

ANÁLISE DO ESPAÇO URBANO NA ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA RIO EM HERVAL D'OESTE - SC

Ruan Marcos Ferrandin;
Jeferson Eduardo Suckow;
Inara Pagnussat Camara;
Larissa Woitke;
Juliana Aparecida Biasi;

Resumo

O espaço público é o meio urbano que proporciona a socialização igualitária, buscando o desenvolvimento sociocultural da comunidade, garantindo a circulação segura das pessoas pela cidade. Na falta desses espaços, a requalificação vem como solução para buscar alternativas de dar qualidade a áreas urbanas abandonadas, renovando sua dinâmica social. Esta pesquisa tem por objetivo, a análise do espaço urbano e o desenvolvimento de diretrizes para a elaboração de um anteprojeto de Requalificação da Avenida Beira Rio. Para atingir estes objetivos foram realizadas pesquisas bibliográficas, pesquisas de campo fundamentada no livro "A vida na cidade: como estudar" e análises sistemáticas com base no estudo "Índice de Caminhabilidade". Os resultados obtidos através dos estudos e pesquisas realizadas, foram mapas ilustrativos sobre a formação histórica da avenida, a infraestrutura urbana da avenida, e tabelas identificando os usos da população na avenida. Por fim, todo conhecimento obtido através da fundamentação teórica, das análises e observações feitas no local, possibilitaram um melhor entendimento do espaço público, com um olhar crítico ao planejamento urbano e a partir disso compreender os problemas urbanos a serem tratados.

Palavra-chave: Espaço público, Ferrovia, Urbanismo.

1 INTRODUÇÃO

O espaço público é essencial para a vida comunitária, podendo ser praças, calçadas, ruas, avenidas, parques e jardins, elementos estes que formam a estrutura e identidade de uma cidade. Proporcionar qualidade (estética, física, infraestrutural) a estes locais ou requalificar locais já existentes, faz parte da manutenção do meio urbano, garantindo o dinamismo para o bom e saudável funcionamento da sociedade contemporânea (FERNANDES, 2012).

O termo requalificação começa a aparecer em publicações a partir de 1998 nos vocabulários urbanísticos, sendo antes disso utilizados termos como, reabilitação, revitalização ou recuperação para denominar o mesmo processo (MOREIRA, 2007). Segundo Silva (2011, p.46) a requalificação "permite (re)criar uma nova estética em função do desenho já existente de uma cidade" e ainda a "revitalização das áreas mais antigas das cidades", assegurando um espaço adequado à comunidade e ao pedestre, garantindo vitalidade social e cultural ao local.

A partir desses conceitos e dos benefícios que a requalificação urbana traz para uma cidade e através da análise de diversos espaços, entende-se que a Avenida Beira-Rio, localizada na cidade de Herval d'Oeste, apresenta potencial para a pesquisa. Como uma cidade já consolidada na sua morfologia e malha viária, procura-se alternativas de melhorias urbanas, requalificando espaços degradados, subdesenvolvidos, subutilizados, com novas funções sociais que compartilhem uso com o meio urbano que está inserido.

A Avenida Beira Rio faz parte do centro histórico de Herval d'Oeste - SC, onde se encontra a Estação Ferroviária e estrutura que antigamente era necessária para manobra dos trens, interliga a Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) e fica a poucas quadras do centro político e religioso do município. O traçado da avenida acompanha em toda sua extensão o leito do Rio do Peixe. Integra o principal centro público de lazer do

município a Praça Engenheiro Daniel Olímpio da Rocha, assim como indústrias e comércios essenciais na atividade econômica da cidade.

2 DESENVOLVIMENTO

ESPAÇO PÚBLICO

A origem dos espaços públicos remonta a Grécia Antiga, surgindo juntamente com a democracia, sendo a ágora a maior representação desse espaço coletivo. Posteriormente em Roma temos o Foro, um equivalente da ágora grega, porém com mercados e templos que foram se inserindo em suas proximidades, consolidando assim o centro da cidade. Já na idade média os espaços públicos tinham uma morfologia orgânica, com ruas estreitas e sinuosas, praças cívicas, fontes e mercados, com função de acesso e mobilidade, já que as cidades eram muradas o que limitava sua expansão.

Isso começa a mudar no renascimento com cidades planejadas em projetos radiocêntricos onde as ruas convergem em um ponto central da cidade. Contudo, foi durante a Revolução industrial que aconteceram as maiores mudanças sobre o espaço público, muito pelo nível de degradação que chegou às cidades, e as reformas que foram necessárias para corrigir os problemas causados pela explosão populacional e a elevada desigualdade social (ALBUQUERQUE, 2020).

Atualmente o espaço urbano pode ser considerado sinônimo de cidades, formado pela integração do espaço geográfico ocupado pelo homem e as atividades e práticas econômicas, sociais e culturais ali exercidas (CORRÊA, 1995). Na composição da cidade encontramos duas tipologias de espaços urbanos: os espaços privados, que são as propriedades privadas pertencente a pessoas ou empresas, podendo ser residências, comércios, clubes, estacionamentos etc. e os espaços públicos, que são lugares de uso comum, podendo ser de acesso livre (ruas, praças, parques) ou de acesso restrito (prefeitura, fórum, escolas).

Nesse contexto urbano os espaços públicos formam o esqueleto e articulações que unem a cidade como um corpo, Matos (2010) afirma ainda que, embora os espaços privados tenham maiores extensões territoriais, são

espaços públicos que melhor caracterizam a cidade. Podemos entender que a identidade da cidade está intimamente ligada a seus espaços públicos e sua importância é vital para a qualidade da vida urbana, permitindo a mobilidade e os fluxos cotidianos, criando na cidade espaços de lazer, recreação e socialização gratuitos, além disso, garantindo o direito de ir e vir, a liberdade de manifestação e expressão artística, política e cultural dos cidadãos, fazendo também do espaço público um espaço democrático.

Matos (2010, p.20) pontua que o espaço urbano, “é de todos e de ninguém em particular, em princípio, todos o podem usar com os mesmos direitos” constituindo cenário de diversas atividades, onde ocorre festivais culturais, comércio, fluxo de bens e pessoas e as relações social, ou conforme Borja (2006), lugar de intercâmbio, não apenas de produtos de consumo como também de ideias.

Palco dessas interações sociais, Gehl (2015) observa vários tipos de atividades que se desenvolvem no espaço público. Atividades do cotidiano, como ir ao trabalho, à universidade, ao mercado e atividades alternativas, que dependem da vontade pessoal, do tempo disponível e mais importante da qualidade do ambiente urbano.

REQUALIFICAÇÃO URBANA

Existem diversos instrumentos de intervenções e projetos urbanos, que tratam assuntos com termos e estratégias semelhantes, por isso é importante diferenciar alguns conceitos como renovação, revitalização e requalificação urbana.

A renovação urbana trata de ações urbanas mais agressivas, envolvendo a demolição das edificações, podendo ser pontual sem alteração da malha urbana, ou ampla, quando se visa a criação de novos traçados (MOREIRA, 2007). Surge na Europa em um momento de pós-guerra, buscando solucionar principalmente os problemas de mobilidade urbana e a reestruturação dos espaços urbanos (LIMA, 2017).

A revitalização urbana em uma das suas vertentes trata da recuperação ambiental, buscando a vitalidade do espaço, “desenvolvendo uma perspectiva claramente organicista” (MOURA et. al., 2006, p. 26), porém

alguns autores consideram que ela engloba diversos tipos de intervenção como (MOURA, 2006), e ainda outros veem como algo ligado a questões de preservação e restauração nos centros urbanos ou edifícios de valor histórico e cultural (LIMA, 2017).

No universo urbano a requalificação é um o termo mais recente e complexo, segundo Moreira (2007) a requalificação urbana abrange assuntos da esfera física, econômica, social, ambiental e cultural. Embora o conceito não seja unânime na comunidade científica, vem evoluindo conforme surgem novas problemáticas no espaço urbano, procurando impulsionar as atividades urbanas, com ações para a readequação de áreas degradadas com uma visão atual das necessidades urbanas.

Para sintetizar todas essas formas de ações urbanas e buscando entender as diferenças que podem ser sutis, a autora Paula Tanscheit (2017) afirma que a "revitalização trata de recuperar o espaço ou construção; renovação trata de substituir, reconstruir, portanto, pode alterar o uso; requalificar dá uma nova função enquanto melhora o aspecto".

Deste modo é importante frisar cada processo, seja de requalificação, revitalização ou renovação, vão alcançar resultados distintos dependendo das situações e contextos específicos da implantação, mas que todos os tipos de intervenções estão ligados à mesma ideia, que é proporcionar um bem-estar a população através de transformações no espaço urbano público (TANSCHIEIT, 2017). Contudo a requalificação urbana é o método que melhor atende os objetivos nessa busca por melhorar os espaços públicos, visto que trata de diversos temas e problemas diagnosticados no meio urbano, criando e elaborando adaptações mediante as necessidades geradas pela dinâmica social da vida moderna.

AVENIDA BEIRA RIO EM HERVAL D'OESTE - SC

Buscando entender o local de estudo pesquisamos o processo histórico na formação do município e da avenida. A evolução urbana do município de Herval d'Oeste, se deu a partir da estação ferroviária construída em 1910 (HERVAL D'OESTE, 2018), que ligava São Paulo ao Rio Grande Do Sul. Neste local se concentravam edificações de indústrias e comércios, que escoavam

seus produtos através da ferrovia, consolidando o traçado urbano no centro da cidade.

A partir de 1950 houve grande expansão da malha urbana com as vias principais se estendendo de norte a sul (HERVAL D'OESTE, 2018), acompanhando o traçado da ferrovia e do Rio do Peixe. É nesse período que se forma o primeiro trecho da Avenida Beira Rio, que se localizava a frente da atual indústria da BRF.

Um momento histórico, que marcou a região e atingiu toda extensão da atual avenida que ficava desde a indústria da BRF até a estação ferroviária, foi a enchente de 1983 (HERVAL D'OESTE, 2018). Esta foi a última grande enchente que trouxe danos materiais significativos para cidade, alterou a paisagem urbana varrendo completamente as edificações de madeira construídas na encosta dos rios, derrubando pontes e danificando demais edificações próximas ao rio.

Os estragos causados pela enchente mostraram a importância de manter e preservar a mata ciliar e o risco de se ter construções nas encostas do rio. Após a enchente poucas edificações se mantiveram às margens do rio, e atualmente existe leis de preservação ambiental proibindo a construção em uma faixa de vegetação nas margens do rio determinada de APP (Área de Preservação Permanente).

A destruição e danificação de trens e vagões também influenciou no declínio do modal de transporte ferroviário na cidade, que na década de 90 encerrou totalmente o funcionamento dos trens (HERVAL D'OESTE, 2018). Com o fim do transporte ferroviário, que foi substituído pelo rodoviário, a área em frente à estação que servia de pátio para os trens se transformou em uma rua, atualmente conhecida como Avenida Beira Rio.

Notamos que nos anos 2000, a Avenida foi ampliada, se estendendo ao sul por 750 metros até convergir com a Rua Santos Dumont. Este trecho visava desviar o fluxo de carga pesada, gerado principalmente pelo frigorífico da BRF, do centro da cidade.

Nos anos de 2010, o trecho mais antigo da avenida deu lugar ao estacionamento da indústria BRF, com a avenida sendo deslocada em

paralelo, a frente da antiga, mantendo o traçado original. Nesta mesma época o trecho em frente à estação foi pavimentado, incluindo a construção das calçadas. Essa evolução cronológica na formação da Avenida Beira Rio é exemplificado na Figura 1.

ANÁLISE DA CAMINHABILIDADE

A análise da Caminhabilidade é um estudo das condições do ambiente urbano sob a perspectiva do pedestre. Conferindo as características que favorecem o deslocamento a pé, compreendendo aspectos como a qualidade das calçadas, da mobilidade urbana, segurança, baseando-se no método ICam da ITDP Brasil (2018), visando determinar e registrar as condições encontradas na Avenida Beira Rio, elencando suas características.

Para uma análise precisa, a avenida foi segmentada em vários trechos, que foram estabelecidos entre cruzamentos de vias ou acessos peatonais (de pedestres).

CALÇADAS

O primeiro elemento observado foi as calçadas, a infraestrutura básica para o pedestre, proporcionando a conexão entre as edificações, e todo o espaço urbano, garantindo uma rota acessível sem obstáculos, sinalizada, contínua e com dimensões adequadas (ITDP Brasil, 2018).

Dentre as características de uma calçada, a pavimentação é um ponto fundamental para se ter uma circulação segura com acessibilidade. Para avaliar as condições das calçadas foi estabelecido critérios a serem contabilizados, os quais, se a calçada apresentava desníveis, buracos e pavimentação, que comprometesse as condições da circulação, principalmente para idosos, crianças e pessoas com deficiência (ITDP Brasil, 2018). Foi adotado que, rampas de travessias em desconformidades com a NBR 9050/2020, seriam consideradas como desnível.

Conforme apresentado na Figura 01 os trechos 1, 2a e 2b, não apresentam pavimentação na maior parte do segmento, com os pedestres tendo de circular pelo acostamento da via. Os trechos, 4, 6 e 7b, apresentam descontinuidade do passeio e desníveis em locais de travessia sob outras vias,

assim como buracos causados por veículos ao acessar as propriedades lindeiras. Nos trechos 3, 5 e 7a, observa-se apenas alguns buracos pontuais, e desnível na transição com as travessias. Salienta-se que o tipo de revestimento adotado atualmente é o concreto alisado, evitando as situações observadas, de descolamento das lajotas.

A largura das calçadas é um fator que influencia na vazão do fluxo de pedestre, devendo garantir uma faixa livre que possibilite a circulação em ambos os sentidos, bem como a passagem de cadeirantes (ITDP Brasil, 2018).

Para analisar a largura das calçadas foi estabelecido faixas de passagem com dimensões mínimas que permitam a circulação fluida, sendo que estas devem ser medidas entre os obstáculos presentes na calçada.

Na Figura 2 observamos que nos trechos 1, 2a e 2b, além de não apresentar calçadas, as condições de terreno impuseram limites físicos para sua construção, com muros de arrimos ocupando o local da calçada. Já nos trechos 4 e 5 a faixa de circulação é inferior a 120cm, porém apresenta espaço para ampliações. O trecho 6 tem largura suficiente, contudo o mau posicionamento dos postes reduziu a faixa livre de circulação a 120cm.

Apenas os trechos 3, 7a e 7b apresentam calçadas adequadas, com faixa livre de 150cm, entretanto vale ressaltar que os critérios adotados na análise são superiores ao exigido pela NBR 9050/2020, que determina a faixa livre de circulação mínima sendo de 120cm.

MOBILIDADE

A mobilidade consiste na infraestrutura e estratégias definidas pela cidade, como meios de garantir o deslocamento das pessoas no espaço urbano, podendo ser de maneira individual (a pé, bicicleta, automóveis) ou coletivos como ônibus, trens e metrô (ITDP Brasil, 2018). Como atualmente as políticas públicas priorizam modais rodoviários, vamos enfatizar a análise de mobilidade na ótica no pedestre.

Nesta primeira análise apresetada na Figura 3, observamos a dimensão das quadras. Constituindo a morfologia urbana delimitada por cruzamentos e travessias peatonais, sua extensão tem de contribuir para melhorar a circulação do pedestre permitindo cruzamentos encurtando tempo e a

distância dos deslocamentos (ITDP Brasil, 2018). Os critérios são estabelecidos pela dimensão da extensão da quadra, determinando a pontuação dos trechos da avenida.

A maioria dos trechos tem extensão de quadra acima do aceitável, muito devido a topografia da cidade que nem sempre permite travessas ortogonais. Outro fator é a presença do rio nas margens da avenida, sendo um limite físico para a criação de conexões com outras ruas, necessitando de construções de novas pontes e passarelas.

Contudo os poucos acessos peatonais que distribuem o fluxo de pedestres, não apresentam infraestrutura adequada, gerando insegurança e desestimulando a circulação pelos mesmos. Observa-se também, que no trecho 2a existe o traçado de uma rua que não foi concluída e atualmente não apresenta possibilidade de circulação de veículos ou pedestres.

É imprescindível abordar a mobilidade urbana sem falar do transporte público, sendo um importante fator para promover o deslocamento da população, com benefícios para o trânsito da cidade, devido a capacidade de transportar mais pessoas ocupando um menor espaço na via (ITDP Brasil, 2018).

Nesta análise observamos a distância do pedestre nos diversos trechos da avenida em relação a uma estação ou parada de transportes público, classificando os trechos conforme os critérios apresentados na Figura 4.

Observamos que a maioria dos trechos apresentam índices positivos em relação a distância até estações e paradas de transporte, com exceção dos trechos 1 e 2a que apesar de apresentar uma pontuação como suficiente, poderiam ser melhorados com a implantação de um ponto ou parada de ônibus. Nota-se que uma estação está localizada na cidade vizinha de Joaçaba, sendo contabilizada pois o sistema de transporte público é intermunicipal.

SEGURANÇA

Segundo ITDP Brasil (2018), a iluminação nas calçadas possibilita o uso noturno dos espaços públicos, contribuindo com a sensação de segurança transmitida aos pedestres, com estudos indicando que o aperfeiçoamento da

iluminação pública pode diminuir a incidência de crimes em até 20% no local de implantação.

Para avaliar a situação da iluminação na Avenida Beira Rio, foi feito um levantamento de todos os postes com luminárias presentes na via. Com essa informação foi analisado e classificado cada trecho da avenida conforme critério apresentado na Figura 5.

Foi identificado que apenas o trecho 3 tem pontuação máxima, devido a instalação de iluminação voltada a calçada em toda sua extensão. Os trechos 1, 2b, 4, 5, 7ª e 7b, apresentam pontuação suficiente com a configuração básica de luminárias voltadas para a pista. Já nos trechos 2a e 6, haviam postes com lâmpadas queimadas e vegetação obstruindo o feixe luminoso.

Através de uma análise visual feita no local em horário noturno, fica evidente que nos trechos com luminária única (apenas sobre a pista), a iluminação é insuficiente, sendo observado vários pontos escuros, principalmente no lado oposto da rua. O ponto positivo fica pela utilização de luminárias LED em todos os trechos.

ANÁLISE DO PÚBLICO

Nesta etapa da análise utilizou-se de ferramentas indicadas por Gehl e Svarre (2018) em seu livro "A vida na cidade: como estudar", buscando compreender os usuários e o uso da avenida. Para isso foram realizadas visitas no local do estudo, observando por um período de tempo, a quantidade de pessoas na avenida, definindo suas atividades e a faixa etária aparente dos indivíduos, com os dados compilados na Tabela 01.

Estas duas primeiras análises foram realizadas nos finais de semana, com intuito de observar as atividades alternativas praticadas na avenida, sendo aquelas que dependem da vontade pessoal, citadas nas tabelas acima, diferentemente das atividades cotidianas que fazem parte da rotina das pessoas.

Já de segunda à sexta-feira a avenida é utilizada pela população com diversos meios de transporte, como ônibus, veículos, bicicletas, e a pé. Através

de observações no local, constatou-se que durante o dia a avenida é palco da movimentação cotidiana, com grande fluxo nos horários de pico no início da manhã, ao meio-dia e no fim da tarde.

DESCRIÇÃO DA PROPOSTA URBANÍSTICA

A proposta do trabalho consiste em apontar meios para requalificar a Avenida Beira. A avenida apresenta 1,9 Km de extensão, e dentre os principais elementos influenciadores e delimitadores da avenida está, a antiga estação ferroviária, os trilhos da ferrovia, bem como o Rio do Peixe e sua vegetação adjacente.

Conforme já mencionado no início da pesquisa, a requalificação busca trazer qualidade ao espaço urbano, propondo novos usos e ocupações, principalmente para locais abandonados e subutilizados, visando atender as necessidades urbanas atuais. Visando esclarecer cada etapa da proposta a mesma foi dividida em tópicos que se apresentam a seguir.

LAZER

Visto que atualmente a ferrovia está desativada e abandonada, nos trechos em que os trilhos margeiam a avenida sugere-se o desenvolvido de espaços de permanência para recreação, contemplação e apoio ao comércio. Propondo áreas abertas para socialização e convivência com mobiliário e infraestrutura adequada.

Além disso, proporcionar diferentes usos com atividades de serviços com foco no setor gastronômico e feiras de produtos coloniais e artesanais, espaço de apoio ao comércio, visando criar dinâmica e fortalecimento da economia local.

Sobretudo, pensando na valorização histórica e cultural da cidade, propõe-se manter e evidenciar as estruturas da ferrovia, servindo para delimitar caminhos e canteiros, juntamente com ambientes lúdicos, para o desenvolvimento e estímulo da criatividade e habilidades motoras, conscientizando as novas gerações sobre a história da cidade.

Considerando as atividades com animais de estimação na avenida, avalia-se propor bebedouros para pets e coletores para o dejetos dos animais.

MOBILIDADE

Dentre as primeiras necessidades da requalificação, juntamente com as análises do local, está a proposta de tornar a avenida uma via com prioridade nos pedestres. Sendo assim, propõe-se melhorias das calçadas existentes e a construção de novas nos trechos inexistentes.

Implantar infraestrutura para a circulação segura e acessível do pedestre, com reforço na iluminação para diminuir a insegurança, adequação e criação faixas de pedestres e desenvolvimento de melhorias para os acessos peatonais, conferindo segurança, mobilidade entre as vias e proporcionando novas rotas para os pedestres.

Pensar em meios de transporte sustentáveis e alternativos, propondo uma ciclovia que se estende por toda extensão da avenida, possibilitando a interligação com outras partes da cidade, assim como a proposta de criação de abrigos para pontos de ônibus em locais estratégicos, suprimindo necessidades apresentadas nas análises do local.

Analisar a necessidade e o uso do espaço público para estacionamentos nas proximidades do UPA (Unidade de Pronto Atendimento), com a delimitação correta das vagas, juntamente com áreas arborizadas para descanso e espera de pessoas que acompanham pacientes da UPA.

PAISAGEM

Recomendar arborização e paisagismo, implantando vegetação por toda extensão da avenida, proporcionando espaços sombreados e o embelezamento da cidade. Na faixa em paralelo ao Frigorífico BRF propor barreiras verdes, com vegetação de grande e médio porte, para atenuar os ruídos e odores provenientes da indústria, além da revitalização e ampliação de praças existentes nas proximidades.

Devido à presença de APPs no local, recomenda-se a criação de espaços para a contemplação ambiental, buscando a conscientização dos bens naturais e sua importância para o desenvolvimento sustentável. Entre outras intervenções pontuais a distribuição de lixeiras seletivas ao longo da avenida, buscando reduzir a quantidade de lixo jogado em locais indevidos, beneficiando o meio ambiente.

3 CONCLUSÃO

A Avenida Beira Rio teve grande influência na formação do município de Herval d'Oeste (SC), fazendo parte da história da cidade desde sua origem, porém com o tempo, os eventos históricos e as políticas públicas e econômicas trouxeram mudanças para o local, priorizando o interesse privado em detrimento ao planejamento do espaço público. Fato este que fica evidente através das análises feitas na avenida, tanto na sua formação histórica quanto no estado em que se encontra atualmente.

Contudo observa-se que a população frequenta o local, devido à falta de outros espaços, e também pela necessidade do deslocamento diário, reforçando a urgência de se pensar um espaço com as condições adequadas para a mobilidade, e o lazer da população, conferindo-lhe segurança, atratividade, acessibilidade, conforto e sociabilidade. Junto a isso a presença da ferrovia e do rio amplia a importância da avenida, resultando no papel de valorizar o patrimônio histórico e preservar os recursos naturais, possibilitando a conscientização da comunidade a esses assuntos tão relevantes na formação cultural da população.

Sendo o urbanismo uma questão multidisciplinar, vale ressaltar a importância de estudos contínuos e aprofundados sobre os diversos temas relacionados a formação do município objeto da pesquisa, tanto no âmbito histórico, cultural e econômico, buscando compreender o processo de urbanização como retrato da origem da cidade.

Por fim, todo conhecimento obtido através da fundamentação teórica e das análises feitas no local, possibilitou um melhor entendimento do espaço público, com um olhar crítico ao planejamento urbano e a partir disso compreender como elaborar uma requalificação urbana que priorize os pedestres, pessoas com deficiência, idosos, crianças, ciclistas, colaborando para o desenvolvimento saudável do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. Parques urbanos: Transformações e permanências ao longo da história. 2020. <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.247/7960>>. Acesso em: 14 março 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. Resumo do livro: O Espaço Urbano. São Paulo: Editora Ática, Série Princípios, 3a. edição, n. 174, 1995. p.1-16. Disponível em: <<http://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/08/Oespaco-urbano.pdf>>. Acesso em: 22 maio 2022.

FERNANDES, Inês Neto Capaz Coutinho. Requalificação do Espaço Público Urbano: Caso de estudo – Bairro Olival de Fora. Orientador: Doutor Luís Paulo Almeida Faria Ribeiro. 2012. 85 f. Dissertação (Mestrado em Arquitectura Paisagista) - Instituto Superior de Agronomia, Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, 2012.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte; tradução Anita Di Marcos. A vida na cidade: como estudar. 1ª Edição, São Paulo: Editora Perspectiva, 2018.

GEHL, Jan; tradução Anita Di Marco. Cidade Para Pessoas. 3ª Edição São Paulo: Editora Perspectiva, 2015.

HERVAL D'OESTE. Herval D'oeste. Consórcio Intermunicipal Catarinense (Org.). Diagnóstico Socioambiental. Herval D'oeste, 2018. 3 v. Disponível em: <www.hervaldoeste.sc.gov.br>. Acesso em: 20 maio 2022.

ITDP Brasil, Índice de Caminhabilidade 2.0: Ferramenta, 1ª edição: fevereiro de 2018. Versão 2.2 - março de 2019.

LIMA, Aryane. Renovação, revitalização ou requalificação urbana? Projeto Batente, Fortaleza - CE, 20 de dezembro de 2017. Urbanismo. Disponível em: <<https://projetobatente.com.br/renovacao-revitalizacao-ou-requalificacao-urbana>>. Acesso em: 31 maio 2022.

MATOS, Fatima Loureiro. Espaços Públicos E Qualidade De Vida Nas Cidades - O Caso Da Cidade Porto. OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.2, n.4, p.17-33, julho de 2010. Disponível em: <http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/2edicao/n4/Espacos_publicos.pdf> Acesso em: 05 de maio de 2022.

MOREIRA, Maria da Graça Santos Antunes. Requalificação urbana: alguns conceitos básicos. Artitextos. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº 5 (dez. 2007), p.117-129. Disponível em: <<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802>>. Acesso em: 12 março 2022.

MOURA, Dulce; et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. *Cidades, Comunidades e Territórios*, Lisboa, n. 12/13, p. 13-32, dez. 2006. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10071/3428>>. Acesso em: 14 março 2022.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. Requalificação Urbana: O exemplo da intervenção Polis em Leiria. Orientador: Prof. Dr. Paulo Manuel de Carvalho Tomás. 2011. 174 f. Dissertação (Mestrado em Geografia, especialidade em Ordenamento do Território e Desenvolvimento) - Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra. Coimbra, 2011.

TANSCHKEIT, Paula. Espaços Públicos: a transformação urbana com a participação da população. *ArchDaily Brasil*. 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/875364/espacos-publicos-a-transformacao-urbanacom-a-participacao-da-populacao>>. Acesso em: 31 maio 2022.

Sobre o(s) autor(es)

FERRANDIN, Ruan Marcos, Acadêmico, Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNOESC VIDEIRA, ruanmferrandin@gmail.com

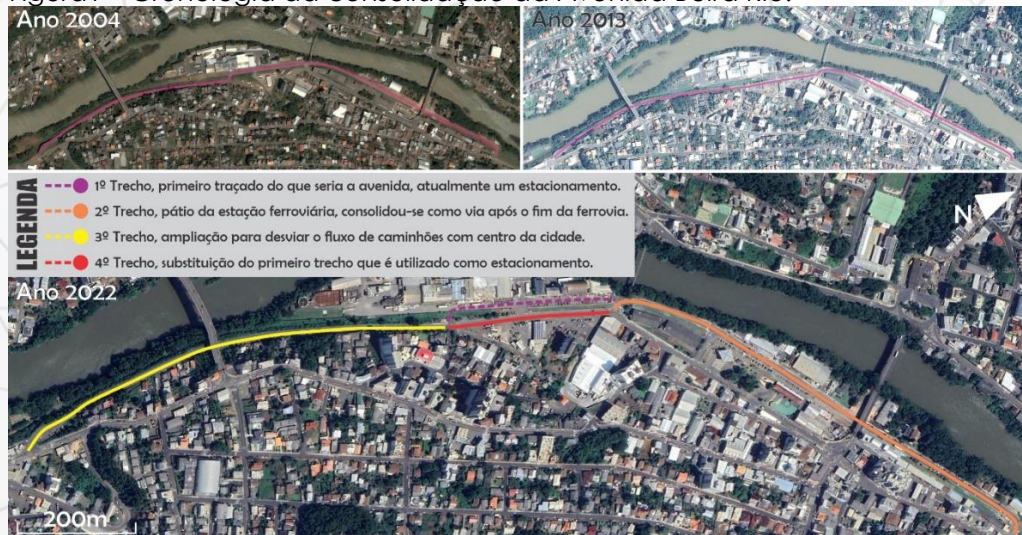
SUCKOW, Jeferson Eduardo, Arquiteto Urbanista, Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNOESC VIDEIRA, jeferson.suckow@unoesc.edu.br

CAMARA, Inara Pagnussat, Arquiteta Urbanista, Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNOESC VIDEIRA, inara.camara@unoesc.edu.br

WOITKE, Larissa, Arquiteta Urbanista, Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNOESC VIDEIRA, arq.larissaw@gmail.com

BIASI, Juliana Aparecida, Arquiteta Urbanista, Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNOESC VIDEIRA, juliana.biasi@unoesc.edu.br

Figura 1 – Cronologia da consolidação da Avenida Beira Rio.



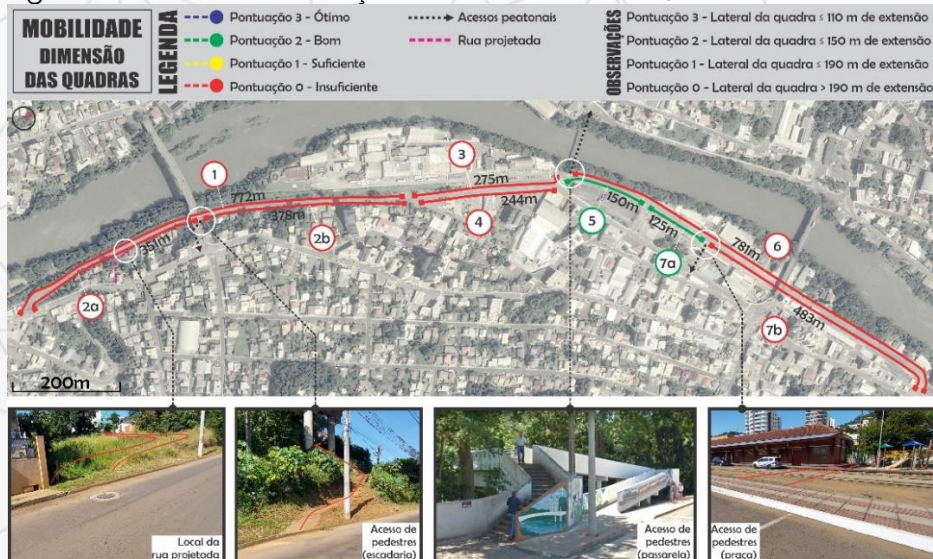
Fonte: Google Earth (2022), adaptado pelos autores.

Figura 2 – Critérios e Avaliação da Pavimentação e Largura das Calçadas.



Fonte: Google Earth (2022), adaptado pelos autores.

Figura 3 – Critérios e Avaliação da Dimensão das Quadras.



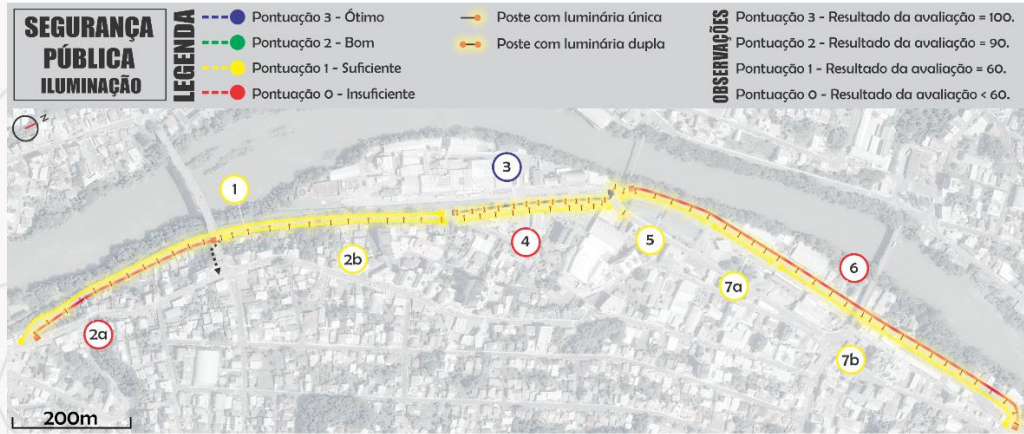
Fonte: Google Earth (2022), adaptado pelos autores.

Figura 4 – Critérios e Avaliação da Distância a pé até o Transporte Público.



Fonte: Google Earth (2022), adaptado pelos autores.

Figura 5 – Critérios e Avaliação da Iluminação pública.



Critérios	Pontuação	Trechos								
		1	2a	2b	3	4	5	6	7a	7b
Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos).	+20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.	+40	0	0	0	40	0	0	0	0	0
Há pontos de iluminação nas extremidades do segmento, iluminando a travessa.	+40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Há obstruções de iluminação ocasionadas por árvores ou lâmpadas queimadas.	-10	0	-10	0	0	0	0	-10	0	0
TOTAL		60	60	60	60	60	60	60	60	60

Fonte: Google Earth (2022), adaptado pelos autores.

Tabela 01- Análise do Público na Avenida Beira Rio.

Dia 26/03/2022 (18:30 até 18:45) - Sábado, 21°C							
Quantidade de pessoas	Faixa Etária	Atividades					TOTAL
		Ciclismo	Caminhada	Corrida	Passeio com pet	Descanso	
	Criança	0	1	0	0	0	1
	Adulto	2	7	2	1	5	17
	Idoso	0	1	0	3	2	6
TOTAL		2	9	2	4	7	24

Dia 08/05/2022 (14:00 até 14:15) - Domingo, 19°C							
Quantidade de pessoas	Faixa Etária	Atividades					TOTAL
		Ciclismo	Caminhada	Corrida	Passeio com pet	Descanso	
	Criança	2	1	0	0	0	3
	Adulto	3	12	2	1	2	20
	Idoso	0	3	0	1	1	5
TOTAL		5	16	2	2	3	28

Fonte: os autores (2022).

