

**FACULDADES DOCTUM DE CARATINGA CURSO DE ARQUITETURA E
URBANISMO**

FERNANDA APARECIDA FONSECA

**PLANEJAMENTO URBANO EM PEQUENAS CIDADES: UM ESTUDO DA
AVENIDA ANA PENA DE FARIA, EM CARATINGA-MG.**

CARATINGA

2024

FERNANDA APARECIDA FONSECA

**PLANEJAMENTO URBANO EM PEQUENAS CIDADES: UM ESTUDO DA
AVENIDA ANA PENA DE FARIA, EM CARATINGA-MG.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade
Doctum de Caratinga/MG como requisito parcial
para obtenção do grau de bacharel em Arquitetura
e Urbanismo

Orientador: Dr. Rogério F. Werly Costa.

CARATINGA

2024

TERMO DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: PLANEJAMENTO URBANO EM PEQUENAS CIDADES: UM ESTUDO DA AVENIDA ANA PENA DE FARIA, EM CARATINGA-MG, de FERNANDA APARECIDA FONSECA foi aprovado por todos os membros da Banca Examinadora e aceito pelo curso de Arquitetura e Urbanismo das FACULDADES DOCTUM DE CARATINGA, como requisito parcial da obtenção do título de

BACHAREL EM ARQUITETURA E URBANISMO

Caratinga 2 de julho de 2024



Prof. Dr. Rogério Francisco Werly Costa

Prof. Orientador



Prof. Dr. Cláudio Barros Soares

Prof. Avaliador 1



Prof. Me Elisângela Ferreira Silva

Prof. Avaliador 2

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Gabriel Arcanjo Fonseca e Laudiceia Heleno de Lisboa Fonseca, cujo amor, apoio e sacrifício tornaram possível cada passo desta jornada. Ao meu irmão Marcelo, minha cunhada Brisielly e à minha sobrinha Nicole, por serem fontes inesgotáveis de alegria e inspiração.

Aos meus avós Maria da Conceição, José Rufino e José Heleno, cuja memória e exemplo de dedicação e perseverança sempre me guiaram, mesmo na ausência física. À minha avó Cor Maria, pelo carinho e sabedoria transmitidos ao longo dos anos.

Aos meus amigos Renata Colomby, Gisele Vicente e Ludimila Eugênio, que com sua amizade sincera e apoio incondicional, estiveram ao meu lado em todos os momentos, compartilhando desafios e conquistas.

A todos vocês, minha eterna gratidão. Este trabalho é reflexo do amor, suporte e ensinamentos que recebi ao longo da vida. Obrigado por fazerem parte dessa trajetória.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus pela força e pela oportunidade de concluir esta etapa da minha vida com sucesso.

Aos meus pais, que são minha base sólida, minha inspiração diária e meus maiores incentivadores. Sem o amor, o apoio incondicional e os sacrifícios de vocês, eu não estaria aqui hoje celebrando esta conquista.

Aos meus amigos, Gisele Vicente, Ludimila Eugênio e Renata Colomby que ao longo dessa jornada se tornaram minha família fora de casa, obrigado por estarem ao meu lado nos momentos bons e ruins, por compartilharem risos, desafios e por serem um apoio fundamental em todos os momentos.

Ao meu professor orientador, Dr. Rogério Werly, expresso minha profunda gratidão pela orientação dedicada, pela paciência e pelo incentivo constante ao longo do curso e especificamente neste trabalho. Sua expertise e apoio foram fundamentais para o desenvolvimento deste estudo.

Aos meus colegas Thais e Marcelo, com quem compartilhei não apenas trabalhos em grupo, mas também aprendizados, desafios e dificuldades. Obrigado por estarmos juntos nesta jornada acadêmica e por contribuírem significativamente para o meu crescimento pessoal e profissional.

A todos que de alguma forma contribuíram para a realização deste trabalho, meu sincero agradecimento. Cada um de vocês teve um papel importante nesta conquista. Que este trabalho possa ser um reflexo do aprendizado e das experiências compartilhadas ao longo desses anos. Obrigado!

RESUMO

Este estudo investiga os principais desafios urbanísticos enfrentados pela Avenida Ana Pena de Faria localizada no Bairro Limoeiro em Caratinga, MG. O principal objetivo deste trabalho é analisar a infraestrutura da via e desenvolver diretrizes e propostas buscando a melhoria do espaço urbano do local. Por meio de pesquisa com metodologia diversificada, incluindo revisão de literatura, trabalho de campo e levantamento fotográfico foi possível analisar aspectos de infraestrutura, acessibilidade e paisagismo da via, constatando a falta de manutenção das calçadas, ausência de arborização, escassez de mobiliário urbano e diversos problemas de acessibilidade. A análise comparativa com projetos similares de revitalização urbana ofereceu percepções valiosas para indicação de possíveis intervenções a serem realizadas no local como: promover a arborização e instalar mobiliário urbano adequado, visando criar um ambiente mais inclusivo e agradável. Essas iniciativas contribuirão para a qualidade de vida dos moradores e visitantes, fortalecendo o papel da avenida como um centro vital para a comunidade de Caratinga.

Palavras-chave: Avenida Ana Pena de Faria, urbanização, infraestrutura urbana, planejamento urbano, qualidade de vida, Caratinga.

ABSTRACT

This study investigates the main urban challenges faced by Ana Pena de Faria Avenue located in the Limoeiro neighborhood in Caratinga, MG. The main objective of this work is to analyze the infrastructure of the avenue and develop guidelines and proposals aimed at improving the urban space of the area. Through research using a diversified methodology, including literature review, fieldwork, and photographic survey, it was possible to analyze aspects of infrastructure, accessibility, and landscaping of the avenue, noting the lack of sidewalk maintenance, absence of greenery, shortage of urban furniture, and various accessibility issues. Comparative analysis with similar urban revitalization projects provided valuable insights for suggesting possible interventions to be carried out on-site, such as promoting greenery and installing adequate urban furniture to create a more inclusive and pleasant environment. These initiatives will contribute to the quality of life of residents and visitors, strengthening the role of the avenue as a vital center for the Caratinga community.

Keywords: Ana Pena de Faria Avenue, urbanization, urban infrastructure, urban planning, quality of life, Caratinga.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- Mapa da localização de Caratinga como cidade; em Minas Gerais e no Brasil respectivamente.	23
Figura 2- Cará Branco	25
Figura 3- Igreja São João Batista	26
Figura 4- Mapa da linha Férrea	28
Figura 5- Passageiros aguardando o trem	29
Figura 6- Passageiros aguardando o trem	29
Figura 7- Construção da Catedral São João Batista	30
Figura 8- Construção da atual Catedral São João Batista	31
Figura 9- Mapa de localização Bairro Limoeiro Caratinga	33
Figura 10- SadonAnna, avó de Heleny (sentada Heleny no colo de sua mãe Helena Pena na fazenda do Limoeiro.....	35
Figura 11- antiga fazenda limoeiro	35
Figura 12- Igreja São Judas de Tadeu Caratinga.....	36
Figura 13- Avenida Ana Pena de Faria, Limoeiro Caratinga	38
Figura 14- Planta Geral da Praça	40
Figura 15- Corte transversal da praça	40
Figura 16- Vista aérea da praça antes de receber a revitalização	41
Figura 17- Vista aérea da praça após execução do projeto de revitalização	42
Figura 18- Árvores trazendo sombreamento para o local	43
Figura 19- Ponto de ônibus	44
Figura 20- Praça Revitalizada	44
Figura 21- Avenida Afonso Pena.....	45
Figura 22- Seção atual e projeto da avenida Afonso Pena	46
Figura 23- Faixas exclusivas para transporte coletivo.....	47

Figura 24- Reorganização das faixas Quarteirão entre a Rua Curitiba e Rua São Paulo.....	47
Figura 25- Reorganização das faixas Quarteirão entre a Rua da Bahia e Avenida Álvares Cabral.....	48
Figura 26- Reorganização das faixas Quarteirão entre a Rua dos Timbiras e Avenida Brasil.	48
Figura 27- Ciclovia Unidirecional sobre as laterais do canteiro	49
Figura 28- Ciclovia Unidirecional na pista de rolamento	49
Figura 29- Avenida Bandeirantes sem revitalização	50
Figura 30- Projeto de revitalização Avenida Bandeirantes.....	50
Figura 31- Praça da Bandeira sem revitalização.....	51
Figura 32- Projeto de revitalização Praça das Bandeiras.....	51
Figura 33- Trecho próximo ao TJMG sem revitalização.....	52
Figura 34- Projeto de revitalização trecho próximo ao TJMG.	52
Figura 35- Camden High Line	53
Figura 36- Espaço público.....	54
Figura 37- Espaço para atividades.....	54
Figura 38- Estação Camden Road	55
Figura 39- Projeto de revitalização.....	55
Figura 40- Avenida Ana Pena de Faria divisão dos trechos.....	58
Figura 41- Planta baixa da Avenida Ana Pena de Faria trecho 01	58
Figura 42- Planta baixa da Avenida Ana Pena de Faria trecho 02.....	59
Figura 43- Planta baixa da Avenida Ana Pena de Faria trecho 02.....	60
Figura 44- Avenida Ana Pena de Faria	61
Figura 45- Mapa de “cheios” e “vazios”	62
Figura 46- Mapa de usos	63
Figura 47- Mapa de gabaritos	63

Figura 48- Mapa de Fluxos.....	64
Figura 49- Mapa de referências urbanas	65
Figura 50- Iluminação noturna da avenida	66
Figura 51- Diversidade arquitetônica da avenida.	69
Figura 52- Iluminação natural da avenida	70
Figura 53- Iluminação artificial da avenida	70
Figura 54- Falta de arborização da avenida	71
Figura 55- Pessoas utilizando a avenida para prática de atividade física	72
Figura 56- Acúmulo de lixo no canteiro central da avenida	73
Figura 57- calçada irregular.....	74

SUMÁRIO

faculdades doctum de caratinga curso de arquitetura e urbanismo	1
faculdades doctum de caratinga.....	3
dedicatória.....	4
agradecimentos.....	5
lista de ilustrações.....	8
1. Introdução.....	13
1.1. Objetivo geral	15
1.2. Como objetivos específicos:.....	15
1.3. Metodologia.....	16
1.4. Resultados esperados.....	16
2. Referencial teórico.....	16
2.1. Revolução industrial e urbanização: desafios e perspectivas para o planejamento urbano contemporâneo.....	18
3. Contextualização do objeto e estudo	23
3.1. Contexto histórico da avenida ana pena de faria	33
4. Obras análogas	39
4.1. Requalificação urbana da praça marechal deodoro.....	39
descrição do projeto	39
4.2. Revitalização da avenida afonso pena em belo horizonte	45
4.3. Camden high line londres.....	53
5. Processos metodológicos	56
5.1. Procedimento metodológico número 01: revisão bibliográfica acerca dos temas relacionados à mobilidade urbana e produção do espaço urbano com ênfase em avenidas.....	56
5.2. Procedimento metodológico número 02: pesquisa histórica com ênfase na contextualização do objeto de estudo, especificadamente do município de caratinga mg e da relação da cidade com praças e avenidas.	56

5.3.	Procedimento metodológico número 03: pesquisa documental com ênfase na recolha de dados do objeto de estudo.	56
5.4.	Procedimento metodológico 4: análise do entorno por meio de vistoria <i>walkthrough</i> e pesquisas nas plataformas <i>google maps</i> e <i>google earth</i>	56
5.5.	Procedimento metodológico número 05: análise do objeto de estudo: fluxos e fixos, conforto ambiental, mobiliário urbano, equipamentos públicos.	56
5.6.	Procedimento metodológico número 06: apresentação de obras análogas ao objeto de estudo.....	56
6.	Recolha de dados.....	56
6.1.	Dados adquiridos no procedimento metodológico número 01	56
6.2.	Dados adquiridos no procedimento metodológico número 02	57
6.3.	Dados adquiridos no procedimento metodológico número 03	57
6.4.	Dados adquiridos no procedimento metodológico número 04	60
6.4.1.	Mapa de cheios e vazios	61
6.4.2.	Mapa de usos	62
6.4.3.	Mapa de gabaritos	63
6.4.4.	Mapa de fluxos	64
6.4.5.	Mapa de referências urbanas	64
6.5.	Dados adquiridos no procedimento metodológico número 05	65
6.5.1.	Mobiliário urbano	65
6.5.2.	Infraestrutura urbana	65
6.5.3.	Sistema de iluminação urbana.....	65
6.5.4.	Sinalização	66
6.5.5.	Cotidiano dos moradores.....	67
7.	Dados adquiridos no procedimento metodológico número 06	67
8.	Análises e resultados.....	68
9.	Considerações finais.....	74
10.	Referencias:	77

10.1.	Livros e teses:.....	77
10.2.	Artigos e publicações online:	78
10.3.	Sites e artigos em blogs:.....	79

1. INTRODUÇÃO

A Revolução Industrial foi um divisor de águas na história da humanidade e na concepção dos grandes centros urbanos, ela caracterizou-se principalmente pelo desenvolvimento de novas tecnologias, e pela implantação de mão de obra industrial e mecanizada no lugar de uma que antes era predominantemente agrária.

O movimento trouxe inúmeros benefícios para as indústrias, promovendo significativa otimização no tempo de produção e também ampliando a escala de fabricação dos itens.

A Revolução Industrial não transformou apenas os processos de fabricação e distribuição, mas também alterou toda a estrutura social, demográfica e econômica das sociedades, fazendo com que uma população que antes era predominantemente rural migrasse para as cidades em busca de melhor qualidade de vida e emprego nas fábricas.

Tal situação fez com que houvesse um crescimento desenfreado e desordenado das cidades que não estavam preparadas para receber essa grande quantia de novos habitantes, uma vez que essa migração em massa e a falta de espaço central nas áreas urbanas fez com que essas pessoas buscassem por moradia em regiões periféricas, resultando na formação de áreas de habitação precária o que destacou a necessidade de um planejamento urbano adequado para enfrentar os desafios decorrentes dessa rápida urbanização.

O desenvolvimento acelerado das cidades sem o planejamento necessário resulta em diversos problemas de mobilidade, à medida que os centros urbanos crescem, existe também um aumento no fluxo de veículos, número de imóveis e o fluxo de pessoas, o que faz com que apareçam alguns problemas como: falta de espaço urbano para instalação de novas residências o que leva ao uso de áreas de risco para construção de moradias, caos no trânsito, vias e calçadas sem acessibilidade, e falta de espaço de lazer e convivência pública, isso impacta diretamente na qualidade de vida das pessoas que vivem ou frequentam esses locais.

Um exemplo concreto desse cenário pode ser observado na Avenida Ana Pena de Faria em Caratinga, onde o rápido crescimento urbano gerou alguns desafios semelhantes, e onde a falta de planejamento adequado interfere na infraestrutura da via, na disposição de espaços públicos e na acessibilidade da avenida, o que faz necessário a busca por medidas de planejamento urbano sustentável para garantir uma melhor qualidade de vida para os usuários da via.

Caratinga é um município que está localizado no interior do Estado de Minas Gerais, e faz parte da região do Vale do Rio Doce. A cidade completa 176 anos em 2024, possui uma extensão territorial de 1.258,479 km², e se divide em dez pequenos distritos, além de sua sede municipal. Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022) a cidade tem sua população estimada em 87.360 habitantes.

O município possui grande importância no âmbito histórico, cultural, religioso e econômico da região, tendo grande variedade de serviços tanto na área da saúde, comercial e jurídica por esse motivo a cidade recebe diariamente diversos visitantes oriundos dos municípios vizinhos em busca desses seguimentos. A cidade também ganha destaque no campo acadêmico, uma vez que possui algumas universidades, escolas particulares e instituições de ensino, o que faz com que jovens de diversos locais migrem para Caratinga em busca de trabalho e estudo.

Caratinga como todo centro urbano, enfrenta diversos problemas urbanísticos, e por se tratar de uma cidade considerada antiga, diversas de suas vias não possuem um planejamento urbano adequado, deixando bastante a desejar em sua infraestrutura urbana e causando diversos tipos de transtornos aos usuários desses locais, isso é o que acontece na Avenida Ana Pena de Faria, objeto de estudo da presente pesquisa.

Localizada no bairro Limoeiro, a Avenida Ana Pena de Faria é umas das principais vias artérias da cidade, que serve diariamente como corredor de transporte, conectando diferentes bairros e áreas comerciais de Caratinga. Além disso, ela essa abriga uma variedade de estabelecimentos comerciais, como mercadinhos, restaurantes, Igreja, poliesportivo e outros serviços, além de vários imóveis residenciais, tornando-a centro de atividade econômica e social.

Essa avenida conta com duas vias separadas por um canteiro central que foi reformado recentemente, onde foi implantada uma pista de caminhada. Porém ao ser revitalizada, todas as suas árvores que serviam como sombreamento ao longo da avenida foram cortadas, há também a falta de lixeiras na via, o que causa acúmulo de lixo em local indevido, trazendo diversos transtornos para os moradores e transeuntes.

Diante do exposto a pesquisa se justifica pela necessidade de se pensar em meios de solucionar ou atenuar os problemas existentes na Avenida Ana Pena de Faria que é o objeto de estudo deste trabalho de investigação.

Este trabalho de conclusão de curso (TCC) possui o objetivo de analisar e compreender aspectos relevantes relacionados à Avenida Ana Pena de Faria, explorando sua história, localização, usos, necessidades e outros aspectos em que exista a necessidade de melhora/desenvolvimento no local.

1.1. OBJETIVO GERAL

Analisar os desafios urbanos enfrentados na Avenida Ana Pena de Faria, em Caratinga, Minas Gerais, como reflexo do rápido crescimento urbano e da falta de planejamento adequado, e através dessa análise, desenvolver diretrizes e propostas que visem à melhoria do espaço urbano da avenida, contribuindo para a promoção de um ambiente mais sustentável, inclusivo e com melhor qualidade de vida para os seus usuários e residentes.

1.2. COMO OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

Este trabalho tem por finalidade identificar quais são as maiores dificuldades encontradas pelas pessoas que transitam diariamente pela Avenida Ana Pena de Faria, para elaboração de Trabalho de Conclusão de Curso II, que proponha melhorias para o local com base nas informações coletadas.

- i) Estudar referências pertinentes ao tema;
- ii) Analisar o estado físico e ambiental da Avenida Ana Pena de Faria
- iii) Investigar fatores de ordem política e econômica que permeiam o objeto de estudo;

- iv) Identificar os problemas existentes no sentido de revitalização, paisagismo e acessibilidade no objeto de estudo relacionado ao espaço e aos seus usuários;
- v) Por meio de TCC II apresentar projeto.

1.3. METODOLOGIA

A pesquisa adota metodologia diversa como: revisão bibliográfica relacionada ao tema, revisão documental, e trabalho de campo por meio de vistorias *walkthrough*, para a percepção de problemas enfrentados na via no que tange a acessibilidade, revitalização e paisagismo e posterior coleta de dados e análise do entorno da Avenida Ana Pena de Faria, para que com os resultados seja possível propor soluções arquitetônicas para melhoria do local.

1.4. RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que com a presente pesquisa se possa aprofundar o entendimento sobre os desafios urbanos enfrentados na Avenida Ana Pena de Faria, em Caratinga, Minas Gerais, proporcionando algumas medidas para a formulação de estratégias de intervenção e planejamento urbano sustentável no local. Além disso, busca-se que os resultados obtidos contribuam para o conhecimento acadêmico na área de urbanismo e estudos urbanos, fornecendo base para futuras pesquisas relacionadas ao tema.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A Revolução Industrial, ocorrida principalmente na Europa no final do século XVIII e início do século XIX, foi um período de grandes mudanças econômicas, sociais e tecnológicas, este período de transformação marcou a mudança do trabalho agrícola para o trabalho mecanizado, inaugurando uma era de produção em grande escala e de gigantesco avanço tecnológico. Como destaca Cavalcante (2011), a Revolução Industrial, especialmente na Grã-Bretanha, foi o catalisador para a ascensão do capitalismo industrial, alterando a dinâmica econômica e social da época.

A urbanização é uma das características mais marcantes deste período, uma vez que à medida que a indústria urbana se expandia e as oportunidades de

emprego aumentavam, as pessoas criaram uma tendência onde migraram das áreas rurais para os centros urbanos em busca de uma melhor qualidade de vida esse movimento ficou conhecido como êxodo rural, tal fenômeno não alterou somente a face das cidades, mas também redefiniu os padrões de vida das pessoas na época, proporcionando serviços anteriormente inexistentes ou instáveis, como a educação e os cuidados de saúde.

No entanto, as mudanças provocadas pela Revolução Industrial não foram todas positivas, pois as condições de trabalho nas indústrias eram na maioria das vezes instáveis com horários de trabalho exorbitantes e falta de regulamentação laboral são algumas das realidades enfrentadas pelos trabalhadores das fábricas, o trabalho infantil também marcou o período, além disso, a rápida urbanização levou a uma superlotação das cidades, resultando em comunidades sem nenhum planejamento urbano e sem alguns serviços básicos como água potável e saneamento básico.

Com a expansão urbana descontrolada foi evidente a necessidade de criação de um planejamento urbano que fosse eficaz e que tornasse as cidades mais organizadas, o que fez com que ao longo do século XIX e XX, diversos movimentos e teorias surgissem em busca de soluções para os problemas urbanos, desde o conceito de "cidades-jardins" até abordagens mais contemporâneas de desenvolvimento urbano sustentável.

Ainda hoje, os desafios enfrentados pelo urbanismo contemporâneo são complexos, pois problemas como urbanização desordenada ainda persistem e com o passar dos anos foram surgindo outros como falta de mobilidade urbana, acessibilidade, ausência de espaços públicos de convivência e a desorganização urbana são exemplos de alguns dos problemas que requerem uma abordagem integrada e participativa para o planejamento urbano.

2.1. REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E URBANIZAÇÃO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA O PLANEJAMENTO URBANO CONTEMPORÂNEO

A Revolução Industrial foi um período de transformação econômica, social e tecnológica que ocorreu principalmente na Europa, durante o final do século XVIII e início do século XIX, porém com o tempo se espalhou para grande parte do mundo.

Ela se caracterizou pela transição da mão de obra agrária para mecanizada, permitindo que as fábricas comesçassem a produzir em escala maior, Cavalcante 2011 enfatiza que:

É pertinente enfatizar que a Revolução Industrial, ocorrida na Inglaterra no século XVIII foi o grande precursor do capitalismo, ou seja, a passagem do capitalismo comercial para o capitalismo industrial. É fascinante, como a revolução industrial mudou a vida das pessoas daquela época e como até hoje seus reflexos continuam transformando o nosso dia a dia com a revolução tecnológica (CAVALCANTE, 2011).

Essa revolução trouxe vários benefícios, pois houve um gigantesco avanço no desenvolvimento de novas tecnologias, como a invenção da máquina a vapor e também de algumas novas máquinas têxteis, uma das principais mudanças desse período foi nas práticas agrícolas que antes eram bastante utilizadas nas indústrias diversas o que tornava o processo de produção bastante lento, porém com o avanço tecnológico elas liberaram mão de obra para as fábricas, gerando um maior investimento de capital e mudanças nas políticas econômicas.

No século XVIII, uma sucessão de invenções deu origem ao modo de produção fabril, no qual uma série de melhorias no processo produtivo contribui para o limiar da Revolução Industrial. Tal Revolução transformou a capacidade produtiva inglesa. De modo geral, foi além do aparecimento de novas máquinas e fábricas, aumento de produtividade e do nível de renda. Na verdade, foi uma Revolução que transformou a Inglaterra e o continente europeu de uma forma nunca vista antes, com consequências profundas nas relações sociais. (DE LIMA, 2017, p.103).

Antes da Revolução Industrial, a vida era predominantemente rural uma vez que o campo era onde havia maior demanda de trabalho, o que fazia com que as pessoas vivessem e trabalhassem nas áreas rurais, envolvidas principalmente na agricultura, pecuária e em outras atividades ligadas ao campo.

As fábricas e indústrias ofereciam empregos regulares com salários mais altos do que os que antes eram pagos trabalhando com agricultura, o que fez com que as pessoas que antes viviam nas áreas rurais fossem atraídas para as áreas

urbanas em busca de emprego e conseqüentemente uma melhor qualidade de vida, o que gerou um fenômeno conhecido como êxodo rural ou urbanização. “Os céus dos grandes centros industriais começam a cobrir-se da fumaça despejada pelas chaminés de fábricas que se multiplicavam em ritmo acelerado” (QUINTANEIRO, BARBOSA; OLIVEIRA, 2002, p.10).

Além disso, a agricultura também recebeu alguns avanços tecnológicos, como o uso de novas máquinas agrícolas, o que resultou na redução da necessidade de mão de obra no campo, incentivando ainda mais a migração dessas pessoas, houve também no período uma grande melhoria nos meios de transporte, com a criação de novas estradas e ferrovias, o que facilitou ainda mais o movimento das pessoas do campo para as cidades, tornando essa migração mais viável e acessível.

A grande disponibilidade de empregos nas novas indústrias e fábricas não apenas proporcionou uma fonte de renda estável para os trabalhadores, mas também proporcionou a essas pessoas um estilo de vida diferente, possibilitando com mais facilidade o acesso a educação, assistência médica e outros serviços que com a vida no campo eram inexistentes ou bastante precários.

A produção em massa do período da Revolução Industrial em seguida, encerra o antigo modelo de produção fundado na vinculação do produto à terra, o sistema econômico feudal, que persistiu até então. Com a criação das grandes indústrias e da larga produção, a forma de produzir e comercializar é alterada, cidades produzem um tipo de objeto, outras cidades produzem outros objetos e, assim, há a necessidade do incessante comércio entre locais diferentes e, muitas vezes, longínquos uns dos outros, surgindo então a figura do atravessador. Além disso, os centros urbanos industrializados passaram a concentrar a oferta de postos trabalho, uma vez que os detentores do capital – burgueses – que investiam na construção das fábricas acabavam por escolher determinadas regiões em função dos fatores de produção (MIRANDA, 2012, p.13).

Embora tenha a Revolução Industrial tenha trazido avanços significativos em termos de produção e padrões de vida para muitos, o período também trouxe algumas conseqüências negativas, pois na maioria das vezes as condições de trabalho nas indústrias eram precárias, com jornadas de trabalhos desgastantes e excessivas.

[...] labutavam em turnos diários de 12 a 16 horas, ampliando para até 18 horas quando a iluminação a gás tornou-se disponível. O salário dos aprendizes era em geral a metade do que se pagava aos operários, o das mulheres a quarta parte. (QUINTANEIRO; BARBOSA; OLIVEIRA, 2002, p.11).

Outra grande consequência desse período foi a expansão caótica das cidades uma vez que a urbanização em larga escala resultou em na falta de planejamento urbano adequado na formação das cidades, outro agravante foi a formação de alguns bairros industriais ao redor das fábricas, que na maioria das vezes eram construídos sem qualquer consideração pelas condições de vida dos trabalhadores, e as habitações eram feitas de forma precária e superlotada, sem acesso adequado a água limpa ou saneamento básico, resultando em um cenário de pobreza urbana e insalubridade. Silva (2014, p.) disse:

Durante o século XX, o processo de urbanização se generalizou, espalhando-se por toda a superfície do planeta. Vale lembrar que até meados deste século o fenômeno da urbanização era lento e circunscrito aos países que primeiro se industrializaram, os chamados países desenvolvidos. Nos países em desenvolvimento, a urbanização se intensificou a partir de 1950, graças ao crescimento da industrialização.

Essa Urbanização acelerada criou alguns novos desafios para o planejamento urbano, pois as cidades da época não estavam preparadas para lidar com o aumento populacional repentino, o que ocasionou diversos problemas nos centros urbanos, como o surgimento de bairros superlotados aumento da poluição e uma série de problemas sociais que antes não eram tão comuns.

Diante de tais desafios, os urbanistas da época começaram a reconhecer a necessidade de meios para planejamento e organização das cidades, uma das primeiras respostas a esses problemas foi o movimento do planejamento urbano, que ganhou força no final do século XIX, figuras como Ebenezer Howard, com seu conceito de "cidades-jardins", e os reformadores sociais, como Octavia Hill e Jane Addams, foram pioneiros na busca por soluções para os problemas urbanos.

Durante o século XX, o urbanismo passou por várias fases e abordagens, desde o planejamento modernista até as teorias mais recentes de desenvolvimento urbano sustentável. Movimentos como o City Beautiful nos Estados Unidos e o Plano de Haussmann em Paris moldaram a paisagem urbana de muitas cidades ao redor do mundo.

Hoje, o urbanismo ainda enfrenta desafios como a rápida urbanização em países em desenvolvimento, a mudança climática e a necessidade de criar cidades mais inclusivas e sustentáveis tais desafios exigem algumas abordagens que sejam inovadoras e colaborativas e que levem em consideração não apenas as

necessidades imediatas das cidades, mas também seu impacto em longo prazo no meio ambiente e na qualidade de vida.

A urbanização dos espaços naturais é algo atualmente, com crescimento desenfreado, tendo maior impulso por volta do século XVIII e XIX, na Inglaterra, na passagem do capitalismo comercial para o industrial, com a primeira Revolução Industrial, onde com o aparecimento das maquinofatura, a produção mecanizada, tecnologia trouxeram como consequência uma enorme migração das pessoas do campo para os centros urbanos, fazendo-se com isso, aglomerações nas cidades, fazendo surgir péssimas condições de habitação humana. Isso também fez com que se fortalecesse o capitalismo, pois a rápida produção e grandes quantidades de produtos, com qualidade, foi fator para o crescimento rápido da economia. (CAMPOS, 2015 p.2)

O urbanismo contemporâneo também enfrenta uma série de desafios complexos, e um deles é a questão da mobilidade urbana, pois a falta de planejamento adequado nas cidades acaba resultando em sistemas de transporte sobrecarregados, congestionamentos de tráfego, poluição do ar e dificuldades de acesso para os residentes.

Um dos principais obstáculos quando se trata de mobilidade urbana hoje é a dependência excessiva do transporte individual motorizado, o que acaba resultando em congestionamentos constantes, aumento da poluição e uma sensação de isolamento para aqueles que não têm acesso a um veículo pessoal.

Além disso, a falta de integração entre diferentes modos de transporte, como ônibus, metrô, trem e bicicleta, dificulta a locomoção eficiente de um ponto a outro na cidade, na maioria das vezes, os sistemas de transporte público é escasso e pouco coordenado, o que acaba tornando inviável o uso desse tipo de transporte uma vez que o mesmo não permite que os usuários planejem e realizem viagens dentro da cidade de forma eficaz e rápida.

A importância da mobilidade vai além de um direito em si; ela é um direito que dá acesso a outros direitos, na medida em que ela possibilita ao cidadão ir ao trabalho, à escola, de acessar os equipamentos de saúde. Mas, o contrário também é verdadeiro: sem mobilidade, há um cerceamento do acesso aos direitos. Por exemplo, aquele cidadão que está procurando emprego e não tem dinheiro para pagar os meios de transporte, ele está sendo impedido do direito ao trabalho (PEREIRA 2014 p.77).

A questão da mobilidade urbana é apenas uma peça do quebra-cabeça dos desafios enfrentados pelo urbanismo contemporâneo. A falta de planejamento

adequado nas cidades se estende a diversas áreas, contribuindo para uma série de problemas que afetam diretamente a qualidade de vida dos cidadãos, um deles é também a falta de acessibilidade.

A falta de acessibilidade é uma preocupação fundamental, pois na maioria das vezes as infraestruturas urbanas não são projetadas levando em consideração as necessidades de pessoas com mobilidade reduzida, tornando difícil ou até impossível que essas pessoas se locomovam sozinhas e de forma independente e segura pelas cidades.

Falta de espaço de circulação apropriado para o pedestre e pessoas com mobilidade reduzida são apenas alguns dos obstáculos enfrentados diariamente pela população.

Outro aspecto importante a ser levado em conta quando se fala de falta de planejamento nas cidades é a ausência de espaços de convivência pública, a falta de áreas verdes, praças bem conservadas, parques e locais de encontro onde os cidadãos possam interagir, relaxar e desfrutar do ambiente urbano acaba trazendo transtornos como: isolamento social das pessoas, redução da qualidade de vida e até problemas de saúde mental.

Além disso, o caos urbano causado pela falta de um planejamento adequado pode manifestar-se de várias formas: desde a poluição visual causada por uma paisagem urbana desorganizada até à falta de coesão estética e funcional entre os diferentes bairros e áreas da cidade, isto não só prejudica a estética da cidade, mas também afeta a segurança, a eficiência do serviço público e a identidade cultural das comunidades locais.

O relacionamento entre o espaço público e o homem passou por um processo evolutivo, só nos finais do século XX se começou a olhar para o espaço público como um lugar destinado às pessoas. Presentemente existe um maior cuidado na criação de espaços confortáveis, aprazíveis, seguros, acessíveis, para que consigam abranger o maior número de utilizadores, incluindo pessoas com necessidades especiais. Os meios urbanos têm muito a ganhar se conseguirem conquistar todo o tipo de pessoas, independentemente das suas capacidades, assim têm uma comunidade equilibrada, onde os indivíduos têm possibilidade de viver em sociedade e relacionar-se com outros (SOUTINHO, 2012).

Para enfrentar estes desafios, é necessária uma abordagem integrada e participativa ao planejamento urbano incluindo a promoção de políticas que

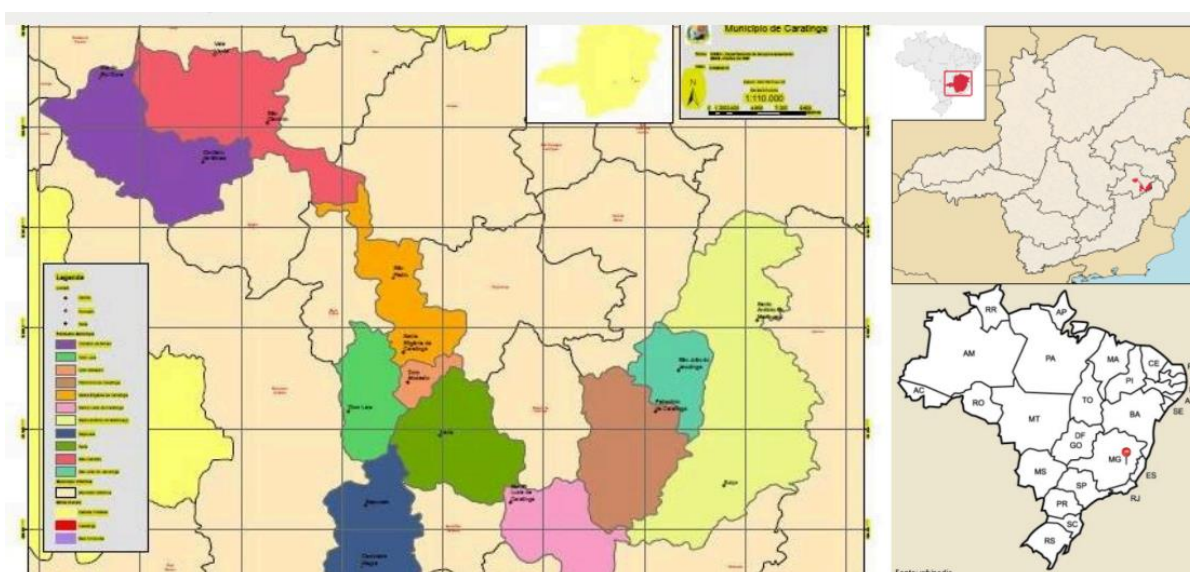
priorizem a acessibilidade e a inclusão em todas as áreas da cidade, investindo em espaços públicos de alta qualidade e aplicando regulamentos que garantam o planejamento e a harmonia urbana.

Além disso, os cidadãos devem estar ativamente envolvidos no processo de planejamento, as suas necessidades e desejos ouvidos e as suas contribuições incorporadas no desenvolvimento da futura cidade. Só através de um planejamento urbano cuidadoso e centrado nas pessoas poderemos criar cidades mais habitáveis, sustentáveis e inclusivas, onde todos os cidadãos possam prosperar e desfrutar de uma melhor qualidade de vida.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO E ESTUDO

Caratinga é uma cidade brasileira situada no estado de Minas Gerais integra a região do vale do rio doce e a microrregião do Vale do Aço. Localizada a uma distância de aproximadamente 310 km ao leste da capital mineira Belo Horizonte, a cidade tem sua população estimada em 87.360 habitantes, e uma extensão territorial de aproximadamente 1.258,479 km² segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022). Na figura 1 podemos observar alguns mapas da cidade.

Figura 1- Mapa da localização de Caratinga como cidade; em Minas Gerais e no Brasil respectivamente.



Fonte: do Google Maps editado pela autora (2024)

Caratinga está posicionada a 19° 37' 30" de latitude sul e a 42° 09' 00" de longitude oeste, a cidade é atravessada pela Rodovia BR-116 (Rio-Bahia), no sentido norte-sul. Geomorfologicamente, faz parte dos planaltos dissecados do leste de Minas, categorizados por Aziz Ab'Saber como "áreas mamelonares tropical-atlânticas florestadas" (AB'SABER, 2003, p. 16), também chamadas de "Mares de Morros", em Caratinga, esse ambiente físico apresenta uma topografia dividida, com aproximadamente 85% de relevo montanhoso, 10% de relevo ondulado e apenas 5% de relevo plano, conforme informações do Plano Diretor Urbano, as áreas planas estão localizadas nas várzeas que acompanham o rio Caratinga, um afluente do Rio Doce.

Caratinga tem uma história rica e de elevado valor cultural, Nelson de Senna Filho diz em seus estudos que o desbravamento da região onde está localizada a atual cidade foi iniciado no século XVI, por meio de expedições que seguiam pelos rios Doce e o rio Bugre à procura de metais preciosos. Em 1573 surgiram os primeiros colonizadores na região, a tropa era liderada por Fernandes Tourinho, que ao chegar na localidade encontrou a tribo dos índios Bugres descendentes da tribo dos Aimorés, na época os indígenas viviam às margens do rio Bugre que posteriormente (1878) foi nomeado como Rio Caratinga.

No entanto, o povoamento foi iniciado somente no século XIX, depois que Domingos Fernandes Lana esteve na região à procura da poaia (ipecacuanha), que era abundante na área e que possuía grande valor comercial na época, o que o motivou a relatar a amigos e parentes sobre a fertilidade das terras e a passividade dos indígenas nativos. Domingos Fernandes Lana era originário de Araponga, município de Viçosa, acredita-se que ele tenha chegado à região por volta de 1841. (Rodrigues, 2023)

Seu povoamento data de 1841 sendo que em junho de 1848, foi elevada à categoria de Paróquia e Conselho Distrital, subordinada à Câmara de Mariana até 1860. A cidade teve um rápido crescimento populacional, sendo que em 1958 era o sexto mais populoso do estado e hoje ocupa o 37º lugar. Mas, de uma pequena cidade em meados dos anos cinquenta, ela tornou-se uma típica cidade média do início do século, com todos os problemas e benefícios que isto traz. (SENA, 2005, p.333).

Lázaro Denizart do Val, em seu livro; "Cronologia da Região do Caratinga diz que: Ao chegar na localidade os colonizadores encontraram grande quantidade de um tubérculo alimentício que os índios chamavam de Caratinga, uma vez que o

mesmo era bastante duro de comer, portanto sendo denominado de “cara” e “tinga” por ser esbranquiçado. Na figura 2 podemos observar foto do tubérculo.

Figura 2- Cará Branco



Fonte: Google Imagens (2024)

De acordo com Monir Ali Saygli em seu livro "História de Caratinga", foi Domingos Fernandes de Lana quem nomeou a região de Caratinga em razão ao nome do tubérculo encontrado, porém o colonizador centrou sua atenção principalmente na exploração da poaia, demonstrando um interesse limitado nas terras em si, no entanto, parentes seus registraram algumas sesmarias em seus nomes, possivelmente com o propósito de posteriormente vendê-las a terceiros.

Em 1841, Domingos Fernandes Lana (...) com alguns índios deliberou penetrar os sertões nas regiões dos rios Matipó e Sacramento Grande, alcançou as nascentes do Rio Caratinga, prosseguiu por onde é hoje a atual cidade desse nome. Impressionados com a enorme quantidade de um tubérculo alimentício chamado caratinga (...) deram o nome de serra de Caratinga... (VAL, s/d, p. 49),

Em seus estudos Lázaro Denizart do Val diz que: a história da cidade menciona os registros de Casimiro de Lana e sua esposa D. Joaquina Maria dos Prazeres em 1844, e de Francisco Fernandes de Lana em 1856, Existe a

possibilidade de que Domingos de Lana tenha deixado a região após ser preso por ordem de Guido Tomaz Marliere, responsável pela Inspetoria das Regiões Militares do Rio Doce. Domingos foi recrutado para o serviço militar e acusado de abusos contra os índios, acredita-se que o explorador tenha permanecido nas terras de Caratinga, desde o princípio de 1841 até junho de 1847, quando deixou de vez o local.

Mais tarde, João Caetano do Nascimento, amigo de Domingos Lana, liderou uma expedição em busca da região, chegando no local, ele assumiu a posse das terras e as dedicou ao padroeiro São João Batista, a instalação oficial ocorreu em 24 de junho de 1848, em homenagem ao dia do santo, no mesmo ano, o povoado foi elevado à categoria de Paróquia e Conselho Distrital, subordinado à Comarca de Mariana, no ano de 1873, foi erguida a primeira igreja católica na cidade, a Igreja de São João Batista, (figura 3) atualmente a capela é tombada como patrimônio histórico e cultural da cidade (Registro de Imóveis de Caratinga, 2019).

Figura 3- Igreja São João Batista



Fonte: Google imagens (2024)

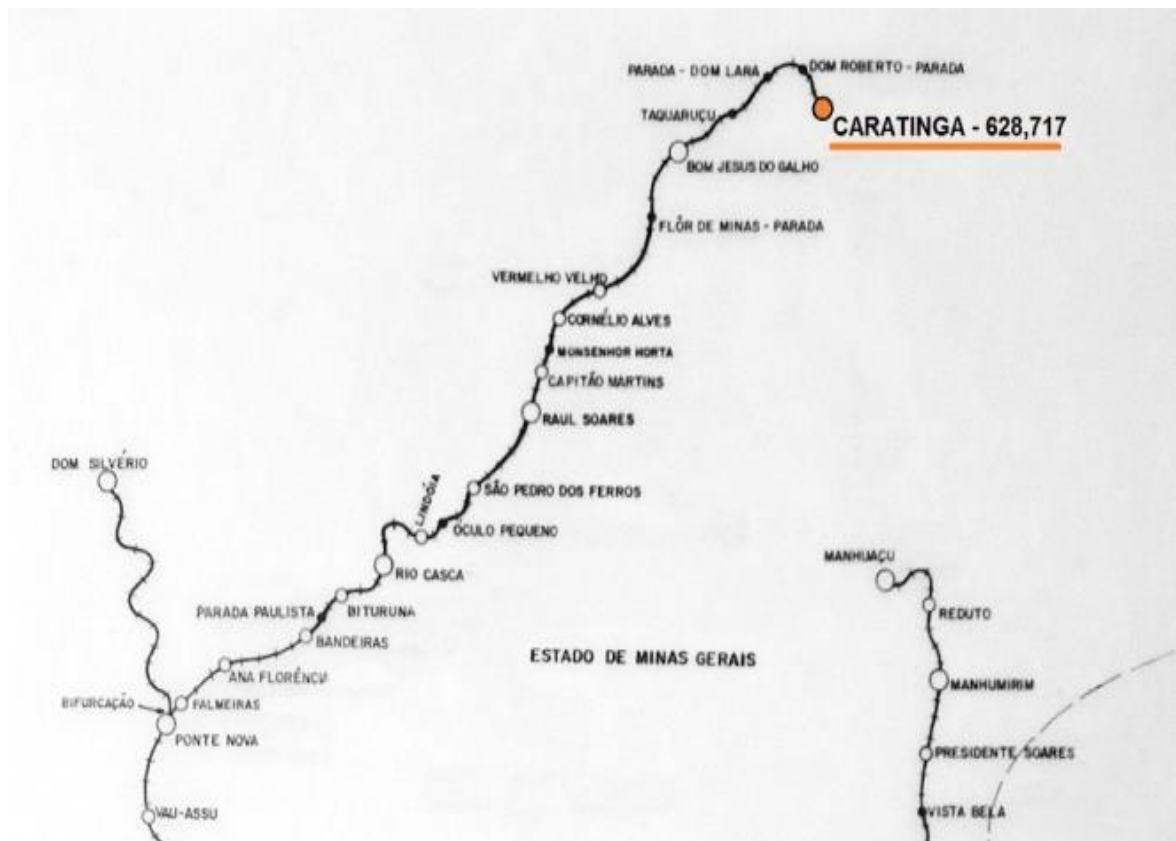
Primeira igreja do município, erguida no ano de 1870 em terras doadas pelos irmãos Joões, fundadores da cidade. A obra é atribuída ao padre Maximiniano João da Cruz, 1º pároco de Caratinga. Hoje é um dos raros exemplares da arquitetura do século XIX. Sua simplicidade nos remete a um passado de dificuldades dos primeiros anos de colonização de Caratinga. Possui apenas uma nave, as paredes são desprovidas de qualquer ornamento e no fundo, o altar-mor em madeira, abriga a imagem primitiva de São João Batista, padroeiro da cidade. Os traços mineiros podem ser observados na singeleza do imóvel com seus balaústres rendilhados do coro. pode ser considerado o bem tombado mais importante do município. (iPatrimônio 2024)

Como a maioria das cidades brasileiras e mineiras, Caratinga também foi explorada por suas riquezas vegetais e minerais. Devido às suas condições favoráveis e seu solo fértil, durante a segunda metade do século XIX, pioneiros se deslocaram em busca de ouro e começaram a plantar cana-de-açúcar, posteriormente o cultivo de café também foi introduzido, sendo um dos pilares para o crescimento da região. (Rodrigues, 2023)

Sozinho, João Caetano iniciou os trabalhos de derrubada e preparação da terra para o plantio de cereais, frutas e legumes, além da criação de pequenos animais e aves, como posseiro, ele legitimou vastas sesmarias, envolvendo parentes, amigos e até mesmo associados para auxiliar nos trabalhos, com isso formou-se o primeiro núcleo habitacional que, em junho de 1848, foi elevado à categoria de Paróquia e Conselho Distrital, subordinado à Comarca de Mariana, a localidade assim permaneceu até o ano 1860, sendo posteriormente parte de Ponte Nova, Abre Campo e Manhauçu. Em 6 de fevereiro de 1890, após a Proclamação da República, foi desmembrada pela Lei Estadual nº 16, o patrono da principal praça da cidade de Caratinga, Dr. José Cesário de Faria Alvim, foi responsável por este desmembramento. (Secretaria Municipal de Educação de Caratinga, 2021)

O progresso na região foi impulsionado pela construção da Estrada de Ferro Leopoldina, a estação ferroviária ficava localizada na atual Praça Coronel Rafael da Silva Araújo, conhecida até hoje por praça da estação, a linha férrea esteve presente na cidade nos anos de 1930 até 1978, e era de suma importância pois realizava o transporte de passageiros, insumos e mercadorias diversas para várias cidades da região, na figura 4 podemos observar o mapa da linha férrea na região.

Figura 4- Mapa da linha Férrea



O trem expresso (2021)

Na figura 5, vemos o registro histórico da estação ferroviária de Caratinga durante o período em que estava em operação. A imagem captura diversas pessoas de pé, vestindo trajes típicos da época, enquanto aguardam a passagem do trem. A estação está movimentada, refletindo a importância do transporte ferroviário naquele tempo. Ao fundo, é possível observar alguns poucos carros estacionados, mostrando o início da transição entre o transporte ferroviário e o automotivo. A arquitetura da estação é clássica, com um edifício de tijolos e telhado inclinado, complementando o cenário nostálgico e histórico.

Figura 5- Passageiros aguardando o trem



O trem expresso (2021)

Na figura 6 observamos a grande quantidade de pessoas utilizando veículo de tração animal, com alguns sacos com possíveis mercadorias para embarque no trem.

Figura 6- Passageiros aguardando o trem



O trem expresso (2021)

Outro grande marco na cidade foi a construção da rodovia BR-116, conhecida como Rio-Bahia, e estrada começou a ser construída na década de 1940, com o objetivo de ligar o estado Rio de Janeiro à Bahia, a via atravessa diversos estados brasileiros, e ao longo das décadas seguintes, diferentes trechos foram inaugurados progressivamente, a via contribuiu significativamente para o desenvolvimento econômico e social de Caratinga uma vez que é uma importante via de transporte, facilitando o fluxo de pessoas e mercadorias entre o Sudeste e o Nordeste do Brasil.

A cidade também experimentou um crescimento significativo no século XX, com a inauguração de serviços como produção de energia elétrica e rede de água e esgoto, destaca-se também a construção da Catedral de São João Batista, inaugurada em 1935 como podemos observar nas figuras 7 e 8, outro avanço para a cidade foi o seu calçamento com paralelepípedos que ocorreu em 1942. (Câmara Municipal de Caratinga, 2000).

Figura 7-Construção da Catedral São João Batista



Fonte: Registro de imóveis de Caratinga (2019)

Figura 8- Construção da atual Catedral São João Batista



Fonte: Registro de imóveis de Caratinga 2019

Na década de 1950, a cultura do café ganhou impulso significativo em Caratinga com a instalação de um escritório do Instituto Brasileiro do Café, transformando o município em um centro importante da cafeicultura, o cultivo do café, aliado ao comércio, tornou-se a principal fonte de renda local, embora a indústria tenha começado a se destacar a partir da década de 1980, nesse período, também ocorreu à expansão de um novo núcleo urbano, que cresceu em paralelo à sede original, impulsionado pelo desenvolvimento da malha urbana da Região Metropolitana do Vale do Aço. (Câmara Municipal de Caratinga 2023)

Caratinga foi governada por líderes políticos influentes, muitos dos quais deixaram sua marca na história da cidade. Destacam-se figuras como Silva Araújo, Antônio e Raphael, líderes dos "caranguejos", e Agenor Ludgero Alves. (Câmara Municipal de Caratinga 2023)

A cidade também é conhecida nacionalmente por seus ilustres filhos, como o cartunista Ziraldo Alves Pinto, o cantor Agnaldo Timóteo, a jornalista Miriam Leitão e o jornalista e escritor Ruy Castro.

Além disso, Caratinga possui um patrimônio histórico e cultural significativo, incluindo monumentos como a Igrejinha São João Batista do século XVIII, o Casarão das Artes, o Cine Brasil, entre outros.

Caratinga é lar de importantes unidades de conservação ambiental, entre elas a RPPN Feliciano Miguel Abdala. Esta reserva é um dos principais remanescentes de Mata Atlântica em Minas Gerais e abriga o muriqui-do-norte, um dos maiores primatas das Américas, além de ser um atrativo local, a reserva recebe pesquisadores de diversos países para estudos e análises. O município também se destaca por seus marcos históricos, como a Pedra Itaúna e fazendas centenárias, além de possuir uma rica paisagem natural com cachoeiras e lagoas na zona rural, o complexo paisagístico da Praça Cesário Alvim é outro destaque, onde se encontra a Catedral de São João Batista, construída em 1930, as tradições culturais são preservadas através de eventos como a festa da Folia de Reis, festivais artísticos e festas juninas, que enriquecem ainda mais a vida cultural da região. (Câmara Municipal de Caratinga 2023)

O município de Caratinga possui além de sua sede municipal, dez distritos: Cordeiro de Minas, Dom Lara, Dom Modesto, Patrocínio de Caratinga, Santa Efigênia de Caratinga, Santa Luzia de Caratinga, Santo Antônio do Manhuaçu, Sapucaia, São Cândido e São João do Jacutinga. Essa divisão territorial resultou de diversas alterações ao longo do século XX, que incluíram o desmembramento de vários distritos para a criação de novos municípios. O último desmembramento ocorreu em 21 de dezembro de 1995, com a emancipação de Piedade de Caratinga e Imbé de Minas. (Diário De Caratinga, 2018).

A partir da década de 1980, houve um significativo desenvolvimento urbano em áreas periféricas à sede do município de Caratinga, especialmente nas proximidades da Região Metropolitana do Vale do Aço, tal crescimento foi impulsionado pelo esgotamento imobiliário na região metropolitana e pela acessibilidade facilitada a Caratinga através da BR-458, como resultado, surgiram novos loteamentos, como os bairros Ilha do Rio Doce, Parques do Vale e Porto Seguro, localizados próximos a Ipatinga, essa proximidade atraiu investimentos industriais e em lazer, como clubes e resorts, principalmente para atender à demanda da população metropolitana. (Diário De Caratinga, 2018).

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE 2010) A zona urbana de Caratinga é dividida em doze bairros oficiais, são eles: Anápolis, Dario Grossi, Esperança, Esplanada, Limoeiro, Nossa Senhora Aparecida, Nossa Senhora

das Graças, Salatiel, Santa Cruz, Santa Zita, Santo Antônio e Zacarias Cimini, no ano de 2010, o bairro Santa Cruz era o mais populoso, com um total de 6.740 habitantes, é de grande relevância destacar que a sede original do município concentra a maioria das ocupações irregulares, como os aglomerados urbanos conhecidos como favelas.

A expansão desordenada da cidade fez com que a maioria de suas vias não fossem devidamente planejadas, o que acabou resultando em problemas de congestionamento, falta de infraestrutura adequada e dificuldades de acesso, o que pode ser notado em diversas áreas da cidade onde houve um rápido crescimento populacional sem um planejamento urbano adequado para acompanhar essa expansão.

Além disso, a falta de planejamento adequado também pode levar a problemas ambientais, como a ocupação de áreas de preservação permanente, desmatamento e impermeabilização do solo, aumentando o risco de enchentes e deslizamentos de terra, especialmente em períodos de chuvas intensas centenas de pessoas em busca de atendimento nos pontos comerciais localizados em sua extensão.

3.1. CONTEXTO HISTÓRICO DA AVENIDA ANA PENA DE FARIA

Figura 9- Mapa de localização Bairro Limoeiro Caratinga



Fonte: Google maps (2024)

Em 1933, Francisco Penna, sua esposa Ana Penna de Faria e seus nove filhos foram atraídos para Caratinga pelo clima ameno e pela acolhedora hospitalidade de seu povo, como detalhado no livro "Limoeiro da fazenda ao bairro". A cidade não apenas os recebeu calorosamente, mas também ofereceu um novo lar onde puderam construir suas vidas e estabelecer raízes profundas.

Francisco Penna, embora nascido em solo português, logo se tornou um brasileiro de coração, sua decisão de investir e se dedicar ao desenvolvimento de Caratinga deixou uma marca indelével na história local, sua contribuição foi significativa, não apenas no âmbito econômico, mas também no social e cultural, ajudando a moldar a identidade e o crescimento da região ao longo dos anos.

Francisco Penna comprou uma fazenda de Antônio Mafra Sobrinho, que abrangia a região onde hoje está localizado o bairro Limoeiro, a fazenda era bastante extensa uma vez que seu território se estendia até quase Santa Rita de Minas, uma cidade vizinha, Francisco contribuiu muito para o desenvolvimento de Caratinga. (Secretaria Municipal de Educação de Caratinga, 2021)

Francisco trabalhou e viveu por muitos anos na fazenda. Alguns anos depois, com o evidente crescimento urbano, a fazenda foi loteada, uma vez que Joaquim de Oliveira (conhecido como Zé Quiquita), cunhado de Francisco Penna, teve a ideia de vender lotes, conforme relatado por Hilda Penna Fernandes, filha de Francisco Penna. No livro "Limoeiro: Da Fazenda Ao Bairro", em uma breve entrevista para o Jornal Diário de Caratinga, a autora diz:

Até meus 11 anos vivia em um Limoeiro rural, com pastos, terreiros e tulhas atoladas de sacos café, matança de porcos e galinhas e cachorros no terreiro. Muitas frutas no quintal, manga, goiaba, laranja, jabuticaba, banana e pés de cana caiana, além dos pés de limão até no meio do pasto. Muitos primos. Os homens correndo pelos pastos e as mulheres dentro de casa nas brincadeiras de menina. (JORNAL DIÁRIO DE CARATINGA).

Na figura 10, podemos observar a família de Francisco com sua esposa e netas. Destaque para a autora do livro, Heleny, que está no colo de sua mãe.

Figura 10- SadonAnna, avó de Heleny (sentada Heleny no colo de sua mãe Helena Pena na fazenda do Limoeiro



Fonte: Jornal diário de Caratinga (2023)

Na figura 11, podemos contemplar a paisagem da antiga fazenda que, hoje em dia, corresponde ao atual Bairro Limoeiro.

Figura 11- antiga fazenda limoeiro



Fonte: Jornal diário de Caratinga (2023)

No dia 31 de agosto de 1961, foi publicado no Jornal de Caratinga, que circulava na época, a divulgação da venda dos lotes no então chamado loteamento "Jardim Francisco Penna". No dia 22 de janeiro de 1962, o jornal da cidade publicou o falecimento do Sr. Francisco Penna.

Nos anos seguintes, a família Penna compartilhou seu espaço com os outros moradores que gradualmente chegaram à região. A primeira igreja do Bairro Limoeiro foi a Capela Nossa Senhora das Graças, construída com recursos próprios por José Raimundo Coelho, conhecido como José Nadinho, em agradecimento à graça alcançada entre os anos de 1960 e 1961, quando este foi acometido por uma doença. A capela teve sua primeira missa celebrada em 7 de julho de 1963. Anos depois, a mesma capela foi ampliada com recursos angariados pela comunidade. (Limoeiro: Da Fazenda Ao Bairro)

Com o aumento da população, tornou-se necessário construir uma igreja maior. Assim, em 28 de outubro de 2008, foi inaugurada a Igreja São Judas Tadeu, que mais tarde foi elevada à paróquia. A igreja foi construída em terreno cedido pela prefeitura e contou com muitas campanhas da comunidade católica. (Paróquia São Judas Tadeu 2024). Na figura 12 podemos observar a igreja São Judas de Tadeu no Bairro Limoeiro.

Figura 12- Igreja São Judas de Tadeu Caratinga



Fonte: Google imagens (2024)

O grande loteamento "Jardim Francisco Penna" foi anexado a outros loteamentos, resultando no surgimento do Bairro Limoeiro, cujo nome, segundo relato de Hilda Penna, se deve a um frondoso pé de limão que marcava a divisa entre a fazenda do Sr. Francisco Penna e o restante da cidade, servindo como ponto de referência.

(Secretaria Municipal de Educação de Caratinga, 2021)

A família Penna tinha o desejo de construir uma escola para que as crianças recebessem educação formal. Após o falecimento de Francisco Penna, em 1964, a família doou o terreno para a construção do prédio do "Grupo Escolar Francisco Penna". Em 1972, foi construído o Grupo Escolar Francisco Penna, localizado na Rua Raimunda Lopes da Cunha, nº. 476, durante a administração do Dr. José de Paula Maciel. (Diário de Caratinga 2023)

Em 1973, a Escola Estadual Bezerra de Menezes foi transferida para o prédio do Grupo Escolar Francisco Penna, uma construção realizada pela prefeitura que simbolizava um marco no desenvolvimento educacional do bairro Limoeiro. Essa mudança proporcionou um ambiente mais adequado para o ensino, refletindo o crescimento e a importância da educação na comunidade. Em 2000, a escola passou por uma transformação significativa ao ser municipalizada, adotando o nome de Escola Municipal Bezerra de Menezes de Ensino Fundamental, o que reforçou seu compromisso com a educação local e facilitou a administração educacional pela prefeitura de Caratinga (Diário de Caratinga, 2023).

O bairro foi se expandindo e, com ele, foram surgindo grupos, associações, espaços culturais e serviços básicos de saúde e infraestrutura. Em 6 de março de 1980, foi fundada a Loja Maçônica Filhos da Acácia, que inaugurou seu templo próprio em 24 de junho de 1999, localizado na Praça Jones de Oliveira Pena, nº 495, no bairro Limoeiro. (Limoeiro: Da Fazenda Ao Bairro)

A primeira igreja evangélica do bairro, Assembleia de Deus, foi construída, e seu novo templo foi inaugurado em 2002, situado na Rua Cabo Geraldo. Em 20 de março de 1984, a Igreja Cristã Maranata abriu seu salão pela primeira vez no bairro Limoeiro, na Rua da Cooperativa. Em 5 de junho de 1987, foi inaugurada a igreja construída na Rua Leandro Martins, onde permanece até os dias atuais. (Limoeiro: Da Fazenda Ao Bairro)

Em 1986, o Ginásio Poliesportivo foi construído no bairro pelo prefeito Anselmo Bonifácio. Anos depois, passou por reformas durante a administração do Sr. Dário Grossi, em 1995. (Diário de Caratinga 2023)

No final da década de 1980, foi realizado o calçamento com "pé de moleque" na Avenida Ana Cândida Pena de Faria, e, na década de 1990, foi feita a rede pluvial e o asfaltamento da referida avenida.

Em 6 de dezembro de 1998, foi inaugurado o posto de saúde do bairro Limoeiro, como parte do Programa Saúde da Família (PSF).

Atualmente, o Bairro Limoeiro abrange a área loteada da antiga fazenda, o loteamento "Jardim Francisco Penna" e outras áreas próximas. O bairro possui 2.202 imóveis, sendo 1.620 residências, 295 pontos comerciais e 287 lotes vagos, com aproximadamente 6.480 habitantes. (Secretaria Municipal de Educação de Caratinga, 2021)

A Avenida Ana Pena de Faria é uma das principais vias do Bairro Limoeiro pois ela funciona como ponto de ligação entre diversas outras ruas do bairro e também permite acesso a outros bairros como Floresta, Aparecida, Morro Caratinga, Polivalente e etc. Na figura 13 podemos observar destacado em vermelho toda a extensão da avenida Ana Pena de Faria.

Figura 13- Avenida Ana Pena de Faria, Limoeiro Caratinga



Fonte: Google Earth editada pela autora (2024)

A Avenida Ana Pena de Faria possui diversos estabelecimentos comerciais ao longo de sua extensão, o que traz bastante movimentação para a via, além de possuir em sua proximidade escola, creche, um poliesportivo que é bastante utilizado para diversos tipos de atividades e jogos escolares, posto de saúde e uma igreja católica que é referência no bairro.

O local também é próximo do Terminal rodoviário de Caratinga, e também é utilizado pelas pessoas do bairro Limoeiro como ponto para realização de atividade física, pois conta com uma pista de caminhada em sua extensão.

4. OBRAS ANÁLOGAS

Para a elaboração desta pesquisa foram selecionados três espaços urbanos que receberam algum tipo de projeto de requalificação, incluindo avenidas e praças. Tais exemplos servem para ilustrar diferentes abordagens de revitalização que combinam a preservação do patrimônio histórico, a melhoria da mobilidade urbana e a criação de áreas de convivência.

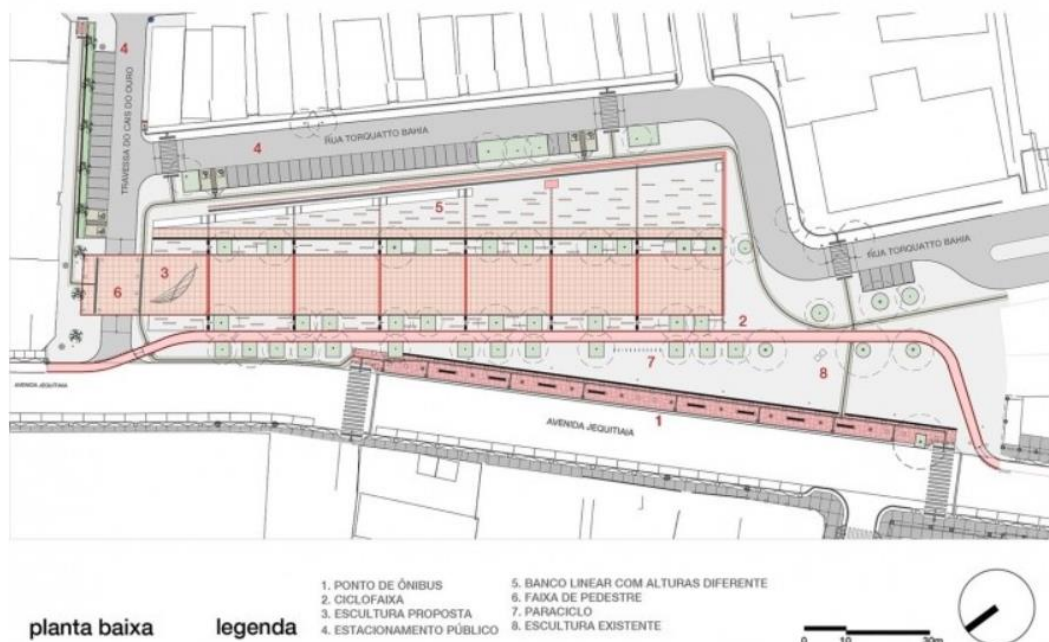
As obras selecionadas destacam-se por suas soluções inovadoras e eficientes, demonstrando como intervenções bem planejadas podem transformar espaços degradados em ambientes funcionais e esteticamente agradáveis, alinhados com as necessidades da população.

4.1. REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA MARECHAL DEODORO

DESCRIÇÃO DO PROJETO

A Praça Marechal Deodoro, situada na zona portuária de Salvador, passou por um processo de requalificação urbana elaborado pela Sotero Arquitetos. O principal objetivo da revitalização foi manter a composição paisagística original da praça, integrando um design moderno e adicionando novos equipamentos para revitalizar o espaço público. Na figura 14 podemos ter uma visão da planta geral da praça.

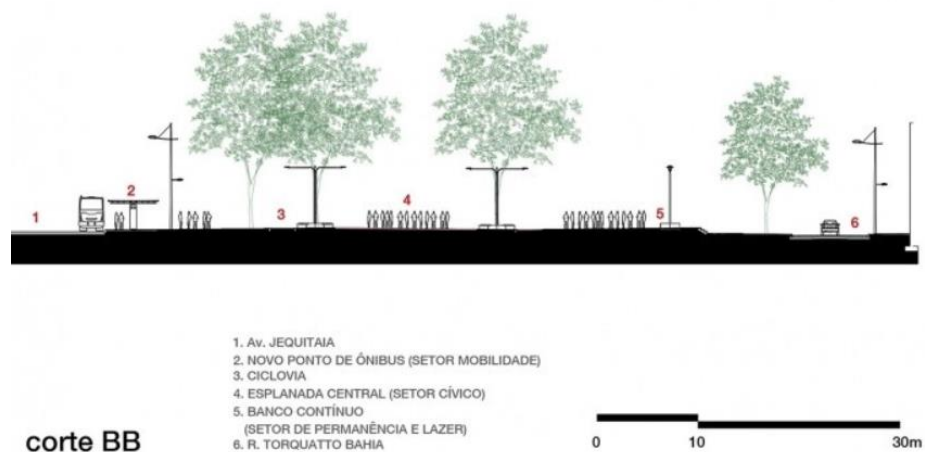
Figura 14- Planta Geral da Praça.



Fonte: VitruVius (2022)

Na imagem 16, é possível observar um corte transversal da praça. Este corte passa pela Avenida Jequitibá, um ponto de ônibus, uma ciclovia, uma esplanada central, um banco contínuo e a Rua Torquato Bahia.

Figura 15- Corte transversal da praça

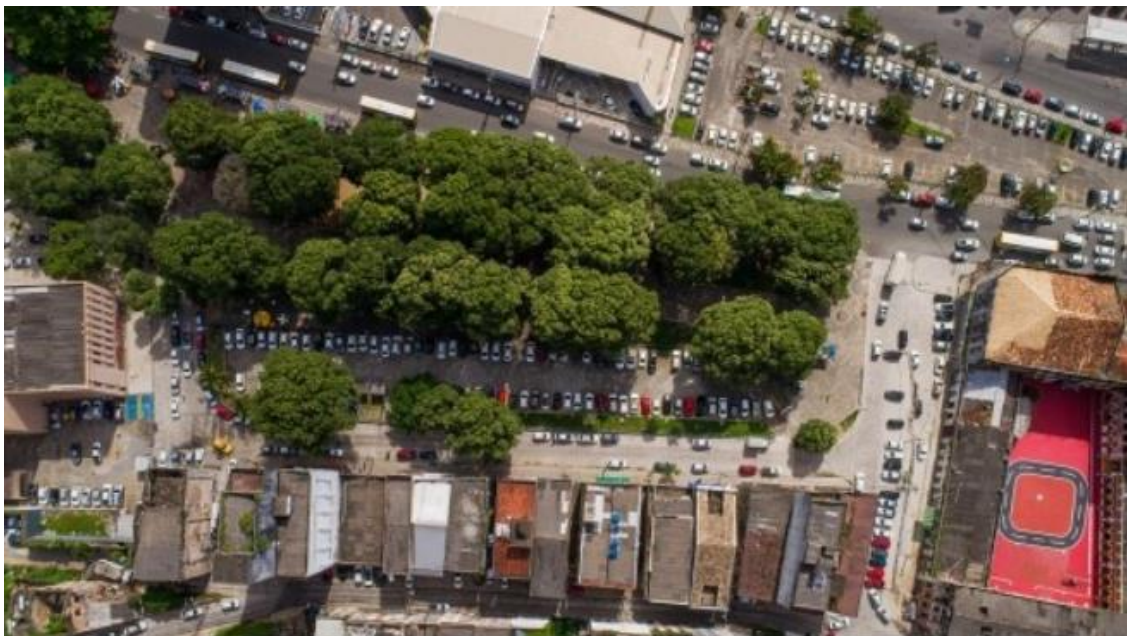


Fonte: VitruVius (2022)

A ideia principal do projeto foi preservar os grandes oitis, que estão alinhados em três fileiras distintas, e atribuir diferentes usos a cada parte da praça, garantindo assim a funcionalidade e a harmonia do espaço.

Na figura 16 podemos observar uma vista aérea da praça antes de ser revitalizada, nela podemos enxergar os grandes oitis, árvores centenárias que conferem um caráter único e uma identidade forte ao local. A preservação dessas árvores foi um ponto central do projeto, que buscou atribuir diferentes usos a cada parte da praça, garantindo funcionalidade e harmonia ao espaço.

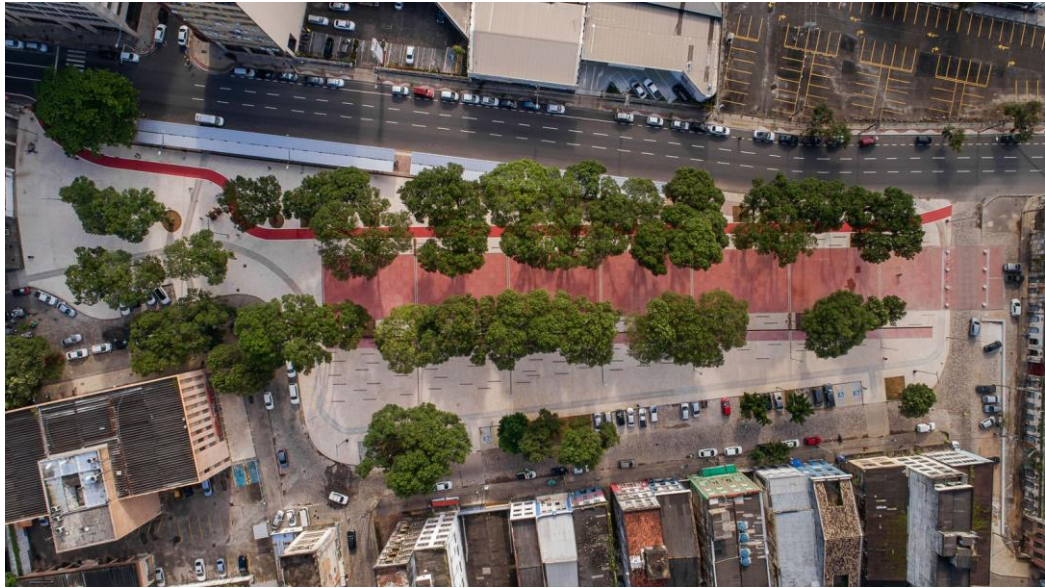
Figura 16- Vista aérea da praça antes de receber a revitalização



Fonte: Archdaily (2022)

Na figura 17, podemos observar a praça após a execução do projeto de revitalização, onde foram incluídas diversas melhorias na infraestrutura, como novos caminhos, áreas de estar, iluminação adequada, um espaço para eventos, manifestações e performances, e outros elementos que tornam o espaço mais acessível e agradável para os visitantes.

Figura 17- Vista aérea da praça após execução do projeto de revitalização



Fonte: Archdaily (2022)

Na lateral da praça que fica voltada para a Avenida Miguel Calmon, está o setor de mobilidade da praça, onde se localiza o ponto de ônibus e a nova ciclovia, salienta-se que com a preservação das árvores existentes foi possível criar um corredor verde que acompanha o trajeto da ciclovia, e proporciona um ambiente agradável e seguro para ciclistas e pedestres.

Na figura 18, podemos observar parte da ciclovia sendo sombreada pelas grandes árvores presentes no local que combinadas promovem a mobilidade sustentável, incentivando o uso de bicicletas, respeitando e valorizando o ambiente natural, criando um espaço urbano mais atraente e funcional para os moradores e visitantes.

Figura 18- Árvores trazendo sombreamento para o local



Fonte: Archdaily (2022)

A estrutura do ponto de ônibus foi projetada buscando a realização de uma combinação de madeira laminada colada (MLC) e concreto, o que trouxe harmonização com o estilo dos edifícios modernistas vizinhos, e atualizando o uso desse espaço de acordo com as necessidades contemporâneas de mobilidade urbana. Esse projeto se destaca pela integração de materiais modernos e duráveis, proporcionando não apenas funcionalidade e conforto aos usuários, mas também uma estética que respeita e complementa o entorno arquitetônico histórico.

Na figura 19 podemos observar os detalhes do ponto de ônibus. Os pilares de concreto foram projetados de modo que os mesmos espelham o espaçamento e a seção dos pilotis dos edifícios modernistas, criando uma continuidade visual.

Figura 19- Ponto de ônibus



Fonte: Archdaily (2022)

Na figura 20 podemos observar o centro da praça, onde está localizada uma grande área livre com piso de concreto pigmentado na cor vermelha, este espaço foi pensado para servir como um tapete público solene. Servindo como palco para diversos tipos de manifestações populares, e proporcionando um espaço cívico significativo para a comunidade.

Figura 20- Praça Revitalizada



Fonte: Archdaily (2022)

4.2. REVITALIZAÇÃO DA AVENIDA AFONSO PENA EM BELO HORIZONTE

A revitalização da Avenida Afonso Pena em Belo Horizonte é um projeto abrangente e significativo, seu principal objetivo é transformar a via em um modelo de mobilidade sustentável e acessível, com um investimento total de aproximadamente R\$ 24,8 milhões, o projeto inclui a implantação de faixas exclusivas para ônibus, ciclovias e melhorias nas calçadas, abrangendo o trecho entre a Praça Rio Branco (Rodoviária) e a Praça da Bandeira.

A revitalização da avenida visa proporcionar uma infraestrutura moderna e inclusiva, buscando a integração de diferentes meios de transporte, suas calçadas e travessias serão renovadas garantindo acessibilidade e segurança, enquanto o paisagismo será totalmente refeito, abrangendo não apenas o canteiro central, mas também praças importantes ao longo do percurso. A ciclovia, com extensão de 4,2 km, conectará diversos trechos já existentes, oferecendo uma alternativa segura para ciclistas e contribuindo para a saúde pública e a redução do impacto ambiental. Na figura 21 podemos observar toda a extensão da avenida e as praças situadas ao longo de sua extensão.

Figura 21- Avenida Afonso Pena



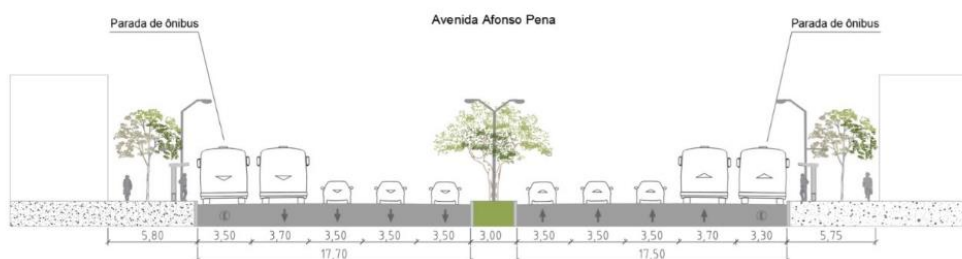
Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

A implementação de faixas exclusivas para ônibus, com um total de 2,96 km, faz parte do Programa de Priorização do Transporte Coletivo, iniciado em 2019, que já contratou mais de 80 km de projetos executivos. Essa intervenção busca

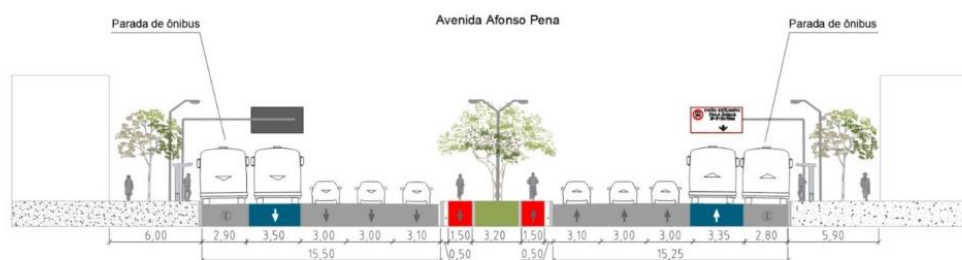
aumentar a eficiência do transporte público, reduzindo o tempo de viagem e melhorando o conforto dos passageiros. Além disso, novos pontos de ônibus serão instalados para facilitar o embarque e desembarque. Na figura 22 podemos observar a configuração atual da via e a que está prevista no projeto de revitalização da Avenida Afonso Pena

Figura 22- Seção atual e projeto da avenida Afonso Pena

SEÇÃO ATUAL



SEÇÃO PROJETO



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Diversos estudos e relatórios técnicos foram conduzidos para embasar o projeto, incluindo análises de tráfego, contagem de veículos, condições das calçadas, e simulações de tráfego. A participação da sociedade foi crucial, com consultas públicas e reuniões que permitiram a inclusão de sugestões e ajustes no projeto, assegurando um processo democrático e inclusivo. Na figura 23 podemos observar a faixa exclusiva para transporte coletivo destacada em vermelho, tal faixa é de uso exclusivo de ônibus e outros veículos de transporte público, permitindo que eles circulem com maior fluidez e eficiência, sem serem afetados pelo tráfego geral, Além disso, podemos identificar a faixa preferencial para transporte coletivo em amarelo. Essa faixa preferencial permite que veículos de transporte público, como ônibus, tenham prioridade ao se aproximarem de cruzamentos ou entradas/saídas,

facilitando assim o deslocamento e reduzindo o tempo de viagem para os passageiros.

Figura 23- Faixas exclusivas para transporte coletivo

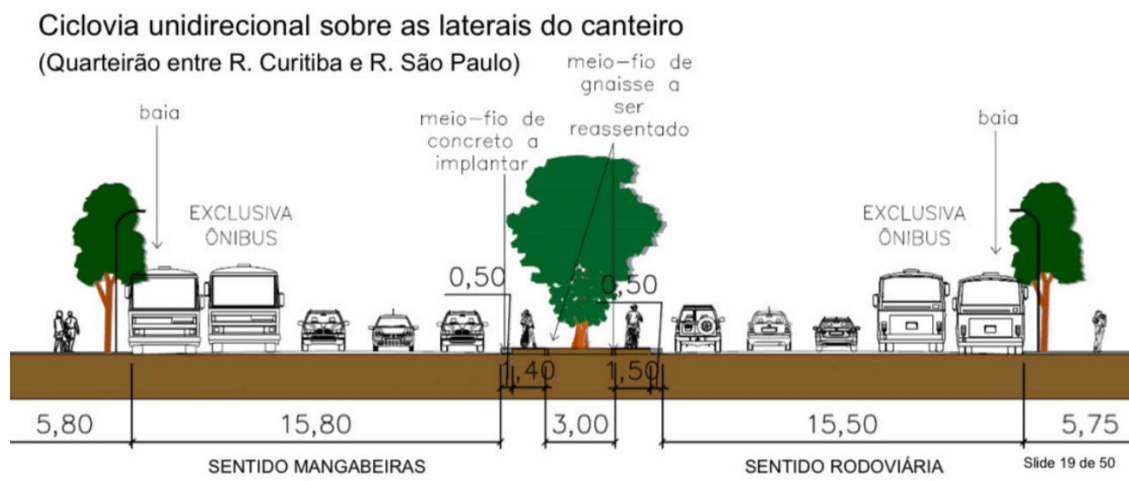


Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Com a ordem de serviço assinada em novembro de 2023, a previsão é que as obras sejam concluídas no segundo semestre de 2024, marcando uma transformação significativa na mobilidade urbana de Belo Horizonte, alinhada aos princípios de sustentabilidade e acessibilidade para todos.

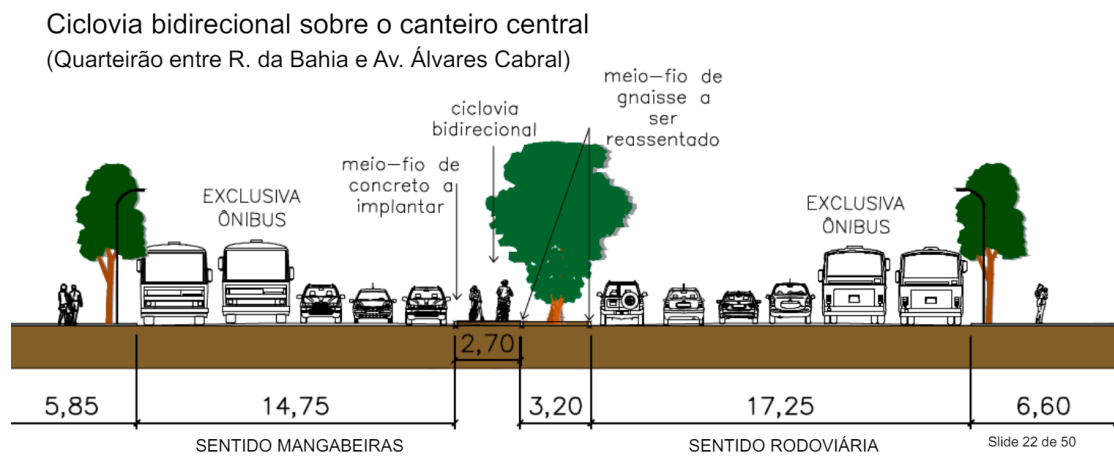
Nas figuras 24, 25 e 26 podemos observar como serão reorganizadas as faixas e a ciclovía.

Figura 24- Reorganização das faixas Quarteirão entre a Rua Curitiba e Rua São Paulo.



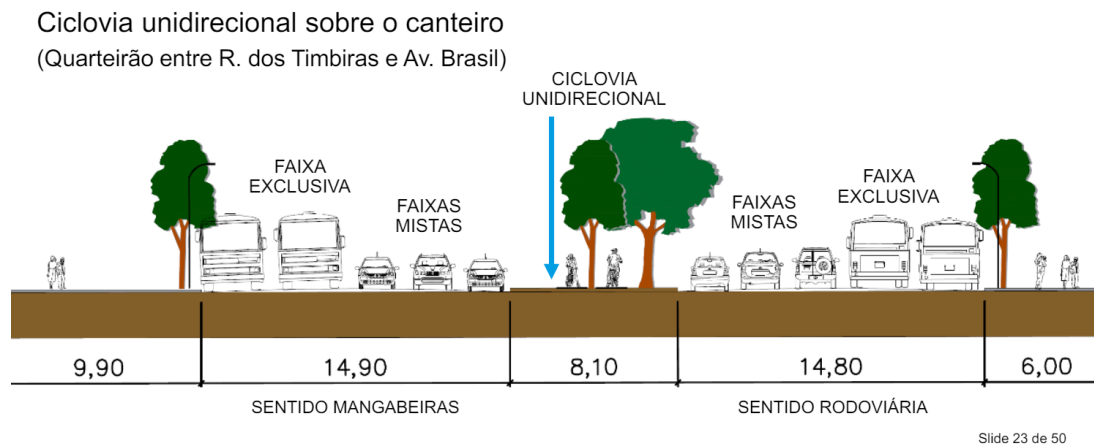
Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Figura 25- Reorganização das faixas Quarteirão entre a Rua da Bahia e Avenida Álvares Cabral.



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Figura 26- Reorganização das faixas Quarteirão entre a Rua dos Timbiras e Avenida Brasil.



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

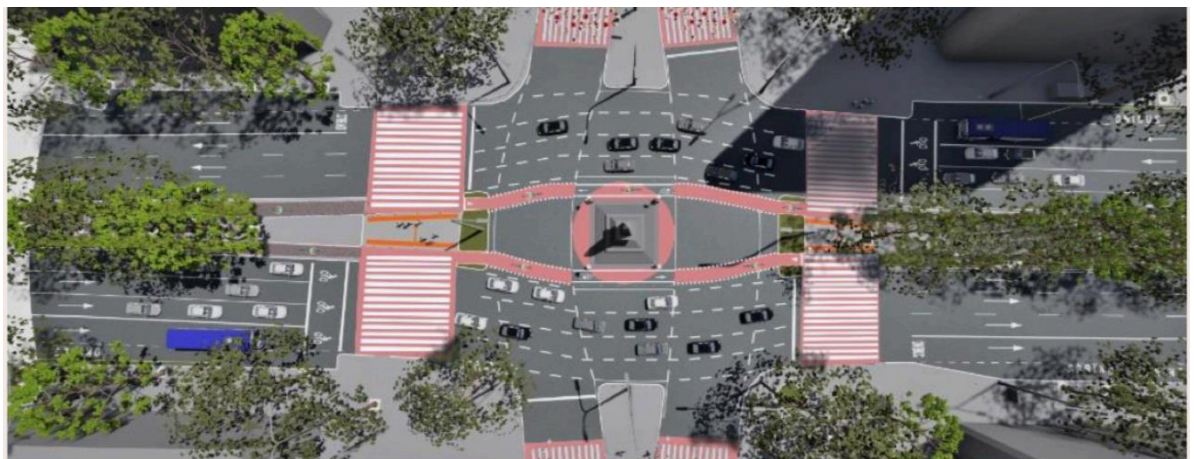
Nas figuras 27 e 28 podemos ter uma ideia por meio de projetos realizados em maquete 3d de como ficará o projeto da Avenida Afonso Pena depois de executado, com as ciclovias e faixas exclusivas para veículos de transporte coletivo.

Figura 27- Ciclovía Unidirecional sobre as laterais do canteiro



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Figura 28- Ciclovía Unidirecional na pista de rolamento



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Nas figuras 29, 31, e 33 podemos observar algumas fotos atuais de pequenos trechos da Avenida Afonso Pena e nas figuras 30, 32 e 34 podemos observar como os respectivos trechos ficarão após a execução do projeto.

Figura 29- Avenida Bandeirantes sem revitalização



Fonte: google imagens (2024)

Figura 30- Projeto de revitalização Avenida Bandeirantes



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Figura 31- Praça da Bandeira sem revitalização



Fonte: google imagens (2024)

Figura 32- Projeto de revitalização Praça das Bandeiras



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

Figura 33- Trecho próximo ao TJMG sem revitalização



Fonte: google imagens (2024)

Figura 34- Projeto de revitalização trecho próximo ao TJMG.



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2024)

4.3. CAMDEN HIGH LINE LONDRES

O Camden High Line é um ambicioso projeto de revitalização urbana em Londres, inspirado pelo sucesso do High Line de Nova Iorque. Localizado na antiga linha ferroviária da North London Line, o Camden High Line se estende por 800 metros e fica elevado a oito metros do solo, conectando Camden Town e King's Cross. Vencedores de um concurso, os escritórios Studio Weave e Architecture 00 lideram a transformação dessa infraestrutura abandonada em um vibrante espaço público. Na figura 35 podemos observar o local antes de receber o projeto de revitalização.

Figura 35- Camden High Line



Fonte: Habitability (2024)

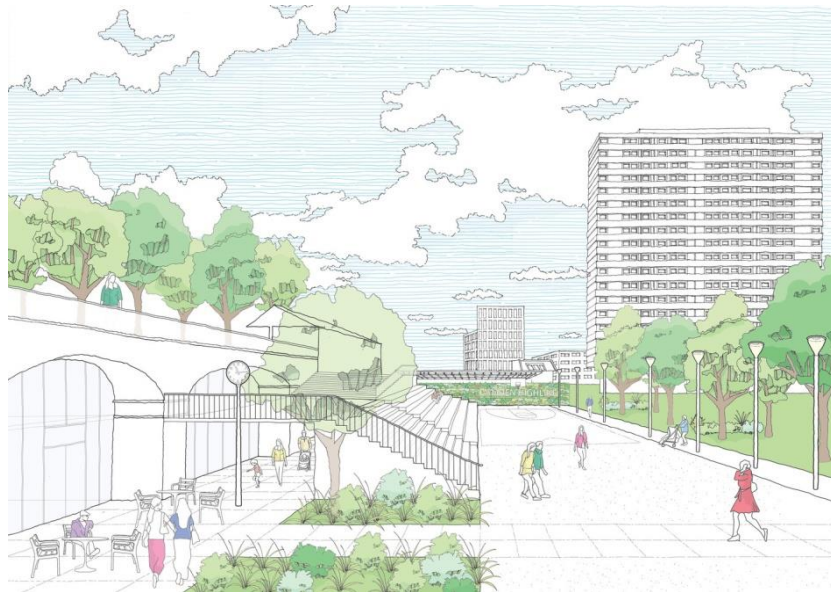
Este novo parque elevado não só pretende criar uma conexão direta entre diferentes bairros de Londres, mas também promoverá uma rota alternativa para pedestres e ciclistas, aliviando a superlotação das rotas existentes. A reutilização da linha ferroviária não só revitalizará a área como também oferecerá benefícios significativos para a comunidade local, melhorando a qualidade de vida dos moradores de Camden.

Com pontes desativadas e passando por oito vias, o Camden High Line promete ser um ponto de convergência para a diversidade e o dinamismo dos distritos pós-industriais de Londres. Espera-se que este projeto não apenas preserve

o patrimônio ferroviário da cidade, mas também inspire novas formas de uso criativo do espaço urbano, redefinindo como as cidades podem integrar infraestruturas antigas com necessidades modernas de mobilidade e lazer.

Nas figuras 36, 37, 38, e 39 podemos observar o projeto realizado em maquete 3d de reestruturação da linha férrea.

Figura 36- Espaço público



Fonte: Archdaily (2017)

Figura 37- Espaço para atividades



Fonte: Archdaily (2017)

Figura 38- Estação Camden Road



Fonte: Archdaily (2017)

Figura 39- Projeto de revitalização



Fonte: Archdaily (2017)

5. PROCESSOS METODOLÓGICOS

Com o propósito de atingir os objetivos, tanto gerais quanto os específicos, que foram utilizados como embasamento para elaboração deste trabalho final de graduação, foram estruturadas metodologias seguindo a sequência a seguir:

- 5.1. Procedimento metodológico número 01:** Revisão bibliográfica acerca dos temas relacionados à mobilidade urbana e produção do espaço urbano com ênfase em avenidas.
- 5.2. Procedimento metodológico número 02:** pesquisa histórica com ênfase na contextualização do objeto de estudo, especificadamente do município de Caratinga MG e da relação da cidade com praças e avenidas.
- 5.3. Procedimento metodológico número 03:** Pesquisa documental com Ênfase na recolha de dados do objeto de estudo.
- 5.4. Procedimento metodológico 4:** Análise do entorno por meio de vistoria *walkthrough* e pesquisas nas plataformas *google maps* e *google Earth*.
- 5.5. Procedimento metodológico número 05:** análise do objeto de estudo: fluxos e fixos, conforto ambiental, mobiliário urbano, equipamentos públicos.
- 5.6. Procedimento metodológico número 06:** Apresentação de obras análogas ao objeto de estudo.

6. RECOLHA DE DADOS

Neste capítulo, será realizada recolha de dados dos respectivos procedimentos metodológicos, tais como: registros fotográficos, mapas, plantas, textos provenientes dos temas e da pesquisa histórica.

6.1. DADOS ADQUIRIDOS NO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO NÚMERO 01

Os dados coletados no procedimento metodológico 01 foram utilizados como embasamento para elaboração do Referencial Teórico.

6.2. DADOS ADQUIRIDOS NO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO NÚMERO 02

No procedimento metodológico número 02, foi realizada busca de material e estudo acerca do surgimento da cidade de Caratinga, em Minas Gerais.

O objetivo de tal pesquisa foi a busca pela compreensão do contexto histórico, social e econômico que levou à fundação e desenvolvimento da cidade.

A pesquisa incluiu a análise de documentos históricos, livros, artigos e registros municipais que descrevem os primeiros moradores do local, o que levou a expansão urbana e os principais eventos que marcaram a evolução de Caratinga.

Tal estudo permitiu traçar um panorama sobre as origens da cidade, destacando os fatores que influenciaram seu crescimento e as características que moldaram sua identidade ao longo dos anos o que foi utilizado como base para a elaboração da contextualização do objeto de estudo.

6.3. DADOS ADQUIRIDOS NO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO NÚMERO 03

A recolha de dados dessa etapa metodológica é oriunda de pesquisa histórica e documental da avenida Ana Pena de Faria, enquanto objeto de estudo.

Nesse sentido a planta baixa se configura como dado mais relevante dessa etapa, devido ao tamanho da mesma, ela foi dividida em três trechos para melhorar a compreensão e garantir a legibilidade do documento.

Na figura 40, podemos observar como foi feita a divisão da avenida para apresentação das plantas baixas e nas figuras 41, 42 e 43 podemos observar as respectivas plantas de cada trecho.

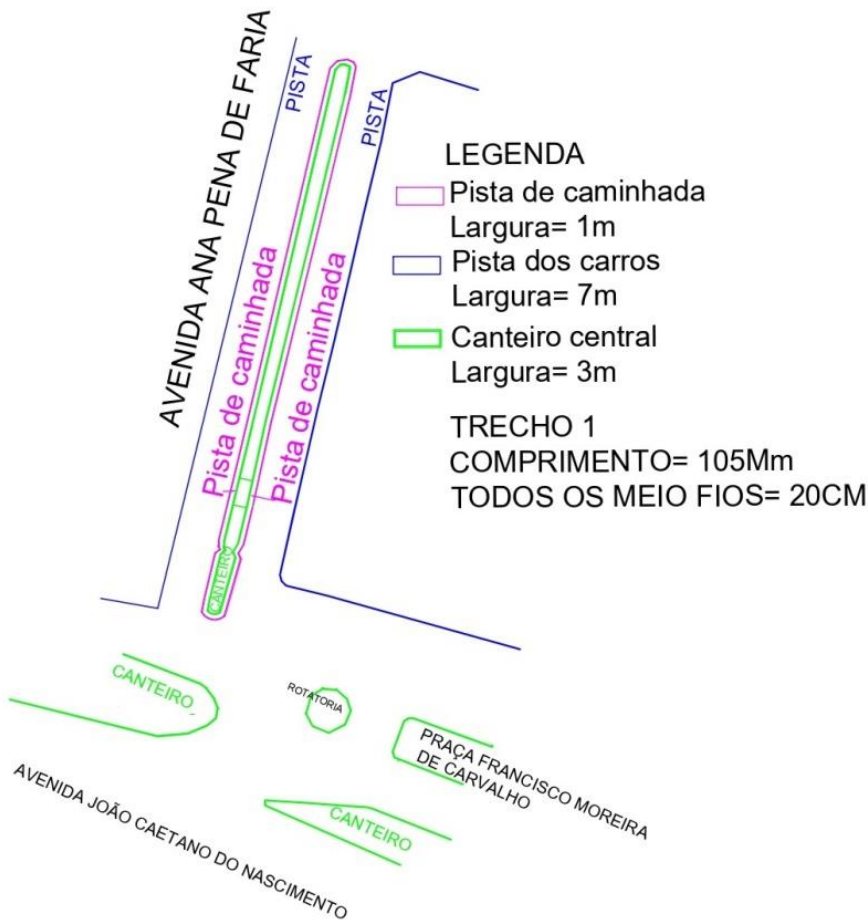
Figura 40- Avenida Ana Pena de Faria divisão dos trechos



- TRECHO 01
- TRECHO 02
- TRECHO 03

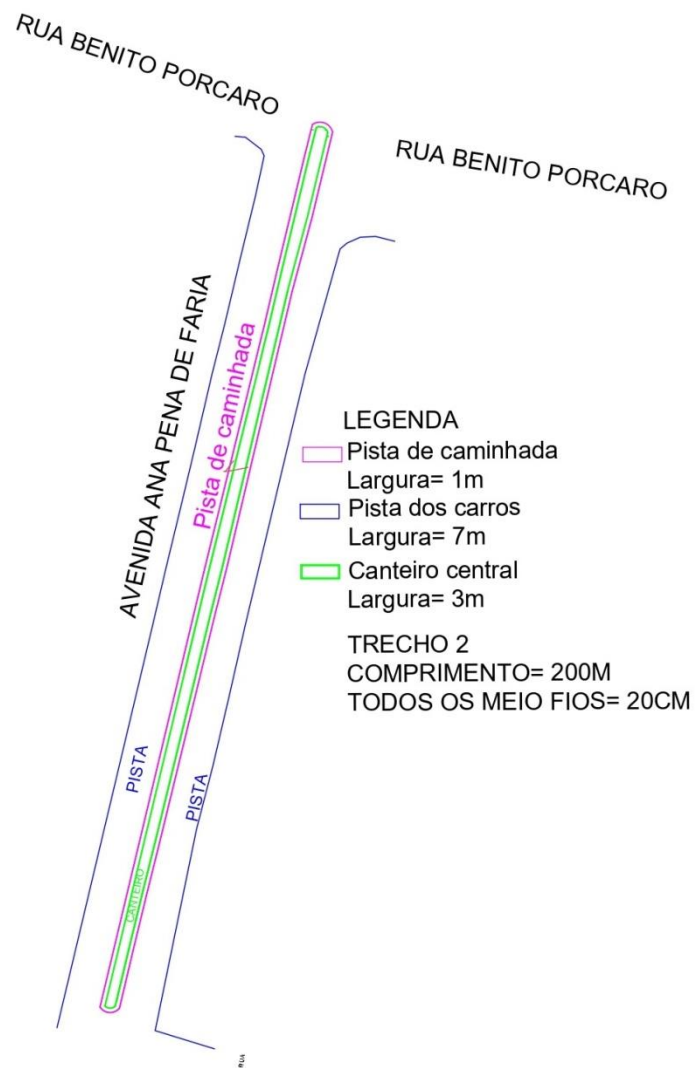
Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

Figura 41- Planta baixa da Avenida Ana Pena de Faria trecho 01



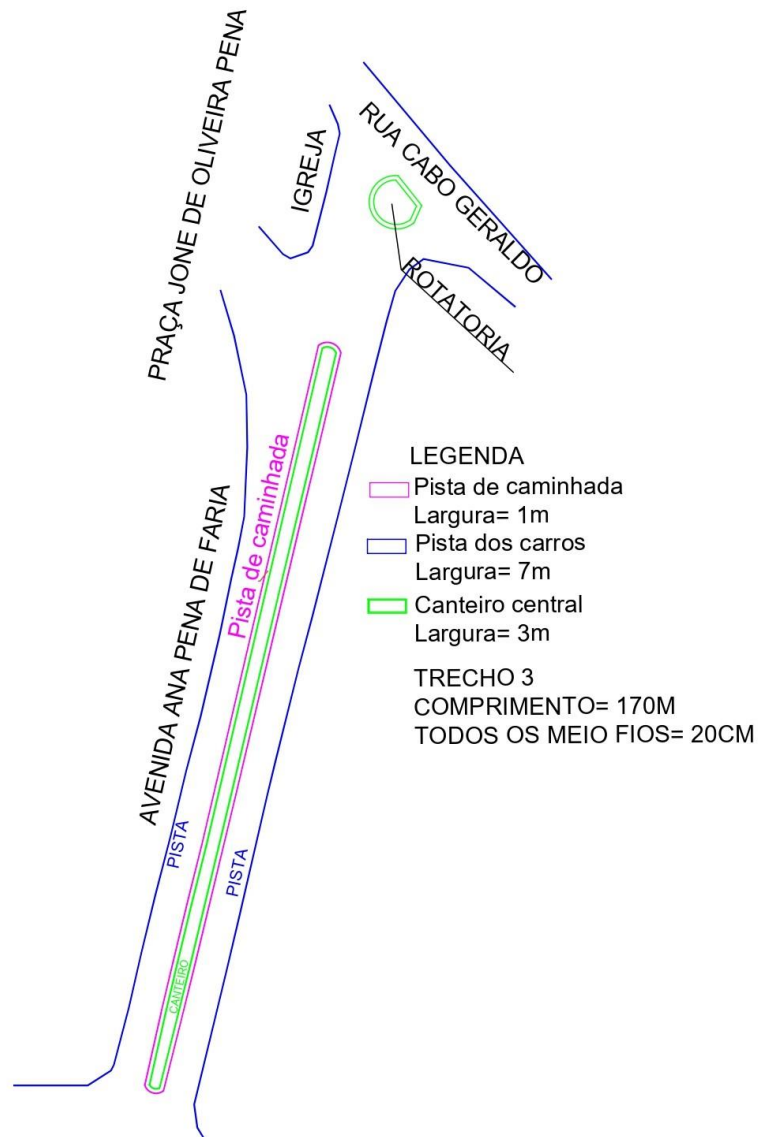
Fonte: Prefeitura Municipal editado pela autora (2024)

Figura 42- Planta baixa da Avenida Ana Pena de Faria trecho 02



Fonte: Prefeitura Municipal editado pela autora (2024)

Figura 43- Planta baixa da Avenida Ana Pena de Faria trecho 02



Fonte: Prefeitura Municipal editado pela autora (2024)

6.4. DADOS ADQUIRIDOS NO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO NÚMERO 04

Os dados adquiridos no procedimento metodológico número 04 obtidos por meio de vistoria *walkthrough* e pesquisas nas plataformas *Google Maps* e *Google Earth* com ênfase na análise do entorno da avenida, revelaram informações cruciais sobre o local. Nessa lógica os mapeamentos se configuram como representação dos dados mais relevantes dessa etapa:

Na figura 40 podemos observar toda a extensão da Avenida Ana Pena de Faria em um total de 504,7 m de comprimento.

Figura 44- Avenida Ana Pena de Faria



Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

6.4.1. MAPA DE CHEIOS E VAZIOS

A figura 41 apresenta um mapa que destaca os "cheios" e "vazios" ao longo da Avenida Ana Pena de Faria, através do mesmo é possível compreender a dinâmica espacial da via, onde estão destacadas as áreas construídas, incluindo edifícios comerciais, residenciais, infraestruturas urbanas e outros elementos de desenvolvimento urbano, o canteiro central, a extensão da avenida onde existe a circulação de veículos e os "vazios" que são os espaços não construídos, como áreas verdes, lotes vagos e potenciais áreas de preservação ambiental.

Através da análise dessas categorias é possível visualizar a distribuição atual de desenvolvimento ao longo da avenida, e também áreas livres que possam ser utilizadas para melhorias no espaço urbano.

Figura 45- Mapa de “cheios” e “vazios”



Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

6.4.2. MAPA DE USOS

A figura 42 apresenta o mapa de usos da Avenida Ana Pena de Faria, categorizando os diversos tipos de atividades e serviços presentes ao longo da via, incluindo áreas residenciais, comerciais, institucionais, áreas verdes, espaços públicos e outros usos específicos.

Com a análise desses usos é possível ter uma visão clara da dinâmica urbana da avenida, revelando padrões de desenvolvimento, concentração de serviços e oportunidades para melhorar a interação entre diferentes funcionalidades urbanas.

Figura 46- Mapa de usos



Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

6.4.3. MAPA DE GABARITOS

Na figura 43 observamos o mapa de gabaritos da Avenida Ana Pena de Faria, identificando as alturas das construções presentes no local, através da análise de gabaritos é possível identificar áreas com potencial de crescimento vertical, bem como aquelas onde é necessário preservar vistas, iluminação natural e o caráter estético da via.

Figura 47- Mapa de gabaritos



Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

6.4.4. MAPA DE FLUXOS

A figura 44 apresenta um mapa dos fluxos ao longo da Avenida Ana Pena de Faria, com a análise do mapa é possível compreender a dinâmica de movimento e circulação ao longo da via, ajudando a entender como a infraestrutura viária e de transporte é utilizada pela comunidade local, facilitando o desenvolvimento de políticas e projetos que promovam um trânsito mais seguro, eficiente e sustentável ao longo da Avenida Ana Pena de Faria.

Figura 48- Mapa de Fluxos



Legenda

← Via de mão única

← Via de mão dupla

Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

6.4.5. MAPA DE REFERÊNCIAS URBANAS

A figura 45 apresenta o mapa de referências urbanas ao longo da Avenida Ana Pena de Faria, através do mesmo podemos identificar áreas de potencial turístico, cultural e econômico, promovendo um uso mais eficiente e sustentável do espaço urbano. Ele também serve como um guia para residentes e visitantes,

proporcionando uma compreensão mais profunda da história, cultura e identidade da região abrangida pelo mapa.

Figura 49- Mapa de referências urbanas



Fonte: Elaborado pela autora com base no google Earth (2024)

6.5. DADOS ADQUIRIDOS NO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO NÚMERO 05

A recolha de dados dessa etapa se faz relevante enquanto registros que compõem as características urbanas, ambiental e social da Avenida Ana Pena de Faria, nesse sentido os dados são definidos da seguinte forma:

6.5.1. MOBILIÁRIO URBANO

Em toda a extensão da avenida não existe mobiliário urbano como: lixeiras, bancos.

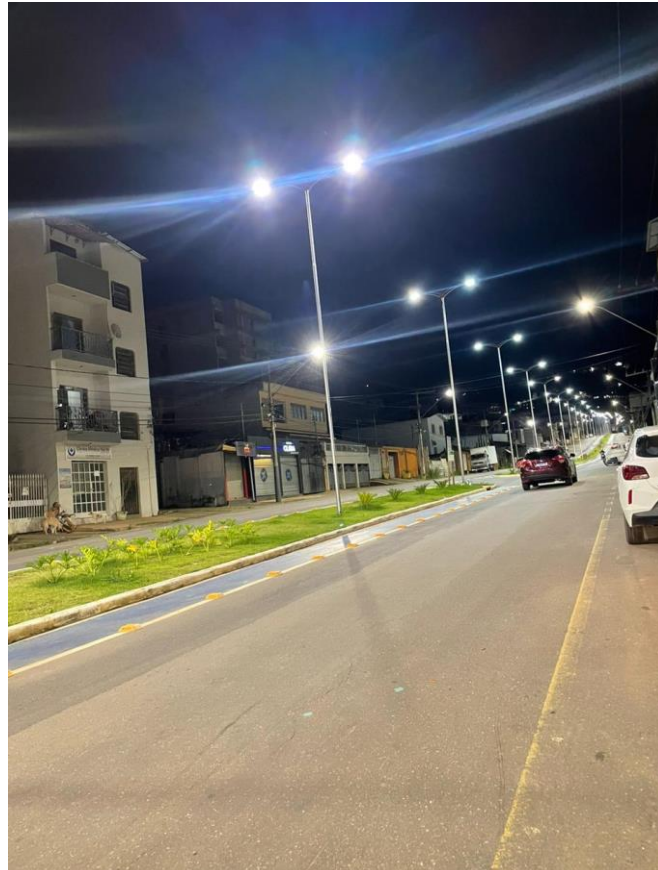
6.5.2. INFRAESTRURA URBANA

A Avenida Ana Pena de Faria, recentemente passou por um processo de revitalização, onde foi adicionada uma pista de caminhada, paralela ao canteiro central, porém mesmo com a reforma, em toda a extensão da via é possível observar buracos no asfalto e calçadas irregulares.

6.5.3. SISTEMA DE ILUMINAÇÃO URBANA

No que tange a iluminação existem diversos postes de iluminação ao longo da avenida totalizando em 64 luminárias led de 150 w de potência. Na figura 46 podemos observar a iluminação noturna da avenida.

Figura 50- Iluminação noturna da avenida



Fonte: do autor (2024)

6.5.4. SINALIZAÇÃO

A sinalização da Avenida Ana Pena de Faria apresenta algumas deficiências, como a ausência de faixas de pedestres e a presença de poucas placas de sinalização, o que pode comprometer a segurança dos usuários. No entanto, a avenida possui tachas refletivas no piso, conhecidas como "olhos de gato", que ajudam a melhorar a visibilidade noturna e a orientação dos motoristas.

6.5.5. COTIDIANO DOS MORADORES

A Avenida Ana Pena de Faria, é uma das principais vias da cidade e recebe diariamente um grande fluxo de veículos, sendo principalmente de moradores do entorno e de pessoas que buscam atendimento comercial nos estabelecimentos de diversos tipos que estão localizados ao longo da avenida.

Os horários de maior fluxo de veículos e de pessoas na avenida são: aproximadamente as 07:00 horas da manhã, 11:00 da manhã, 13:00 horas da tarde e as 17:00 da tarde, uma vez que o local conta com uma escola e creche municipal, e nesse horário os pais e responsáveis e as vans de transporte escolar costumam utilizar a via para acesso a esses estabelecimentos.

Por esses horários serem também os horários de início, horário de almoço e de fim de expediente respectivamente, faz com que os moradores do entorno utilizem o local para acesso ao centro da cidade e a outros bairros próximos.

Outro dia bastante movimentado no local é o domingo uma vez que no final da avenida existe uma igreja católica que recebe diversos fieis em busca da Santa Missa aos domingos nos horários de 07:00 da manhã, 09:00 da manhã, e as 19:00 horas da noite.

7. DADOS ADQUIRIDOS NO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO NÚMERO 06

No procedimento metodológico número 08, o objetivo foi explorar e investigar obras análogas de revitalização urbana para melhor compreensão de práticas e estratégias que podem ser adotadas na via objeto de estudo dessa pesquisa.

O estudo envolveu a busca e a identificação de projetos de revitalização em diferentes contextos urbanos, examinando tanto iniciativas nacionais quanto internacionais. Foram analisados diversos aspectos desses projetos, incluindo a recuperação desses espaços públicos, a melhoria da infraestrutura urbana, a promoção da sustentabilidade ambiental e a integração da comunidade local no processo de revitalização.

Os resultados dessa análise permitiu identificação de alguns padrões e princípios comuns de projetos que foram bem-sucedidos, e que podem ser adaptados e implementados no contexto específico da avenida em estudo.

8. ANÁLISES E RESULTADOS

A análise dos dados obtidos e os resultados alcançados através dos diversos procedimentos metodológicos revelaram informações detalhadas e relevantes sobre a Avenida Ana Pena de Faria e seu entorno. Por meio da revisão bibliográfica foi possível criar uma base teórica acerca de mobilidade urbana principalmente no período de pós-industrialização qual foi o foco da pesquisa.

Com a pesquisa histórica sobre Caratinga, MG, foi possível a obtenção de informações importantes acerca dos primeiros moradores da cidade contextualizando o bairro Limoeiro e seu desenvolvimento urbano local, destacando a importância da Avenida Ana Pena de Faria na configuração atual da cidade.

A investigação fotográfica complementou essas observações, evidenciando a diversidade arquitetônica e paisagística da avenida, bem como a ausência de áreas arborizadas e a necessidade de mais mobiliário urbano. O estudo também capturou a importância social da avenida, com registros de práticas de lazer e atividades físicas realizadas pelos moradores.

Foi realizada também investigação no local a fim de descobrir as características da Avenida Ana Pena de Faria e buscar a percepção de possíveis transtornos enfrentados diariamente pelos usuários do espaço.

Este estudo envolveu observações diretas e entrevistas com moradores, comerciantes e transeuntes, além da análise de dados coletados sobre o tráfego, a infraestrutura e a segurança na avenida.

As informações obtidas revelaram aspectos críticos como falta de manutenção das calçadas, falta de arborização ao longo da via, falta de mobiliários urbanos como bancos e lixeiras, e áreas com pouca acessibilidade.

Tal análise permitiu a identificação dos principais desafios enfrentados diariamente pelos usuários, fornecendo uma base para o desenvolvimento de propostas de melhoria e revitalização da avenida. Na figura 41 podemos observar um pequeno trecho da avenida e sua diversidade arquitetônica.

Figura 51- Diversidade arquitetônica da avenida.



Fonte: do autor (2024)

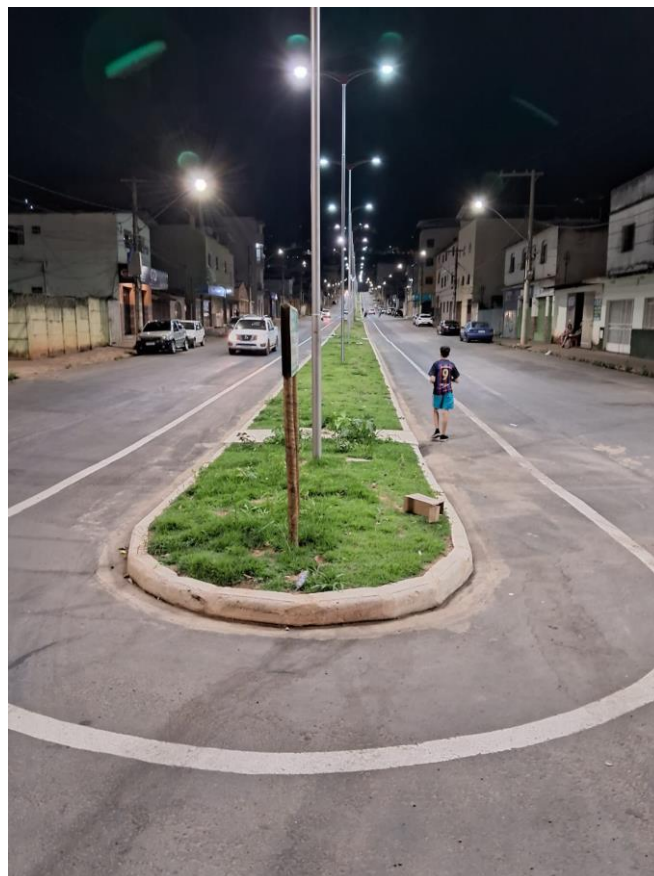
Para a execução desse levantamento, foi realizada a definição precisa do trecho da avenida a ser estudado, bem como a determinação dos horários mais adequados para visita ao local para obtenção das fotografias que foram feitas no período noturno e matinal visando captar a iluminação artificial e natural da avenida como apresentado na Figura 48 e 49.

Figura 52- Iluminação natural da avenida



Fonte: do autor (2024)

Figura 53- Iluminação artificial da avenida



Fonte: do autor (2024)

A partir das fotografias coletadas, foi possível identificar padrões visuais e destacar elementos importantes que compõem a avenida.

Durante a vistoria *walkthrough*, em conversas com os moradores e usuários da Avenida Ana Pena de Faria, foi revelado que a via passou por uma reforma recente, o que fez com que todas as árvores, que estavam presentes no local há muitos anos e proporcionavam sombreamento significativo para a via, fossem cortadas, com a justificativa de que suas raízes grandes estavam afetando as redes pluviais e de esgoto, causando muitos transtornos para os moradores e com riscos de danificar as estruturas das moradias do entorno.

Com a remoção dessas árvores, a avenida perdeu grande parte de sua cobertura vegetal, resultando na falta de sombreamento ao longo da via. Atualmente, o local conta apenas com um canteiro de grama e pequenas plantas rasteiras de baixa estatura, que não oferecem o mesmo nível de conforto ambiental que as árvores antigas proporcionavam. Na figura 50 podemos observar a falta de arborização da avenida.

Figura 54- Falta de arborização da avenida



Fonte: do autor (2024)

As interações sociais capturadas nas fotografias mostraram grupos de pessoas utilizando os espaços públicos para lazer e convivência e prática de atividade física, destacando a importância social da avenida. Na figura 51 podemos observar pessoas utilizando a pista de caminhada da avenida.

Figura 55- Pessoas utilizando a avenida para prática de atividade física



Fonte: do autor (2024)

Além disso, a falta de mobiliário urbano, como bancos e lixeiras, foi destacada pelos moradores e usuários, a ausência desses elementos essenciais faz com que as pessoas descartem lixo em locais inadequados, gerando diversos transtornos, como a poluição do ambiente e problemas de saúde pública, além de prejudicar sua estética, levando em conta que deixa a avenida pouco atrativa aos olhos. Na figura 52 podemos observar o acúmulo de lixo no canteiro central da avenida devido a falta de lixeiras ao longo da via, na imagem também é possível observar uma placa informativa que proíbe o descarte de lixo no local.

Figura 56- Acúmulo de lixo no canteiro central da avenida



Fonte: do autor (2024)

Ademais, a avenida deixa a desejar em relação a falta de faixas de pedestres, visto que a mesma não conta com nenhuma em toda a sua extensão. Ela ajuda a reduzir a média de velocidade dos veículos e cria uma cultura de respeito ao pedestre entre os motoristas, contribuindo assim para a redução de acidentes, facilitando a locomoção das pessoas com segurança.

Outro problema observado é a quantidade de buracos no asfalto que, além de prejudicar o tráfego de veículos também acaba gerando grandes transtornos para os motoristas, visto que pode danificar seus veículos causando assim, muitos prejuízos. Quanto mais cresce a população, maior o número de veículos transitando, e com isso, cresce a demanda por reparos.

A falta de acessibilidade também é um problema significativo, as calçadas irregulares trazem dificuldade de locomoção para pessoas com mobilidade reduzida, o que destaca a necessidade urgente de intervenções que visem melhorar a

infraestrutura e a qualidade de vida na Avenida Ana Pena de Faria. Na figura 53 podemos observar um trecho com calçada irregular o que é dificulta a circulação de pessoas que possuem mobilidade reduzida.

Figura 57- calçada irregular



Fonte: do autor (2024)

Em resumo, o levantamento fotográfico realizado permite uma maior compreensão da avenida. As imagens coletadas documentam a diversidade dos espaços urbanos e identificam áreas de melhoria. Esta investigação visual constitui uma base importante para futuras intervenções urbanas destinadas a criar um ambiente mais harmonioso e funcional para os cidadãos.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois de reunido dados acerca dos procedimentos metodológicos, foi possível uma ampla e profunda análise da Avenida Ana Pena de Faria em

Caratinga, MG, onde se revelou aspectos indispensáveis para uma melhor compreensão de sua dinâmica urbana, juntamente com desafios enfrentados pela população local e possibilidades de intervenção e melhoria.

A princípio, por meio de uma revisão histórica a respeito da cidade de Caratinga, Mg possibilitou mostrar a Avenida Ana Pena de Faria em seu cenário mais vasto, onde se destacou como o desenvolvimento urbano do ambiente se relaciona com a história juntamente com as características socioeconômicas da região no decorrer dos anos. Isso formou uma base teórica fixa para melhor entendimento da importância estratégica, assim como, a formação da cidade dentro do conjunto urbano atual.

A análise histórica e documental característica da avenida Ana Pena de Faria que conteve análise de documentos, mapas e registros municipais, forneceu percepções indispensáveis a respeito da evolução do espaço efetivo e seu uso ao longo dos anos, isso não contextualizou apenas o aspecto atual como também evidenciou a necessidade de revitalização e preparações estruturais para enfrentar as adversidades tal como a falta de mobiliário urbano, impasses por falta de acessibilidade, condições precárias das calçadas e a falta de arborização.

A metodologia introduziu o uso de tecnologias como o Google Earth e o Google Maps, além de verificações presenciais no local que favoreceu um detalhado estudo do ambiente físico da avenida. Os diagnósticos realizados no local exibiram aspectos críticos do ambiente urbano que seriam complicados entender somente por meio digital, como o contato dos moradores com o ambiente público, disposição de espaços verdes e os pontos de degradação. Complementando a análise realizada, o uso dos mapeamentos digitais favoreceu uma visão geométrica e atualizada da área, apontando serviços locais em conjunto com padrões de uso considerados primordiais para uma melhor organização urbana e futuras intervenções.

O levantamento fotográfico realizado reforçou essas observações ao capturar visualmente a diversidade arquitetônica, paisagística e social da avenida. As imagens documentaram a falta de sombreamento devido ao corte de árvores, a presença limitada de mobiliário urbano e a utilização dos espaços públicos pelos moradores para atividades recreativas e sociais. Essa análise visual não só

evidenciou áreas de potencial melhoria, mas também serviu como um recurso valioso para o engajamento da comunidade e stakeholders locais na discussão sobre o futuro da avenida.

Por fim, a análise comparativa com obras análogas de revitalização urbana ofereceu insights valiosos sobre práticas e estratégias bem-sucedidas que poderiam ser adaptadas ao contexto específico da Avenida Ana Pena de Faria. A identificação de padrões comuns em projetos similares, como a recuperação de espaços públicos, melhorias na infraestrutura e sustentabilidade ambiental, destacou caminhos potenciais para transformar a avenida em um ambiente mais inclusivo, seguro e agradável para todos os seus usuários.

Portanto, com base nos dados e análises realizadas, recomenda-se que futuras intervenções na Avenida Ana Pena de Faria se concentrem na implementação de medidas para melhorar a infraestrutura urbana, aumentar a acessibilidade, promover a arborização e instalar mais mobiliário urbano adequado. Essas iniciativas não apenas contribuirão para a qualidade de vida dos moradores e visitantes, mas também fortalecerão o papel da avenida como um centro vital para a comunidade de Caratinga, preservando sua identidade histórica e promovendo um desenvolvimento urbano sustentável.

10.REFERENCIAS:

10.1. LIVROS E TESES:

ABREU, Sylvio Rodrigues. História de Caratinga: de 50 a nossos dias (Vol. II). Volume 2, 2021.

BARBOSA JUNIOR, R. F.; DOS SANTOS, M. J. A urbanização das cidades. In: II Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento, 20 a 22 de outubro de 2014. Ciência e Tecnologia para o Desenvolvimento Social, MPH1081, Universidade de Taubaté, Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional, 2014.

CAMPOS, Tiago Bueno de. Repensar a Urbanização dos Espaços Naturais – Direito Ambiental. 2015.

CARVALHO DE LIMA, E.; ROCHA DE OLIVEIRA NETO, C. Revolução Industrial: considerações sobre o pioneirismo industrial inglês. Revista espaço acadêmico, Número 194, p. 103, Ano de Publicação.

CAVALCANTE, Z. V. A Revolução Industrial e seu Impacto no Desenvolvimento Urbano: Um Estudo de Caso em Manchester. 2011. Disponível em: https://www.unicesumar.edu.br/epcc-2011/wp-content/uploads/sites/86/2016/07/zedequias_vieira_cavalcante2.pdf. Acesso em: 01/04/2024.

MACHADO, Heleny Pena. Limoeiro: Da Fazenda ao Bairro. 1. ed. [Local de publicação]: Editora [Nome da Editora], 2023.

MARX, Durkheim, & Weber. Um Toque de Clássicos: Marx, Durkheim e Weber. 2. ed., revista e ampliada; 1. reimp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

MIRANDA, Fernando Silveira Melo Plentz. A Mudança do Paradigma Econômico, a Revolução Industrial e a Positivação do Direito do Trabalho. Revista Eletrônica Direito, Justiça e Cidadania, vol. 3, no. 1, 2012.

PEREIRA, Elson Manoel. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. Geosul, v. 29, p. 73-92, 2014.

RODRIGUES, Lourdes Aparecida. O desafio de preservar o Cine Brasil em Caratinga: da fundação ao tombamento, da demolição à reconstrução (1947-2021). 2023.

SAIGLY, Monir aly. História de Caratinga. Caratinga: Editora Gráfica Ana Pontes Ltda., 1998.

SENA, Nelson. Cidades: Relações de poder e cultura urbana. Goiânia: Editora Vieira, 2005.

SENA FILHO, Nelson de. Geografias Urbanas Comparadas no Leste Mineiro: Caratinga, Manhuaçu e Viçosa. 2006. Tese (Doutorado em Geografia – Tratamento da Informação Espacial) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.

SOUTINHO, Ana Margarida Martins de Sousa. Humanização do espaço público urbano. 2012. Tese de Doutorado.

VAL, Lázaro Denizart do. Cronologia da Região de Caratinga. Caratinga, MG: Editora Gráfica Alvorada, 1972.

10.2. ARTIGOS E PUBLICAÇÕES ONLINE:

CARVALHO DE LIMA, E.; ROCHA DE OLIVEIRA NETO, C. Revolução Industrial: considerações sobre o pioneirismo industrial inglês. Revista espaço acadêmico, Número 194 Página 103.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Caratinga. Disponível em: http://www.estacoesferrovias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/efl_linha_caratinga.htm. Acesso em: 05 de maio de 2024.

MASCARENHAS, Adriano. Requalificação urbana da Praça Marechal Deodoro. Vitruvius, Projetos, n. 22.260, 2020. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/22.260/8562>. Acesso em: 05 de maio de 2024.

O TREM EXPRESSO. Estação Caratinga: E chegamos finalmente... Disponível em: <https://otremexpresso.blogspot.com/2021/06/estacao-caratinga-e-chegamos-finalmente.html>. Acesso em: 02 de abril de 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Revitalização Afonso Pena. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/governo/revitalizacao-afonso-pena>. Acesso em: 17 de maio de 2024.

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE CARATINGA. Caratinga: nossa história, nossa memória 2021. Disponível em: <https://sites.google.com/educ.caratinga.mg.gov.br/secretaria-municipal-de-educacao/esp%C3%A7o-do-aluno/caratinga-nossa-hist%C3%B3ria-nossa-mem%C3%B3ria/hist%C3%B3rico-de-caratinga>. Acesso em: 05 de maio de 2024.

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE CARATINGA. Histórico dos bairros de Caratinga: Bairro Limoeiro. Caratinga, [ano]. Disponível em: <https://sites.google.com/educ.caratinga.mg.gov.br/secretaria-municipal-de-educacao/esp%C3%A7o-do-aluno/caratinga-nossa-hist%C3%B3ria-nossa-mem%C3%B3ria/historico-dos-bairros-de-caratinga/bairro-limoeiro>. Acesso em: 13 de maio de 2024.

SOTERO ARQUITETOS. Requalificação Urbana da Praça Marechal Deodoro. ArchDaily Brasil, 04 set. 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/968646/requalificacao-urbana-da-praca-marechal-deodoro-sotero-arquitetos>. Acesso em: 22 de maio de 2024.

10.3. SITES E ARTIGOS EM BLOGS:

CAMARA MUNICIPAL DE CARATINGA. Dados do Município. Caratinga, [ano]. Disponível em: <https://www.cmcaratinga.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/dados-do-municipio/36709>. Acesso em: 25 de março de 2024.

CAMARA MUNICIPAL DE CARATINGA. História de Caratinga. Caratinga, [ano]. Disponível em: <https://www.cmcaratinga.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/historia-de-caratinga/36699>. Acesso em: 18 de abril de 2024.

DIÁRIO DE CARATINGA. Município de Caratinga. Disponível em: <https://diariodecaratinga.com.br/municipio-de-caratinga/>. Acesso em: 18 de abril de 2024.

HABITABILITY. Camden Highline: Londres se inspira em Nova York para ter seu próprio parque suspenso. Disponível em: <https://habitability.com.br/camden-highline-londres-se-inspira-em-nova-york-para-ter-seu-proprio-parque-suspenso/>. Acesso em: 23 jun. 2024.

História da vida religiosa do bairro Limoeiro. Paróquia São Judas Tadeu. Disponível em: <https://saojudascaratinga.com.br/historia-da-vida-religiosa-do-bairro-limoeiro/>. Acesso em: 22 de abril de 2024.

IPATRIMÔNIO. Caratinga - Igrejinha de São João. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/caratinga-igrejinha-de-sao-joao/>. Acesso em: 15 de junho de 2024.

REGISTRO DE IMÓVEIS DE CARATINGA. História de Caratinga. Disponível em: <https://registrodeimoveiscaratinga.com.br/historia/#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20de%20Caratinga%20come%C3%A7ou,a%20chamar%2Dse%20Rio%20Caratinga>. Acesso em: 5 de abril de 2024.

TERMO DE APROVAÇÃO

TERMO DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: PLANEJAMENTO URBANO EM PEQUENAS CIDADES: ESTUDO DA AVENIDA ANA PENA DE FARIA, EM CARATINGA-MG elaborado pelo(s) aluno(s) Fernanda Aparecida Fonseca foi aprovado por todos os membros da Banca Examinadora e aceito pelo curso de Arquitetura e Urbanismo das FACULDADES DOCTUM DE CARATINGA, como requisito parcial da obtenção do título de

BACHAREL EM ARQUITETURA E URBANISMO

Caratinga 05 de dezembro de 2024

Documento assinado digitalmente
 **ROGERIO FRANCISCO WERLY COSTA**
Data: 12/12/2024 23:12:30-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Rogério Francisco Werly Costa

Prof. Orientador

Documento assinado digitalmente
 **RAFFAELA ASSUNCAO DO ESPIRITO SANTO**
Data: 12/12/2024 08:07:27-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

P.

O.

PROF. AVALIADOR I

Documento assinado digitalmente
 **LOURDES CAROLINE RIBEIRO SANCHES DA SILVA**
Data: 11/12/2024 23:23:24-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Pro:

Silva

PROF. EXAMINADOR 2



PLANEJAMENTO URBANO EM PEQUENAS CIDADES:
UM ESTUDO DA AVENIDA ANA PENA DE FARIA, EM CARATINGA MG.

INTRODUÇÃO



A Revolução Industrial transformou processos produtivos e a estrutura social, resultando em urbanização acelerada e desordenada.



Em Caratinga (MG), a Avenida Ana Pena de Faria reflete desafios urbanísticos, como falta de acessibilidade, infraestrutura inadequada e ausência de áreas verdes e lixeiras.



Esse TCC busca analisar a avenida, identificando necessidades e propondo melhorias para qualidade de vida dos usuários.

DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA



A Avenida Ana Pena de Faria, no bairro Limoeiro em Caratinga-MG, enfrenta desafios urbanos como a falta de arborização, calçadas mal conservadas, ausência de mobiliário urbano e problemas de acessibilidade. Apesar de ser uma via importante para a conexão entre bairros e atividades econômicas, esses problemas impactam negativamente a qualidade de vida dos moradores e visitantes.

JUSTIFICATIVA



O estudo se justifica pela necessidade de solucionar os problemas existentes na Avenida Ana Pena de Faria, promovendo um espaço urbano mais acessível, sustentável e inclusivo. A revitalização é fundamental para melhorar a qualidade de vida da comunidade local, fortalecer a mobilidade urbana e estimular a convivência social em um ambiente adequado e agradável.

OBJETIVOS GERAIS

Realizar uma análise abrangente dos desafios urbanos enfrentados pela Avenida Ana Pena de Faria, localizada em Caratinga, Minas Gerais, como consequência do rápido crescimento urbano e da ausência de um planejamento adequado. A partir dessa análise, desenvolver diretrizes e propor intervenções que promovam melhorias na infraestrutura, acessibilidade e paisagismo do local, de forma a torná-lo mais sustentável, funcional e inclusivo. O objetivo é contribuir para a qualidade de vida dos moradores e usuários, fortalecendo o papel da avenida como um espaço urbano relevante para a comunidade.



Avenida Ana Pena de Faria
fonte da autora, 2024



Avenida Ana Pena de Faria
fonte da autora, 2024

OBJETIVOS ESPECÍFICOS



Identificar dificuldades enfrentadas pelos usuários da avenida.



Estudar referências teóricas sobre mobilidade urbana e revitalização.



Avaliar o estado físico, ambiental e socioeconômico do local.



Diagnosticar problemas de acessibilidade, paisagismo e infraestrutura.

METODOLOGIA



A pesquisa adota uma abordagem diversificada, incluindo revisão bibliográfica e documental, vistorias walkthrough, uso de plataformas digitais (Google Maps e Google Earth) e análises do entorno para identificar problemas de acessibilidade, revitalização e paisagismo. Os dados coletados fundamentam a proposta de soluções arquitetônicas para melhorar a Avenida Ana Pena de Faria.

PRINCIPAIS PRAÇAS DA CIDADE DE CARATINGA-MG

CONTEXTUALIZAÇÃO DE CARATINGA-MG

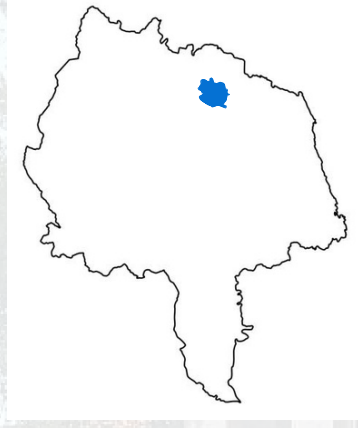


Caratinga, localizada no Vale do Rio Doce, em Minas Gerais, possui cerca de 87 mil habitantes. É uma cidade histórica e culturalmente rica, com importância regional nos setores educacional, econômico e de saúde. O município enfrenta desafios urbanísticos devido ao crescimento desordenado, evidenciando a necessidade de planejamento urbano mais eficiente.

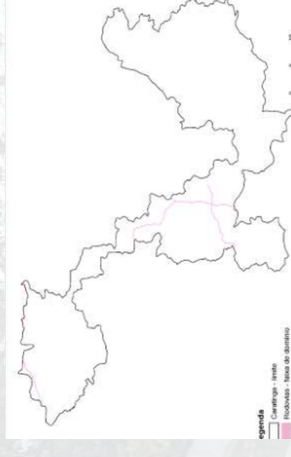


Mapa do Brasil destacando minas gerais

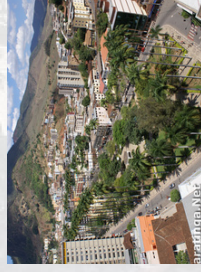
Fonte: google imagens editado pela autora, 2024



Mapa de minas gerais destacando Caratinga
Fonte: google imagens editado pela autora, 2024



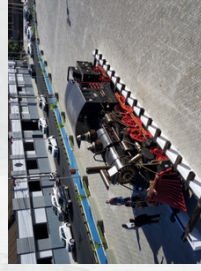
Mapa de Caratinga
Fonte: google imagens, 2024



praça Cesário Alvim
Fonte google imagens, 2024



Praça menino maluquinho
fonte google imagens 2024



Praça Coronel Rafael Silva Araújo
fonte google imagens, 2024



Praça Eng. Felipe M. Caldas
fonte: google imagens 2024



Praça da madeira
fonte: google imagens, 2024



Praça Getúlio Vargas
fonte: da autora. 2024

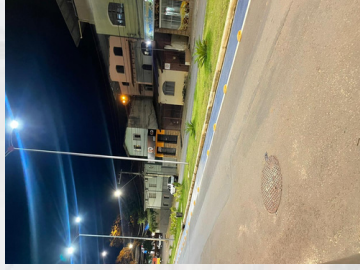
HISTÓRIA DA AVENIDA ANA PENA DE FARIA



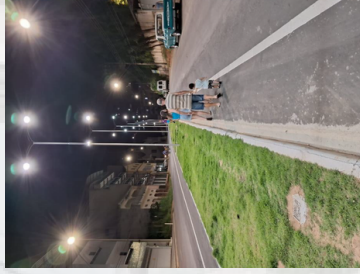
Localizada no bairro Limoeiro, a Avenida Ana Pena de Faria surgiu de loteamentos realizados em terras da antiga Fazenda Limoeiro. Atualmente, é uma das principais vias do bairro, conectando diversas áreas residenciais e comerciais. Sua história reflete o desenvolvimento urbano de Caratinga, mas a falta de planejamento compromete sua infraestrutura e funcionalidade.



Avenida Ana Pena de Faria
fonte da autora, 2024



Avenida Ana Pena de Faria
fonte da autora, 2024

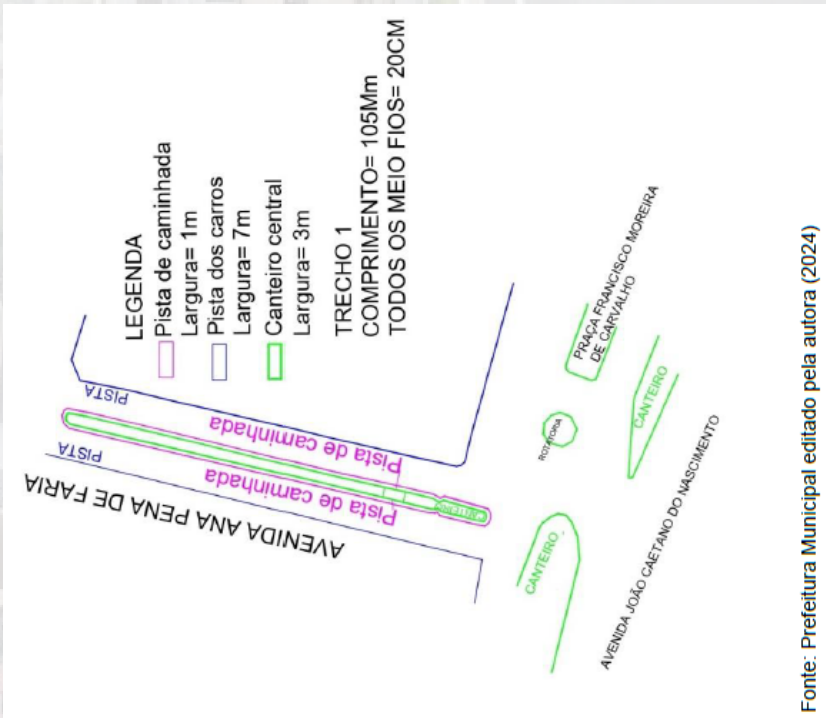


Avenida Ana Pena de Faria
fonte da autora, 2024

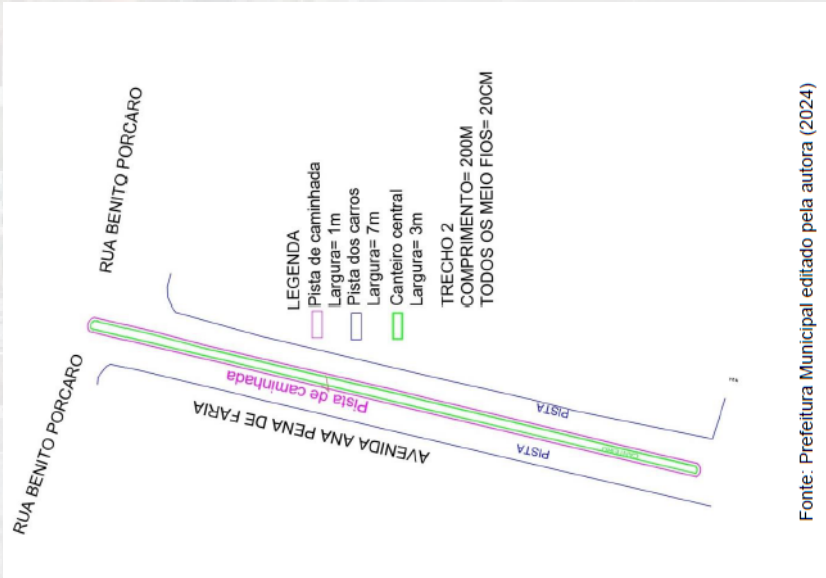


Avenida Ana Pena de Faria
fonte: google maps, 2024

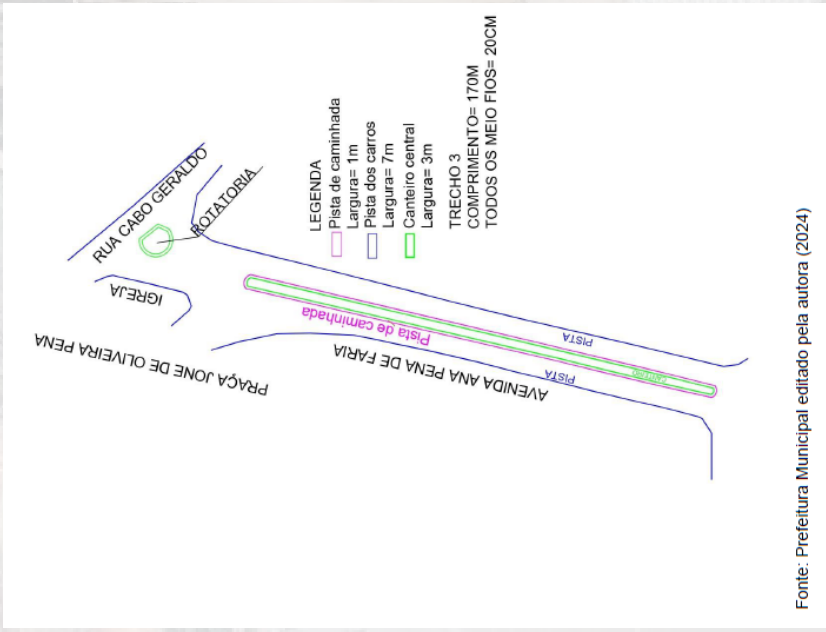
PLANTA BAIXA DA AVENDIA ANA PENA DE FARIA



Fonte: Prefeitura Municipal editado pela autora (2024)

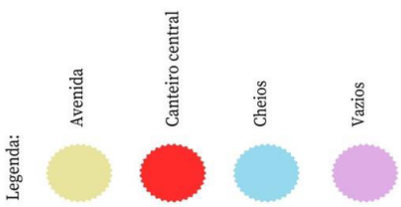


Fonte: Prefeitura Municipal editado pela autora (2024)



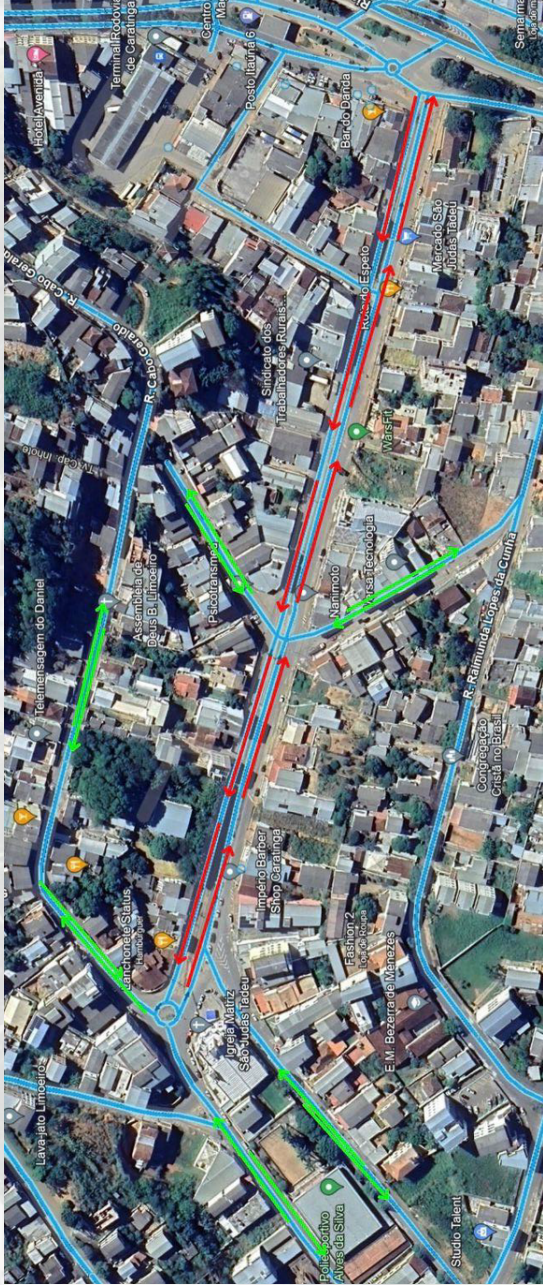
Fonte: Prefeitura Municipal editado pela autora (2024)

CONDIÇÕES FÍSICAS DO ENTORNO DO TERRENO



Mapa de usos da Avenida Ana Pena de Faria
fonte: Google maps editado pela autora, 2024

Mapa de cheios e vazios da Avenida Ana Pena de Faria
fonte: Google maps editado pela autora, 2024



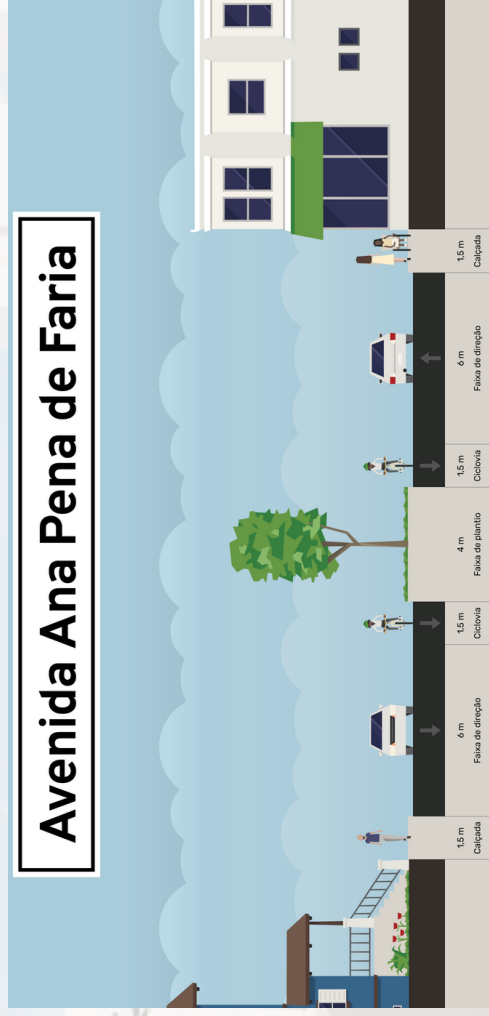
Mapa de fluxos da Avenida Ana Pena de Faria
fonte: Google maps editado pela autora, 2024

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A proposta de revitalização da Avenida Ana Pena de Faria tem como foco transformar o espaço em um ambiente mais funcional, sustentável e acolhedor para a comunidade local. Entre as principais ações, destacam-se o aumento da arborização, com a plantação de árvores para melhorar o conforto térmico e a paisagem, e a instalação de mobiliário urbano, como bancos, lixeiras e áreas de convivência.

Além disso, estão previstas melhorias na acessibilidade, com calçadas adaptadas, rampas e pisos táteis, e na sinalização, para garantir maior segurança a pedestres e ciclistas. Essas mudanças visam criar um espaço inclusivo, agradável e que promova a interação comunitária, valorizando a qualidade de vida e o ambiente urbano.

Avenida Ana Pena de Faria

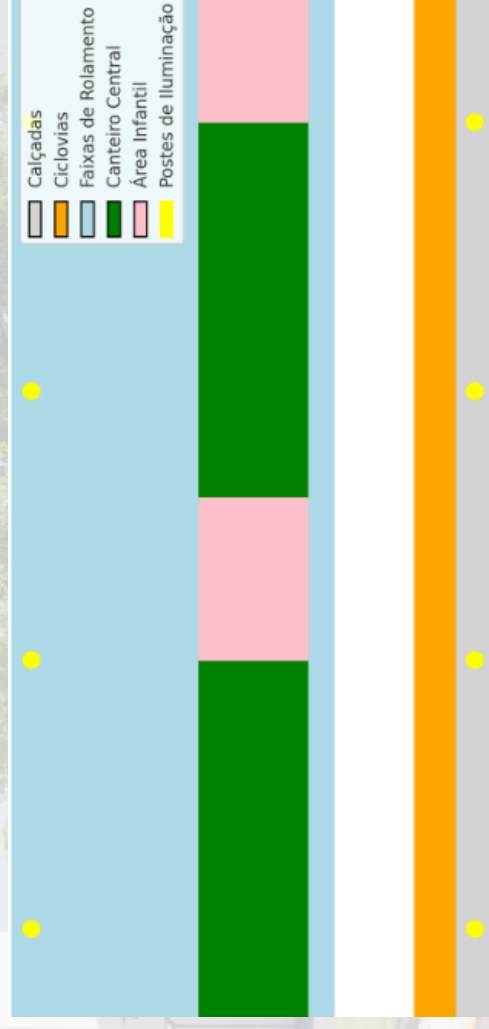


Proposta de intervenção
fonte: Streetmix, 2024

CONCEITO

O projeto de revitalização da avenida é baseado na criação de um ambiente sustentável e humanizado. Visa integrar funcionalidade e estética, promovendo mobilidade, inclusão e lazer. O conceito central é reestabelecer a harmonia entre os usuários e o espaço urbano, valorizando o convívio social e o equilíbrio ambiental.

PROGRAMA DE NECESIDADES



Programa de necessidades
fonte: da autora. 2024

[illegible]

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO ARQUITETURA E URBANISMO
DOCTUM CARATINGA - 2024/2

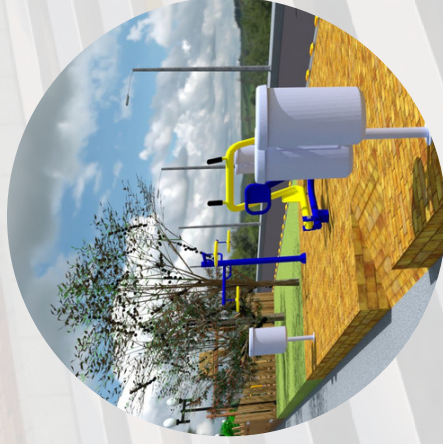
ACESSIBILIDADE

A revitalização da Avenida Ana Pena de Faria inclui a instalação de rampas de acessibilidade no canteiro central, permitindo a travessia segura e facilitada para pedestres, especialmente pessoas com mobilidade reduzida. As rampas são integradas ao desenho urbano, conectando as calçadas de ambos os lados e garantindo um deslocamento contínuo e seguro. Além disso, o projeto contempla calçadas readequadas e sinalização adequada, promovendo um espaço acessível, inclusivo e funcional para a comunidade.

Palavras chaves: Revitalização urbana, acessibilidade, rampas no canteiro central, travessia segura, calçadas readequadas, sinalização inclusiva.



Rampa de acessibilidade
fonte: da autora, 2024



Rampa de acessibilidade
fonte: da autora, 2024



Rampa de acessibilidade
fonte: da autora, 2024

CONFORTO TÉRMICO



Arborização: Plantio estratégico de árvores ao longo da avenida para criar sombra e reduzir a temperatura ambiente.



Bancos Sombreados: Instalação de bancos em áreas protegidas por árvores, proporcionando conforto para descanso.



Pergolados: Estruturas cobertas por vegetação que oferecem sombreamento adicional e criam espaços agradáveis para permanência.

CONFORTO LUMINOTÉCNICO



Luminárias LED: Instalação de luminárias LED eficientes, garantindo maior economia de energia e durabilidade.

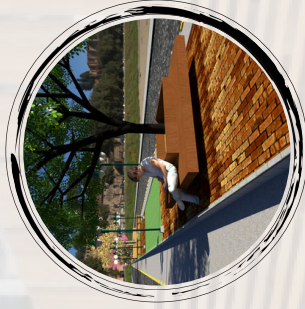


Iluminação nos Pergolados e Áreas Verdes: Pontos de luz integrados aos pergolados e árvores para criar um ambiente acolhedor e realçar o paisagismo.



Segurança: Distribuição estratégica da iluminação para aumentar a visibilidade e segurança dos pedestres e motoristas durante a noite.

MOBILIÁRIO URBANO



Área de Leitura: Espaços equipados com bancos sombreados, ideais para leitura e descanso.



Lixeiras: Instaladas ao longo da via para incentivar a limpeza e o descarte correto de resíduos.



Pergolados: Estruturas cobertas por vegetação, oferecendo sombreamento e espaços agradáveis para convivência.



Academia ao Ar Livre: Equipamentos para atividades físicas, incentivando a prática de exercícios.



Bancos de Madeira: Distribuídos em áreas estratégicas, proporcionando conforto e integração com o paisagismo.



Brinquedos na Área Infantil: Parquinho com balanços, escorregadores e gangorras, criando um ambiente seguro e lúdico para crianças.

PISOS



Piso em tijolinho
fonte: da autora, 2024

O piso de tijolinho será usado nos espaços de convivência da Avenida Ana Pena de Faria, trazendo uma estética acolhedora e tradicional. Além de ser resistente e fácil de manter, sua textura antiderrapante garante segurança, enquanto sua permeabilidade ajuda na drenagem da água da chuva, promovendo sustentabilidade e conforto térmico.



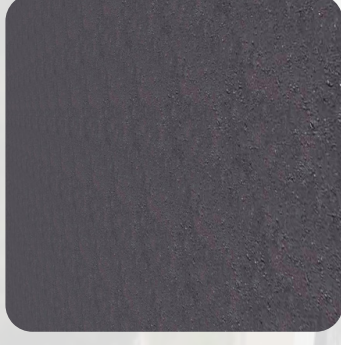
Gramado no canteiro central
fonte: da autora, 2024

O gramado na Avenida Ana Pena de Faria trará beleza e frescor ao ambiente, ajudando a reduzir o calor e criando um microclima mais confortável. Além disso, contribui para a drenagem das águas pluviais e promove a biodiversidade local, oferecendo um espaço agradável para a comunidade



Piso clidovia
fonte: da autora, 2024

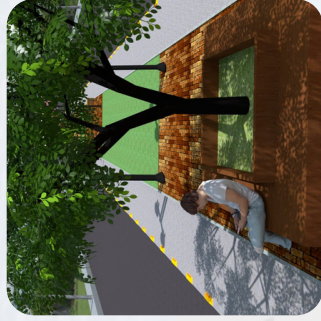
O piso das calçadas da Avenida Ana Pena de Faria será resistente, antiderrapante e nivelado, garantindo segurança e acessibilidade para todos os pedestres, incluindo pessoas com mobilidade reduzida, além de complementar a estética da via.



Piso asfáltico
fonte: da autora, 2024

O piso da via será de asfalto, proporcionando uma superfície durável e adequada ao tráfego intenso de veículos. Além de ser de fácil manutenção, o asfalto oferece uma solução eficiente para a mobilidade urbana, garantindo segurança e conforto para motoristas e pedestres.

MATERIAIS



Representação de mobiliário urbano
fonte: da autora, 2024

Os bancos, cercas e espaços de leitura feitos de madeira criam um ambiente acolhedor e natural. Esse material sustentável e durável integra-se à paisagem, contribuindo para o conforto térmico e oferecendo um espaço harmonioso e convidativo para os usuários da avenida.



Representação de mobiliário urbano
fonte: da autora, 2024

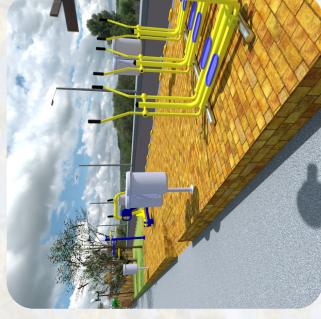


Representação de área infantil
fonte: da autora, 2024

Brinquedos Infantis: Fabricados em plástico ou metal, materiais seguros e duráveis, adequados para suportar o uso constante e as condições externas.

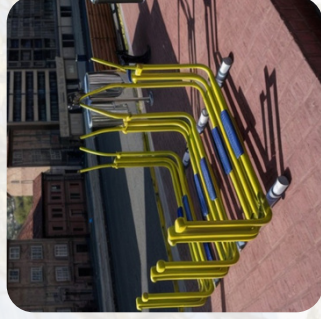


Representação de área infantil
fonte: da autora, 2024

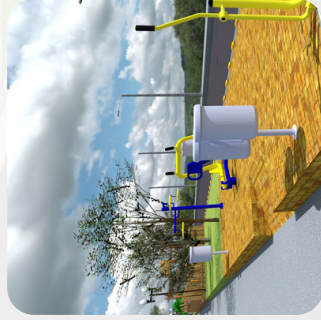


Representação de academia popular
fonte: da autora, 2024

Academia ao Ar Livre: Equipamentos em aço inoxidável ou alumínio, resistentes às intempéries, garantindo segurança e longevidade.



Representação de academia popular
fonte: da autora, 2024



Representação de mobiliário urbano
fonte: da autora, 2024

Lixeiras: Fabricadas em metal ou plástico resistente, com design moderno e capacidade adequada para o descarte de resíduos.

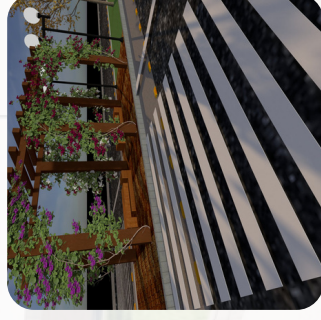


Representação de mobiliário urbano
fonte: da autora, 2024



Representação de mobiliário urbano
fonte: da autora, 2024

Pergolados: Construídos em madeira ou metal, com coberturas vegetais que oferecem sombra e conforto.

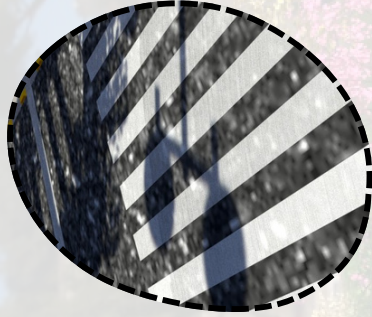


Representação de mobiliário urbano
fonte: da autora, 2024

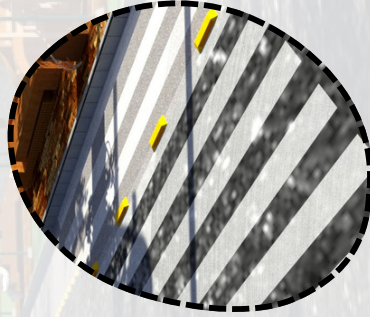
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

As faixas de pedestres na Avenida Ana Pena de Faria serão amplamente sinalizadas e posicionadas em pontos estratégicos, garantindo segurança e facilitando a travessia para os pedestres. Serão pintadas com cores vibrantes para aumentar a visibilidade, e a altura das faixas será ajustada para promover acessibilidade, garantindo que pessoas com mobilidade reduzida também possam atravessar com facilidade.

Palavras chaves: Faixas de pedestres, sinalização, segurança, acessibilidade, mobilidade reduzida, visibilidade.



Faixa de pedestres
fonte: da autora, 2024



Tachas refletoras
fonte: da autora, 2024

As tachas refletoras (ou marcadores viários) serão instaladas ao longo da Avenida Ana Pena de Faria, delimitando a área da pista de caminhada e ciclovia que serão instaladas paralelamente ao canteiro central. Esses dispositivos irão aumentar a visibilidade das pistas, especialmente à noite, garantindo maior segurança para os pedestres e ajudando a definir claramente o espaço destinado a esse fim.

Palavras chaves: Tachas refletoras, segurança, visibilidade.



Área de travessia de pedestres
fonte: da autora, 2024

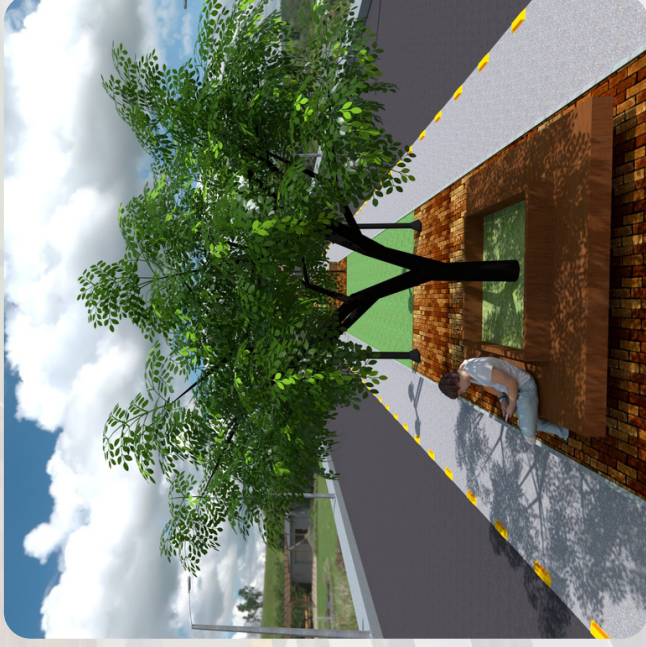
AMBIENTES



Área de permanência com pergolado
fonte: da autora, 2024

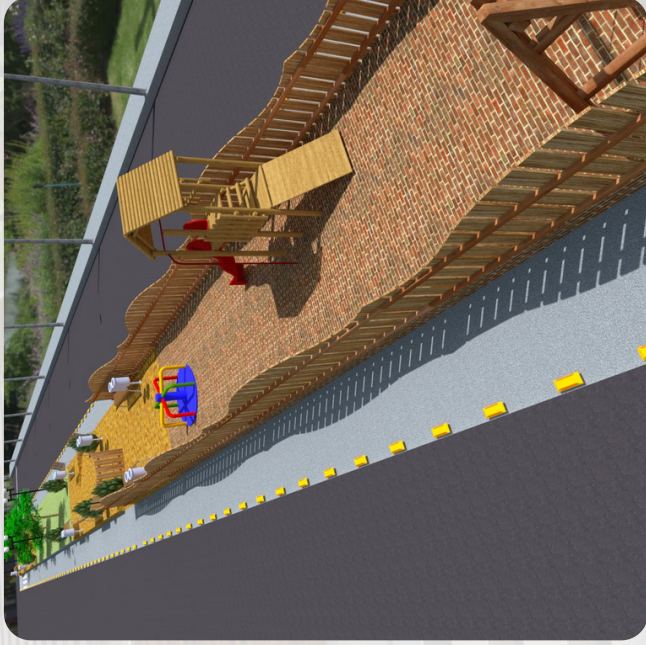


Área de permanência com bancos
fonte: da autora, 2024



Área de permanência com bancos
fonte: da autora, 2024

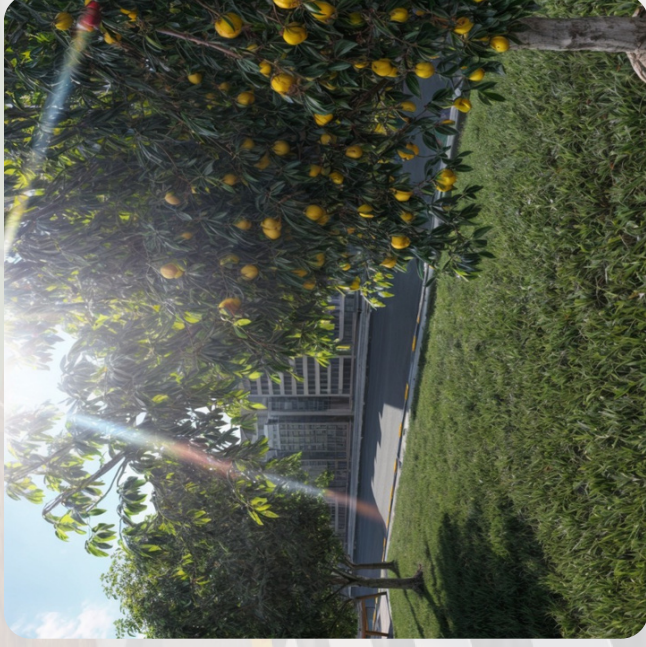
AMBIENTES



Área infantil
fonte: da autora, 2024



Área para a prática de atividade física
fonte: da autora, 2024



Plantio de árvores frutíferas
fonte: da autora, 2024