



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO

ANA CAROLINA DE ALMEIDA AMARAL VIRÃES

**PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS PRÓXIMOS AO
HOSPITAL AGAMENON MAGALHÃES: um anteprojeto de acessibilidade física**

RECIFE

2024

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
ARQUITETURA E URBANISMO

ANA CAROLINA DE ALMEIDA AMARAL VIRÃES

**PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS PRÓXIMOS AO
HOSPITAL AGAMENON MAGALHÃES: um anteprojeto de acessibilidade física**

TCC apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, como requisito para a obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador(a): Dr. Vinícius Albuquerque
Fulgêncio

RECIFE

2024

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Virões, Ana Carolina de Almeida Amaral.

Proposta de intervenção dos passeios públicos próximos ao Hospital
Agamenon Magalhães: um anteprojeto de acessibilidade física / Ana Carolina de
Almeida Amaral Virões. - Recife, 2024.

115 p. : il., tab.

Orientador(a): Vinícius Albuquerque Fulgêncio

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de
Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo -
Bacharelado, 2024.

Inclui apêndices.

1. Acessibilidade física. 2. Calçadas acessíveis. 3. Projeto de reabilitação
urbana. I. Fulgêncio, Vinícius Albuquerque. (Orientação). II. Título.

720 CDD (22.ed.)

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente aos meus pais, Alexandre e Betânia, por não terem medido esforços para me proporcionar uma educação de qualidade em todas as etapas da minha vida acadêmica. Agradeço por terem me apoiado durante toda a graduação, por terem incentivado todos os passos da vida profissional e por toda compreensão necessária nos altos e baixos ao longo do curso. Não teria sido possível trilhar esse caminho sem o apoio e amor incondicional de vocês dois.

Agradeço ao meu irmão, Guilherme, por viver todas as experiências acadêmicas primeiro e, por isso, sempre me tranquilizar quando era a minha vez. Agradeço também por todas as caronas para a universidade, momentos de descontração e compreensão que aliviaram as tensões que surgiam a cada período. Acima de tudo, agradeço por ter indicado o caminho da Arquitetura e Urbanismo para mim, percebendo minha aptidão antes de mim mesma.

Agradeço aos meus avós Edvaldo, Isabel, Bráulio e Lúcia, por terem me ensinado o valor da educação e que com muito estudo posso voar longe. Agradeço por serem meus exemplos de profissionais e humanos e pelo apoio incondicional em todas as decisões que tomei ao longo da vida.

Agradeço ao meu marido, João Mateus, por ter segurado minha mão em todos os momentos da graduação. Agradeço por ter ouvido todas as minhas dúvidas e lamentações, por ter sido tão paciente em todos os momentos difíceis e por ter sido o melhor apoio do mundo a cada final de período. Agradeço por todo incentivo na vida profissional e por todas as vezes que você acreditou e apostou em mim.

Agradeço aos meus tios, primos, sobrinhos, cunhados, sogros e amigos, por serem a melhor torcida que alguém poderia pedir. Agradeço por acreditarem e torcerem tanto por mim, em todos os momentos. Agradeço em especial aos meus tios Alexandre e Fabíola por terem sido apoios fundamentais na minha vida acadêmica.

Agradeço ao eterno GE 02 e a todos que passaram por ele, Amanda, João, Sabino, Júlia, Eduarda e Thaís. Agradeço por terem dividido as angústias e felicidades

do curso, os momentos de desespero e de comemorações. Agradeço por terem me enriquecido enquanto profissional, por todas as trocas de ideias e projetos pensados em equipe. Espero que possamos projetar juntos novamente, meus colegas de profissão.

Agradeço aos meus colegas e amigos do GABPE, profissionais que tanto admiro e que tanto me ensinam. Foi fundamental para a minha formação ter contato com profissionais excepcionais, tão criativos e humanos, que contribuem para a melhoria da nossa cidade. Agradeço toda a compreensão, solidariedade e paciência ao longo dos anos, eu me espelho em vocês.

Agradeço ao meu orientador, Vinícius, por ter incentivado que meu trabalho de conclusão fosse na área que desejo seguir profissionalmente, apesar dos desafios. Agradeço demais por todo o conhecimento compartilhado, as dicas e o incentivo necessário para que o trabalho avançasse, por todo empenho e paciência ao longo desses meses e por ter acreditado em mim e no meu potencial. Agradeço por toda honestidade e realismo ao longo do processo, você foi uma peça fundamental nesse trabalho.

Por fim, agradeço a Universidade Federal de Pernambuco, a todo corpo administrativo e docente do departamento de Arquitetura e Urbanismo. Agradeço o esforço e empenho dos professores em formar bons profissionais, apesar das dificuldades impostas por uma instituição pública. Agradeço por tantos ensinamentos valiosos e fundamentais para essa profissão, acima de tudo agradeço por me ensinarem a colocar as pessoas em primeiro lugar. Foi a realização de um sonho entrar nesse curso e espero deixá-los orgulhosos ao longo da minha vida profissional.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Situação atual do objeto de estudo	13
Figura 2: Localização do objeto de estudo	15
Figura 3: Representação das faixas livre e de serviço na dinâmica urbana.....	20
Figura 4: Faixa de pedestre elevada no Marco Zero, em Recife.....	21
Figura 5: Fotos da Av. Aníbal Benévolo no ano de 2013	23
Figura 6: Faixa de pedestre elevada na Av. Aníbal Benévolo no ano de 2023	24
Figura 7: Novo revestimento e pintura de piso na Av. Aníbal Benévolo no ano de 2023	24
Figura 8: Novos equipamentos urbanos da Av. Aníbal Benévolo no ano de 2023.....	25
Figura 9: Rua Kungsängsgatan no ano de 2017, antes do projeto de reabilitação.	26
Figura 10: Rua Kungsängsgatan no ano de 2021, depois do projeto de reabilitação ...	27
Figura 11: Bancos, pufes e vegetações implementados na requalificação	28
Figura 12: Identificação das esquinas observadas	31
Figura 13: Mapa Noli	33
Figura 14: Edificação residencial na Rua Afonso Celso, com recuo frontal e lateral esquerda livre.....	34
Figura 15: Edificação multifamiliar na Estrada do Arraial, com recuo frontal e laterais livres.....	35
Figura 16: Mapa de gabarito	36
Figura 17: Edificação multifamiliar de alto gabarito na Rua Afonso Celso	37
Figura 18: Edificação residencial de baixo gabarito na Rua Afonso Celso	38
Figura 19: Mapa de usos.....	39
Figura 20: Mapa de fluxo Viário	41
Figura 21: Mapa Cicloviário.....	42
Figura 22: Ciclista percorrendo o trecho da Estrada do Arraial que não é assegurado por ciclofaixa	43
Figura 23: Mapa de vegetação.....	44
Figura 24: Trecho de calçada da Rua Albino Meira.	45
Figura 25: Trecho de calçada da Estrada do Arraial	45

Figura 26: Mapa de direção do dia 02 de agosto, quarta feira, às 12:00	48
Figura 27: Mapa de direção do dia 19 de agosto, sábado, às 12:00	48
Figura 28: Concentração de consumidores das barracas em frente ao hospital.....	50
Figura 29: Barracas em frente ao HAM fechadas no sábado de manhã.....	51
Figura 30: Mapa de Classificação de Fachadas	54
Figura 31: Fachada cega (lado esquerdo) e fachada ativa (lado direito) utilizadas no mesmo lote, na Rua Padre Roma	55
Figura 32: Fachada ativa do Hospital Agamenon Magalhães, na Estrada do Arraial ...	57
Figura 33: Fachada ativa da Galeria Casa Grande, na Rua Sebastião Alves	58
Figura 34: Fachada ativa da academia OKA, na Rua Afonso Celso	58
Figura 35: Fachada ativa do restaurante Furetti, na Rua Albino Meira	59
Figura 36: Fachada ativa da farmácia Extrafarma, na Rua Desembargador Góis Cavalcanti	59
Figura 37: Fachada ativa de edificação residencial, na Rua Albino Meira	60
Figura 38: Fachada ativa a de edificação residencial, na Rua Afonso Celso.....	61
Figura 39: Fachada ativa de edificação residencial, na esquina das Ruas Padre Roma e Afonso Celso.....	61
Figura 40: Fachada ativa de edificação residencial, na Rua Sebastião Alves	62
Figura 41: Fachada ativa de edificação residencial, na Estrada do Arraial	62
Figura 42: Fachada cega da academia Unic, na Rua Sebastião Alves.....	63
Figura 43: Fachada cega do crossfit OKA Box, na Rua Sebastião Alves	64
Figura 44: Fachada cega de clínica, na Rua Albino Meira	64
Figura 45: Fachada cega do Hospital Agamenon Magalhães, na Rua Afonso Celso ...	65
Figura 46: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Albino Meira	66
Figura 47: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Albino Meira	66
Figura 48: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Afonso Celso.....	67
Figura 49: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Afonso Celso.....	67
Figura 50: Fachada cega de edificação residencial, na Estrada do Arraial.....	68

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Porcentagens gerais do público feminino e masculino do objeto de estudo.....	48
Gráfico 2: Porcentagens gerais de idade do público do objeto de estudo.....	49
Gráfico 3: Porcentagens gerais de tipo de fachadas na quadra.....	58
Gráfico 4: Porcentagens gerais dos tipos de fachada.....	58

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

COMPAZ – Centro Comunitário da Paz

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

HAM – Hospital Agamenon Magalhães

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MDRR - Manual de Desenho de Ruas do Recife

NBR – Norma Técnica Brasileira

ONU – Organização das Nações Unidas

PcD – Pessoa com Deficiência

RESUMO

O objetivo deste trabalho é propor um anteprojeto de reabilitação urbana para os passeios públicos próximos ao Hospital Agamenon Magalhães, visando promover acessibilidade física para a população. A quadra em que está situado o Hospital Agamenon Magalhães abriga, além deste, diferentes tipos de uso entre comércios, serviços e moradias. Por consequência, a área recebe um intenso e variado fluxo de pessoas que, diariamente, precisam lidar com a carência de estrutura e acessibilidade física dessas calçadas. Através de estudos sobre o papel das calçadas na dinâmica urbana atual e levantamento de dados urbanísticos e socioespaciais, é feita a análise e compilação dos resultados e uma proposta de anteprojeto de reabilitação urbana dos passeios públicos em estudo.

Palavras-chave: acessibilidade física, calçadas acessíveis, projeto de reabilitação urbana

ABSTRACT

The objective of this work is to propose an urban rehabilitation project for the public sidewalks of the Agamenon Magalhães Hospital, aiming to promote physical accessibility for the population. The block on which the Agamenon Magalhães Hospital is located is also home to different types of use, including shops, services and housing. Consequently, the area receives an intense and varied flow of people who, on a daily basis, have to deal with the lack of structure and physical accessibility of these sidewalks. Through studies on the role of sidewalks in current urban dynamics and survey of urbanistic and socio-spatial data, the results are analyzed and compiled and a proposal is made for an urban rehabilitation project for the public sidewalks under study.

Keyword: physical accessibility, accessible sidewalks, urban rehabilitation project

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
1.1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	15
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1. AS CIDADES E AS CALÇADAS: UMA ABORDAGEM CONTEMPORÂNEA ..	16
2.2. A ACESSIBILIDADE E AS CALÇADAS	18
2.3. ESTUDOS DE REFERÊNCIA.....	21
2.3.1. AVENIDA ANÍBAL BENÉVOLO	22
2.3.2. RUA KUNGSÄNGSGATAN	25
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	29
3.1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	29
3.2. LEVANTAMENTO FÍSICO.....	30
3.3. LEVANTAMENTO SOCIO-ESPACIAL.....	30
3.4. CRUZAMENTO DE DADOS	31
3.5. ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA	32
4. DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO.....	33
4.1. CHEIOS E VAZIOS	33
4.2. GABARITO	35
4.3. USOS	38
4.4. FLUXO VIÁRIO	40
4.5. FLUXO CICLOVIÁRIO.....	41
4.6. VEGETAÇÃO.....	43
4.7. DADOS SOCIOESPACIAIS.....	46
4.8. ANÁLISE SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO.....	51
5. ANÁLISE DAS FACHADAS	53
5.1. FACHADA ATIVA – COMERCIAL	57
5.2. FACHADA ATIVA – RESIDENCIAL.....	60
5.3. FACHADA CEGA – COMERCIAL.....	63
5.4. FACHADA CEGA – RESIDENCIAL	65
6. MEMORIAL DESCRITIVO DO ANTEPROJETO DE ACESSIBILIDADE FÍSICA .	69
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
8. REFERÊNCIAS	74

APÊNDICE A – TABELAS DE IDADE E GÊNERO	77
APÊNDICE B – TABELAS DE DIREÇÃO	83
APÊNDICE C – TABELAS DE CONCENTRAÇÃO.....	93
APÊNDICE D – QR CODE VÍDEO DA EXPERIÊNCIA DO USUÁRIO	98
APÊNDICE E - ANTEPROJETO	99

1. INTRODUÇÃO

O objeto de estudo deste trabalho é o conjunto dos passeios públicos da quadra onde fica localizado o Hospital Agamenon Magalhães (HAM), no bairro da Tamarineira, em Recife, Pernambuco.

O HAM é referência em tratamentos de cardiologia e maternidade de alto risco, recebendo mais de 4 mil pacientes por mês, segundo a Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco (SESPE, 2018). Margeado pela Estrada do Arraial e pela Rua Desembargador Góes Cavalcanti, o complexo hospitalar ocupa grande parte da quadra em que está inserido, onde há também diversos tipos de uso, tais como: farmácia, oficina, restaurantes, galerias, residências, bares, academia, entre outros.

Geralmente, a variedade de usos concentrada em uma única área atrai os mais diversos tipos de pessoas, pois cada serviço e comércio presente na região atrai indivíduos com interesses e necessidades diferentes, motivados a frequentar a mesma quadra sem que haja um objetivo em comum entre eles. Somado a isso, é natural que o fluxo de pedestres seja grande e contínuo, fato que de acordo com Gehl (2010) contribui para a sensação de segurança, movimento e inclusão daquele local.

Segundo Gehl (2010), é necessário que os espaços públicos sejam vivos, isto é, muito frequentado por grupos diversos de pessoas e que esses possam realizar atividades sociais e de lazer em um curto raio de distância. A partir dessa ótica, pode-se classificar a quadra, objeto deste estudo, como um espaço urbano vivo que contribui positivamente para a malha urbana em que está inserida. Contudo, Gehl (2010) acrescenta a esse conceito mais um fator:

A cidade viva é um conceito relativo. Poucas pessoas em uma rua estreita de uma cidadezinha podem, com facilidade, apresentar uma imagem viva, animada. O que importa não são os números, multidões ou o tamanho da cidade, e sim a sensação de que **o espaço da cidade é convidativo** e popular [...]. (GEHL, 2010, p. 63, grifo nosso)

Apesar de ser uma área bastante movimentada, o entorno do HAM apresenta desafios na caminhabilidade das pessoas. A partir de uma visita exploratória, foram verificados muitos buracos, desníveis, mudanças de revestimentos e obstáculos,

ilustrados na Figura 1. Junto a esses problemas, soma-se a necessidade de ordenamento das barracas do comércio de rua, as quais atuam como importante suporte aos usuários do hospital, mas também são barreiras físicas que impedem a função primária das calçadas: o caminhar de forma segura.



Figura 1: Situação atual do objeto de estudo. Fonte: Acervo pessoal. Julho, 2023.

Apresentada a diversidade de usos e de público abarcado por essa quadra, é notória a importância de assegurar que essas calçadas atendam aos princípios de segurança e acessibilidade; tomando como referência as normas técnicas para passeio público vigentes, como estabelecido no Decreto nº 5.296, de 2004. De acordo com Lei Brasileira nº 13.146 de Inclusão da Pessoa com Deficiência (2015), a acessibilidade é a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos [...] por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.” (Brasil, 2015).

Para que o passeio público seja acessível, é necessário que certas diretrizes sejam seguidas. No Brasil, os parâmetros para ruas e calçadas são estabelecidos pela Norma Técnica Brasileira 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos - esses parâmetros englobam características referentes a largura, altura, inclinação, sinalização e materiais de revestimento. Vale ressaltar que, embora o termo “acessibilidade” seja usualmente ligado a pessoas com deficiência, a norma “visa proporcionar a utilização de maneira autônoma, independente e segura do ambiente [...] à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade [...]” (NBR 9050, 2020, p. 1).

As pessoas com deficiência permanente representam 8,4% da população brasileira, de acordo com dados do IBGE em 2019. No entanto, é garantido pela Declaração dos Direitos Humanos da ONU, assinada pelo Brasil em 1948, que “Artigo XIII – Toda pessoa tem direito à liberdade de locomoção e residência dentro das fronteiras de cada Estado.”. Portanto, deve ser garantido o movimento de ir e vir nos passeios públicos por parte de qualquer indivíduo, possibilitando o acesso a qualquer área pública ou privada de forma autônoma. Nesse sentido, Lamounier (2015) afirma que as condições físicas das calçadas afetam a todos e que elas devem ser acessíveis não somente para pessoas com deficiência, mas também para idosos, crianças e adultos.

Nesse contexto, vale ressaltar que, para além de garantir o passeio seguro e autônomo dos pedestres nas vias públicas, as calçadas possuem papéis nas áreas econômicas e sociais da cidade. Como citado no Manual de Desenho de Ruas do Recife (2023), a calçada viabiliza a facilidade de acesso a comércio e serviços, promove a socialização da população e é uma alternativa de deslocamento sustentável. Sendo assim, o acesso aos passeios públicos precisa ser garantido a todos de forma democrática e igualitária, prevendo a participação ativa de todos na vida econômica, sustentável e social do local onde vivem.

A partir da importância do acesso às calçadas e dos problemas enfrentados pela quadra estudada, o **objetivo geral** deste trabalho é elaborar um anteprojeto de reabilitação urbana para os passeios públicos do **objeto de estudo** – os passeios

públicos do entorno do HAM - visando promover a acessibilidade física da população. Com relação aos **objetivos específicos**, pretende-se: 1) Utilizar os conceitos contemporâneos sobre a rua e seu papel dentro da dinâmica social urbana atual; 2) Levantar dados numéricos, físicos e fotográficos da área de estudo; 3) Gerar um diagnóstico de intervenção urbana, a partir de coleta de dados *in loco* e caracterização dos problemas; 4) Propor um anteprojeto de reabilitação urbana dos passeios públicos.

Considerando os conceitos de reabilitação urbana, acessibilidade e cidade viva, este trabalho, conforme já mencionado, tem como **objeto de estudo** a quadra onde está inserido o hospital Agamenon Magalhães, no bairro da Tamarineira, na cidade do Recife, estado de Pernambuco (Figura 02). A escolha deste objeto se justifica pela necessidade de garantir um passeio público acessível e seguro para qualquer indivíduo e, especialmente, por se tratar de um equipamento público de saúde que atende os PcD, idosos, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida.



Figura 2: Localização do objeto de estudo. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

1.1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para desenvolver este trabalho, será utilizado o conjunto de procedimentos metodológicos demonstrados nos estudos de Jan Gehl e Birgitte Svarre (2013). Primeiramente, pretende-se estudar acerca das calçadas e sua importância na vida urbana para embasar teoricamente o anteprojeto. Em seguida, será realizado o levantamento dos dados físicos e dados socioespaciais da área de estudo e seus usuários. Por fim, as informações obtidas serão analisadas e discutidas, buscando gerar um diagnóstico urbano com estratégias para o anteprojeto de reabilitação urbana do objeto de estudo.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. AS CIDADES E AS CALÇADAS: UMA ABORDAGEM CONTEMPORÂNEA

O passeio público surgiu e se desenvolveu de diversas maneiras diferentes ao redor do mundo, fato que pode ser corroborado por Torricelli e Monteiro (2016), que afirmam:

É interessante observar que os termos utilizados atualmente para se referir à calçada são bastante diferentes em cada língua, o que parece acompanhar justamente sua evolução irregular ao longo da história. [...] pode-se aferir a ausência de uma origem única da calçada, mas, ao contrário, um aparecimento independente em cada civilização. (Torricelli e Monteiro, p. 3, 2016)

No Brasil, o termo calçada referia-se inicialmente à faixa feita de pedra e de largura estreita colada às edificações, que atuava como proteção de infiltrações para as fundações das casas (Serafim, 2010). Apesar de ser um elemento que assemelha-se com a calçada que temos hoje, ainda assim não havia a separação entre o espaço para o pedestre e o espaço para os veículos de tração animal. Serafim (2010) explica que à medida que as “calçadinhas”, como eram chamadas, se estendiam para as vias, tornavam-se locais seguros para que os pedestres caminhassem.

Na cidade do Recife, Gonçalves (2015) explica que as calçadas como são conhecidas hoje surgiram após a ascensão do domínio português, que impôs a urbanização portuguesa na cidade, com muitas ruas estreitas e pátios. No século XIX, a partir da noção de espaço seguro abordada por Serafim (2010), o passeio público da cidade começa a se diferenciar da rua. Contudo, é apenas no século XX que o uso dos espaços públicos sofre uma mudança mais relevante devido a ascensão do automóvel e seu domínio no planejamento urbano (Torricelli e Monteiro, 2016).

Promovido especialmente pelo planejamento urbano centrado nos carros, o fenômeno chamado por Gehl (2010) de “Síndrome de Brasília” começou a acontecer

muito antes do próprio projeto da cidade do Distrito Federal existir. Como afirma Leitão (2009), “[...] a eleição do modelo urbanístico implantado no Brasil com a construção de Brasília [...] sugere a dificuldade da sociedade em produzir um espaço público” (LEITÃO, 2009, p. 108). Gehl (2010) propõe que adoção da escala dos prédios e dos carros para o planejamento urbano guiou as calçadas para o que são hoje: ou muito longas, retas, ao lado de vias muito largas e espaços urbanos amorfos – como em Brasília, ou um elemento em completo descaso, inseguro, inacessível e que repele o pedestre – como em Recife.

A maior parte do planejamento das cidades ao redor do mundo ainda acontece sem priorizar o pedestre. Entretanto, algumas ações em prol da escala humana começam a ganhar destaque no cenário do desenvolvimento urbano. Tomando como exemplos bem-sucedidos abordados por Gehl (2010) - como em Bogotá, na Colômbia, e Copenhague, na Dinamarca - inicia-se aos poucos o estabelecimento de diretrizes para a implantação de ruas para pessoas.

Com esse foco, a Nova Agenda Urbana, desenvolvida em 2016 pela Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), estabelece como um de seus objetivos a promoção de espaços urbanos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, incluindo as ruas e calçadas. O Habitat III reconhece também a calçada como agente promotor de trocas econômicas, expressões culturais e diálogo entre diferentes pessoas e culturas, o que ressalta a necessidade de que elas sejam pacíficas, inclusivas e participativas.

Com relação a isso, Jacobs (apud SPECK, 2017) afirma que os encontros que acontecem nas calçadas são justamente a fonte da vitalidade pública de uma cidade. E ainda mais além, como exemplifica Gehl (2010), a história humana acontece através dos encontros nas ruas, sejam as despreziosas conversas entre desconhecidos ou os grandes protestos e manifestações.

Seguindo essa linha de pensamento, o Manual de Desenhos de Ruas do Recife (MDRR), publicado em 2023, elenca diversas estratégias de desenho urbano onde o foco é a utilização do espaço público pelo mais diverso grupo de pessoas. Endossando a atual compreensão do papel das calçadas e ruas, o MDRR define que a rua também é

um local de permanência e convivência da população, e deve ser desenhada para essas práticas.

Entre diversas recomendações, o MDRR ressalta a inclusão e o dever de garantir o direito de ir e vir de todos, através de estratégias como faixas de pedestre elevadas, faixa de transição entre calçada e via, respeito ao limite mínimo da faixa de circulação livre¹ e sinalização tátil adequada. Com relação à segurança, são apontadas como estratégias a melhoria da iluminação e sinalização para o pedestre, respeito aos limites de velocidade impostos e a diversificação de modais de transporte. Para além disso, o Manual também pontua que as ruas devem ser atrativas para os seus usuários, estimulando a fachada ativa², a arborização e mobiliário urbano adequado.

Por fim, a partir dos conceitos apresentados, espera-se que o anteprojeto de reabilitação reflita o pensamento centrado no pedestre, com estratégias pensadas para a boa experiência do usuário ao caminhar por essas calçadas, isto é, respeito à escala humana, passeios atrativos, seguros e com acessibilidade garantida. Dessa forma, é almejado que ainda mais pessoas frequentem o local, promovendo mais encontros, e sejam atraídas para os comércios e serviços ofertados por ele, participando ativamente da economia local.

2.2. A ACESSIBILIDADE E AS CALÇADAS

Conforme é tratado nos artigos 1º e 5º da Constituição Federal de 1988, o direito da livre locomoção em território nacional é um princípio para a garantia da cidadania e da dignidade da pessoa humana. Já no Decreto nº 6.949 de 2009, é reconhecido que a discriminação contra o ser humano por motivo de deficiência é uma violação da dignidade e dos valores inerentes ao indivíduo. Logo, um passeio público, estabelecido de tal modo onde parte da população não consegue exercer seu direito de livre

¹ A faixa de circulação livre corresponde à faixa da calçada que define o trajeto principal do pedestre, sendo acessível e segura, livre de qualquer obstáculo e equipamento urbano, com largura mínima de 1,20 metros (NBR 9050).

² Fachadas que permitem a interação visual ou física entre os pedestres e os térreos dos edifícios, geralmente caracterizadas por aberturas, transparências, reentrâncias e extensão do uso interno (GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, 2018).

locomoção, fere a dignidade daqueles que querem e precisam – mas não conseguem – usufruir desse espaço.

Vale endossar que não está restrito às pessoas com deficiência a privação desse direito. Deve ser levado em consideração que a dificuldade de locomoção é inerente aos humanos e pode estar presente em todas as etapas ao longo da vida (MACHADO; LIMA, 2014). Nesse sentido, Wijk, Okkerse e Zuylen (1996) destacam que qualquer pessoa pode ser prejudicada pela falta de acessibilidade em locais públicos, citando como exemplo pessoas mais velhas, crianças, pessoas com lesões esportivas, pessoas com carrinho de bebê, entre outros.

Portanto, para que esses direitos sejam garantidos e colocados em prática, tanto no campo social quanto urbano, o governo federal promulgou leis em prol da acessibilidade e inclusão. Dessa forma, foram estabelecidas no Brasil duas leis federais de promoção à acessibilidade em espaços urbanos, as Leis Federais nº 10.048 e nº 10.098. Ambas as leis foram regulamentadas pelo Decreto nº 5.296 de 2004, onde fica definido na seção II, artigo 15, que:

“No planejamento e na urbanização das vias [...] e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Incluem-se na condição estabelecida no caput:

I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;

II - o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; [...]” (BRASIL, 2004).

Portanto, fica estabelecido que as estratégias dispostas na NBR 9050 devem ser cumpridas nos projetos urbanos. Com relação aos passeios públicos, a norma estabelece a faixa de livre locomoção para o trânsito de pedestres, onde o piso deve ser em material antiderrapante e não trepidante, aplicado formando uma superfície regular e estável. Além disso, é estabelecida a inclinação máxima para o piso de passeio e inclinação máxima e mínima para as rampas.

A calçada também deve contar com a faixa de serviço, onde deve ser locado o mobiliário urbano, a iluminação, sinalização e arborização e faixa de acesso de veículos

(Figura 3). Esta última podendo ser inclinada, desde que a inclinação não interfira na faixa livre de pedestres. Para a travessia, a norma sugere que, quando possível, seja feita a redução de percurso na via, alargando pontualmente a calçada e estreitando a rua nos locais de faixa de pedestre.

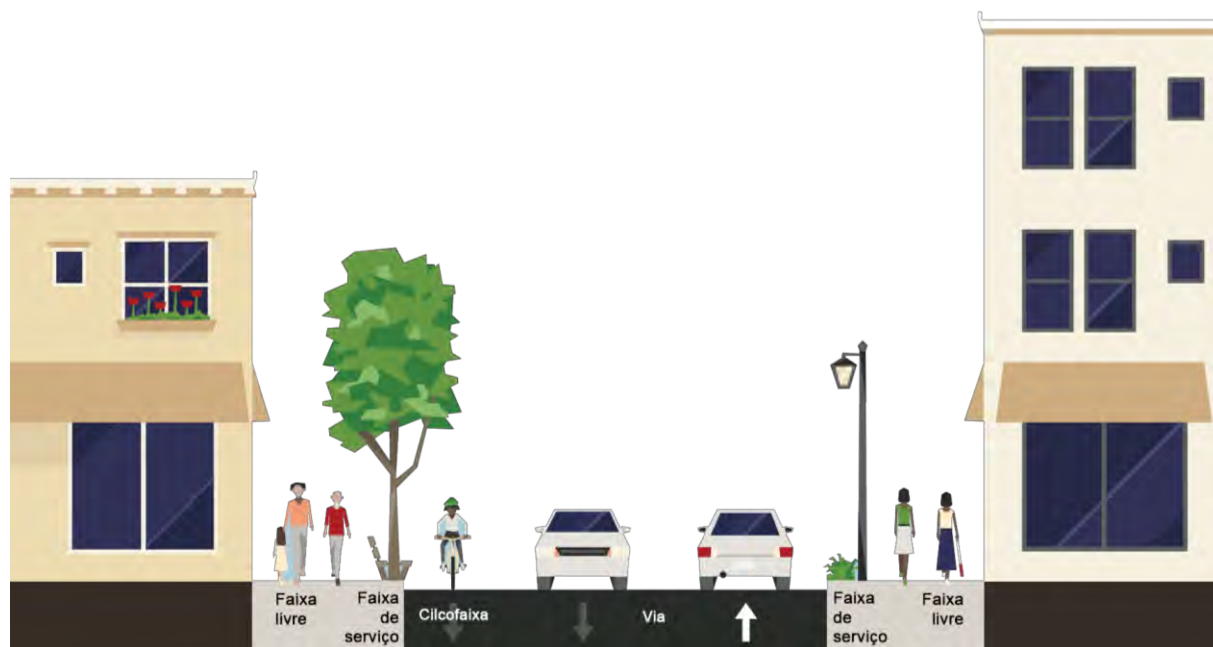


Figura 3: Representação das faixas livre e de serviço na dinâmica urbana. Fonte: Ana Carolina Virões, 2024.

Sempre que possível, é recomendado a utilização da faixa de pedestre elevada (Figura 4), atendendo à legislação do órgão responsável pelo sistema nacional de trânsito, o CONTRAN. Não sendo possível, a NBR 9050 dispõe três estratégias de rebaixamento de calçada, que podem ser adaptadas para o local de aplicação de cada uma delas. Vale ressaltar que o encontro do rebaixamento com a via não pode sofrer com desníveis, podendo ser utilizada uma faixa de acomodação quando os dois planos forem inclinados.



Figura 4: Faixa de pedestre elevada no Marco Zero, em Recife. Fonte: Prefeitura do Recife. Outubro, 2018.

Segundo os estudos de Santos, Lima, Resende e Guimarães (2022), a presença de elementos acessíveis nos passeios públicos por si só não confere acessibilidade ao local. É importante frisar o impacto da má execução desses elementos no dia a dia das pessoas com mobilidade reduzida, visto que uma rampa mal feita, por exemplo, causa um impacto tão ruim quanto não ter rampa.

Portanto, é esperado que o projeto apresente propostas de acessibilidade que correspondam ao local de implantação, observando caso a caso e aplicando as melhores estratégias para cada ponto. Espera-se também que as dimensões e inclinações mínimas sejam respeitadas, bem como as recomendações de faixa de serviço e acesso de veículos.

2.3. ESTUDOS DE REFERÊNCIA

Para a concepção de um projeto urbano, é necessário o estudo e análise de casos de natureza semelhante. Projetos já construídos são uma boa fonte de conhecimento

acerca de estratégias projetuais, materiais, mobiliário urbano e o poder de impacto do projeto na dinâmica urbana.

Sabendo disso, o passeio público da quadra apresenta os meios necessários para contribuir para uma vida urbana variada, visto que abriga muitas atividades de serviço e lazer, o que atrai a maior parte de seu movimento. Contudo, as calçadas encontram-se em um estado de degradação, sendo na maioria das vezes inacessíveis para pessoas com mobilidade reduzida, por exemplo.

Sendo assim, foi estabelecido pela Carta de Lisboa, no 1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana (1995), o conceito de reabilitação urbana:

É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de **intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais** a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o **melhoramento das condições físicas do parque construído** pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infra-estruturas, espaços públicos, **mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito**. (CARTA DE LISBOA, p. 1, 1995, grifo nosso)

Através dessa definição e das características previamente apresentadas da área de estudo, fica explícito que a estratégia de reabilitação convém para esse espaço. Em 2023, o governo brasileiro disponibiliza a sua própria definição sobre essa estratégia, que ainda segue o que foi estabelecido em 1995, sendo

Reabilitação urbana é o processo de recuperação e adaptação de áreas urbanas consolidadas subutilizadas, degradadas ou em processo de degradação, [...] com respeito às habilidades originais de cada área. Compreende restituir espaços e edificações [...] vislumbrando a melhoria dos espaços e serviços públicos, da acessibilidade e dos equipamentos comunitários. (BRASIL, 2023)

Posto isso, foram escolhidos dois projetos de reabilitação urbana recentes para serem estudados e usados como referência para o anteprojeto deste estudo

2.3.1. AVENIDA ANÍBAL BENÉVOLO

Em Recife, é possível ver exemplos recentes de locais que foram reabilitados. No bairro de Beberibe, em 2020, foi feita a reabilitação de um trecho da Av. Aníbal Benévolo,

ilustrada na Figura 5, importante via de ligação entre os bairros Beberibe e Água Fria. O trecho em questão fica localizado em frente ao Centro Comunitário da Paz (COMPAZ) Governador Eduardo Campos e concentra uma forte presença de pedestres devido a diversidade de usos que a rua apresenta (MDRR, 2023) e ao próprio COMPAZ.



Figura 5: Fotos da Av. Aníbal Benévolo no ano de 2013. Fonte: Google Street View. Agosto, 2023

Sendo assim, foram estabelecidas faixas de pedestre elevadas (Figura 6), priorizando o fluxo de pessoas entre as calçadas e evitando as rampas de acesso às vias, deixando os pedestres mais visíveis aos condutores de veículos e garantindo mais autonomia para pessoas com mobilidade reduzida. Os passeios públicos foram ampliados, resultando em 1.181,58m² de calçada recuperada para pedestres (MDRR, 2023), além de receberem uma nova roupagem, fazendo a mudança de concreto para o intertravado em todas as calçadas, eliminando assim a troca de revestimento dos passeios pré-existentes. O novo piso também recebeu uma pintura com elementos lúdicos, com indicação de troca de direção e pontos de atenção (Figura 7).



Figura 6: Faixa de pedestre elevada na Av. Aníbal Benévolo no ano de 2023. Fonte: Manual de Desenho de Ruas de Recife. Maio, 2023.



Figura 7: Novo revestimento e pintura de piso na Av. Aníbal Benévolo no ano de 2023. Fonte: Manual de Desenho de Ruas de Recife. Maio, 2023.

Além dessas estratégias, o projeto promoveu 322,90m² de área verde, incluindo gramado e vegetações de pequeno e médio porte, atuando como importante incentivador das caminhadas e do uso da bicicleta. Junto a isso, foram implementados novos

equipamentos urbanos, como bancos, lixeiras, bicicletários, parada de ônibus e novas placas de sinalização, feita de forma mais adequada (Figura 8). Nessa intervenção foi feita a redução de velocidade da via no trecho, de 40km/h para 30km/h, proporcionando mais segurança e conforto para os pedestres e ciclistas.



Figura 8: Novos equipamentos urbanos da Av. Aníbal Benévolo no ano de 2023. Fonte: Manual de Desenho de Ruas de Recife. Maio, 2023.

2.3.2. RUA KUNGSÄNGSGATAN

Outro exemplo recente de reabilitação fica localizado na Suécia, na cidade de Uppsala, na rua comercial Kungsängsgatan (Figura 9). Nesse caso, o projeto teve como foco a “necessidade contemporânea de uma rua pedestrianizada funcional e ainda atrativa no centro da cidade” (LANDEZINE, 2023, tradução nossa). Para a concepção do projeto, o escritório Karavan Landskapsarkitekter (2021) estabeleceu como estratégias projetuais a pequena escala e as experiências variadas.



Figura 9: Rua Kungsängsgatan no ano de 2017, antes do projeto de reabilitação. Fonte: Google Street View. Agosto, 2023.

A proposta para a Rua Kungsängsgatan (Figura 10) era de que a mesma fosse ainda mais convidativa e inclusiva, um local onde as pessoas se sentissem convidadas a visitar e também a permanecer. O projeto aqui apresentado recebeu o prêmio Stenpriset 2022, onde foi justificado que “Para que o coração da cidade bata é necessário um fluxo constante de pessoas que queiram estar lá. [...] A nova rua peatonal de Uppsala é, em suma, estética, sustentável e inovadora em todos os detalhes” (SVERIGE STENINDUSTRIFÖRBUND, 2022).



Figura 10: Rua Kungsängsgatan no ano de 2021, depois do projeto de reabilitação. Fonte: Landezine. Março, 2023.

Para que os objetivos do projeto fossem atingidos, o escritório responsável buscou promover diversos espaços de permanência ao longo da rua. Para isso, o mobiliário foi pensado de forma cuidadosa, de modo que comportasse todos os públicos e quantidade de pessoas que a rua costumava abrigar. Então, longos bancos, com e sem encosto, foram adicionados por toda extensão da via, junto com pufes individuais feitos em concreto, que atuam como assento e como um espaço lúdico para as crianças. Junto a isso, foram implantadas árvores e vasos de flores, marcando as mudanças de estação da cidade e contribuindo para o conforto térmico local (Figura 11).



Figura 11: Bancos, pufes e vegetações implementados na requalificação. Fonte: Karavan Landskapsarkitekter. Dezembro, 2023.

A rua passou a ser revestida, por toda sua extensão, com pedras de granito de diferentes tons e tamanhos. Essa configuração de pavimentação reafirma o local como uma área estritamente peatonal, uma vez que esse revestimento é interrompido onde os carros podem acessar. Além de atuar como orientação para os visitantes, o novo piso também contribui para a atmosfera aconchegante que era pretendida.

Devido ao problema de subsidência que a cidade de Uppsala vêm enfrentando há alguns anos (KARAVAN LANDSKAPSARKITEKTER, 2021), a Rua Kungsängsgatan possuía um problema de desnível a ser solucionado. Com a acessibilidade em foco, foram construídos muros de contenção, rampas e escadas ao longo de todo o projeto (Figura 10). Esses espaços foram ainda aproveitados como pontos estratégicos de permanência, sendo equipados com tomadas, Wi-Fi e luminárias.

Apesar de estarem em locais completamente diferentes em clima, costumes e público, os dois projetos possuem um ponto em comum: o cuidado com a acessibilidade. Diversas estratégias utilizadas em ambos os projetos refletem esse pensamento e

atestam que locais diversos podem se apropriar dos mesmos pontos de intervenção, adaptando-os para a sua realidade.

Deste modo, é feita uma análise espacial e física das calçadas para embasar a proposta de anteprojeto. As estratégias que se destacam para aplicação nas calçadas do entorno do HAM são: faixa de travessia elevada; ampliação dos passeios públicos; incremento da área verde; inserção de revestimento pensado para o conforto do pedestre; mobiliário urbano adequado; rampas acessíveis.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi traçado um conjunto de procedimentos metodológicos, que tiveram como base os estudos de Jan Gehl e Birgitte Svarre (2013), detalhado nos subtópicos a seguir. Primeiramente, foram realizados estudos acerca das calçadas e sua importância na vida urbana, detalhado no item 3.1. Revisão Bibliográfica. O levantamento da área de estudo, a fim de obter os dados físicos, foi detalhado no subtópico 3.2. Levantamento Físico, enquanto os procedimentos acerca dos dados socioespaciais concentram-se no item 3.3. Levantamento Socio-Espacial. Em seguida, a compilação e análise das informações obtidas são discutidas no subtópico 3.4. Cruzamento de Dados. Por fim, no item 3.5. Anteprojeto de Reabilitação Urbana são apresentadas as propostas de reabilitação para o objeto de estudo.

3.1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A primeira etapa deste trabalho consistiu em pesquisas e leituras científicas com foco no entendimento do papel da calçada ao longo do tempo e, principalmente, nos dias atuais. Para isso, foram selecionados os principais autores e documentos que abordam esse tema: Torricelli e Monteiro (2016); Serafim (2010); Gehl (2010); Leitão (2009); Speck (2017); Jacobs (1961).

O objetivo deste item foi o embasamento teórico necessário para a formulação de um projeto de intervenção nos passeios públicos que viabilize a inclusão e acessibilidade na área.

3.2. LEVANTAMENTO FÍSICO

Essa etapa teve como objetivo a obtenção dos dados físicos do objeto de estudo, tanto com relação às condições físicas de acessibilidade do local, quanto às características da quadra e do seu entorno.

Para que o objetivo fosse alcançado, primeiramente foi realizado um levantamento fotográfico de toda a extensão de calçada e fachadas da quadra estudada. Visando registrar também a experiência do usuário na área de estudo, foi realizado o levantamento em vídeo, que pode ser conferido no QRCode localizado no apêndice D. Em seguida, foram levantadas as características com relação a cheios e vazios, gabarito e usos das edificações, os fluxos viários das ruas que circundam a quadra, bem como a extensão de rede cicloviária e a vegetação presente nos passeios públicos.

A partir desse tópico foi possível identificar a necessidade de intervenção na área, levando em consideração suas características e necessidades ao longo de toda sua extensão.

3.3. LEVANTAMENTO SOCIO-ESPACIAL

O objetivo deste item foi caracterizar também o público que frequenta a quadra estudada. Através disso foi possível identificar os padrões de uso do local e as necessidades a serem supridas das pessoas que o utilizam diariamente.

Para a realização deste tópico, foram feitas observações nas esquinas da quadra estudada, apontadas na Figura 12, em dias e horários estratégicos. Os pontos observados foram baseados em três perguntas direcionais, que, posteriormente, foram organizados em gráficos ou cartografia, de acordo com o melhor entendimento para cada pergunta estabelecida.

As perguntas direcionais foram:

- i. **Quem** são as pessoas que usam e/ou passam por esse lugar? Realizado através de observação e contagem, gerando gráficos com base em idade e gênero;

- ii. **Para onde** essas pessoas estão se deslocando? Realizado através de observação e produção de cartografia registrando o sentido de deslocamento;
- iii. **Onde** as pessoas se reúnem, ou se dispersam, em maior ou menor grau? Realizado através de observação e produção de cartografia registrando os locais de reunião e os locais de dispersão;

Os gráficos e cartografias gerados nesse item foram registrados nos apêndices A, B e C.



Figura 12: Identificação das esquinas observadas. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

3.4. CRUZAMENTO DE DADOS

Após a realização das etapas anteriores, as informações dos tópicos 3.2. Levantamento Físico e 3.3. Levantamento Socio-Espacial foram cruzadas e analisadas tecnicamente a partir dos conceitos compreendidos no tópico 3.1. Revisão Bibliográfica. A partir disso, foi gerado o diagnóstico urbanístico detalhado no item 4. Diagnóstico Urbanístico.

3.5. ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA

Baseado no diagnóstico urbanístico, foi produzido o anteprojeto de reabilitação urbana para as calçadas do entorno do HAM, oferecendo uma alternativa de solução para os problemas encontrados, buscando promover um passeio público acessível do ponto de vista físico.

4. DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO

Seguindo o passo a passo do procedimento metodológico estabelecido para esse trabalho, foram coletados dados físicos e dados socioespaciais, cuja análise é descrita a seguir.

4.1. CHEIOS E VAZIOS

O mapa noli concentra as informações de lotes ocupados (preenchidos de preto) e não ocupados da quadra, que permanecem em branco. Na Figura 13, onde apenas o objeto de estudo foi analisado, é possível perceber que todos os lotes presentes na quadra em questão estão ocupados.



Figura 13: Mapa Noli. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

Apesar disso, as edificações mantêm um padrão de ocupação confortável dentro dos lotes, geralmente se apresentando soltas em todos os lados, com frequentes espaços vazios em suas frentes (Figuras 14 e 15). Esses fatores contribuem para evitar a sensação de saturação na região, bem como permitem a maior passagem de luz e ar no centro da quadra.



Figura 14: Edificação residencial na Rua Afonso Celso, com recuo frontal e lateral esquerda livre. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 15: Edificação multifamiliar na Estrada do Arraial, com recuo frontal e laterais livres. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

4.2. GABARITO

O mapa de gabarito busca traduzir em escala de cores – da mais quente (maior gabarito) para a mais fria (menor gabarito) – a organização da quadra com relação as alturas das suas edificações. Na Figura 16, observa-se a maioria das edificações da quadra com gabaritos baixos, com boa parte dessas construções representadas em amarelo claro (1 a 2 pavimentos) e o HAM e outras poucas construções em amarelo escuro e laranja claro (de 3 a 7 pavimentos). Já as edificações em laranja escuro, vermelho e vinho (de 10 a 24 pavimentos) compõe os gabaritos mais altos da área.

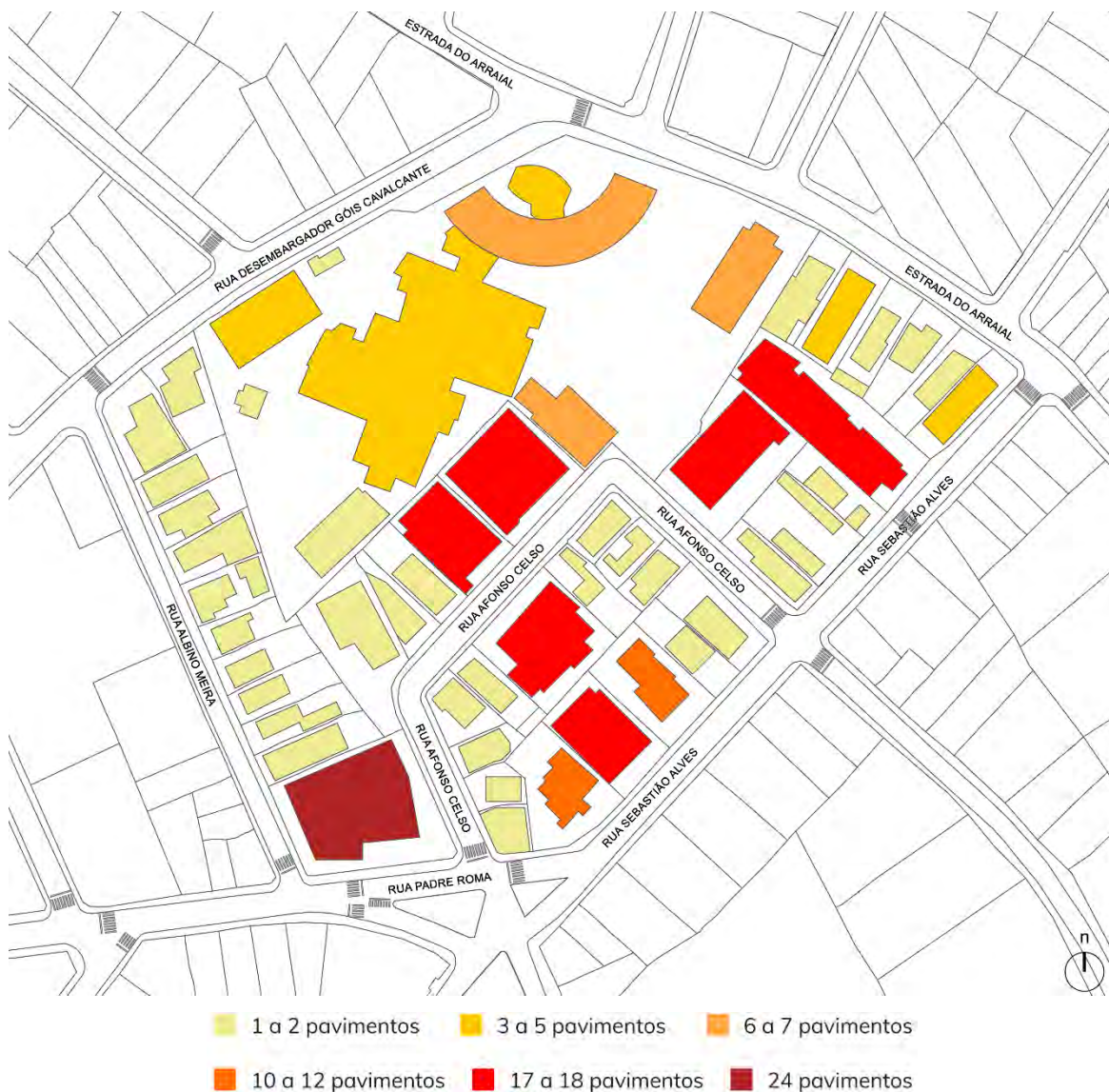


Figura 16: Mapa de gabarito. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

A característica predominante de baixo gabarito, juntamente com os fatores analisados junto ao mapa noli, também contribui para a maior ventilação e iluminação da quadra e ruas adjacentes. Para além disso, o gabarito influencia diretamente na experiência do pedestre ao caminhar por essas calçadas, visto que a visão das pessoas no nível da rua é limitada e a sensação de conforto e segurança dependem do enxergar adiante das construções da rua em que elas estão inseridas (Gehl, 2010).

Assim, é possível perceber nas Figuras 17 e 18 a diferença sensorial causada por gabaritos diferentes. Enquanto na Figura 17, gabarito alto, é possível ver apenas o

prédio, logo, não ter mais nenhuma informação do local, na Figura 18 (gabarito baixo) é possível perceber o que está adiante da edificação, qual seria a próxima construção ao longo da rua, se a quadra se estende para além dela, se há presença de vegetação próxima, entre outros aspectos.



Figura 17: Edificação multifamiliar de alto gabarito na Rua Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 18: Edificação residencial de baixo gabarito na Rua Afonso Celso. Fonte: Acervo pessoal. Junho, 2023.

4.3. USOS

A Figura 19 retrata o mapa de usos da área de estudo. Ele consiste em classificar qual tipo de atividade é desenvolvida em cada edificação presente na quadra, sendo dividido em três categorias. Em rosa claro está a categoria de equipamento especial, no caso desse estudo, o complexo do Hospital Agamenon Magalhães. Em roxo, a categoria mais predominante da quadra, uso residencial, que configura o espaço destinado à moradia uni ou multifamiliar. E a categoria comercial e/ou de serviço, representada pela cor rosa escuro, presente em todas as faces da quadra.

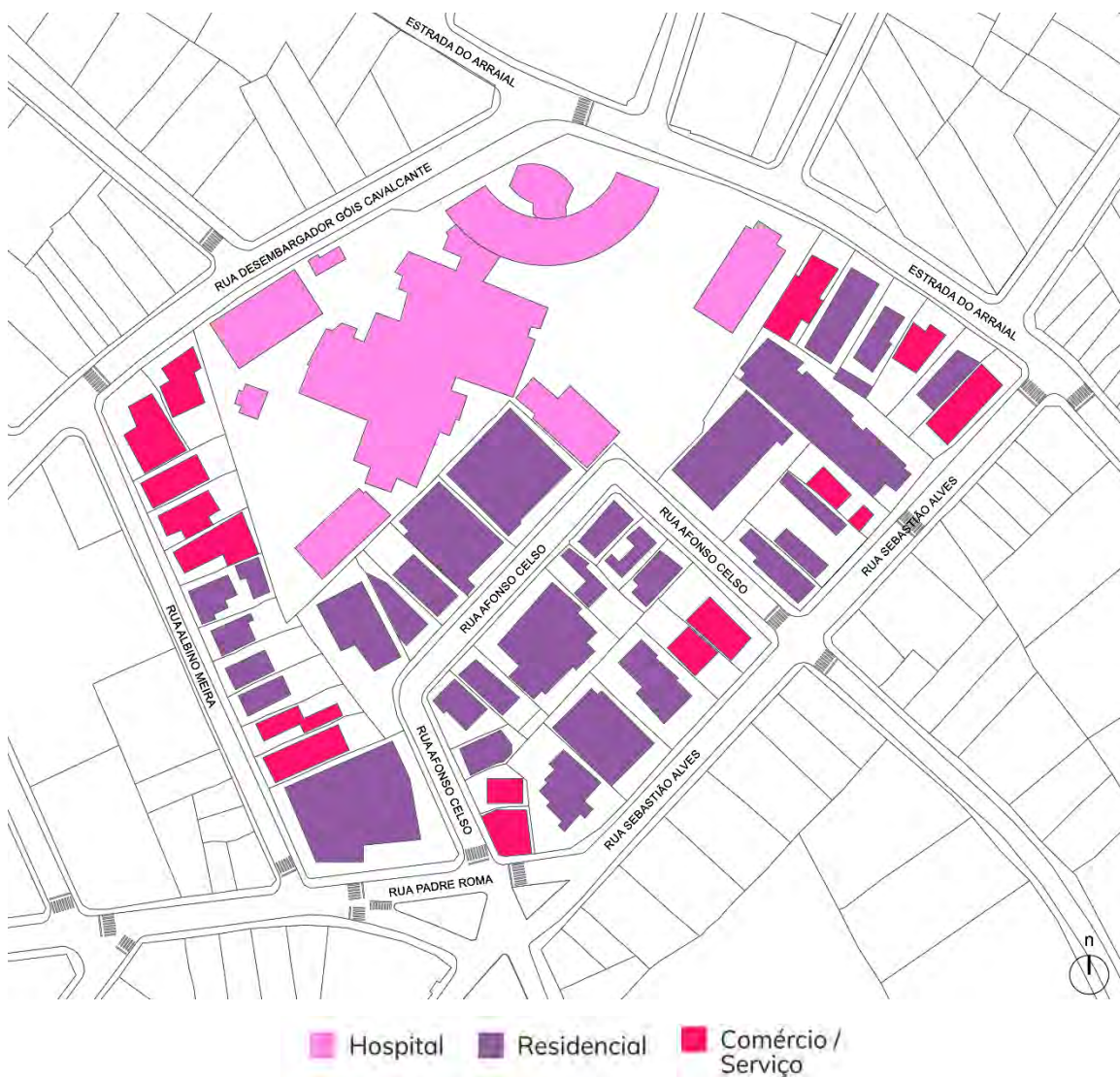


Figura 19: Mapa de usos. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

Conforme já tratado, a quadra apresenta uma grande variedade na categoria comércio/serviço. Ainda através da Figura 19, é possível constatar como esse grupo está bem alternado com as residências e mais concentrado próximo às esquinas. Essa disposição pode ser explicada pela localização estratégica das esquinas, onde os encontros e concentrações acontecem e de onde pode ser observado o fluxo de pedestres na região (Lynch, 1960).

Junto a isso, vale ressaltar a predominância da fachada ativa no uso comercial, que promove um fluxo maior de pedestres nos locais em que estão presentes. Com isso,

segundo Gehl (2010) as pessoas andam mais lentamente, olham em sua volta, sentem-se mais convidadas a parar, conversar, descansar e a retornar para essas ruas.

4.4. FLUXO VIÁRIO

O mapa de fluxo viário (Figura 20) expõe a hierarquia das vias que delimitam a quadra de estudo e suas adjacentes. Através da intensidade de fluxo (vermelho para intenso, laranja para médio e amarelo para baixo) nota-se que o objeto de estudo é rodeado de um fluxo moderado, com a Estrada do Arraial sendo a de maior intensidade. Também é possível perceber que a rua predominantemente residencial, Rua Afonso Celso, é a que possui o fluxo mais baixo.

Assim como a escala das construções, o fluxo viário também mostra como o ambiente se comporta em relação ao respeito e cuidado com o pedestre (SPECK, 2017). Nesse caso, a quadra tem como uma de suas vias a Estrada do Arraial, que apesar de ser a rua principal de creches, escolas, clínicas e do HAM, possui velocidade máxima de 60 km/h, segundo informações da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU).

As outras ruas que circulam a quadra, a Rua Desembargador Góes Cavalcanti, a Rua Albino Meira e a Rua Sebastião Alves, não apresentam um fluxo rápido de carros, embora que moderadamente intenso. Apesar disso, a quadra apresenta diversas faixas de pedestre, geralmente respeitadas mesmo sem a presença de muitos semáforos.



Figura 20: Mapa de fluxo Viário. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

4.5. FLUXO CICLOVIÁRIO

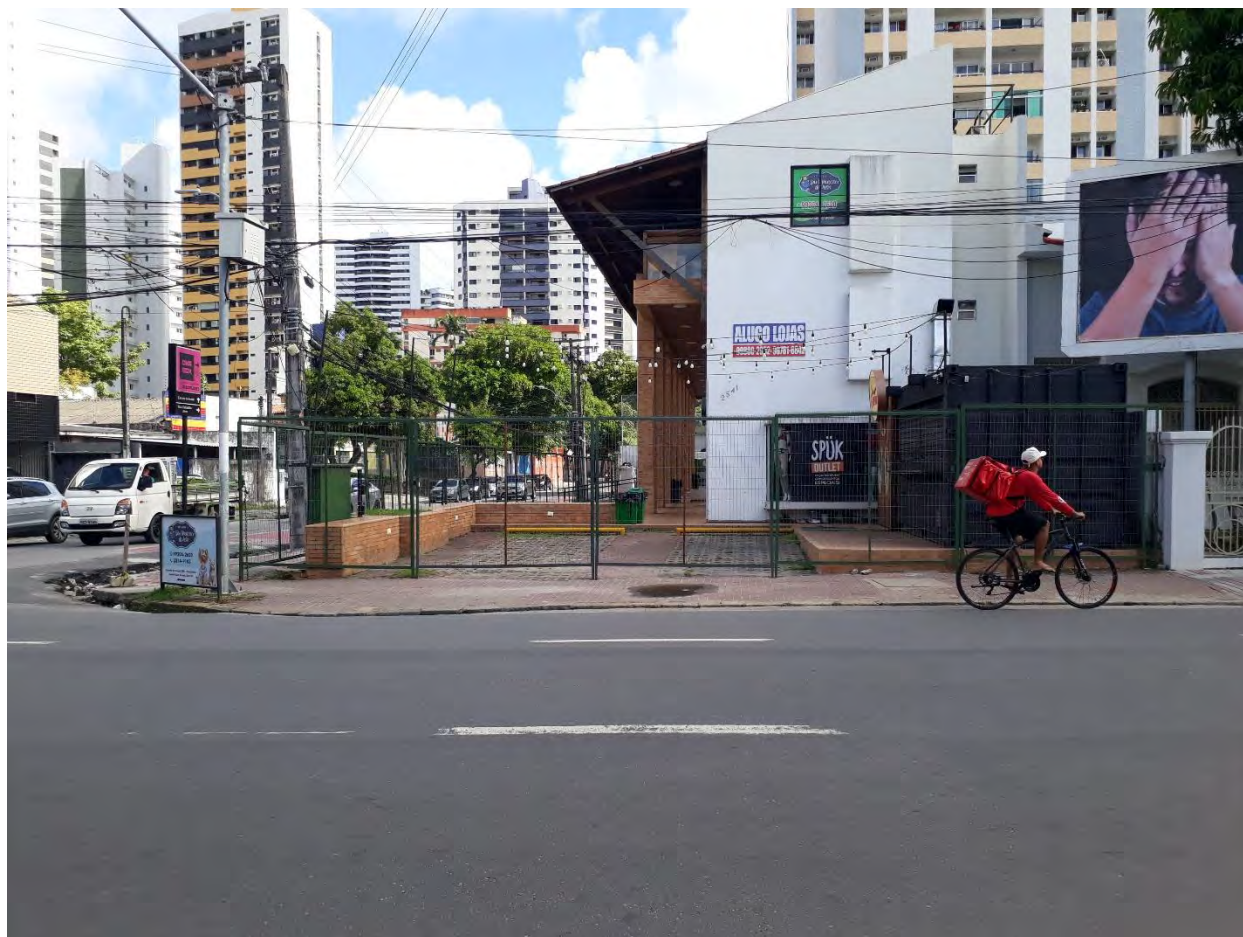
Em termos de mobilidade, embora a quadra ainda apresente um de seus lados completamente atendido por ciclofaixa, os outros três ficam totalmente desprovidos desse tipo de transporte. Através da Figura 21, é possível perceber as interrupções que a ciclofaixa recebe, principalmente na Estrada do Arraial. Justamente ao adentrar uma via arterial de fluxo rápido, a ciclofaixa é interrompida e apenas retomada na quadra seguinte. Ainda, não há opção de continuar o caminho de forma segura nas ruas de menor velocidade, pois a ciclofaixa não se estende a elas.



Figura 21: Mapa Cicloviário. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

Em contrapartida, o fluxo de ciclistas não é interrompido juntamente com a ciclofaixa. Diariamente é possível verificar por observação diversos ciclistas percorrendo a Estrada do Arraial em meio ao fluxo de veículos motorizados, sem qualquer demarcação ou proteção, para alcançar a ciclovía que continua na outra quadra (Figura 22). Esse hábito comprova a necessidade de que esse elemento seja oferecido de forma contínua, visando a segurança de todos que usufruem desse espaço.

Para além dos ciclistas, os pedestres também são beneficiados por essa visão. Segundo Speck (2017), as ruas que dividem o espaço para os bicicletas e carros influenciam os motoristas deste último a conduzirem de forma mais atenta e cuidadosa.



*Figura 22: Ciclista percorrendo o trecho da Estrada do Arraial que não é assegurado por ciclofaixa.
Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.*

4.6. VEGETAÇÃO

A planta de vegetação tem a função de mapear as árvores pré-existentes na área de estudo. Através da Figura 23, nota-se que a quadra apresenta uma concentração de árvores no seu interior, nos terrenos das edificações e principalmente do HAM. Pode-se perceber a presença pontual de vegetação em determinados pontos do passeio, especialmente no trecho mais residencial da quadra, mas estas ficam a cargo de sombrear a calçada que apenas às comportam.



Figura 23: Mapa de vegetação. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023

A falta de arborização nos outros passeios públicos da quadra pode ser atrelada à largura insuficiente dessas calçadas, que impossibilitam a presença de uma árvore sem que o pedestre precise caminhar pela via (Figura 24) e também à falta de planejamento de alegretes ou canteiros que comportem a vegetação, gerando trechos muito áridos e termicamente desconfortáveis (Figura 25).



Figura 24: Trecho de calçada da Rua Albino Meira. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.



Figura 25: Trecho de calçada da Estrada do Arraial. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

4.7. DADOS SOCIOESPACIAIS

Com relação às pessoas que frequentam a quadra estudada, através da etapa de observação, foi possível perceber que esses agentes são em sua maioria mulheres entre 31-50 anos (ver gráficos 1 e 2 e apêndice A). Verifica-se também que grande parte desse público se divide em mulheres que realizam os mesmos trajetos diariamente, e pacientes do Hospital, grávidas ou com bebês de colo.

Os fatores de gênero e idade são indicativos para um planejamento urbano mais preciso com relação às estratégias que serão adotadas (GEHL e SVARRE, 2013). Além disso, a contagem de gênero auxilia na percepção do estado de segurança do local. De acordo com Gehl e Svarre (2013), quando um local é mais utilizado por mulheres, esse é um indicativo de que a região seja, provavelmente, segura.

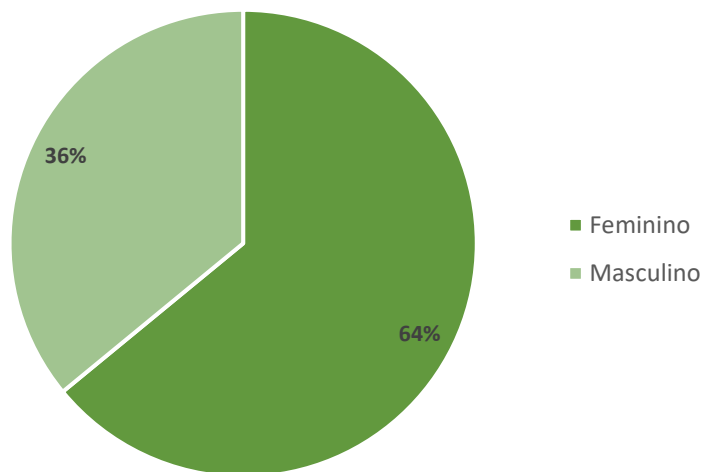


Gráfico 1: Porcentagens gerais do público feminino e masculino do objeto de estudo. Fonte: acervo pessoal. Agosto, 2023.

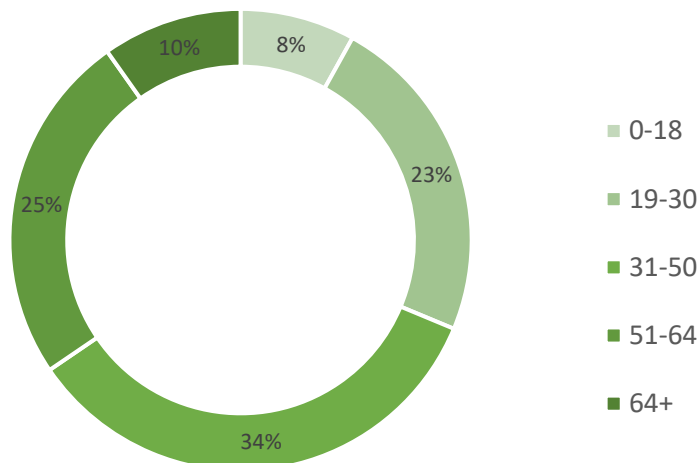


Gráfico 2: Porcentagens gerais de idade do público do objeto de estudo. Fonte: acervo pessoal. Agosto, 2023.

Além disso, foi possível observar que o objeto de estudo comporta um grande fluxo de trabalhadores da região. Por ser uma quadra próxima de muitas paradas de ônibus, comércios e residências, em horários de pico (08:00, 12:00 e 17:00) as rotas que dão acesso às paradas de ônibus são muito intensas e se repetem durante a semana (ver apêndice B, todas as tabelas).

Ainda sobre os fluxos, é perceptível a diferença da intensidade destes em dias úteis e aos finais de semana. Nota-se que o traçado para marcação das rotas fica muito mais claro no sábado (Figura 27) do que na quarta-feira (Figura 26), por exemplo, o que expressa que menos pessoas passaram por aquele local na mesma hora observada em ambos os dias.

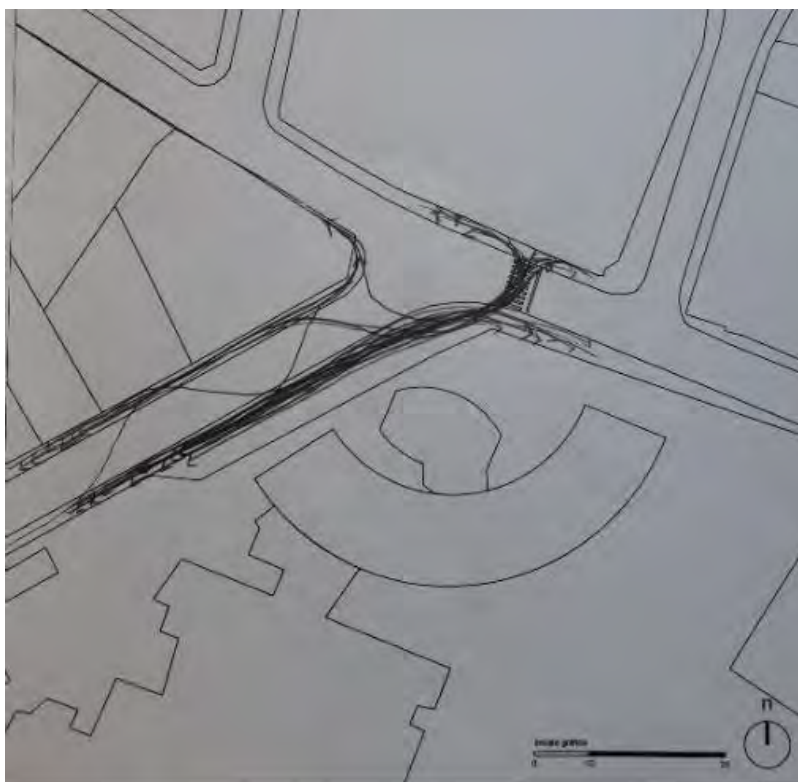


Figura 26: Mapa de direção do dia 02 de agosto, quarta feira, às 12:00. Fonte: acervo pessoal.

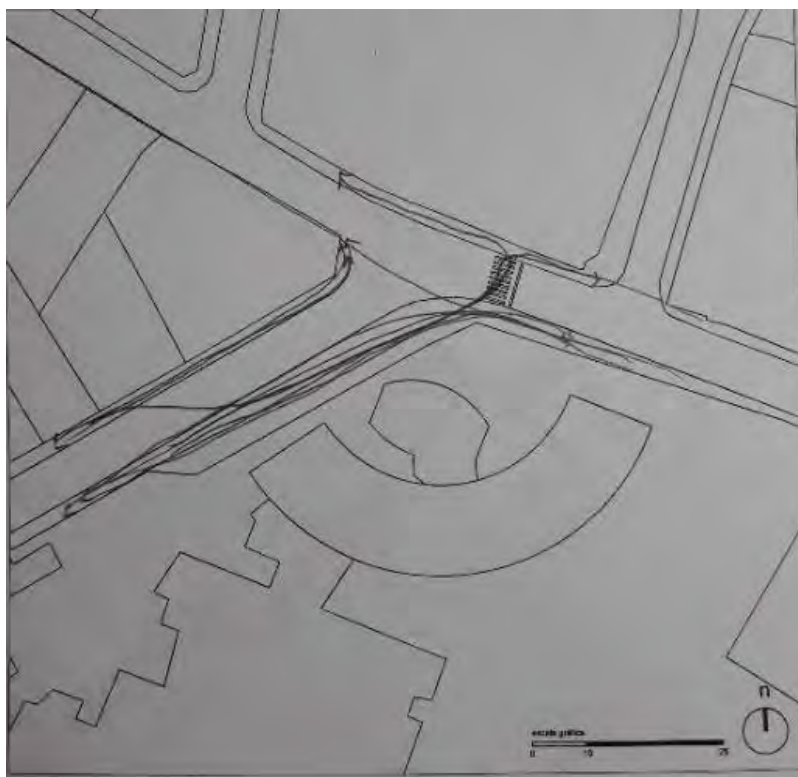


Figura 27: Mapa de direção do dia 19 de agosto, sábado, às 12:00. Fonte: acervo pessoal.

Verifica-se também a diferença do padrão de rota nos dias úteis e aos finais de semana, quando foi observado que as escolhas de caminho são diferentes, apontando a preferência aos sábados e domingos pelos caminhos mais arborizados e com menos intensidade de veículos (apêndice B, todas as tabelas). De acordo com Gehl e Svarre (2013), entender os padrões de movimento do local ajuda a identificar barreiras de fluxo, as rotas mais e menos agradáveis e onde podem ser posicionados mobiliários adequados para os usos dados àqueles passeios. Nesse sentido, foi possível observar que a carência de espaços com sombra e a disputa de espaço entre veículo e pedestre afastam as pessoas nos dias em que a rota é escolhida por ser mais agradável e não necessariamente mais lógica, como nos finais de semana.

No tocante à concentração no local, observa-se que a Esquina 1, entre a Estrada do Arraial e a Rua Desembargador Góis Cavalcanti, é a única entre as estudadas que pode ser classificada como local de permanência, justamente por ter sido apenas nela que foram constatados padrões de concentração em todos os dias de observação. Apesar disso, não se pode alegar que essa permanência ocorre pelo caráter agradável do local, e sim por dois motivos diretamente ligados ao HAM: 1. A presença das barracas de comida encostadas nas grades do hospital, que concentra um número de consumidores nos mais diversos horários do dia (Figura 28); 2. O portão de saída do HAM, que concentra um alto número de pessoas à espera de seus transportes.



Figura 28: Concentração de consumidores das barracas em frente ao hospital. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

Durante as visitas ao local, foi constatado que nem todas as estruturas dos comércios de rua que estão nas calçadas são utilizadas diariamente, sendo possível constatar o funcionamento regular de apenas cinco comerciantes. Além disso, os horários de funcionamento, de pelo menos quatro das cinco barracas, são bastante restritos, geralmente entre 09:00 e 15:00 horas. Já aos finais de semana, foi constatado o funcionamento de duas estruturas pela manhã, conforme informações coletadas em pesquisa de campo (Figura 29).



Figura 29: Barracas em frente ao HAM fechadas no sábado de manhã. Fonte: acervo pessoal. Julho, 2023.

4.8. ANÁLISE SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Apesar da carência em infraestrutura, nota-se que o objeto de estudo possui um fluxo intenso de pedestres e atividades. É possível classificá-lo como uma quadra significativa para as rotas e atividades diárias de moradores e frequentadores do bairro da Tamarineira, bem como seus bairros adjacentes. Além disso, o Hospital Agamenon Magalhães é um equipamento público importante para a cidade, que possui um número significativo de pacientes, gerando boa parte do fluxo dessa área.

Dessa forma, a variedade de comércios e serviços do local deve ser mantida e estimulada, assim como a presença das edificações destinadas à moradia. A dinâmica já estabelecida no local por parte dos usuários precisa ser cultivada, visto que é a responsável por manter o fluxo de pessoas que frequentam a área. Isso é refletido também nos padrões de rota da quadra, onde foi possível perceber que as travessias

estabelecidas são coerentes com os serviços disponíveis e com a morfologia da quadra e são amplamente utilizadas diariamente.

Sendo assim, se faz necessário uma mudança de caráter físico nos passeios públicos do objeto de estudo. É preciso adequar as calçadas aos padrões de acessibilidade, buscando promover uma experiência mais segura e agradável ao pedestre, em evidência aos que têm mobilidade reduzida, para o acesso às mais diversas atividades abarcadas pela quadra. Junto a isso, possibilitar a autonomia e segurança nos pontos de travessia, garantindo rampas e elevações dentro dos parâmetros estabelecidos nas normas anteriormente apresentadas.

Ademais, ajustar o fluxo viário de acordo com o grau de importância dos meios de transporte, repensando a utilização das faixas dessas vias e os padrões de uso de cada rua, garantindo o maior aproveitamento para veículos e, prioritariamente, pedestres.

5. ANÁLISE DAS FACHADAS

A fim de complementar o diagnóstico urbanístico e agregar no embasamento das propostas projetuais para a área de estudo, foi realizada a análise das fachadas de todo o perímetro da quadra. A qualidade das fachadas é diretamente proporcional à qualidade da experiência do pedestre e influencia diretamente na sensação de distâncias e viabilidade de caminhada (GEHL, 2010).

Ainda de acordo com Gehl (2010), fachadas ativas, ricas em detalhes e aberturas, contribuem positivamente para a sensação de um caminho mais prazeroso de ser percorrido a pé. No entanto, as fachadas cegas também possuem a responsabilidade de contribuir para a experiência do usuário e isso pode ser feito de forma positiva através de paisagismo e detalhes construtivos, como mais aberturas para as ruas e materiais permeáveis nos muros.

Para a área de estudo desse projeto, as fachadas foram classificadas em 4 tipos, sendo: I – Fachada ativa comercial; II – Fachada ativa residencial; III – Fachada cega comercial; IV – Fachada cega residencial. Nesta classificação, o conceito de fachada ativa remete-se àquelas, seja comercial ou residencial, que possuam aberturas com materiais translúcidos, tenham reentrâncias e saliências, tenham muros baixos e que contribuam para uma boa experiência para o pedestre. As fachadas cegas, comerciais ou residenciais, remetem-se àquelas que não possuam aberturas em materiais translúcidos, muros altos e contínuos, contribuindo negativamente para a experiência do pedestre.

Dessa forma, na Figura 30, nota-se que esses quatro tipos de fachada se alternam constantemente ao longo do percurso das calçadas. Com exceção da Rua Desembargador Góis Cavalcante, que em toda sua extensão possui apenas fachadas comerciais ativas, as demais ruas não possuem grandes janelas de um mesmo tipo de fachada de forma contínua, inclusive em um mesmo lote é possível observar dois tipos de fachada diferentes, como na Rua Padre Roma (Figura 31).

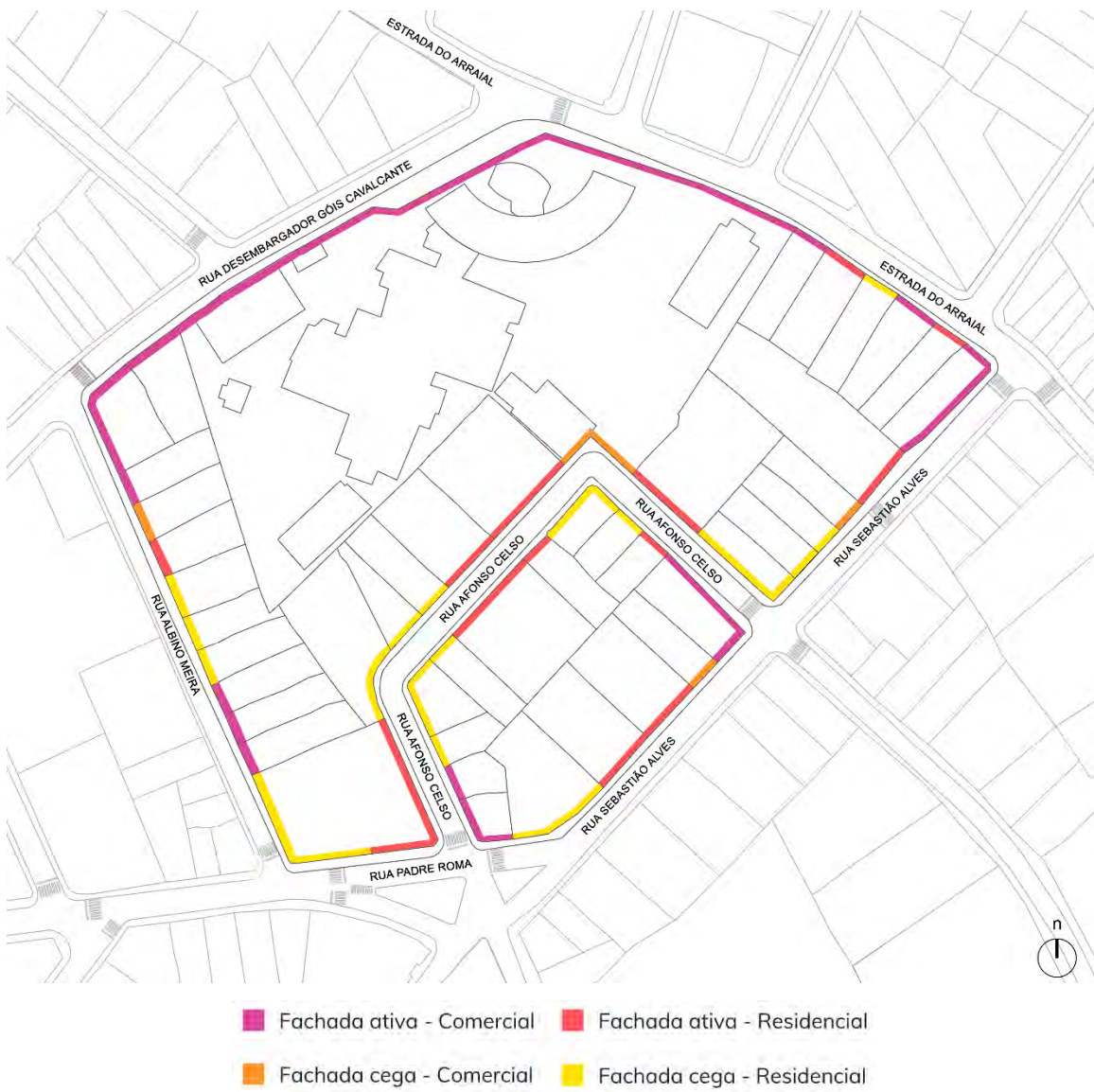


Figura 30: Mapa de Classificação de Fachadas. Fonte: acervo pessoal. Janeiro, 2024.



Figura 31: Fachada cega (lado esquerdo) e fachada ativa (lado direito) utilizadas no mesmo lote, na Rua Padre Roma. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

Através do gráfico 3, nota-se que a maior parte das fachadas da quadra (64%) são de edificações residenciais e as fachadas ativas são as mais predominantes (56%). Essa porcentagem de fachadas ativas se divide igualmente entre fachadas residenciais e comerciais, o que expressa um bom número de fachadas residenciais ativas na região, sendo 43% das fachadas residenciais classificadas dessa forma. Logo, as fachadas cegas são de predominância residencial e a sua maior incidência pode ser percebida na Rua Afonso Celso.

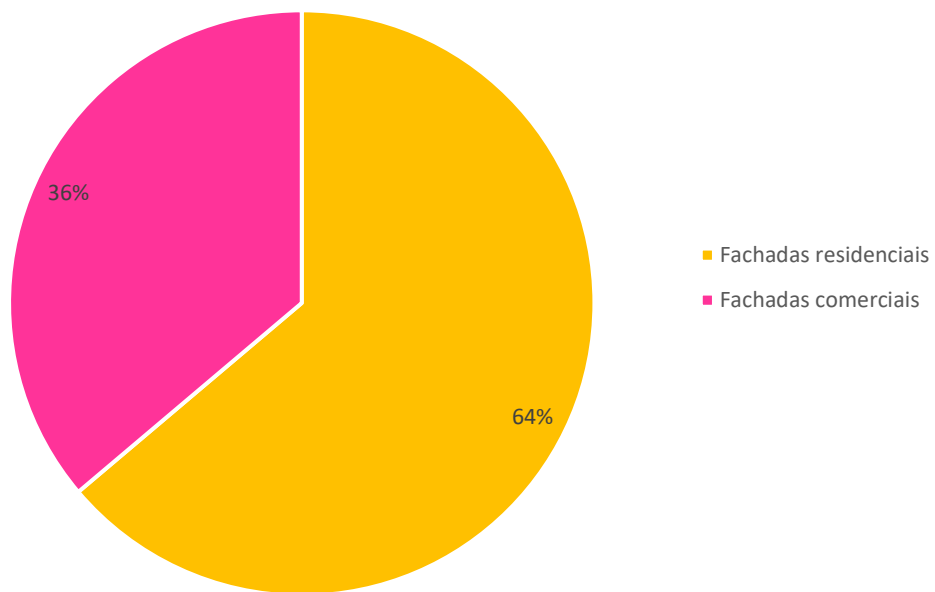


Gráfico 3: Porcentagens gerais de tipo de fachadas na quadra. Fonte: acervo pessoal. Janeiro, 2024.

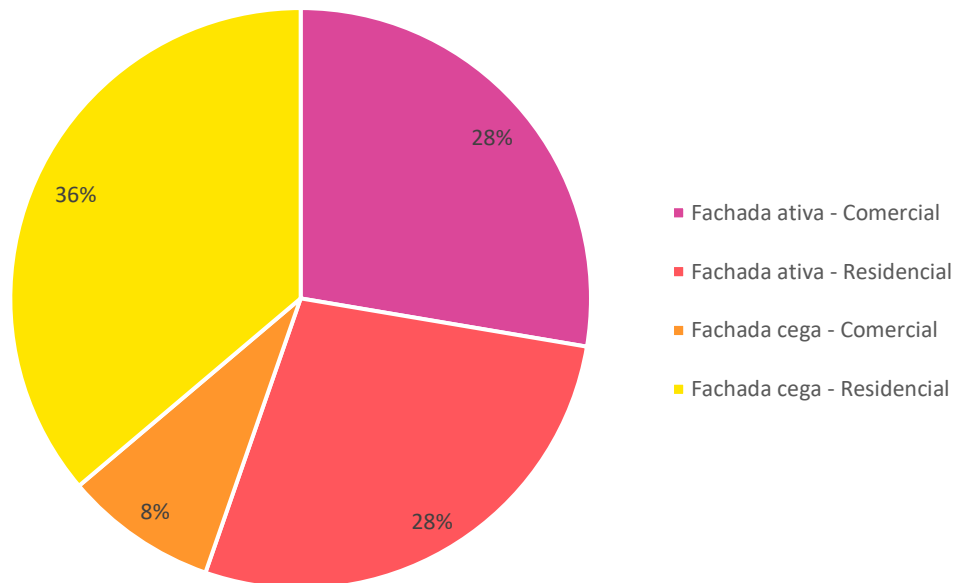


Gráfico 4: Porcentagens gerais dos tipos de fachada. Fonte: acervo pessoal. Janeiro, 2024.

5.1. FACHADA ATIVA – COMERCIAL

As fachadas comerciais da quadra estudada são, em sua maioria, ativas. A maior característica delas é a ausência de muros, com exceção do HAM, que possui gradil em toda sua extensão. Ainda sem a presença deste elemento, as edificações tiveram o cuidado de se manterem com muitas aberturas voltadas para a rua, com a presença de materiais translúcidos, sendo vidro na maior parte dos casos. Nas Figuras 32 a 36, é possível notar essas características nos diversos comércios e serviços presentes na quadra.



Figura 32: Fachada ativa do Hospital Agamenon Magalhães, na Estrada do Arraial. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 33: Fachada ativa da Galeria Casa Grande, na Rua Sebastião Alves. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 34: Fachada ativa da academia OKA, na Rua Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 35: Fachada ativa do restaurante Furetti, na Rua Albino Meira. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 36: Fachada ativa da farmácia Extrafarma, na Rua Desembargador Góis Cavalcanti. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

5.2. FACHADA ATIVA – RESIDENCIAL

Conforme foi discutido a partir de Gehl (2010), a fachada ativa não é a mais popular entre as edificações residenciais da quadra. Nessa classificação, a característica mais predominante é a permeabilidade dos muros – baixos e altos – e a presença de vegetação dentro dos lotes dessas edificações, como ilustrado nas Figuras 37 a 41. Os prédios com os gabaritos mais altos da quadra apresentam uma grande incidência de muros permeáveis, o que contribui para a diminuição da má sensação causada pela altura do edifício.



Figura 37: Fachada ativa de edificação residencial, na Rua Albino Meira. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 38: Fachada ativa a de edificação residencial, na Rua Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 39: Fachada ativa de edificação residencial, na esquina das Ruas Padre Roma e Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 40: Fachada ativa de edificação residencial, na Rua Sebastião Alves. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 41: Fachada ativa de edificação residencial, na Estrada do Arraial. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

5.3. FACHADA CEGA – COMERCIAL

Na área de estudo, apenas 4 fachadas comerciais foram classificadas como cegas (Figuras 42 a 45). Em apenas uma delas existe a presença de muros, que corresponde à fachada de serviço do HAM. As demais edificações não apresentam muros, fator favorável na questão da experiência do usuário, mas não são convidativas ao olhar do pedestre por se apresentarem de forma mais fechada. Vale ressaltar que essa característica é atrelada a diferentes tipos de serviço, sendo dois deles já presentes na quadra com a fachada ativa.



Figura 42: Fachada cega da academia Unic, na Rua Sebastião Alves. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

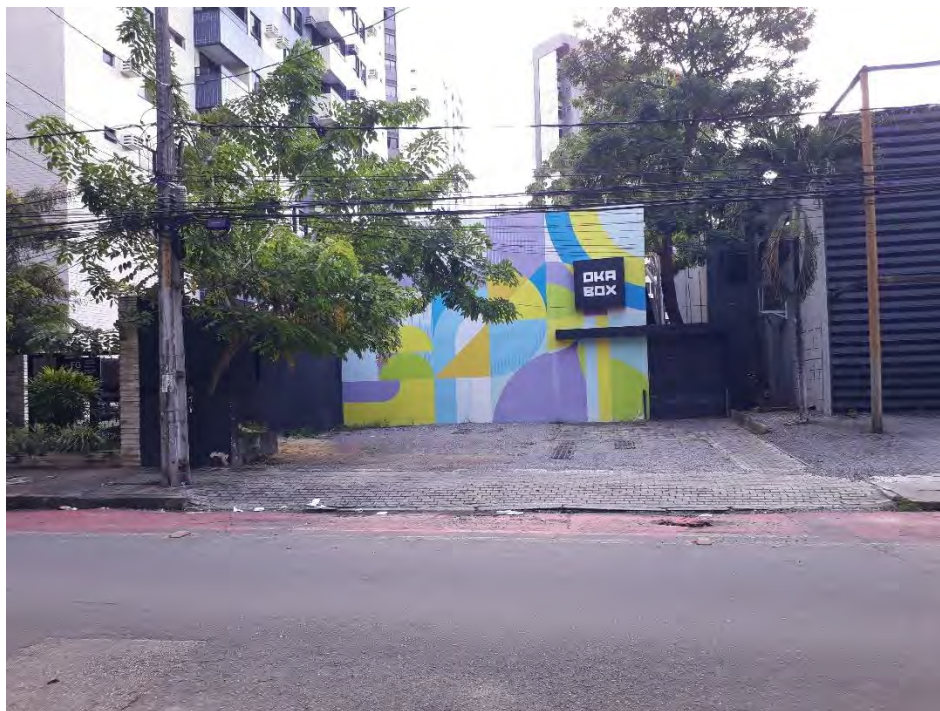


Figura 43: Fachada cega do crossfit OKA Box, na Rua Sebastião Alves. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 44: Fachada cega de clínica, na Rua Albino Meira. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 45: Fachada cega do Hospital Agamenon Magalhães, na Rua Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

5.4. FACHADA CEGA – RESIDENCIAL

A maior porcentagem das edificações residenciais possui suas fachadas de classificação cega, cerca de 57%. Dessas, a maioria são de casas de até dois pavimentos, com a presença de altos muros e portas/portões de material não permeável (Figuras 46 a 50). Sua incidência se intensifica na Rua Afonso Celso, que, como observado anteriormente, é a rua mais residencial da quadra, também sendo a mais arborizada e com o fluxo mais baixo de veículos.



Figura 46: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Albino Meira. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 47: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Albino Meira. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 48: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 49: Fachada cega de edificação residencial, na Rua Afonso Celso. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.



Figura 50: Fachada cega de edificação residencial, na Estrada do Arraial. Fonte: acervo pessoal. Junho, 2023.

6. MEMORIAL DESCRITIVO DO ANTEPROJETO DE ACESSIBILIDADE FÍSICA

O anteprojeto deste trabalho consiste na reabilitação dos passeios públicos da calçada onde está localizado o Hospital Agamenon Magalhães, sendo baseado nos parâmetros estabelecidos pela Norma Técnica Brasileira 9050, assim como nos conceitos discutidos anteriormente. As estratégias abordadas nesse estudo foram adaptadas para cada situação estabelecida pela área de intervenção, levando em consideração as dimensões do passeio público, o fluxo de pedestres e veículos e os usos das edificações do entorno imediato.

Na prancha 01/17, é possível ter uma visão geral da proposta projetual e identificar algumas mudanças sofridas pela área, como a implementação de ciclofaixa na Estrada do Arraial, o incremento de área em trechos de calçada estratégicos e a elevação do nível da Rua Afonso Celso. Para promover a melhor compreensão do projeto e possibilitar a visualização das demais estratégias implementadas, a quadra foi dividida em 4 regiões de recorte, denominadas de “esquinas”, detalhadas nas pranchas de 02/12 a 08/17.

No que se refere às estratégias de acessibilidade, o passeio livre com, no mínimo, 1,20 metros foi garantido ao longo de todo perímetro da quadra, assim como a faixa de serviço com 0,70 metros, onde foram alocados os postes, árvores, placas de sinalização e rampas de acesso de veículos. Este último ficou restrito somente à faixa de serviço, ocasionando em uma faixa livre plana, sem inclinações.

As travessias presentes ao longo da quadra foram mantidas nos locais de origem e uma faixa foi adicionada em frente ao HAM, devido ao fluxo intenso de pedestres no local (ver prancha 01/17 e apêndice B). Para tornar as travessias acessíveis e respeitar a morfologia original da quadra, quatro estratégias diferentes foram utilizadas ao longo da área e adaptadas para cada local de implantação.

A primeira estratégia para travessias é a travessia de pedestres elevada, que pode ser observada nas Esquinas 02 (prancha 03, desenhos 5 e 6) e 04 (prancha 08, desenhos 3 e 4). Em ambos os casos, o fluxo de pedestre acontece de forma intensa e em frente a equipamentos importantes, como o HAM (na Esquina 02) e o colégio Madre

de Deus (Esquina 04). Devido a esses fatores, foi estabelecida a travessia elevada ao nível da calçada, visando o fluxo contínuo e prioritário dos pedestres. Vale ressaltar que a travessia elevada em frente ao HAM foi disposta entre os portões de entrada e saída de ambulâncias, de forma que não interfira no fluxo desses veículos.

A segunda estratégia utilizada foi a rampa com patamar intermediário, localizada nas Esquinas 01 (prancha 02, desenhos 3 e 4), 03 (prancha 06, desenhos 7 e 8) e 04 (prancha 08, desenhos 5 e 6). Esse modelo de rampa foi utilizado devido a combinação de dois fatores: primeiro, a profundidade insuficiente da calçada para manter a rampa e a faixa livre separadamente; segundo, a largura insuficiente para implantação de abas inclinadas vencendo o desnível total, devido à proximidade da esquina e curvatura da calçada (Esquinas 02 e 03) ou ao acesso para as edificações (Esquina 04). Por isso, foi necessária a implantação de duas rampas diferentes para vencer o desnível e o patamar intermediário conectando esses elementos. Nesse caso, a faixa livre utiliza o espaço da rampa.

O terceiro modelo de travessia é o rebaixo total da calçada, observado nas Esquinas 01 (prancha 02, desenhos 5 e 6), 02 (prancha 03, desenhos 3 e 4) e 03 (prancha 06, desenhos 3 e 4). Essa estratégia foi utilizada nesses locais devido à profundidade insuficiente da calçada para manter a rampa e a faixa livre separadamente, sendo então rebaixado todo o passeio, garantindo a faixa livre e uma travessia mais segura. Na Esquina 02, é possível ver o maior comprimento de calçada rebaixada, feito para comportar as duas travessias presentes no local. Por se tratar de uma quina de quadra, foi implementado um canteiro entre as passagens, visando a maior segurança dos pedestres.

A quarta e última estratégia para as travessias pode ser observada apenas na Esquina 03 (prancha 06, desenhos 5 e 6). Esse modelo de rampa é o mais usual, consistindo em uma rampa única com abas inclinadas, ligando diretamente a calçada com o nível da rua. O local em que ela está inserida foi o único que oferecia as condições necessárias para manter a inclinação abaixo de 8,33%, que são a largura livre suficiente para as aberturas das abas e a profundidade suficiente para comportar a rampa e a faixa livre separadamente.

Ainda com o intuito de priorizar o pedestre, a Rua Afonso Celso foi elevada ao nível da calçada e o passeio recebeu diversas faixas de engorda, ocasionando em mais espaços destinados ao pedestre e uma rua com mais sinuosidades, cobrando menor velocidade e mais atenção dos condutores de veículos. Junto a isso, foram implementados balizadores (prancha 10, cortes 7 e 8), conferindo mais segurança ao passeio, e mais canteiros auxiliando na drenagem de águas pluviais. Essas estratégias foram escolhidas para essa rua devido ao seu caráter residencial, de baixa intensidade de veículos e maior trânsito de pedestres.

A calçada da Rua Desembargador Góis Cavalcanti também recebeu faixas de engorda que avançam sob terceira faixa de rolamento da via, utilizada atualmente para estacionamento e ponto de táxi. O ponto de táxi foi preservado, bem como as vagas de embarque e desembarque de pessoas em frente ao hospital. Os demais locais destinados a estacionamento foram incorporados à calçada, oferecendo mais conforto e segurança ao pedestre. Esse incremento de calçada possibilitou a implementação da Praça de Alimentação (pranchas 04 e 05), local destinado ao reordenamento das barracas de comércio do HAM.

As atuais barracas ganharam uma modulação tipo quiosque, de funcionamentos independentes, totalizando 09 unidades de comércio. Para o alojamento dos quiosques, foi utilizado o espaço que atualmente funciona como um dos estacionamentos do HAM, com aproximadamente 10 metros de profundidade, que permite a substituição das barracas atuais sem comprometer o espaço de passagem da calçada.

A implantação de mesas, cadeiras e bancos junto a Praça de Alimentação foi pensada para trazer mais conforto aos consumidores dos quiosques (ver capítulo 1. Introdução), permitindo uma permanência mais longa e agradável no local. Em contribuição a esses fatores, a arborização do local foi incrementada com a adição de novas árvores que, em conjunto com as existentes (Figura 29), promoverão sombreamento e auxílio no balanceamento de temperatura da Praça.

Por fim, em alinhamento com os projetos urbanos recentes na cidade do Recife, como o Parque das Graças e o Calçada Legal, bem como demais quadras do bairro, a calçada foi revestida em piso intertravado na cor cinza claro (pranchas 11 a 15). Nas

rampas destinadas aos veículos, o concreto aparente foi utilizado como forma de revestimento e na via elevada, Rua Afonso Celso, foi escolhido o piso drenante *fulget*, devido a sua resistência ao tráfego pesado. A Praça de Alimentação foi revestida em um tom mais escuro do mesmo intertravado das calçadas, tanto para fim de diferenciação entre passeio público e Praça, quanto para contribuir com o controle de temperatura da área.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta de reabilitação urbana para a quadra em que está inserido o Hospital Agamenon Magalhães, no bairro da Tamarineira, tem como objetivo principal proporcionar a acessibilidade física, tanto para os pacientes do hospital, quanto para todos os usuários do objeto de estudo. Para isso, foi possível agregar conceitos de acessibilidade, respeito ao pedestre e o papel contemporâneo da calçada, afim de refletir tecnicamente acerca das condições atuais da área, bem como discutir as possíveis estratégias construtivas para alcançar o objetivo proposto.

Dentro dos conceitos estudados, foi possível discutir a necessidade da acessibilidade não somente para pessoas com mobilidade reduzida, mas sim para toda a comunidade local. Ademais, foi possível atestar que esse direito é assegurado por leis e normas e que deve ser um objetivo em comum entre as cidades do Brasil. Também foi possível expor a importância de projetar o espaço urbano com o olhar voltado para o pedestre, em sua escala e possíveis limitações, visando corrigir e evitar os erros que foram cometidos nas cidades no passado. Ainda, revisitando a história da calçada, observou-se como esse elemento foi negligenciado antigamente e como hoje em dia ele assume um papel significativo dentro da economia, sociabilidade e sustentabilidade do local em que está inserido.

A reabilitação urbana tem com foco recuperar as partes degradadas de um local, respeitando a dinâmica pré-estabelecida, a fim de agregar mais qualidade e segurança para as atividades ali desenvolvidas. O projeto de reabilitação deve ir além das diretrizes gerais de acessibilidade, observando com olhar atento todas as particularidades inerentes ao local, buscando as melhores soluções a serem aplicadas em cada espaço, caso a caso.

O anteprojeto de reabilitação apresentado neste estudo busca oferecer as melhores condições possíveis de acessibilidade para as calçadas já existentes, assegurando que seus usuários possuam mais autonomia e segurança para transitarem no espaço público que os pertence.

8. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade à edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 4 ed. Rio de Janeiro: ., 2020. 161 p.

BEZERRA, Rebecca Monte Nunes. **A acessibilidade como condição de cidadania**. In: GUGEL, Maria Aparecida; MACIEIRA, Waldir; RIBEIRO, Lauro (Org.). Deficiência no Brasil: uma abordagem integral dos direitos das pessoas com deficiência. Florianópolis: Ed. Obra Jurídica, 2007.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 5 out. 1988.

BRASIL. **Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasil, 3 dez. 2004.

BRASIL. **Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009**. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, 25 ago. 2009.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Brasília, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm. Acesso em: 11 jul. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. Acesso à informação. **O que é reabilitação urbana?** Publicado em 21/03/2023. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/desenvolvimento-regional/reabilitacao-de-areas-urbanas/1-o-que-e-reabilitacao>. Acesso em: 20 jun. 2023.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. **Informações sobre o Hospital Agamenon Magalhães em 2018**. Pernambuco, 2018. Disponível em: <http://portal.saude.pe.gov.br/unidades-de-saude-e-servicos/secretaria-executiva-de-atencao-saude/hospital-agamenon-magalhaes>. Acesso em: 29 mai. 2023.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2021. 280 p.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **A vida na cidade: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2021. 184 p.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (org.). **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: Senac, 2018. 425 p.

GONÇALVES, Eduardo Cardoso. **Caminhar pelo Recife Antigo**: a calçada como espaço de vivência. 2015. 99 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração, Ciências Administrativas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População residente por tipo de deficiência permanente**. Brasil: IBGE, 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/10099/93382>. Acesso em: 08 fev. 2024.

_____. **Pesquisa nacional de informação de gênero**. Recife: IBGE, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/recife/pesquisa/11/0>. Acesso em: 03 jun. 2023.

KARAVAN LANDSKAPSARKITEKTER (Suécia). **Gågatan Södra**. 2021. Disponível em: <https://karavanlandskap.se/gagatan-sodra/>. Acesso em: 06 dez. 2023.

LAMOUNIER, Ludimila Penna. **Acessibilidade em calçadas**. Brasília: Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2015. Disponível em: https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/25180/acessibilidade_calcaca_lamounier.pdf?sequence=1. Acesso em: 11 jul. 2023.

LANDEZINE (comp.). **Gågatan Södra**: designed by karavan landskapsarkitekter. Designed by Karavan landskapsarkitekter. 2023. Disponível em: <https://landezine.com/gagatan-sodra-by-karavan-landskapsarkitekter/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

LEITÃO, Lúcia. **Quando o ambiente é hostil**: uma leitura urbanística de Sobrados e Mucambos e outros ensaios gilbertianos. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2009.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Cambridge, Mass: Mit Press, 1960.

MACHADO, H. M. E LIMA, J. P.. **URBE**. Paraná: Cubo, v. 15, 7 set. 2014. Quadrimestral.

NOVA AGENDA URBANA. **Habitat 3**. 2016. Disponível em: <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda>. Acesso em: 18 jul. 2023.

RECIFE. Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife. Gestão Municipal (org.). **Manual de desenho de ruas do Recife**. Recife, 2023. 393 p.

RECIFE (Município). Lei nº 2, de 23 de abril de 2021. Institui o Plano Diretor do Município do Recife, revogando a Lei Municipal nº 17.511, de 29 de dezembro de 2008. **Lei Complementar Nº 2: Plano Diretor do Município do Recife**. Recife, PE, 23 abr. 2021.

SANTOS, Igor dos; LIMA, Francisco de Paula Antunes; RESENDE, Adson Eduardo; GUIMARÃES, Marcelo Pinto. Promovendo Ambientes Acessíveis por Meio do Retorno de Experiência do Usuário: acessibilidade normatizada e acessibilidade real. **Projetar**, Natal, v. 7, n. 2, p. 148-160, maio 2022.

SERAFIM, Marcos Antonio. **Estudo e proposição de formas de pavers intertravados para áreas e passeios públicos**. 2010. 102 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Design, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2010.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017. 278 p.

SVERIGE STENINDUSTRIFÖRBUND (Suécia). **Stenpriset 2022**. 2022. Disponível em: <https://www.sten.se/stenpriset/>. Acesso em: 06 dez. 2023.

TORICELLI, R. C. e MONTEIRO, E. Z.. **Passagens e permanências: A calçada ontem, hoje e amanhã**. PLURIS, 2016.

WIJK, M.; OKKERSE, T.; ZUYLEN, M. V. **European Concept for Accessibility**. Rijswijk, Netherlands: CCPT / Independent Living Institute, 1996.

APÊNDICE A – TABELAS DE IDADE E GÊNERO

19/07/2023 – Quarta-feira – 16:00 – Dia ensolarado, sem nuvens		
Parâmetros	Idade	Gênero
Esquina 1	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 2	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 3	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino

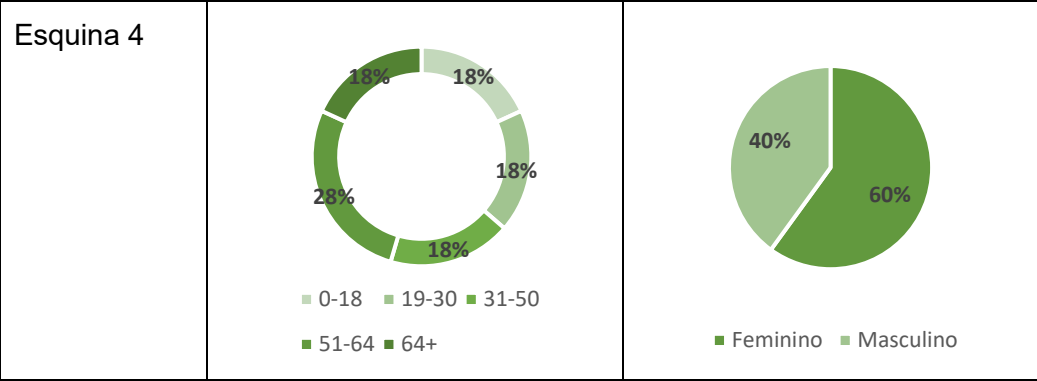


Tabela 1: Tabela de idade e gênero com dados do dia 19 de julho de 2023. Fonte: acervo pessoal.

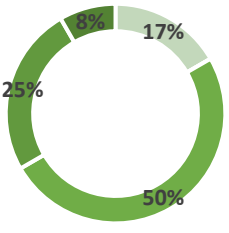
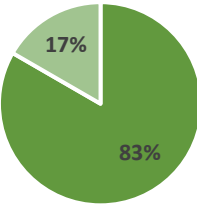
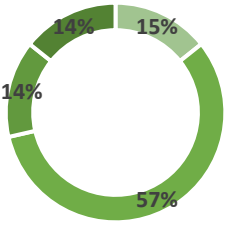
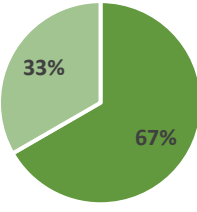
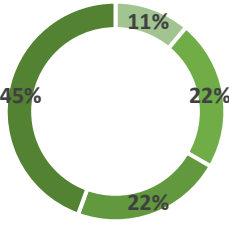
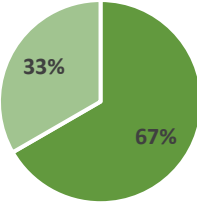
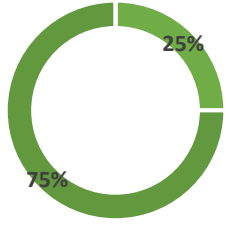
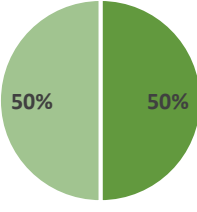
24/07/2023 – Segunda-feira – 09:00 – Dia ensolarado, com nuvens		
Parâmetros	Idade	Gênero
Esquina 1	 0-18 19-30 31-50 51-64 64+	 Feminino Masculino
Esquina 2	 0-18 19-30 31-50 51-64 64+	 Feminino Masculino
Esquina 3	 0-18 19-30 31-50 51-64 64+	 Feminino Masculino
Esquina 4	 0-18 19-30 31-50 51-64 64+	 Feminino Masculino

Tabela 2: Tabela de idade e gênero com dados do dia 24 de julho de 2023. Fonte: acervo pessoal.

02/08/2023 – Quarta-feira – 12:00 – Dia ensolarado, sem nuvens		
Parâmetros	Idade	Gênero
Esquina 1	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 2	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 3	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 4	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino

Tabela 3: Tabela de idade e gênero com dados do dia 02 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

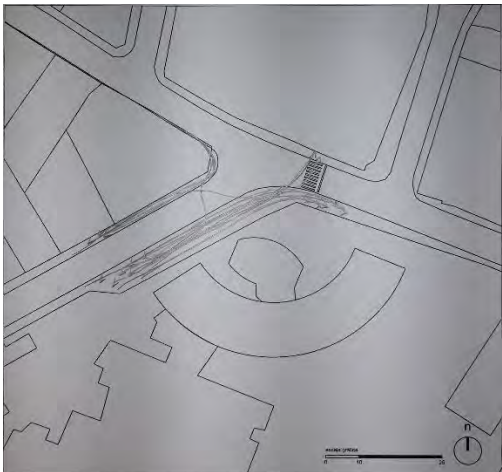
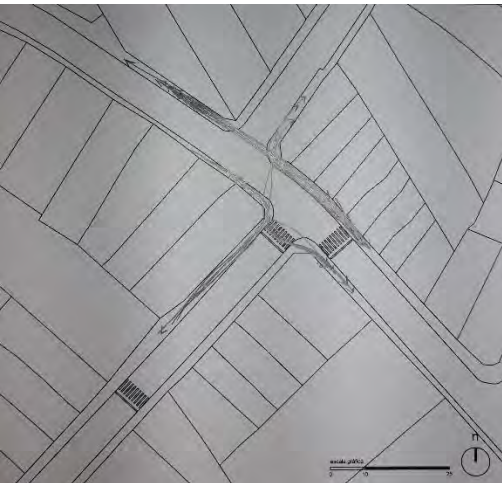
11/08/2023 – Sexta-feira – 17:00 – Dia nublado, pouco chuvoso		
Parâmetros	Idade	Gênero
Esquina 1	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 2	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 3	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 4	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino

Tabela 4: Tabela de idade e gênero com dados do dia 11 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

19/08/2023 – Sábado – 12:00 – Dia nublado		
Parâmetros	Idade	Gênero
Esquina 1	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 2	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 3	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino
Esquina 4	0-18 19-30 31-50 51-64 64+	Feminino Masculino

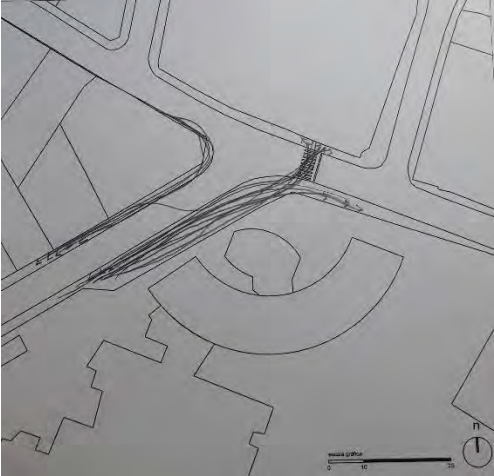
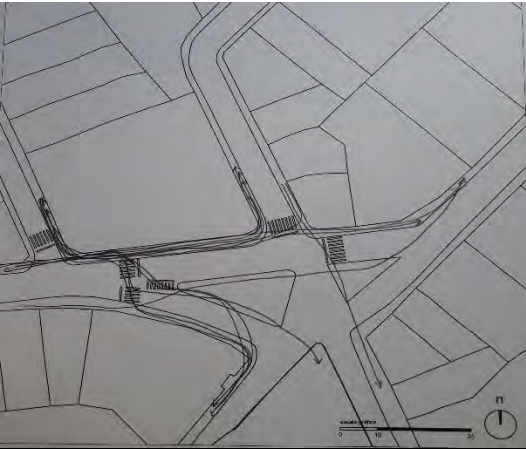
Tabela 5: Tabela de idade e gênero com dados do dia 19 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

APÊNDICE B – TABELAS DE DIREÇÃO

19/07/2023 – Quarta-feira – 16:00 – Dia ensolarado, sem nuvens	
Esquina 1	
Esquina 2	
Esquina 3	

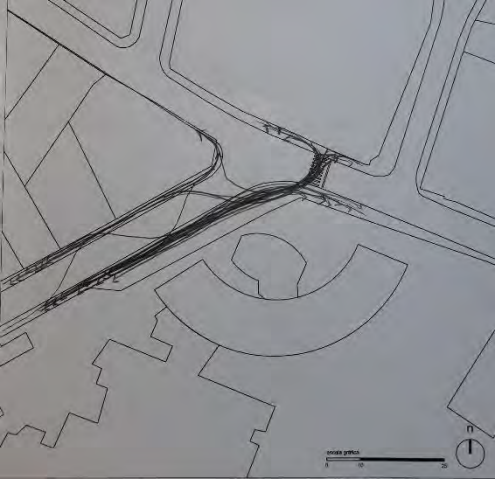
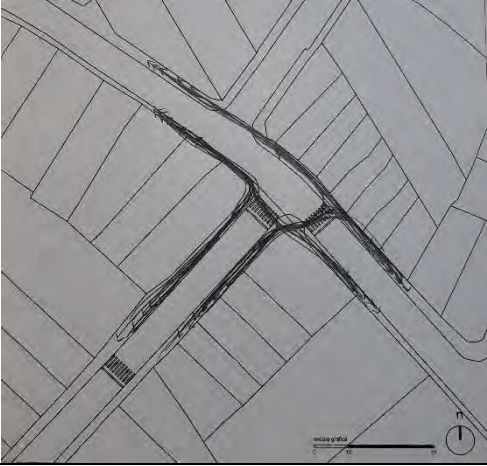
Esquina 4	
-----------	--

Tabela 6: Tabela de direção com dados do dia 19 de julho de 2023. Fonte: acervo pessoal.

24/07/2023 – Segunda-feira – 09:00 – Dia ensolarado, com nuvens	
Esquina 1	
Esquina 2	
Esquina 3	

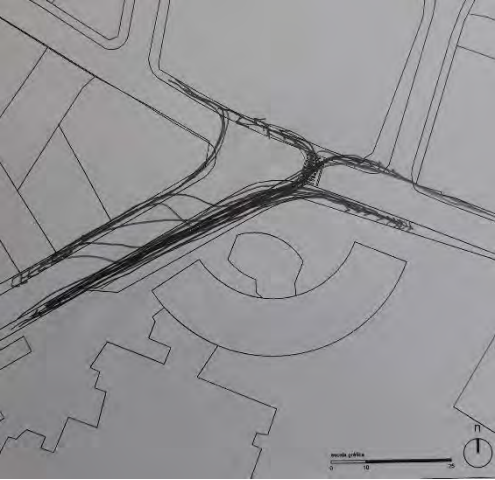
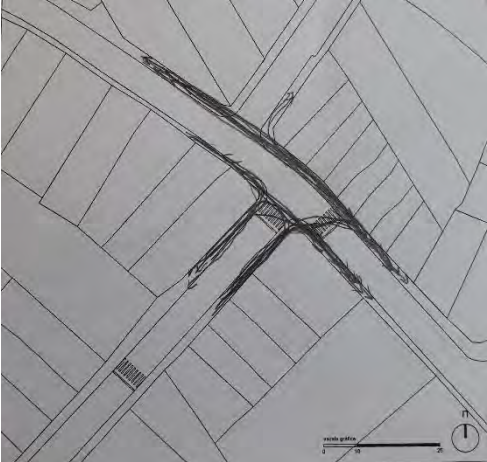
Esquina 4	
-----------	--

Tabela 7: Tabela de direção com dados do dia 24 de julho de 2023. Fonte: acervo pessoal.

02/08/2023 – Quarta-feira – 12:00 – Dia ensolarado, sem nuvens	
Esquina 1	
Esquina 2	
Esquina 3	

Esquina 4	
-----------	--

Tabela 8: Tabela de direção com dados do dia 02 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

11/08/2023 – Sexta-feira – 17:00 – Dia nublado, pouco chuvoso	
Esquina 1	
Esquina 2	
Esquina 3	

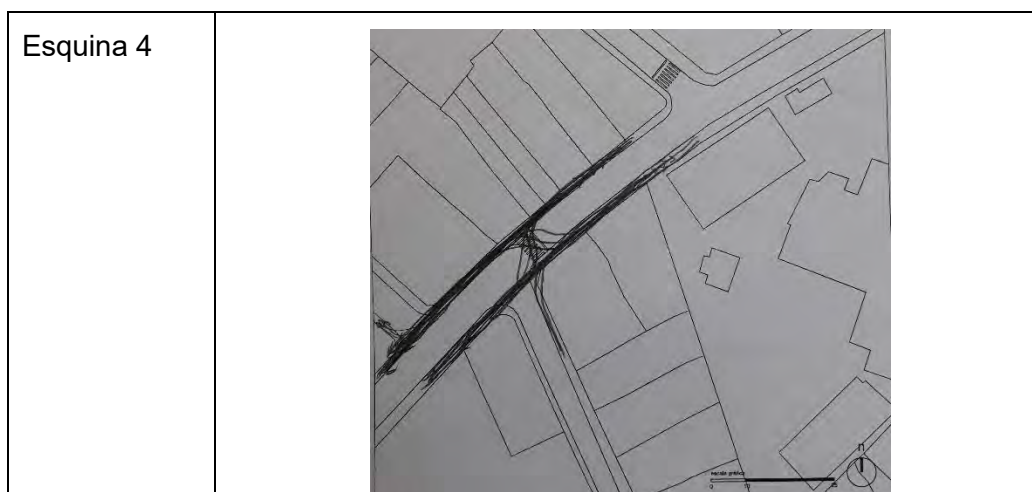
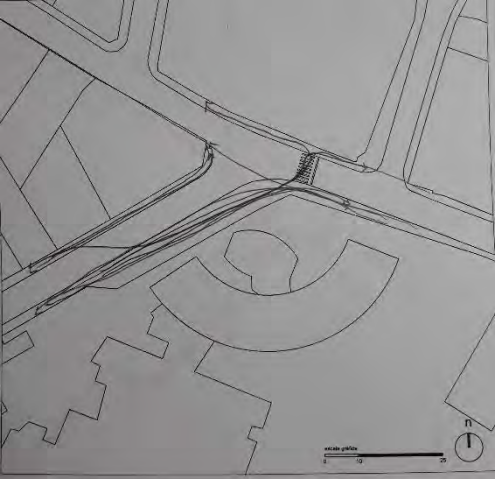
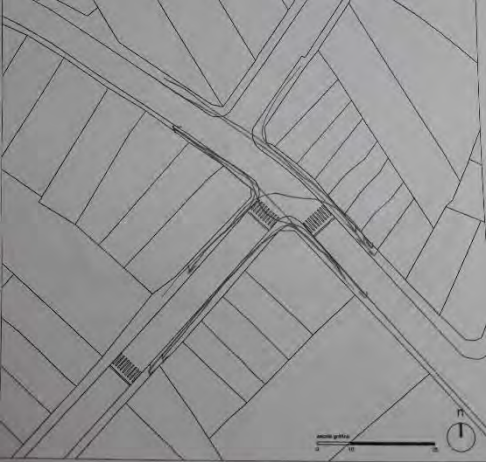


Tabela 9: Tabela de direção com dados do dia 11 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

19/08/2023 – Sábado – 12:00 – Día nublado	
Esquina 1	
Esquina 2	
Esquina 3	

Esquina 4	
-----------	--

Tabela 10: Tabela de direção com dados do dia 19 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

APÊNDICE C – TABELAS DE CONCENTRAÇÃO

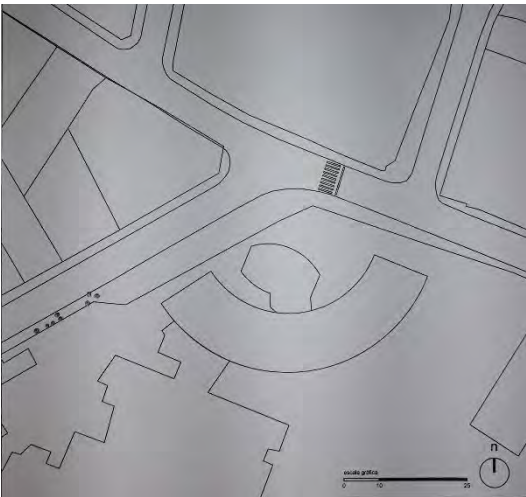
19/07/2023 – Quarta-feira – 16:00 – Dia ensolarado, sem nuvens	
Esquina 1	 Mapa de uma esquina com ruas e lotes. Há uma escala gráfica (0 a 25 metros) e uma seta norte (N) no canto inferior direito.
Esquina 2	-
Esquina 3	 Mapa de uma esquina com ruas e lotes. Há uma escala gráfica (0 a 25 metros) e uma seta norte (N) no canto inferior direito.
Esquina 4	-

Tabela 11: Tabela de concentração com dados do dia 19 de julho de 2023. Fonte: acervo pessoal.

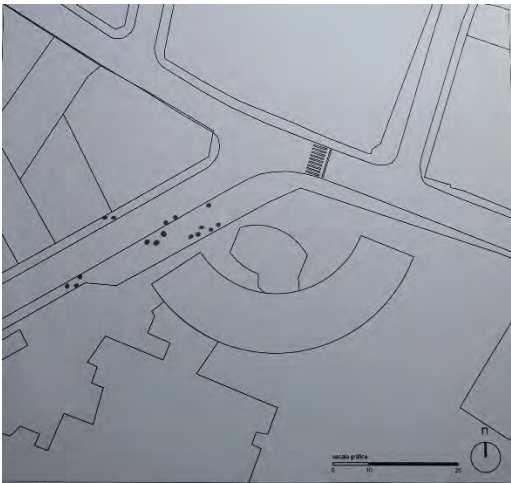
24/07/2023 – Segunda-feira – 09:00 – Dia ensolarado, com nuvens	
Esquina 1	
Esquina 2	
Esquina 3	-
Esquina 4	-

Tabela 12: Tabela de concentração com dados do dia 24 de julho de 2023. Fonte: acervo pessoal.

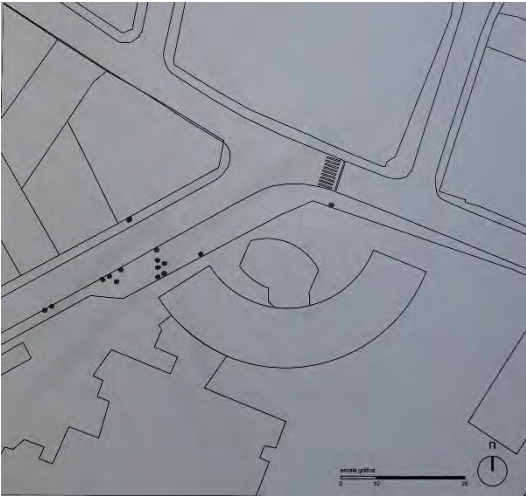
02/08/2023 – Quarta-feira – 12:00 – Dia ensolarado, sem nuvens	
Esquina 1	
Esquina 2	-
Esquina 3	
Esquina 4	-

Tabela 13: Tabela de concentração com dados do dia 02 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

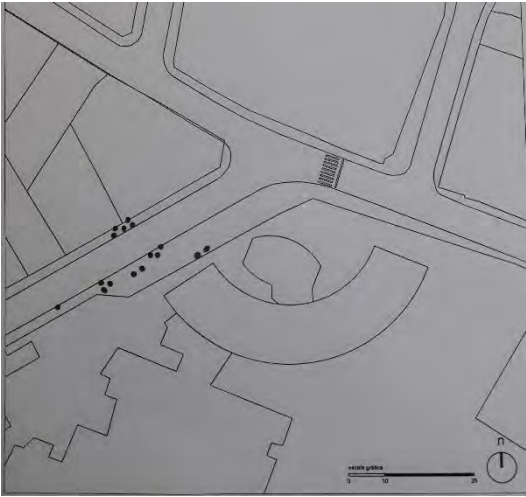
11/08/2023 – Sexta-feira – 17:00 – Dia nublado, pouco chuvoso	
Esquina 1	
Esquina 2	-
Esquina 3	-
Esquina 4	-

Tabela 14: Tabela de concentração com dados do dia 11 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

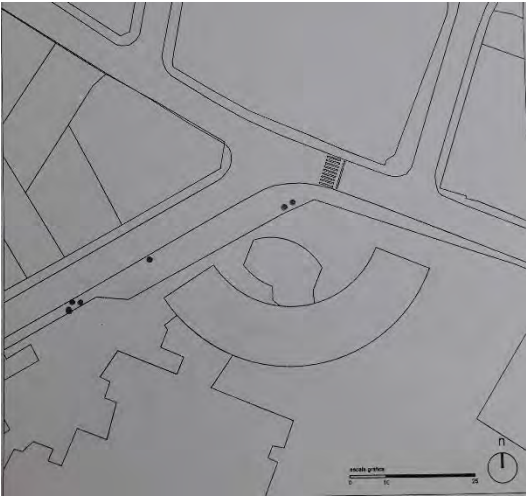
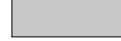
19/08/2023 – Sábado – 12:00 – Dia nublado	
Esquina 1	
Esquina 2	-
Esquina 3	
Esquina 4	-

Tabela 15: Tabela de concentração com dados do dia 19 de agosto de 2023. Fonte: acervo pessoal.

APÊNDICE D – QR CODE VÍDEO DA EXPERIÊNCIA DO USUÁRIO

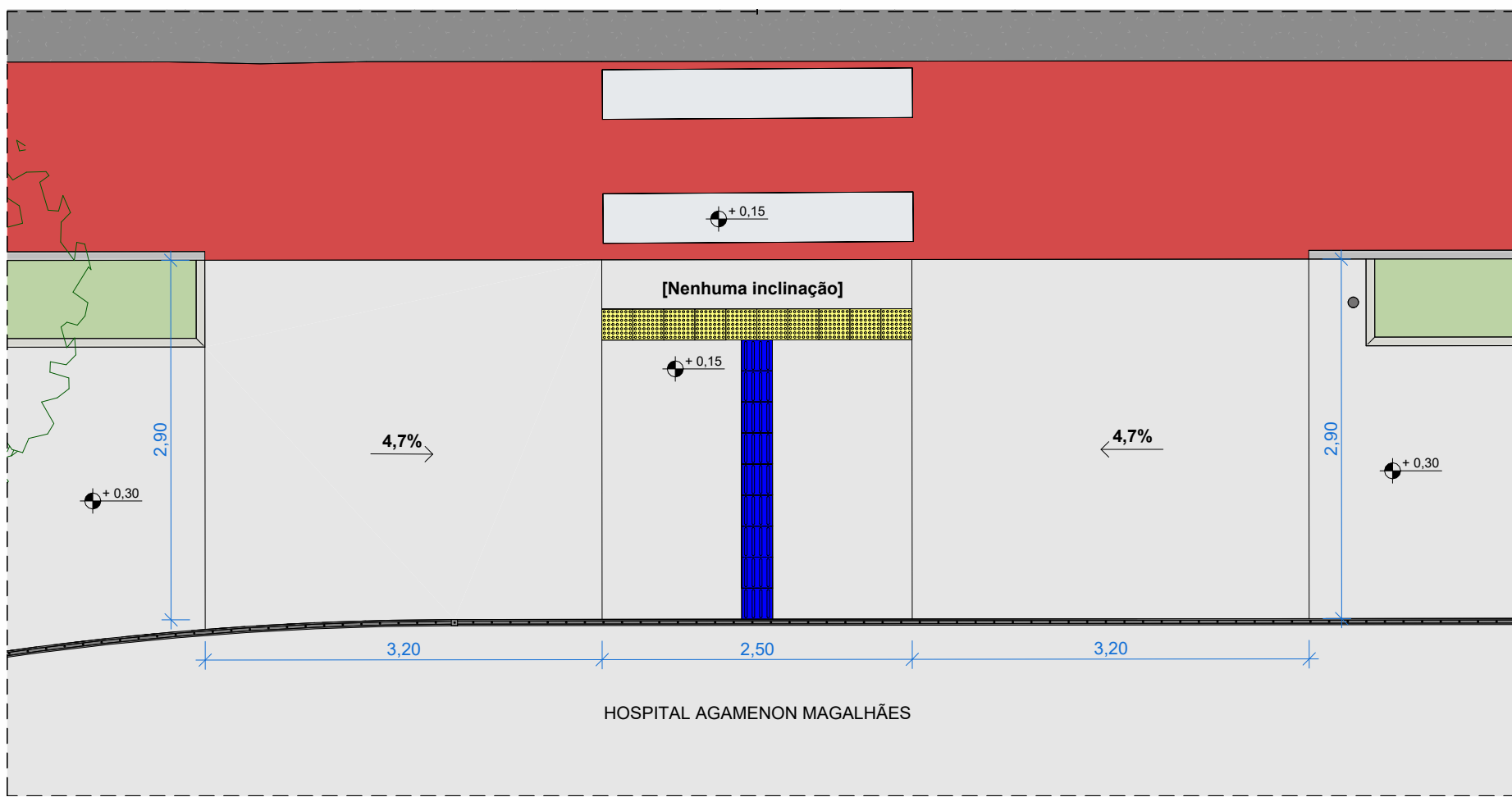




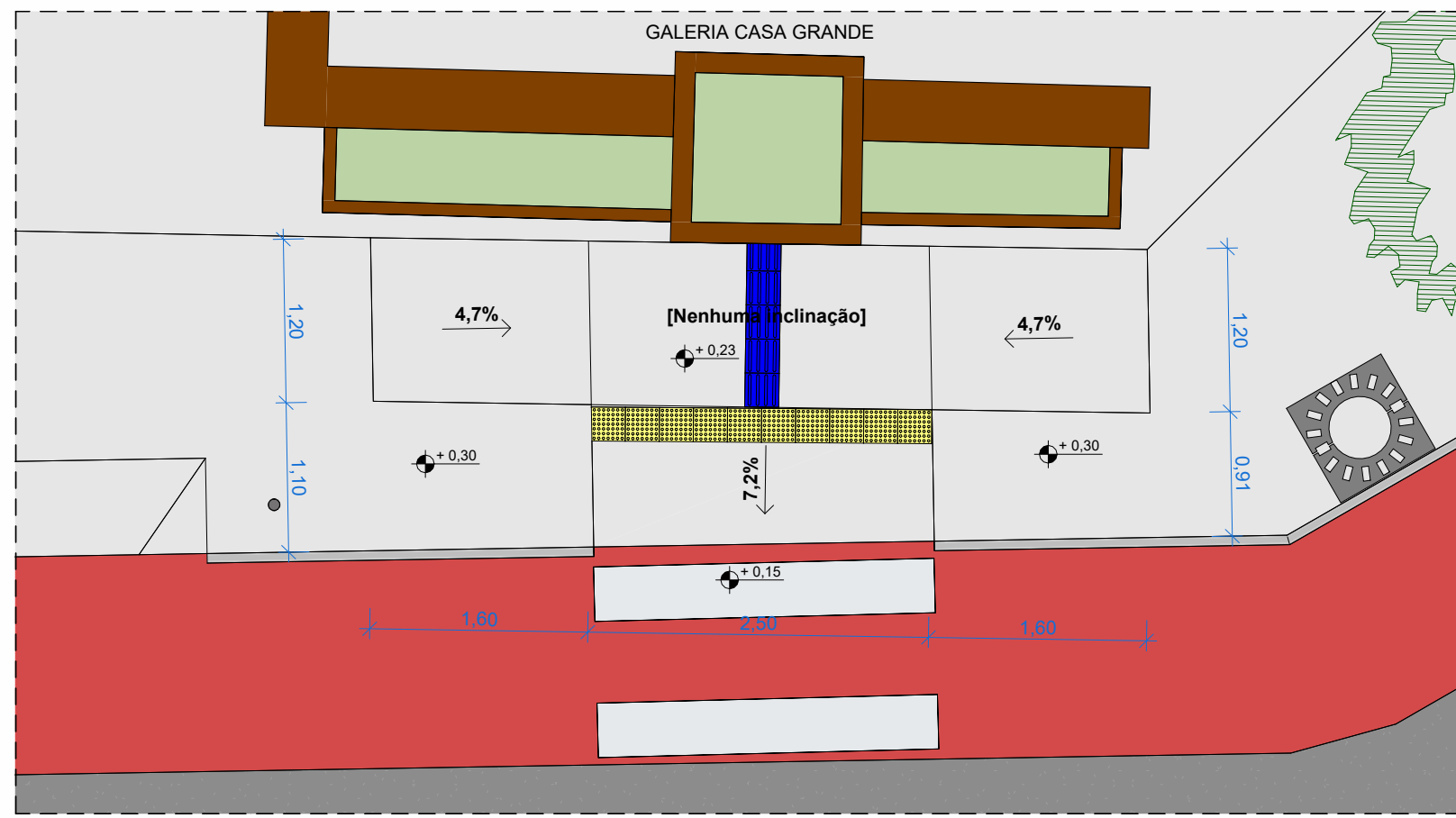
LEGENDA	
	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS



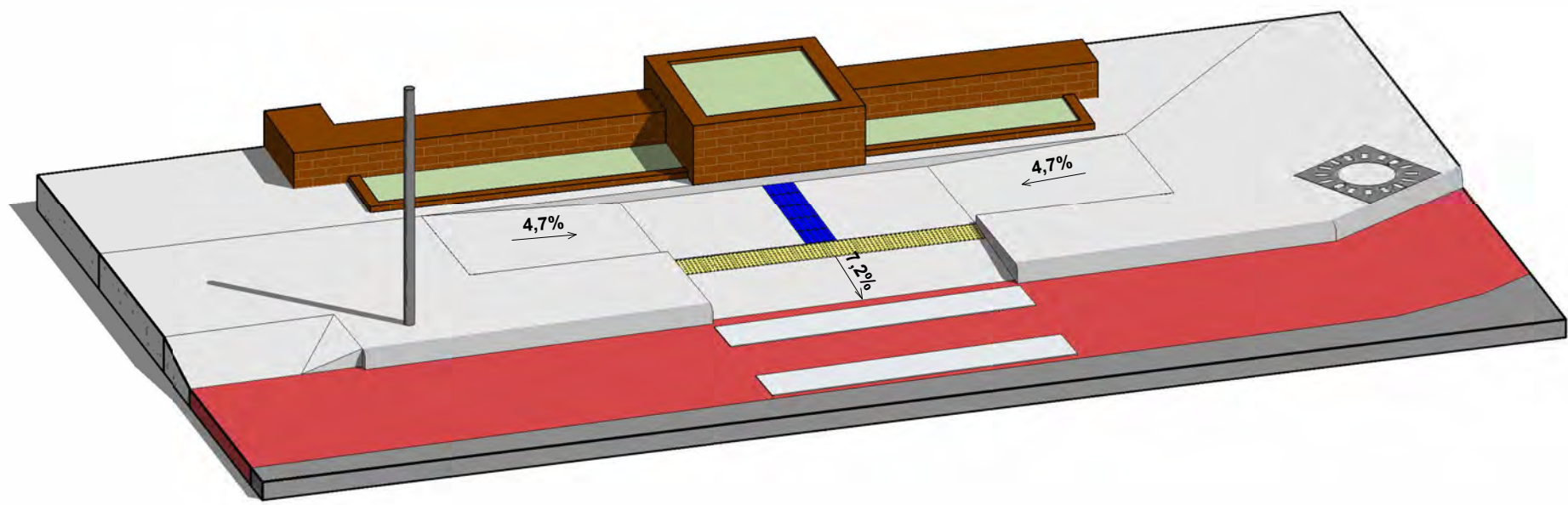
2 **PLANTA BAIXA PROPOSTA - ESQUINA 01**
1 : 500



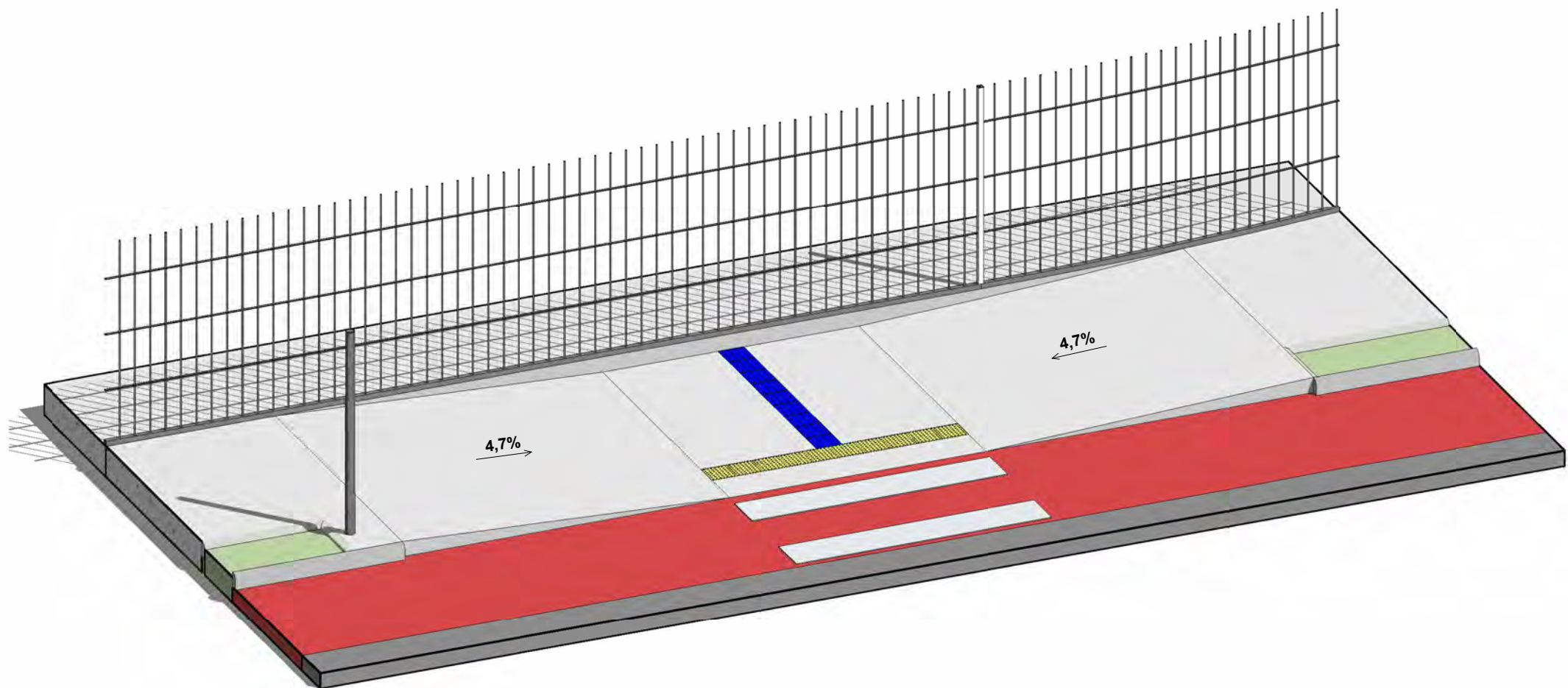
5 **DETALHAMENTO 02 - ESQ. 01 - PLANTA BAIXA**
1 : 50



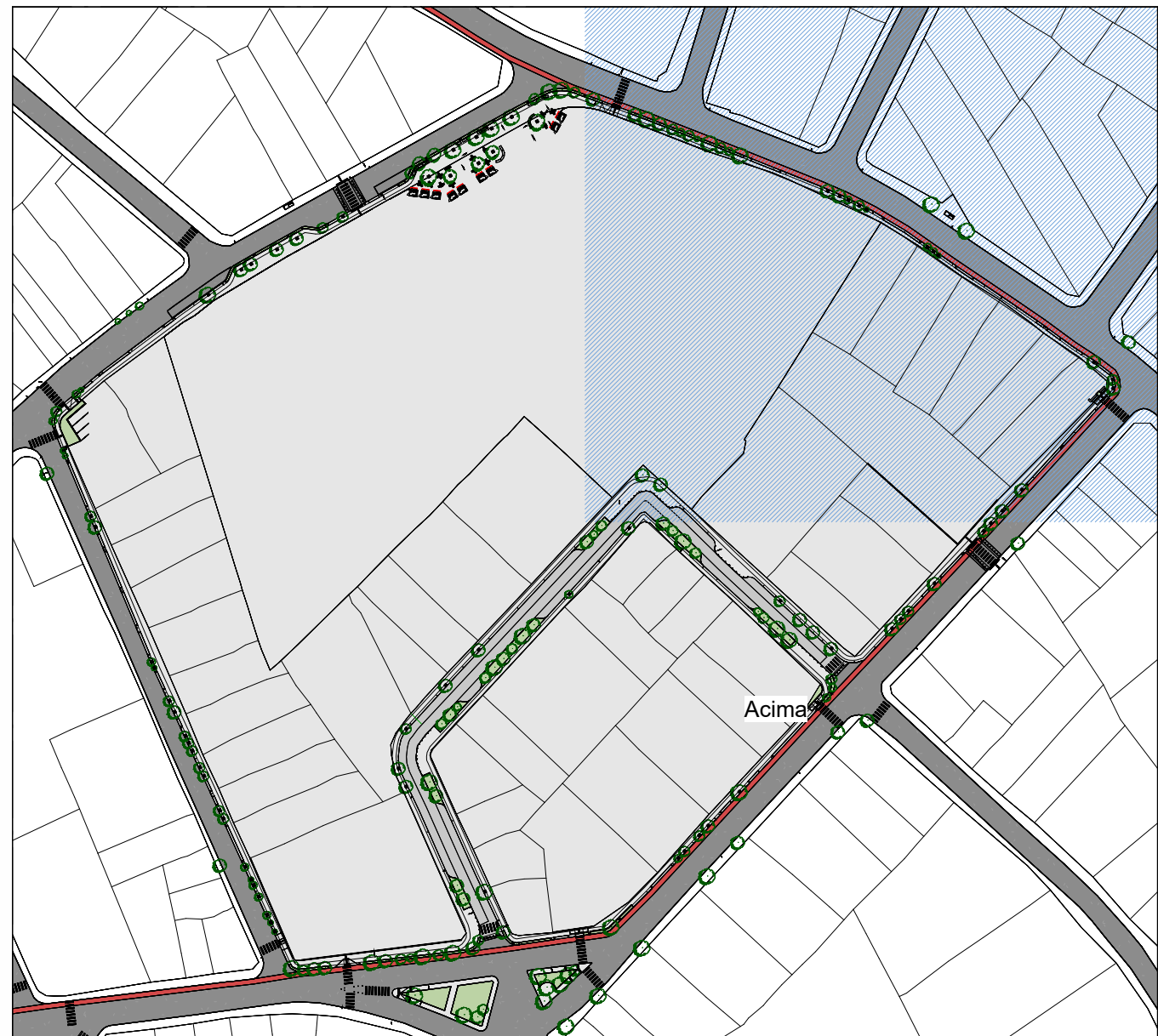
3 **DETALHAMENTO 01 - ESQ. 01 - PLANTA BAIXA**
1 : 50



4 **DETALHAMENTO 01 - ESQ. 01 - ISOMÉTRICA**



6 **DETALHAMENTO 02 - ESQ. 01 - ISOMÉTRICA**

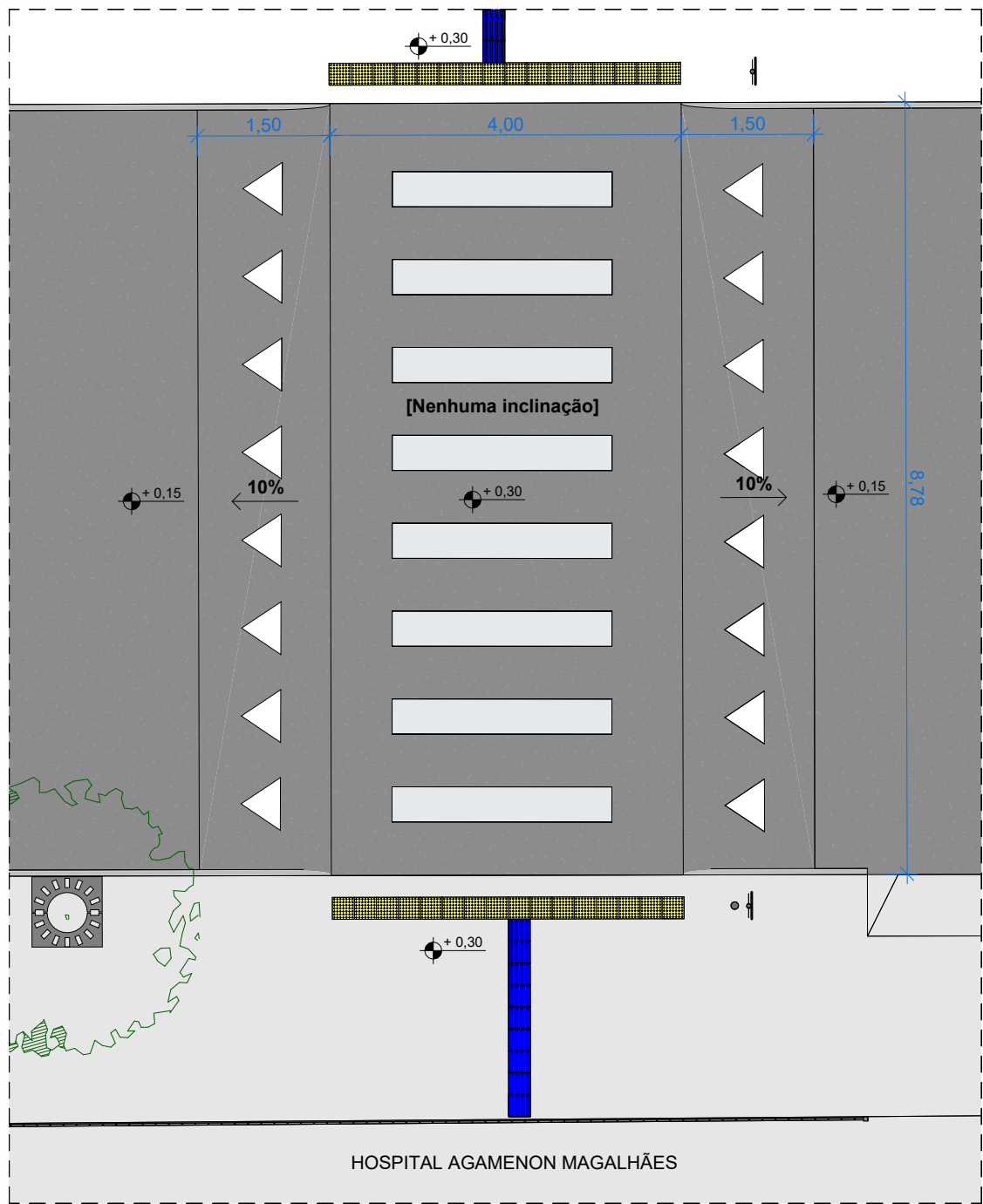
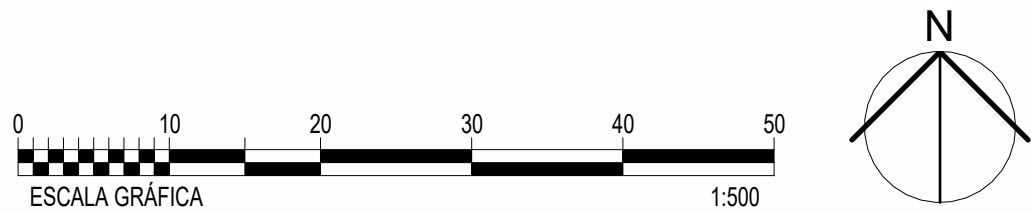


1 **REGIÃO DE RECORTE ESQUINA 01**
1 : 2000

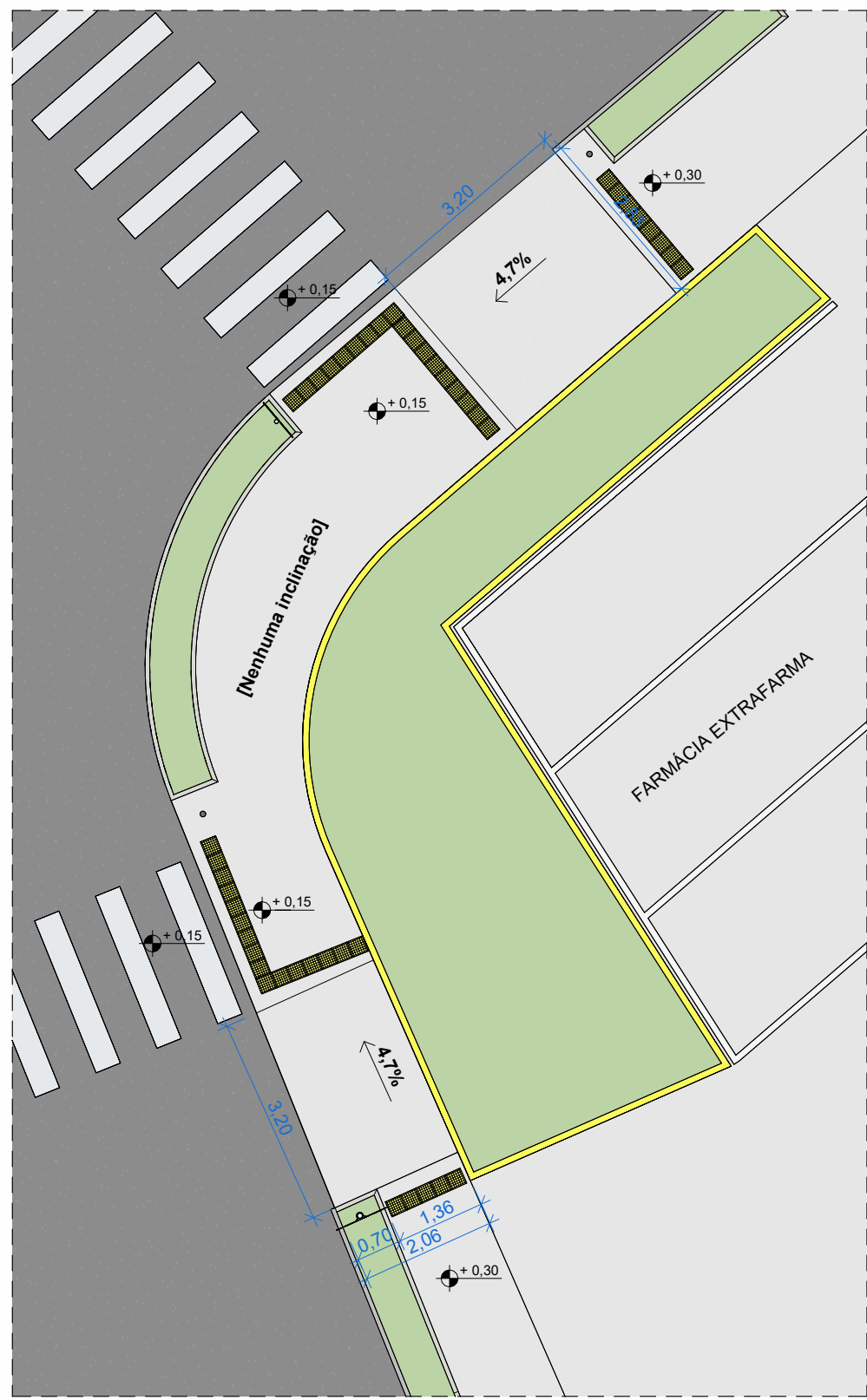
LEGENDA	
	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS



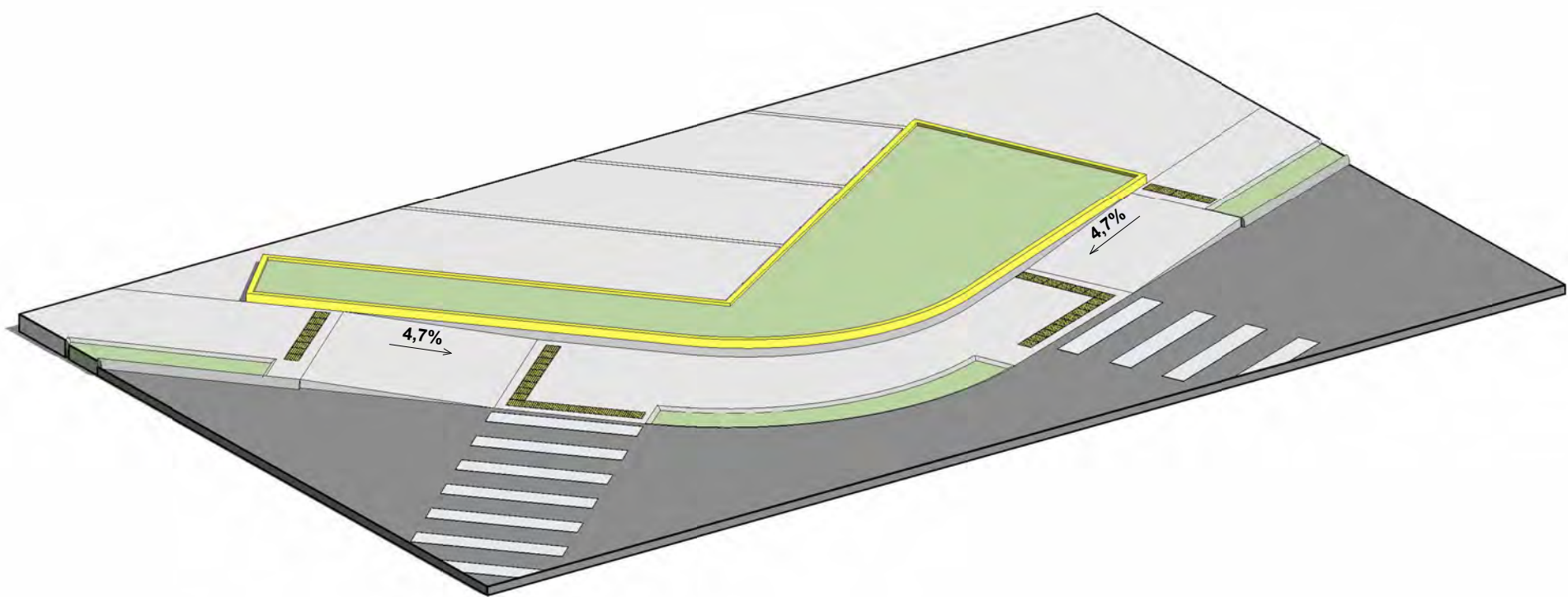
2 PLANTA BAIXA PROPOSTA - ESQUINA 02
1 : 500



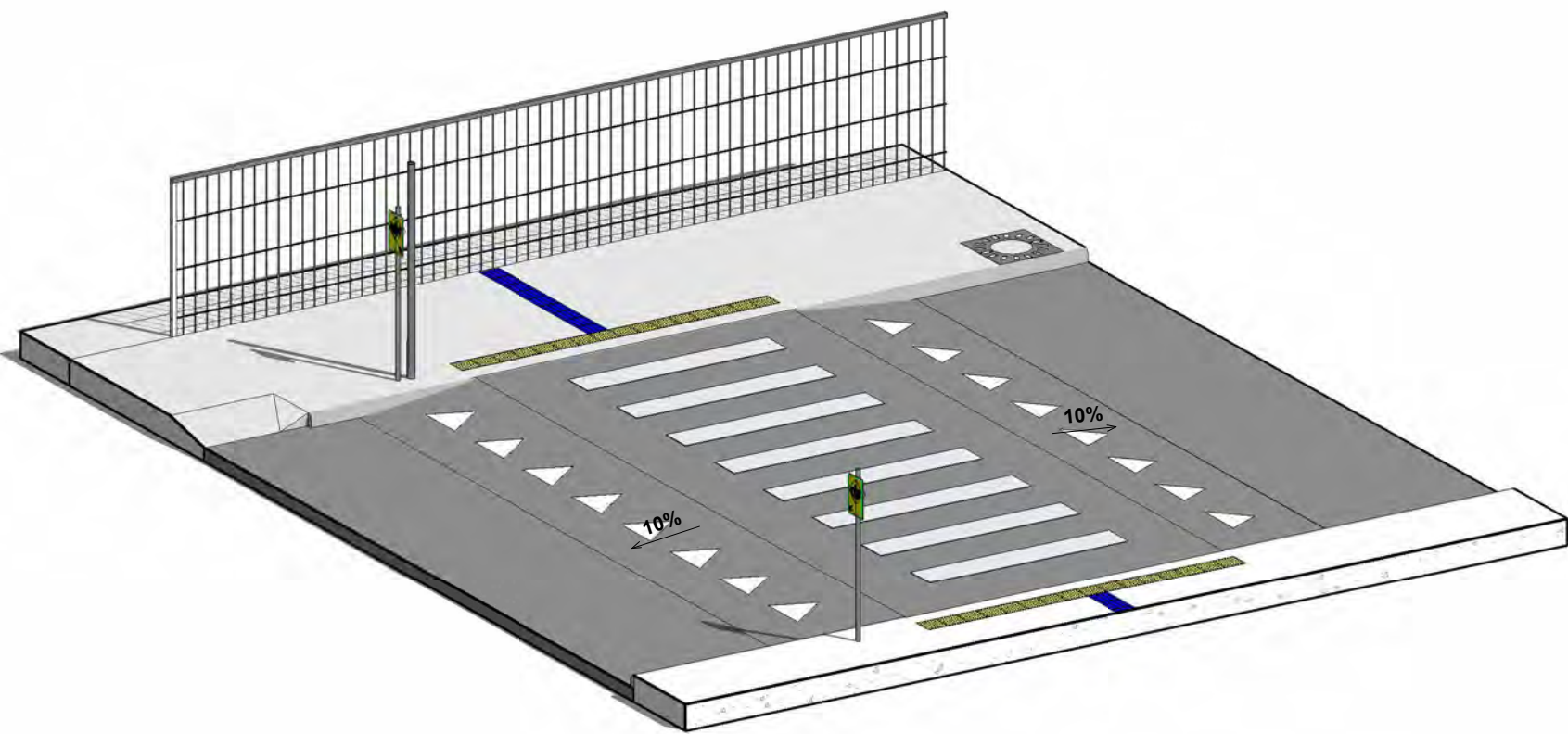
5 DETALHAMENTO 02 - ESQ. 02 - PLANTA BAIXA
1 : 75



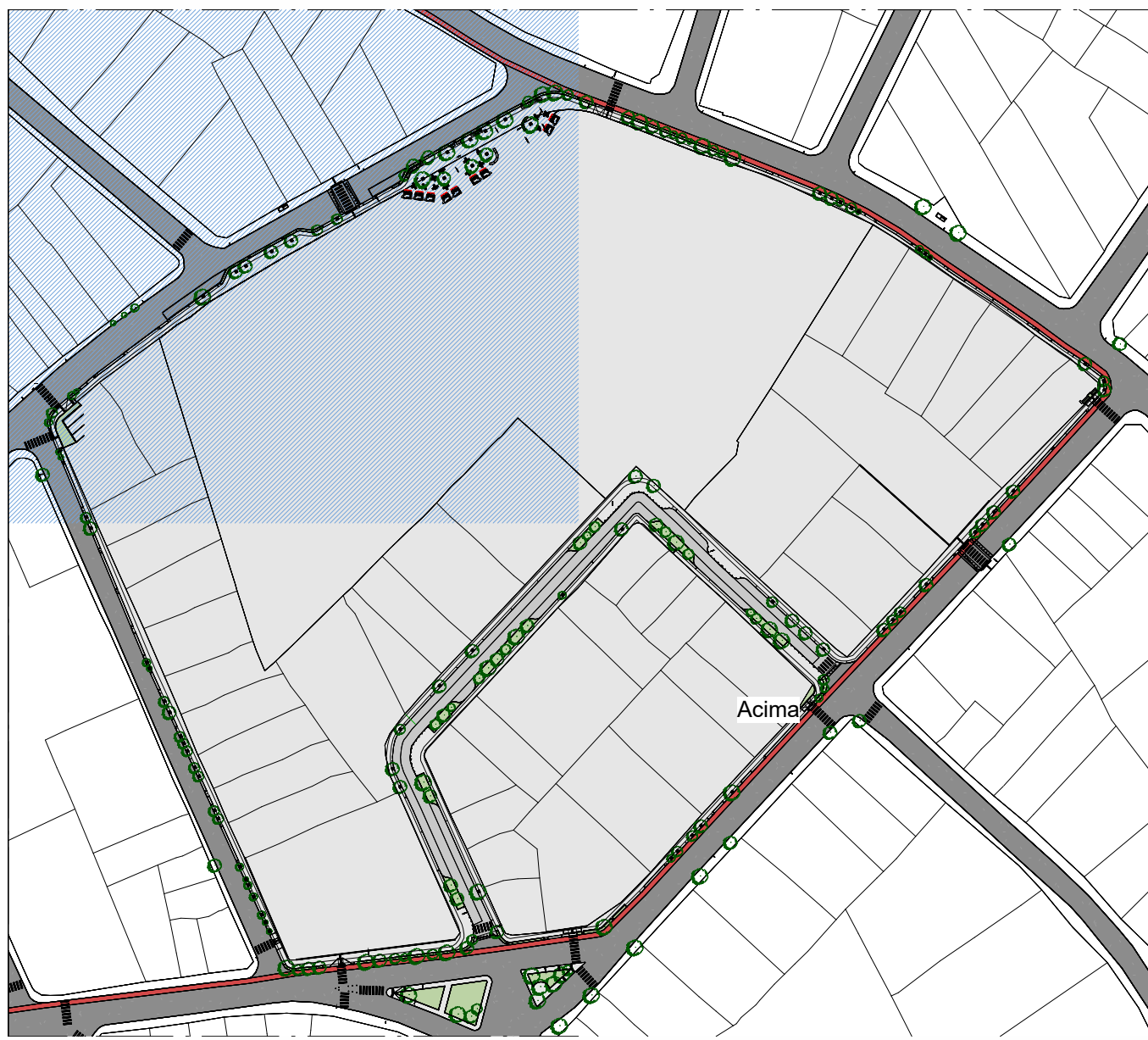
3 DETALHAMENTO 01 - ESQ. 02 - PLANTA BAIXA
1 : 100



4 DETALHAMENTO 01 - ESQ. 02 - ISOMÉTRICO



6 DETALHAMENTO 02 - ESQ. 02 - ISOMÉTRICO



1 REGIÃO DE RECORTE ESQUINA 02
1 : 2000

LEGENDA

	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
ARQUITETURA E URBANISMO

ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA

PLANTA BAIXA ESQUINA 2

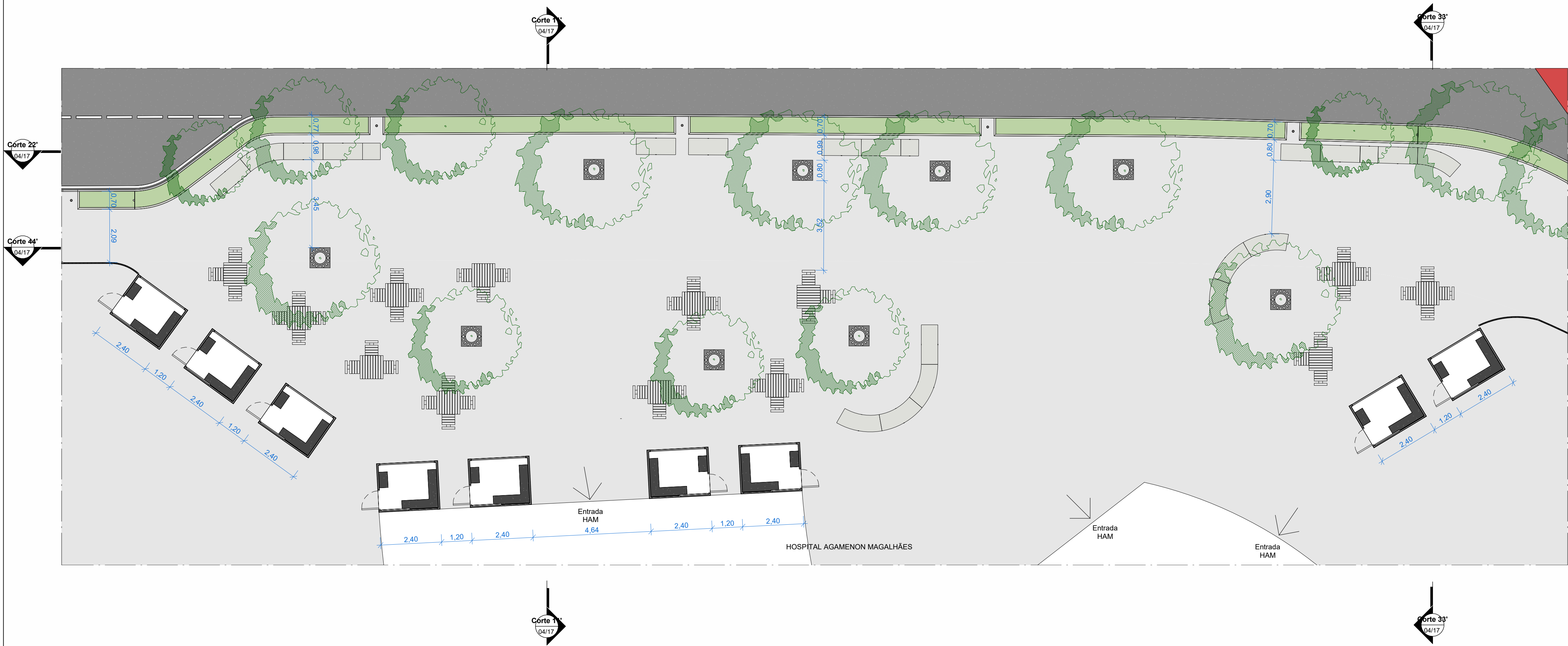
Escala: Indicada

Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões

Orientador: Vinicius Albuquerque Fulgêncio

Data: 04 de março de 2024

03/17



1 **DETALHAMENTO 03 - ESQ. 02 - PLANTA BAIXA**
1 : 100



2 **Corte 11'**
1 : 150



3 **Corte 22'**
1 : 150



4 **Corte 33'**
1 : 150



5 **Corte 44'**
1 : 150



6 **REGIÃO DE RECORTE PRAÇA DE ALIMENT.**
1 : 2000

LEGENDA	
	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS
	QUIOSQUES
	BANCOS DE CONCRETO
	MESA FIXA COM VAGA ACESSÍVEL
	MESA FIXA



1 **Ponto de vista 1**



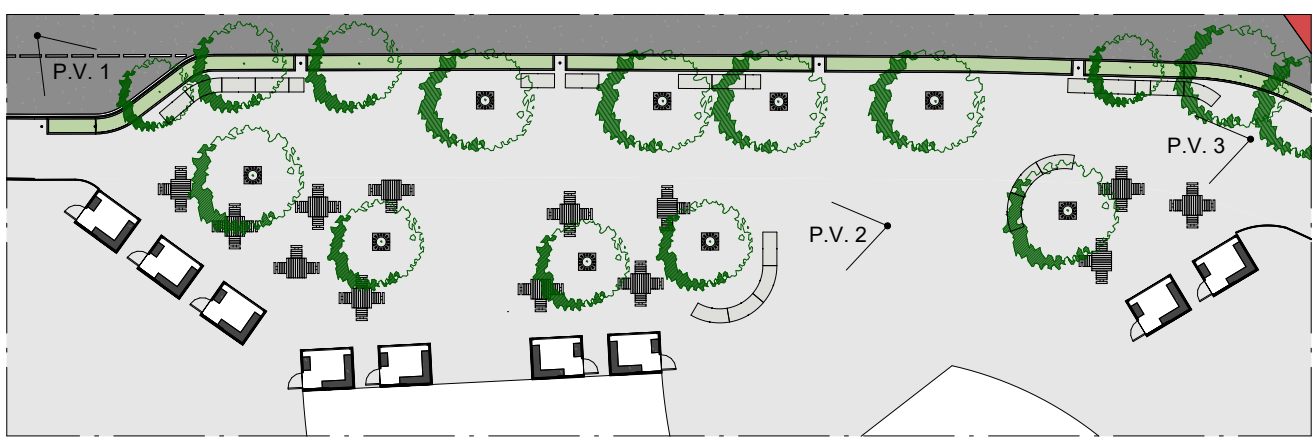
2 **Ponto de vista 2**



3 **Ponto de vista 3**



4 **Vôo de Pássaro**

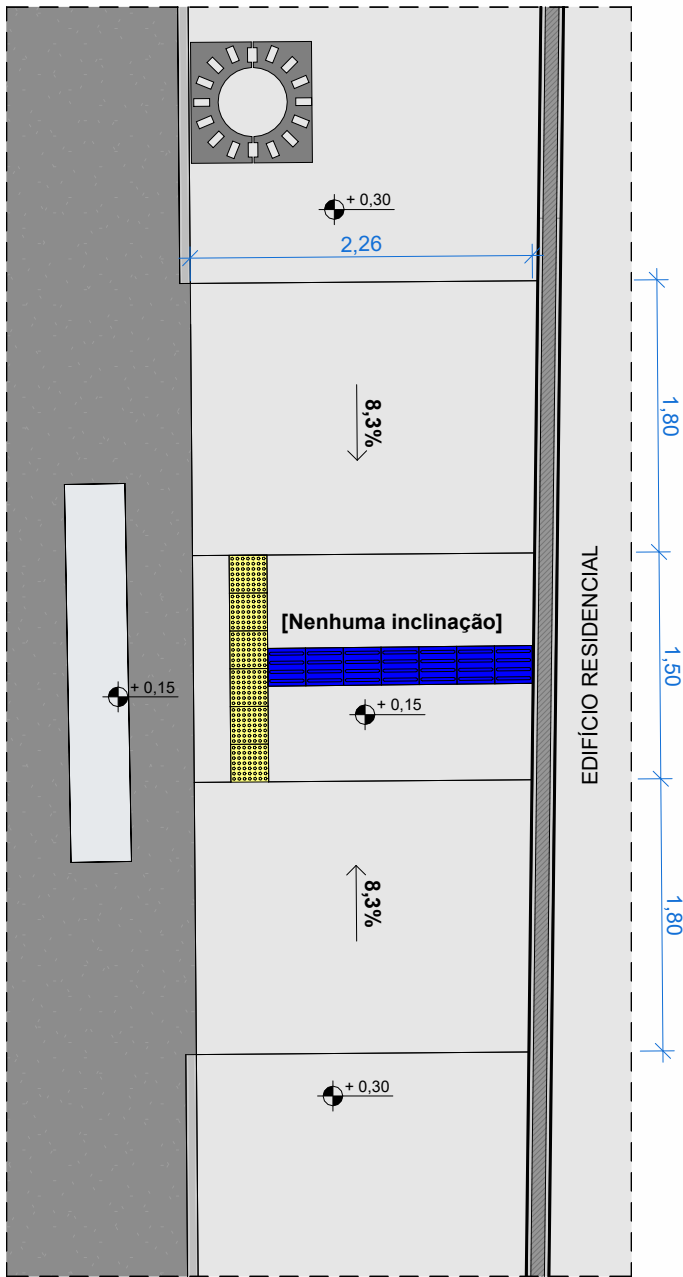


5 **PLANTA BAIXA - PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO**
1 : 350



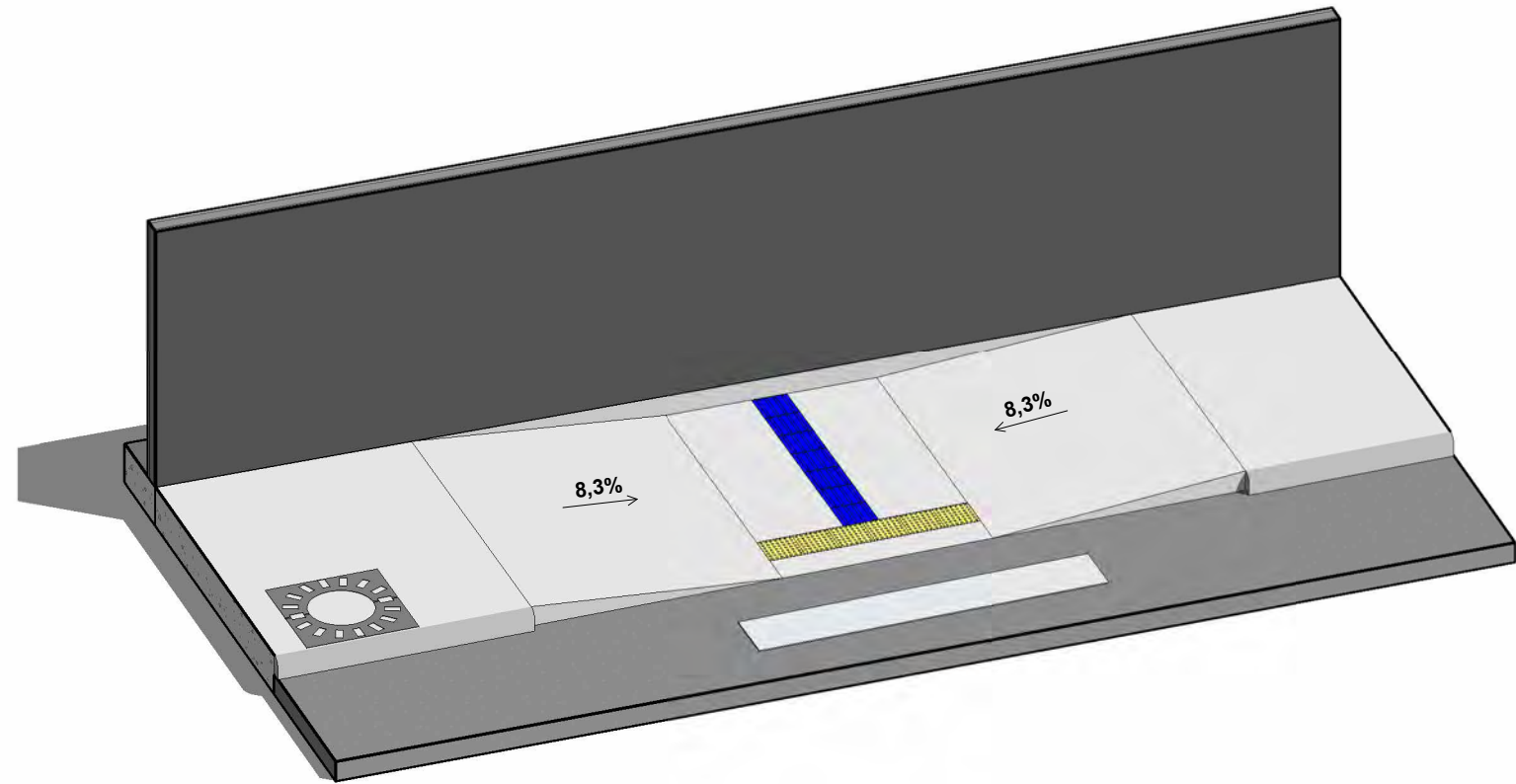
2 PLANTA BAIXA PROPOSTA - ESQUINA 03

1 : 500

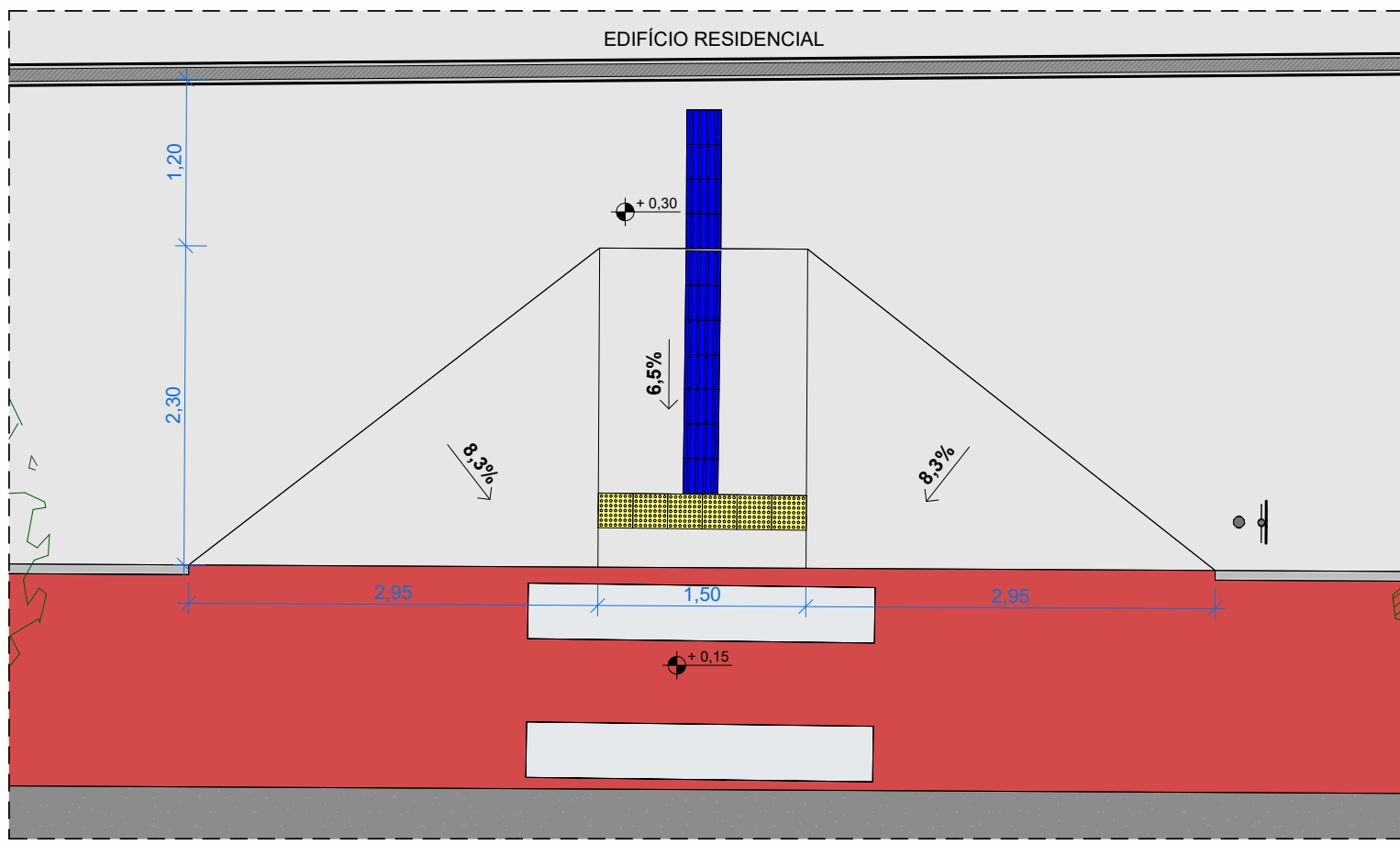


3 DETALHAMENTO 01 - ESQ. 03 - PLANTA BAIXA

1 : 50

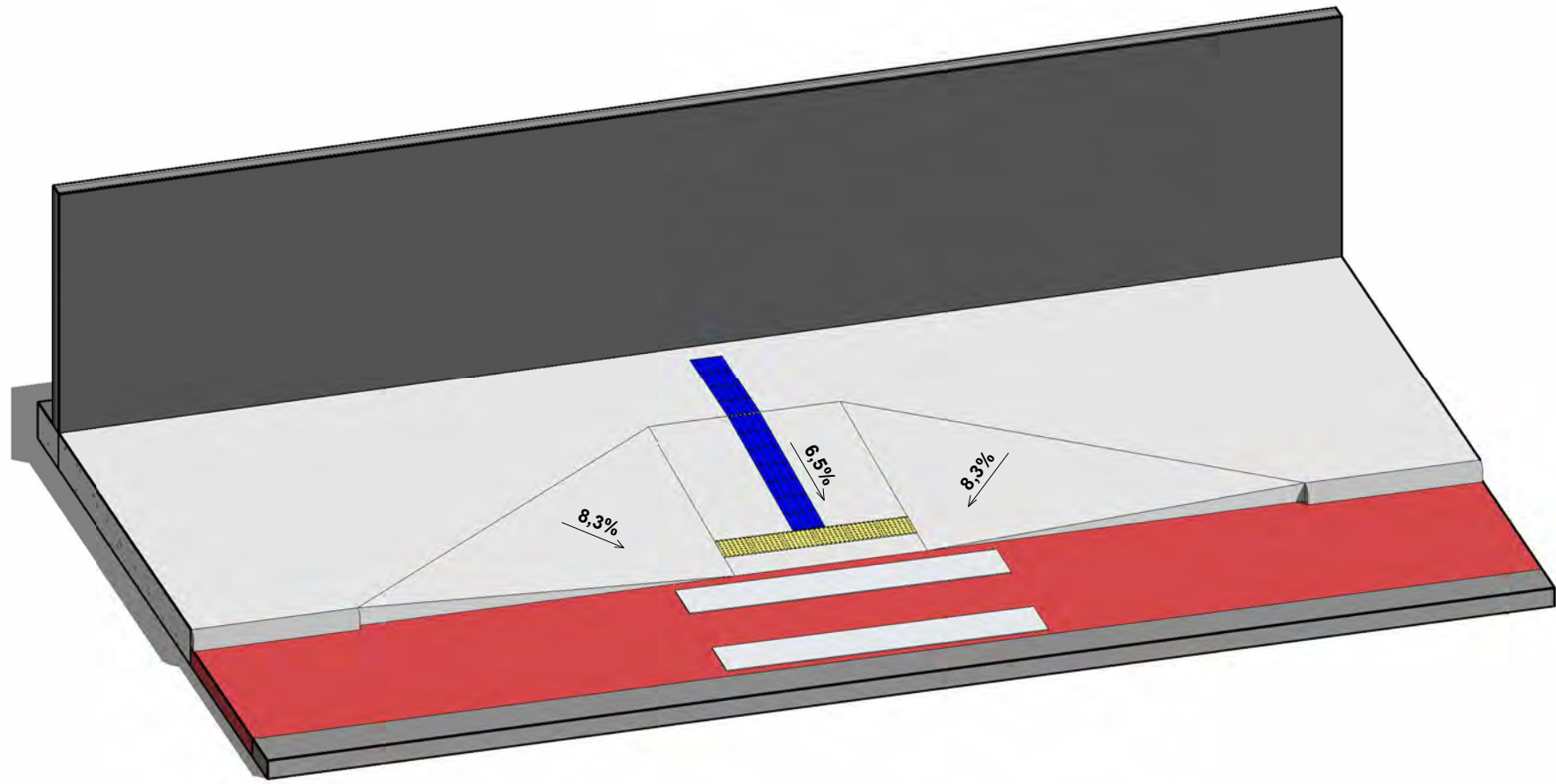


4 DETALHAMENTO 01 - ESQ. 03 - ISOMÉTRICO

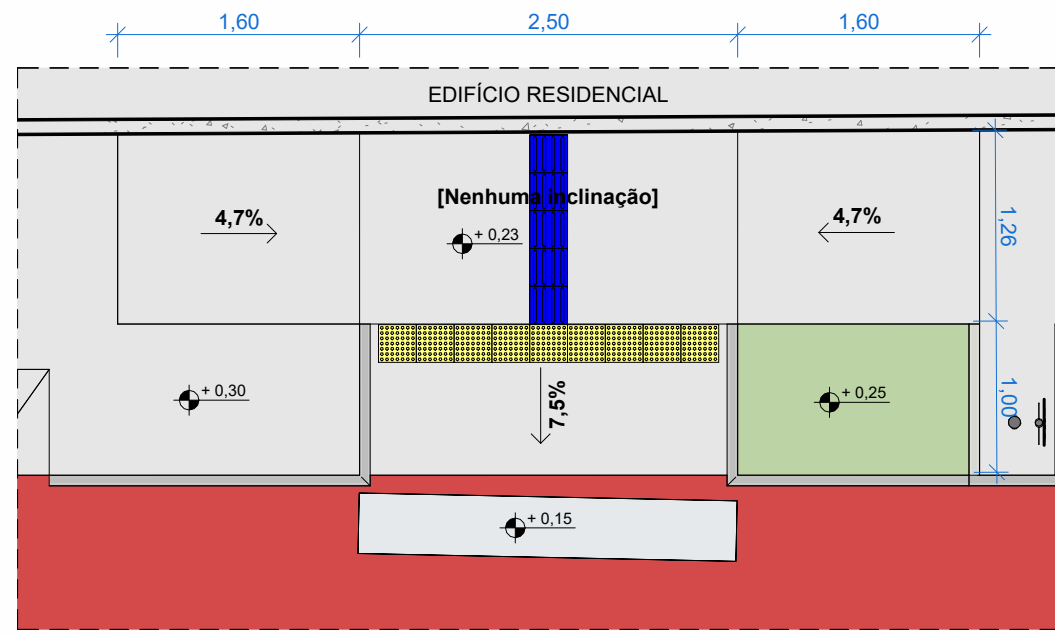


5 DETALHAMENTO 02 - ESQ. 03 - PLANTA BAIXA

1 : 50

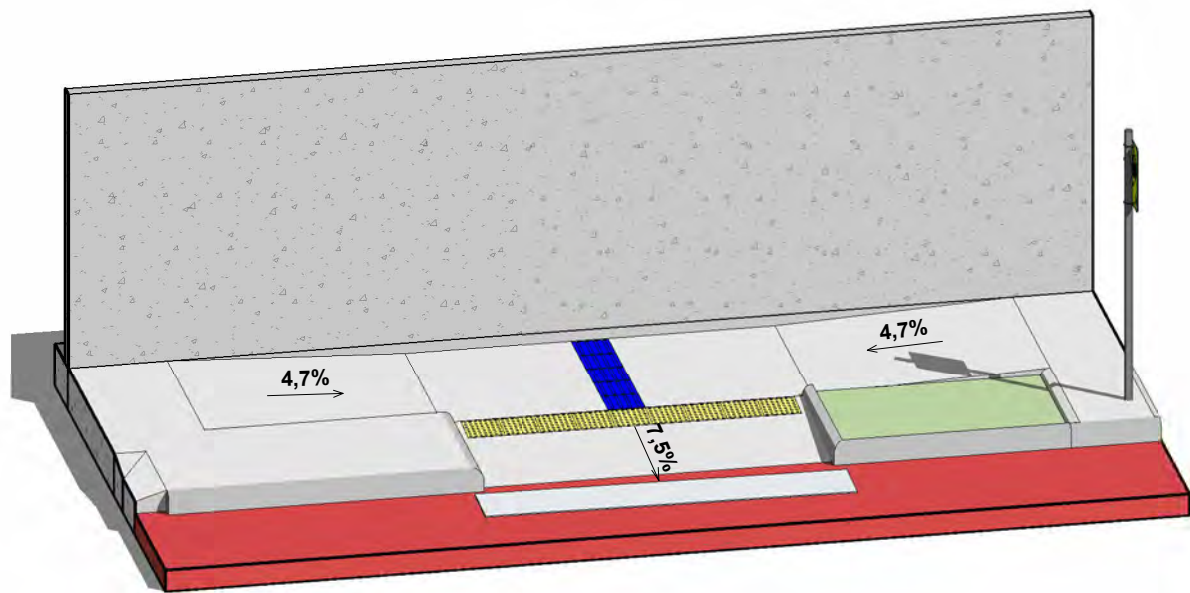


6 DETALHAMENTO 02 - ESQ. 03 - ISOMÉTRICO

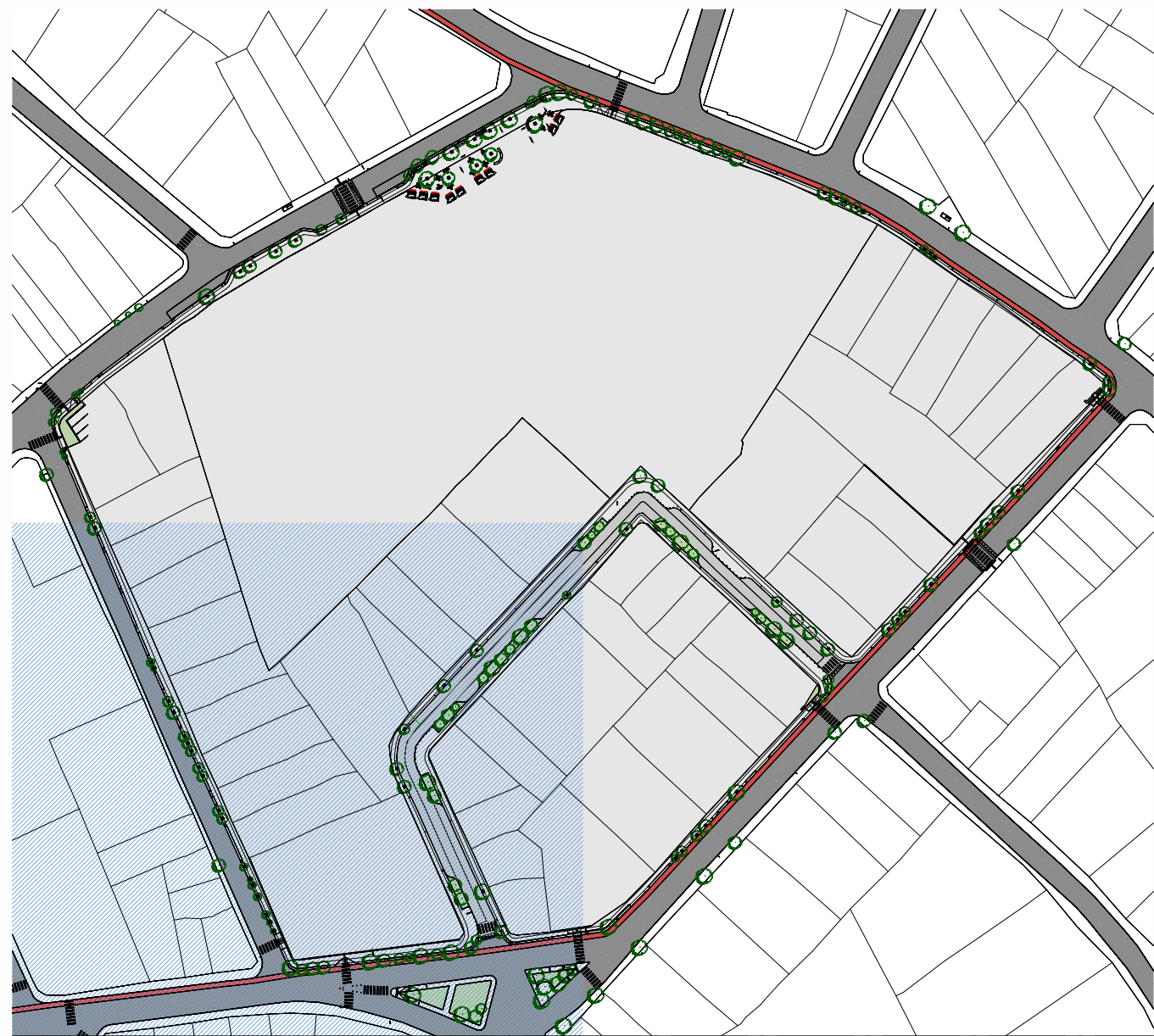


7 DETALHAMENTO 03 - ESQ. 03 - PLANTA BAIXA

1 : 50



8 DETALHAMENTO 03 - ESQ. 03 - ISOMÉTRICO



1 REGIÃO DE RECORTE ESQUINA 03

1 : 2000

LEGENDA

	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
ARQUITETURA E URBANISMO

ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA

PLANTA BAIXA ESQUINA 3

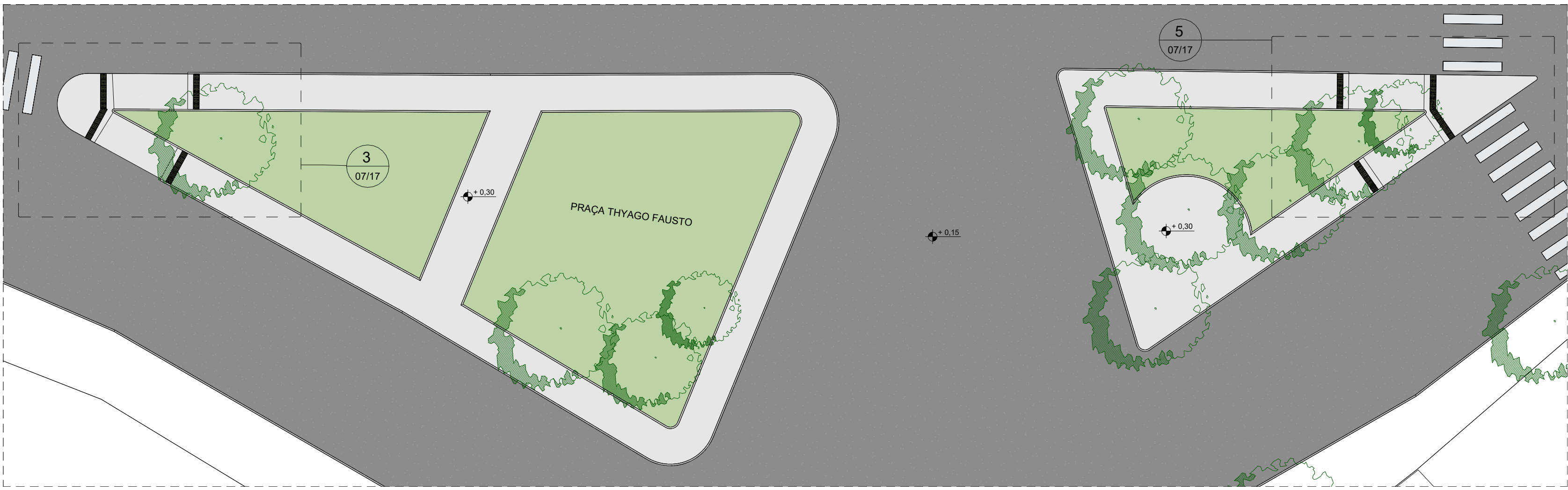
Escala: Indicada

Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões

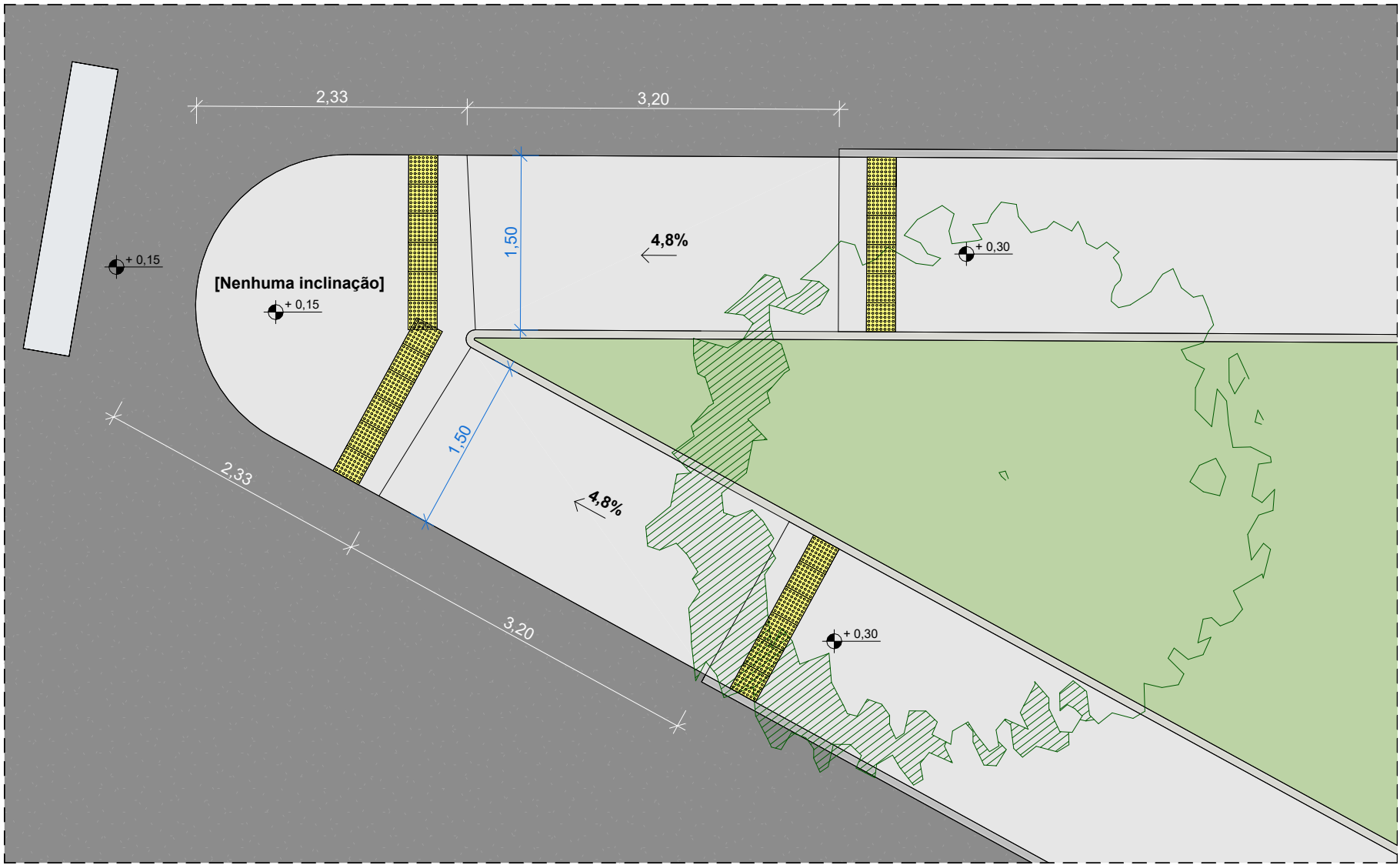
Orientador: Vinicius Albuquerque Fulgêncio

Data: 04 de março de 2024

06/17



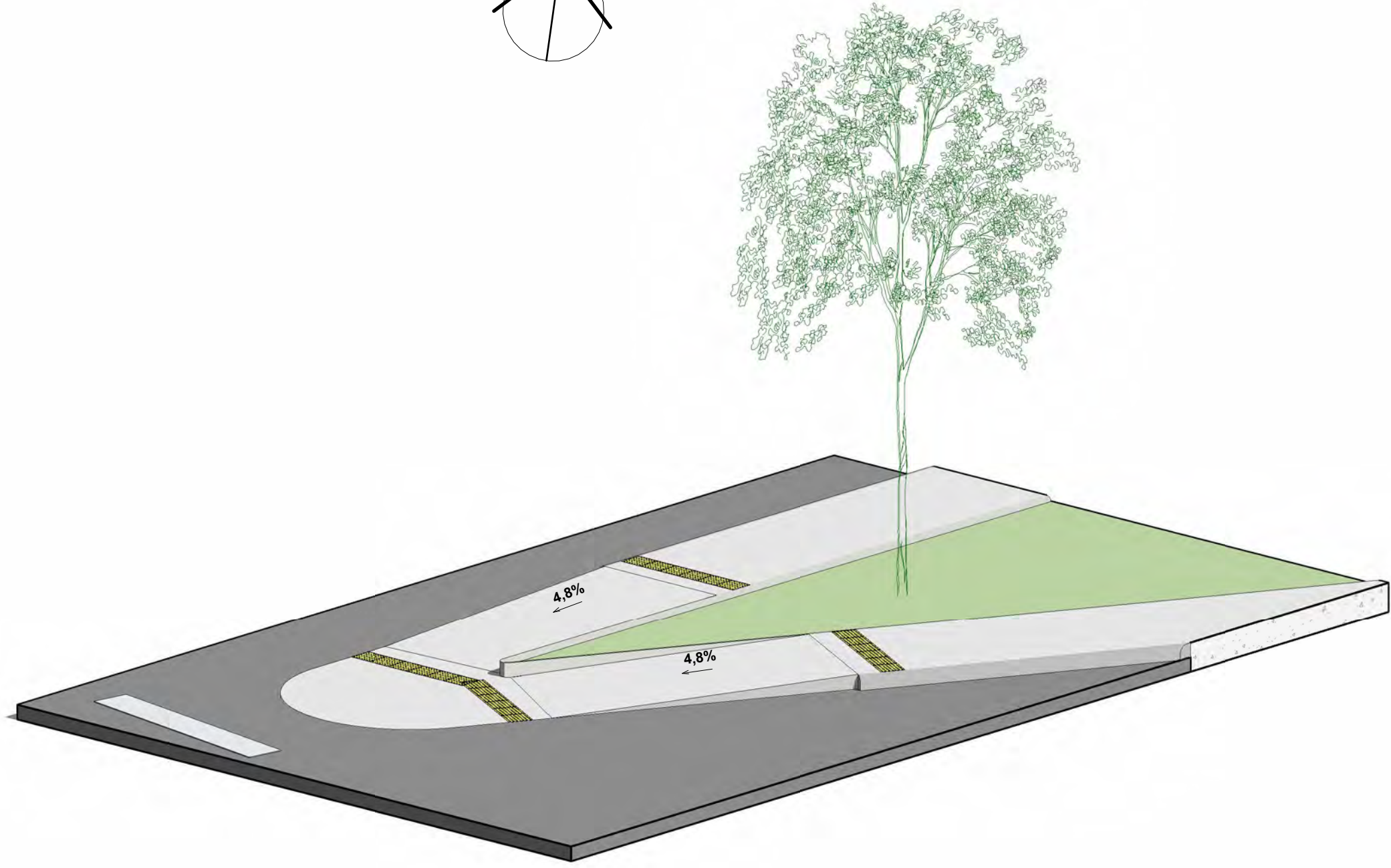
2 DETALHAMENTO 04 - ESQ. 03 - PRAÇA THYAGO FAUSTO - PLANTA BAIXA
1 : 150



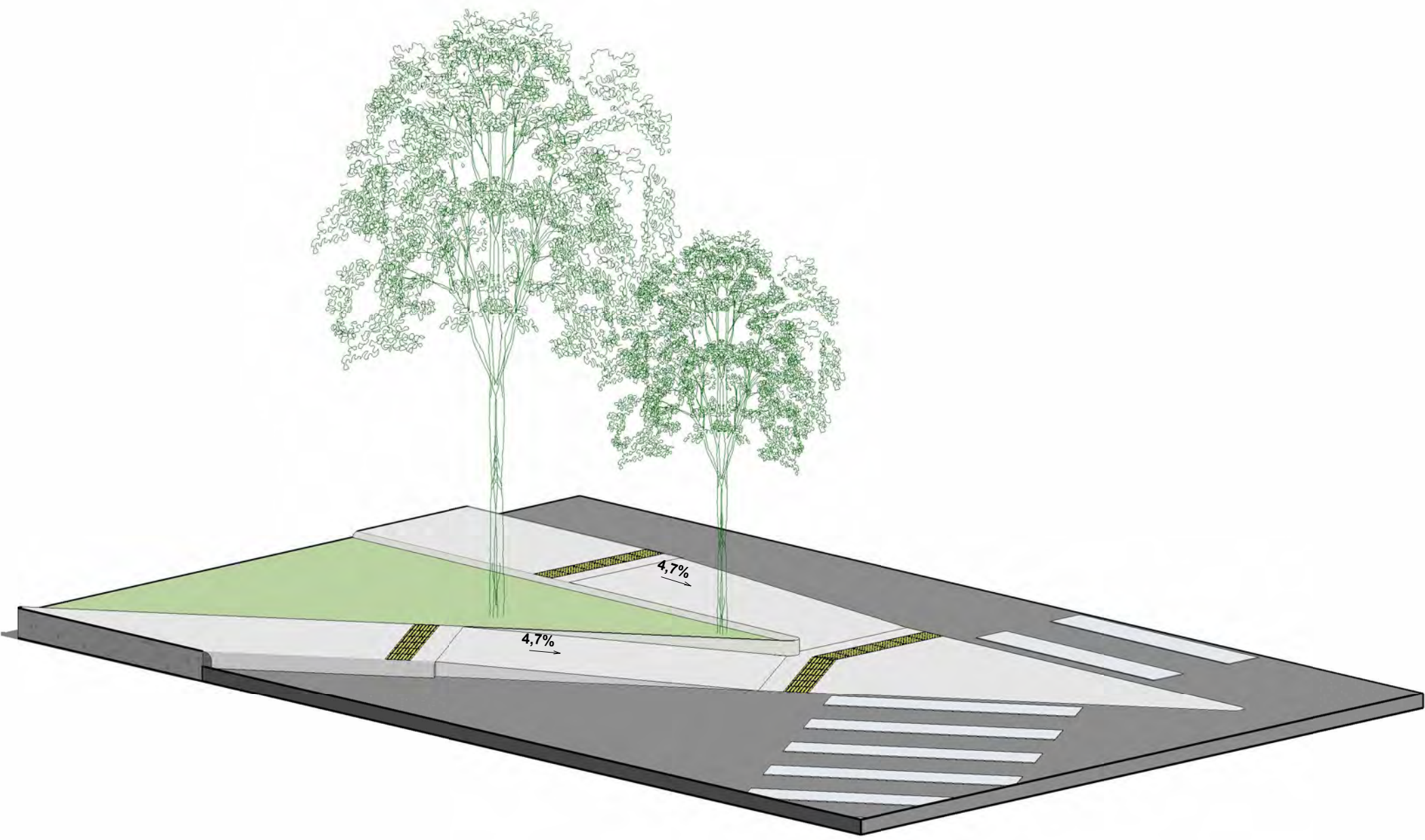
3 DETALHAMENTO 01 - PRAÇA THYAGO FAUSTO - PLANTA BAIXA
1 : 50



5 DETALHAMENTO 02 - PRAÇA THYAGO FAUSTO - PLANTA BAIXA
1 : 50



4 DETALHAMENTO 01 - PRAÇA THYAGO FAUSTO - ISOMÉTRICO



6 DETALHAMENTO 02 - PRAÇA THYAGO FAUSTO - ISOMÉTRICO



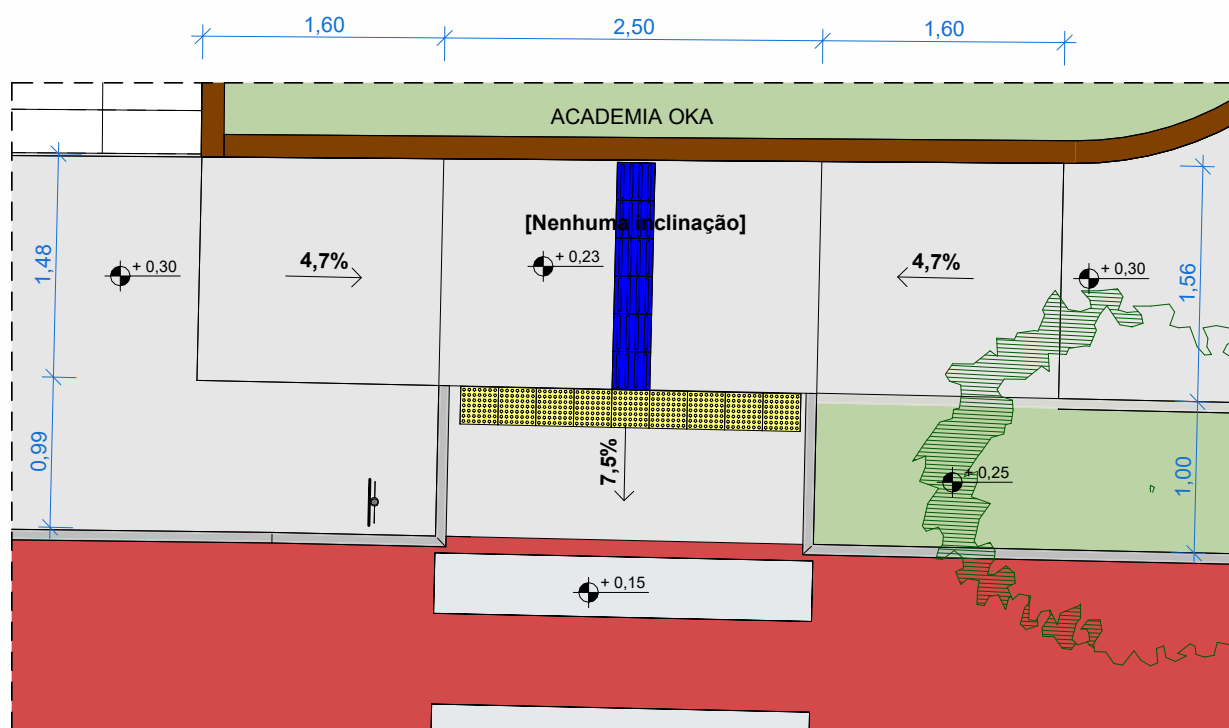
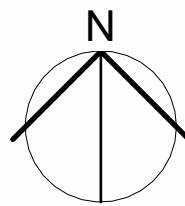
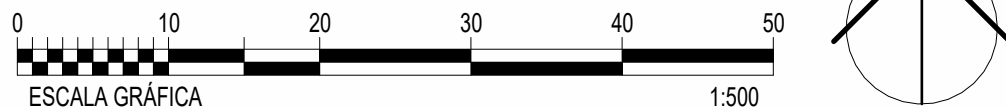
1 REGIÃO DE RECORTE PRAÇA
1 : 2000

LEGENDA	
	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS



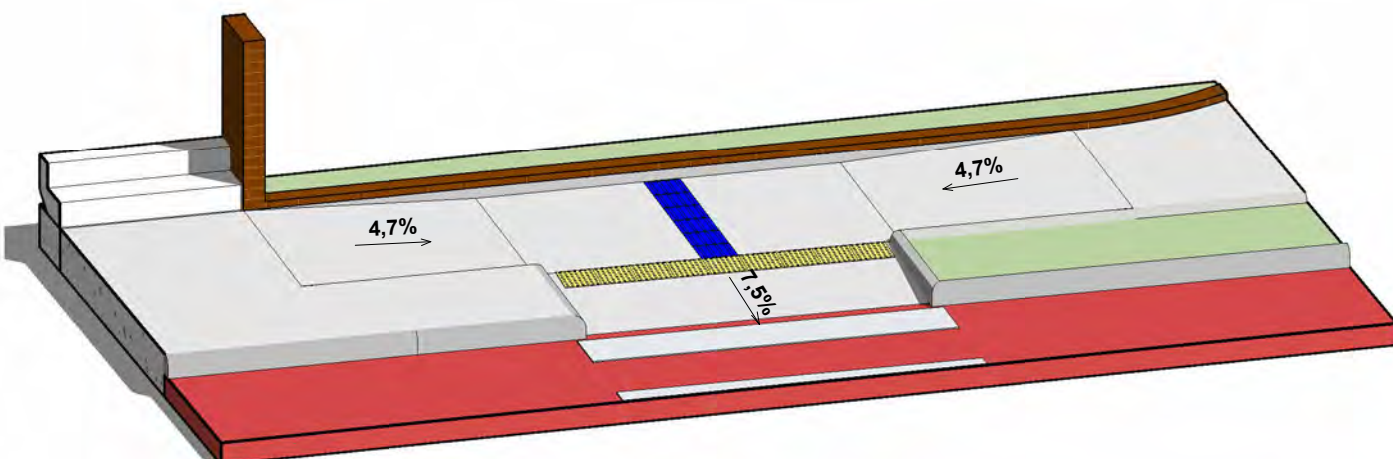
2 PLANTA BAIXA PROPOSTA - ESQUINA 04

1 : 500



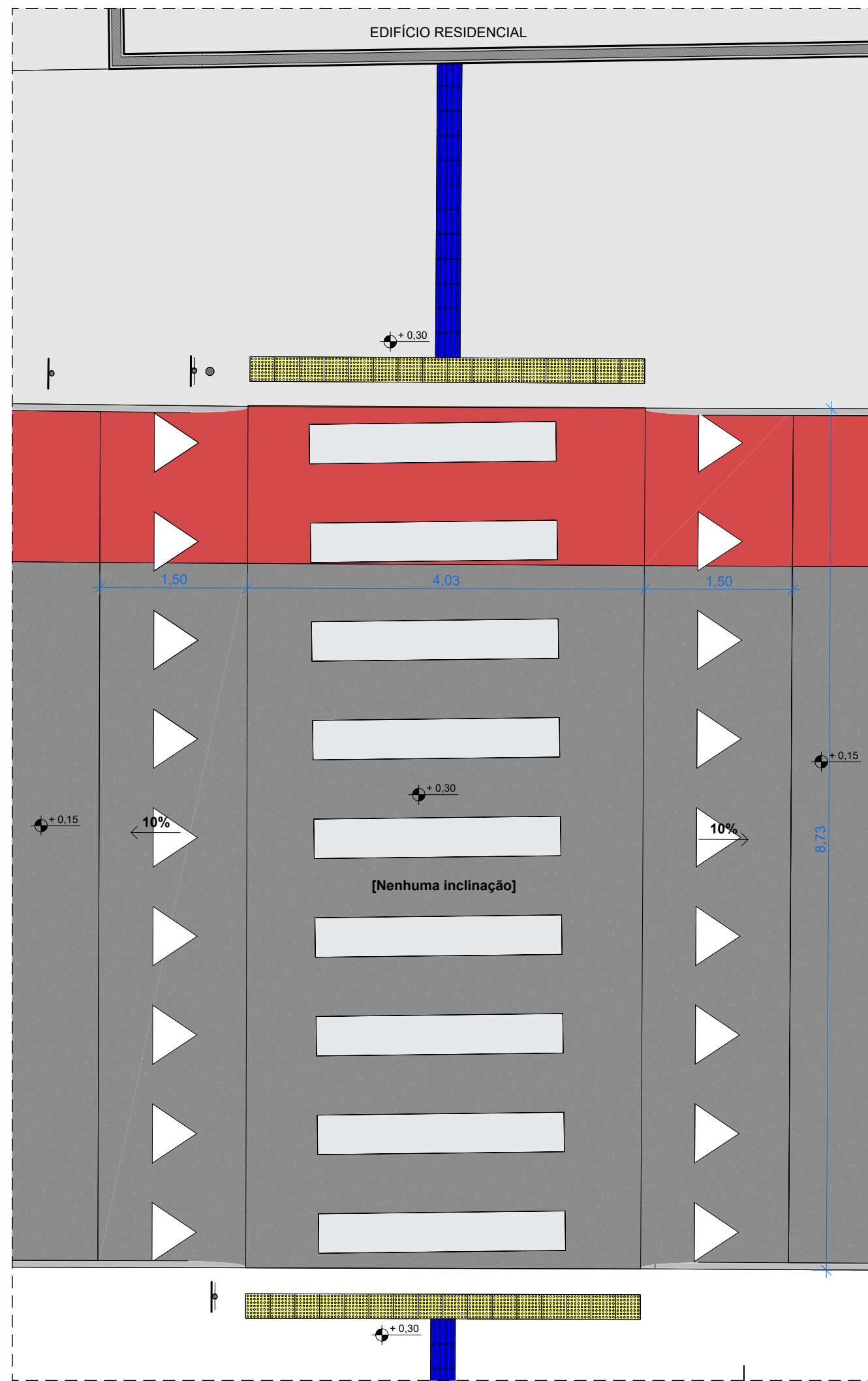
5 DETALHAMENTO 02 - ESQ. 04 - PLANTA BAIXA

1 : 50



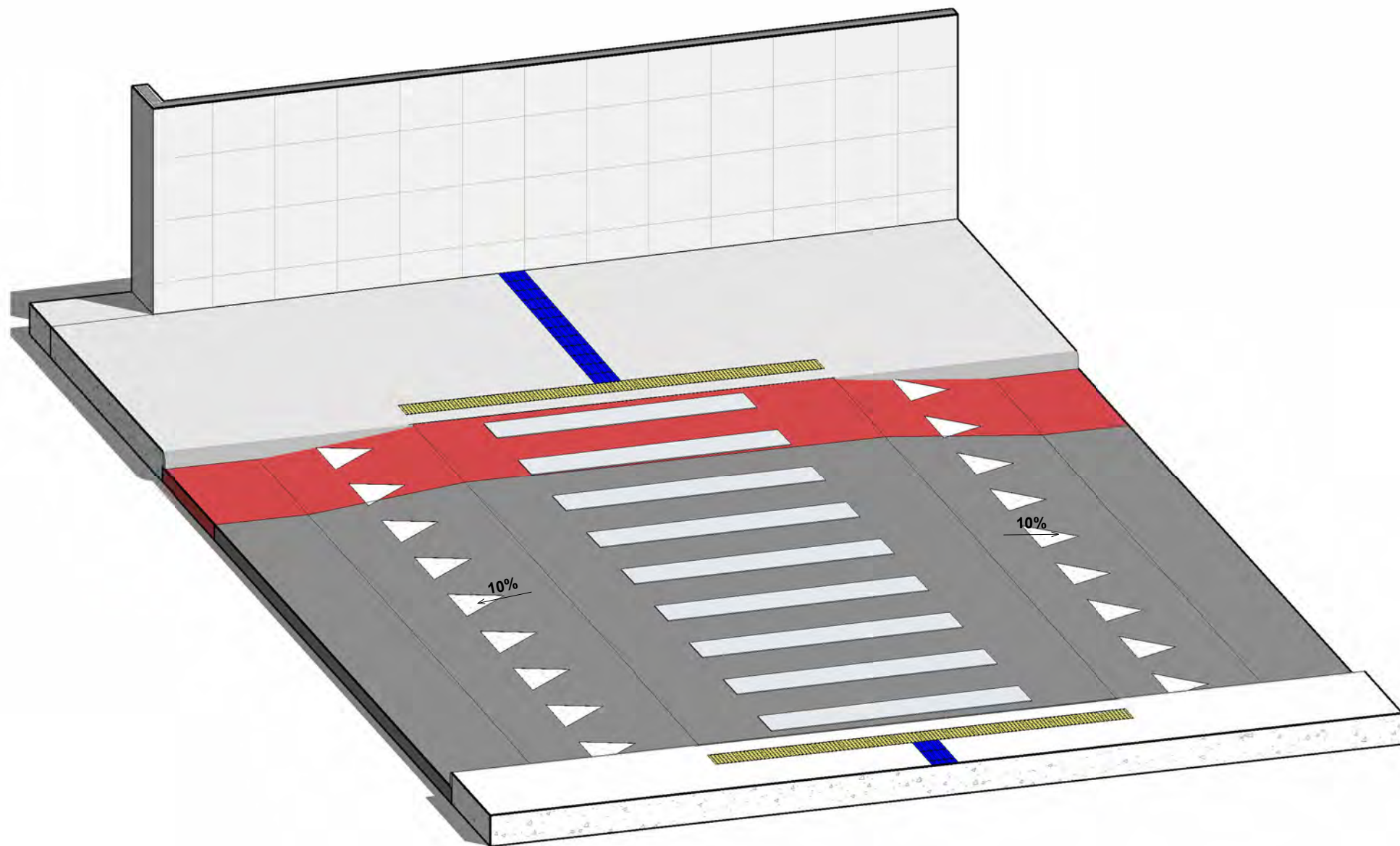
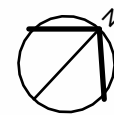
6 DETALHAMENTO 02 - ESQ. 04 - ISOMÉTRICO

6



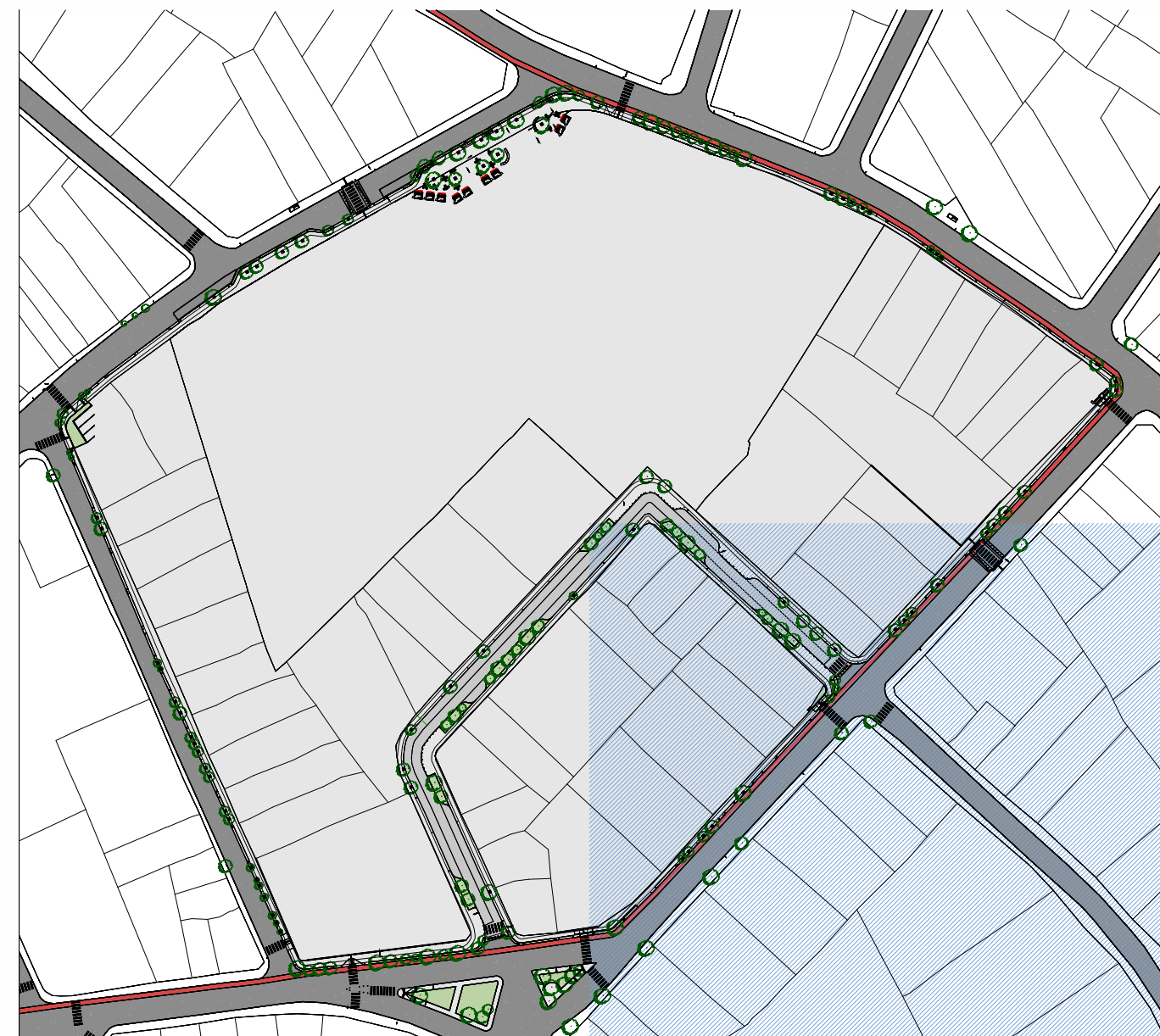
3 DETALHAMENTO 01 - ESQ. 04 - PLANTA BAIXA

1 : 50



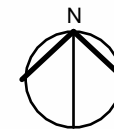
4 DETALHAMENTO 01 - ESQ. 04 - ISOMÉTRICO

4



1 REGIÃO DE RECORTE ESQUINA 04

1 : 2000



LEGENDA

	CALÇADAS E LOTES DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
	CALÇADAS E LOTES DO ENTORNO
	VIA ELEVADA
	VIA
	GRAMA
	CICLOFAIXA
	POSTES
	BALIZADOR
	SEMÁFORO DE TRÂNSITO
	PLACAS DE SINALIZAÇÃO
	ALEGRETE
	ÁRVORES
	PARADA DE ÔNIBUS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
ARQUITETURA E URBANISMO

ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA

PLANTA BAIXA ESQUINA 4

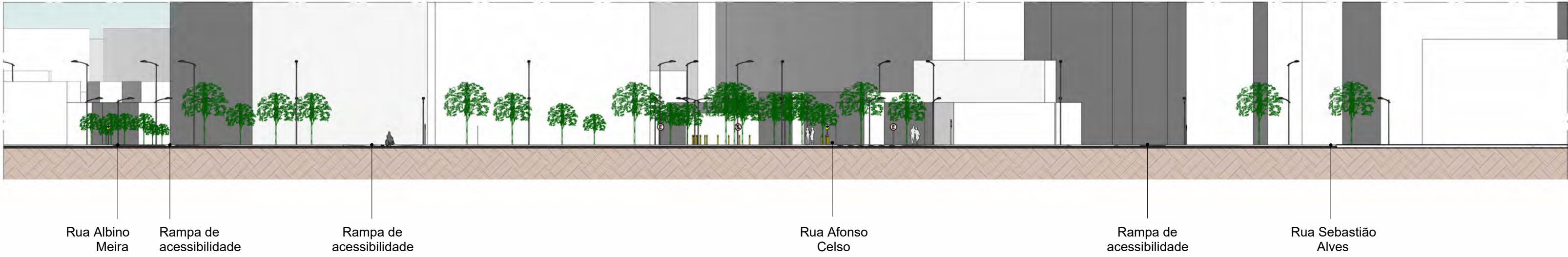
Escala: Indicada

Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões

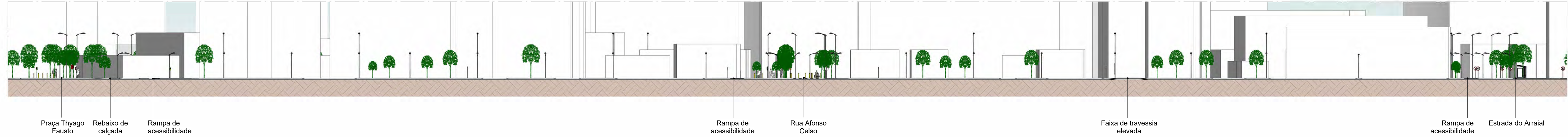
Orientador: Vinicius Albuquerque Fulgêncio

Data: 04 de março de 2024

08/17



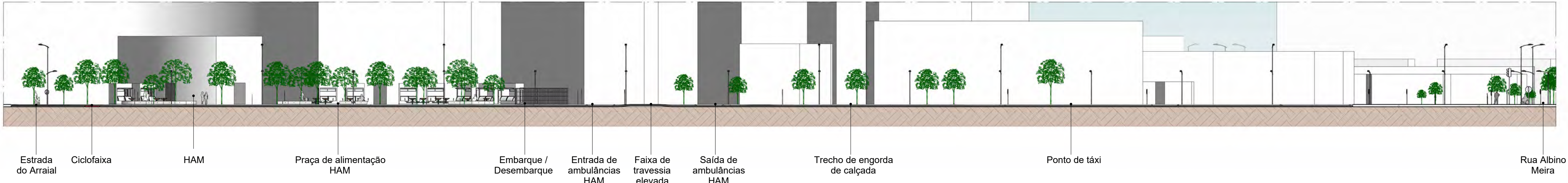
1 **ELEVAÇÃO NORTE - RUA PADRE ROMA**
1 : 350



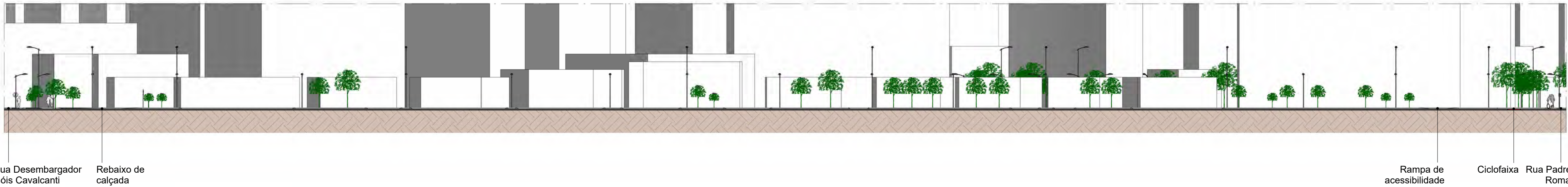
2 **ELEVAÇÃO NOROESTE - RUA SEBASTIÃO ALVES**
1 : 350



3 **ELEVAÇÃO SUDOESTE - ESTRADA DO ARRAIAL**
1 : 350



4 **ELEVAÇÃO SUDESTE - RUA DESEMBARGADOR GÓIS CAVALCANTI**
1 : 350



5 **ELEVAÇÃO NORDESTE - RUA ALBINO MEIRA**
1 : 350

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO ARQUITETURA E URBANISMO		
ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA		
ELEVAÇÕES		Escala: Indicada
Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões		09/17
Orientador: Vinicius Albuquerque Fulgêncio		
Revisão: 01	Data: 04 de março de 2024	



Faixa de travessia elevada
Trecho de engorda de calçada
Praça de Alimentação

1 **Corte AA'** - RUA DESEMBARGADOR GÓIS CAVALCANTI
1 : 100



Canteiro
Rampa para rebaixamento de calçada

2 **Corte BB'** - RUA DESEMBARGADOR GÓIS CAVALCANTI
1 : 100



Rampa para rebaixamento de calçada
Rampas de acesso de veículos

3 **Corte CC'** - RUA ALBINO MEIRA
1 : 100



HAM
Rampa para rebaixamento de calçada
Ciclofaixa

4 **Corte DD'** - ESTRADA DO ARRAIAL
1 : 100



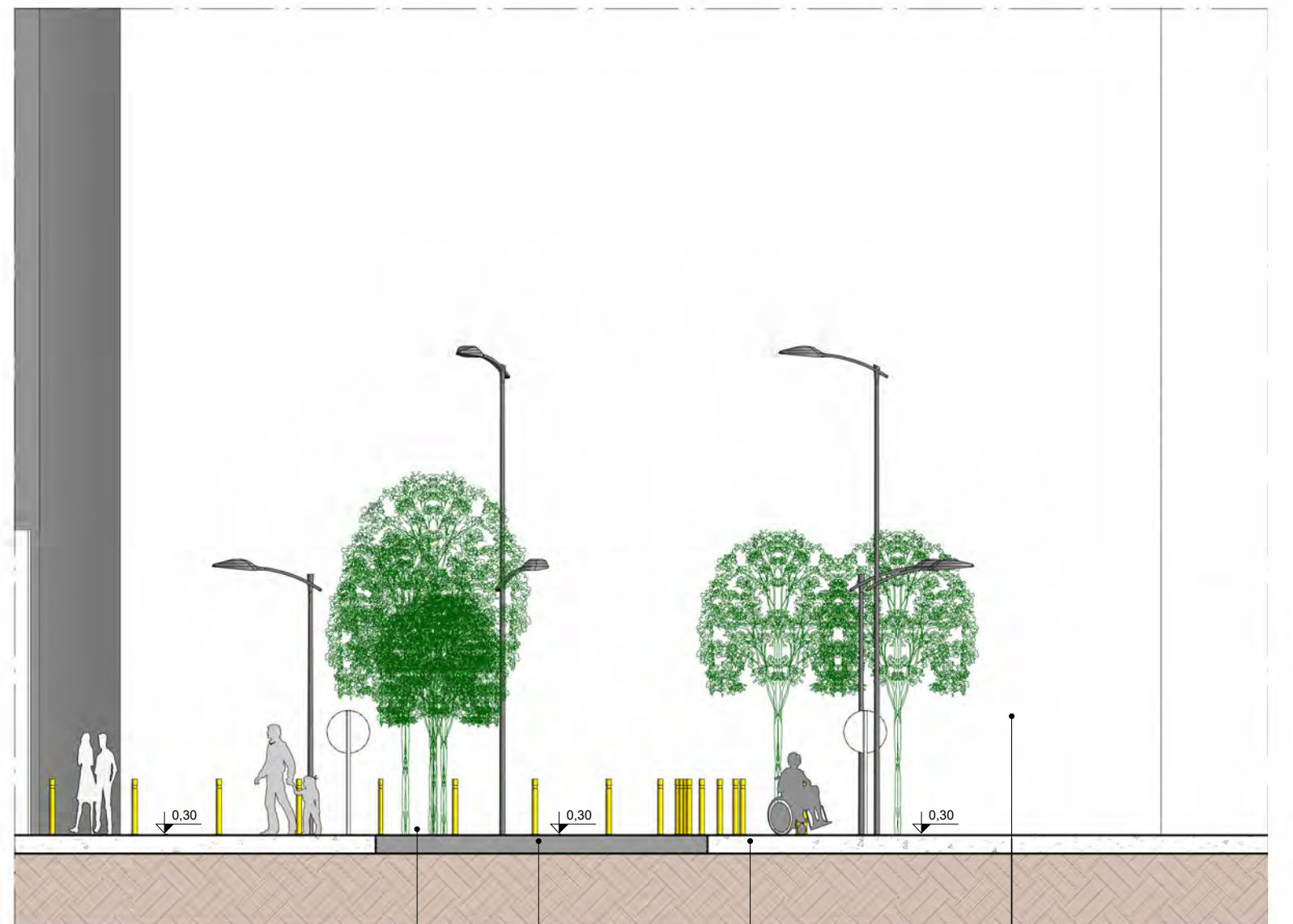
Rampa de acessibilidade
Ciclofaixa
Praça Thyago Fausto
Rampa para rebaixamento de calçada

5 **Corte EE'** - RUA PADRE ROMA
1 : 100



Rampa de acessibilidade
Patamar
Rampa de acessibilidade
Ciclofaixa
Faixa de travessia elevada

6 **Corte FF'** - RUA SEBASTIÃO ALVES
1 : 100



Trecho de engorda de calçada com canteiro
Via elevada
Trecho de engorda de calçada
Edifício garagem HAM

7 **Corte GG'** - RUA AFONSO CELSO
1 : 100



Praça Thyago Fausto
Via elevada
Trecho de engorda de calçada com canteiro

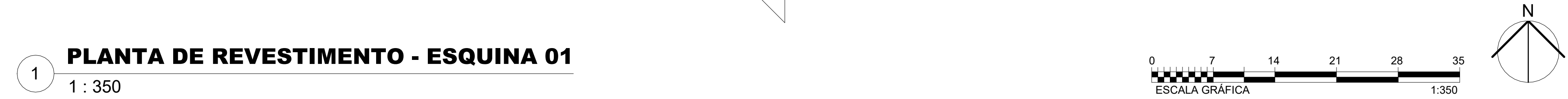
8 **Corte HH'** - RUA AFONSO CELSO
1 : 100



Rampa para rebaixamento de calçada
Calçada rebaixada em nível com a via
Ciclofaixa
Rampa de acessibilidade
Patamar

9 **Corte II'** - RUA PADRE ROMA
1 : 100

 UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO ARQUITETURA E URBANISMO	
ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA	
CORTES	Escala: Indicada
Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões	
Orientador: Vinicius Albuquerque Fulgêncio	
Revisão: 01	Data: 04 de março de 2024



1 **PLANTA DE REVESTIMENTO - ESQUINA 01**
1 : 350

LEGENDA	
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR CINZA CLARO
	BLOCO DRENANTE FULGET 20X40X08 CINZA
	GRAMA
	CONCRETO APARENTE



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
ARQUITETURA E URBANISMO

ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA

PLANTA DE REVESTIMENTO ESQUINA 1

Escala: Indicada

Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões

Orientador: Vinícius Albuquerque Fulgêncio

Data: 04 de março de 2024



1 **PLANTA DE REVESTIMENTO - ESQUINA 02**

1 : 350



LEGENDA	
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR CINZA CLARO
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR CINZA ESCURO
	GRAMA
	CONCRETO APARENTE



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

ARQUITETURA E URBANISMO

ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA

PLANTA DE REVESTIMENTO ESQUINA 2

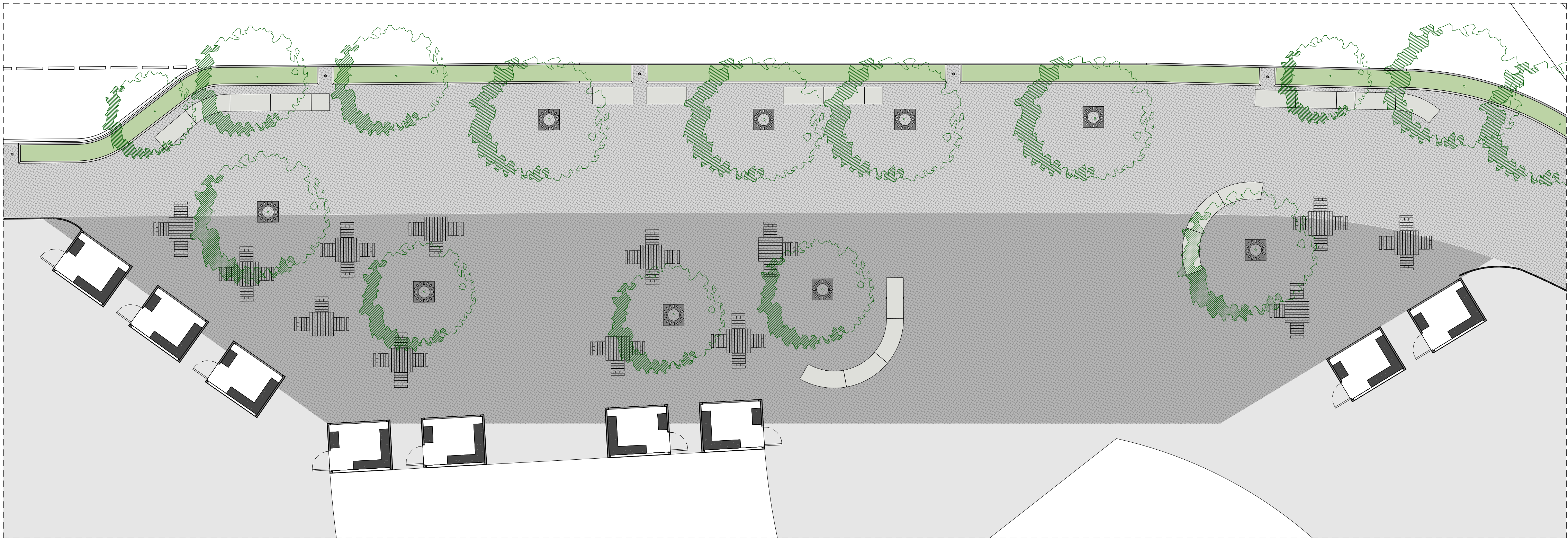
Escala: Indicada

Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões

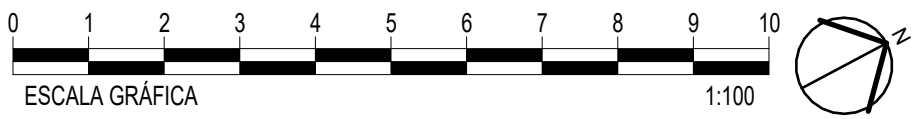
Orientador: Vinícius Albuquerque Fulgêncio

Data: 04 de março de 2024

12/17



1 **PLANTA DE REVESTIMENTO - PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO**
1 : 100



LEGENDA	
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR CINZA CLARO
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR CINZA ESCURO
	GRAMA
	CONCRETO APARENTE

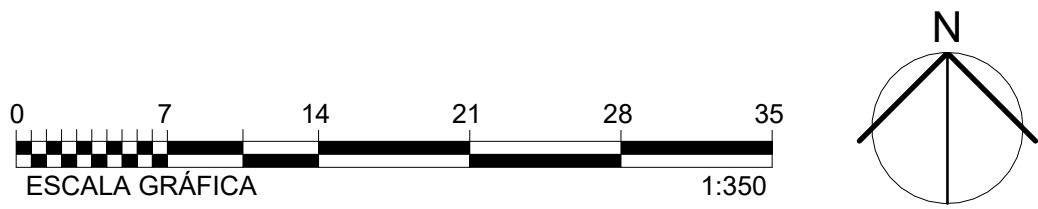


 UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO ARQUITETURA E URBANISMO	
ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA	
LANTA DE REVESTIMENTO ESQUINA 3	Escala: Indicada
Elaborada por: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões	14/17
Elaborado por: Vinícius Albuquerque Fulgêncio	
Data: 04 de março de 2024	



LEGENDA	
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR CINZA CLARO
	INTERTRAVADO 10X20X08 NA COR VERMELHA
	BLOCO DRENANTE FULGET 20X40X08 CINZA
	GRAMA
	CONCRETO APARENTE

1 **PLANTA DE REVESTIMENTO - ESQUINA 04**
1 : 350



 UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO ARQUITETURA E URBANISMO	
ANTEPROJETO DE REABILITAÇÃO URBANA	
PLANTA DE REVESTIMENTO ESQUINA 4	Escala: Indicada
Graduanda: Ana Carolina de Almeida Amaral Virões	15/17
Orientador: Vinícius Albuquerque Fulgêncio	
Data: 04 de março de 2024	



Rua Desembargador Góis Cavalcanti com Rua Albino Meira - Esquina 3



Rua Albino Meira - Esquina 3



Rua Padre Roma - Esquina 3



Rua Afonso Celso - Esquina 3



Rua Afonso Celso - Esquina 4



Rua Sebastião Alves - Esquina 4



Estrada do Arraial com Rua Desembargador Góis Cavalcanti - Esquina 1



Rua Desembargador Góis Cavalcanti - Esquina 1