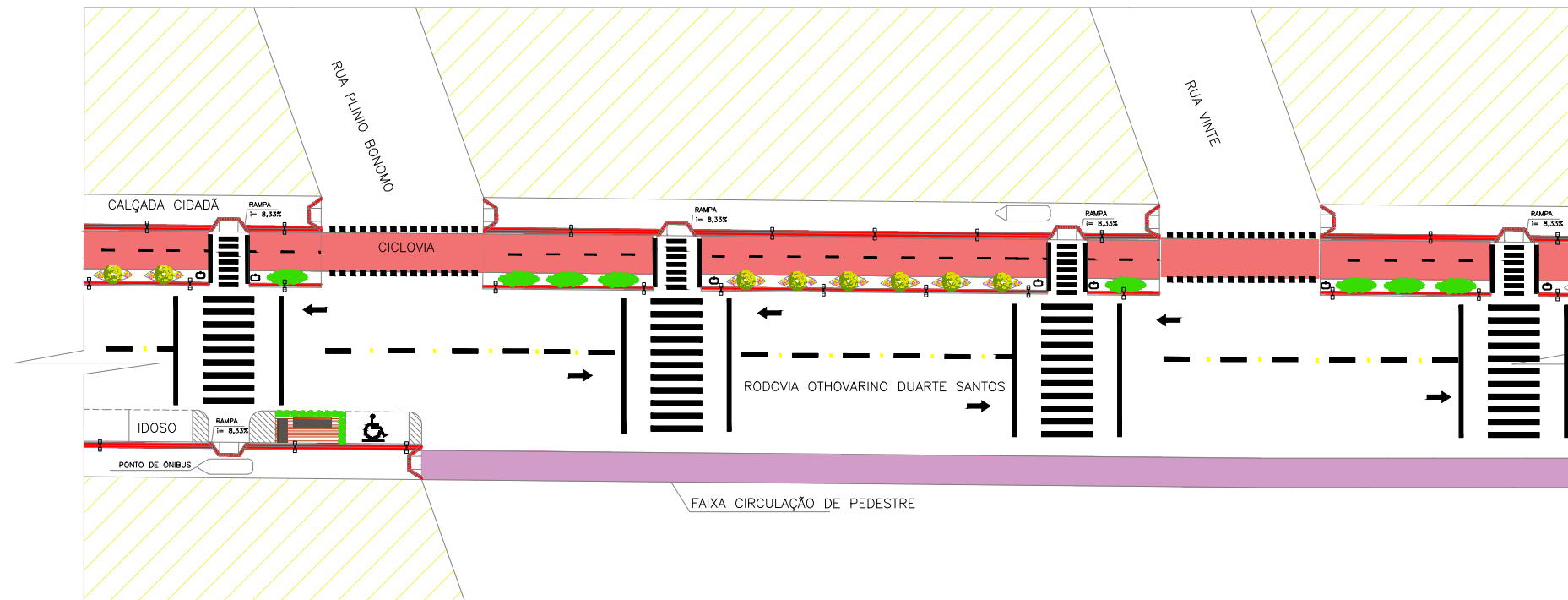
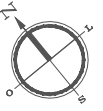
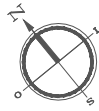
MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

PAISAGISMO	
	MOREIA – <i>Diets bicolor</i>
	PATA DE VACA – <i>Bauhinia forficata</i>
	CLÚSIA – <i>Clúsia Fluminensis</i>

LEGENDA

①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	⑯  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 33/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 10 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		



PLANTA CHAVE  
sem escala

PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 11 – RODOVIA  
1/500

MOBILIÁRIO URBANO

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA
- PONTO DE ÔNIBUS

PAISAGISMO

- MOREIA – *Dietes bicolor*
- PATA DE VACA – *Bauhinia forficata*
- CLÚSIA – *Clúsia Fluminensis*

LEGENDA

- |  |  |
|--|--|
| ①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA. | ⑨  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m          |
| ②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.     | ⑩  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m           |
| ③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA                          | ⑪  QUADRAS                             |
| ④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA                      | ⑫  VAGA PARA CADEIRANTES               |
| ⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA                 | ⑬  IDOSO VAGA PARA IDOSO               |
| ⑥  FAIXA DE PEDESTRE   | ⑭  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES  |
| ⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.                   | ⑮  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM |
| ⑧  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA                                    |  |

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

ETAPA: ENTREGA FINAL

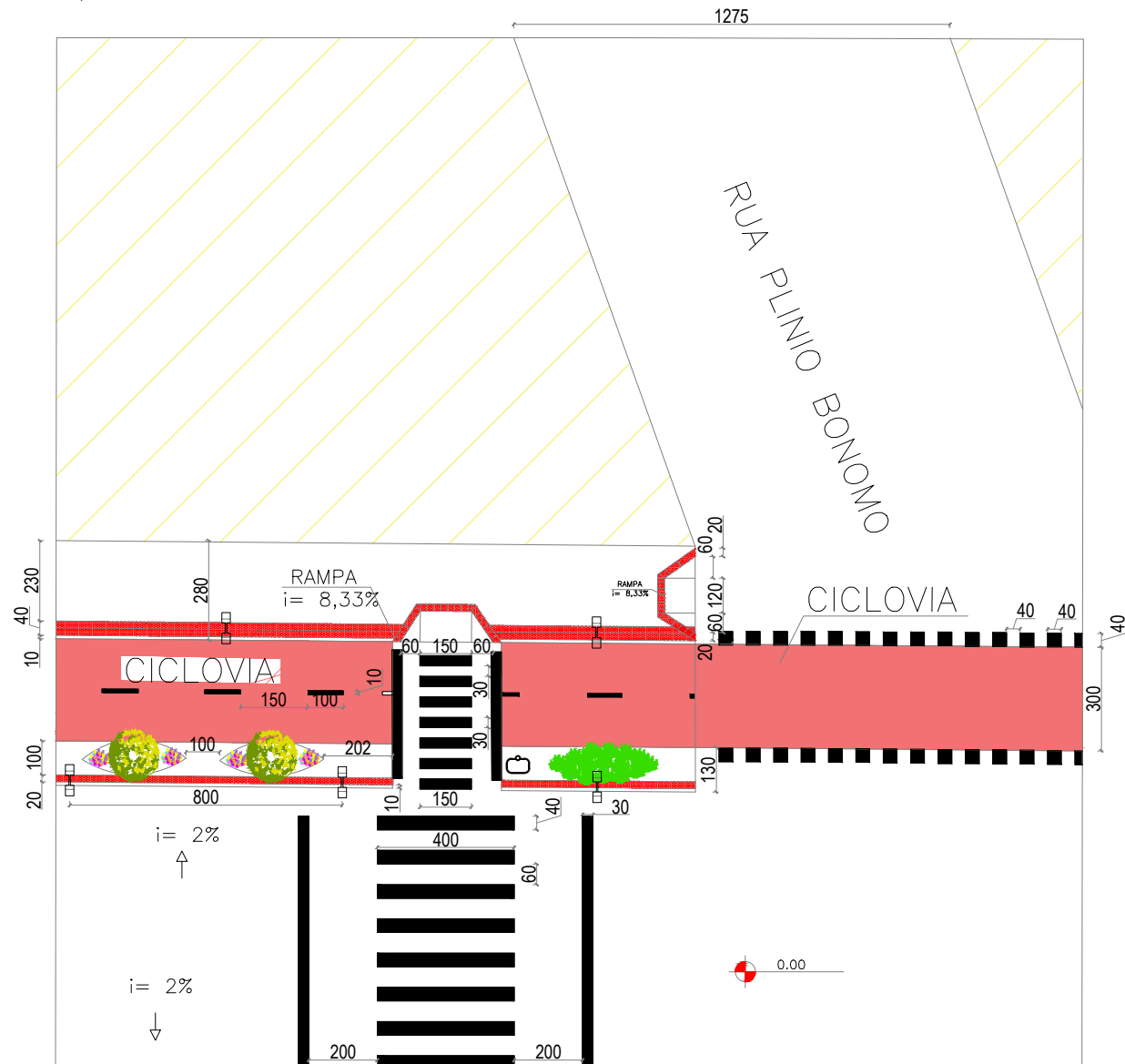
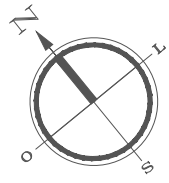
ESCALA: 1/500

PRANCHA:

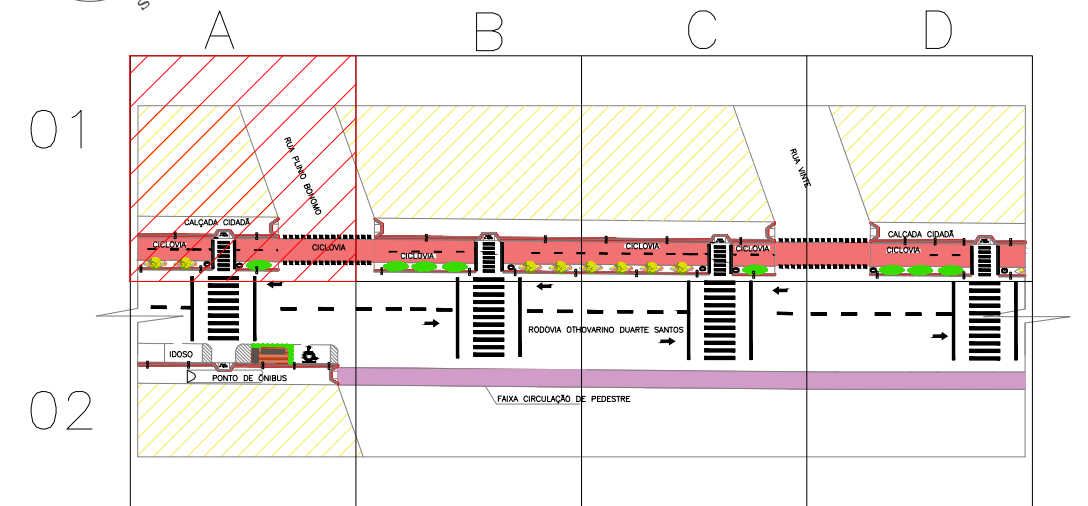
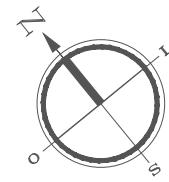
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 11 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS

34/77






 DETALHAMENTO 1A—MALHA RODOVIA  
 1/200




 PLANTA TRECHO CHAVE  
 sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

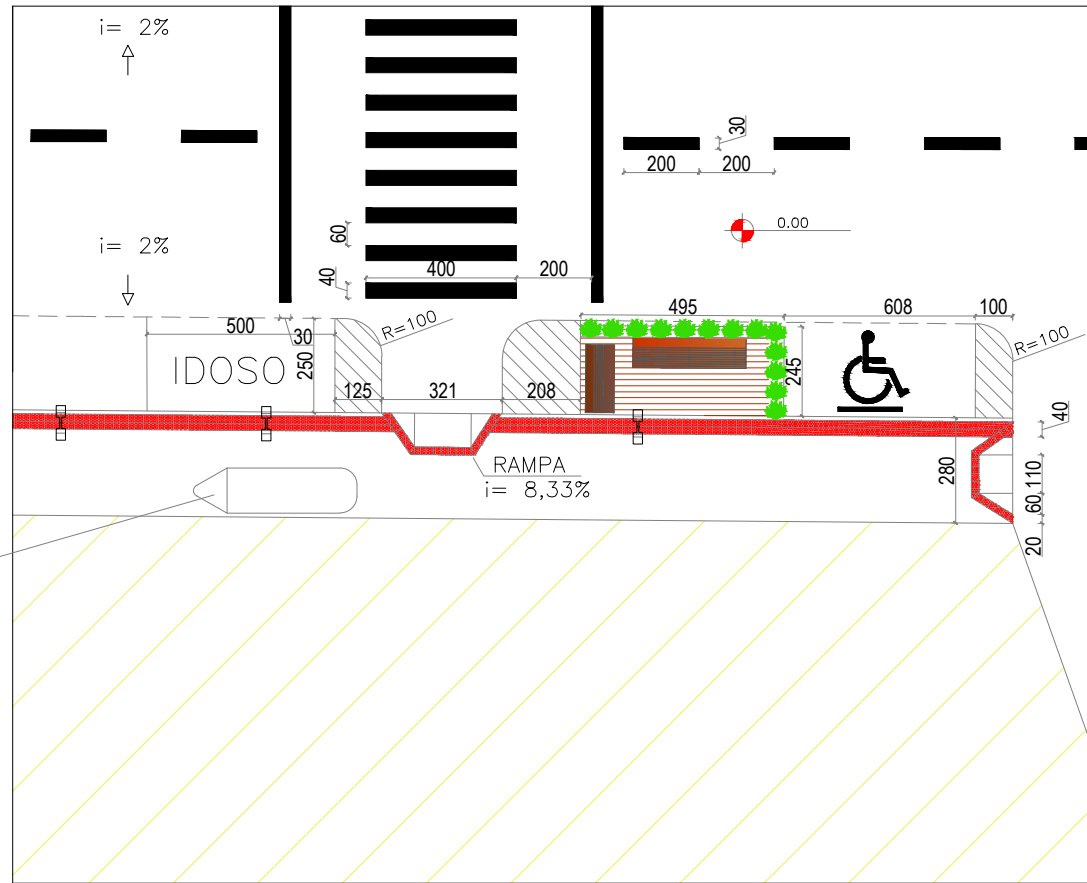
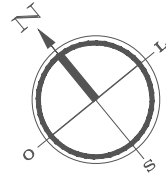
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

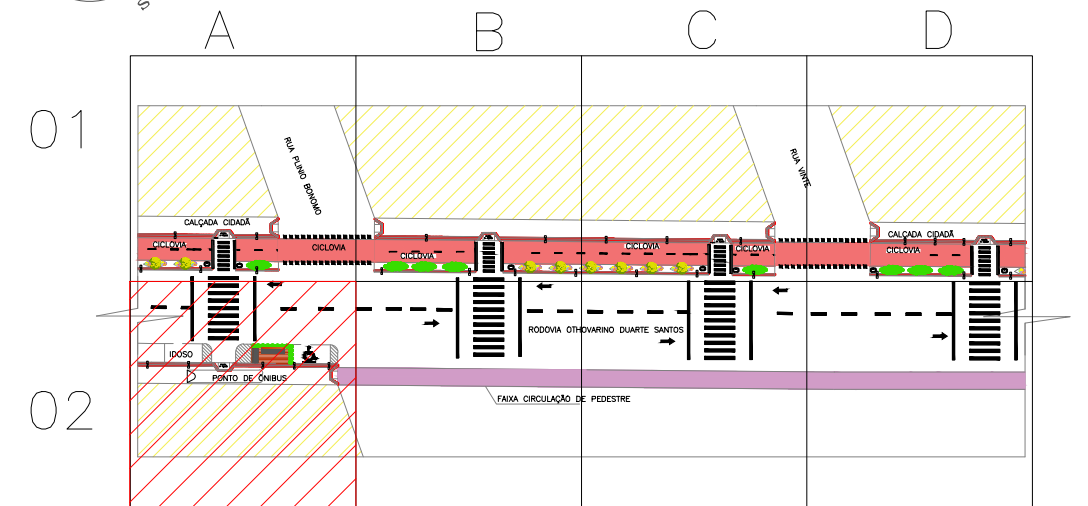
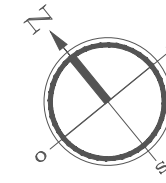
PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA

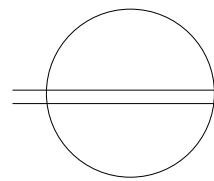
35/77



PONTO DE ÔNIBUS



○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala



DETALHAMENTO 2A – MALHA RODOVIA

1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

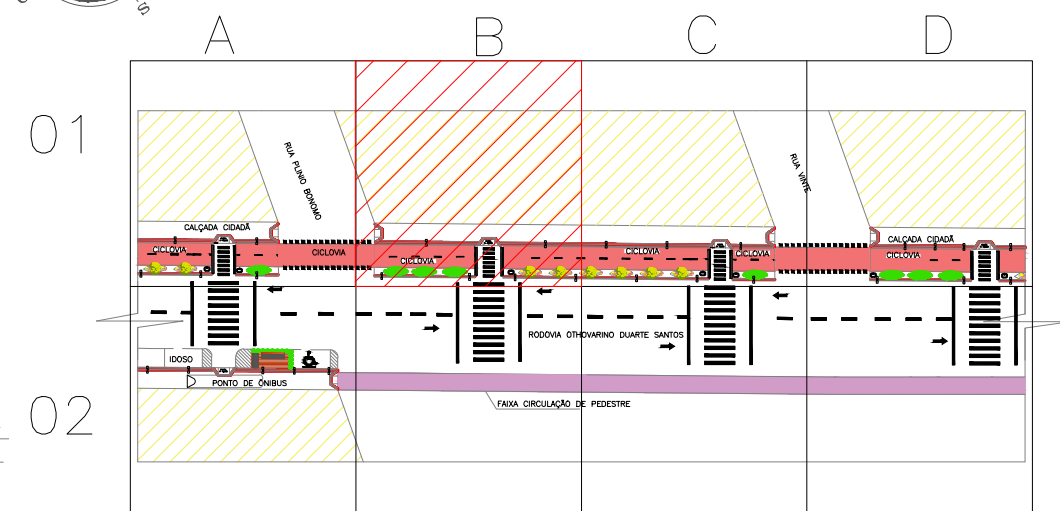
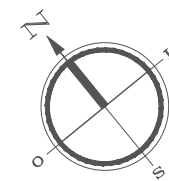
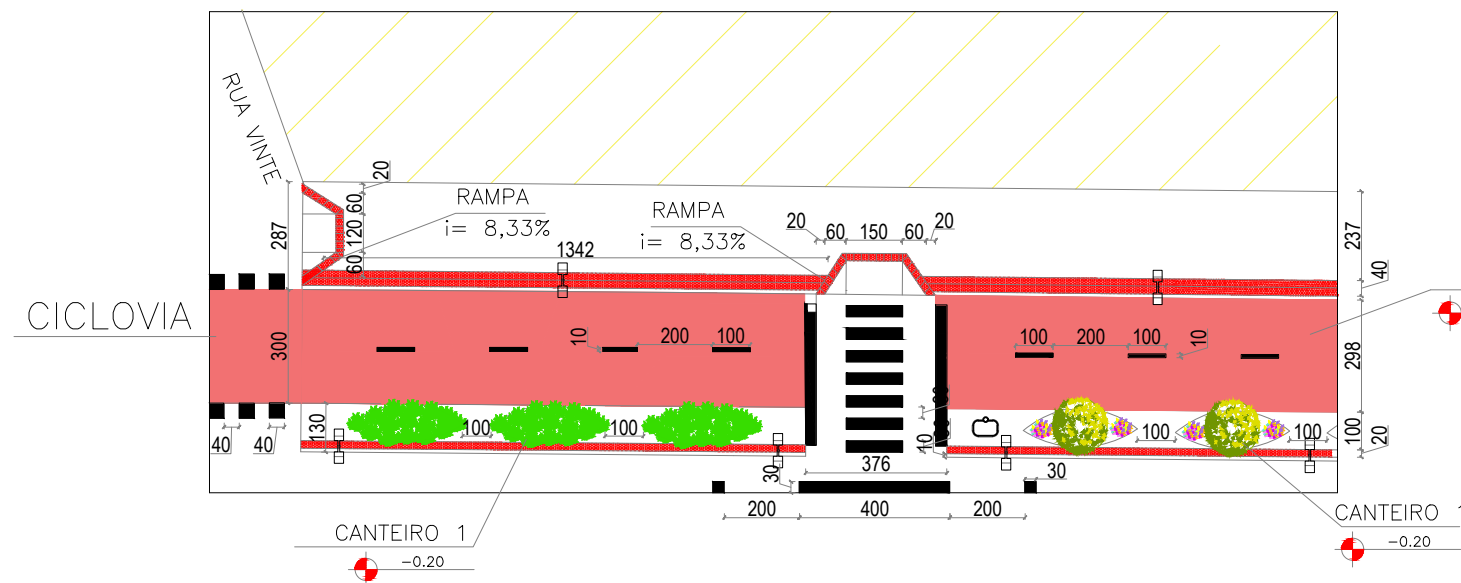
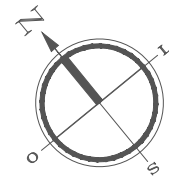
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA

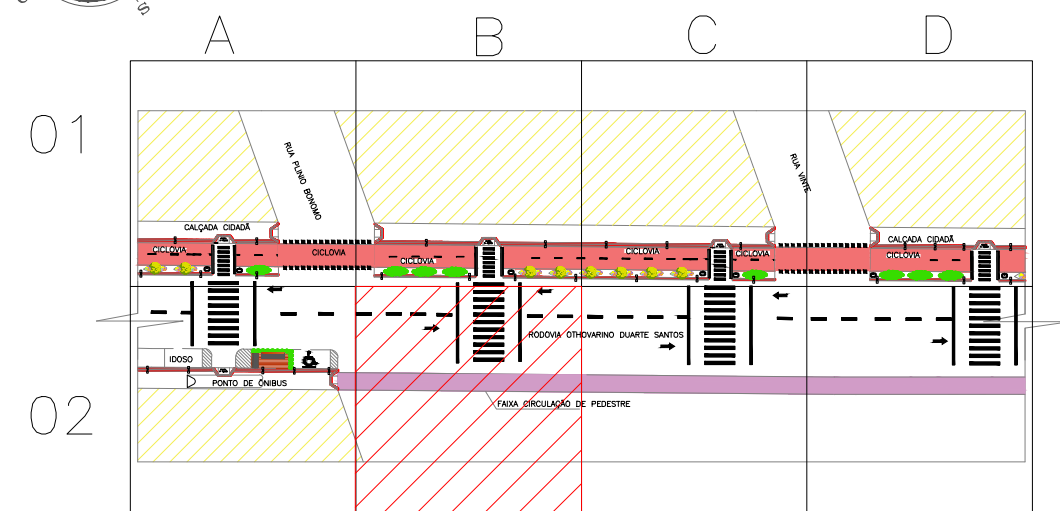
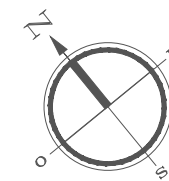
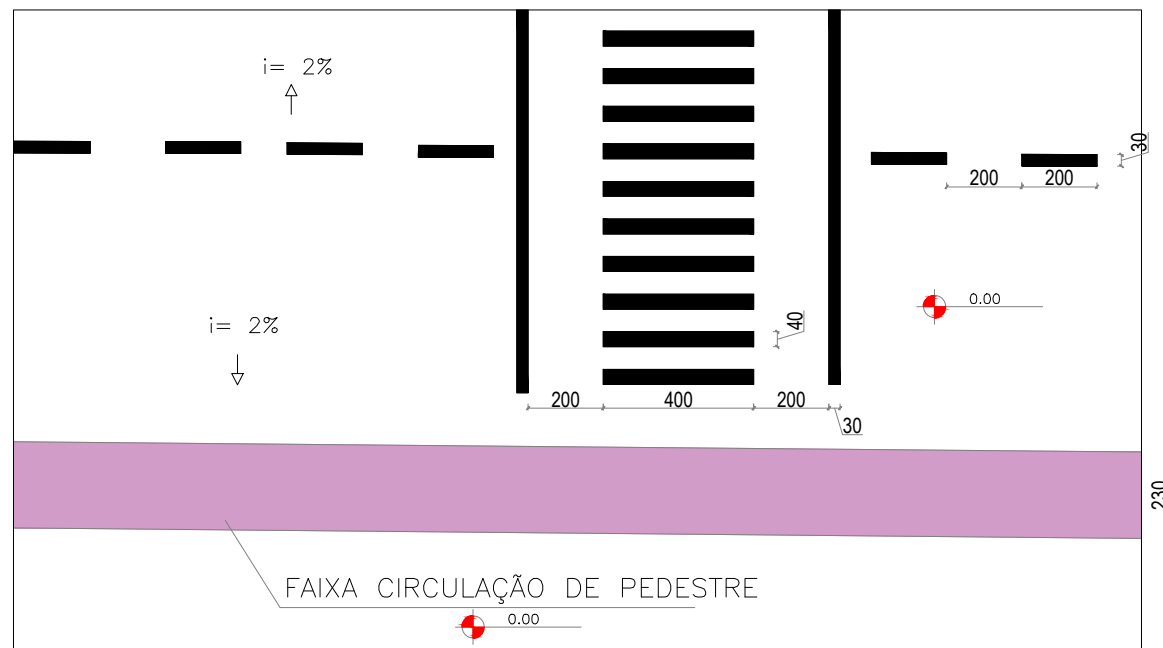
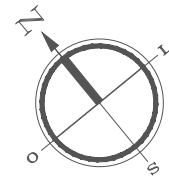
36/77



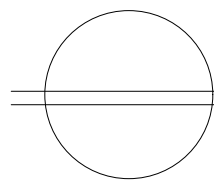
PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

DETALHAMENTO 1B – MALHA RODOVIA  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA		37/77



○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala



DETALHAMENTO 2B – MALHA RODOVIA

1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME:  
JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR:  
MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO:  
10º PERÍODO

DATA:  
18/11/2019

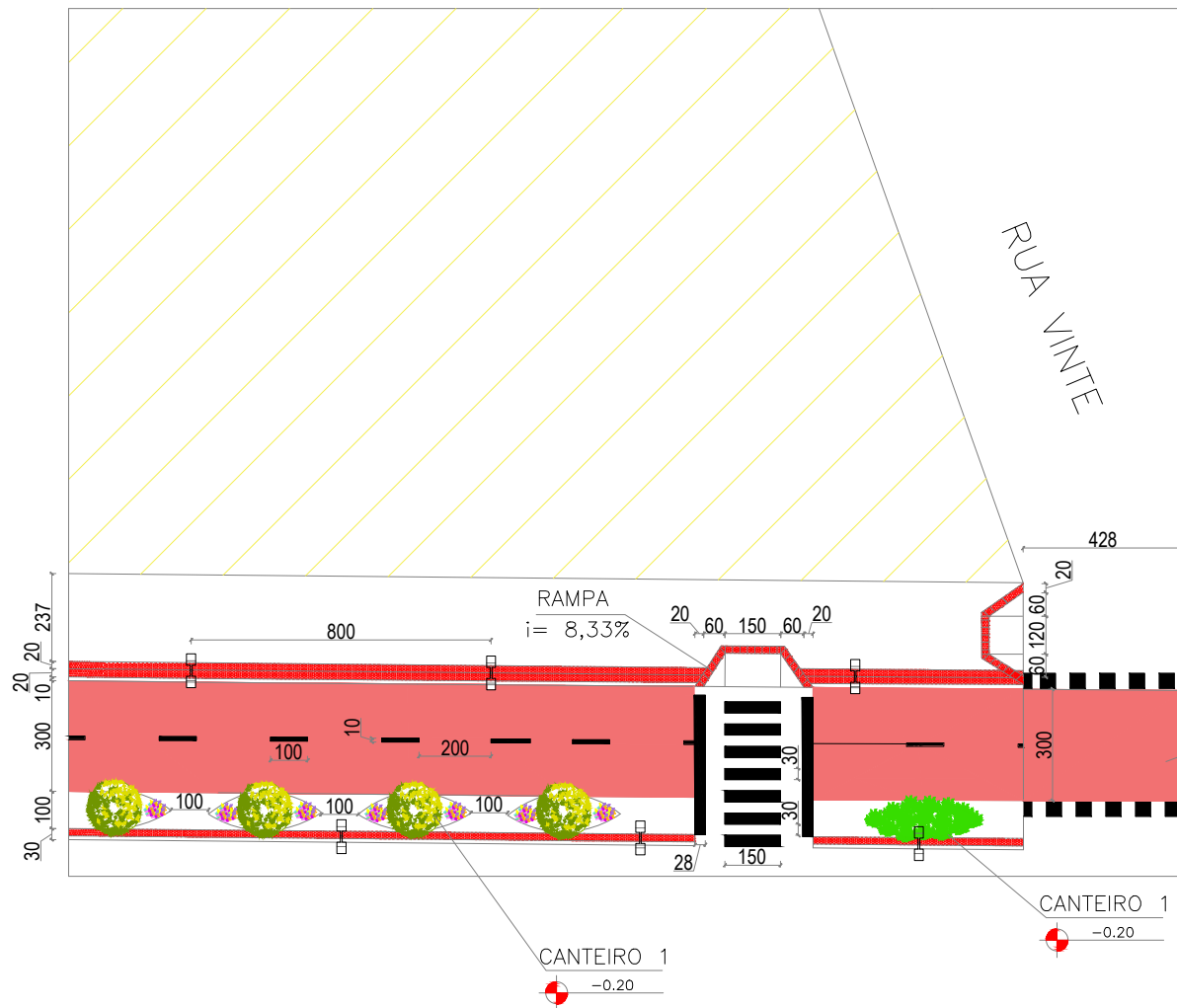
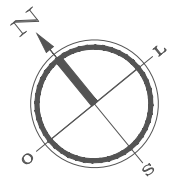
ETAPA:  
FINAL

ESCALA:  
1/200

PRANCHA:

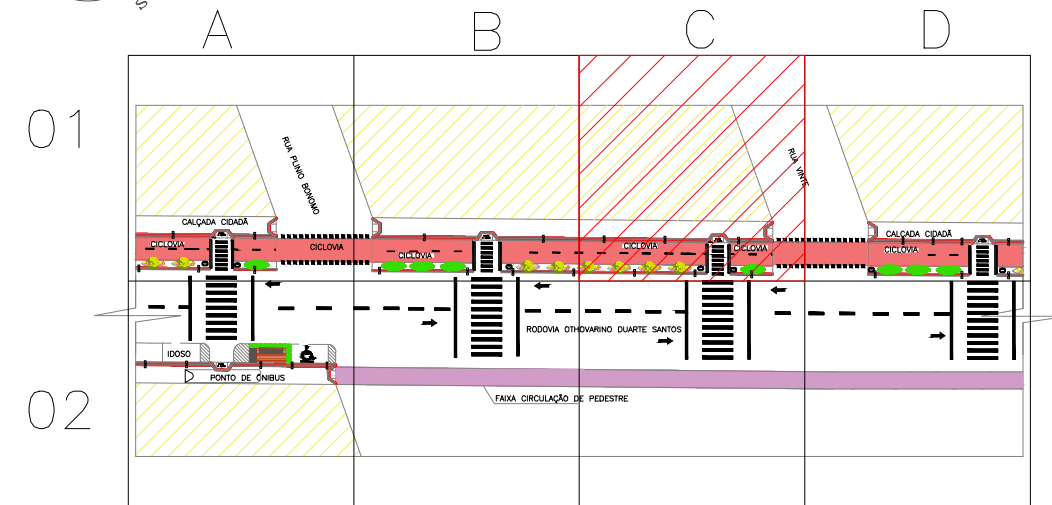
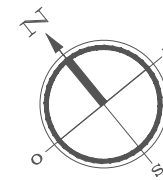
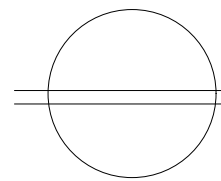
ASSUNTO:  
PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA

38/77



DETALHAMENTO 1C - MALHA RODOVIA

1/200



PLANTA TRECHO CHAVE

sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME:

JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR:

MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO:

10º PERÍODO

DATA:

18/11/2019

ETAPA:

FINAL

ESCALA:

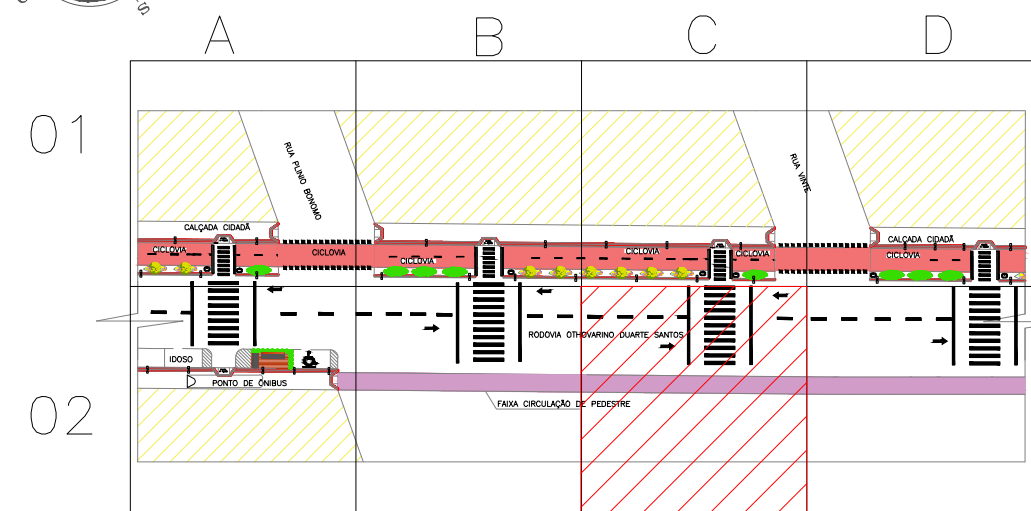
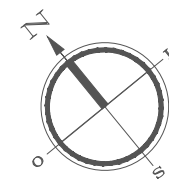
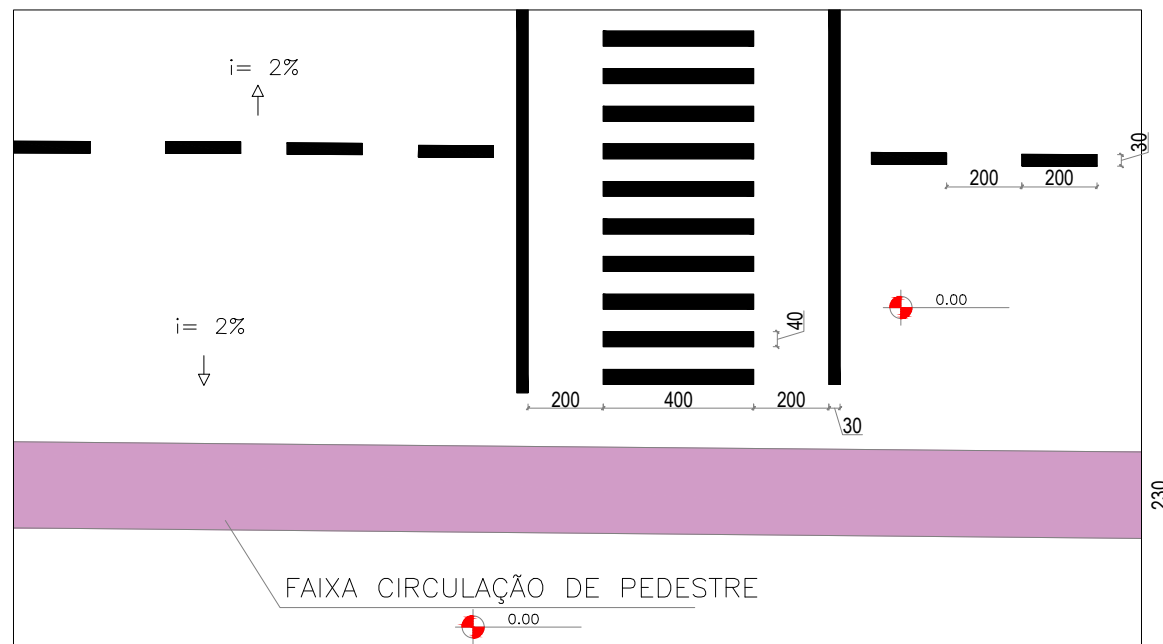
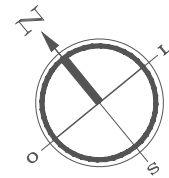
1/200

PRANCHA:

ASSUNTO:

PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA

39/77

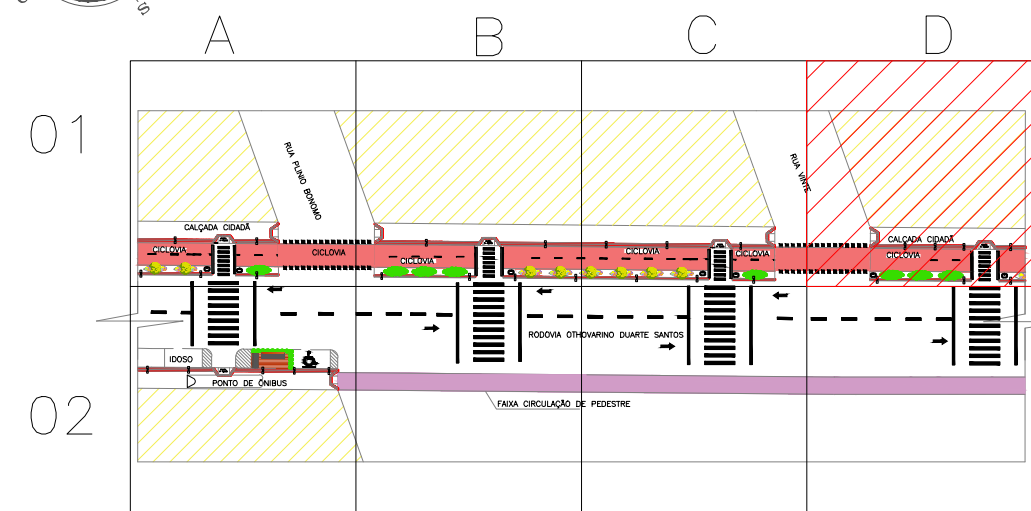
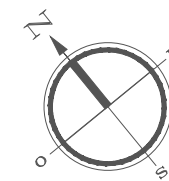
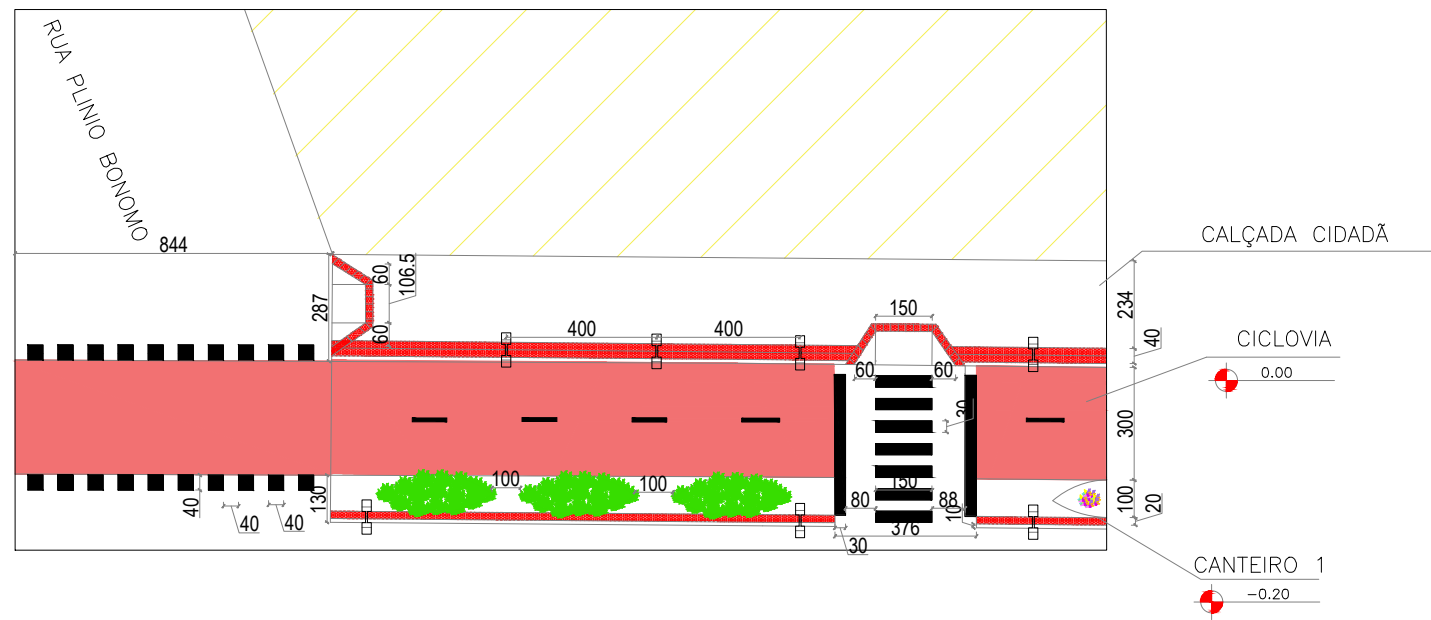
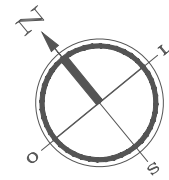


○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

○ DETALHAMENTO 2C – MALHA RODOVIA  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA		40/77

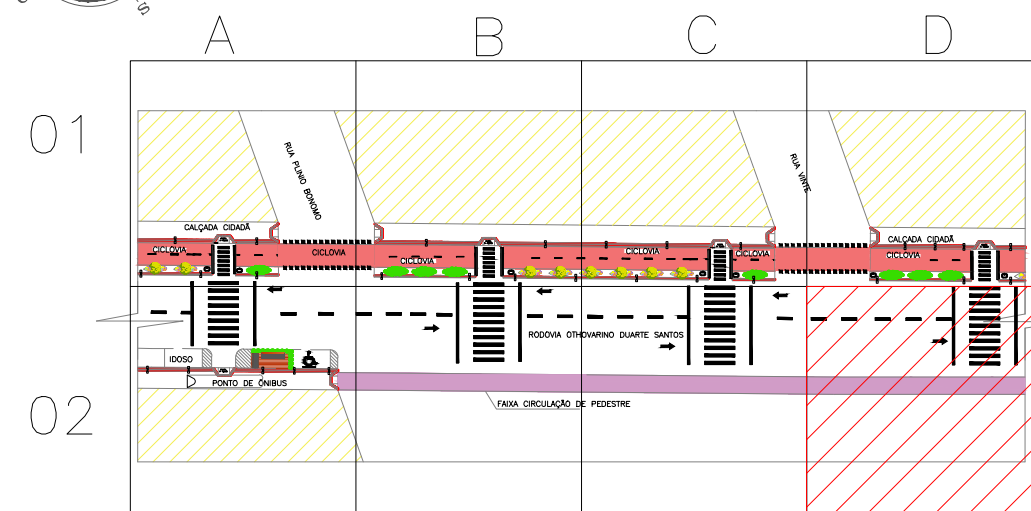
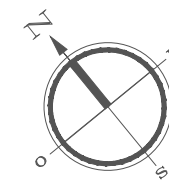
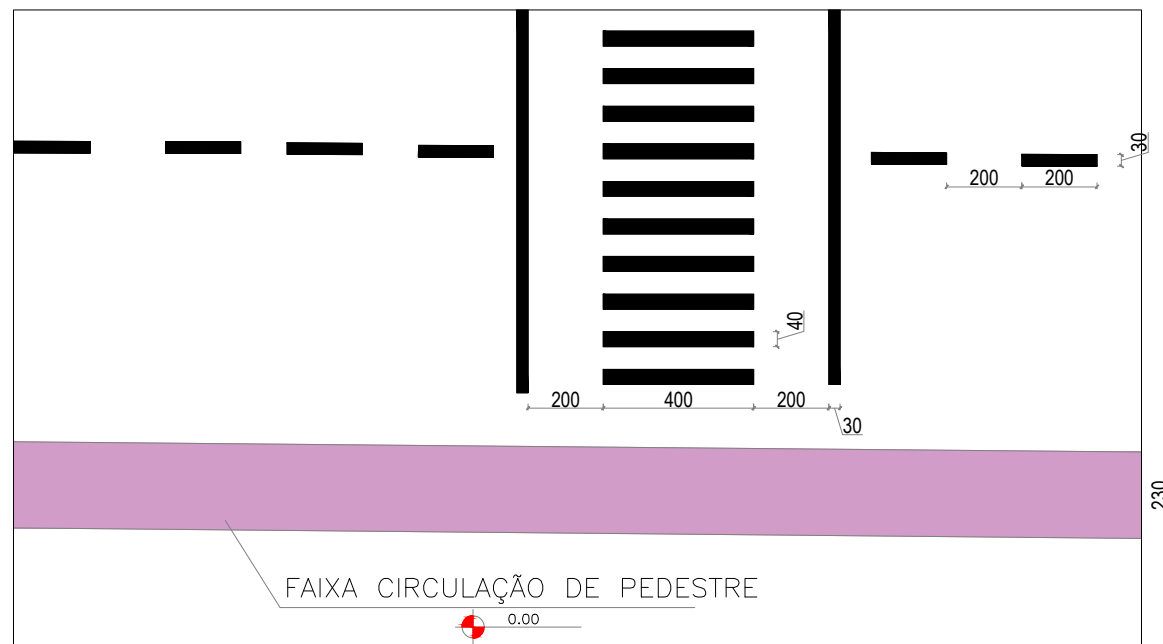
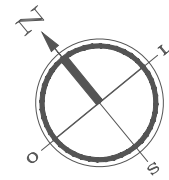




PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

DETALHAMENTO 1D – MALHA RODOVIA  
1/200

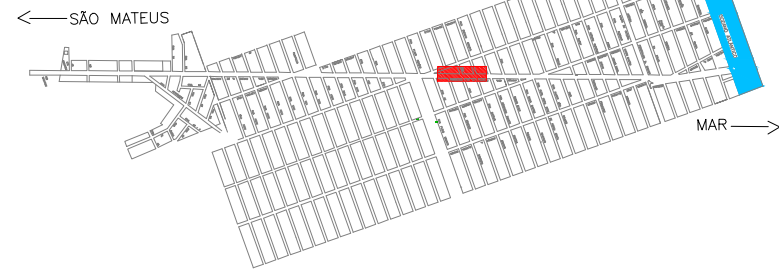
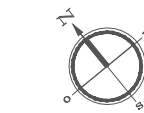
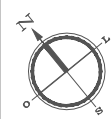
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA		41/77



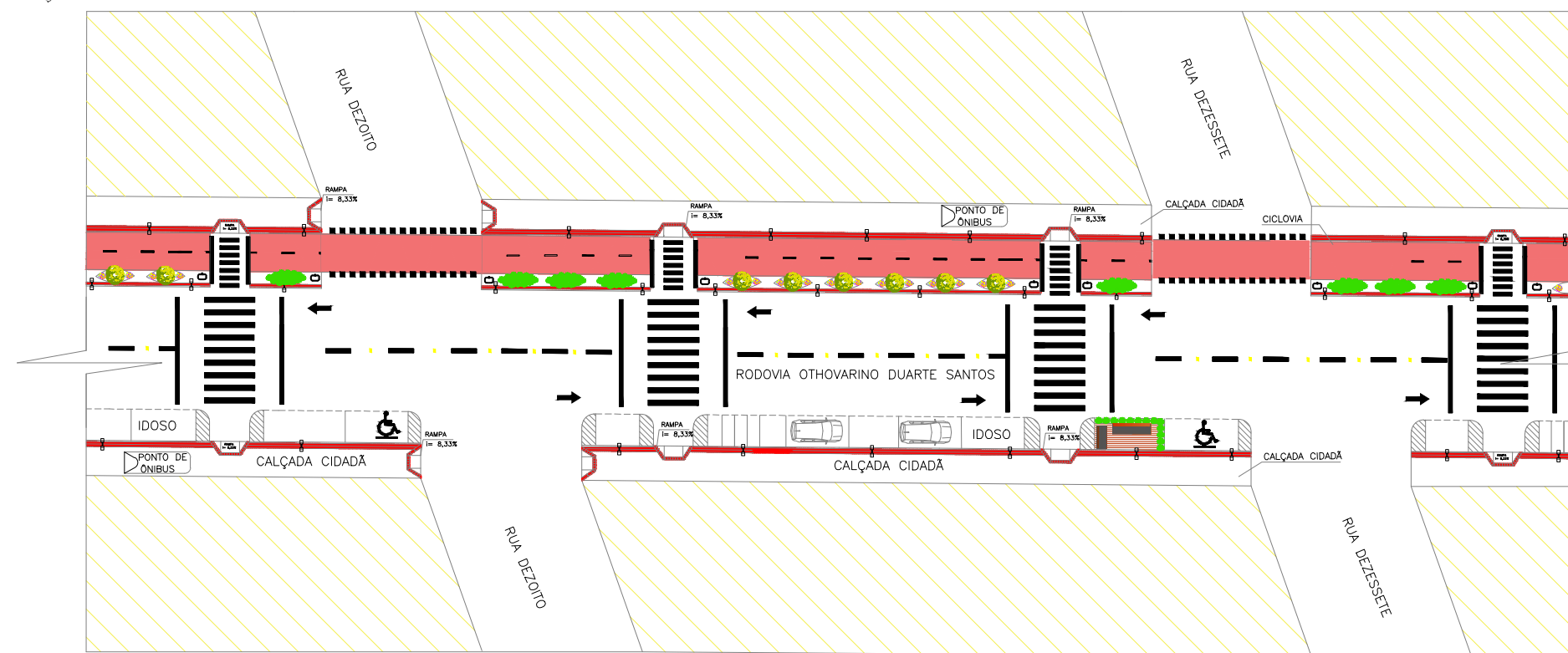
○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

○ DETALHAMENTO 2D – MALHA RODOVIA  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 11/ RODOVIA		42/77



PLANTA CHAVE  
sem escala



# PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 12 – RODOVIA

1/500

**MOBILIÁRIO URBANO**

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA
- PONTO DE ÔNIBUS

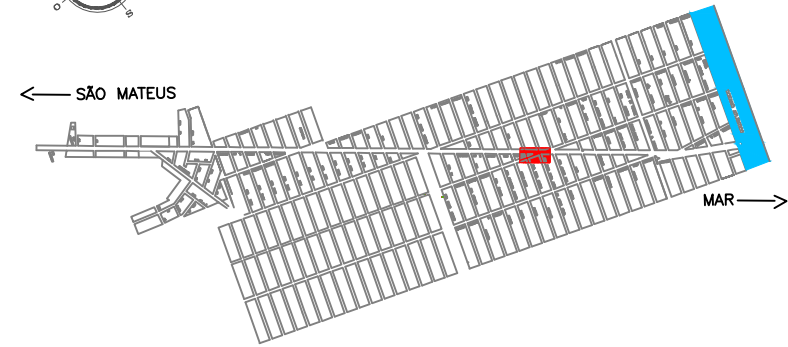
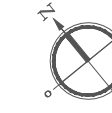
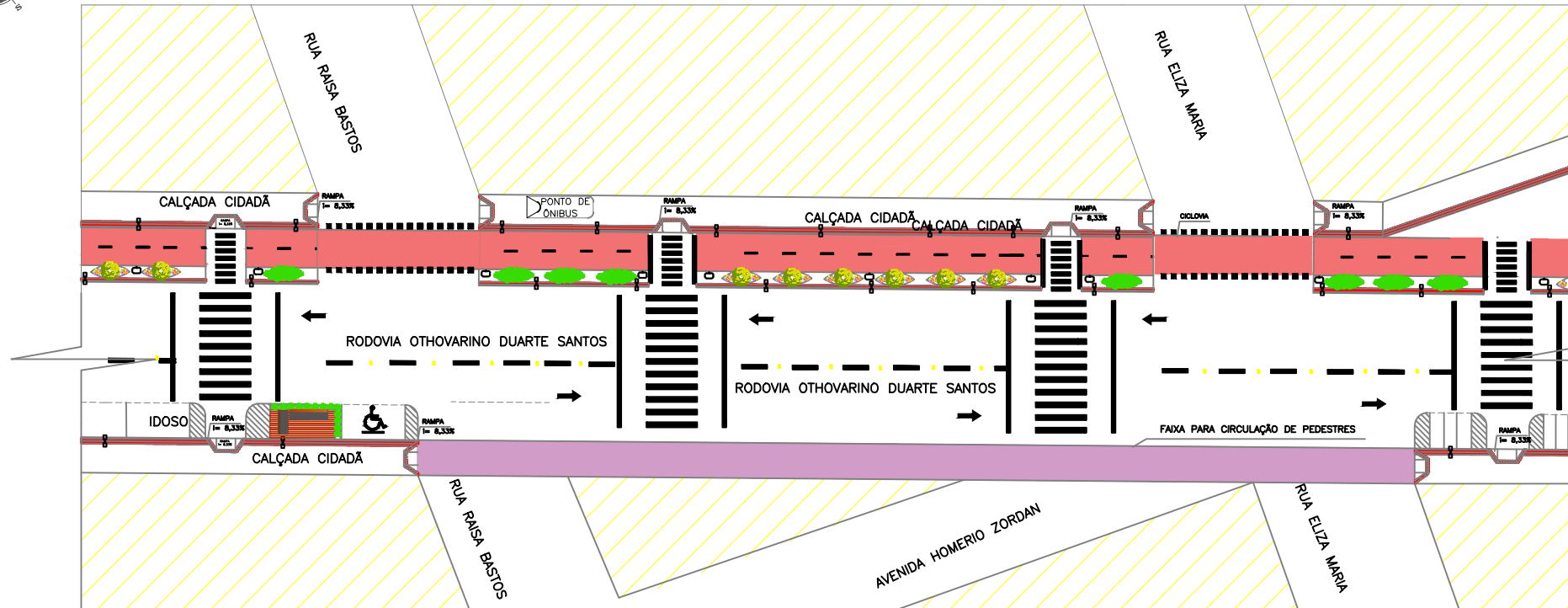
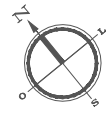
**PAISAGISMO**

- MOREIA – *Dietes bicolor*
- PATA DE VACA – *Bauhinia forficata*
- CLÚSIA – *Clusia Fluminensis*

**LEGENDA**

①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑧  INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑨  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑩  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑪  QUADRAS
⑤  CICLEVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑫  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑬  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.	⑭  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 43/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 12 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		



PLANTA CHAVE  
sem escala

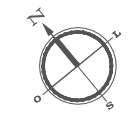
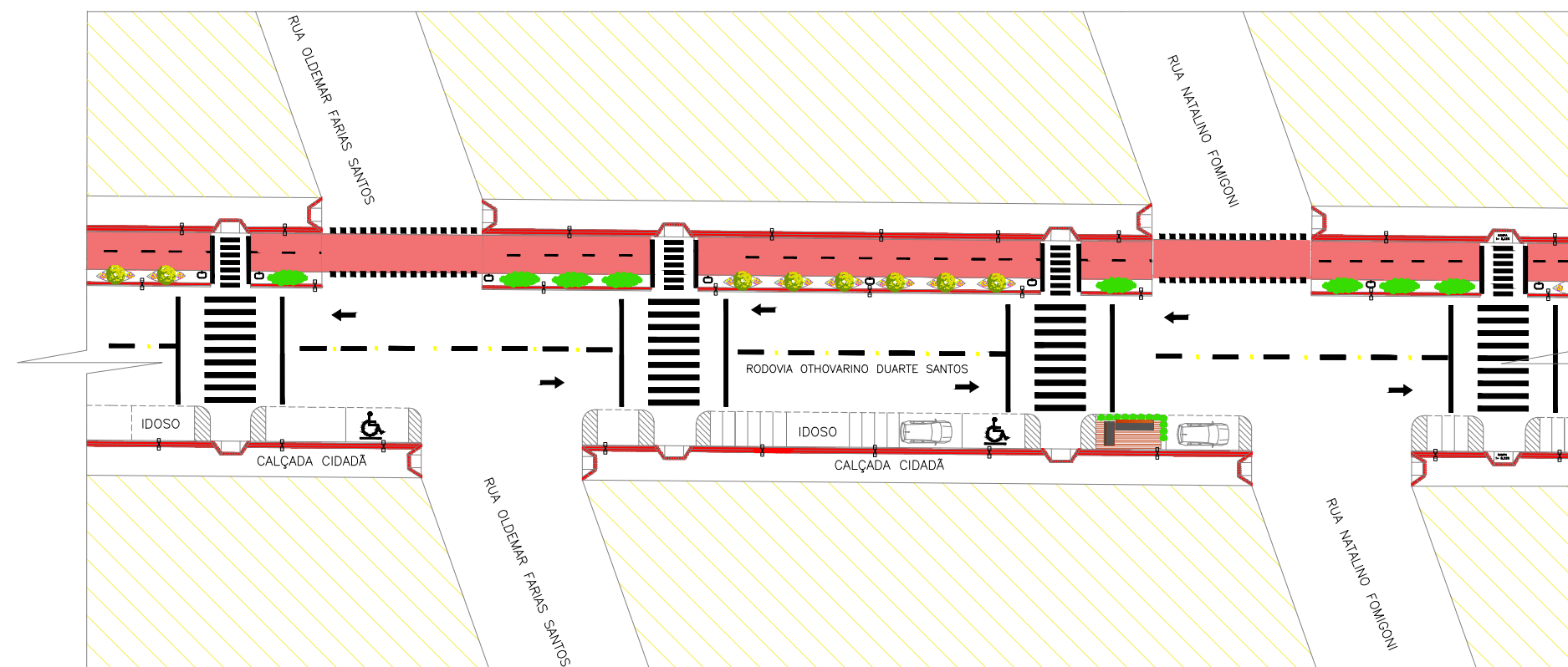
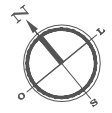
PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 13 – RODOVIA  
1/500

MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

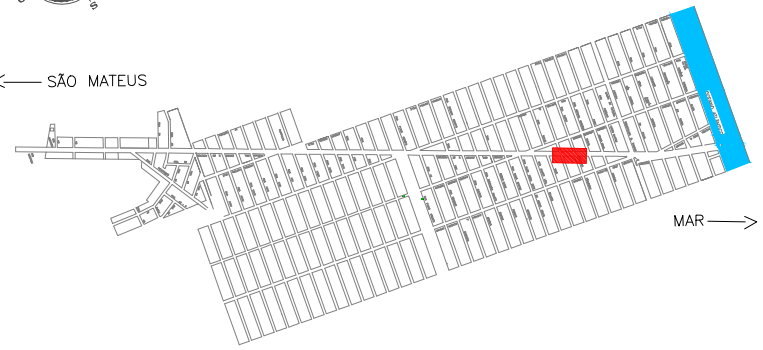
PAISAGISMO	
	MOREIA – <i>Dietes bicolor</i>
	PATA DE VACA – <i>Bauhinia forficata</i>
	CLÚSIA – <i>Clúsia Fluminensis</i>

LEGENDA	
①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑫  QUADRAS
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑭  VAGA PARA IDOSO
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑯  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	
⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA	

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 44/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 13 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		



← SÃO MATEUS



○ PLANTA CHAVE  
sem escala

○ PLANTA BAIXA LAYOUT DO TRECHO 14 – RODOVIA  
1/500

**LEGENDA**

①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES
⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE	⑯  SINALIZAÇÃO OLHO DE GATO – 25X15 CM

**MOBILIÁRIO URBANO**

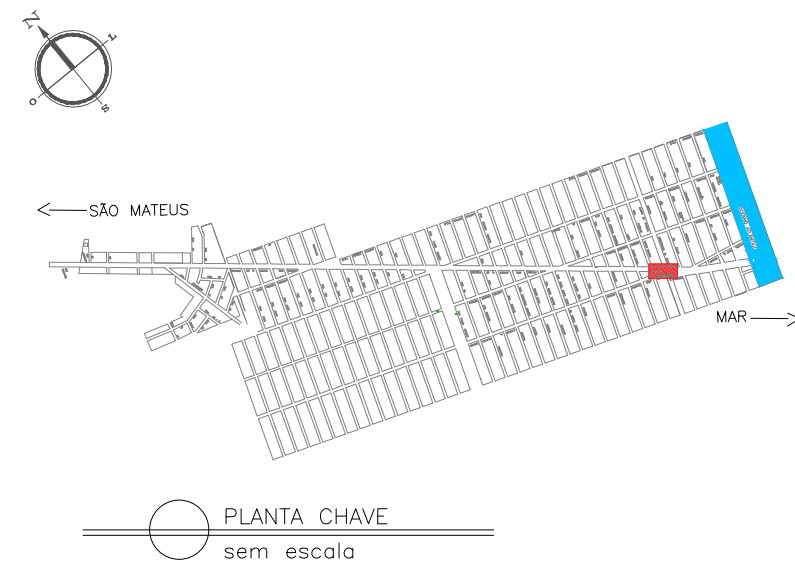
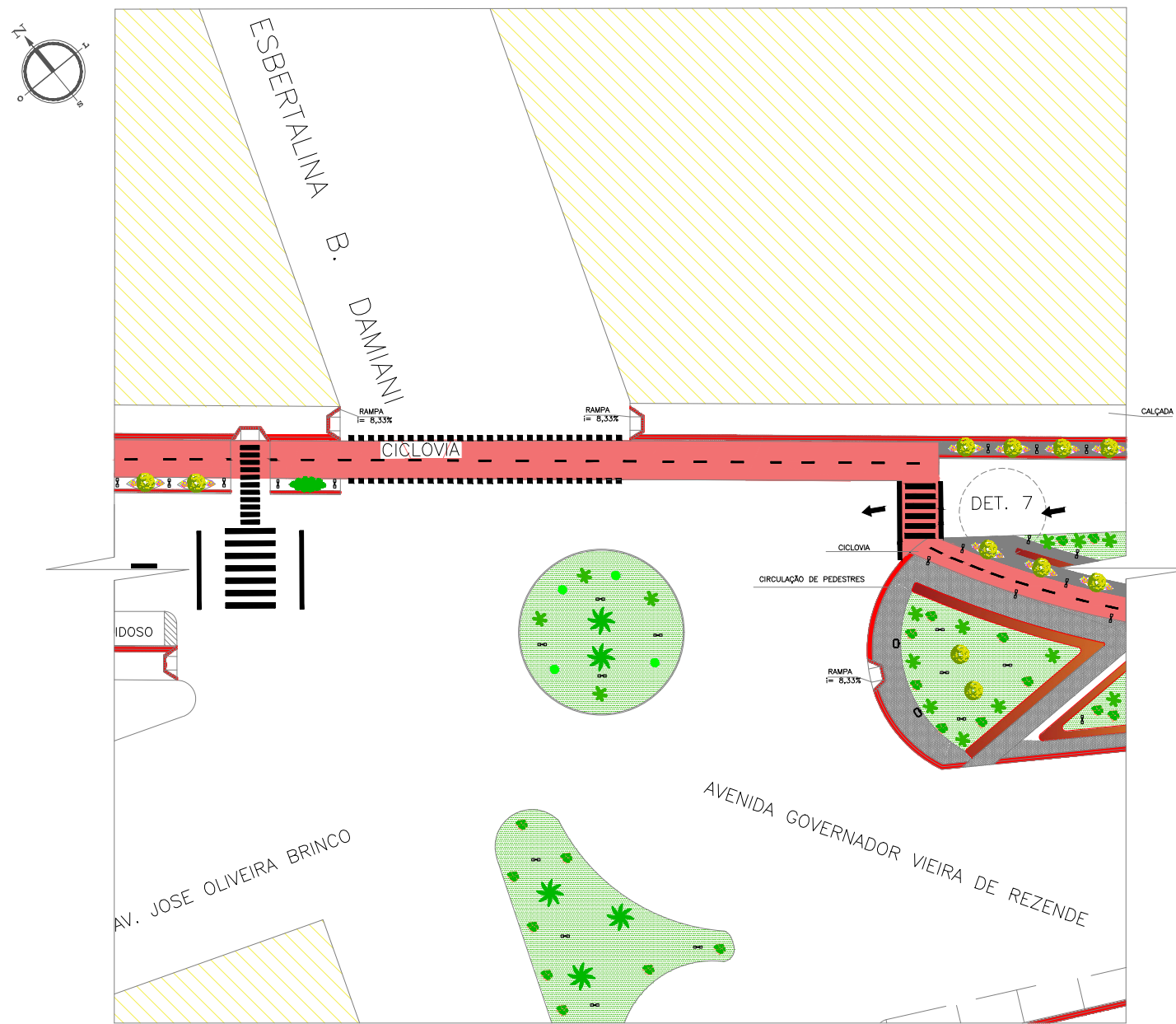
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA

**PAISAGISMO**

	MOREIA – <i>Dietes bicolor</i>
	PATA DE VACA – <i>Bauhinia forficata</i>
	CLÚSIA – <i>Clúsia Fluminensis</i>

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: ENTREGA FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 45/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA LAYOUT TRECHO 14 – RODOVIA OTHOVARINO DUARTE SANTOS		





OBS.: DETALHE 07 PRANCHA 38

PLANTA BAIXA DO TRECHO 15/AVENIDA  
1/500

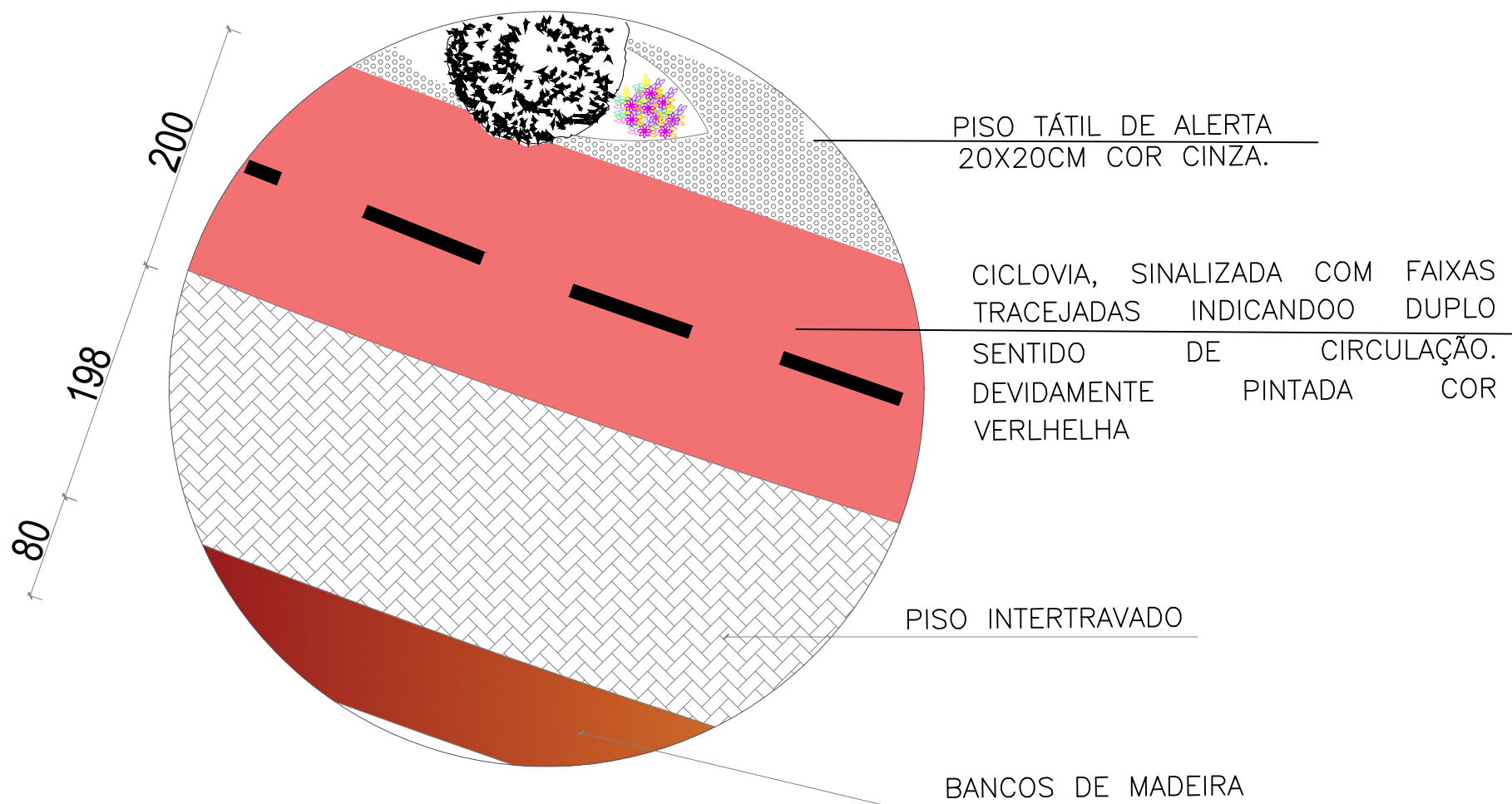
MOBILIÁRIO URBANO	
	PARKLET
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
	LIXEIRA
	PONTO DE ÔNIBUS
	BANCO DE MADEIRA

PAISAGISMO	
	MOREIA – Dietes bicolor
	PATA DE VACA – Bauhinia forficata
	CLÚSIA – Clúsia Fluminensis
	GRAMA ESMERALDA – Zoysia japonica
	PALMEIRA CICA – Cycas revoluta
	AGAVE – Agave angustifolia
	PALMEIRA IMPERIAL – Roystonea oleracea

LEGENDA	
①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.	⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.	⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA
③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA	⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA	⑫  QUADRAS
⑥  FAIXA DE PEDESTRE	⑬  VAGA PARA CADEIRANTES
⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.	⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO

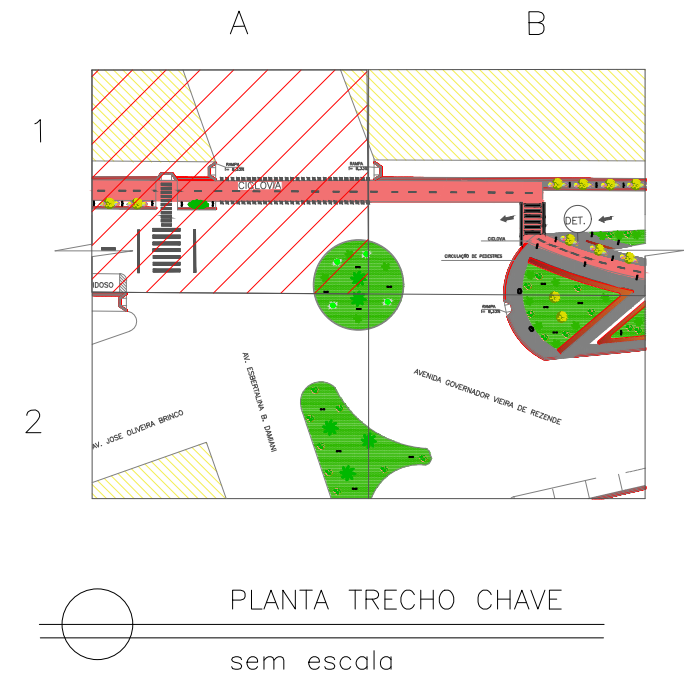
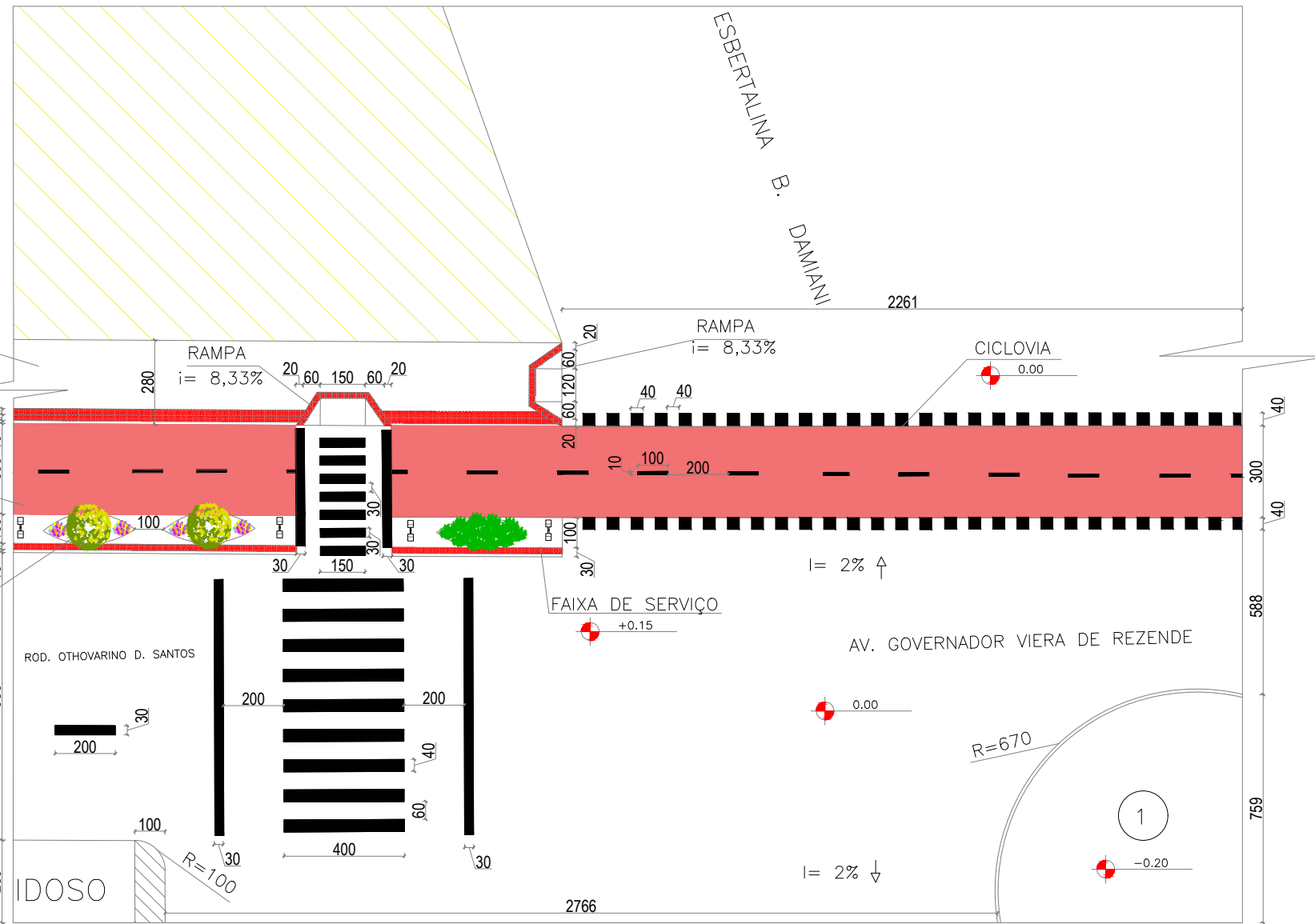
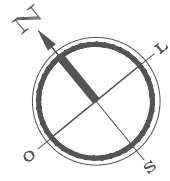
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 46/77
ASSUNTO: TRECHO 15/ AVENIDA		





DETALHE 07  
sem escala

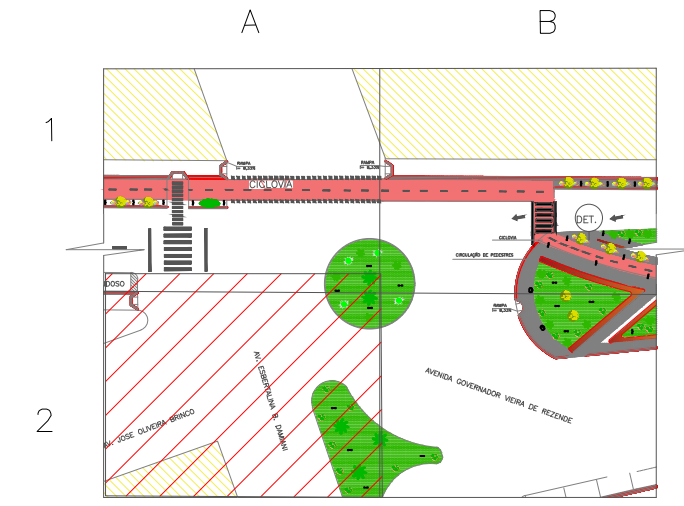
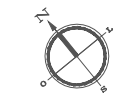
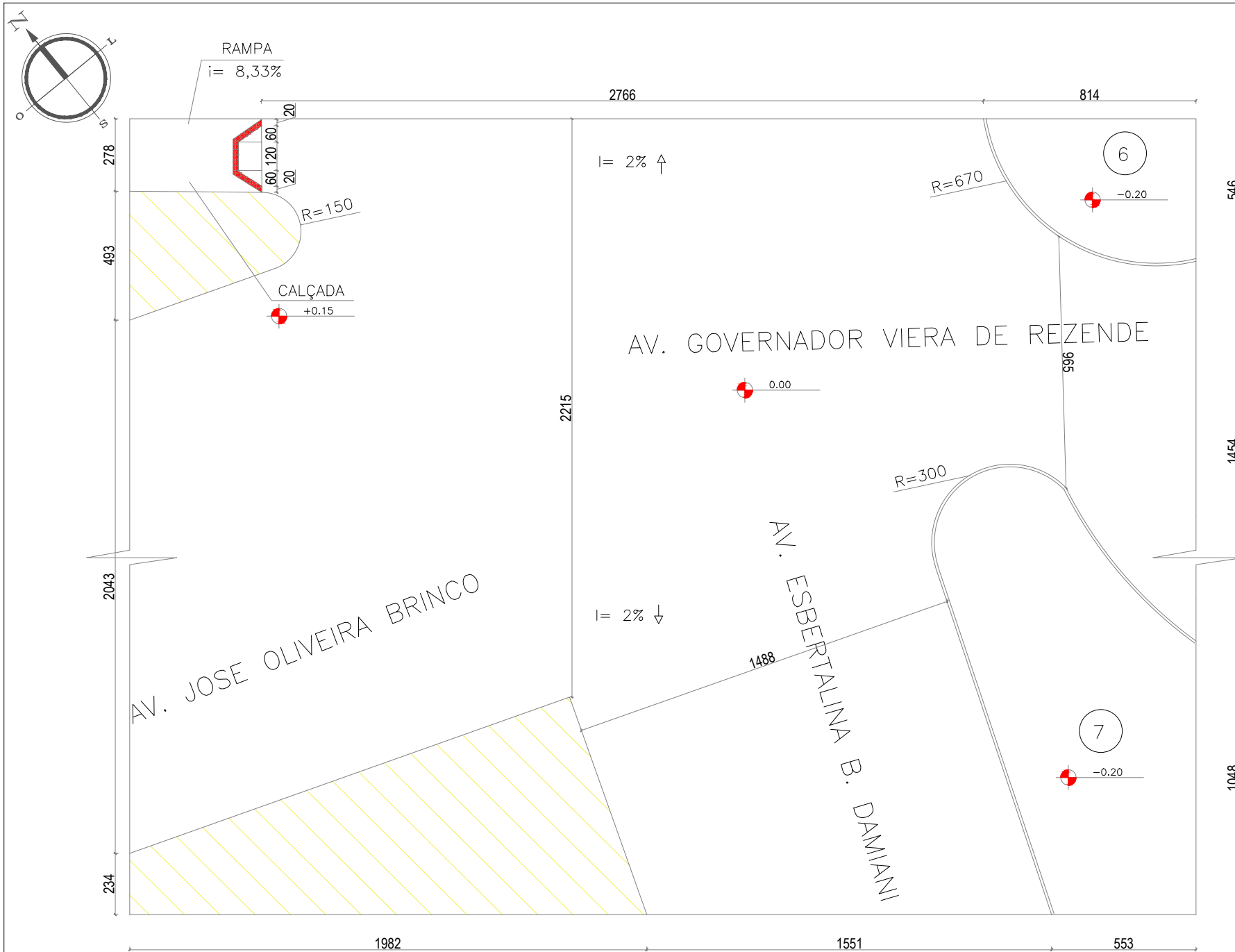
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/100	PRANCHA:
ASSUNTO: DETALHE 07		47/77



DETALHAMENTO 1A  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA: 48/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 16/ AVENIDA		

CANTEIRO	ÁREA
01	142,13m <sup>2</sup>
02	8,11m <sup>2</sup>



PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

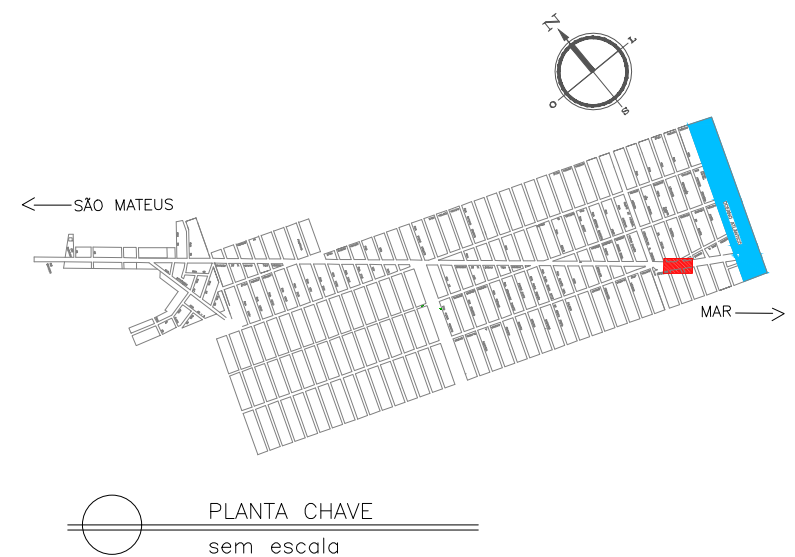
DETALHAMENTO 2A  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 16/ AVENIDA		49/77

TABELA DE CANTEIROS	
CANTEIRO	ÁREA
06	142,13
07	176,21m <sup>2</sup>







PLANTA BAIXA DO TRECHO 16/AVENIDA  
1/500

LEGENDA

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| ① FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA. | ⑧ FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE    |
| ② FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.     | ⑨ INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA       |
| ③ PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA                          | ⑩ VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m         |
| ④ PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA                      | ⑪ VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m          |
| ⑤ CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA                 | ⑫ QUADRAS                            |
| ⑥ FAIXA DE PEDESTRE   | ⑬ VAGA PARA CADEIRANTES              |
| ⑦ FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.                  | ⑭ IDOSO VAGA PARA IDOSO              |
|   | ⑮ FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES |

MOBILIÁRIO URBANO

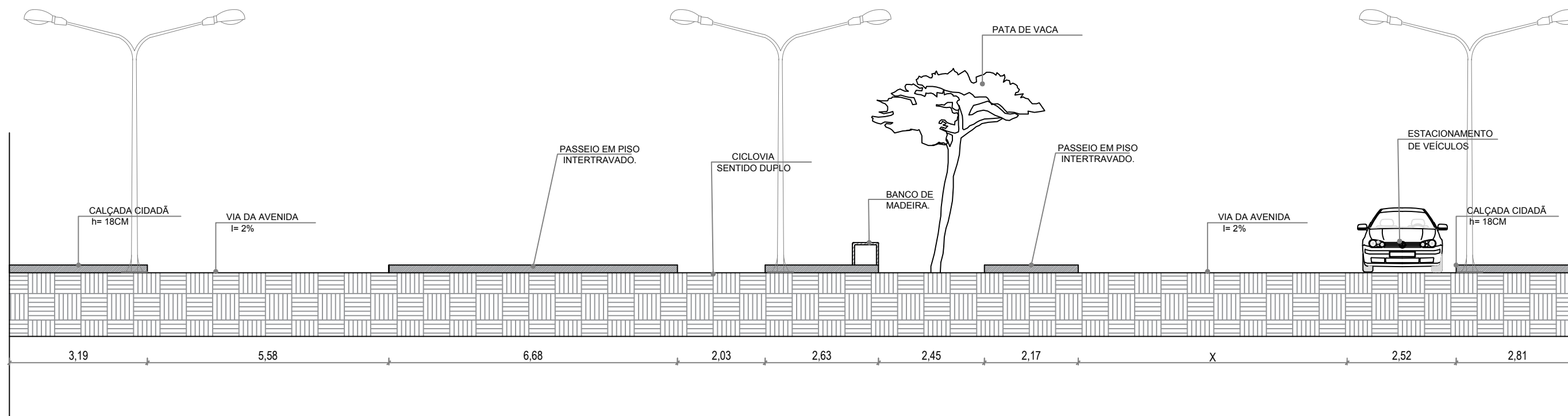
- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA
- PONTO DE ÔNIBUS
- BANCO DE MADEIRA

PAISAGISMO

- MOREIA – *Dietes bicolor*
- PATA DE VACA – *Bauhinia forficata*
- CLÚSIA – *Clúsia Fluminensis*
- GRAMA ESMERALDA – *Zoysia japonica*
- PALMEIRA CICA – *Cycas revoluta*
- AGAVE – *Agave angustifolia*
- PALMEIRA IMPERIAL – *Roystonea oleracea*

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/500	PRANCHA: 52/77
ASSUNTO: TRECHO 16/ AVENIDA		





○ CORTE AVENIDA  
1/100

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

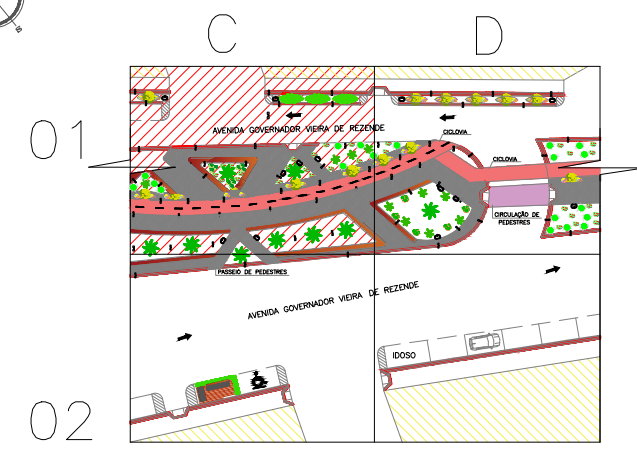
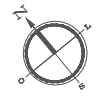
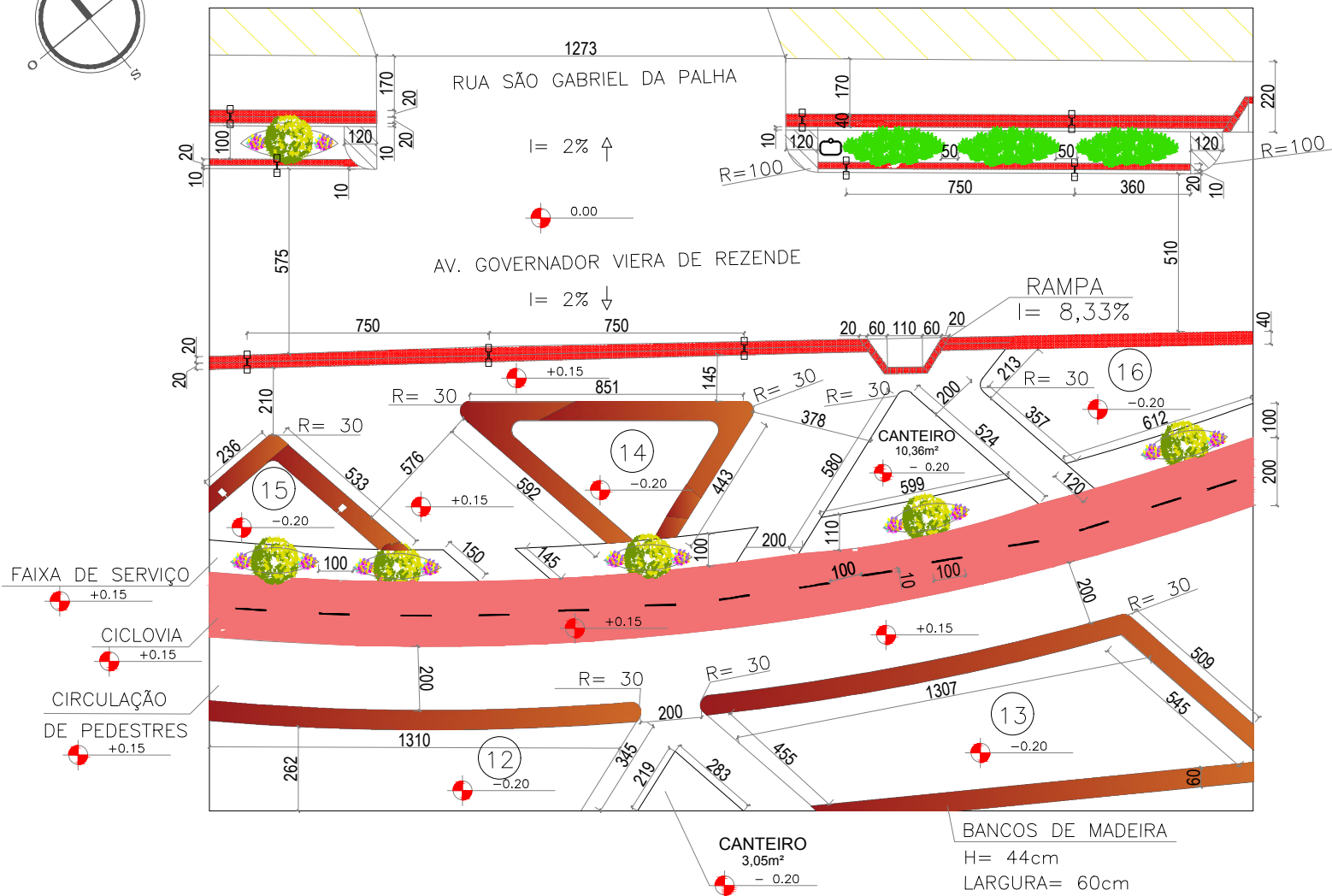
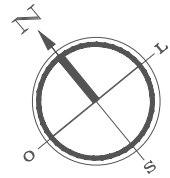
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/75

PRANCHA:

ASSUNTO: CORTE AVENIDA

53/77

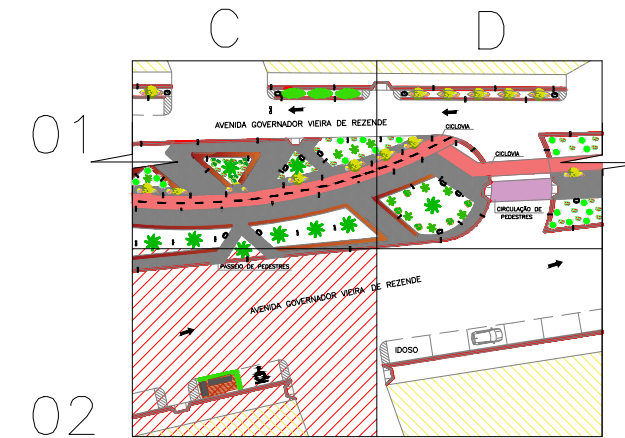
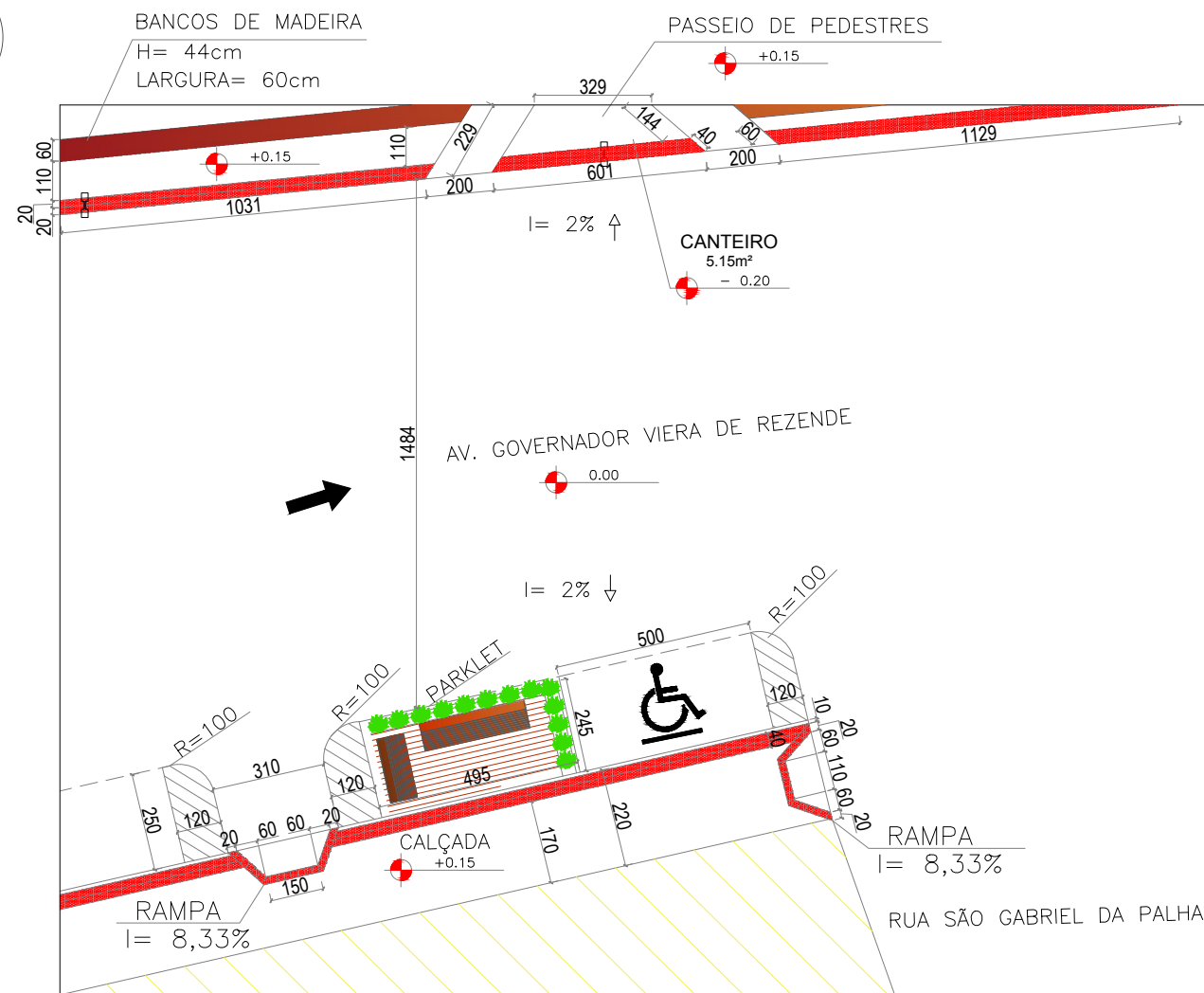
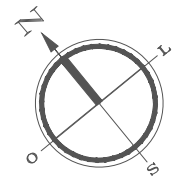


PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

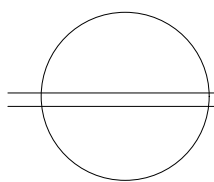
DETALHAMENTO 1C  
1/200

TABELA DE CANTEIROS	
CANTEIRO	ÁREA
12	71,89m <sup>2</sup>
13	69,64m <sup>2</sup>
14	41,29m <sup>2</sup>
15	39,98m <sup>2</sup>
16	104,87m <sup>2</sup>

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 16/ AVENIDA		54/77



○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala



DETALHAMENTO 2C

1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

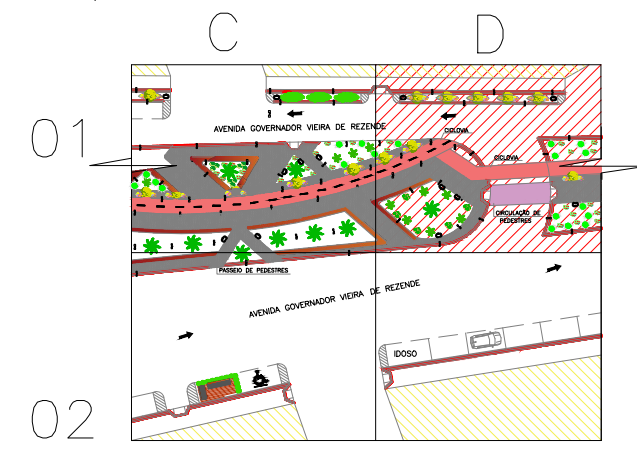
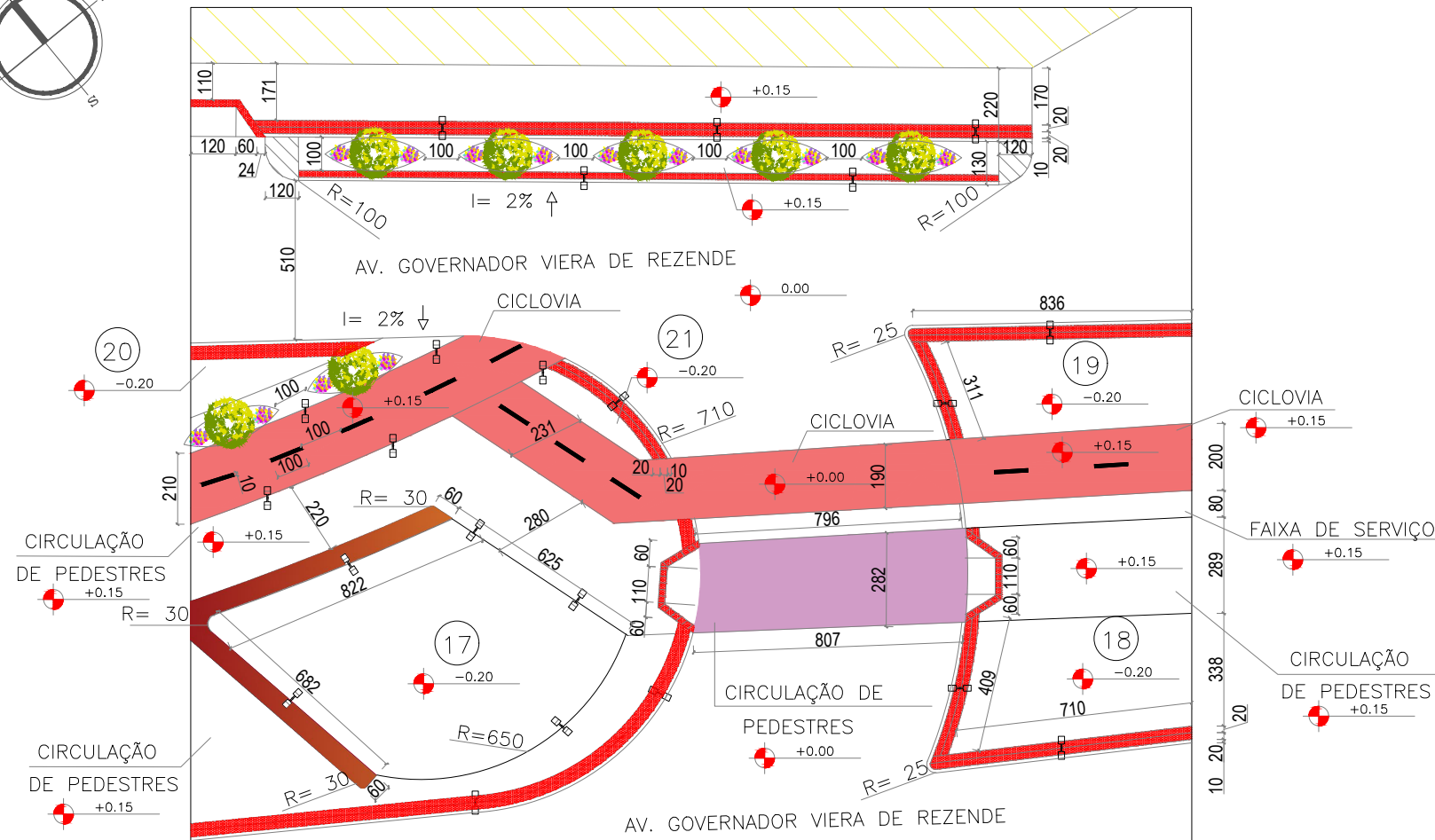
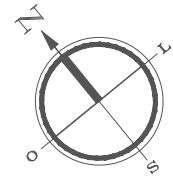
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 16/ AVENIDA

55/77



 PLANTA TRECHO CHAVE  
 sem escala

### DETALHAMENTO 1D

1/200

TABELA DE CANTEIROS

CANTEIRO	ÁREA
17	97,63m <sup>2</sup>
18	131,73m <sup>2</sup>
19	128,95m <sup>2</sup>
20	67,41m <sup>2</sup>
21	4,78m <sup>2</sup>

CURSO: **ARQUITETURA E URBANISMO**  
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: **JAMILA MOURA RODRIGUES**

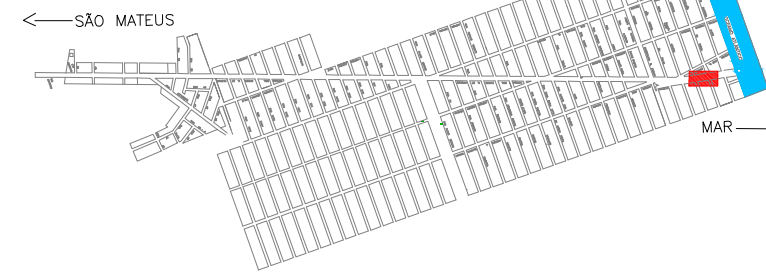
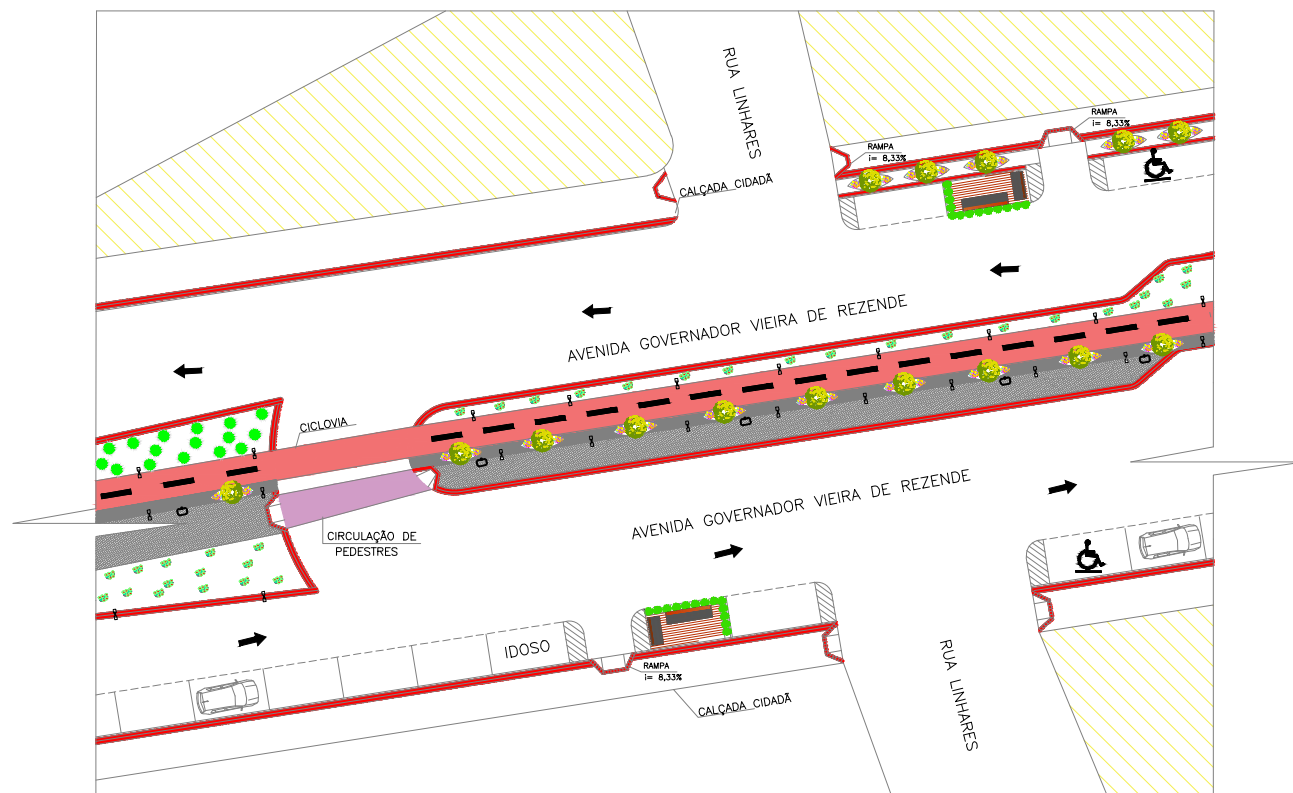
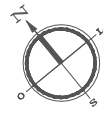
PROFESSOR: **MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA**      PERÍODO: **10º PERÍODO**      DATA: **18/11/2019**

ETAPA: **FINAL**      ESCALA: **1/200**      PRANCHA:

ASSUNTO: **PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 16/ AVENIDA**      **56/77**







PLANTA CHAVE  
sem escala

PLANTA BAIXA DO TRECHO 17/AVENIDA  
1/500

PAISAGISMO

- MOREIA – *Diets bicolor*
- PATA DE VACA – *Bauhinia forficata*
- CLÚSIA – *Clúsia Fluminensis*
- GRAMA ESMERALDA – *Zoysia japonica*
- PALMEIRA CICA – *Cycas revoluta*
- AGAVE – *Agave angustifolia*
- PALMEIRA IMPERIAL – *Roystonea oleracea*

MOBILIÁRIO URBANO

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA
- PONTO DE ÔNIBUS
- BANCO DE MADEIRA

LEGENDA

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| ①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA. | ⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE    |
| ②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.     | ⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDDO DA VIA       |
| ③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA                          | ⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m         |
| ④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA                      | ⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m          |
| ⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA                 | ⑫  QUADRAS                            |
| ⑥  FAIXA DE PEDESTRE   | ⑬  VAGA PARA CADEIRANTES              |
| ⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTINDO DE CICLISTAS.                  | ⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO              |
|  | ⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES |

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 9º PERÍODO

DATA: 16/09/2019

ETAPA: PRÉ-BANCA

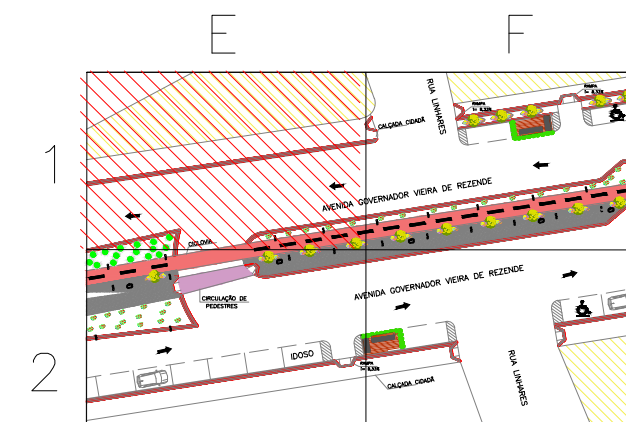
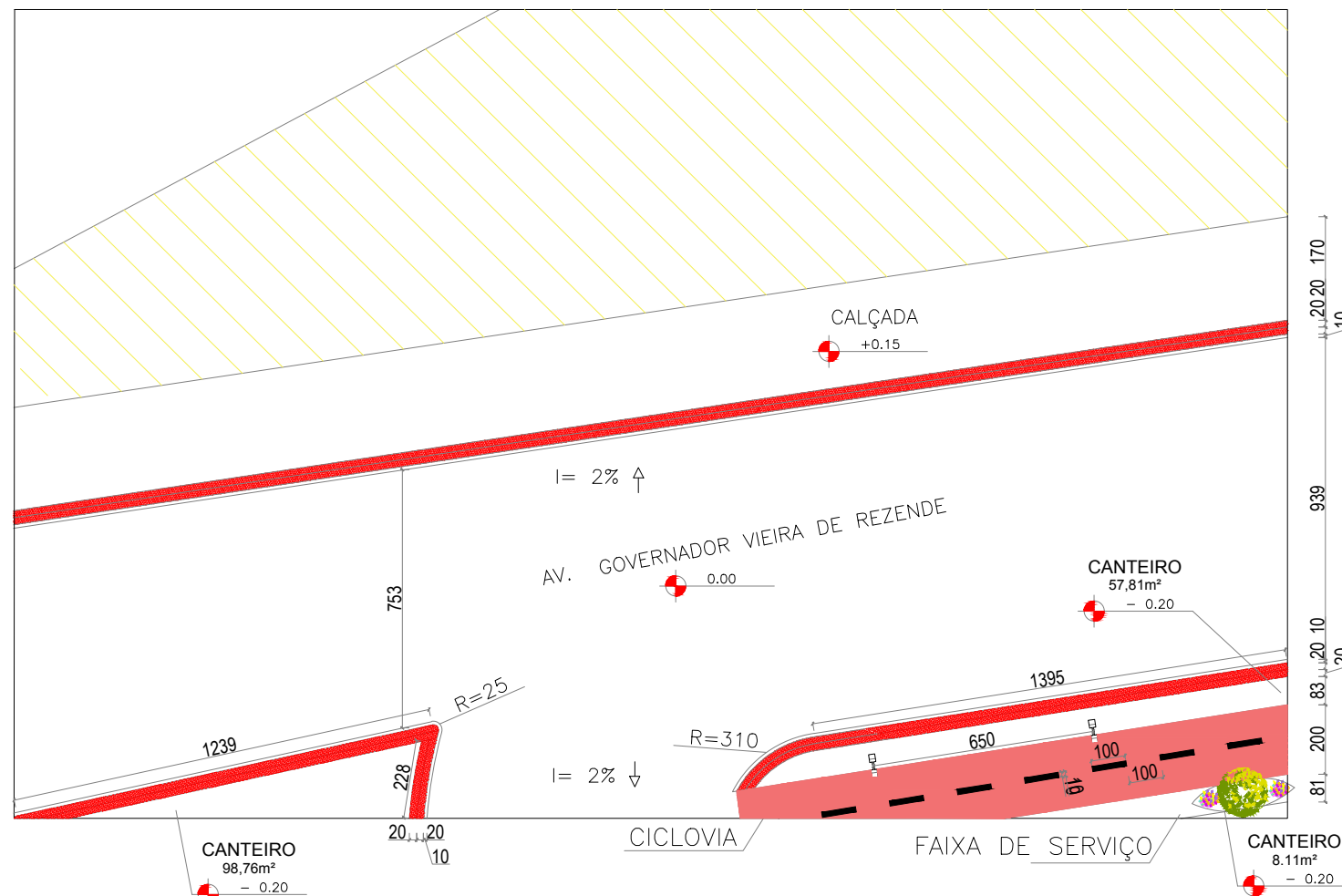
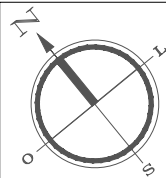
ESCALA: 1/500

PRANCHA:

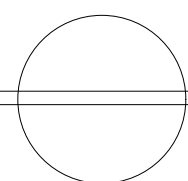
ASSUNTO: TRECHO 17/ AVENIDA

58/77





○ PLANTA TRECHO CHAVE  
 sem escala



DETALHAMENTO 1E

1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO  
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

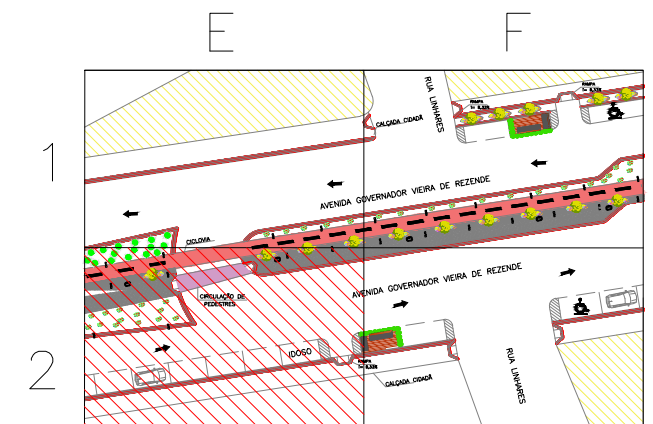
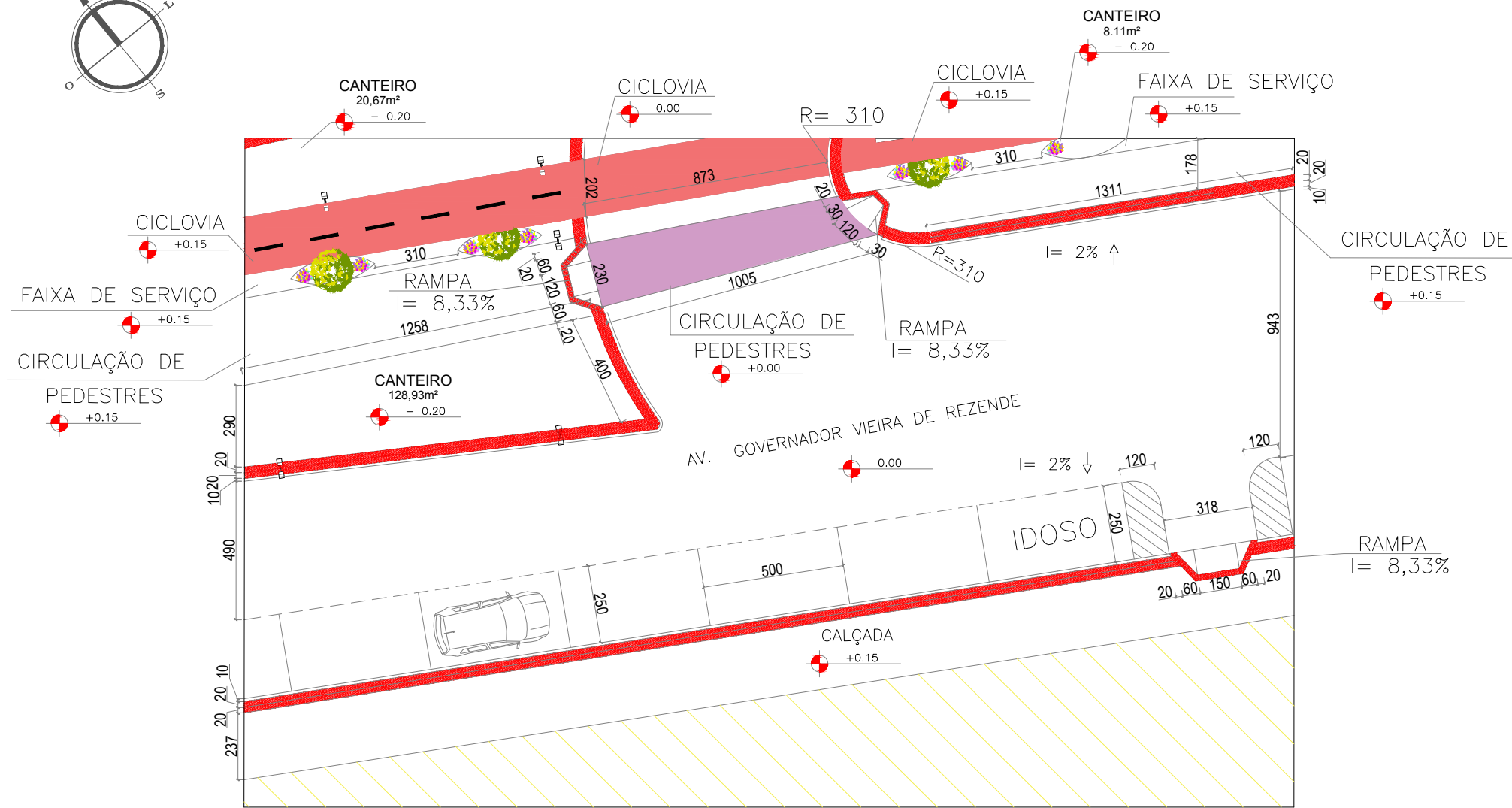
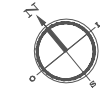
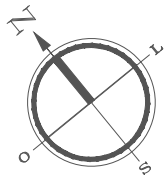
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 17/ AVENIDA

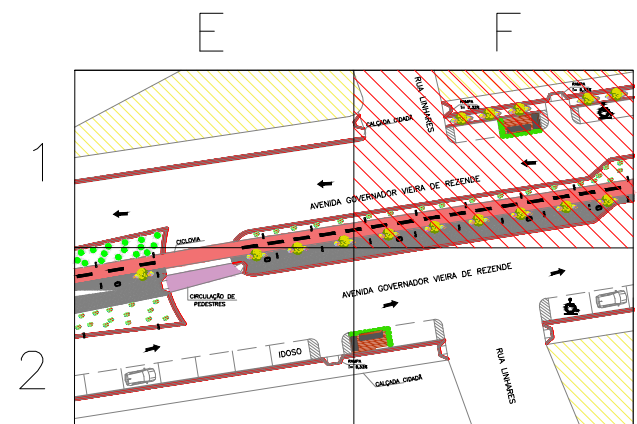
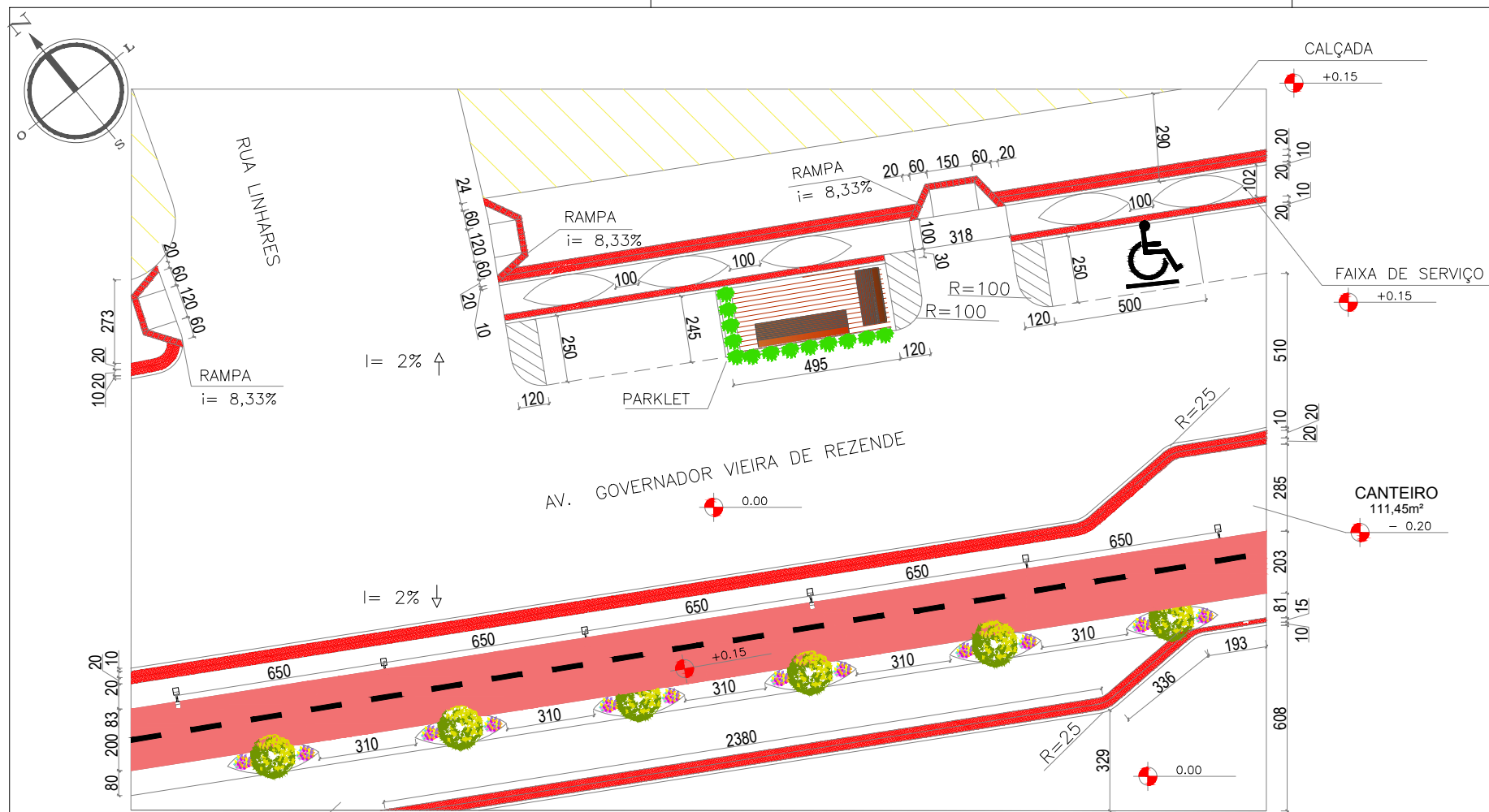
59/77



○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

○ DETALHAMENTO 2E  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 17/ AVENIDA		60/77

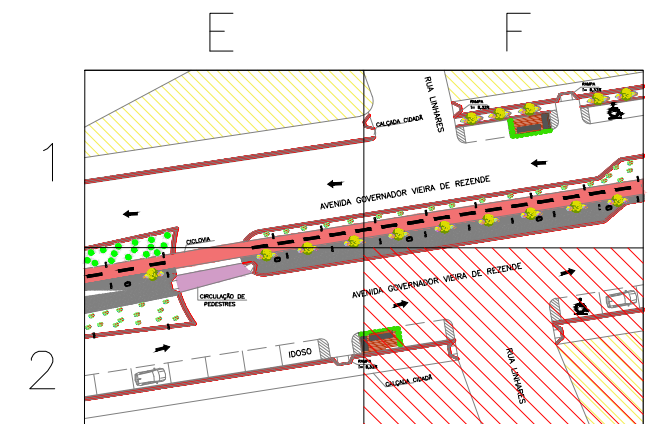
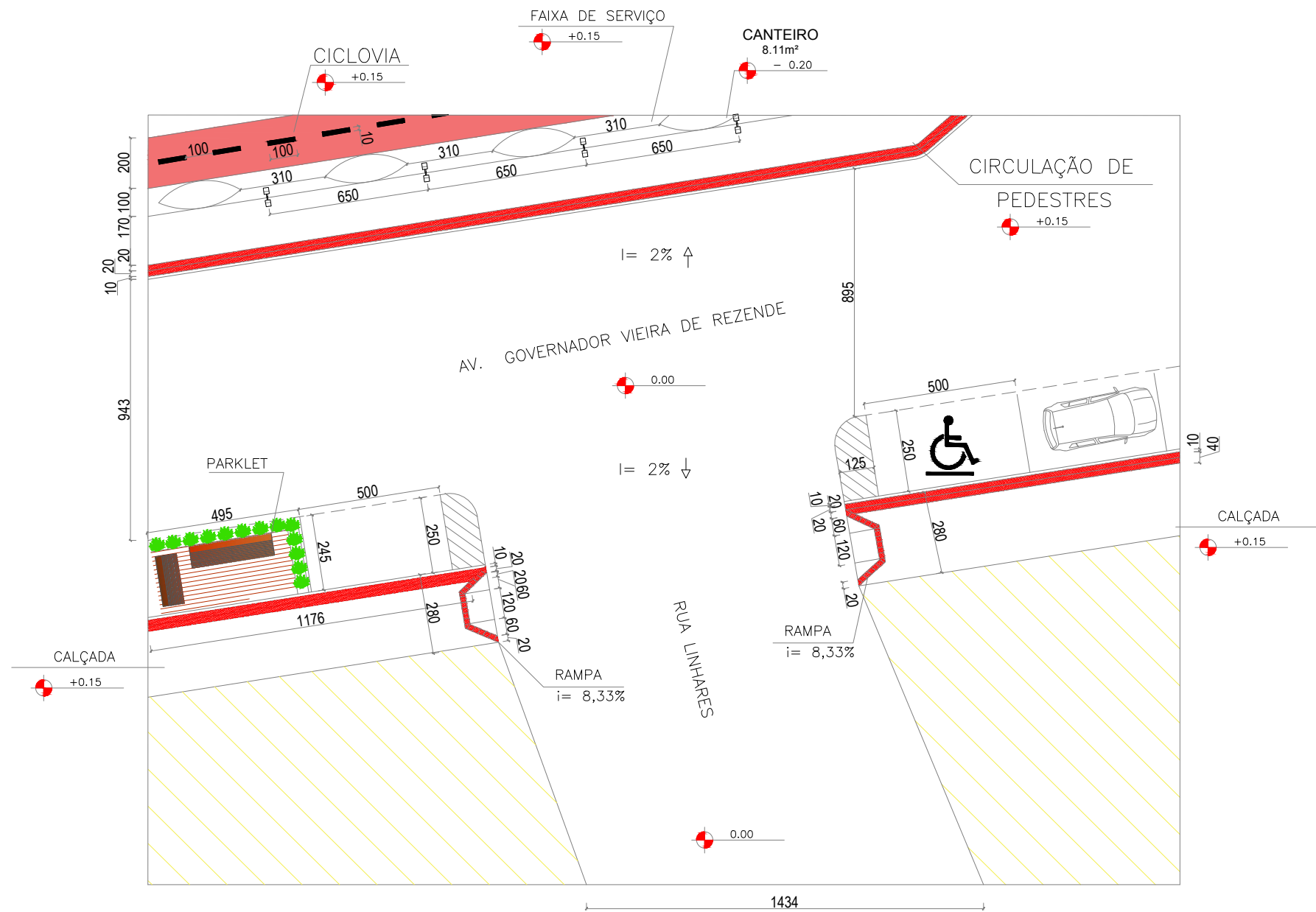
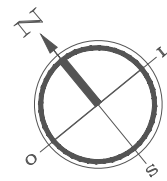


○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

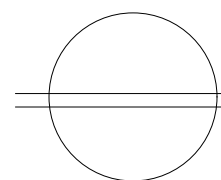
CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES  
+0.15

○ DETALHAMENTO 1F  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 17/ AVENIDA		61/77



○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala



DETALHAMENTO 2F

1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

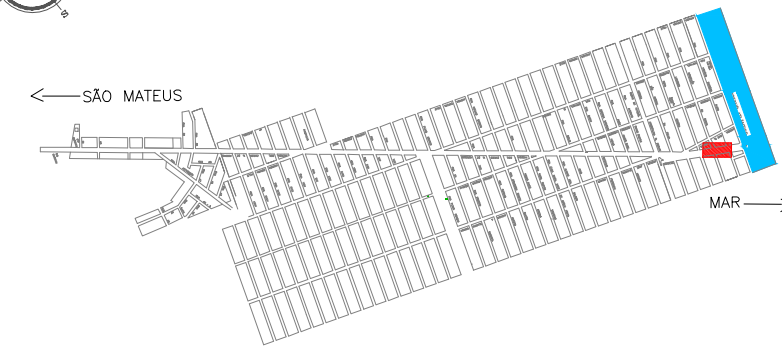
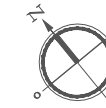
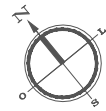
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 17/ AVENIDA

62/77



PLANTA CHAVE  
sem escala

PLANTA BAIXA DO TRECHO 18/AVENIDA  
1/500

MOBILIÁRIO URBANO

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA
- PONTO DE ÔNIBUS
- BANCO DE MADEIRA

PAISAGISMO

- MOREIA – Dietes bicolor
- PATA DE VACA – Bauhinia forficata
- CLÚSIA – Clúsia Fluminensis
- GRAMA ESMERALDA – Zoysia japonica
- PALMEIRA CICA – Cycas revoluta
- AGAVE – Agave angustifolia
- PALMEIRA IMPERIAL – Roystonea oleracea

LEGENDA

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>①  FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.</li> <li>②  FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.</li> <li>③  PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA</li> <li>④  PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA</li> <li>⑤  CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA</li> <li>⑥  FAIXA DE PEDESTRE</li> <li>⑦  FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>⑧  FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE</li> <li>⑨  INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA</li> <li>⑩  VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m</li> <li>⑪  VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m</li> <li>⑫  QUADRAS</li> <li>⑬  VAGA PARA CADEIRANTES</li> <li>⑭  IDOSO VAGA PARA IDOSO</li> <li>⑮  FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES</li> </ul> |
|--|--|

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

DISCIPLINA: PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

ETAPA: PRÉ-BANCA

ESCALA: 1/500

PRANCHA:

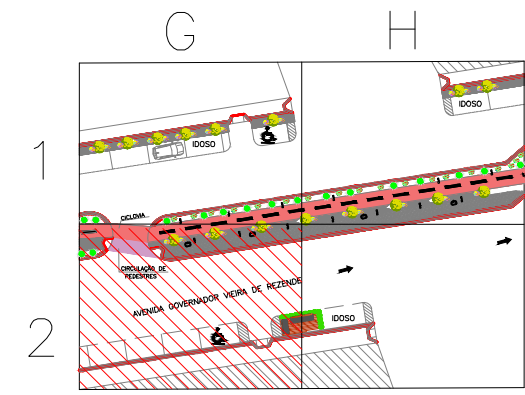
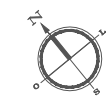
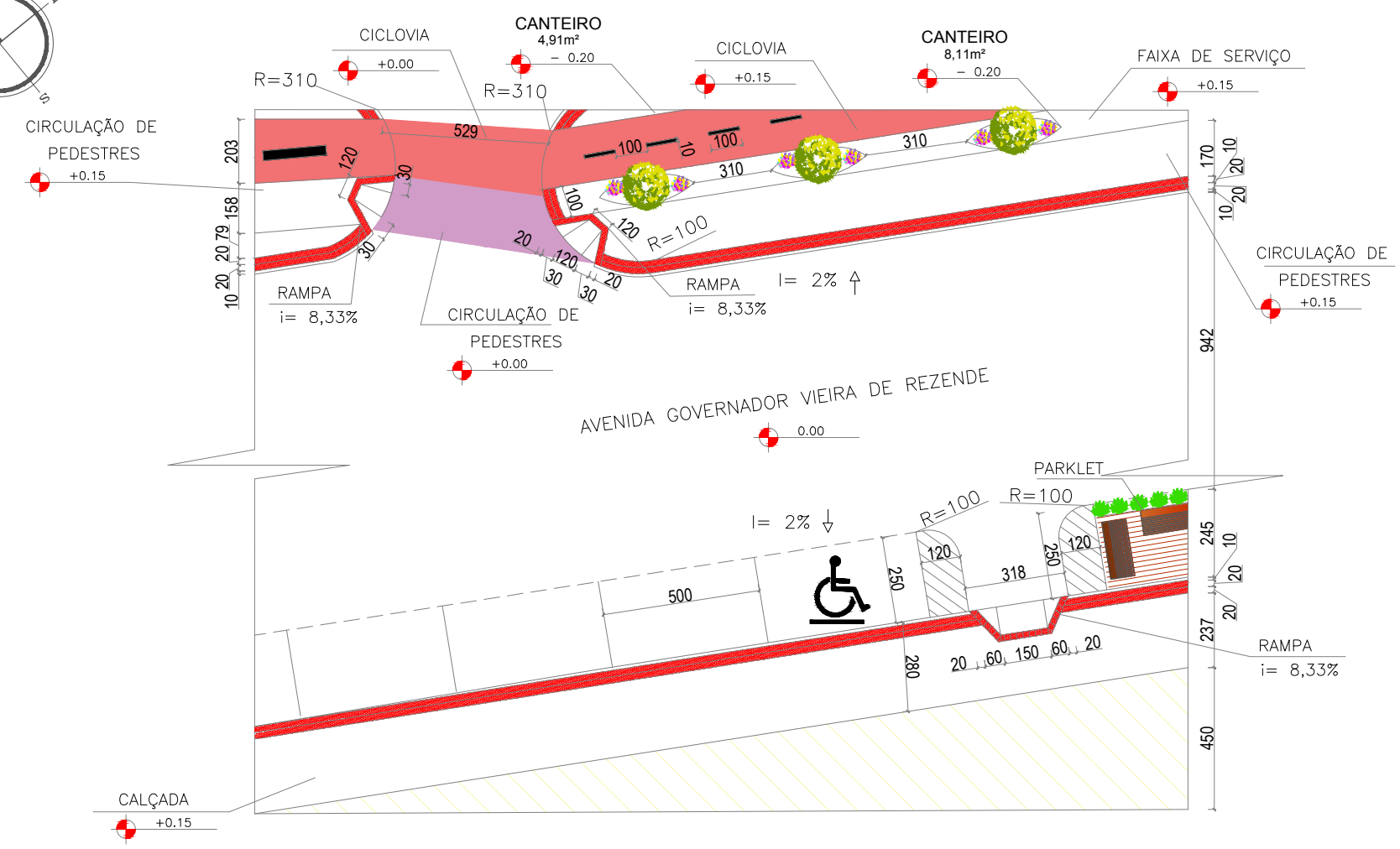
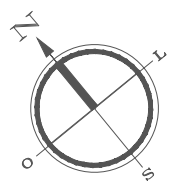
ASSUNTO: TRECHO 18/ AVENIDA

63/77

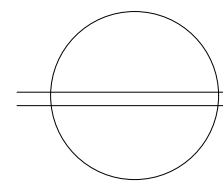








○ PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala



DETALHAMENTO 2G

1/200

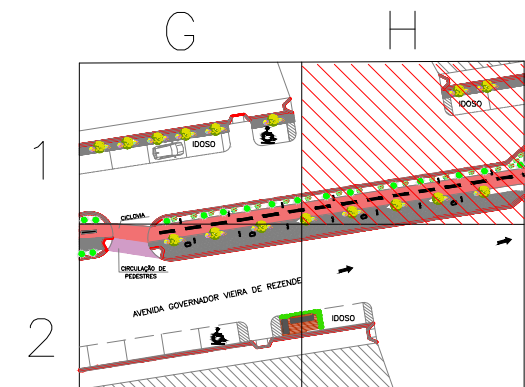
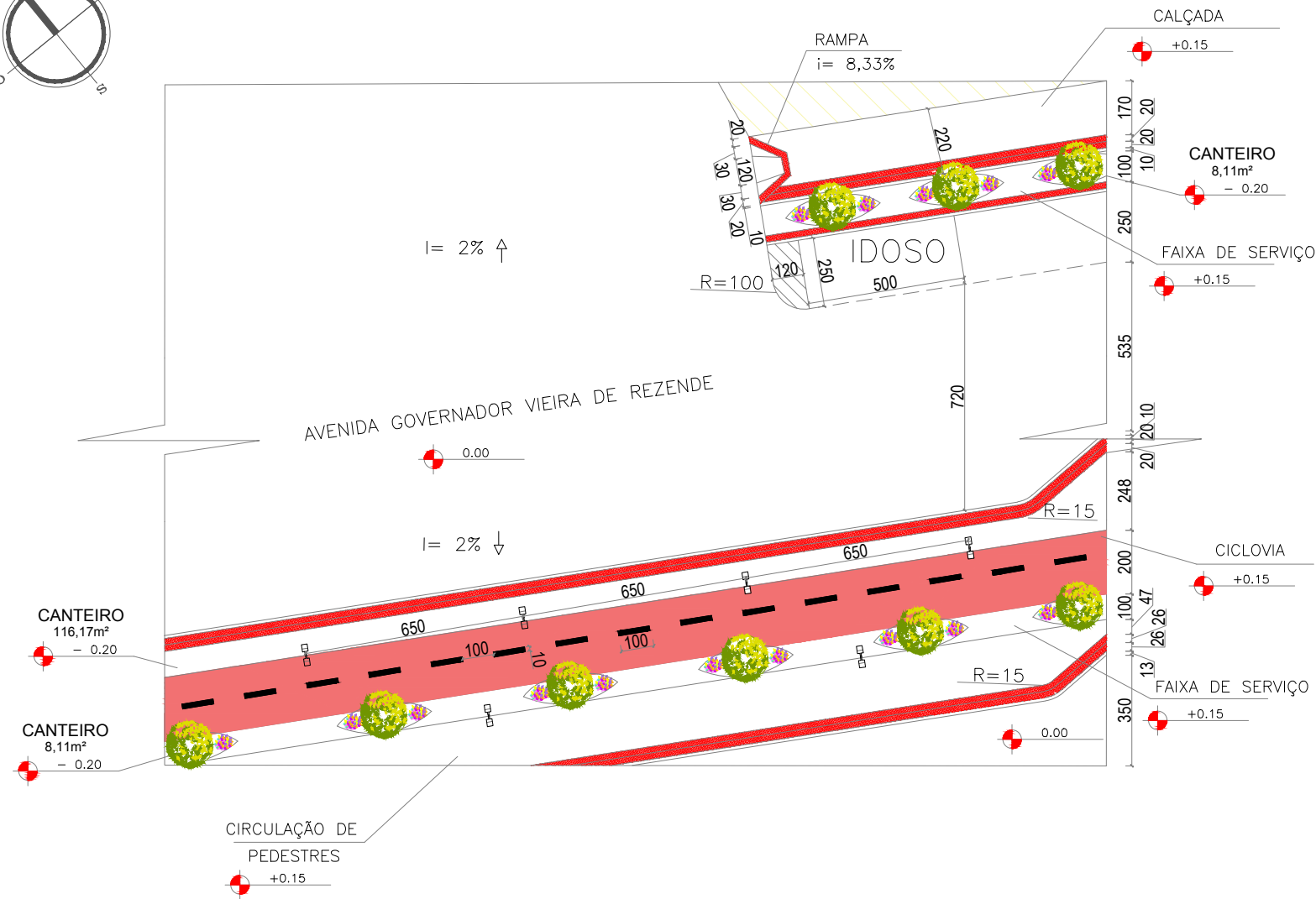
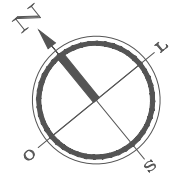
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
---	-------------------------	---------------------

ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
-----------------	------------------	----------

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 18/ AVENIDA	65/77
---	-------



PLANTA TRECHO CHAVE  
sem escala

DETALHAMENTO 1H  
1/200

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

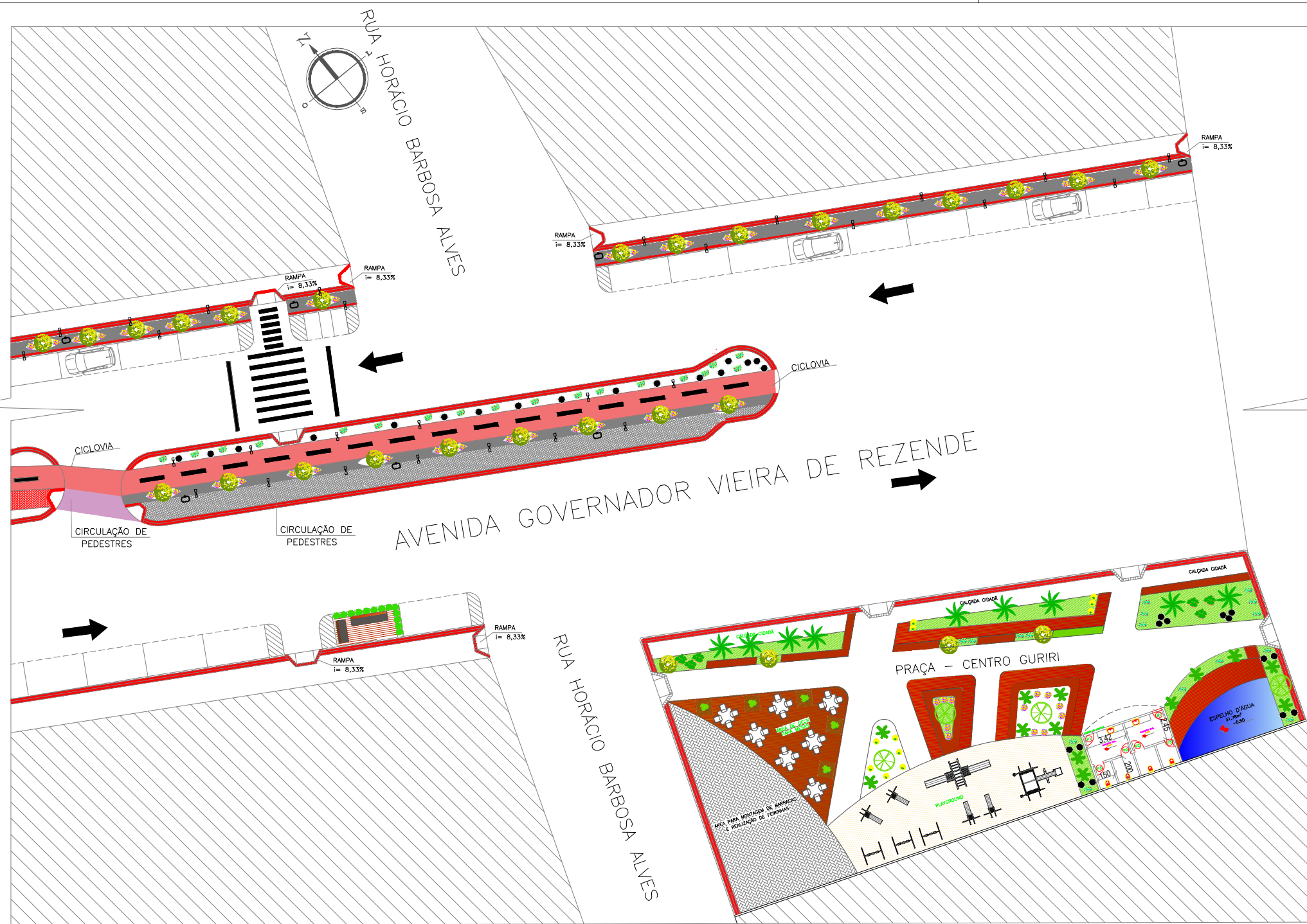
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA  
PERÍODO: 10º PERÍODO  
DATA: 18/11/2019

ETAPA: FINAL  
ESCALA: 1/200  
PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 18/ AVENIDA  
66/77





**LEGENDA**

- ① FAIXA TRACEJADA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA VIA.
- ② FAIXA CONTÍNUA INDICANDO PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM NA VIA.
- ③ PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA
- ④ PISO TÁTIL DIRECIONAL 20X20CM COR VERMELHA
- ⑤ CICLOVIA COM PINTURA APROPRIADA NA COR VERMELHA
- ⑥ FAIXA DE PEDESTRE
- ⑦ FAIXA INDICANDO O DUPLO SENTIDO DE CICLISTAS.
- ⑧ FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
- ⑨ INDICAÇÃO DE SENTIDO DA VIA
- ⑩ VAGA PARA CARRO 2,50x5,00m
- ⑪ VAGA PARA MOTO 2,50x1,00m
- ⑫ QUADRAS
- ⑬ VAGA PARA CADEIRANTES
- ⑭ IDOSO VAGA PARA IDOSO
- ⑮ FAIXA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

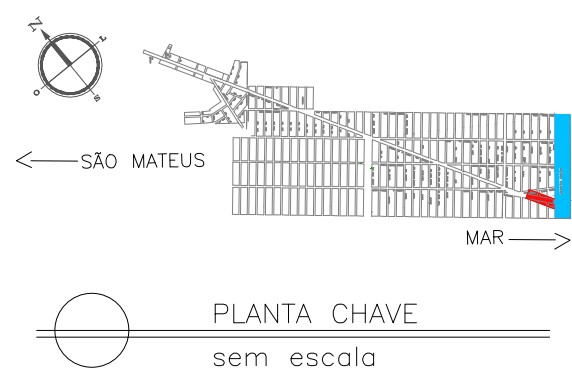
**MOBILIÁRIO URBANO**

- PARKLET
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
- POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
- LIXEIRA
- PONTO DE ÔNIBUS
- BANCO DE MADEIRA

**PAISAGISMO**

- MOREIA - Dietes bicolor
- PATA DE VACA - Bauhinia forficata
- CLÚSIA - Clúsia Fluminensis
- GRAMA ESMERALDA - Zoysia japonica
- PALMEIRA CICA - Cycas revoluta
- AGAVE - Agave angustifolia
- PALMEIRA IMPERIAL - Roystonea oleracea

PLANTA BAIXA TRECHO 27  
1/400

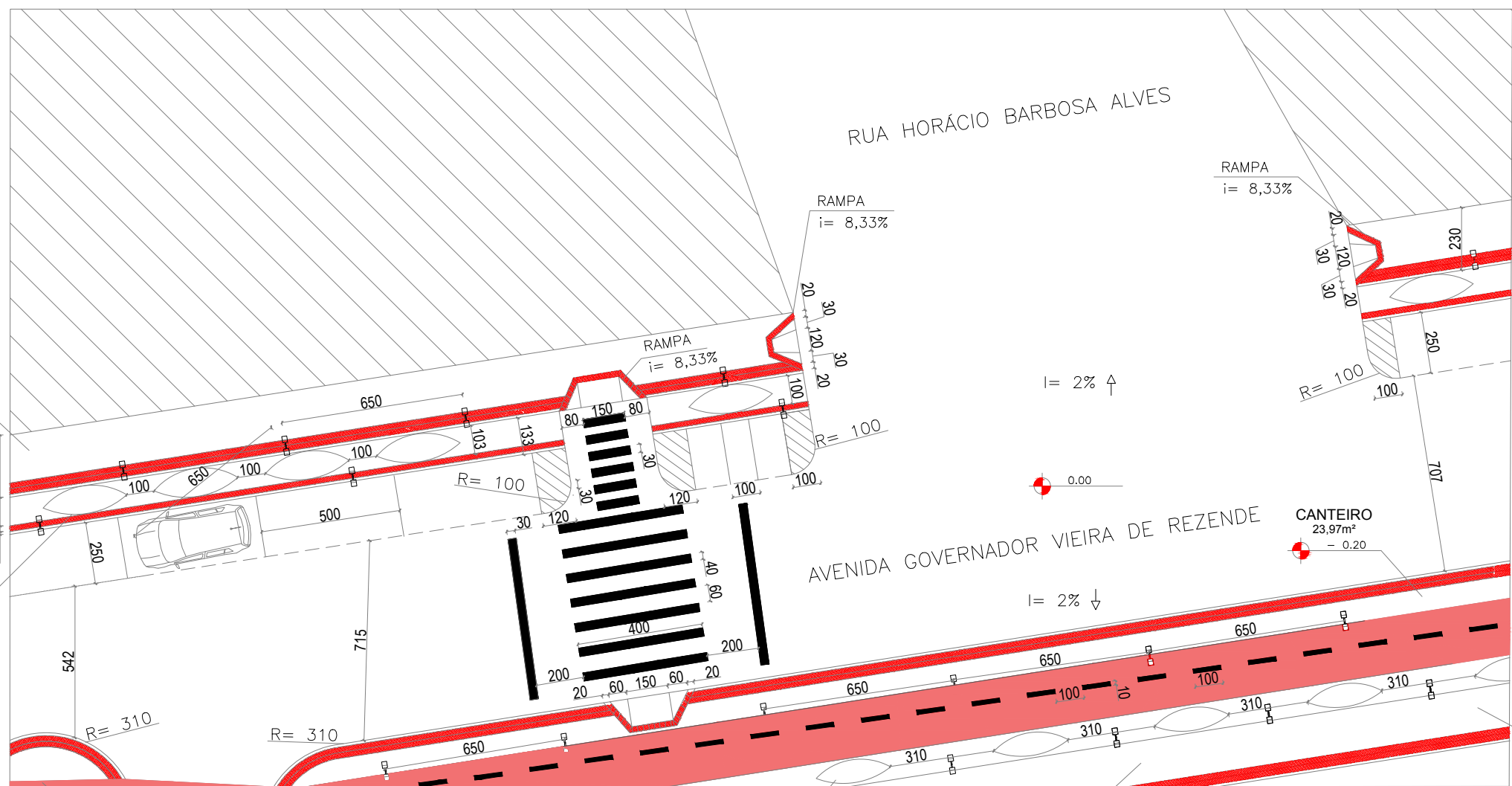
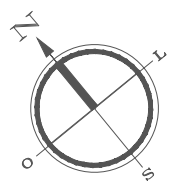


CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO  
PROJETO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

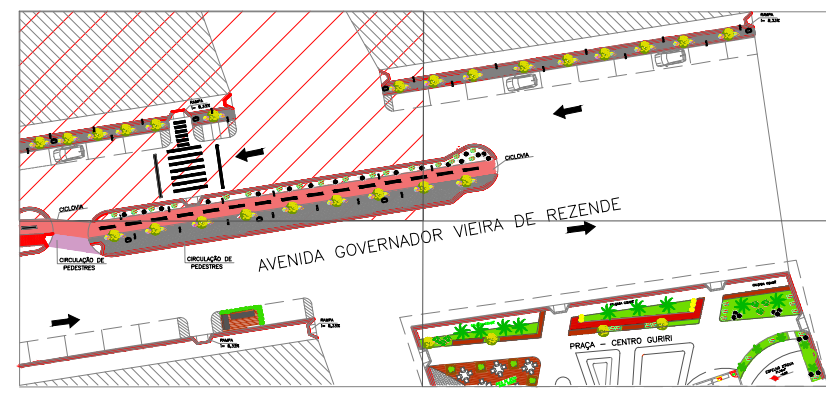
PROFESSOR: MAISA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/400	PRANCHA: 68/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA - TRECHO 19		





DETALHAMENTO 11

1/200



PLANTA CHAVE

sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

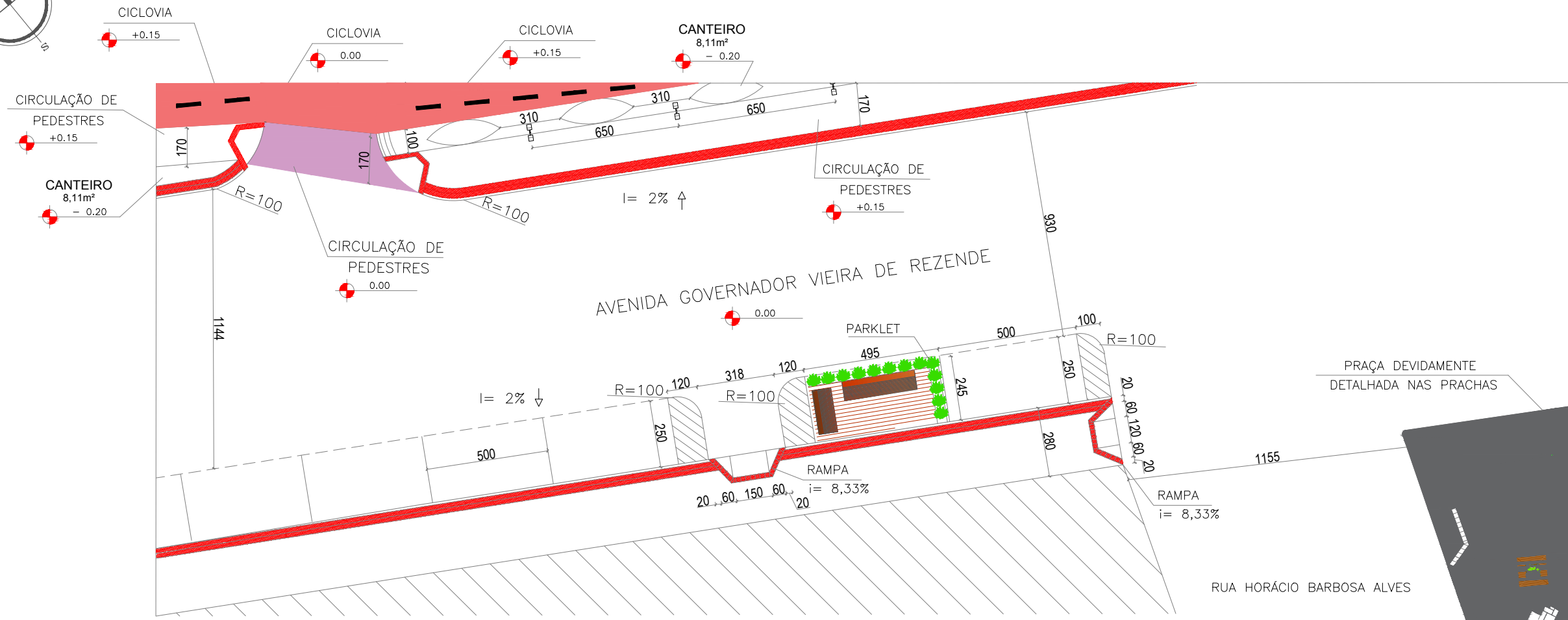
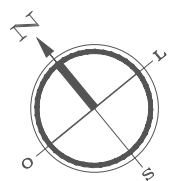
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

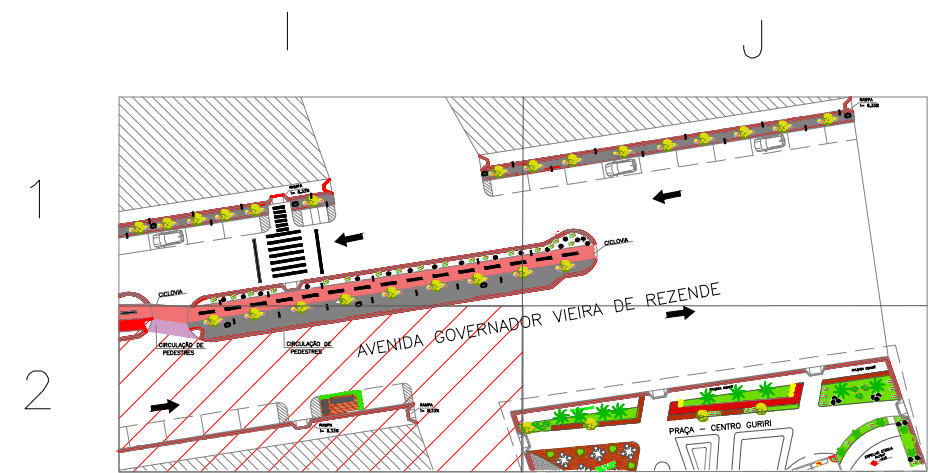
PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 19/ AVENIDA

69/77



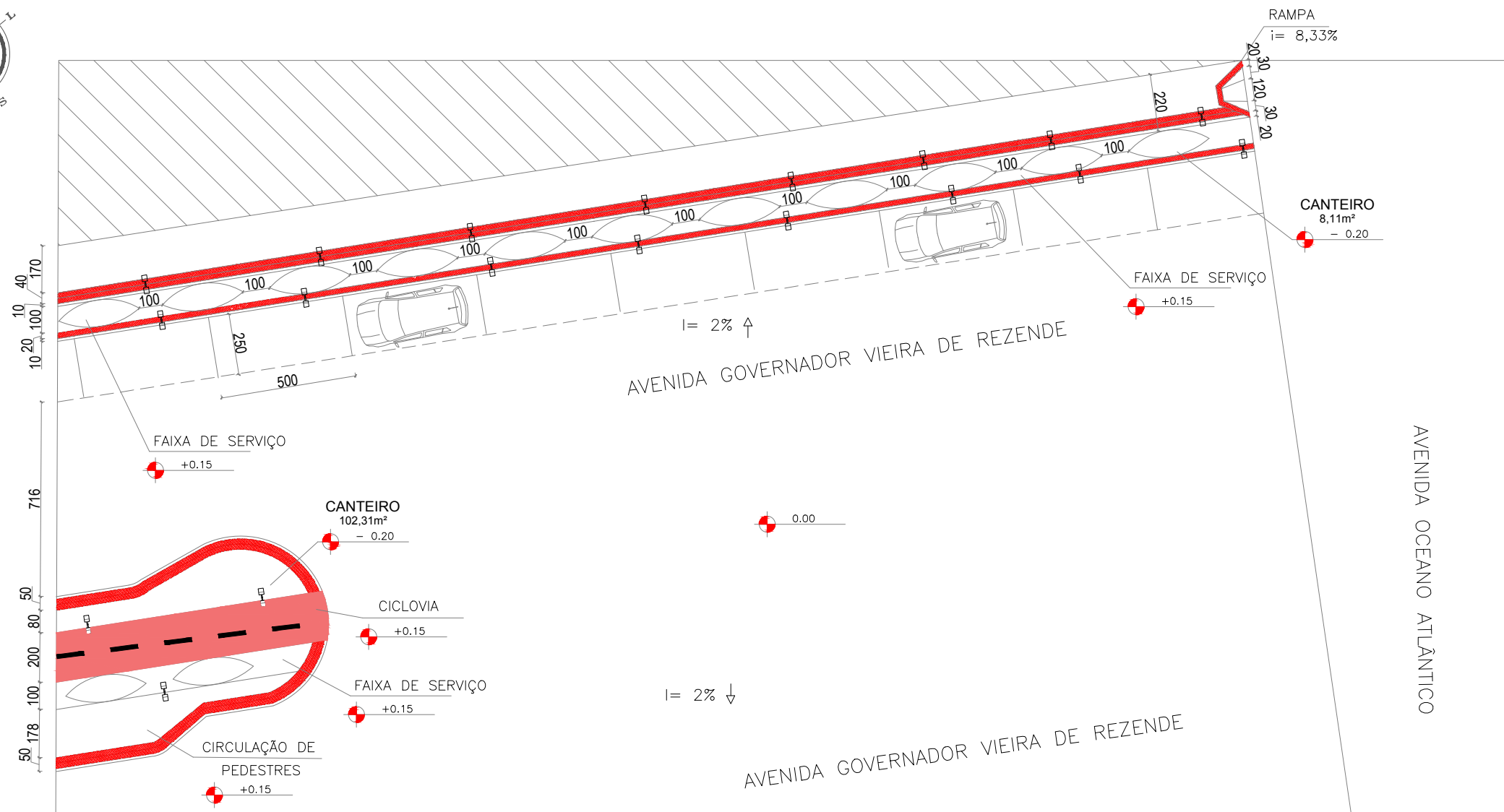
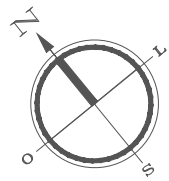

 DETALHAMENTO 21  
 1/200



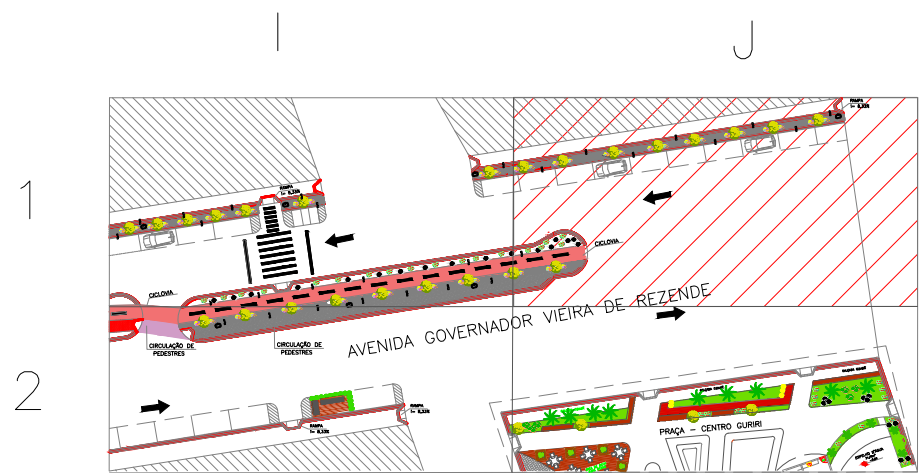

 PLANTA CHAVE  
 sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 19/ AVENIDA		70/77



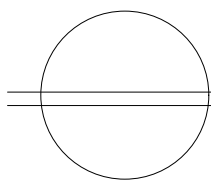
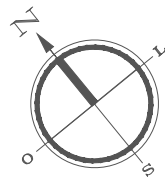


DETALHAMENTO IJ  
1/200



PLANTA CHAVE  
sem escala

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 19/ AVENIDA		71/77

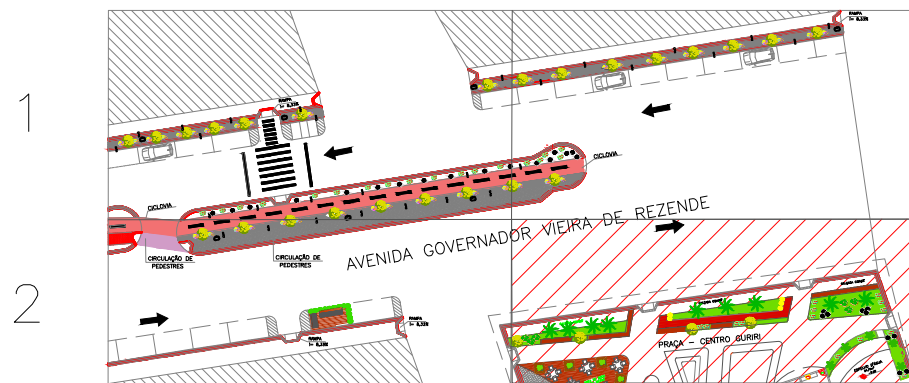


DETALHAMENTO 2J

1/200

I

J



PLANTA CHAVE  
sem escala

OBS.: PRAÇA DEVIDAMENTE DETALHADA NA PRANCHA 68

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 10º PERÍODO

DATA: 18/11/2019

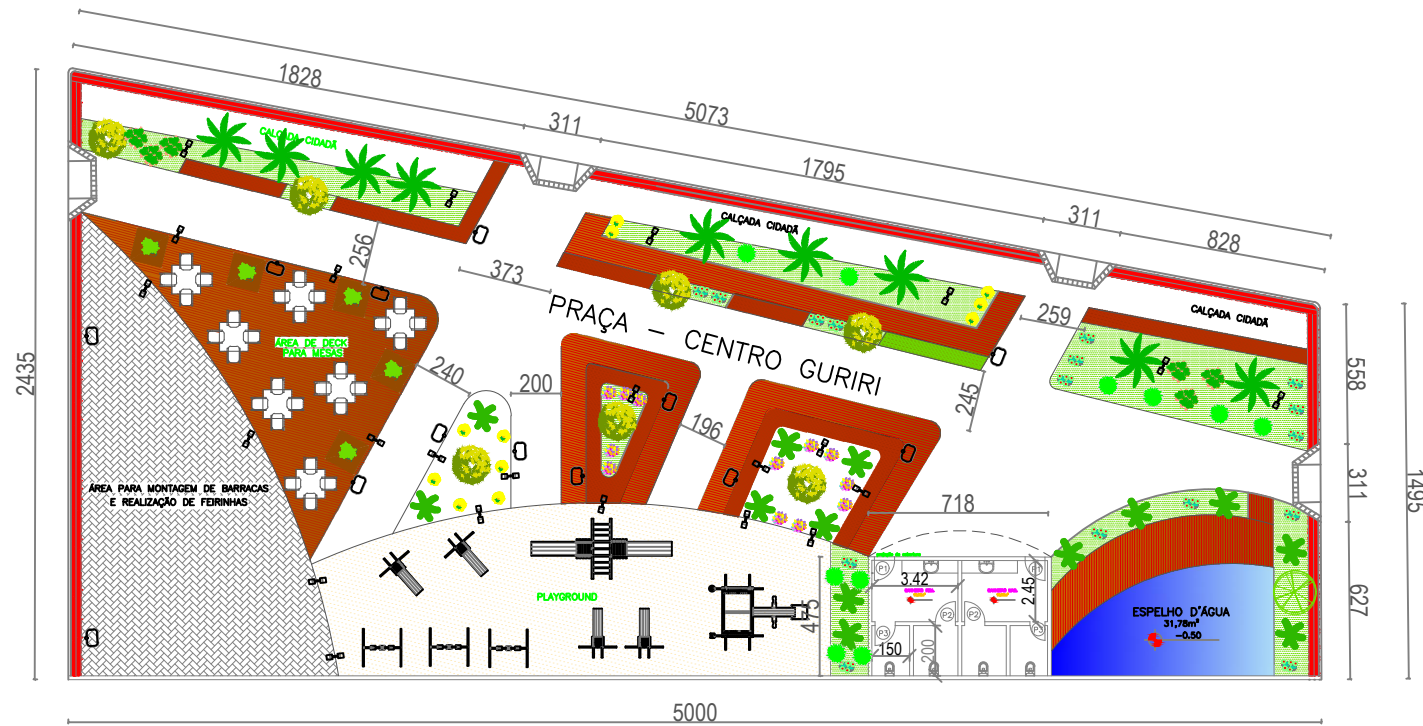
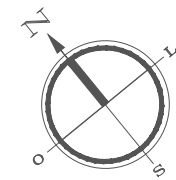
ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/200

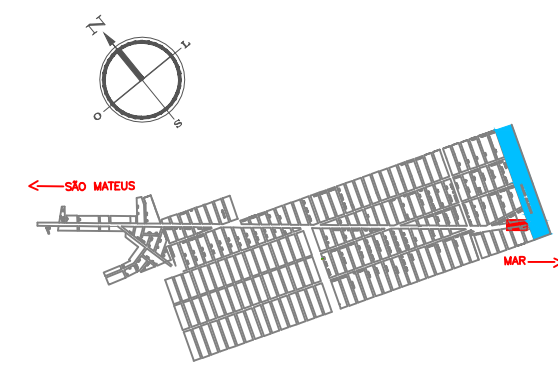
PRANCHA:

ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA TRECHO 19/ AVENIDA

72/77



PLANTA BAIXA LAYOUT PRAÇA  
1/300

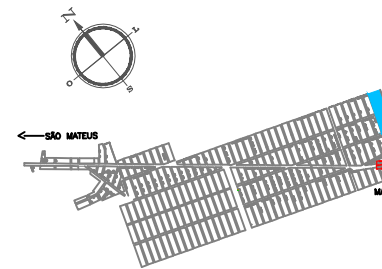
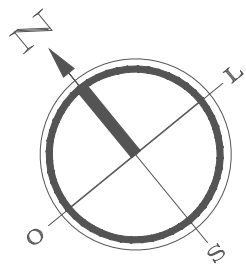


PLANTA CHAVE  
sem escala

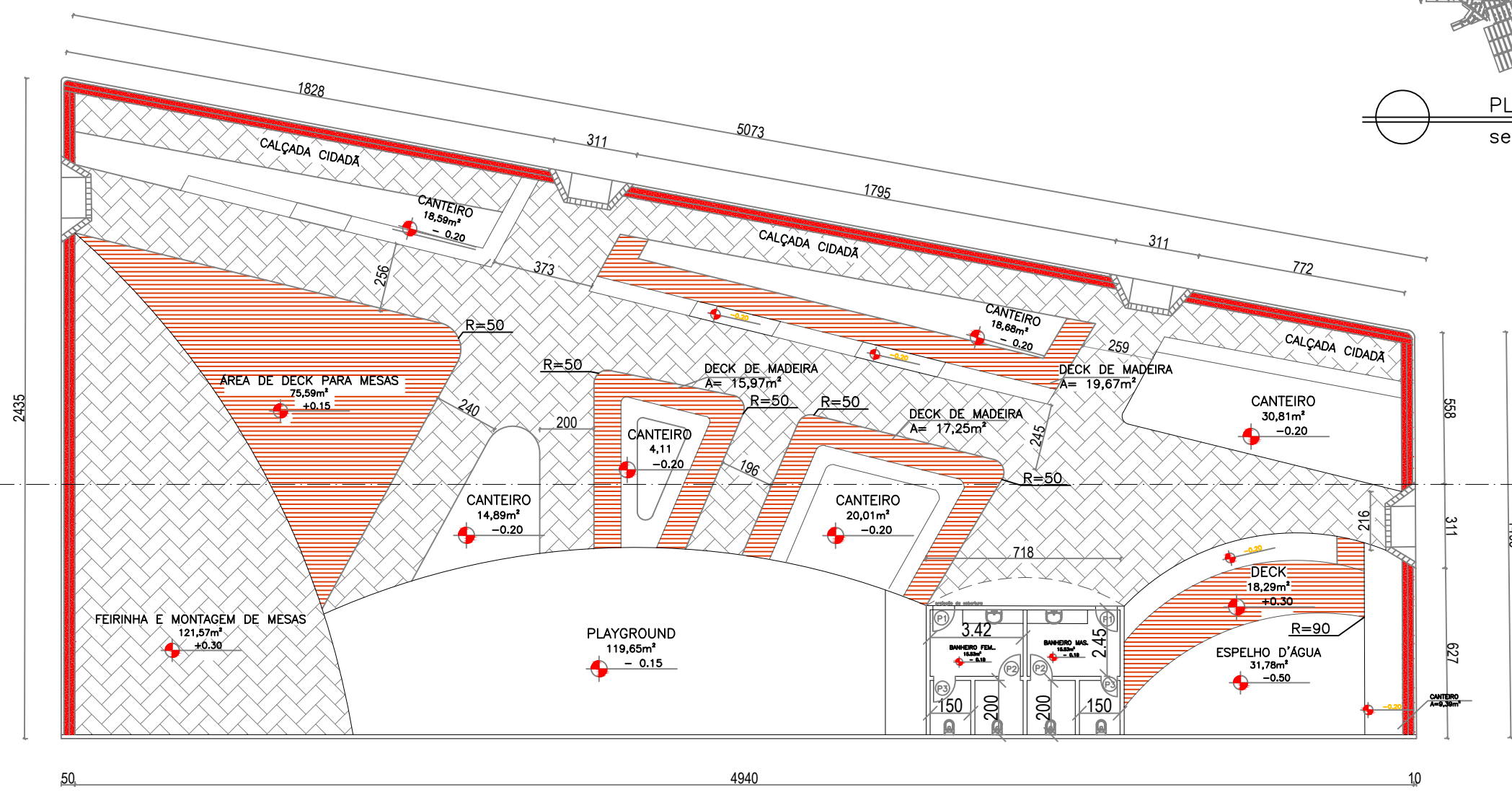
LEGENDA		PAISAGISMO	MOBILIÁRIO URBANO
①	PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR CINZA	MOREIA - Dietes bicolor	POSTE DE ILUMINAÇÃO 01 PÉTALA
②	PISO TÁTIL DE ALERTA 20X20CM COR VERMELHA	PATA DE VACA - Bauhinia forficata	POSTE DE ILUMINAÇÃO 02 PÉTALAS
③	DECK DE MADEIRA PLÁSTICA	GRAMA ESMERALDA - Zoysia japonica	LIXEIRA
④	PISO INTERTRAVADO DE CONCRETO	PALMEIRA CICA - Cycas revoluta	BANCO DE MADEIRA
⑤	AREIA	AGAVE - Agave angustifolia	
⑥	ESPELHO D'ÁGUA	PALMEIRA IMPERIAL - Roystonea oleracea	

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
PROJETO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/300	PRANCHA: 73/77
ASSUNTO: PLANTA BAIXA DA PRAÇA		





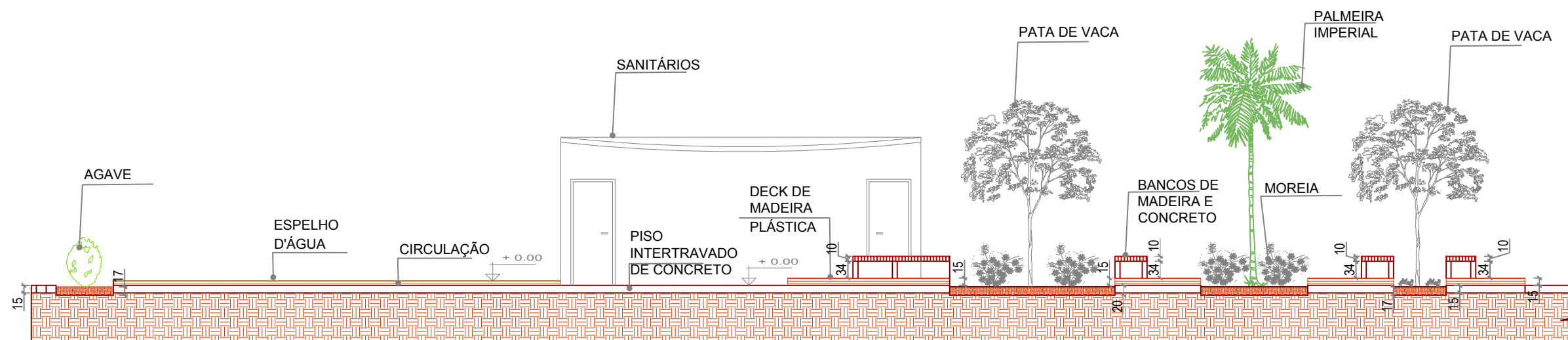
PLANTA CHAVE  
sem escala



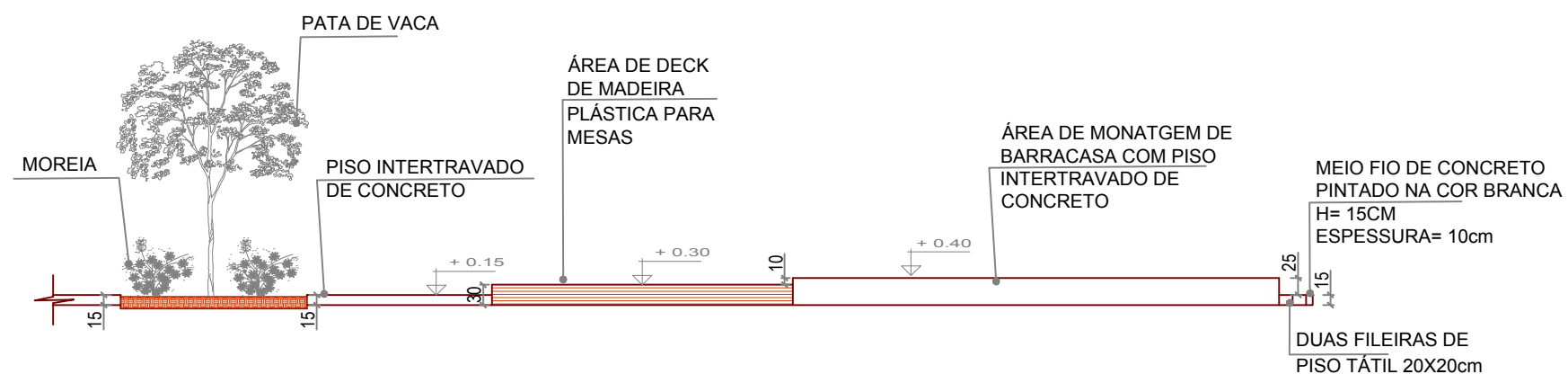
PLANTA BAIXA TÉCNICA – INDICAÇÃO DE PISO  
1/200

LEGENDA	
	DECK DE MADEIRA PLÁSTICA
	PISO INTERTRAVADO DE CONCRETO NA COR CINZA

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO		
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		
NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES		
PROFESSOR: MAÍSA FAVERO E MARIANA OLIVEIRA	PERÍODO: 10º PERÍODO	DATA: 18/11/2019
ETAPA: FINAL	ESCALA: 1/200	PRANCHA:
ASSUNTO: PLANTA BAIXA TÉCNICA PISO – PRAÇA		74/77



○ CORTE AA PRAÇA – TRECHO 1 DE 2  
1/100



○ CORTE AA PRAÇA – TRECHO 2 DE 2  
1/100

LEGENDA VEGETAÇÃO

NOME CIENTÍFICO	NOME POPULAR	COPA (cm)	TIPO	ALTURA (m)
Dietes bicolor	Moréia		florífera	
Bauhinia forficata	Pata de Vaca	30 – 40	semidecídua florífera	6 – 12
Cycas revoluta	Palmeira cica	40	perene	3 – 6
Agave angustifolia	Agave		suculentas	
Roystonea oleracea	Palmeira Imperial	até 5 metros	Monocotiledónea	até 40 metros
Zoysia japonica	Grama Esmeralda		rizomatosa	até 40 metros

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: HERICK VALFRÉ E MARIANA OLIVEIRA

PERÍODO: 9º PERÍODO

DATA: 16/09/2019

ETAPA: FINAL

ESCALA: 1/100

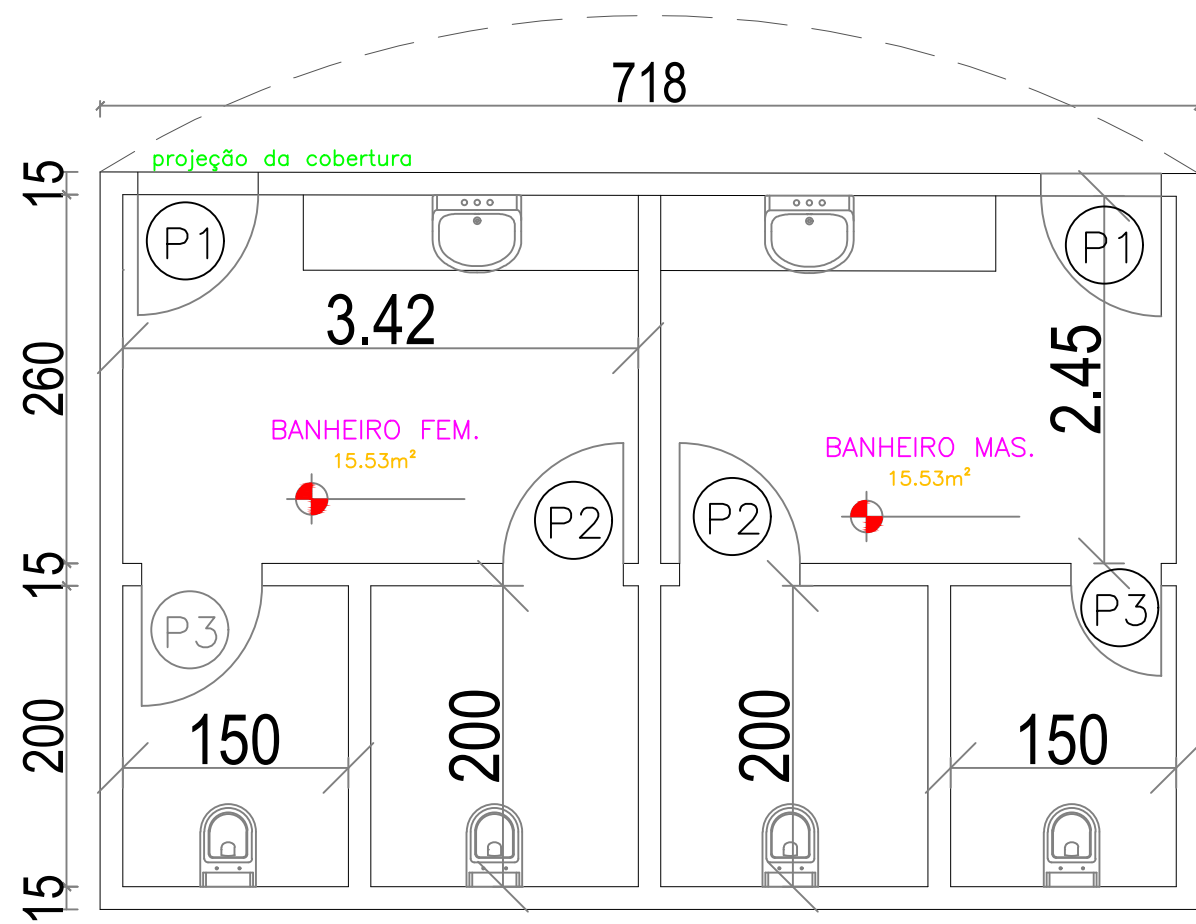
PRANCHA:

ASSUNTO: CORTE AA – PRAÇA

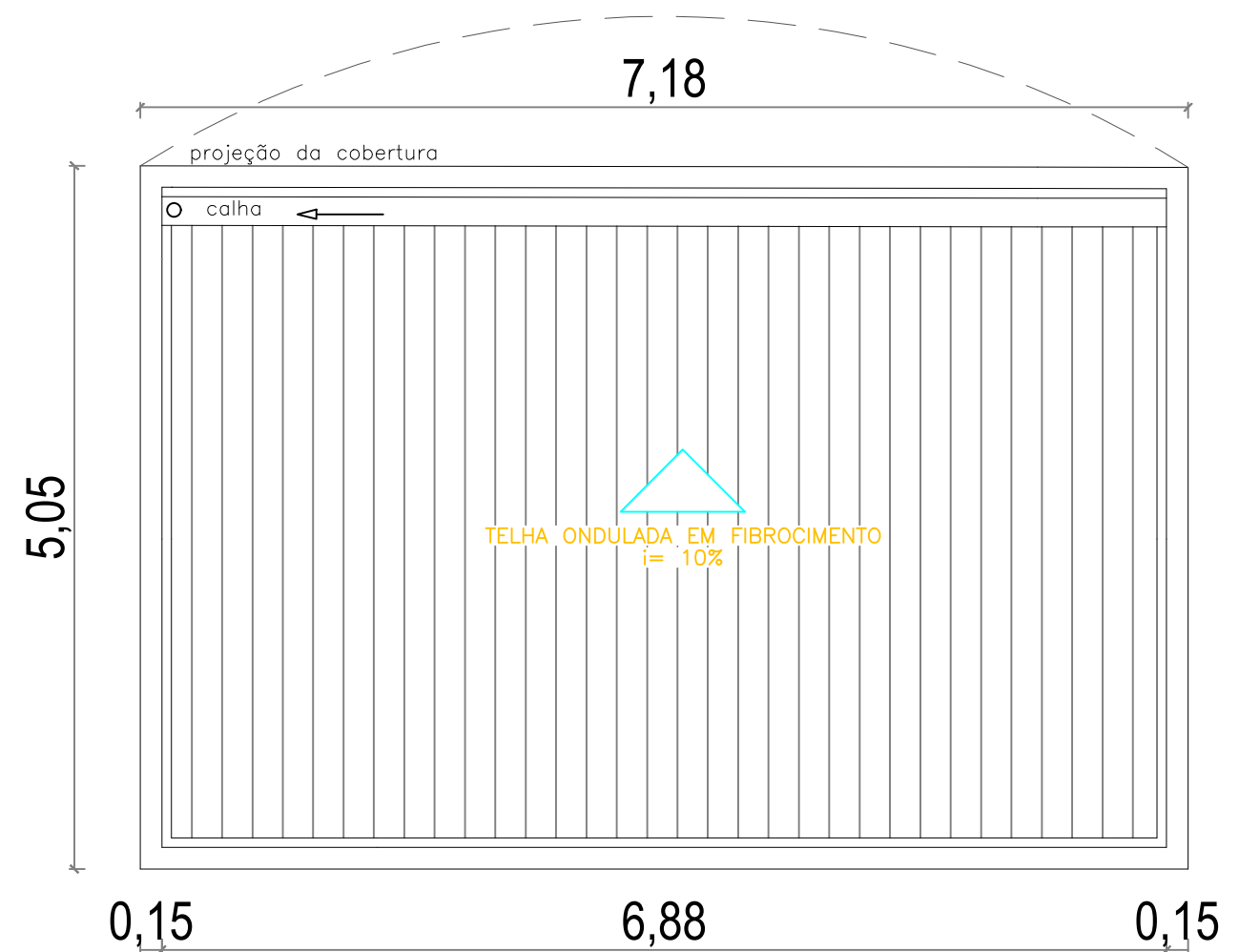
75/77





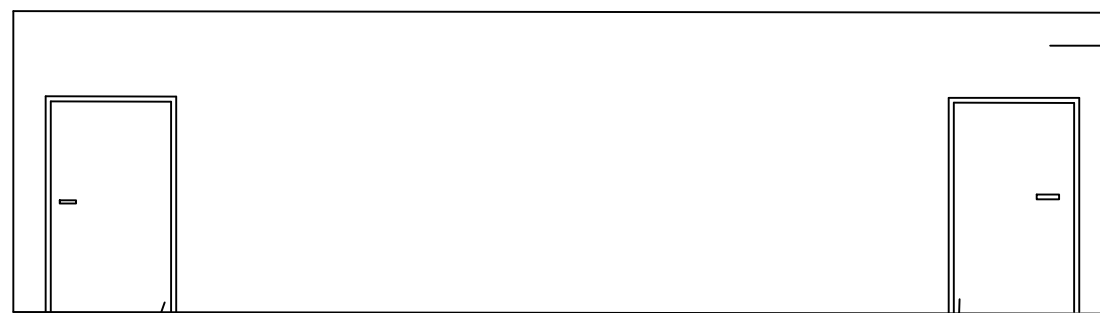


PLANTA BAIXA SANITÁRIOS  
Esc.: 1/100



PLANTA DE COBERTURA  
Esc.: 1/100

QUADRO DE ESQUADRIAS			
PORTAS			
CÓD.	VÃO	MATERIAL	QUANT.
P1	80X210	MADEIRA	04
P2	60X210	MADEIRA	02
BÁSCULA			
CÓD.	VÃO	MATERIAL	QUANT.
B1	80X80	VIDRO	02



PORTA DE MADEIRA  
UMA FOLHA DE ABRIR  
80X210cm

PORTA DE MADEIRA  
UMA FOLHA DE ABRIR  
80X210cm

VISTA FRONTAL SANITÁRIOS  
Esc.: 1/100

PAREDE EMASSADA E PINTADA  
NA COR BRANCA

CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

NOME: JAMILA MOURA RODRIGUES

PROFESSOR: MARIANA OLIVEIRA E MAÍSA FÁVERO

PERÍODO:  
10º PERÍODO

DATA:  
18/11/2019

ETAPA:  
FINAL

ESCALA:  
1/100

PRANCHA:

ASSUNTO:  
PLANTA BAIXA, PLANTA DE COBERTURA E VISTA  
FRONTAL – SANITÁRIOS

77 // 77