



# **DINAMIZAÇÃO URBANÍSTICA E SOCIOECONÔMICA**

**Um ensaio de intervenção na ZEDUS Montese**

**Larissa Coriolano Evaristo**

Universidade Federal do Ceará  
Centro de Tecnologia  
Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Design  
Curso de Arquitetura e Urbanismo

**LARISSA CORIOLANO EVARISTO**

**Dinamização Urbanística e Socioeconômica**  
um ensaio de intervenção na ZEDUS Montese

Sob orientação de  
Prof. Dr. José Almir Farias

Fortaleza  
2019

Capa: Natasha Lomonaco  
Renders: Rafaela Müller



Universidade Federal do Ceará  
Centro de Tecnologia  
Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Design  
Curso de Arquitetura e Urbanismo

Banca examinadora  
constituída pelos professores:

---

**Prof. José Almir Farias Filho**  
Orientador (DAU/UFC)

---

**Profa. Zilsa Maria Pinto Santiago**  
Membro interno (DAU/UFC)

---

**Profa. Fernanda Cláudia Lacerda Rocha**  
Arquiteta convidada

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária

---

E94d Evaristo, Larissa Coriolano.

Dinamização urbanística e socioeconômica: Um ensaio de intervenção na ZEDUS Montese / Larissa Coriolano Evaristo. – 2019.  
120f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Fortaleza, 2019.  
Orientação: Prof. Dr. José Almir Farias Filho.

1. ZEDUS – Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica. 2. Espaço Público. 3. Uso e Ocupação do Solo. 4. Montese – Bairro. 5. Fortaleza-Ce. I. Título.

CDD 720

---

Fortaleza, CE - Brasil  
Julho de 2019

## **Agradecimentos**

A Deus, Criador de todas as coisas e único proprietário deste trabalho, a quem dediquei todas as horas trabalhadas. À Santíssima Virgem, por ser meu modelo de temperança, fortaleza e generosidade;

A meus pais, Tânia e Romero, e à minha irmã e ao meu (futuro) cunhado, Andressa e Pinheiro Neto, por terem me formado e me apoiado nessa jornada. A meus avós, Águeda e Júlio, e a meus tios, Socorro e Reginaldo, pelos conselhos, orações e dedicação em meio às muitas dúvidas;

Ao professor Almir Farias, pela orientação, pela paciência e por me fazer enxergar o urbanismo de maneira realista e objetiva. Aos demais professores e funcionários do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC, por terem contribuído com minha formação acadêmica e profissional. Aos membros da banca, professora Zílsa Santiago e arquiteta Fernanda Rocha, pela disponibilidade e gentileza em avaliar meu trabalho;

A Liverpool, meu segundo lar, onde fiz minhas melhores memórias, grandes amigos e cuja urbanidade é inspiradora. A meus amigos do Urban Planning - Myllena, Giovana e Felipe -, e da Catholic Society - Phil, Julian, Breige e Herica -, nada teria sido o mesmo sem eles;

Aos colegas da turma 2011.2, com quem dividi os bons e maus momentos da minha vida universitária e por permanecerem mesmo fora dela. Em especial pelo apoio de Livia F., Pedro, Maria Eduarda e Melina;

Aos amigos e colegas de profissão da Quanta Consultoria - Alexandre, Rafaela, Natasha, Lyvia, Victor, Ivo e André -, pela ajuda na finalização deste trabalho, pelas sugestões e por tantos momentos valiosos de experiência e aprendizado;

Ao Roberto, que, mesmo de longe, sempre se fez presente com palavras, ouvidos e coração;

À Farah, por me mostrar o caminho mais suave para atingir meus objetivos e para passar por esse processo de forma organizada e leve;

Ao Centro Cultural Mar Alto e ao Opus Dei, por me permitirem perceber a dimensão sobrenatural que este trabalho possui e as grandes intenções despertadas e nele depositadas;

Por fim, aos grandes amigos com quem compartilho meus planos e anseios de vida.

Muito obrigada!

“Aí onde estão as nossas aspirações, o nosso trabalho, os nossos anores - aí está o lugar do nosso encontro cotidiano com Cristo. É no meio das coisas mais materiais da terra que nos devemos santificar, servindo a Deus e a todos os homens.”

**São Josemaria Escrivá**

## **Resumo**

O bairro Montese representa uma das principais centralidades de Fortaleza. Acompanhando essa tendência de descentralização, a área se insere em um zoneamento especial, conhecido como ZEDUS (Zona de Dinamização Urbanística e Socioeconômica), cujos parâmetros urbanísticos são flexibilizados de forma a aumentar o potencial construtivo dessas áreas e valorizar o adensamento. O trabalho propõe a reflexão sobre a atuação dessas zonas na cidade, mediante a avaliação de aspectos dessa legislação a serem mantidos e revisados. A partir de uma análise em campo e espacialização de diversos indicadores socioeconômicos com técnicas de geoprocessamento, percebeu-se que a atratividade urbana e a falta de equipamentos na escala do pedestre são fatores importantes de desvalorização do bairro. Nesse sentido, após a proposição de premissas e diretrizes, as intervenções projetuais foram apresentadas em dois âmbitos: uso e ocupação do solo e espaço público. O primeiro busca adequar a legislação ao cenário atual do bairro, em relação a uso do solo e gabarito dos edifícios. Já o segundo, utiliza-se do desenho urbano como ferramenta de democratização do espaço público e semipúblico, através da adequabilidade de calçadas, espaços livres e compartilhados e priorização do pedestre e do transporte coletivo em detrimento do veículo particular motorizado. Essas propostas buscam, acima de tudo, adensar de forma controlada e paulatina, agregar qualidade de vida para os habitantes e fortalecer o comércio existente.

**Palavras-chave:** ZEDUS – Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica. 2. Espaço Público. 3. Uso e Ocupação do Solo. 4. Montese – Bairro. 5. Fortaleza/CE.

“Deus me deu por morada neste bairro um bom lugar para ficar com a família e ver tudo prosperar.”

**Raimundo Nonato Ximenes**

# SUMÁRIO

<b>01</b> Introdução	1.1 Justificativa do tema	13
	1.2 Objetivos	14
	1.3 Metodologia de pesquisa	14
	1.4 Estrutura do trabalho	15
<b>02</b> Panorama histórico da atividade comercial na cidade	2.1 A troca e o encontro da rua com o mercado	19
	2.2 Antes do século XIX	20
	2.3 Século XIX	24
	2.4 Século XX	27
	2.5 Século XXI	29
<b>03</b> Forças do mercado e urbanidade	3.1 O setor terciário na formação de centralidades	33
	3.2 Cidades para as pessoas	35
	3.3 Vitalidade, comércio e espaço público	40
<b>04</b> A inserção urbana do bairro Montese	4.1 Origem do bairro Montese	45
	4.2 Situação socioeconômica	48
	4.3 Legislação Vigente	51
	4.4 Situação físico-espacial do Grande Montese	55
	4.5 Síntese do diagnóstico	60
<b>05</b> Referências projetuais	5.1 George Street Concept Design - Sydney, Australia	67
	5.2 Projeto Nova Luz - São Paulo, Brasil	69
	5.3 Rua Oscar Freire - São Paulo, Brasil	70
<b>06</b> Intervenção projetual	6.1 Premissas e diretrizes	75
	6.2 As intervenções	78
	6.3 Intervenção 1 - Plano de uso e ocupação	80
	6.4 Intervenção 2 - Espaço público	88
<b>07</b> Considerações finais	Considerações finais	111
	Referências bibliográficas	112
	Listas	115

**01**

**Introdução**

## 1.1 Justificativa do tema

O setor terciário, atualmente, configura uma das principais atividades econômicas de grandes cidades. Os centros comerciais, além de serem pontos de oferta de mercadoria, serviços e negócios, também possuem a atribuição de ser um lugar que abriga interações sociais e de encontro. Ao longo dos anos, o ganho de intensidade nas relações de troca criou um processo de descentralização da cidade, o que, por sua vez, gerou novos núcleos de atividades distintas e características de cada região.

O surgimento dos shopping centers no século XX, espaços privados de consumo e com a promessa de maior conforto, remodelou em partes o comércio de rua, que se tornou espaço de pedestres ocasionais e muitos veículos. O esvaziamento paulatino de seu caráter social e comercial veio a gerar alguns prejuízos, não somente financeiros e econômicos, mas à própria cidade e a seus habitantes. Um deles é a falta de espaço urbano público que priorize o pedestre e o ciclista, bem como que permita o exercício de diversas atividades e fortaleça os vínculos entre a população. Por outro lado, a informalidade de certas edificações frente à legislação urbana e a ausência de adensamento são exemplos dos principais efeitos onerosos que os centros urbanos vêm atravessando com o passar dos anos.

O centro comercial a ser estudado neste trabalho é o do bairro Montese. Desde meados dos anos 1990, ele possui um destaque na atividade comercial, contando com mais de 1500 negócios varejistas e distribuidoras. Além disso, é um dos bairros mais habitados de Fortaleza, ressaltando sua ocupação mista (comércio/serviços e residências), e exerce certa influência sobre os vizinhos. Ao atuar como trajeto para a zona central de Fortaleza, o fluxo de veículos particulares e de ônibus é bastante intenso em diversos horários do dia, o que gera trânsito e insuficiência de espaço, inclusive para carros. O Montese se tornou um lugar não tão atraente para pessoas circularem, muito menos para ser um lugar de permanência e convívio.

Fortaleza atravessa hoje um processo de descentralizações, no qual são gerados novos núcleos de atividades distintas e características de cada área. Acompanhando essa tendência, a legislação urbana vigente vem tentando promover urbanística e economicamente setores da cidade, mediante um zoneamento cada vez mais específico e peculiar para cada um deles. É o caso, assim, da Zona de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS), prevista na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar 236/2016). Ela se trata de um zoneamento especial, cujos parâmetros foram alterados de forma a adequar novas edificações à legislação local e, também, a aumentar o potencial construtivo dessas áreas, buscando valorizar e intensificar o adensamento. O Montese se insere dentre as 22 áreas de delimitação de ZEDUS, o que é visto como uma região de potencial urbanístico e de interesse por parte do setor público quanto à sua revitalização.

Nesse sentido, a proposta deste projeto é refletir e discutir sobre a atuação da ZEDUS no âmbito formal do desenho da cidade, utilizando a ZEDUS Montese como objeto propositivo. Trata-se de analisar de que maneira as atividades comerciais, assim como a cidade, podem ser beneficiadas com essa recente legislação, abrindo um espaço de discussão que fomente variadas perspectivas sobre a forma como a



cidade está sendo modelada ultimamente. Ademais, busca-se propor um desenho urbano que potencialize o uso coletivo do espaço público e semipúblico, de forma a torná-los apropriados e convidativos não apenas para a atividade comercial, mas para a permanência, lazer e trocas de experiências.

Um dos motivos da escolha do Montese e do seu tema de trabalho se deu pela forte ligação da autora com o bairro. Por ter nascido e crescido nele, ela demonstra uma relação de afeto e cuidado pelo lugar onde mora, ao querer contribuir positivamente para a melhoria de seu espaço urbano e da vida de seus moradores.

## 1.2 Objetivos

De forma geral, o projeto propõe-se a discutir a relevância de áreas comerciais no espaço público, a partir da proposição de um modelo de intervenção que contribua para o desenvolvimento de negócios locais e reestabeleça um novo regime de usos em espaços públicos e semipúblicos no bairro do Montese.

Como objetivos específicos, pretende-se:

- Refletir e propor um debate factual sobre a atuação da ZEDUS na cidade e a maneira como ela se aplica no desenho urbano de Fortaleza, analisando os aspectos a serem mantidos e os a serem reavaliados;
- Utilizar o desenho urbano como ferramenta de democratização dos espaços públicos, ao permitir a adequada circulação e permanência do pedestre/consumidor entre as vias, bem como satisfazer as necessidades dos demais atores locais (comerciantes/transeuntes);
- Expandir o conhecimento de análise e proposição espacial para um âmbito mais econômico, de forma a pensar no projeto como meio de atratividade para futuros investimentos na cidade, seja através de pequenos e médios comerciantes como do mercado imobiliário.

## 1.3 Metodologia de trabalho

A metodologia de pesquisa adotada neste trabalho consistiu na utilização de métodos, propósitos e abordagens variadas.

Os três primeiros capítulos, referentes ao estudo teórico, utilizaram abordagem qualitativa, nas quais foram realizadas revisões bibliográficas sobre os assuntos pertinentes, a fim de fundamentá-los teoricamente e contextualizá-los temporalmente.

A primeira parte do diagnóstico consistiu na sobreposição de dados secundários do Censo IBGE e da SEFIN, utilizando técnicas de geoprocessamento em SIG. Os parâmetros urbanísticos foram

analisados a partir da leitura da legislação vigente. A segunda parte do diagnóstico consiste em pesquisa de campo utilizando o método Walkthrough, de Lynch (2011). Ele se utiliza da percepção espacial através de visitas em campo para auxiliar na identificação de vetores de crescimento da cidade e da transformação do tecido urbano.

## 1.4 Estrutura do trabalho

Este trabalho encontra-se estruturado em sete capítulos incluindo a introdução e a conclusão. Sobre os capítulos de conteúdo específico segue a súmula descritiva:

O capítulo 02 “Panorama histórico da atividade comercial na cidade” aborda a evolução da atividade comercial no espaço urbano ao longo dos séculos. Traz considerações sobre o conceito de ruas comerciais e sua influência atual em centros urbanos. Os autores que contribuíram com o trabalho foram: Vargas (2018), Rodrigues (2012) e Mumford (1998).

O capítulo 03 “Forças do Mercado e Urbanidade” explica os principais aspectos relativos ao desenho urbano, dos principais conceitos utilizados para a proposição projetual, como a priorização dos pedestres, uso misto, fachadas ativas e discussões sobre adensamento urbano. Esse capítulo revisa os autores Gehl (2013), Jacobs (2007) e Karszenberg et. al (2015).

O capítulo 04 “A inserção urbana do Montese” consiste em aproximar a escala da área de intervenção em estudo. Primeiramente, é feita uma descrição histórica e cultural do bairro Montese, revisando bibliografias sobre o assunto. Depois, uma caracterização socioespacial é apresentada juntamente à análise dos parâmetros urbanísticos inseridos na região, a partir da leitura da legislação pertinente. Finalmente, serão expostas as conclusões sobre a pesquisa em campo.

O capítulo 05 “Referências Projetuais”, também de caráter explanatório, apresenta as referências projetuais deste trabalho e a forma como elas poderão contribuir com ideias e soluções eficazes. Essas referências são: George Street (Sydney, Austrália), Projeto Nova Luz (São Paulo, Brasil) e Rua Oscar Freire (São Paulo, Brasil) de caráter internacional e nacional.

O capítulo 06 “Intervenção Projetual” apresenta as principais diretrizes e princípios norteadores do projeto, assim como a delimitação da área de intervenção e as intervenções de desenho urbano propostas por meio de masterplan e detalhamentos pertinentes.

# 02

## Panorama histórico da atividade comercial na cidade

## 2.1 A troca e o encontro da rua com o mercado

De acordo com o *Longman Dictionary of Contemporary English* (1987, apud VARGAS, 2018), a palavra comércio significa, em uso arcaico, a troca de ideias, opiniões ou sentimentos. Logo, pode-se dizer que o setor terciário na cidade é motivado por dois fatores. De um lado, está a troca, responsável, desde sua origem, pela aproximação dos povos, mediante bens e serviços a serem trocados. Do outro, tem-se o encontro, a condição para que aquela se realize, ao implicar a criação de vínculos entre indivíduos, comunidades e populações.

Esse caráter social do comércio se evidenciou a partir do momento em que os mercadores, visando ao abastecimento da população e à justificativa do encontro para facilitar as negociações, passaram a procurar lugares mais propícios para que elas acontecessem (VARGAS, 2018). Essa preocupação resultou no surgimento de diversos “espaços terciários”, como mercados, ruas e praças de mercado, e, conseqüentemente, no de novas centralidades urbanas.

Dentre esses espaços, a rua comercial está presente como uma das mais importantes instituições da vida econômica urbana. A sua origem é mesclada à história da cidade, a dos mercados, a da forma urbana, assim como a dos planos urbanísticos idealizados para cada época e lugar. Nos dias atuais,

“...a rua constitui espaço essencial à organização das atividades desenroladas cotidianamente nas cidades, quer sejam sociais, como circulação, compras e manifestações político-culturais, ou funcionais, como uma gama de serviços públicos que dependem da existência e manutenção desse espaço vital para sua concretização” (RODRIGUES, 2012, p. 17).

Como o presente trabalho pretende atuar em algumas vias comerciais de Fortaleza, considera-se pertinente o estudo dos contextos econômicos, políticos e sociais que, de alguma maneira, influenciaram o desenvolvimento da atividade terciária nesses espaços ao longo dos séculos. O objetivo é fazer um resgate de como a rua comercial tem permanecido num cenário de constante transformações.

A origem da rua como espaço público vem desde a Antiguidade. Um de seus aspectos mais importantes era a sua centralidade como lugar de passeio e encontro. De acordo com Mumford (1998), a cidade de Ur, na Mesopotâmia, já indicava a presença de uma rua larga o suficiente para as multidões (Figura 2.1.1), para os passeios, ver as plantas, ouvir música, o que seria um prelúdio de sua revelação como centralidade.

Já a criação da rua comercial pode ser entendida ao ser entrelaçada ao contexto da prática comercial junto à cidade. Ela é a combinação de dois elementos: a própria ‘rua’, com sua morfologia, e a atividade comercial, que agrega sentido e funcionalidade àquela. Sendo assim, a rua comercial adquiriu um importante papel de modeladora das atividades sociais e econômicas na cidade.

Fig. 2.1.1 - Mapa arqueológico da cidade de Ur  
Fonte: [http://www.anth.ucsb.edu/faculty/stsmith/classes/anth3/Ur\\_cityplan.jpg](http://www.anth.ucsb.edu/faculty/stsmith/classes/anth3/Ur_cityplan.jpg)



## 2.2 Antes do século XIX

Da Antiguidade até meados do século XVIII, os espaços voltados para o comércio formaram o que podemos chamar de “ancestrais das ruas comerciais”, por possuírem elementos que, se agregados, formam a paisagem da rua comercial que temos hoje. O período foi marcado por duas características básicas, como afirma Vargas (2018, p. 78):

“Quanto à inserção urbana dos grandes espaços de mercado, estes, em essência, assumiam a verdadeira condição de ser um espaço público por excelência. Quanto ao tipo de estabelecimento, esse período encontra na loja o seu maior representante.”

Dentre os diversos tipos de espaços varejistas primitivos temos o bazaar árabe, a ágora grega, o fórum romano e as praças de mercado, juntamente com suas feiras.

**Bazaar** O bazaar árabe possuía a localização como um importante fator de estímulo ao comércio. O Oriente Médio, localizado entre dois continentes, seria inevitavelmente o principal alvo para se tornar um centro de comércio. De acordo com Weiss e Westermann (1998, apud Vargas, 2018, p. 81), “no bazaar, classes diferentes convivem harmonicamente e confiança é um sentimento sempre presente”. Isso quer dizer que o bazaar também era um lugar de encontros sobre política, já que era considerado um lugar neutro. A sua atmosfera conduz a um universo de sensações, cores, odores e sabores, onde o estímulo sensorial faz parte do processo de troca, incluindo a conversa e o toque (Figura 2.2.1). Eram considerados o coração da cidade islâmica, espaço público por excelência.

Fig. 2.2.1 - Bazaar em Istambul, Turquia, e sua explosão de cores e produtos.  
Fonte: <https://flic.kr/p/hsHwZL>



## Antiguidade Ocidental

Partindo para a Grécia antiga, a ágora surge como um espaço com funções comerciais, bem como de encontro público (figura 2.2.3). Mumford (1998, p. 166) afirma que “se, na economia do século V, a ágora pode ser apropriadamente chamada uma praça de mercado, sua função mais antiga e mais persistente foi a de um ponto de encontro comunal”. Esse espaço público assumia funções urbanas onde a troca de notícias e opiniões eram tão importantes quanto a troca comercial. Essa característica da ágora persiste até hoje, através das piazzas, plazas, grand-places, combinando diferentes funções urbanas importantes – direito, governo, comércio, religião, dentre outros.

Assim também funcionava com os fóruns romanos. Os imperadores combinavam as atividades comerciais com as religiosas e políticas em um mesmo espaço. Esse espaço público de dimensões monumentais possuía características de um centro urbano bastante articulado em suas atividades comerciais e de recreação e lazer. Acredita-se que seu planejamento e organização se comparam aos de um shopping center moderno, onde as lojas estão dispostas ao longo de corredores e praças internas, nas quais os eventos acontecem (Vargas, 2018).

Assim também funcionava com os fóruns romanos. Os imperadores combinavam as atividades comerciais com as religiosas e políticas em um mesmo espaço. Esse espaço público de dimensões monumentais possuía características de um centro urbano bastante articulado em suas atividades comerciais e de recreação e lazer. Acredita-se que seu planejamento e organização se comparam aos de um shopping center moderno, onde as lojas estão dispostas ao longo de corredores e praças internas, nas quais os eventos acontecem (Vargas, 2018).

Fig. 2.2.3 - Ágora grega.  
Fonte: <https://flic.kr/p/hsHwZL>



## Praças de mercado

Mediante essa perspectiva da Antiguidade, percebe-se que a cidade requer um espaço onde as funções se integrem. Ela necessita de um centro social, interno ou externo, que concentre as mais diversas funções (cívicas, religiosas e comerciais). Na Idade Média, as praças de mercado precisavam apenas de fluxos de pessoas para acontecer, não da presença de um edifício físico. Elas surgem e se expandem juntamente com a cidade. Sua localização facilitava o deslocamento de pessoas apresentando três tipos principais:

“aquelas cujos mercados serviam às necessidades cotidianas da população, localizando-se portanto no centro da área cuja população pretendia servir; aquelas que se formavam espalhando-se pela cidade, comercializando alguns tipos especializados; aquelas que aconteciam fora das muralhas da cidade, junto a sua entrada, e acabava sendo envolvido,

posteriormente pelo próprio crescimento urbano” (Kato, 1993, p. 16, apud Vargas, 2018, p. 105).

Hoje, alguns dos legados das praças medievais podem ser encontrados facilmente na cidade, como a facilidade de encontrar feiras e mercados que atendam às necessidades cotidianas e eventos e festivais, promovendo o encontro entre pessoas (Figura 2.2.4).

Fig. 2.2.4 - Comércio na Piazza dei Signori, em Verona, Itália.  
Fonte: Acervo pessoal.



Os séculos XVII e XVIII trouxeram consigo inúmeras transformações e adaptações nas cidades, impulsionadas pelo crescimento populacional e econômico. Dentre as principais novidades na relação do comércio com a cidade estão a evolução das lojas e o surgimento das vitrines. Ambas acarretaram mudanças no comércio e nos hábitos sociais, ao passo que promoveram a sedentarização dos mercadores itinerantes (Rodrigues, 2012).

A tendência de se aglutinarem de acordo com a semelhança entre os produtos comercializados formavam ruas “setorizadas”, a exemplo de Bruxelas, Bélgica. As ruas adjacentes à Grand Place (Figura 2.2.5) conservam seus nomes originais, relembrando o comércio que existia ao seu redor, tais como *Rue du Marché aux Herbes* (venda de ervas e plantas medicinais), *Rue du Marché aux Poulet* (venda de frango), (venda de queijos), etc. Em segundo lugar, no tocante às vitrines, elas representaram a mudança na forma de interação do comércio com o consumidor.

No período pré-industrial, as market towns surgiram como pequenos povoados exclusivos para a troca comercial. Segundo Kostof (1992, apud Rodrigues, 2012), a vila possuía uma rua principal, onde lojas se alinhavam ao longo dela e casas de até três pavimentos eram intercaladas para se apropriarem do fluxo de pessoas dos mercados e reforçar uma centralidade já existente (Figura 2.2.6).

O avanço da tecnologia do vidro, tornando-o liso e transparente, agiram na indução da compra por impulso, permitindo a exposição de tais mercadorias mesmo com lojas fechadas (Vargas, 2018). Atrelado a elas, surgiu o aprimoramento da estética da loja, com iluminação, toldos, arborização e publicidade.

Assim, a permeabilidade se mostra nesse período como um forte atributo de exploração e descoberta. Porém, a atividade comercial vai, paulatinamente, deixando o seu caráter essencialmente público, o que mostra o prenúncio de uma nova lógica de relação do espaço

terciário com a cidade que se dará a partir do século XIX, moldando a paisagem da rua comercial que se conhece hoje.

Fig. 2.2.5 - Grand Place, em Bruxelas, Bélgica.  
Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Grand\\_place\\_brussels\\_WQ3.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Grand_place_brussels_WQ3.jpg)



Fig. 2.2.6 - Market town, em Bristol, Reino Unido.  
Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/698902435896395238/?lp=true>



Assim, a permeabilidade se mostra nesse período como um forte atributo de exploração e descoberta. Porém, a atividade comercial vai, paulatinamente, deixando o seu caráter essencialmente público, o que mostra o prenúncio de uma nova lógica de relação do espaço terciário com a cidade que se dará a partir do século XIX, moldando a paisagem da rua comercial que se conhece hoje.

## 2.3 Século XIX

O surgimento das lojas e das vitrines, ao final do século XVIII, trouxeram para o período seguinte um caráter mais privado e especulativo da atividade comercial e uma nova configuração para as ruas. Isso quer dizer que, durante o século XIX, os espaços físicos mais significativos de ocorrência do comércio (praças de mercado, feiras, etc.) perderam parte de sua essência de espaço público por excelência, ao adotar algumas características de espaço privado. O comércio passou a se apropriar do espaço urbano para gerar novas centralidades e, com isso, uma série de mudanças na configuração na cidade passaram a acontecer de forma a organizá-la, através de reformas urbanas e planos urbanísticos. É evidente que outras questões também geraram essas transformações, como a massiva urbanização e industrialização das cidades e o crescimento populacional, especialmente na Europa (Inglaterra e França).

De acordo com Rikwert (2004, apud Rodrigues, 2012, p. 25), as ruas comerciais foram sofrendo alterações e adaptações de acordo com cada época e lugar, “surgindo como boulevares, como ruas de pedestres, como corredores viários, fundindo-se com a cidade contemporânea e seus problemas”. Aqui, serão apresentados dois tipos que se destacaram na história, sua contextualização e a forma como eles influenciaram as ruas comerciais de hoje em dia.

### A rua principal

A rua principal, ou *Market street*, surgiu ainda no período pré-industrial e era o ponto de encontro do comércio nas cidades mercado da época (Figura 2.3.1). Após sofrerem diversas adaptações e remodelações, estas ruas estruturaram e geraram diversas malhas urbanas, ligando diferentes pontos de uma mesma cidade, como a matriz, o paço ou o castelo. A rua principal recebe diferentes denominações ao redor do mundo, como “*the main street*”, nos Estados Unidos, “*High Street*”, no Reino Unido, “*La Rue Principale*” na França e em Portugal e no Brasil, “Rua Direita” ou “Travessa do Comércio” (Rodrigues, 2012).

Faz-se necessário entender a importância das lojas de departamento na mudança dos padrões de consumo e do uso da rua comercial (Figura 2.3.2). O crescimento econômico derivado da produção industrial no início do século XIX fez crescer uma febre de luxo e vaidade entre a elite da época. Aliado a isso, o reforço do transporte urbano, com o advento dos trens subterrâneos e os bondes elétricos, permitiu que o cliente pudesse encontrar tudo o que precisasse em um só lugar, desde artigos de decoração a serviços de cabeleireiro, correios e restaurantes. A arquitetura deslumbrante, o conforto das escadas rolantes e elevadores e, acima de tudo, um lugar protegido das intempéries e do frio fechou o comércio para o interior de um espaço privado (Vargas, 2018).

Igualmente nos Estados Unidos, as main streets representaram o lugar cívico tradicional (Figura 2.3.3). Elas induziam o desenvolvimento da cidade pequenas, bem como era o lugar da vida urbana. Quanto às características morfológicas,

“A Main Street foi configurada desde o século XIX pela presença de estabelecimentos comerciais, alinhados em toda sua extensão [...], com lojas no térreo (maiores e mais rentáveis) e salas comerciais ou residências nos segundos e terceiros pavimentos”. (Esperdy, 2008, apud Rodrigues, 2012, p. 29).

Fig. 2.3.1 - Old Market Street em Manchester, Reino Unido. Pintura de Paul Brandon (1820).  
Fonte: <https://flic.kr/p/4xQgy3>



Fig. 2.3.2 - Loja de departamentos Selfridges, uma das mais antigas do mundo.  
Fonte: <https://www.dunelondon.com/londons-most-iconic-department-stores-blog465/>



Fig. 2.3.3 - Típica main street americana, em Maryland, EUA.  
Fonte: <https://www.topvaluereviews.net/features/best-small-town-main-streets-america/>



**O boulevard** O boulevard não nasceu da rua comercial. Na verdade, ele surgiu das amplas reformas urbanas ocorridas em diversos países durante o século XIX, a maioria com o intuito de reordenar a cidade estética e socialmente. Um exemplo bastante conhecido é o da Champs Elysées (Figura 2.3.4), em Paris.

Uma das intervenções mais eminentes do período foi o Plano Haussmann em Paris, na França. Com o intuito de defender a cidade parisiense das barricadas, vias largas foram abertas entre os bairros da então cidade medieval, a fim de facilitar o deslocamento e promovendo uma imagem moderna dela. Essas vias, além de largas, possuíam tratamento paisagístico, iluminação, padronização das fachadas e espaços de convivência que congregavam diversas atividades cotidianas, especialmente o comércio (Mumford, 1998). Outra mudança importante que veio com os boulevards foi a reintrodução das calçadas no desenho urbano, como forma de melhorar a circulação do pedestre.

Fig. 2.3.4 - Avenida Champs Elysée, em Paris.  
Fonte: Acervo pessoal.



Juntamente com o boulevard, apareceu a figura do flâneur (Figura 2.3.5). O conceito foi introduzido por Walter Benjamin, baseado em poemas de Charles Baudelaire, e nomeia o “observador da vida urbana”. O personagem apresenta um comportamento de devaneio e de curiosidade e possui a habilidade de vagar pelas ruas sem propósitos concretos, somente o de caminhar e o de imaginar. O conceito de flâneur se torna significativo em arquitetura e urbanismo ao descrever pessoas que são indiretamente afetadas pelo desenho de um edifício ou de um ambiente somente pela experiência de passar por ele. “Para ele, os brilhantes e dourados desenhos nas fachadas são, pelo menos, um bom ornamento de parede, semelhante ao que uma pintura a óleo representa para um burguês na sala de estar.” (Vargas, 2018, p. 135)

Fig. 2.3.5 - O flâneur, desenhado por Paulo Gavarni, 1842.  
Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Fil%C3%A2neur>



Os boulevards atingiram diversas partes do mundo e apresentam versões bastante variadas, dependendo do lugar. Na América do Norte, a palavra designa estradas secundárias que circundam as highways e são estreitas e pouco arborizadas. Na América do Sul, seguem o mesmo conceito de amplitude dos boulevards europeus, mesmo com outros nomes, como a Avenida Paulista, em São Paulo e a Avenida Rio Branco no Rio de Janeiro. A principal diferença é que as árvores não margeiam as ruas, elas existem nas pequenas ilhas centrais onde o verde floresce. Outros boulevards europeus são a Karl-Marx Allee e a Unter den Linden, separadas pelo Portão de Brandenburgo em Berlim, Alemanha, e o Ring, em Viena, Áustria.

## 2.4 Século XX

A fim de se compreender melhor o fenômeno ocorrido nas ruas comerciais do século XX, é necessário entender os modelos urbanísticos idealizados na época e o contexto no qual eles se desenvolveram.

O fim do século XIX e o começo do século XX foi movido por uma política de descentralização na Europa. O inchaço populacional nas grandes cidades e os impactos ambientais e sociais decorrentes das indústrias da época, como falta de moradia, coleta de lixo e alta poluição, foram as principais razões para que planos migratórios em direção ao campo ou, pelo menos, para longe dos grandes centros urbanos surgissem.

Ebenzer Howard (1858-1928) foi um grande precursor, ao idealizar um modelo de cidade que se baseasse na sustentabilidade e no autogerenciamento das comunidades – as Cidades-Jardim ou *garden city*. O objetivo era harmonizar a união campo-cidade, através de esferas rurais e urbanas, rodeadas por cinturões verde e pequenas indústrias e interligadas por ferrovias, ou seja, o protótipo de uma típica vila inglesa (Benévolo, 2001) (Figura 2.4.1). Apesar de ter se enfraquecido devido a sucessivas incompreensões de suas ideias, esse conceito de cidade influenciou extensivamente o pensamento urbanístico posterior: a suburbanização.

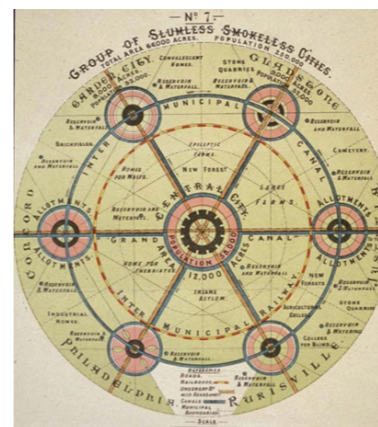


Fig. 2.4.1 - Esquema feito por Howard para explicar o funcionamento de uma *garden city*.  
Fonte: <http://urbandesign-guanyi.blogspot.com/2013/10/part-11-ebenezar-howard-garden-city.html>

Outro importante acontecimento para o urbanismo no século XX foi IV CIAM de Atenas, em 1933. Dele surgiu a Carta de Atenas, importante documento que trazia princípios urbanísticos funcionalistas, além de definições básicas para o planejamento e propor diretrizes sobre as cidades, as quais deveriam ser baseadas nas funções habitar, trabalhar, recrear e circular (Benévolo, 2001). Le Corbusier foi um importante divulgador dessas ideias. Na tentativa de solucionar certos problemas das cidades industriais, o seu urbanismo ambicioso e austero exige a valorização da livre circulação, espaços abertos integrados com a natureza, construções em blocos altos e o sistema modular. O seu plano chamado Ville Radieuse (1924) antecipa esses preceitos (Figura 2.4.2).

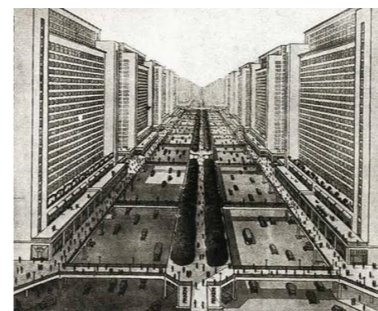


Fig. 2.4.2 - Perspectiva da Ville Radieuse, de Le Corbusier. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>

A dependência do carro é outro fator constante nas ideias de Le Corbusier. As distâncias poderiam ser encurtadas pelo seu uso do automóvel e a rua tradicional seria abolida, já que ela lembrava poluição e proliferava doenças presentes nos cortiços da época da industrialização. A cidade de Brasília, por exemplo, foi projetada a partir desses princípios e é perceptível os malefícios que essas longas distâncias e a escala monumental dos edifícios trazem para o pedestre e para a qualidade espacial da cidade.

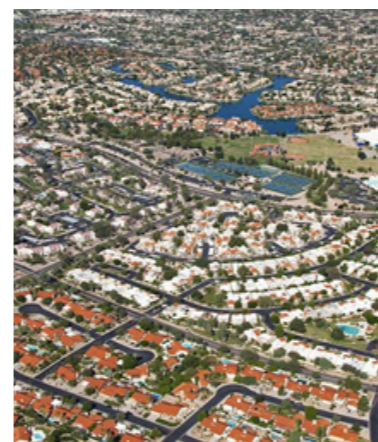


Fig. 2.4.3 - Subúrbios nos EUA. Fonte: <https://urbanizehub.com/urban-sprawl-compact-solution/>

Howard e Le Corbusier, portanto, foram grandes mentores da suburbanização (figura 2.4.3). A ideia de viver longe dos problemas das cidades, em busca de uma vida mais tranquila em áreas isoladas, culminou nesse espraiamento urbano. A expansão do transporte coletivo e do automóvel favoreceu o surgimento desses subúrbios, geralmente destacados do restante da malha urbana. Segundo Couch et. al (2007), seus principais efeitos estão relacionados ao transporte (maior emissão de gás carbônico, alto custo na provisão e manutenção de infraestrutura) e à urbanização (deterioração da paisagem rural, enfraquecimento do espírito de comunidade e segregação socioespacial). Ainda hoje, os subúrbios são amplamente

difundidos em países do hemisfério Norte, como os Estados Unidos, e no Brasil, na forma de condomínios fechados afastados da cidade.

A formação desse pensamento descentralizador também afetou a atividade comercial durante o século XX. Nos novos núcleos, o comércio apresentava “as mesmas características das ruas de compras tradicionais com lojas de ambos os lados das ruas, dando acesso ao tráfego motorizado” (Vargas, 2018, p. 186). Apesar disso, as lojas passaram a disputar por áreas de estacionamento como forma de poupar os consumidores de gastos extras. O crescimento dos negócios, assim como o do tráfego e do congestionamento, fez nascer os shopping centers, a maioria na tentativa de revitalização ou urbanização de um lugar (Figura 2.4.4). Eram verdadeiros “geradores de centralidade”, já que a valorização do solo das proximidades do centro comercial encorajava os incorporadores a investir em áreas do entorno para futuros investimentos (Vargas, 2018).

De certa forma, suas características morfológicas remetem a uma fusão de funções de espaços terciários anteriores, como o abrigo das antigas lojas de departamento, o espaço de convivência da ágora grega e a centralidade da praça de mercado, tornando-se um espaço com o qual o consumidor se identificou. No entanto, apesar de esse novo tipo de desenvolvimento comercial periférico ter resultado em algumas vantagens para o consumidor, para o centro comercial tradicional trouxe prejuízos econômicos, sociais e ambientais, com a queda nas vendas do varejo e o abandono das áreas centrais pela população (Januzzi, 2006). Mais uma vez, a atividade comercial se mostra voltada para o interior e afastada do contexto urbano.

O espraiamento urbano pode ser compreendido como a estruturação de um novo estilo de vida e é uma das características mais evidentes das cidades do século XX e das contemporâneas. Para apoiar esse novo padrão, surge a figura do automóvel particular, que, ao longo das décadas, vem sendo tachado como um dos principais causadores da má qualidade de vida nos grandes centros urbanos. A priorização aos pedestres foi se tornando irrelevante na construção da paisagem das ruas, sendo recuperada somente a partir da segunda metade do século XX, mediante aplicação de novas políticas públicas.

Fig. 2.4.4 - Típico shopping center da década de 1980, nos EUA.  
Fonte: <https://www.metv.com/lists/13-bygone-mall-stores-we-want-to-shop-at-again>



## 2.5 Século XXI

Até meados do século XX, a rua adquiriu um novo significado, resultante da mudança de hábitos da população. O crescimento nas áreas periféricas, o declínio da população da área central das cidades, ao mesmo tempo que surge o problema do congestionamento de tráfego, principalmente no centro comercial, estimularam novas tentativas de reconstruir partes dessas áreas centrais. O intuito era formar “unidades urbanas coesas tanto administrativa como fisicamente, para estimular a atividade econômica” (Januzzi, 2006).

A partir da década de 1960, o pedestrian mall ou “calçadão”, como se diz no Brasil, manifestou-se como uma alternativa para separar veículos de pedestres e fomentar a atividade comercial nos antigos centros urbanos. Os calçadões são fechados para automóveis e foram construídos para dar mais conforto ao usuário, ao adicionar equipamentos e mobiliários urbanos, como fontes, bancos e paisagismo. Segundo Januzzi (2006, p. 108), uma observação importante é que:

“O sucesso das ruas de pedestres depende de uma série de fatores, como a variedade de atrações que elas podem oferecer aos pedestres, motivando o seu uso. Outro condicionante importante é a acessibilidade: o tráfego ao seu redor deve ser fluente, para facilitar a vida de quem utiliza o transporte público, e deve haver áreas de estacionamento de automóveis por perto”.

Os calçadões trouxeram de volta a conservação e preservação de edifícios, privilégio aos pedestres em relação ao tráfego de veículos, proteção do meio ambiente, valorização da imagem da cidade e da convivência social. Grandes exemplos a serem citados é o Lincoln Road Mall, em Miami (EUA) (Figura 2.5.1) e o modelo brasileiro da Rua XV de Novembro, em Curitiba (PR), construído na década de 70.

Fig. 2.4.1 - Lincoln Road Mall, em Miami, EUA.  
Fonte: <https://www.istockphoto.com/br/fotos/lincoln-road-miami>





### O modelo brasileiro

Ainda em meados do século XIX, as cidades brasileiras já se preocupavam com o combate às grandes epidemias, com a ordenação e a estética. A fase dos melhoramentos e embelezamentos, de 1875 a 1930, segundo Villaça (1999), trouxe principalmente projetos de centros cívicos e buscava dar uma disposição harmônica a monumentos e praças. Até aí, as principais intervenções em relação ao comércio no Brasil foram os edifícios de mercados públicos.

Os mercados públicos cobertos tiveram o seu espaço em meados do século XIX, acompanhando as políticas de abastecimento e controle sanitário que aconteciam na Europa. Sua arquitetura é bastante semelhante com a empregada naquele continente, ao utilizar principalmente os materiais em voga - ferro e vidro, com estruturas portáteis (Vargas, 2018). Fortaleza apresenta um exemplar, o conhecido Mercado dos Pinhões, o qual substituiu o antigo Mercado da Carne na cidade. Atualmente, ele apresenta uma vasta programação cultural e de lazer para os cidadãos fortalezenses.

Na segunda metade do século XX, o conceito de ruas de pedestres se difundiu no Brasil. Ao apresentar a mesma situação de decadência dos centros históricos que alguns países da Europa e os EUA, alguns projetos de revitalização urbana em relação ao patrimônio histórico e ambiental começaram a aparecer.

Uma das primeiras iniciativas partiu do Plano Diretor de Curitiba, que, na década de 60, estimulava o desenvolvimento da área central da cidade, especialmente ao redor da rua XV de Novembro. Em 1972, a rua XV de Novembro foi transformada em via exclusiva para pedestres (Figura 2.5.2), principalmente nos trechos onde se localiza um conjunto de edifícios de valor arquitetônico e histórico (Januzzi, 2006).

A partir disso, outros projetos de revitalização da rua comercial surgiram em demais cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo. A criação dessas áreas pedestrianizadas buscava não apenas atender às necessidades comerciais, mas reverter o processo de degradação e esvaziamento que seus centros estavam passando e adequar sua infraestrutura urbana (Rodrigues, 2012).

A consolidação dessas vias comerciais instituiu um outro movimento: a formação de associação de lojistas. Ao visarem a uma melhor rentabilidade e também ao conforto de seus consumidores, essas associações, em parceria com o governo municipal local, desenvolvem projetos de requalificação de seu entorno, como calçadas, infraestrutura, mobiliário urbano e paisagismo. Esse foi o caso de algumas vias de São Paulo, como a Rua José Paulino (especializada em moda feminina) e a Rua Oscar Freire (artigos de luxo).

Fig. 2.5.2 - Calçada da Rua XV de Novembro, ou Rua das Flores, em Curitiba, PR.  
Fonte: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/aproveite-o-feriado-para-redescobrir-rua-xv-com-12-curiosidades-arquiteticas-2/>



### 3.1 O comércio na formação das centralidades

A intenção global do comércio é promover a troca através deste objetivo: a busca da centralidade. A atividade comercial encontrou diversos fatores ideológicos, econômicos e, principalmente, sociais que variassem o local onde a troca acontecia, mas sem perder sua essência. A partir do século XX, no entanto, a descentralização aparece como um fenômeno gerado por diversos fatores ligados ao crescimento da cidade, tanto em termos demográficos quanto espaciais. Ela torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos de atividades, o que, para o consumidor, gera maior economia de transporte e tempo. Corrêa (1995) lista alguns fatores de repulsão da área central. São eles:

- Aumento constante do preço da terra, impostos e aluguéis;
- Congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações;
- Dificuldade de restrição de espaço para a expansão;
- Ausência ou perda de amenidades urbanas (clima, vegetação, transporte, público, violência, poluição...).

O mesmo autor também lista uma série de fatores que atraem investidores para as áreas não-centrais:

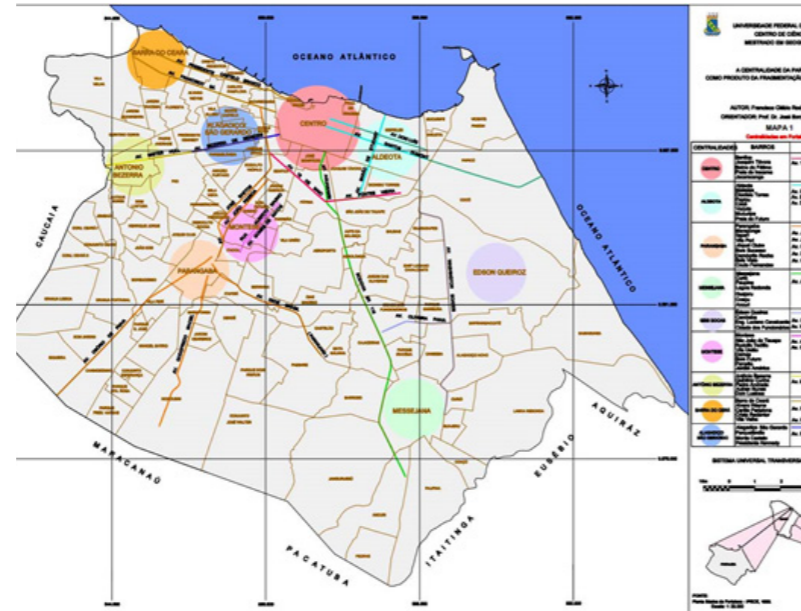
- Terras não ocupadas, a baixos preços e impostos;
- Infraestrutura implantada;
- Facilidade de transporte;
- Presença de amenidades urbanas.

Côrrea (1995) também define outro processo na formação de áreas centrais: a coesão e áreas especializadas. Esse é o movimento que permite que algumas atividades se localizem juntas. Algumas delas podem ser relacionadas a seguir:

- As lojas varejistas de produtos, como móveis e autopeças, que, apesar de não manterem relação entre si, formam um conjunto funcional e criam um monopólio espacial, atraindo consumidores;
- Lojas de naturezas distintas, mas que estão localizadas próximas uma das outras para induzir o consumidor a comprar outros bens que não faziam parte de seus propósitos, como shopping centers e subcentros regionais espontâneos.
- Atividades complementares entre si, como companhias de seguros, bancos e sede de empresas industriais;
- Empresas que criam economias de escala. Por exemplo: pequenas indústrias que sozinhas não teriam escala suficiente para atraírem outros industriais, empresas de transportes e serviços de reparação de máquina;
- Atividades que exigem contato pessoal face a face.

A localização e o deslocamento dos indivíduos são pontos cruciais para a formação de novos subcentros na cidade. Além disso, o surgimento dessas novas áreas está relacionado ao adensamento de eixos preferenciais ou à ocupação de áreas onde já estão garantidas condições de acesso à infraestrutura, como em Fortaleza (Mapa 3.1.1). De forma geral, percebe-se que espaço central é aquele capaz de concentrar atividades e movimento, relacionando-se com densidade, acessibilidade, diversidade e disponibilidade de infraestrutura e serviços.

Mapa 3.1.1 - Novas centralidades na cidade de Fortaleza/CE.  
 Fonte: LOPES, Francisco C. Rodrigues. A centralidade da Parangaba como produto da fragmentação de Fortaleza. Dissertação de mestrado em Geografia, Universidade Federal do Ceará, 2006.



Durante muitos séculos, ruas e praças eram voltados para a troca de bens, cultura, conhecimento e ideias, onde se aglomeravam várias funções. Logo após a segunda metade do século XX, elas passaram a dividir espaço com veículos automotores em projetos de grande escala, minando o caminhar nos espaços públicos (Figura 3.1.2). Tão importante para a percepção visual da cidade e para a interação social, esse ato perdeu sua importância. Gehl (2013) corrobora:

“Ideologias dominantes do planejamento rejeitaram o espaço urbano e a vida nas cidades como inoportunos e desnecessários. O planejamento dedicou-se intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias. O aumento do tráfego de automóveis tirou de cena a vida na cidade ou tornou completamente impossível os deslocamentos a pé. As funções comerciais e de serviço concentram-se, principalmente, em grandes e fechados centros de compras”. (Gehl, 2013, p. 26)

Para o setor terciário, isso gerou uma alteração do uso do espaço público, quando o comércio se voltou para um espaço interior mais seguro e organizado, como os shopping centers, gerando evasão das ruas, aumentando a sensação de insegurança, monotonia de usos e, conseqüentemente, a perda de vitalidade de espaços públicos comerciais.

Fig. 3.1.2 - Shopping mall em Los Angeles, EUA.  
 Fonte: <http://wikimapia.org/584137/Westfield-Century-City>



## 3.2 Cidades das pessoas

A ideia de “cidades para pessoas” surgiu a partir das numerosas críticas ao modelo de planejamento urbano em voga nos anos 1950 e 1960. Jane Jacobs, em seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades* (2007), foi uma precursora da defesa da cidade e incentivadora do uso da escala humana em projetos de urbanização. De acordo com Gehl (2013),

“ela assinalava como o dramático aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística do modernismo, que separa os usos da cidade e destaca edifícios individuais autônomos, poriam um fim ao espaço urbano e à vida na cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziadas de pessoas.” (Gehl, 2013, p. 03)

Jacobs (2007), ainda, menciona três características fundamentais para as ruas se tornarem espaços vitais e seguros para a convivência: diversidade de usos, segurança e boa mobilidade nas calçadas. Percebe-se que essas características são indissociáveis e, portanto, não há como não pensar nos efeitos de uma na outra. No entanto, com o olhar direcionado à escala humana, ao papel dela na vida e no desenvolvimento urbano, convém as detalhar, de forma a compreender suas implicações no desenho urbano.

### Diversidade de usos

Ruas comerciais, no geral, possuem distintos picos de horário em que são mais utilizadas: pela manhã, são abarrotadas de pessoas e veículos, mas, no turno da noite, ficam desertas, escuras e sem qualquer indício de movimento. As diferentes ações realizadas no espaço urbano são essenciais para a sua vitalidade. Quando os edifícios possuem usos variados (comercial e residencial), é oferecida uma gama de atividades para diferentes pessoas, em diferentes horários, criando ainda uma diversidade de significados. “Seja de que espécie for, a diversidade gerada pelas cidades repousa no fato de que nelas muitas pessoas estão bastante próximas e elas manifestam os mais diferentes gostos, habilidades, necessidade, carências e obsessões” (Jacobs, 2007, p. 161). Essa sazonalidade de presenças é o que garante a vitalidade e pode produzir uma manutenção de segurança pelo pedestre ou moradores próximos.

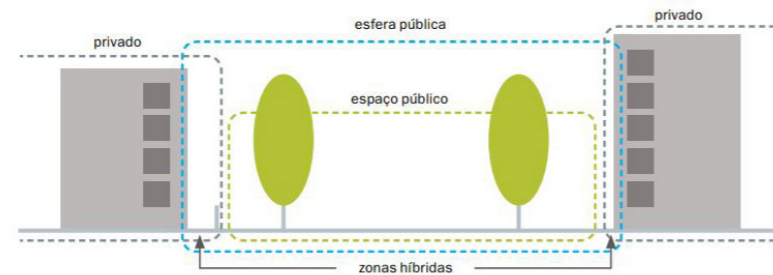
Fig. 3.2.1 - Bold Street, Liverpool, Reino Unido  
 Fonte: Acervo da autora.



Nessa mesma discussão, Gehl (2013) aborda a relação entre os usos e a permanência no espaço público através do conceito de zonas de transição, ou seja, locais que representam o encontro do público com o privado, onde se caminha quando se está na cidade e onde pode haver interação da vida dentro das edificações (Figura 3.2.2).

Ele as classifica como 'zonas de transição rígidas' e 'zonas de transição suaves'. Aquela diz respeito às que possuem menos diversidade de funções, menos transparência e, assim, são pouquíssimo atraentes para o caminhar. Por outro lado, esta é permeada de detalhes, grandes aberturas, maior ritmo de fachadas e detalhes. Elas favorecem o caminhar na medida em que se tornam mais interessantes e significativas. Ruas com transição suave apresentam maior atratividade e influência sobre os padrões de atividade no espaço urbano. "As fachadas transparentes, acolhedoras e movimentadas dão ao espaço da cidade uma escala humana imaxatamente onde têm mais peso: de perto e ao nível dos olhos" (GEHL, 2013, p. 81).

Fig. 3.2.2- Zonas de transição  
Fonte: Karssenberget. al, 2015



Essa discussão abre espaço para a abordagem do termo "fachadas ativas", ou *plinth*s. Eles são o andar térreo de um prédio, a 'cidade ao nível dos olhos' (Figura 3.2.3). O ideal é que essa área seja mais acolhedora e menos repulsiva. Para zonas comerciais, é crucial ter-se *plinth*s bem feitos e ativos, para que proporcionem lucros mais altos.

"Se o destino é seguro, limpo, relaxado e fácil de compreender, e se os visitantes passeiam com as suas expectativas atendidas ou excedidas, esses visitantes permanecerão três vezes mais tempo e gastarão mais dinheiro do que numa estrutura antipática e confusa." (Karssenberget. al, 2015, p. 15).

Fig. 3.2.3 - *Plinth*s em Haarlemmerdijk, Holanda  
Fonte: Karssenberget. al, 2015



### Segurança e adensamento

Os *plinth*s, porém, não funcionam por si mesmos. É necessário a existência de um programa adequado, para que novas funções sejam atribuídas a eles. Baseados na nova economia, em que cada vez mais pessoas utilizam a internet para suas compras, assim como espaços de trabalho se tornaram mais coletivos, surgem novas tendências que "podem melhorar a qualidade de *plinth*s, bem como comércio autêntico, a necessidade de bares novos para co-working, funções criativas temporárias e lojas pop-up" (Karssenberget. al, 2015, p. 18).

Se há perda de trânsito de pedestres, o impacto no comércio de rua é maior e, como consequência, temos edificações cada vez mais vagas ou com usos inadequados. A relação entre elas e a cidade afetam a nossa sensação de segurança e apropriação da mesma. Ainda na década de 1960, quando se percebeu que a criminalidade era mais oferecida por certos lugares do que por outros, surgiu a ideia da criação de lugares auto defensáveis.

Jane Jacobs foi precursora do assunto, ao dizer que a cidade precisa de "olhos na rua", ou seja, quanto mais pessoas usufruem de atividades ao ar livre, maior a nossa percepção de segurança. A presença de outros indica que um lugar é bom e seguro. Essa ideia cultivou o surgimento de diversas políticas públicas de adensamento como forma de alimentar os espaços livres públicos, fazendo com que se exerçam as atividades cotidianas de ir e vir do trabalho, da escola, das compras, e no combate ao esvaziamento de certas áreas das cidades em determinados horários.

Porém, a vida na cidade não acontece de maneira automática e por si mesma, simplesmente respondendo à alta densidade. De acordo com Gehl (2013), para ter vitalidade, a cidade precisa é de uma combinação de espaços públicos convidativos e de uma massa crítica de pessoas que os utilizem (Figura 3.2.4). Altas densidades mal planejadas obstruem a implantação de um bom espaço urbano. Projetos atrelados à noção de mobilidade e dos sentidos humanos podem sim estimular o adensamento, inibir a monofuncionalização dos ambientes e reativar áreas potenciais dentro do tecido urbano.

Fig. 3.2.4 - Saint Catherine Street, em Montreal, Canadá  
Fonte: www.pps.org



É importante deixar claro que a densificação desmedida de certas áreas da cidade, motivada pela verticalização sem crivo e que beneficiam apenas certos setores da construção civil e proprietários fundiários, vai na contramão dos conceitos de cidade compacta, da diversidade de usos e da otimização de infraestruturas. O adensamento responsável e criterioso, portanto, se torna uma das melhores ferramentas de vitalização de um lugar.

#### Mobilidade urbana

A partir do início do século XX, quando variadas políticas de planejamento urbano colocavam o carro como principal modo de locomoção dentro da cidade, o cidadão adquiriu um estilo de vida extremamente dependente do automóvel para seus deslocamentos diários. As áreas comerciais da cidade que concentram as principais atividades comerciais, financeiras e os serviços acabaram pagando o preço da desvalorização do ambiente construído, assim como as pessoas, que se viram inibidas de fazerem suas caminhadas, sair às compras, desfrutar da cidade como um todo, devido às péssimas condições de calçada, de ciclovias e de acessibilidade adquiridas nas últimas décadas.

Segundo pesquisa do CNDL e SPC Brasil (2018) sobre os impactos da mobilidade urbana no varejo, metade dos consumidores (49,0%), na maioria jovens, diz “não costumam frequentar lojas e centros comerciais cujo trajeto tem condições de trânsito ruins e 41,7% não costumam fazer compras em lojas que não possuem fácil acesso de transporte público”. Isso mostra uma nova geração preocupada com questões de acessibilidade, qualidade de vida e boa ocupação dos espaços públicos. Medidas que priorizem uma mobilidade sustentável trazem consequências bastante positivas em aspectos como redução dos congestionamentos de vias urbanas, ganhos de tempos de viagem e, principalmente, melhoria ambiental no espaço urbano (Figuras 3.2.5 e 3.2.6).

Fig. 3.2.5- Oxford Street, em Londres, e sua ligação com o transporte público  
Fonte: <https://blogs.ucl.ac.uk/survey-of-london/>



Fig. 3.2.6 - Parada de ônibus em via comercial  
Fonte: [www.pps.org](http://www.pps.org)



Por outro lado, a mesma pesquisa abordada anteriormente constatou mais da metade das pessoas que possuem veículos no Brasil já deixou de comprar algo por não conseguir estacionar o carro ou moto próximo do comércio (CNDL, SPC, 2018). A demanda por vagas de estacionamento em vias comerciais é um reflexo da ocupação abusiva do espaço público e pela tradicional disponibilidade de vagas grátis. Os automobilistas encaram esse uso quase como um direito natural. “E é somente porque há privatização do espaço público, [...], que o estacionamento consegue ter esse protagonismo exacerbado entre as funções urbanas” (Brinco, 2016).

A questão dos estacionamentos extrapola os limites das questões ambientais, chegando a ser uma questão de ordenamento do uso do solo e de baixo aproveitamento de seu potencial construtivo. Em Curitiba, por exemplo, áreas onde os terrenos vazios são utilizados como estacionamentos apresentam significativa redução desse potencial (20% menos a área do lote) (Figura 3.2.7). A infraestrutura urbana, como ruas pavimentadas, energia elétrica, esgotamento sanitário, vai se tornando obsoleta, contribuindo para outros males da urbanização contemporânea (Sipinski e Schimtz, 2011).

A subutilização de terrenos pode provocar a diminuição do trânsito de pedestres e do uso pela população daquele ponto da rua ou da cidade. A vitalidade é reduzida, pois sua complexidade e diversidade de usos se encontram defasadas. Uma paisagem agradável traz novos estímulos para exploração, positivo para os comerciantes, que teriam mais pessoas circulando, como também para o mercado imobiliário, que necessita de espaços com qualidade para ser um objeto de consumo.

Fig. 3.2.7 - Estacionamento em via comercial de Curitiba, Paraná  
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3892>



### 3.3 Vitalidade, comércio e espaço público

Inicialmente, é preciso delimitar o que é entendido por urbanidade e qual sua relação com a vitalidade urbana. Urbanidade pode ser entendida como sendo as características boas ou más que vêm da cidade, desde a escala do edifício até a escala da cidade, ou seja, refere-se ao seu caráter e “a uma cidade ou lugar que acolhe ou recebe as pessoas com civilidade, polidez e cortesia. Ou na mão contrária (...) estaríamos nos referindo a situações destituídas dessas características positivas (...), [mas que] evidenciam hostilidade às pessoas, ao corpo” (Aguar, 2012). Apesar de o conceito de vitalidade estar incluído no primeiro, esta, por sua vez, leva em consideração a presença das pessoas nos lugares.

A vitalidade dos espaços urbanos é medida através da qualidade com que os pedestres são convidados a utilizar o espaço público. Esses convites geram o caminhar, estar, flunar entre esses espaços e outras formas de uso e permanência. Segundo Gehl (2013), a vitalidade também está atrelada à versatilidade de atividades que acontecem no espaço. Essas atividades estão distribuídas em dois grupos: atividades necessárias, que devem acontecer sob qualquer condição (esperar o ônibus, trazer mercadorias para os clientes); atividades opcionais, as quais dependem de boas condições para acontecer (caminhar em um calçadão, sentar-se para apreciar a vista). Para que essas práticas ocorram e, conseqüentemente, haja vitalidade do espaço público, é necessário qualidade física do espaço público. Proteção, segurança, espaço razoável, mobiliário e qualidade visual são, assim, alguns dos pré-requisitos de permanência em um espaço público (Figura 3.3.1).

Um dos aspectos apontados por Holanda (2002) para o fracasso dos espaços edificados é o tratamento holístico que é dado à cidade, ou seja, o planejamento urbano é tratado preferencialmente em uma macro escala de bairros e regiões e, por último, na microescala do espaço entre as edificações. O resultado observado para esse tipo de planejamento é que a paisagem urbana não se torna convidativa ao público, por não haver uma consideração da microescala desde o princípio do processo. O planejamento é macro, mas o prejuízo é observado nos espaços de transição, na baixa qualidade construtiva das edificações, nas praças, nas calçadas, nos espaços cotidianos onde a prática das relações que animam a cidade estariam ocorrendo.

Fig. 3.3.1 - Buchanan Street, em Glasgow, Escócia  
Fonte: <https://www.pps.org/places/buchanan-street>



Segundo Gastelaars (1993, apud Vargas, 2018), um espaço para ser considerado como público deve ser, a princípio, acessível a todos os moradores e visitantes, assim como eles devem ser capazes de interagir nele, independentemente de sua classe social. A rua comercial, caracterizada por dispor de uma infinidade de serviços para a população, são locais onde todos têm o direito de usufruir e, portanto, necessita interligar o estabelecimento aos elementos urbanos, como as pessoas e a vegetação. É necessário aplicar técnicas que auxiliem a aproximação entre lojas, conforto e segurança do cliente.

A preocupação com o bem-estar do consumidor, assim como com o desenvolvimento do comércio urbano, levou alguns países a adotarem estratégias econômicas e urbanísticas, algumas em parcerias com as próprias associações de comerciantes, para a manutenção da centralidade comercial e garantia da vitalidade dos espaços urbanos e das relações pessoais (Rodrigues, 2012).

Uma política comercial de destaque são os BIDs (*Business Improvement Districts*), aplicados nos EUA e Canadá desde a década de 1970 (Figuras 3.3.2 e 3.3.3). Eles buscam a melhoria dos negócios atrelada à qualidade urbana do local, como serviços de segurança, limpeza, conservação de imóveis e mobiliário urbano e paisagismo. Ideologicamente, os BIDs nascem como políticas de “qualidade de vida” e na promoção da *livable city*, isto é, “as cidades deveriam ser construídas para atender as necessidades de seus habitantes e as ruas deveriam se transformar em espaços para os pedestres e não para os automóveis” (Rodrigues, 2012, p. 84).

Fig. 3.3.2 - BID em Denver, Colorado  
Fonte: [www.pps.org](http://www.pps.org)

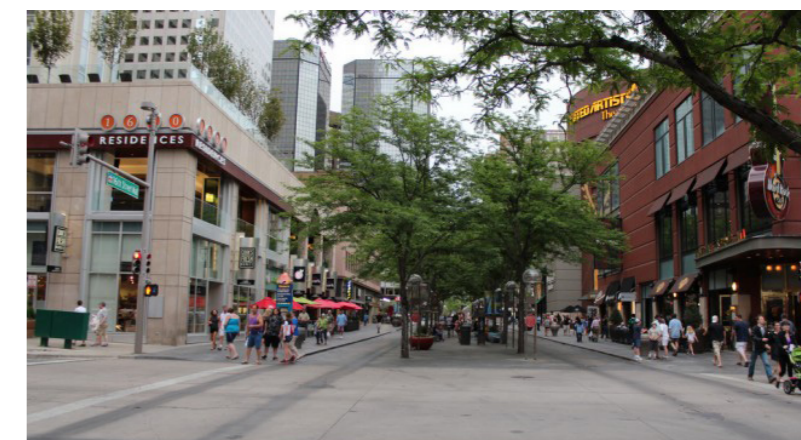


Fig. 3.3.3 - BID em Bloor West Villa, Toronto, Canada  
Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Bloor\\_West\\_Village](https://en.wikipedia.org/wiki/Bloor_West_Village)



Algumas intervenções no espaço público referentes a design urbano (mobiliário, paisagismo, iluminação etc.) foram catalogadas pelos BIDs como orientações gerais a serem observadas nos projetos e adequadas a cada realidade e demanda (Quadro 3.3.1).

Quadro 3.3.1 - Síntese de orientações de design urbano para ruas comerciais.  
Fonte: Elaborado pela autora, adaptado de Rodrigues (2012).

Síntese das orientações de design urbano para ruas comerciais - <i>streetscape</i>	
Tópicos	Conteúdo geral
Planejamento do terreno/ Desenho do sítio	1) Adequação às características do local
	2) Compatibilidade com a paisagem da rua
	3) Visibilidade dos acessos
	4) Atividades humanas
	5) Respeito às áreas adjacentes
	6) Transição residencial-comercial
	7) Espaços abertos residenciais e comerciais
	8) Estacionamento e acessos de veículos
	9) Estacionamento frontal em ruas comerciais
	10) Esquinas
Escala/ Volumetria/ Altura	1) Adequação entre altura, volume e escala
	2) Grandes edificações
	3) Fachadas
	4) Adições
	5) Forma dos telhados
Elementos arquitetônicos e materiais	1) Contexto arquitetônico
	2) Consistência e conceito
	3) Escala humana
	4) Materiais de acabamento externo
	5) Acessos a estacionamentos
Ambiente dos pedestres	1) Acessos de pedestres e espaços abertos
	2) Muros cegos; de contenção
	3) Impactos visuais dos estacionamentos
	4) Utilitários e áreas de serviços
	5) Segurança
	6) Vias e becos
	7) Propaganda/publicidade comercial
	8) Iluminação
	9) Transparência/clareza
	10) Transição residencial/comercial
Paisagismo	1) Continuidade
	2) Amenização
	3) Arborização urbana
	4) Valorização e reforço da paisagem local
	5) Qualificação de espaços públicos

Deve-se observar, entretanto, aspectos particulares de ruas comerciais, como apontam Bertuzzi e Maculan (2000). Entre eles está a relação entre os edifícios e a rua, como edificações junto ao alinhamento urbano, organização vertical da fachada, espaço de transição, presença de marquise e acessibilidade. Outro a ser mencionado são as fachadas. Fachadas heterogêneas, com diferentes materiais, iluminadas e com boa comunicação visual através das vitrines fazem com que o consumidor se sinta valorizado e que o produto em destaque se torne mais especial que outro. Esse último deve ser feito de maneira discreta, sem gerar desordem no espaço público e o poluindo visualmente.

A maior parte desses elementos fazem jus ao que foi abordado anteriormente sobre alguns critérios de vitalidade do espaço público. Percebe-se aqui como a mudança de pensamento em relação ao uso e planejamento da centralidade comercial se tornou um importante motor de qualidade urbana, ao atender diversas classes sociais, promover a caminhabilidade e a sustentabilidade de pontos importantes para o desenvolvimento econômico da cidade.

#### 4.1 Sobre a origem do Bairro Montese

Ao longo deste capítulo, serão abordados aspectos históricos, culturais e socioeconômicos do Montese, seguido do diagnóstico físico-ambiental de suas principais vias – Avenida Gomes de Matos e Rua Alberto Magno – e de seu entorno. Essa análise busca um melhor entendimento das variáveis que compõem a realidade do bairro e de sua região e, portanto, visa a fundamentar a parte prática deste trabalho.

Localizado na porção centro-sul de Fortaleza, o Montese é um bairro de ampla influência. É delimitado pelas ruas 15 de Novembro, Desembargador Praxedes e avenidas José Bastos, João Pessoa e Expedicionários. Marcado pelo uso bastante diversificado, mediante seu comércio e serviços abundantes, assim como seu uso residencial e sua infraestrutura, o bairro atraiu a atenção da população de áreas adjacentes devido a suas potencialidades.

Foram considerados neste diagnóstico não apenas o Montese em si, mas a sua abrangência para os vizinhos Itaoca, Bom Futuro, Parreão, Damas, Jardim América e Vila União, os quais formam popularmente a poligonal do Grande Montese (Mapa 4.1.1). Eles aproveitam suas múltiplas funcionalidades, tornando-o uma centralidade de Fortaleza.

Mapa 4.1.1 - Mapa de localização do Grande Montese  
Fonte: Elaborado pela autora





Conta-se que a história do Montese está atrelada a importantes acontecimentos regionais e internacionais. Quem registrou boa parte dela foi Raimundo Nonato Ximenes, fundador do bairro, em seu livro “De Pirocaia a Montese – Fragmentos Históricos”, em 2004. Relatos do ano de 1873 apontam para a inauguração do trecho ferroviário da Estrada de Ferro de Baturité que liga a então Vila de Arronches (atualmente, Parangaba) à Estação Professor João Felipe, no Centro de Fortaleza. Esse trecho permitia o escoamento mais rápido da produção advinda de regiões serranas, porém dificultava o acesso de outros produtos para as regiões mais centrais da cidade.

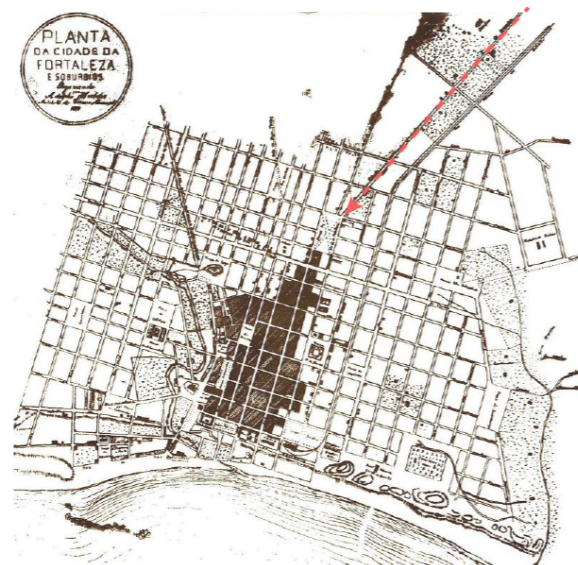
Diante da necessidade de transporte de outras mercadorias diversas do interior, como rebanhos de gado, cereais, carvão vegetal, achas de madeira e água, foi traçada a Estrada do Gado. Ela era assim conhecida por facilitar o transporte de gado para o abate no Matadouro Modelo (Figura 4.1.1), onde hoje se encontra o Colégio Paulo VI. Ao longo da estrada, havia poucas habitações construídas em taipa, cobertas de palha, pertencentes a agricultores que trabalhavam nos sítios existentes na região (Ximenes, 2004).

Fig. 4.1.1 - Antigo Matadouro Modelo  
Fonte: Arquivo Nirez



É possível observar na planta executada por Adolpho Herbster em 1875, insinuações de três estradas que partiam de Fortaleza em demanda de Arronches, Pacatuba e Maranguape (Figura 4.1.2).

Fig. 4.1.2 - Mapa de Fortaleza de 1875, de Adolpho Herbster. A seta coral indica a então Estrada de Gado.  
Fonte: Arquivo Nirez (editado pela autora).



Naquela época, o lugar era chamado de Pirocaia. Segundo Raimundo Nonato Ximenes,

“O topônimo vem do Tupi e é formado por três elementos: pira (pele) + oka (casa) + caia (queimado). Por aglutinação, [...] Pirocaia traduz-se por Aldeia dos Pele Queimada, alusão, talvez, a alguma tribo indígena que teria habitado nessas terras em tempos passados”. (Ximenes, 2004, p. 33)

A localidade era conhecida por suas fontes de água potável, as quais eram vendidas em tonéis de madeira sobre carroças puxadas por burros.

A origem do nome do bairro Montese está atrelada à 2ª Guerra Mundial, mais precisamente à Batalha de Montese, Itália, e que representou uma importante vitória da Força Expedicionária Brasileira (FEB) a 14 de abril de 1945. Cerca de 25 mil soldados brasileiros - os “pracinhas” - foram convocados a servir no conflito e dentre eles estava Raimundo Nonato Ximenes, quem nomeou o bairro em homenagem à cidade italiana e se tornou um dos primeiros moradores da região.

Ao final do século XIX e começo do século XX, a expansão da economia francesa e o interesse sobre as exportações de algodão nesse período propiciaram a vinda de muitos franceses para o Ceará. Seu modo de vida, arquitetura e “modernidade” influenciaram de tal modo a elite formada por comerciantes e profissionais liberais de Fortaleza, que estes passaram a cultivar a “Belle Époque” na capital cearense.

Os franceses empenharam-se a investir no estado e dentre esses investimentos está a aquisição de terrenos. Aqui se insere o Montese, do qual grande parcela territorial foi adquirida por eles. A Estrada do Gado, então, passou a ser nomeada “Boulevard 14 de Julho”, data que celebra a Queda da Bastilha, marco inicial da Revolução Francesa, e, portanto, uma singela homenagem àquela nação. (Ximenes, 2004). Ainda hoje, diversas vias do bairro são batizadas em homenagem a personalidades francesas que se destacaram em Fortaleza, como Irmã Bazet (religiosa e primeira diretora do Colégio da Imaculada Conceição, no Centro) e Isaie Boris (comerciante e um dos fundadores da Casa Boris Frères, uma das primeiras lojas de departamento da cidade). Em 1968, a “Avenida 14 de Julho” passou a ser nomeada Avenida Professor Gomes de Matos, em homenagem ao jurista Raimundo Gomes de Matos (Figura 4.1.3).

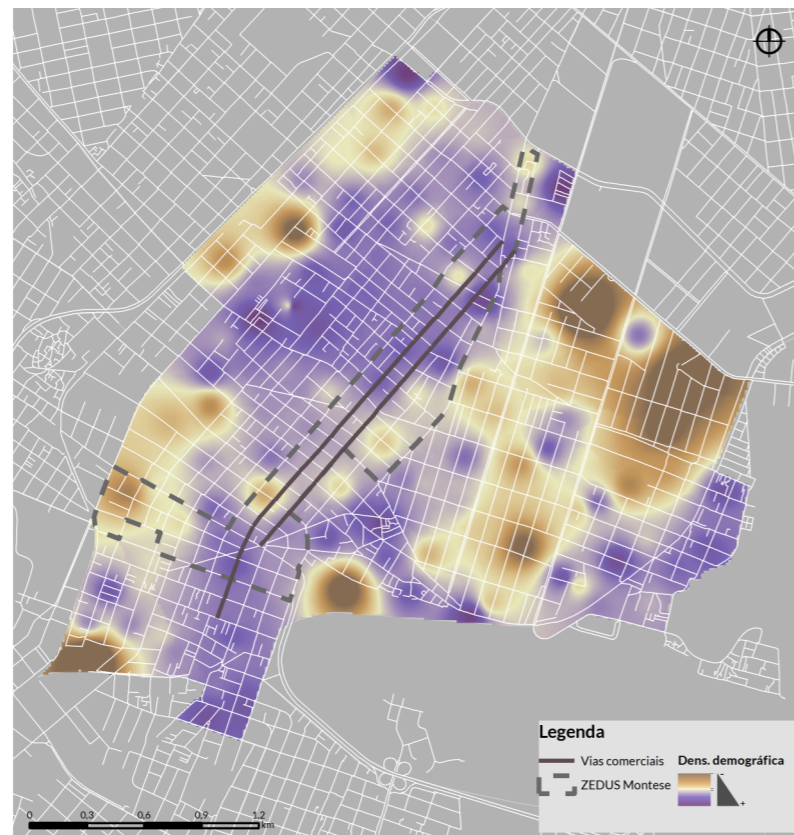
Fig. 4.1.3 - Avenida Professor Gomes de Matos nos anos 1990.  
Fonte: Ximenes, 2004.



## 4.2 Situação socioeconômica

Segundo dados do Censo IBGE 2010, o Grande Montese apresenta uma população de aproximadamente 94.000 pessoas. Ao se tomarem a Av. Gomes de Matos e a Rua Alberto Magno como referências, percebe-se que as zonas mais adensadas são afastadas delas, concentrando-se nas extremidades do perímetro (povoadas por assentamentos informais) e em áreas paralelas àqueles corredores (Mapa 4.2.1).

Mapa 4.2.1 - Densidade demográfica do Grande Montese.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

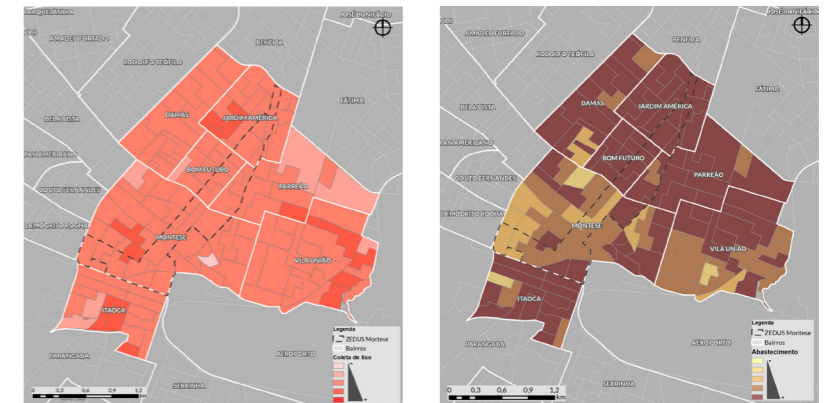


Os mapas 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4 e 4.2.5 mostram a quantidade de domicílios com provisão de infraestrutura, segundo a mesma pesquisa do IBGE (2010). A distribuição dessa infraestrutura urbana (energia elétrica, esgotamento sanitário, coleta de lixo e abastecimento de água, respectivamente) é bastante homogênea ao redor da região, salvo alguns pontos no bairro Itioca, Vila União e Damas.

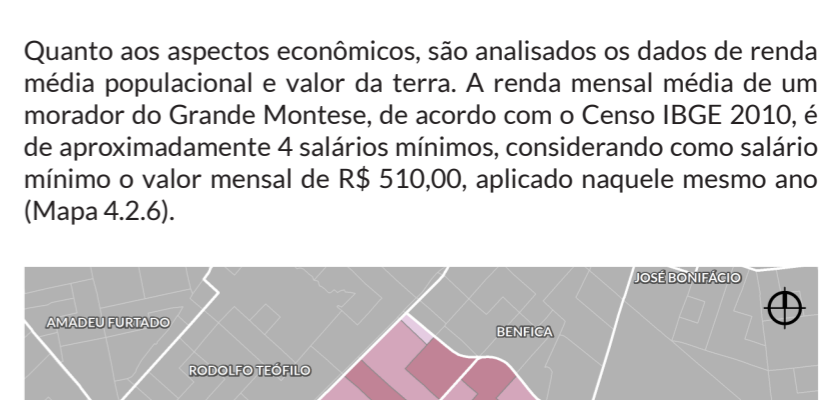
Mapa 4.2.2 (à esquerda) - Mapa de provisão de energia elétrica por domicílio.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.



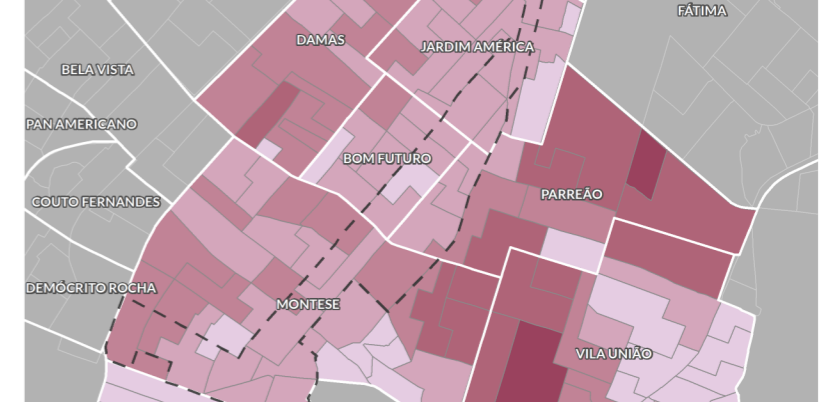
Mapa 4.2.3 (à direita) - Mapa de provisão de esgotamento sanitário por domicílio.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.



Mapa 4.2.4 (à esquerda) - Mapa de provisão de coleta de lixo por domicílio.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

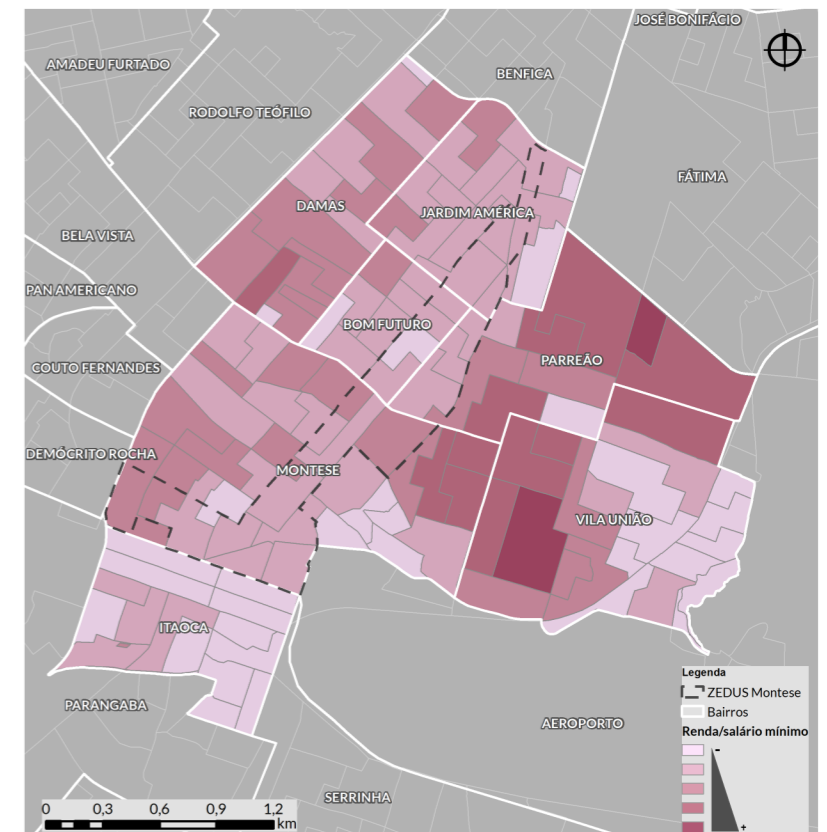


Mapa 4.2.5 (à direita) - Mapa de provisão de abastecimento de água por domicílio.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.



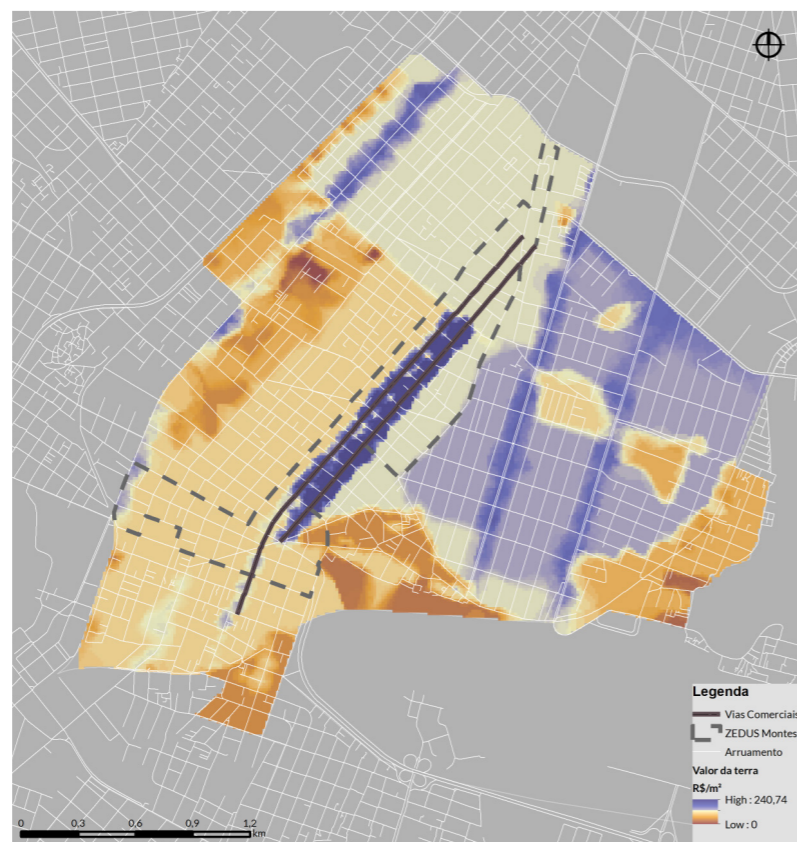
Quanto aos aspectos econômicos, são analisados os dados de renda média populacional e valor da terra. A renda mensal média de um morador do Grande Montese, de acordo com o Censo IBGE 2010, é de aproximadamente 4 salários mínimos, considerando como salário mínimo o valor mensal de R\$ 510,00, aplicado naquele mesmo ano (Mapa 4.2.6).

Mapa 4.2.6 - Mapa de renda por morador.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.



Já o valor da terra se refere ao preço do metro quadrado (m<sup>2</sup>) dos logradouros de uma região. Como mostrado no mapa abaixo (Figura 4.2.7), segundo dados concedidos pela SEFIN, verifica-se que os lotes mais valiosos são os que se localizam ao longo de corredores mais movimentados, logo com localização privilegiada, como a Avenida Gomes de Matos, a Avenida dos Expedicionários e a Avenida Luciano Carneiro.

Mapa 4.2.7 - Mapa de valor da terra por m<sup>2</sup>.  
Fonte: Elaborado pela autora, com base de dados da SEFIN.



Ao analisar uma possível sobreposição dos mapas, percebe-se que as áreas mais valorizadas são as menos adensadas, apesar de toda a provisão de infraestrutura. Isso pode ser acarretado pelo seu uso predominantemente comercial que, de certa forma, estabelece horários mais movimentados que outros e, assim, reduz a atratividade de certos usos em horários alternativos, como o residencial.

### 4.3 Legislação vigente

A cidade de Fortaleza possui duas leis principais de ordenamento do solo e que serão utilizadas para fins de referência legal deste Trabalho. A primeira delas é a Lei Complementar nº 062/2009, a qual instituiu o Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDPFor), cuja uma de suas atribuições é definir o macrozoneamento da cidade de acordo com parâmetros urbanísticos adequados para a expansão e revitalização de cada zona. Além dela, há a Lei Complementar de Parcelamento e Uso do Solo de Fortaleza (Lei nº 236/2017), que “regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo, em conformidade com o zoneamento, os parâmetros urbanos e as disposições contidas na Lei Complementar nº 062/2009”. (LPUOS, 2017, p. 01).

Ainda, a Administração Pública do Município de Fortaleza zoneia a cidade em Regionais, de responsabilidade das Secretarias Executivas Regionais (SER). O bairro do Montese está sob administração da SER IV, que também é encarregada da administração dos bairros da Parangaba, Bairro de Fátima e Itaperi, por exemplo.

**PDPFor 2009** De acordo com o PDPFor (2009), o bairro Montese está inserido na Zona de Requalificação Urbana 1 (ZRU 1), caracterizada pela insuficiência ou precariedade da infraestrutura e dos serviços urbanos, carência de equipamentos e espaços públicos e pela presença de assentamentos precários.

Alguns dos objetivos da ZRU 1, de acordo com o Art. 92 do PDPFor, são:

- I - Ordenar os processos de transformações e ocupações urbanas de modo a evitar inadequações urbanísticas e ambientais;
- II - Promover a requalificação urbanística e ambiental, com investimentos para complementar a infraestrutura, principalmente de saneamento ambiental, priorizando as áreas com precárias condições de habitabilidade e de riscos socioambientais;
- III - Ampliar a disponibilidade e conservar espaços de uso coletivo, equipamentos públicos, áreas verdes, espaços livres voltados à inclusão para o trabalho, esportes, cultura e lazer;
- IV - Implementar instrumentos de indução ao uso e ocupação do solo, principalmente para os imóveis não utilizados e subutilizados;
- V - Estimular a dinamização urbanística e socioeconômica das atividades de comércio e serviços, considerando a diversidade dos territórios que constituem os bairros e as áreas com concentração de atividades de comércio e serviços;
- VI - Promover a integração e a regularização urbanística e fundiária dos núcleos habitacionais de interesse social existentes” (PDPFor, 2009, p. 13).

Ao analisar os objetivos da ZRU 1, percebem-se as intenções da referente legislação em ordenar o espaço público de forma a ampliar o uso coletivo, com a inclusão para o trabalho, esporte, cultura e lazer. Aliado a isso, há o estímulo à dinamização urbanística e socioeconômica de atividades do setor terciário, justamente pela presença de extensas áreas com este tipo de atividade.

Os parâmetros urbanísticos permitidos dentro do zoneamento também implicam numa ocupação adensada, o que traz benefícios

para a urbanidade do lugar (Quadro 4.3.1).

**Art. 94 - Serão aplicados na Zona de Requalificação Urbana 1 (ZRU 1), especialmente, os seguintes instrumentos:**

- I - parcelamento, edificação e utilização compulsórios;
- II - IPTU progressivo no tempo;
- III - desapropriação mediante pagamento por títulos da dívida pública;
- IV - direito de preempção;
- V - direito de superfície;
- VI - operação urbana consorciada;
- VII - consórcio imobiliário;
- VIII - estudo de impacto de vizinhança (EIV);
- IX - estudo ambiental (EA);
- X - Zona Especial de Interesse Social (ZEIS);
- XI - instrumentos de regularização fundiária;
- XII - outorga onerosa de alteração de uso.

**LPUOS 2017**

A identificação de novas centralidades em Fortaleza, em conjunto com as demandas de adensamento da cidade, possibilitou a criação de novas áreas, conhecidas como Zonas Especiais de Dinamização Socioeconômica (ZEDUS). Essas zonas já estavam previstas no PDPFor/2009 estabeleceu normas e diretrizes para elas, porém a delimitação e atribuição de parâmetros ficou a cargo da LPUOS/2017. Essa legislação assim define a ZEDUS:

“IV - Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS) - são porções do território destinadas à implantação e/ou intensificação de atividades sociais e econômicas, com respeito à diversidade local, e visando ao atendimento do princípio da sustentabilidade.” (LPUOS, 2017).

Cerca de 22 novas ZEDUS foram delimitadas pela LPUOS/2017, todas ao longo de vias ou áreas de grande potencial econômico, como Maraponga, Parangaba e Francisco Sá. Para o bairro Montese, foram identificados conflitos das vias comerciais (Av. Gomes de Matos e Rua Alberto Magno) com os corredores de deslocamento, o que gerou a necessidade de um reordenamento daquela área no que se refere a uso do solo versus corredores de tráficos e transporte (Figura 4.3.1).

Mapa 4.3.1 - Mapa de delimitação do polígono da ZEDUS Montese. Fonte: Elaborado pela autora .



Quadro 4.3.1 - Parâmetros urbanos de ocupação ZRU 1 - PDPFor 2009  
Fonte: Elaborado pela autora.

Parâmetros urbanos de ocupação - PDPFor 2009 - ZRU 1		
Taxa de permeabilidade (%)		30
Taxa de ocupação do solo (%)		60
Índice de aproveitamento	Básico	2,00
	Mínimo	0,20
	Máximo	2,00
Altura máxima da edificação (m)		48,00
Dimensões mínimas do lote	Testada (m)	5,0
	Profundidade (m)	25,00
	Área (m²)	125,00

Portanto, novas exigências foram regulamentadas no que diz respeito a recuos, fechamentos, incentivos, etc. Na Seção III, Subseção V, Artigo 162 da LPUOS/2017, conta que:

Art. 162. Para os imóveis situados nas vias comerciais Av. Gomes de Matos e na R. Alberto Magno, [...], aplicam-se as seguintes restrições:

I - Recuo de frente variável, referente às vias acima, garantindo

um afastamento obrigatório de 5,00m (cinco metros), contados a partir do meio-fio do passeio, exceto para os empreendimentos considerados Polos Geradores de Viagens (PGV) e Projetos Especiais (PE), que deverão observar o disposto no Anexo 8;

II - Recuo de frente pavimentado no padrão do passeio, na mesma cota do nível do passeio e sem qualquer fechamento, inclusive na lateral, vedado seu uso para estacionamento de veículos;

III - Marquise obrigatória na cota de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de altura em toda a frente do lote, com projeção de 3,00m (três metros) sobre o recuo, dispensada nas esquinas, no recuo de frente referido à outra via;

IV - Os passeios obedecerão aos projetos elaborados pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (SEUMA), que definirão o padrão do pavimento, a forma e a localização do mobiliário urbano (abrigos em paradas de ônibus, bancos, lixeiras, sinalização, luminárias) e a arborização. (LPUOS, 2017, p. 52)

Além desses quesitos, a ZEDUS também procura estabelecer policentralidades ao flexibilizar parâmetros urbanísticos de ocupação, como forma de promover adensamento e, através dele, garantir alguma vitalidade urbana. A LPUOS define os seguintes parâmetros em seu anexo 4 (Quadro 4.3.2):

Quadro 4.3.2 - Parâmetros urbanos de ocupação ZEDUS Montese.  
Fonte: Elaborado pela autora.

Parâmetros urbanos de ocupação - ZEDUS Montese		
Taxa de permeabilidade (%)		30
Taxa de ocupação do solo (%)		60
Índice de aproveitamento	Básico	1
	Mínimo	0,20
	Máximo	3,00
Altura máxima da edificação (m)		72,00
Dimensões mínimas do lote	Testada (m)	6,0
	Profundidade (m)	25,00
	Área (m)	150,00
Fração do lote		45

Em entrevista concedida à autora (2018), a então Secretária de Urbanismo e Meio Ambiente, Águeda Muniz, declarou que cada ZEDUS está destinada a uma vocação econômica. Isso quer dizer que as ZEDUS também foram criadas como instrumento de regularização de diversos comércios menores que não possuem alvará de funcionamento, licença ambiental de operação ou sanitária em razão dos parâmetros definidos pelas últimas legislações. O intuito, então, é tirar certos setores da informalidade, garantir empregos e melhor padrão de vida para aqueles que trabalham nessas áreas.

#### 4.4 Situação físico-espacial do Grande Montese

Este subcapítulo se detém na compreensão dos processos de formação, limitações e delimitações legais relacionados ao Grande Montese.

##### Uso e ocupação

Esse levantamento permite uma percepção da relação entre a forma urbana e as atividades e funções desenvolvidas na área. Um dos principais objetivos do trabalho é propor um novo modelo de uso e ocupação baseado na legislação atual, a ZEDUS.

Para o estudo a seguir, tomar-se-ão como referências as vias objetos de intervenção deste trabalho - a Avenida Gomes de Matos e Rua Alberto Magno -, assim como o seu entorno imediato definido pela poligonal da ZEDUS.

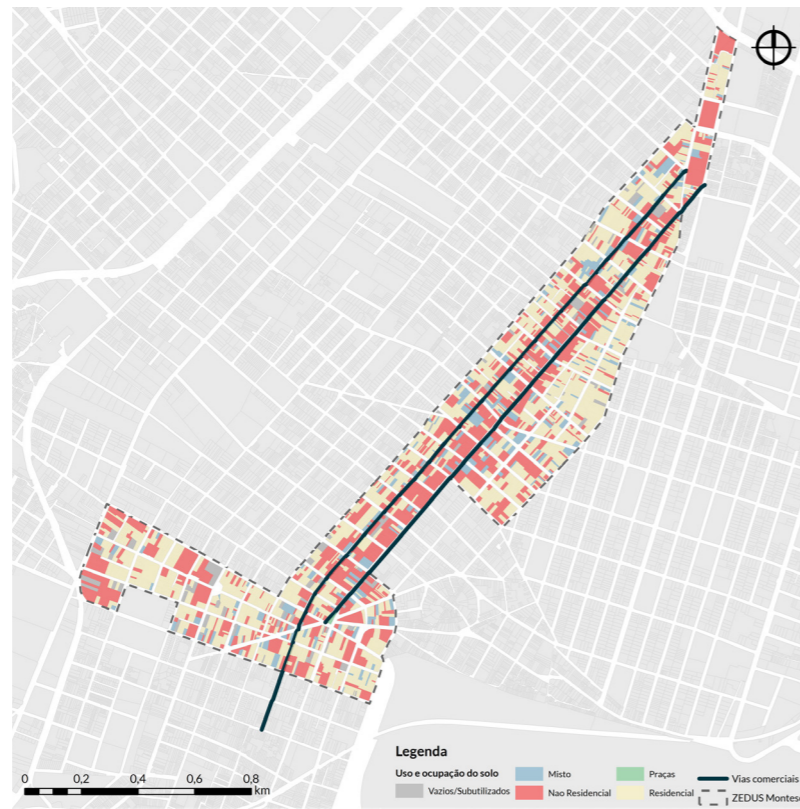
Para a Av. Gomes de Matos, percebe-se a predominância do uso comercial e algum uso misto (Mapa 4.4.1). Dentre as atividades comerciais e de serviços a serem citadas estão agências bancárias, farmácias, alguns restaurantes, lojas de roupas e de eletrodomésticos. Outras atividades bastante proeminentes são as oficinas mecânicas e lojas de autopeças. Elas geralmente se concentram num mesmo trecho da via, setorizando-a e, de certa forma, degradando ambientalmente o seu entorno.

Já para a rua Alberto Magno, há também a presença de lotes comerciais, mas uma maior frequência de usos residenciais. A principal atividade dessa via é a de lojas de vestidos de festa e de noivas. Conhecida como a “Rua das Noivas” de Fortaleza, a Alberto Magno possui esse comércio bastante característico. As oficinas estão bastante presentes também. Por ser menos privilegiada que a Avenida Gomes de Matos, percebe-se que ela funciona como uma via “auxiliar”, cujos lotes geralmente possuem atividades menos relevantes comercialmente ou são fundos de lotes, o que leva a apresentar muitas fachadas cegas.

As vias transversais e nas franjas do perímetro da ZEDUS apresentam usos majoritariamente residenciais e há a presença de uso misto. Nas redondezas do perímetro da ZEDUS, há uma forte presença de indústria têxtil, seja por galpões de confecções ou lojas de compra por atacado.

Percebe-se que o uso predominantemente comercial exerce forte influência no adensamento. A quase inexistência de movimento em horários noturnos ou fora de horários comerciais reduz a atratividade ao local e gera uma preferência por áreas mais adensadas.

Mapa 4.4.1 - Mapa de uso e ocupação do solo  
 Fonte: Elaborado pela autora.



**Áreas verdes e subutilizadas**

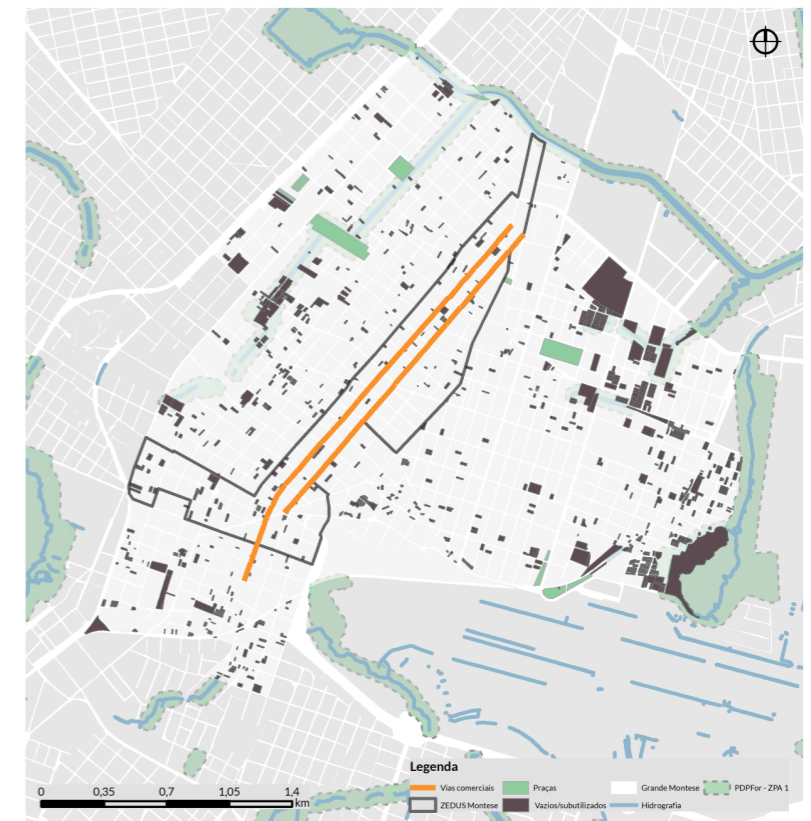
A área do Grande Montese não é muito provida de áreas verdes. As poucas praças existentes são frutos de revitalização de entornos de riachos canalizados e estão contidas em Zonas de Preservação Ambiental (ZPA) 1. Nas vias principais, não existem quaisquer equipamentos verdes inseridos nelas ou em seu entorno imediato que possam exercer sua função ambiental, de lazer e de descanso (Mapa 4.4.2).

Além disso, outra grande questão levantada é a quantidade razoável de lotes vazios e subutilizados em uma área de grande potencial. A maioria deles estão para alugar ou à venda e, quando não, estão abandonados ou são terrenos baldios (Figura 4.4.1). Eles poderiam representar uma ótima alternativa de criação de um sistema de espaços livres ao longo do eixo dessas vias, a fim de garantir uma maior atratividade e gerar permanência em diversos horários.

Fig. 4.4.1 - Lotes subutilizados para aluguel  
 Fonte: Arquivo da autora.



Mapa 4.4.2 - Mapa de áreas verdes e terrenos vazios/subutilizados  
 Fonte: Elaborado pela autora.



**Equipamentos urbanos**

O Grande Montese é bem provido por equipamentos. Seja eles de caráter público ou privado, eles auxiliam na ampliação de infraestrutura do bairro.

O mapa 4.4.3 mostra que os equipamentos essenciais, como escolas e hospitais, estão localizados predominantemente em áreas mais residenciais, o que torna favorável o deslocamento da população que os utilizam. Além disso, percebe-se a existência de duas delegacias na região, responsáveis pela manutenção da segurança.

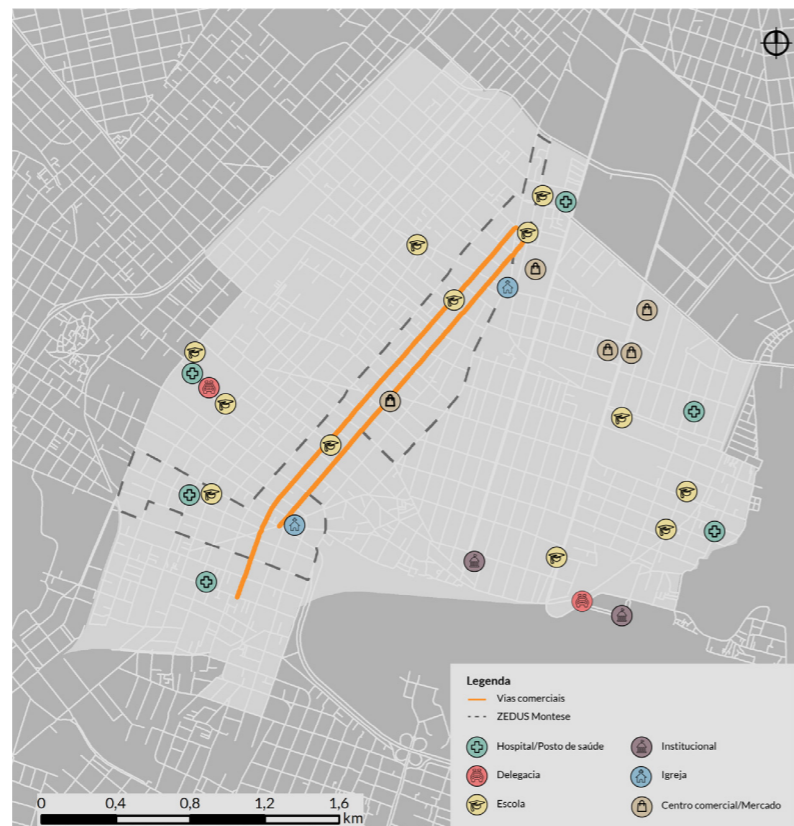
Para destacar o caráter comercial da área, deve-se destacar a existência de centros comerciais de atacado e varejo ligados à indústria têxtil, como o Shopping Fortaleza Sul dentre outros, localizados na Avenida Luciano Carneiro. Em 2013, foi inaugurado na Avenida Gomes de Matos o Mercado dos Peixes do Montese, que tinha como intuito inicial resolver a questão do comércio informal do bairro.

Um problema que merece ressaltar no bairro é a quase inexistência de equipamentos de cunho cultural, como bibliotecas, cinemas ou áreas livres que abriguem alguma atividade do tipo. Adicionalmente, a Gomes de Matos e a Alberto Magno também são carentes de equipamentos públicos ao longo de seu eixo, mesmo que representem importantes centralidades. Ainda assim, essas vias são contempladas, em suas duas extremidades, por equipamentos religiosos que garantem o senso de comunidade para a região. São eles a Paróquia de Nossa Senhora Aparecida na extremidade sul e a Paróquia Nossa Senhora de Nazaré, ao norte. Elas são responsáveis por gerar um fluxo bastante movimentado em seus entornos, através das missas diárias e eventos que ambas organizam.

Certos equipamentos, como os citados anteriormente, são significativos para a manutenção da urbanidade do espaço. Logo, sua

inexistência, somado ao fato de não haver muitas residências ao longo das vias comerciais, gera o esvaziamento fora do horário comercial e a perda da atratividade no horário comercial.

Fig. 4.4.3 - Mapa de equipamentos urbanos  
Fonte: Elaborado pela autora.



**Mobilidade urbana**

Os corredores da Avenida Gomes de Matos e da Rua Alberto Magno representam não somente uma centralidade comercial do bairro Montese, mas também vias importantes para a conexão de diferentes áreas de Fortaleza. Então, torna-se importante entender de que forma elas se inserem na malha urbana local e na municipal.

Assim como explicado anteriormente, o Montese sempre foi uma rota de acesso entre a porção sul da cidade, como bairros Parangaba e Maraponga, e as regiões mais centrais da cidade, como os bairros de Fátima, Centro e Aldeota. Além disso, é importante via de acesso para aqueles que vêm do Aeroporto Internacional Pinto Martins e da Avenida Senador Carlos Jereissati.

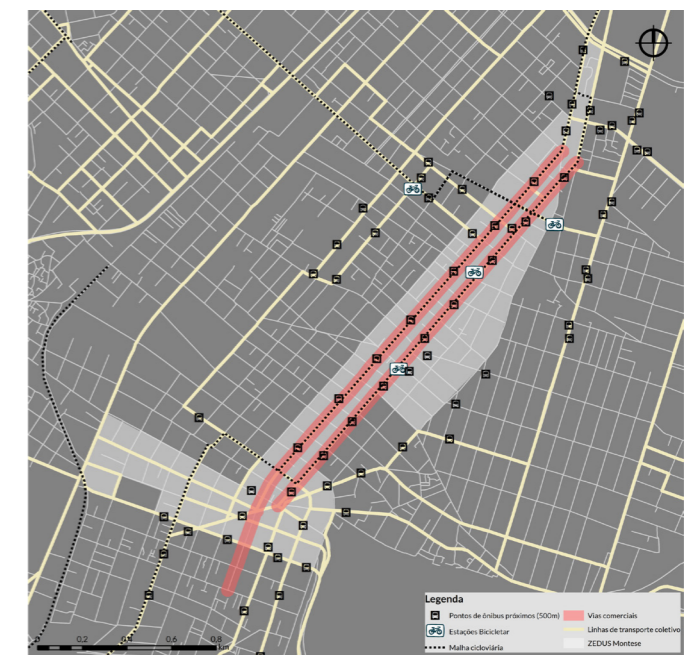
A LPUOS (2017) classifica o binário da Gomes de Matos e da Alberto Magno como Vias Comerciais, ou seja, “aquelas destinadas a atender o tráfego local e a dar suporte ao comércio e a serviços em geral”. Há, ainda, algumas vias de classificação Arterial I e II e de grande relevância para a manutenção do fluxo da região, como Avenida João Pessoa, Avenida dos Expedicionários e Avenida Borges de Melo. O mapa 13 mostra a classificação viária das vias do entorno.

Em se tratando de aspectos de transporte urbano, o perímetro da ZEDUS Montese é bem provido. É um bairro de fácil acesso por transporte público, com muitas linhas de ônibus que levam a diversos locais da cidade, como Centro, Aldeota e Praia de Iracema, assim como aos mais variados terminais, por exemplo Siqueira, Parangaba, Papicu e Antônio Bezerra. Além disso, a Avenida Gomes de Matos conta com uma faixa exclusiva para tráfego de ônibus. Contudo,

Mapa 4.4.4 - Mapa de classificação viária  
Fonte: Elaborado pela autora.



Mapa 4.4.5 - Mapa de modos de transporte  
Fonte: Elaborado pela autora.



não foram localizadas linhas de transporte coletivo que permitam um trajeto transversal ao binário do bairro, ligando, por exemplo, a Avenida João Pessoa à Avenida dos Expedicionários de forma mais rápida e passando por entre vias internas do bairro.

Quanto aos modais individuais, o Montese possui um bom suporte cicloviário. O binário possui duas faixas cicloviárias, ainda que bastante estreitas. Além disso, há duas estações do Bicletar (sistema de bicicletas compartilhadas ofertado pela PMF) ao longo da Gomes de Matos e mais duas espalhadas pela região. Outro modo alternativo disponível no Montese é o VAMO Fortaleza, sistema criado pela PMF, mas de veículos elétricos compartilhados. A figura 4.4.5 mostra a integração desses modos com o sistema público de transporte.

## 4.5 Síntese do diagnóstico

A Avaliação Pós-Ocupação (APO) permite, de modo descritivo, identificar diferentes aspectos relacionados à qualidade do ambiente urbano. O método de APO utilizado neste trabalho foi o Walkthrough, criado por Kevin Lynch. Ele permite que se analise o desempenho do espaço mediante registros de observação e entrevistas com moradores e usuários, combinando o olhar técnico com a vivência.

Após visitas técnicas às vias comerciais do Montese, Avenida Gomes de Matos e Rua Alberto Magno, e de acordo com a experiência da autora e de alguns residentes da região, permitiu-se avaliar diferentes aspectos relacionados à sua infraestrutura e morfologia, compondo um checklist com os seguintes tópicos: aspectos socioeconômicos, avaliação funcional e morfológica, mobilidade e conforto ambiental.

### Aspectos socioeconômicos

- As duas vias recebem diariamente uma demanda razoável de pessoas oriundas, principalmente, dos bairros adjacentes, com a pretensão de fazer compras, assim como utilizar os serviços disponíveis. Além disso, muitas delas estão ali apenas de passagem, seja para pegar ônibus para o trabalho/estudos ou como via de acesso a demais bairros de Fortaleza.
- As faixas etárias abrangentes constituem majoritariamente idosos e adultos. Pouquíssimas crianças foram vistas no local.

### Avaliação funcional e morfológica

- As edificações possuem uma escala baixa, de no máximo 4 pavimentos. Os lotes são, em sua maioria, estreitos e com pouco recuo em relação ao passeio (Figura 4.5.1).
- A Avenida Gomes de Matos é, sem dúvida, mais movimentada e possui maior diversidade comercial e de serviços. Enquanto isso, a Rua Alberto Magno apresenta maior quantidade de residências e alguns fundos de lote.
- Em relação à funcionalidade das fachadas das edificações, elas não são muito convidativas. Isso se deve ao fato de não apresentarem muitos detalhes, nem uma relação direta com a rua, já que o estacionamento dos carros compromete a visualização de suas vitrines e produtos (Figura 4.5.2). Ademais, há uma grande quantidade de fachadas cegas, especialmente na Rua Alberto Magno.
- Dentre os principais usos e ocupações do solo, foram registrados a presença majoritária de uso comercial e alguns usos mistos. Ainda, há uma forte concentração de lotes subutilizados, sejam vazios ou para venda/aluguel (Figura 4.5.3).
- Presença de usos degradantes ambiental e urbanisticamente, como as oficinas de carro e moto e postos de gasolina (Figura 4.5.4).
- Variedade de serviços prestados, por exemplo bancos, correios, academia, cursos de idiomas e alguns restaurantes abertos ao público apenas matutidamente.

Fig. 4.5.1 - Edificações de gabarito baixo e de pouco recuo na Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.2 - Fachadas pouco convidativas e com muitas barreiras físicas na Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.3 - Fachadas pouco convidativas e com muitas barreiras físicas na Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.4 - Presença de oficinas mecânicas ao longo das vias de principais.  
Fonte: Arquivo da autora.





### Mobilidade urbana

- Os passeios, além de serem bastante estreitos, são disputados com estacionamento de carros em cima deles, muitas vezes incentivados pelos próprios comerciantes. Pedestres chegam a andar sobre a faixa exclusiva (Figura 4.5.5).
- Há uma demasiada carência de mobiliário e equipamentos urbanos.
- Ciclofaixas muito estreitas (1,30m). Ciclistas têm de disputar espaço entre os carros em movimento e os carros estacionados em cima das calçadas (Figura 4.5.6).
- Muita variedade de transporte público e bom distanciamento entre paradas de ônibus (300m). Presença de faixa exclusiva para ônibus na Gomes de Matos.
- Ausência de desenho universal que possibilite trajetos acessíveis para deficientes físicos e audiovisuais, como pisos táteis e semáforos sonoros (Figura 4.5.7).
- Quantidade razoável de faixas e semáforos para pedestres.

Fig. 4.5.5 - Estacionamento sobre a calçada na Av. Gomes de Matos  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.6 (à esquerda) - Ciclofaixa estreita na Rua Alberto Magno.  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.7 (à direita) - Quantidade de obstáculos impedem acessibilidade na Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Arquivo da autora.



### Conforto ambiental

- Baixo tratamento ou preocupação estética com a fachada das edificações, muitas vezes desorganizadas e com alta poluição visual (Figura 4.5.8).
- Ausência de sombreamento e paisagismo. Consequentemente, exposição intensa à incidência solar (Figura 4.5.9).
- Muito ruído.
- Sujeira e lixo eletrônico exposto (Figura 4.5.10).
- Ausência de espaços de descanso.
- Iluminação pública precária, gerando insegurança no passeio.

Fig. 4.5.8 - Desordenamento de fachadas na Av. Gomes de Matos  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.9 - Ausência de arborização e áreas de descanso  
Fonte: Arquivo da autora.



Fig. 4.5.10 - Lixo exposto na Rua Alberto Magno  
Fonte: Arquivo da autora.



**Matriz SWOT** Com o intuito de sintetizar todo o diagnóstico, foi utilizada a matriz F.O.F.A, do inglês SWOT, que significa forças, oportunidades, fraquezas e ameaças. As forças e fraquezas de um espaço urbano estão aliadas a fatores internos (gerenciáveis), enquanto que oportunidades e ameaças são considerados fatores externos por serem de difícil manipulação direta. Essa ferramenta propicia uma visão ampla dos pontos fortes e fracos do ambiente urbano em questão e ajuda a identificar os elementos principais que definirão as diretrizes e premissas para o projeto urbanístico da região do Montese e a tomar decisões mais facilmente (Quadro 4.5.1).

Quadro 4.5.1 - Matriz SWOT do Montese.  
Fonte: Elaborado pela autora.

		FORÇAS	OPORTUNIDADES		
FATORES INTERNOS		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Provisão adequada de infraestrutura urbana (energia elétrica, abastecimento de água e rede de esgoto);</li> <li>. Variedade de oferta de comércio e serviços ao longo da Gomes de Matos;</li> <li>. Representa uma centralidade para a cidade de Fortaleza;</li> <li>. Conexão e rota de acesso entre bairros sul e regiões centrais da cidade;</li> <li>. Alta provisão de linhas de ônibus e faixa exclusiva para eles;</li> <li>. Presença de modais alternativos (Bicicleta e VAMO).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Concentração de lotes de maior valor por m<sup>2</sup> nas vias comerciais, contribuindo para a atração de investidores;</li> <li>. Legislação flexível em relação à definição de parâmetros urbanos de ocupação (ZEDUS);</li> <li>. Lotes subutilizados e vazios;</li> <li>. Demanda diária de pedestres em compras e serviços ou apenas de passagem;</li> <li>. Edificações em baixa escala (4 pavimentos).</li> </ul>		FATORES EXTERNOS
		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Zona comercial pouco adensada;</li> <li>. Pouca frequência de lotes residenciais ao longo das vias comerciais;</li> <li>. Presença de fundos de lote e fachadas cegas na Alberto Magno;</li> <li>. Áreas verdes escassas e pouca arborização; Ciclofaixas estreitas;</li> <li>. Estacionamentos desordenados em cima de calçadas;</li> <li>. Ausência de desenho universal e acessibilidade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Pouquíssimo movimento de pessoas em horários alternativos (horários não-comerciais);</li> <li>. Sensação de insegurança;</li> <li>. Usos de solo degradantes (oficinas);</li> <li>. Falta de segurança viária para pedestres;</li> <li>. Fachadas comerciais pouco convidativas;</li> <li>. Alta poluição sonora e visual.</li> </ul>		
		FRAQUEZAS	AMEAÇAS		

## 5.1 George Street Concept Design Sydney, Austrália

Em 2007, a Prefeitura de Sydney, Austrália, começou alguns estudos que pudessem tornar a cidade mais amigável, orientada para o transporte público e sustentável. As pesquisas chegaram a um conjunto de ideias e recomendações para a sua transformação, a começar pela George Street. Por ser uma das ruas mais antigas de Sydney, ela é um centro comercial importante, assim como funciona como conexão entre uma crescente área financeira a uma região portuária da cidade. Além disso, George Street possui uma importante rota de transporte através da região central de Sydney com uma linha de bonde construída em 1899.

Os problemas elencados pela pesquisa são a baixa prioridade e comodidade para pedestres, sobrecarga de ônibus, barulho e fachadas fechadas e cegas (Figura 5.1.1). Foi constatado que a pobre performance da George Street para os pedestres tinha um impacto significativo nas vendas e na caminhabilidade do centro de Sydney como um todo.

Fig. 5.1.1 - George Street atualmente.  
Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>



O projeto para a George Street segue os seguintes princípios: maximização do espaço para pedestres; minimização da desordem da paisagem urbana; equilíbrio entre ocupação pública e privada do espaço; uma rua que funcione 24 horas, oferecendo diversidade de uso além do horário comercial tradicional; acessibilidade universal; e design urbano e material de alta qualidade. Ainda, contará com a disposição de um Veículo Leve sobre Trilhos, que permitirá a ampliação da área prioritária para o pedestre (Figura 5.1.2).

Outra característica importante do projeto é a implementação de uma zona de transição chamada de "Flex-zone". Ela contém todos os elementos urbanos permanentes ou temporários, como paisagismo, assentos e lixeiras. Além disso, apresenta espaço para acomodar diversas atividades, como sentar, jantar, trocar, ou seja, todas as que permitam transformar o local em um espaço de atividades de permanência (Figuras 5.1.3 e 5.1.4).

## 5.2 Projeto Nova Luz São Paulo, Brasil

Fig. 5.1.2 - Projeto para a George Street.  
Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>



Fig. 5.1.3 - Flex zone contida na George Street.  
Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>



Fig. 5.1.4 - Planta esquemática da George Street, em Sydney.  
Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>

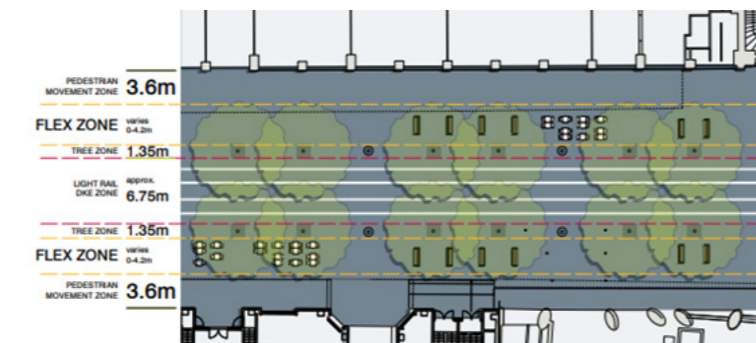


Fig. 5.2.1 (à esquerda) - Masterplan do projeto Nova Luz  
Fonte: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)



Fig. 5.2.2 (à direita) - Desenho esquemático de âncoras e conexões do projeto.  
Fonte: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)

Dentre os principais eixos de partidos do projeto temos o de âncoras e conexões (Figura 3.2.2). Mediante a criação desse sistema, as âncoras propiciam a criação de uma hierarquia de espaços públicos que permitem receber diferentes tipos de usos, atraindo variados usuários. As conexões auxiliam as âncoras, ao servirem de interligação entre elas, na forma de bulevares, esplanadas e ruas (Figura 5.2.3). Foram criadas quatro âncoras: dois setores residenciais, o Centro de Cultura e Entretenimento e o Polo de Comércio e Serviços (Figura 5.2.4).

Fig. 5.2.3 (à esquerda) - Desenho esquemático de âncoras e conexões do projeto.  
Fonte: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)



Fig. 5.2.2 (à direita) - Desenho esquemático de âncoras e conexões do projeto.  
Fonte: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)

O projeto urbanístico Nova Luz também apresenta proposições para a questão da mobilidade urbana. Dentre seus princípios estão a redução do tráfego de passagem dentro da área, aumentar as condições de conectividade, facilitando assim, as caminhadas e percursos de bicicleta e utilizar redutores de velocidade para facilitar o convívio entre pedestres e veículos. O provável aumento do número de habitantes ligados ao adensamento proposto para a área aumentará também o número de deslocamentos a pé. O projeto propõe vias seguras e confortáveis ao alargar calçadas, restringir a circulação de veículos nos horários de maior frequência de público e retirar o estacionamento ao longo da via, permitindo apenas paradas de carga e descarga.

### 3.3 Rua Oscar Freire São Paulo

A Oscar Freire é conhecida por ser a maior rua de comércio de luxo de São Paulo. No entanto, ao longo de seus 2,6km de extensão, o espaço público da via apresentava certas barreiras para a livre circulação dos pedestres, poluição visual de cabos elétricos e falta de ordenamento para o conflito entre pedestres e automóveis (travessias e estacionamentos) (Figuras 5.3.1 e 5.3.2). A partir disso, a Associação de Lojistas da Oscar Freire, em parceria com a Prefeitura Municipal de São Paulo implementou um projeto de reconfiguração ao longo de cinco quarteirões, resolvendo problemas de acessibilidade, cabeamento subterrâneo e agregando mobiliário urbano, iluminação e paisagismos adequados às calçadas.

Fig. 5.3.1 (à esquerda) - Fiação aparente e desordenamento do tráfego na Oscar Freire.  
Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>



Fig. 5.3.2 (à direita) - Calçadas conflitantes e difíceis para pedestres na Oscar Freire.  
Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

71

O projeto de desenho urbano para o trecho incluiu seis ações prioritárias.

- A primeira foi a substituição do sistema de postes e cabamentos aéreos pelo sistema subterrâneo de redes e cabos. A intenção foi tornar as calçadas mais seguras e livres para a circulação de pedestres, além de facilitar eventuais reparos (Figura 5.3.3).

Fig. 5.3.3 - Cortes esquemáticos mostram antes (à esquerda) e depois (à direita) da rua Oscar Freire.  
Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>



- A pavimentação urbana exigiu a utilização de um material único e monocromático, sem desenhos decorativos e que suportasse o trânsito de pedestres, acesso de veículos aos estacionamentos e que fosse de baixo custo. Esse material também obedece às exigências de padronização para atender deficientes físicos e

visuais. Em relação à acessibilidade, as rampas foram substituídas pelo rebaixamento de toda a esquina e protegidas por mourões de concreto. Os passeios ficaram mais largos nas esquinas, de forma a receber mobiliário móvel sem interromper o fluxo de pedestres (Figura 5.3.4).

- A definição paisagística propôs liberar o espaço para caminhar, condição básica de vias comerciais, ao descartar todos os tipos de jardineiras. Foi escolhida uma árvore de copa pouco densa para não impedir a visualização das lojas e de floração marcante: o Ipê Roxo. A sua concentração se daria no centro das quadras e espécies menos volumétricas, como palmeiras, seriam deixadas próximas às esquinas.
- A quarta ação prevê um projeto de iluminação que criasse condições adequadas para pedestres e automóveis, com o intuito de valorizar a iluminação própria das vitrines e criar uma atmosfera qualificada para o passeio (Figura 5.3.5).
- O mobiliário urbano compreende bancos, quiosques, lixeiras e outros elementos que complementem o uso do espaço público. Os semáforos deveriam servir como suporte para todas as indicações de trânsito de veículos, pedestres, procurando reduzir ao máximo o número de postes e, conseqüentemente, a poluição visual. Nas esquinas, foi proposta a instalação de painéis digitais como suporte publicitário e informativo.
- Por último, as vagas de estacionamento foram reordenadas de forma que ficassem localizadas juntamente ao perfil mais estreito da calçada, no centro das quadras. Elas foram reduzidas de 600 para 340 vagas (Figura 5.3.6).

A Oscar Freire tem hoje um padrão buscado por muitas ruas no Brasil. A obra de requalificação trouxe o aumento da frequência de clientes e melhorias importantes para o público.

Fig. 5.3.4 (à esquerda) - Passeios mais largos, recebem novo mobiliário.  
Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>



Fig. 5.3.5 (à direita) - Iluminação e paisagismo renovados.  
Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

WW



72

**06**

**Intervenção  
projétual**

## 6.1 Premissas e diretrizes

Para a proposição das diretrizes do projeto urbano da ZEDUS Montese, tomaram-se como referência todo o diagnóstico realizado, extraindo-se suas principais potencialidades, assim como os projetos utilizados como estudo de caso. As diretrizes foram desenvolvidas a partir das conclusões da avaliação, observando-se aspectos deficientes a serem corrigidos e os positivos a serem melhor trabalhados na proposta.

As propostas que balizam as premissas estão organizadas sob dois conjuntos: uso e ocupação do solo e espaço público (Figura 6.1.1). Aquela diz respeito às questões referentes aos usos lindeiros de cada lote, da escala urbana e da legislação. A segunda se refere a intervenções que visam a melhorar o espaço público de circulação, do ordenamento da paisagem e do conforto ambiental.

Fig. 6.1.1 - Diagrama-síntese de diretrizes e premissas.  
Fonte: Elaborado pela autora.



**Uso e ocupação** • **Sociabilidade (identidade | encontro)**

- Reforço da vida social, ao promover a comunicação, encontros, troca de informação e a priorização do pedestre;
- Gerar um centro comercial funcional, assim como suas imediações, para que desempenhe com êxito suas funções de zonas de conexão e abastecimento, através da definição de setores de uso misto e âncoras urbanas;
- Motivar o adensamento urbano, por intermédio da função residencial, de forma a gerar atratividade urbana também em horários não-comerciais;
- Favorecer a animação noturna, incentivando a abertura de bares e restaurantes ao longo da Avenida Gomes de Matos e Rua Alberto Magno;
- Preservar o caráter popular, mediante unidade da identidade visual;

• **Adequabilidade (legislação | escala humana | uso do lote)**

- Revisar a legislação vigente (LPUOS/2017) frente às reais necessidades do lugar, ao sugerir novo gabarito para os lotes lindeiros às vias, considerando a escala humana e a manutenção do caráter morfológico do bairro;
- Incentivar usos de lote mais sustentáveis e que não degradem ambientalmente o espaço público existente, como é o caso das atividades de oficinas mecânicas;
- Promover a multifuncionalidade, a diversidade de usos ao criar uma centralidade local, que sirva de ponto de referência para o projeto.

77

Fig. 6.1.2 - Mural na Rua Dulcineia Gondim.  
Fonte: Arquivo da autora.



**Espaço público** • **Conectividade (mobilidade | acessibilidade | segurança)**

- Potencializar o acesso aos principais pontos de conexão da cidade, proporcionado pelo sistema de transporte público local;
- Priorizar o pedestre em detrimento do transporte motorizado individual e melhorar as condições para o transporte público e de bicicleta, na tentativa de diminuir seus conflitos;
- Aplicar o conceito de espaço compartilhado em vias transversais, onde será instalada uma via compartilhada entre diferentes modais e que permite a sua integração de maneira equilibrada ao se dividirem em um espaço viário nivelado, separados apenas por paginações de pisos diferenciadas;
- Facilitar o acesso e a segurança de deficientes físicos, visuais e auditivos, através de iniciativas de desenho universal, como piso tátil, semáforo sonoro e rampas de acesso;
- Repensar os principais cruzamentos em termos de desenho por meio de iniciativas de traffic calming, de modo a viabilizar uma melhor travessia aos pedestres e deficientes;
- Reordenar vagas de estacionamento e de carga e descarga, alinhados às calçadas ou em vias adjacentes.

• **Atratividade (conforto ambiental | ordenamento da paisagem | mobiliário urbano)**

- Aumentar a cobertura vegetal ao longo do passeio, com uma intervenção paisagística que valorize as fachadas comerciais, mas que promovam também conforto em locais de uso coletivo;
- Ampliar, nivelar e padronizar as calçadas, facilitando o passeio e o caminhar;
- Aproveitar lotes vazios/subutilizados para a composição de um sistema de espaços livres que agreguem à infraestrutura verde do projeto, como os pocket parks;
- Criar espaços de permanência ao longo do trajeto onde os usuários possam interagir entre si ou descansar;
- Instalar mobiliário urbano que dê identidade à via e que colabore na identificação, orientação e ordenação espacial;
- Distribuir pontos de luz que atendam à demanda da via, principalmente das calçadas, melhorando a sensação de segurança;
- Regular os elementos de propaganda nas fachadas, criando um padrão a ser seguido e evitando a poluição visual.

78



## 6.2 As intervenções

### Justificativa para poligonal de intervenção

Partindo do contexto histórico-social apresentado e das discussões anteriores sobre urbanização de zonas comerciais, foi definido um polígono de intervenção urbana no bairro Montese.

Dentre os critérios de definição do recorte, está a delimitação do polígono da ZEDUS do Montese. Além disso, buscou-se uma área onde oferecesse maior diversidade de usos possível, mesmo os mais degradantes, visando à proposição de soluções que possam ser aplicadas em outros setores do bairro.

Tomando as vias comerciais Av. Gomes de Matos e Rua Alberto Magno como principais veículos de intervenção, procurou-se um entorno que oferecesse maior fluxo de pedestres, disponibilidade de serviços, facilidade de mobilidade para outros pontos da cidade e que, de alguma maneira, oferecesse maiores oportunidades e potencialidades para intervir.

O polígono é delimitado pelas ruas Edite Braga, Sátiro Dias, Professor Costa Mendes e José do Patrocínio (Mapa 6.2.1).

A proposta projetual a seguir tem o objetivo de contribuir com a revitalização das vias comerciais do Montese, mediante algumas intervenções que ajam no uso e na ocupação do solo adequados e na apropriação do espaço público. Além disso, elas buscam facilitar a experiência do consumidor e do morador em um espaço mais acessível, dinâmico e ordenado.

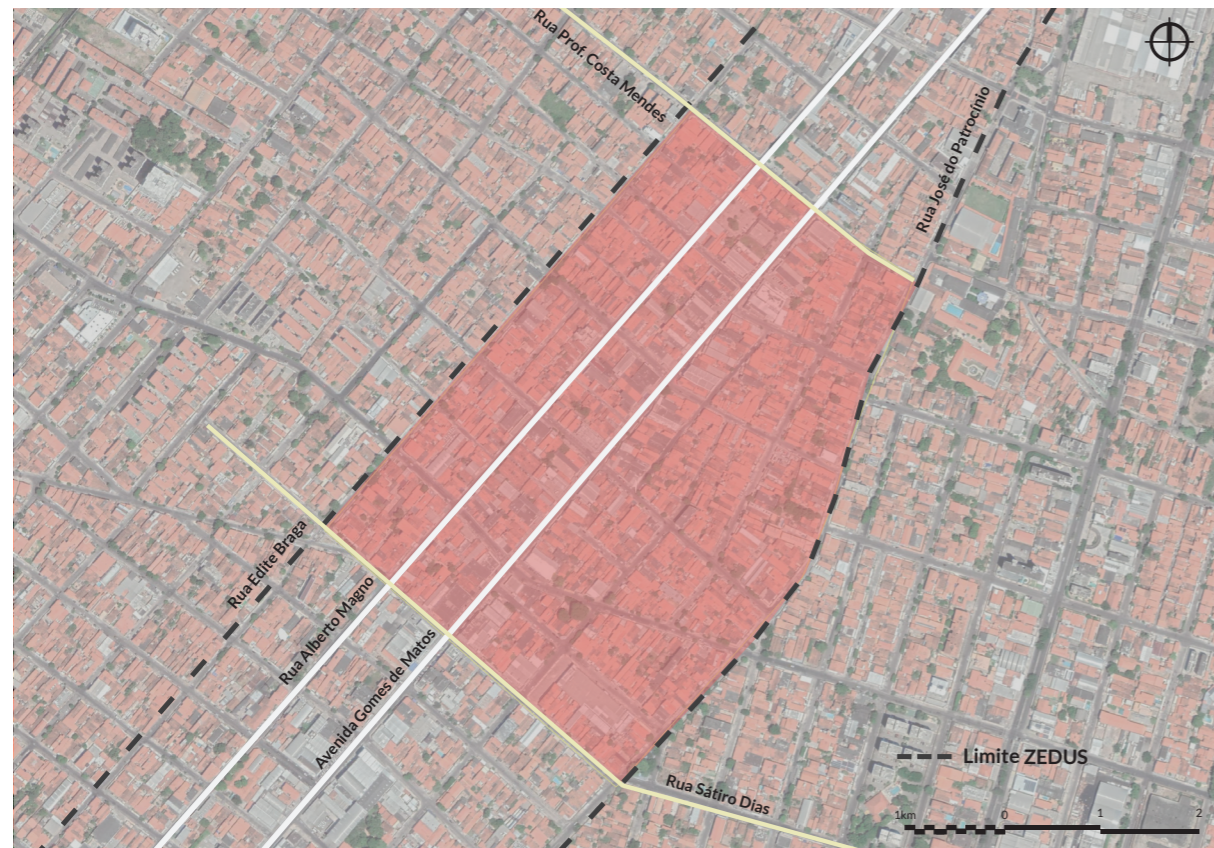
As ações projetuais estão concentradas nas porções da Av. Gomes de Matos e Rua Alberto Magno. Elas compõem um projeto piloto, podendo ser aplicadas ao longo da extensão das vias comerciais, considerando-se as peculiaridades do entorno. O projeto está estruturado da escala macro (composição e morfologia urbana) à micro (desenho urbano). Dessa forma, temos:

- I. Uso e ocupação do solo: proposta de definição de usos e gabaritos pertinentes, a fim de promover um conjunto edificado de qualidade;
- II. Espaço viário: dispõe de intervenção propostas para as vias, desde sua composição até sua acessibilidade;
- III. Ordenamento da paisagem: apresenta propostas relacionadas ao uso das fachadas comerciais e paisagismo;
- IV. Espaços de permanência e mobiliário urbano: traz especificações dos elementos que facilitam a integração do lugar com os habitantes, como os pocket parks.

Como exposto anteriormente, o Grande Montese representa uma expressiva centralidade para a cidade de Fortaleza. Sua importância como centro comercial e como gerador de tráfego na cidade permitiu a implementação de um polígono - a ZEDUS - que visa a adensar a área e a facilitar a regularização de estabelecimentos comerciais na Avenida Gomes de Matos e na Rua Alberto Magno, principais eixos de intervenção deste projeto.

No entanto, a percepção dos vários elementos expostos ao longo do diagnóstico socioespacial contribuiu para refletir sobre as demais necessidades da área em questão e, portanto, orientar os eixos compositivos das intervenções projetuais aqui propostas.

Mapa 6.2.1 - Poligonal de intervenção do projeto.  
Fonte: Elaborado pela autora.



### Eixos de composição projetual

A intenção é proporcionar a sua diversificação, incentivar o uso misto e criar momentos de contemplação e permanência em meio às compras.

#### Revitalização urbana

A intenção é proporcionar a sua diversificação, incentivar o uso misto e criar momentos de contemplação e permanência em meio às compras (Mapa 6.2.2).

#### Conectividade viária

Permitir um desenho que facilite a mobilidade de pedestres, interligue diversas áreas do bairro e que facilite o trajeto para outros bairros de Fortaleza (Mapa 6.2.3).

Mapa 6.2.2 (à esquerda) - Diagrama síntese de revitalização urbana.  
Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 6.2.3 (à direita) - Diagrama síntese de conectividade viária.  
Fonte: Elaborado pela autora.



### 6.3 Intervenção I – Plano de Uso e Ocupação

Nos últimos anos, a legislação urbana de Fortaleza tem aberto um caminho promissor, porém controverso sobre o uso e a ocupação da cidade. A nova Lei de Parcelamento e Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar nº 236/2017) impulsiona novas aberturas para o mercado imobiliário, ao permitir maior flexibilização de usos em diversos lugares da cidade por meio das ZEDUS, porém parece de alternativas específicas e significativas para a composição morfológica de cada uma de suas áreas.

Levando em consideração o Montese e toda a extensão de suas vias comerciais, é evidente a necessidade de maior adensamento dentro de seu perímetro. A sua vitalidade urbana é limitada para curtos períodos do dia (geralmente os horários-comerciais) e a sua qualidade arquitetônica e de desenho urbano não colaboram para uma boa experiência de seus consumidores e moradores na cidade. A ZEDUS, apesar de considerar o processo de adensamento urbano, descarta quaisquer tentativas de se moldar ao padrão morfológico já existente no bairro. Os cenários ao lado exprimem a discordância em relação a esses gabaritos (Figuras 6.3.1 e 6.3.2). Enquanto que atualmente o Montese possui edifícios de baixo gabarito (em média de 2 pavimentos), o cenário proposto pela legislação os eleva a até 18 pavimentos em média, descaracterizando a região e proporcionando uma experiência bastante limitada em termos de sociabilidade urbana.

Com o intuito de bem aproveitar todas as qualidades da ZEDUS e de reduzir o seu impacto em termos de morfologia urbana, prevê-se um Plano de Uso e Ocupação do Solo (PIUOS) para o recorte espacial escolhido, mas que pode ser usado como piloto para outros trechos das vias (Figura 6.3.3). Sua principal intenção é fazer valer a função social da propriedade e da cidade. Esse plano contém estratégias adotadas para a definição de uso de lote, gabaritos e demais índices construtivos.

Figura 6.3.1 (à esquerda) - Cenário de ocupação atual no Montese.  
Fonte: Elaborado pela autora.

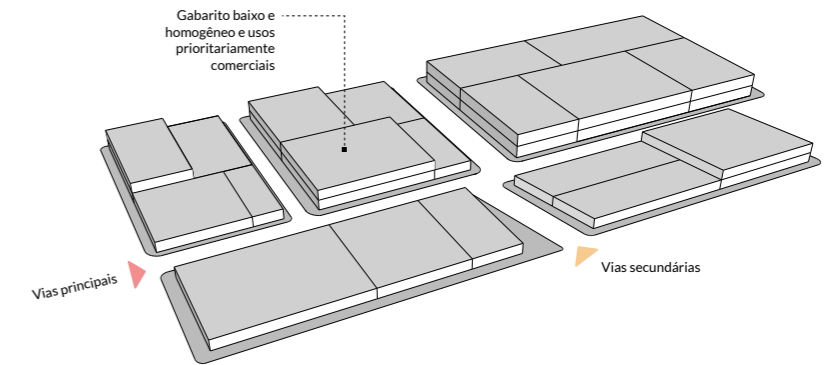


Figura 6.3.2 (à esquerda) - Cenário de ocupação proposto pela ZEDUS Montese.  
Fonte: Elaborado pela autora.

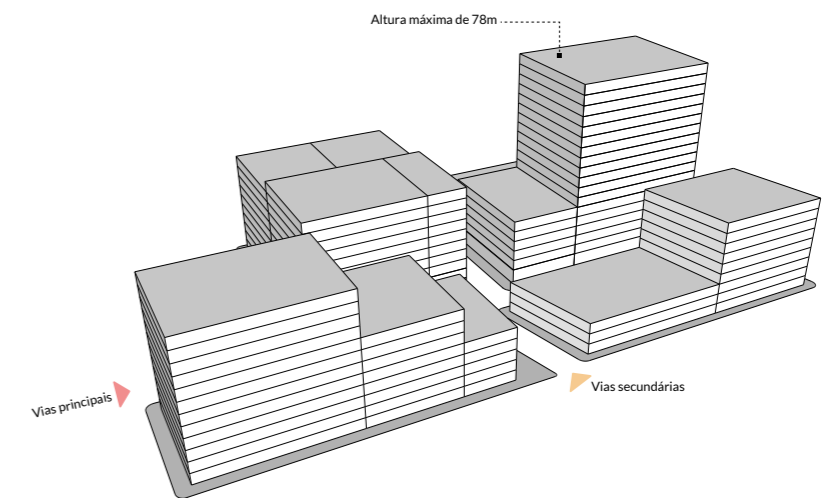
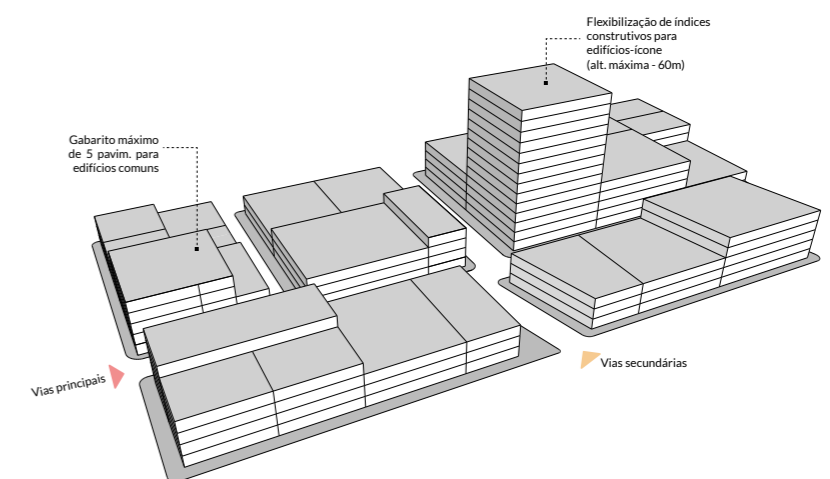


Figura 6.3.3 (à esquerda) - Cenário de ocupação proposto por este trabalho.  
Fonte: Elaborado pela autora.



## Plano de Uso e Ocupação do Solo

O PIUOS está organizado em cinco âncoras urbanas, responsáveis por ajudar na construção do senso de vizinhança, legibilidade, escala e orientação ao longo das vias, destacando visuais e valorizando a identidade do lugar. Elas permitem receber diferentes tipos de usos, atraindo variados usuários. São elas: a zona residencial, o polo de comércio e serviços, a via compartilhada e de uso misto (especificada no Plano de Revitalização do Espaço Público), espaços livres e as torres de referência da ZEDUS.

Considerando o melhor aproveitamento do uso do solo para a diversificação de atividades e para a busca da vitalidade urbana do Montese, descreve-se o uso do solo urbano nos lotes lindeiros à Avenida Gomes de Matos e à Rua Alberto Magno da seguinte forma:

### Uso residencial

O uso prioritário residencial é mantido nas áreas internas do recorte, de forma a manter sua qualidade urbana e ambiental

### Polo de comércio e serviços:

O uso comercial e de serviços é de grande importância para a caracterização das vias comerciais do Montese. Além de estarem presentes nos pavimentos térreos de uso misto, eles estão dispostos ao longo das vias comerciais da Avenida Gomes de Matos e da Rua Alberto Magno, compondo a âncora de comércio e serviços do Montese. Essas vias possuem alta visibilidade e fácil acesso ao transporte público. Incentiva-se também a diversificação do comércio misto (lojas de varejo, supermercados, padarias, cafés e restaurantes), além de uso para escritórios e consultórios médicos.

### Uso misto:

Os lotes de uso misto compreendem o uso residencial associado ao uso não-residencial, como serviços, comércio, institucional e serviços públicos. Esse tipo de uso potencializa a utilização dos serviços urbanos, especialmente o transporte público de passageiros. Neste projeto, eles se concentram ao longo da via compartilhada proposta e nas áreas adjacentes aos corredores comerciais. O motivo disso é facilitar os acessos, assim como promover mais fluxo de pessoas nessas regiões.

### Uso institucional - cultural

O incentivo aos usos institucionais e culturais é uma proposta inclinada a promover a utilização de lotes para a construção de equipamentos públicos. Apesar de o Grande Montese ser bem provido de equipamentos de saúde e escolas como um todo, há uma certa carência de equipamentos, principalmente culturais, localizados ao longo das vias comerciais. Eles funcionariam como atrativos, especialmente em horários não-comerciais. Encoraja-se a implantação de salas de exposição para artistas das redondezas, centros comunitários, bibliotecas e centros informativos.

Os lotes onde estão contidas atividades relacionadas à manutenção de veículos ficarão restritos apenas ao comércio de peças automotoras. Portanto, os lotes de oficinas mecânicas, nos quais existem equipamentos e máquinas voltadas para a atividade, serão estimulados a se instalarem em outros locais mais adequados mediante concessões e incentivos fiscais. Essa medida se deve ao fato de essas atividades apresentarem grande risco ambiental e prejuízos à saúde humana, ou seja, não são condizentes com o objetivo do projeto de agregar mais valor e melhorar a qualidade urbana da área.

## Gabarito

A fim de mediar o adensamento urbano e a escala humana da cidade, Gehl (2013) propõe que cinco andares são suficientes para garantir a sociabilidade e a interação das pessoas com a cidade. Em uma via comercial, é mais que pertinente que essa relação aconteça. Sendo assim, para os diversos lotes existentes no PIUOS, será adotado um Índice de Aproveitamento Básico igual a 1, ou seja, é permitida a construção equivalente a 1 vez a área do terreno. Sugere-se, porém, um reajuste do Índice de Aproveitamento Máximo igual a 5, a fim de garantir a ocupação desejada, compatível com a infraestrutura, equipamentos e serviços públicos existentes e sem ônus para a população (Quadro 6.3.1).

Quadro 6.3.1 - Sugestões de parâmetros urbanísticos.  
Fonte: Elaborado pela autora.

I.A. Básico	I.A. Máximo	Taxa de ocupação	Altura máxima (m)
1	5	1	60

Para os casos das torres de referência propostas (a seguir), permite-se a ampliação de gabarito até 20 pavimentos, de forma que eles representarão um marco visual para o entorno. A altura máxima permitida, portanto, é de 60m. Ainda assim, o empreendedor que quiser construir até o limite de altura estabelecido pelo PIUOS deverá compensar em contrapartida com o pagamento da outorga onerosa

Mapa 6.3.1 - Plano de Uso e Ocupação sugerido.  
Fonte: Elaborado pela autora.



do direito de construir proporcional ao número de pavimentos desejados. Esse instrumento está disposto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e é regulamentado pelo PDPFor 2009. Os recursos arrecadados deverão ser investidos em melhorias urbanas exclusivas da área de operação. Esse índice construtivo fica reservado apenas para aquelas faixas do PIUOS onde são previstas as implantações de torres de referência.

A modificação de usos e ordenamento deste plano leva a médio e longo prazo a transformação física. Entretanto, alguns instrumentos podem atuar de forma a favorecer a transformação das vias comerciais ou para combater a especulação ociosa: Edificação Compulsória - os proprietários dos imóveis não edificadas ou subutilizadas terão um prazo de 5 anos e 1 ano, respectivamente, para se adequarem aos parâmetros propostos para a área; Caso não o cumpram, passa-se a cobrar IPTU Progressivo no Tempo; Após 5 anos de cobrança. O Governo poderá realizar a Desapropriação mediante pagamento em Título de Dívida Pública.

Essas intervenções em uso e ocupação do solo visa a incrementar para o Montese o adensamento e, com ele, melhorar o funcionamento das atividades econômicas, ampliar o número de moradia e de locais de trabalho e melhorar a segurança pública e viária do entorno.

#### Recuos e estacionamentos

Uma grande problemática das vias comerciais do Montese está no avanço dos recuos pelas edificações e ausência de alinhamento em relação ao passeio (Figura 6.3.4). Além dos prejuízos para o caminhar do pedestre, isso implica de certo modo no desordenamento da paisagem e em certo entrave na elaboração de novos planos viários, seja de alargamento da via ou dos passeios.

Prevendo a construção de novas edificações ou apenas renovações construtivas no perímetro da ZEDUS, é sugerido que haja um projeto de alinhamento de fachadas como instrumento urbanístico de melhoria urbana. Esse alinhamento, de certa forma, já é previsto no Artigo 236, inciso II da LC nº 236/2017, no qual afirma que “a área necessária para complementar o passeio mínimo obrigatório de que trata o inciso anterior poderá ser subtraído do recuo frontal obrigatório”. Enquanto não são construídas novas edificações ou não ocorre alteração fundiária no terreno privado atingido, a área de recuo fica gravada, sujeitando-se às restrições edilícias estabelecidas na legislação para construção. O projeto de alinhamento deve vir articulado a algum projeto viário que justifique sua implementação.

Outra implicação do uso irregular dos recuos e dos passeios se refere aos estacionamentos. Mesmo com a proibição de estacionamentos sobre as calçadas na legislação (Artigo 162, inciso I, da LC nº 236/2017), o passeio exclusivo para pedestres não é respeitado (Figura 6.3.5).

Dessa forma, os espaços destinados a estacionamento privativo serão permitidos somente nos casos em que haja dimensões excedentes no recuo frontal em relação ao mínimo obrigatório estabelecido na legislação. Além disso, não serão permitidos rebaixamentos dos níveis de calçada para estacionamento, excluindo os casos de rampas de estacionamento privativos e regularizados e rampas de acessibilidade, os quais não poderão causar nenhum prejuízo à continuidade do passeio.

Os estacionamentos em vias públicas ficarão restritos às vias transversais à Avenida Gomes de Matos e à Rua Alberto Magno, alinhados paralelamente ao meio-fio. O número mínimo de vagas para idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade deverão estar contabilizados em 2% do número total de vagas (Art. 7 da Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000) e para idosos, 5% (Art. 41 da Lei Federal nº 10.471, de 1º de outubro de 2003). Além disso, os estacionamentos serão de uso rotativo pago, regulamentado para um período de permanência máximo de 2 horas, como a Zona Azul em Fortaleza. Esta última medida pretende intensificar o incentivo ao uso de transportes alternativos e a garantia da rotatividade das vagas públicas.

Como desincentivo ao uso do carro, será computado no valor do cálculo da contrapartida financeira da outorga onerosa o número de vagas disponíveis por unidade habitacional (máximo de 1 vaga) e por cada 70m<sup>2</sup> de uso não-residencial (máximo de 1 vaga). Cada empreendimento deverá garantir vagas suficientes para os usos propostos, sendo vedado o uso de garagem no térreo, limitando seu uso aos andares superiores e subsolo. O acesso a essas garagens deve se dar prioritariamente pelas vias laterais. Em sua ausência, deve-se respeitar o espaço de pedestres.

Figura 6.3.4 - Ausência de alinhamento nas fachadas na Rua Alberto Magno.  
Fonte: Arquivo da autora



Figura 6.3.5 - Uso do recuo para estacionamento.  
Fonte: Arquivo da autora.



### Torres de referência da ZEDUS

As torres de referência da ZEDUS possuem um papel importante na morfologia urbana do bairro Montese. Elas se tornam marcos visuais ao maximizarem as perspectivas do bairro (pontos de orientação) e ao se tornarem referência para quem está dentro ou fora da área de intervenção. Elas devem estar localizadas em pontos nodais da estrutura viária, como parte dos percursos de transição entre os espaços públicos e privados. Além disso, as torres de referência estabelecem polos atrativos para usos diferenciados, potencializando o adensamento nestes locais e formando pequenas centralidades, a partir das quais a estrutura urbana se desenvolve.

A seguir, são sugeridas diretrizes para a implantação das torres de referência da ZEDUS, de acordo com os parâmetros exigidos pelo PIUOS:

#### Gabarito

O número de pavimentos deverá ser limitado entre 15 e 20 pavimentos, totalizando uma altura máxima de 60m.

#### Recuos

Os recuos deverão estar de acordo com o Anexo 8 da LPUOS/2017 o qual define recuos para Polos Geradores de Viagem (PGV) como:

Frontal: 10m

Lateral: 5m

Fundo: 5m

A faixa de recuo do pavimento térreo não poderá ser fechada com edificações, instalações ou equipamentos, de forma a estimular o desenvolvimento de atividades com valor social, cultural e econômico no espaço público.

#### Tipologia

As torres de referência deverão ser construídas em escalonamento de zigurate, de forma a diferenciá-lo e a promover melhor condicionamento ambiental;

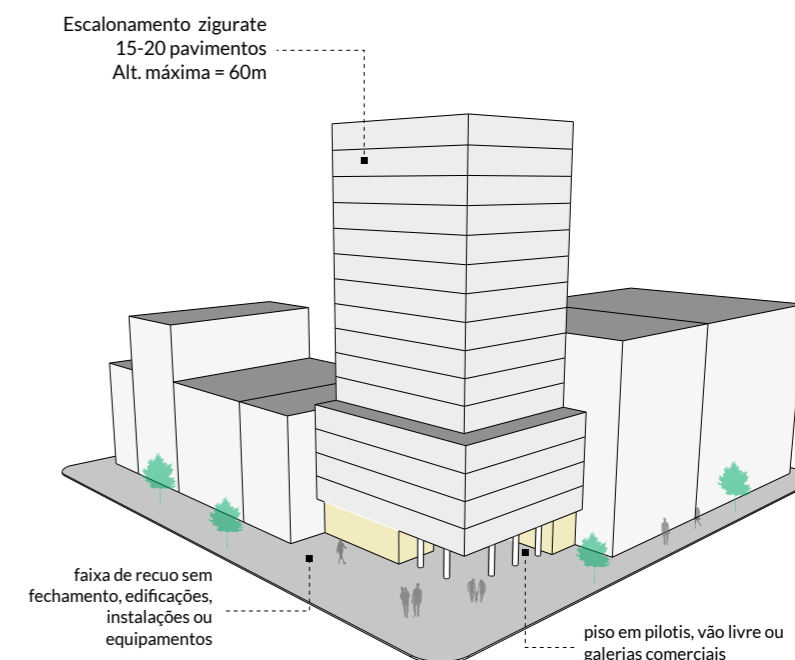
O térreo destes edifícios deverá conter piso em pilotis em vão livre ou galeria comercial, a fim de facilitar a permeabilidade das quadras e criar um microclima mais confortável;

O remembramento e desmembramento de lotes não devem ser superiores à metade dos lotes de uma quadra.

#### Acessos

WO acesso da garagem se dará por vias laterais. Na sua ausência, ele será pela via principal, mas de forma a priorizar os pedestres sem danos na continuidade da calçada.

Figura 6.3.6 - Esquema de torre de referência da ZEDUS  
Fonte: Elaborado pela autora.



### Benefícios extra para as ZEDUS

Agregado a todas essas intervenções, pretende-se também facilitar as implantações de benefícios extras já previstos na ZEDUS, como a permissão de abertura de 24h das lojas e incentivos fiscais, como redução de IPTU, ITBI, ISS etc.

## 6.4 Intervenção II - Espaço Público

89



Figura 6.4.1 - Ilustração da Avenida Gomes de Matos, ressaltando os usos dos avanços das esquinas.  
Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

### Redimensionamento viário

A proposta de revitalização do espaço público está pautada em intervenções que dizem respeito à escala do pedestre. As vias comerciais, Avenida Gomes de Matos e a Rua Alberto Magno, e as vias transversais, por estarem contidas em uma área valorizada e com grande perspectiva de investimento em novas edificações na ZEDUS, recebem proposições de redimensionamento viário e de uso compartilhado, além da reintegração de seus usos por meio do ordenamento da paisagem e áreas de permanência e descanso.

O redimensionamento viário sugerido neste trabalho são proposições piloto que podem ser aplicadas ao longo da Avenida Gomes de Matos e da Rua Alberto Magno, salvaguardando a peculiaridade de cada seção viária. As vias deverão receber mobiliário urbano e arborização ao longo de seu percurso, além de pavimentação e acessibilidade adequados.

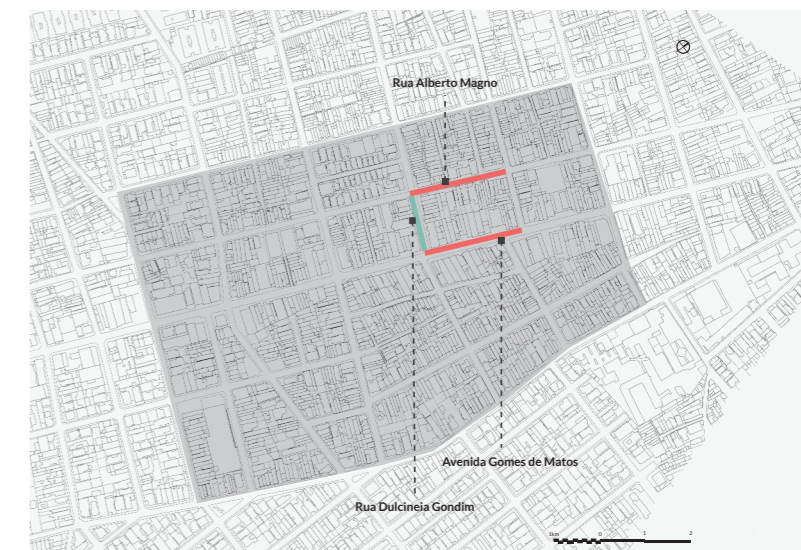
Os trechos viários escolhidos para intervenção neste trabalho foram (Mapa 6.4.1):

Rua Alberto Magno - entre Rua Dulcineia Gondim e Rua Pedro Machado;

Avenida Gomes de Matos - entre Rua Dulcineia Gondim e Rua Bela-Flor;

Rua Dulcineia Gondim - entre Avenida Gomes de Matos e Rua Alberto Magno.

90



Mapa 6.4.1 - Localização das intervenções propostas.  
Fonte: Elaborado pela autora.

### Avenida Gomes de Matos

O trecho a seguir da Avenida Gomes de Matos foi escolhido por estar próximo à via compartilhada e à torre de referência proposta no Plano de Uso e Ocupação deste trabalho. Portanto, pretende-se apresentar a articulação entre esses elementos projetuais (Figura 6.4.2).

Atualmente, a Av. Gomes de Matos possui 3 faixas de rolamento no sentido sul-norte, variando entre 3m e 3,5m de largura, e uma ciclofaixa estreita de apenas 1m (Figura 6.4.3). Considerando a priorização da circulação de pedestres no local e o incentivo ao uso de transporte coletivo, optou-se por suprimir uma das faixas de

rolamento e redistribuir entre a ciclofaixa e os passeios. As novas dimensões da caixa viária são duas faixas de rolamento de 3m cada e uma ciclofaixa de 1,5m de largura, garantindo maior segurança ao ciclista (Figura 6.4.4).

Próximo às esquinas foi proposto passeios mais largos adequados para a ocupação de mobiliário móvel que não interrompa o fluxo de pedestres, garantindo desta forma um maior conforto. Além disso, essa proposta garante uma travessia mais segura ao pedestre com o estreitamento da via adjacente. De preferência, elas devem ser ocupadas por atividades que façam uso rotineiro da calçada e que valorizem o uso da rua por pessoas, como restaurantes, cafés e bares, contanto que não obstruam a faixa livre do passeio.

Figura 6.4.2 - Implantação de redimensionamento viário na Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Elaborado pela autora.

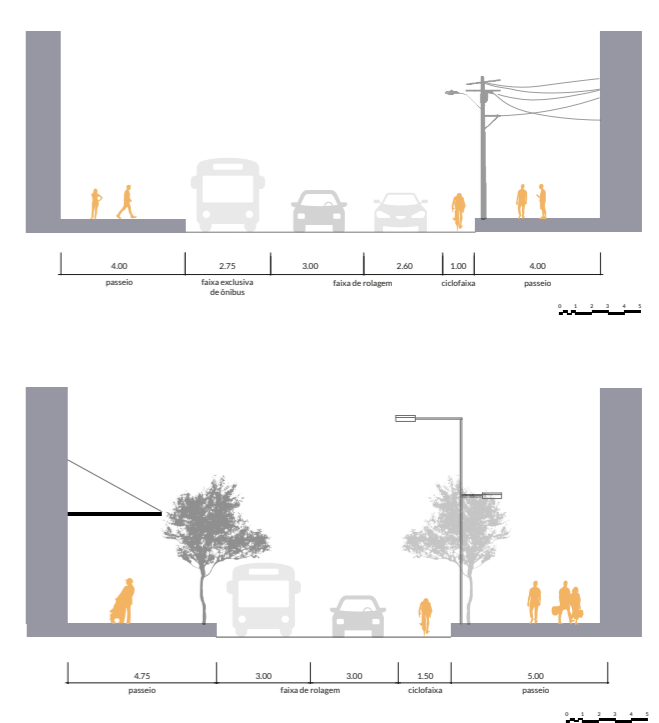
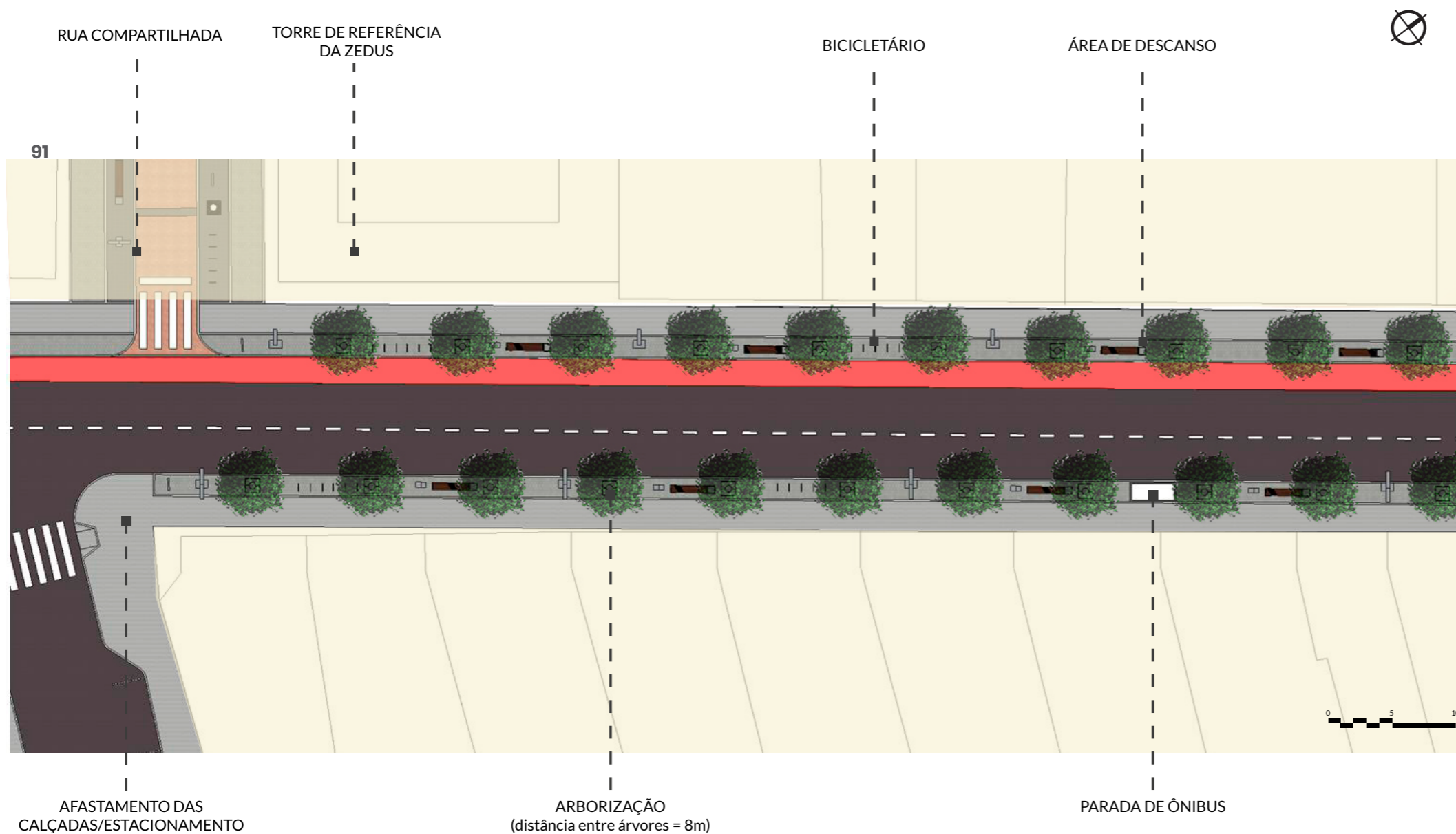


Figura 6.4.3 (acima) - Seção atual da Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 6.4.4 (abaixo) - Seção proposta para a Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Elaborado pela autora.

### Rua Alberto Magno

A Rua Alberto Magno apresenta mais desafios ligados ao redimensionamento viário. Por ter em média aproximadamente 15m de largura de caixa viária e receber menos fluxo de pedestres do que a Av. Gomes de Matos (Figura 6.4.6), a Rua Alberto Magno foi definida com dimensões mínimas de passeios e faixas de rolamento, podendo ser estendidas com futuros planos de alinhamento de fachadas. A faixa de passeio mínimo fica em 2,5m (Figura 6.4.7).

O lado leste da via apresenta arborização por receber incidência solar no período da tarde, turno mais desconfortável para o caminhar (Figura 6.4.5). Esse trecho apresenta um movimento intenso por concentrar as lojas de roupas de festas e estar próximo de outros equipamentos importantes, como a EEFM Estado do Paraná.

Figura 6.4.5 - Implantação de redimensionamento viário na Rua Alberto Magno.  
Fonte: Elaborado pela autora.

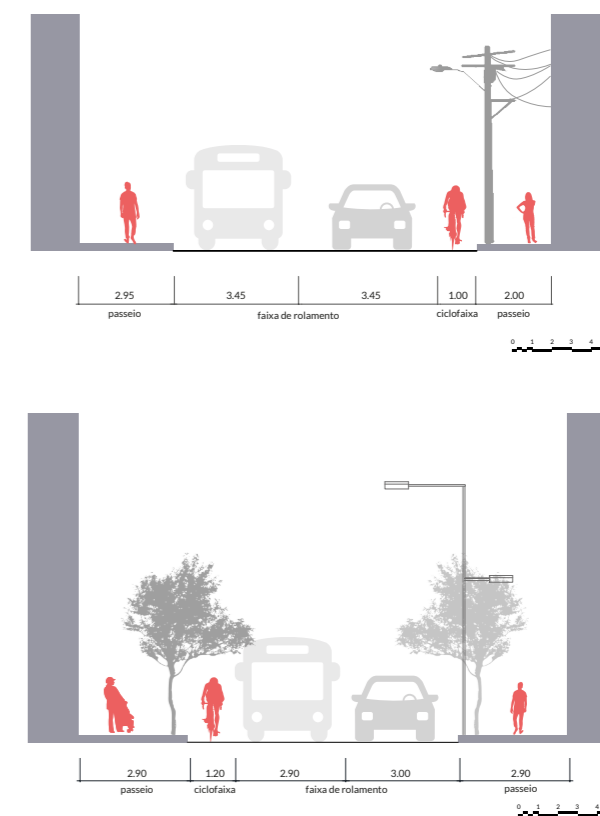
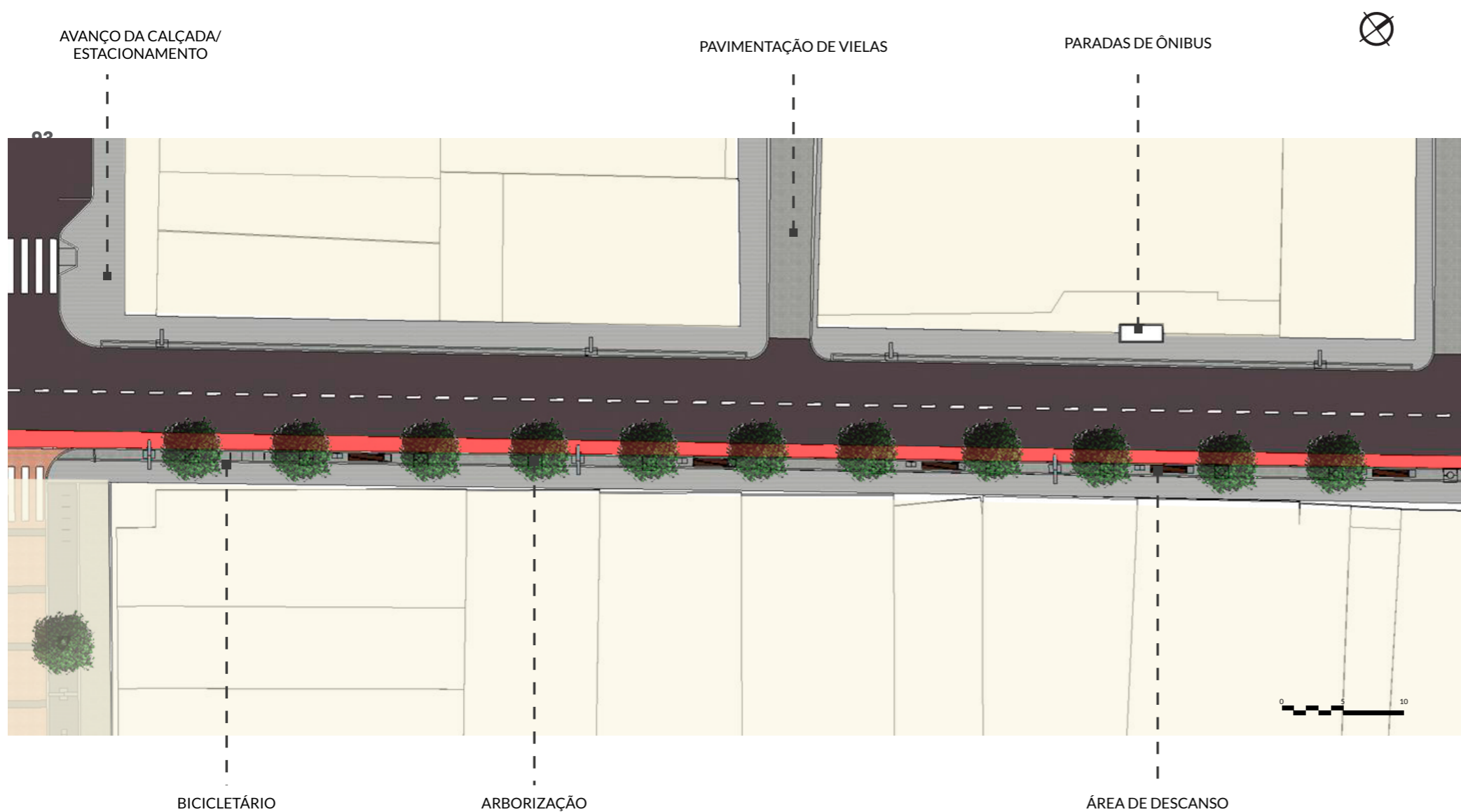


Figura 6.4.6 (acima) - Seção atual da Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 6.4.7 (abaixo) - Seção proposta para a Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Elaborado pela autora.



### Via compartilhada - Rua Dulcineia Gondim

A Rua Dulcineia Gondim, via transversal à Av. Gomes de Matos e Rua Alberto Magno, foi escolhida para ser o piloto de uma via compartilhada na ZEDUS Montese (Figura 6.4.8). A estratégia desse conceito está ligada à facilitação de conexão das duas ruas citadas e a criação de um espaço mais amplo para descanso e para a socialização. Ademais, ela é próxima a paradas de ônibus e outras atividades e serviços contidos na região. Nessa via é incentivado o uso misto (comércio + residência).

O conceito utilizado de via compartilhada é o woonerf, derivado do holandês e quer dizer “rua de convívio”. A rua é compartilhada entre pedestres, bicicletas, crianças e até carros. A mudança de piso entre

diferentes funções e a elevação do leito da via para o mesmo nível da calçada têm o intuito de integrar diferentes atores no espaço público, para que eles possuam a mesma importância hierárquica (Figura 6.4.10).

O trecho compartilhado da Rua Dulcineia Gondim poderá ser renomeado para Via Compartilhada Raimundo Nonato Ximenes, fundador do bairro Montese e autor de uma vasta bibliografia sobre a fundação do local. A via será composta de quiosques especialmente projetados para o mobiliário urbano, arborização, lugares de parada e descanso, além de dois pontos de estacionamento para carga e descarga do comércio local. Devem ser afixados painéis expositores sobre a história do bairro e seu desenvolvimento.

Figura 6.4.9 - Implantação de redimensionamento viário da Rua Dulcineia Gondim.  
Fonte: Elaborado pela autora.

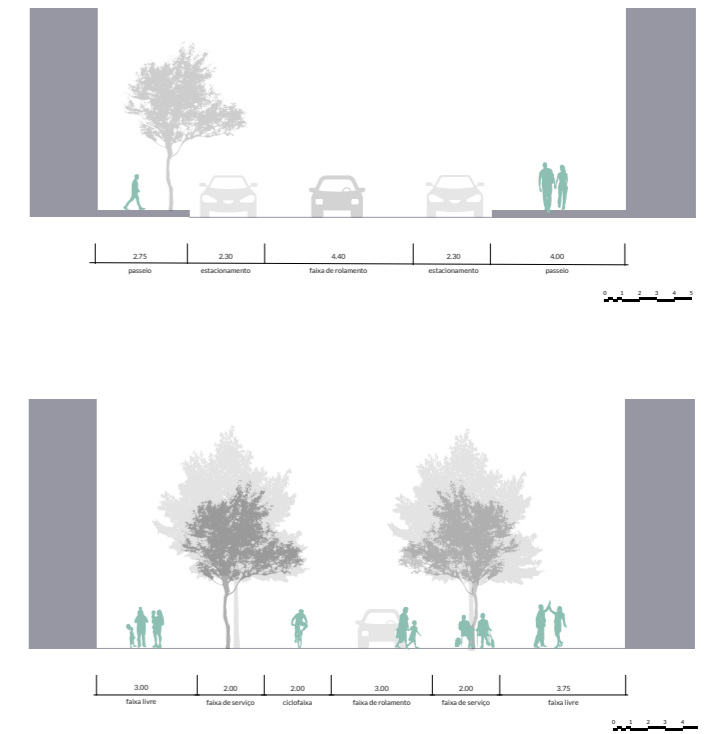
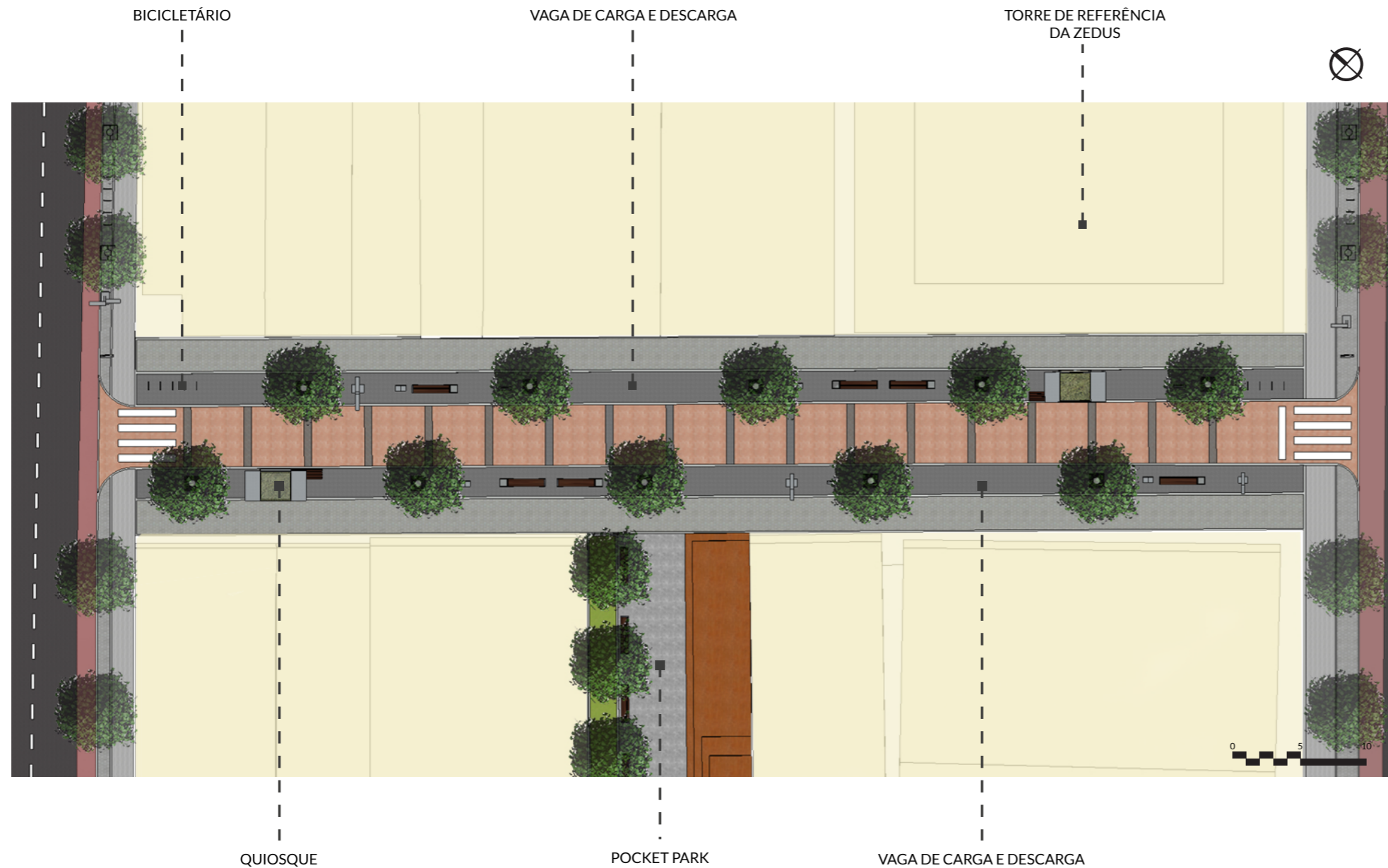


Figura 6.4.9 (acima) - Seção atual da Rua Dulcineia Gondim.  
Fonte: Elaborado pela autora.

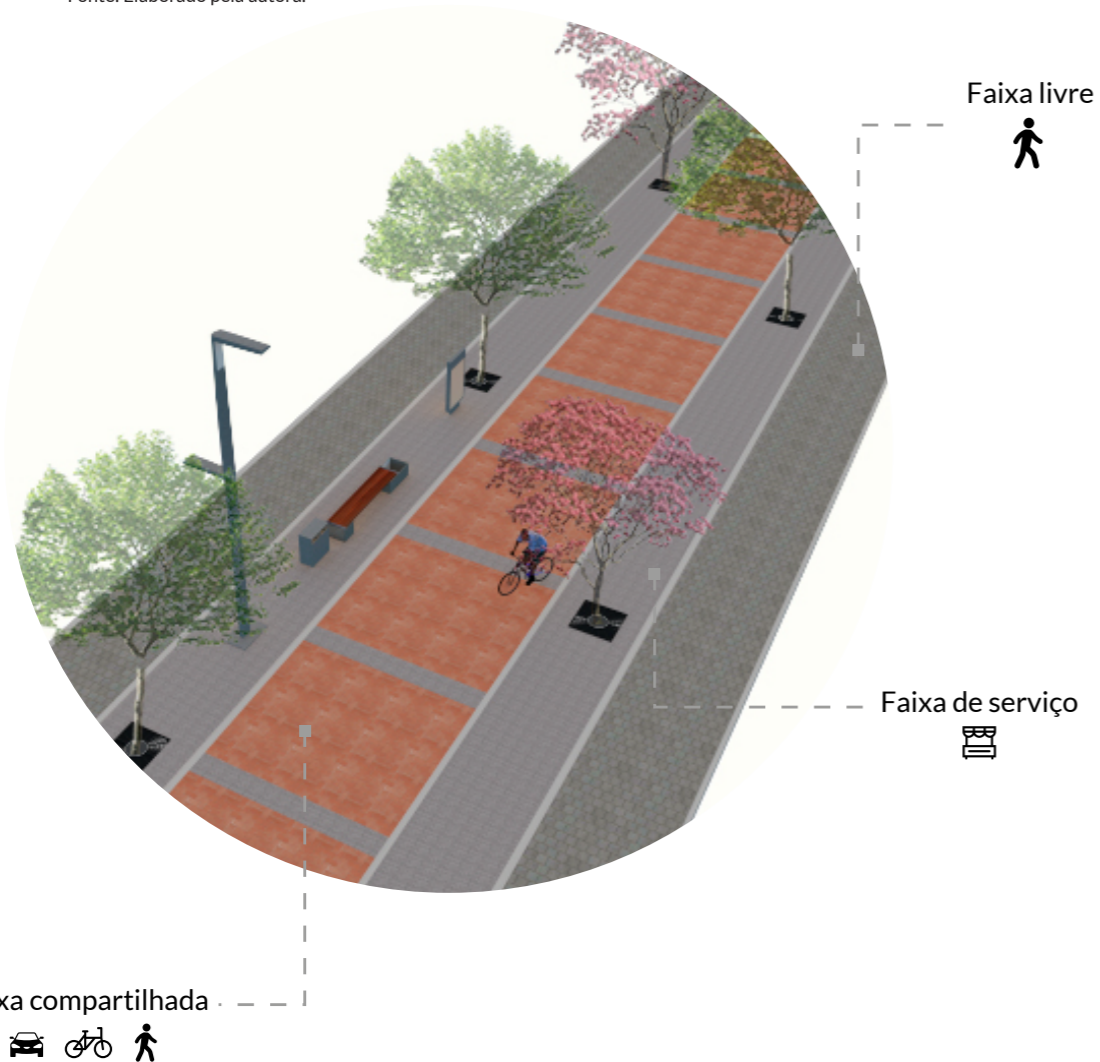
Figura 6.4.10 (abaixo) - Seção proposta para Rua Dulcineia Gondim (Via Raimundo Nonato Ximenes)  
Fonte: Elaborado pela autora.

### [Passeios]

Os passeios de ambas vias serão definidos por três faixas distintas (Figura 6.4.11):

- Faixa de acesso: espaço alinhado aos lotes, responsáveis pela interação com a fachada.
- Faixa livre: espaço da calçada para deslocamento de pedestres. Sua dimensão mínima deverá ser 1,8m.
- Faixa de serviço: espaço alinhado ao limite da calçada, reservado para a locação de postes, mobiliário urbano e arborização. Sua largura mínima é 0,85m.

Figura 6.4.11 - Detalhe da Via compartilhada Raimundo Nonato Ximenes e especificação de faixas de passeio.  
Fonte: Elaborado pela autora.



### [Pavimentação]

As calçadas devem ser feitas com materiais adequados, regulares e contínuos, sem ressalto ou depressão, estável e antiderrapante (Figura 6.4.12). Isso garante segurança dos transeuntes, principalmente aqueles com dificuldade visual e de locomoção. As ciclofaixas deverão ser em asfalto vermelho, de acordo com especificações do Conselho Nacional de Trânsito.

Os tipos de pavimentação escolhidos foram:

- Blocos intertravados permeáveis nas faixas de serviço, a fim de diminuir o acúmulo de águas pluviais e aumentar a infiltração do solo, além de possuir manutenção simples e pontual. Eles devem ser assentados em fileira e com acabamento em cinza.
- Concreto moldado in loco nas faixas livres: possui durabilidade elevada e superfície antiderrapante, quando respeitadas as características do produto, o modo de instalação e a manutenção, portanto ótima opção para avenidas com grandes movimentos.
- Meio-fio em granito: garante separação de paginações e agrega detalhe e acabamento ao projeto. As peças podem ser de 0,10m a 0,15m de largura.

Figura 6.4.12 - Detalhe da Rua Alberto Magno e especificação de pavimentação.  
Fonte: Elaborado pela autora.

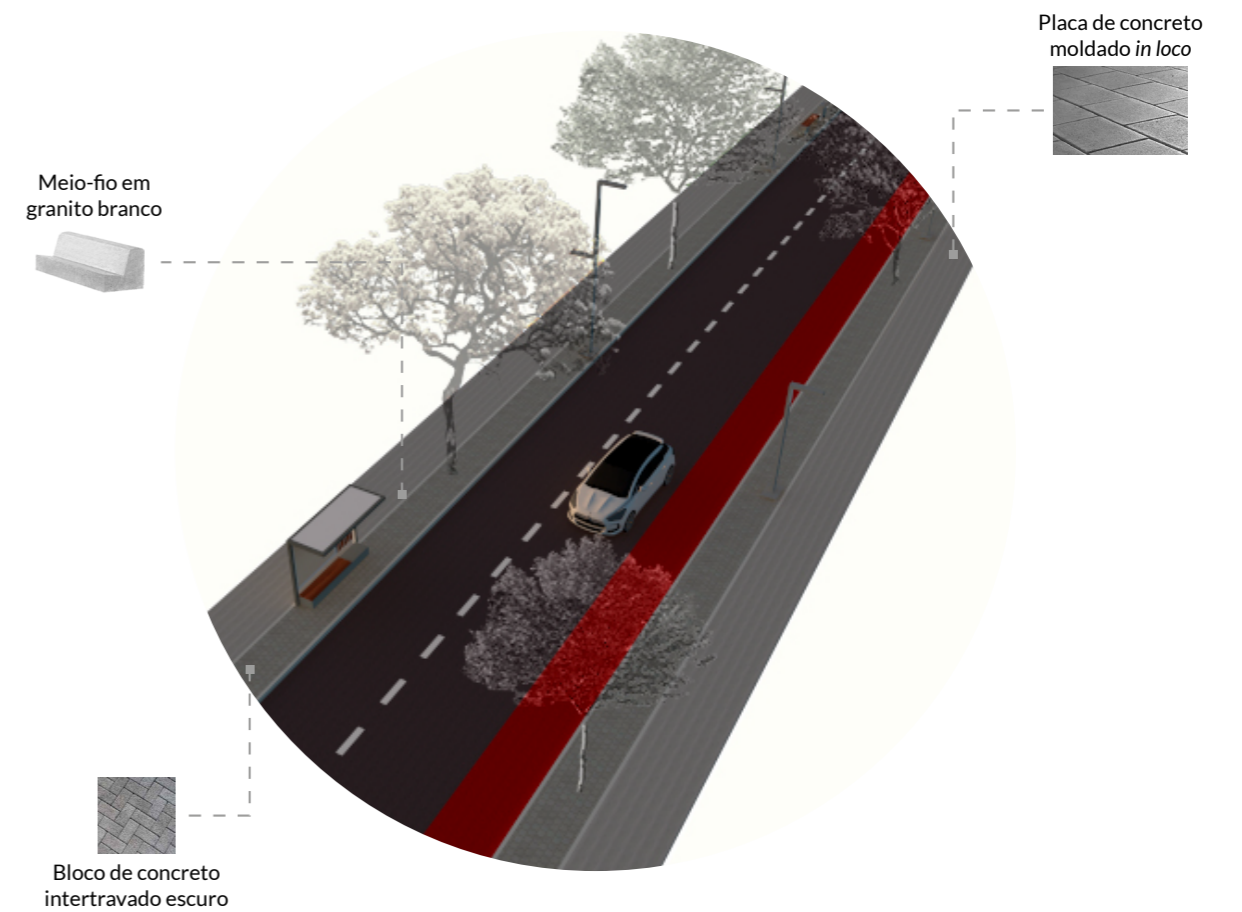




Figura 6.4.13 - Ilustração da via compartilhada Raimundo Nonato Ximenes. Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

## Ordenamento da paisagem

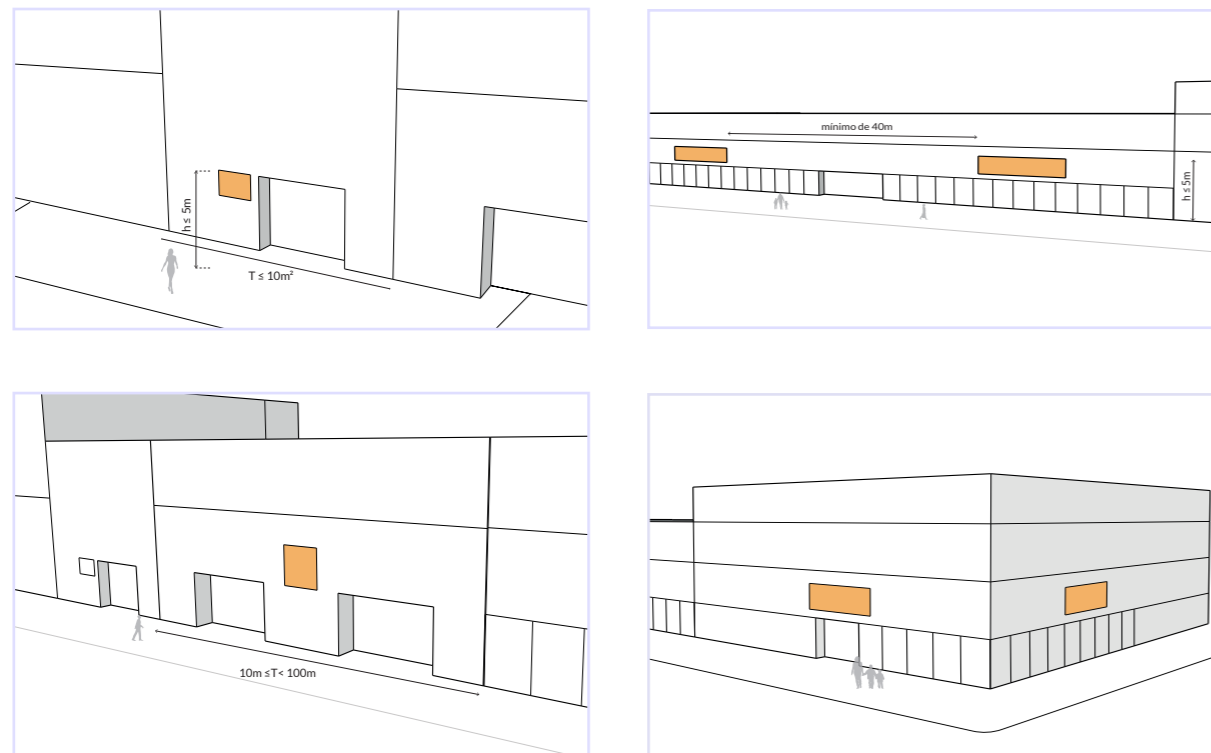
O ordenamento da paisagem é de grande importância para a sensação de conforto e bem-estar social e individual. O entorno da Avenida Gomes de Matos e da Rua Alberto Magno apresenta o oposto a essa premissa, contendo um forte caráter de abandono e poluição visual.

Um dos primeiros passos é o ordenamento do uso de painéis publicitários nas fachadas. Esse é um dos principais fatores que colaboram com a poluição visual das vias, dado o excesso de informação, dos tamanhos e quantidade de placas. Cada estabelecimento só poderá ter na fachada um único anúncio indicativo com todas as informações necessárias ao público. Seu tamanho será definido de acordo com a dimensão da testada (Figura 6.4.14).

- Imóvel pequeno: é aquele que possui testada inferior a 10m. A área total do anúncio com o nome do estabelecimento não deverá ser maior que 1,5m<sup>2</sup>.
- Imóvel médio: é aquele que possui testada igual ou superior a 10m e inferior a 100m lineares. O tamanho máximo para a colocação da placa será de 4m<sup>2</sup>.
- Imóvel grande: estabelecimento que possui testada de tamanho igual ou superior a 100m lineares. Esse tipo de imóvel deverá receber dois anúncios indicativos em sua fachada. No entanto, sua área total não poderá ultrapassar 10m<sup>2</sup>. Além disso, os anúncios deverão estar separados por uma distância mínima de 40m.
- Imóveis de esquina: imóveis com mais de uma frente para a rua são autorizados a colocar um anúncio em cada testada do imóvel.

Outra regra fundamental é a que determina qual o avanço máximo de um anúncio indicativo sobre o passeio público. Cada anúncio só poderá avançar até 15cm sobre a calçada o passeio público, se o imóvel estiver no alinhamento. A placa deverá estar numa altura máxima de 2,20m do solo.

Figura 6.4.14 - Esquema de colocação de painéis nas fachadas.  
Fonte: Elaborado pela autora.



Uma medida referente ao ordenamento da paisagem é a manutenção da infraestrutura pública, como calçadas, postes e arborização. Deve-se fazer o cabeamento subterrâneo de toda a fiação elétrica e de telefonia, pois, além de aumentar a qualidade visual, é uma alternativa que promove mais segurança aos pedestres, facilita a manutenção, é mais durável e de razoável custo-benefício. Além disso, promover ações de qualificação e manutenção frequente das calçadas.

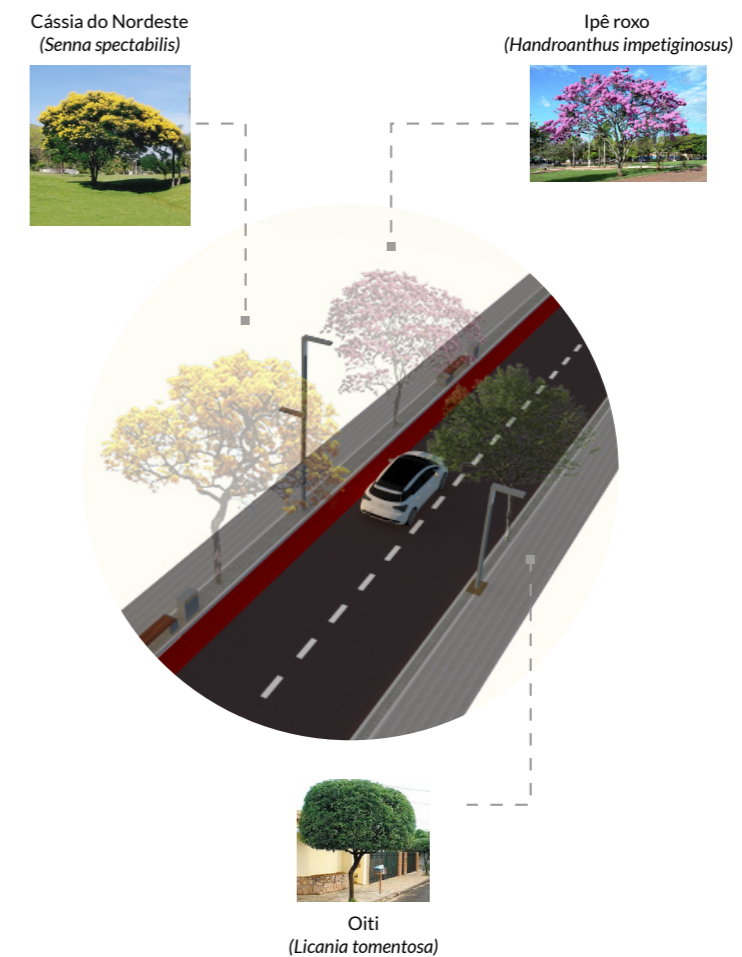
## Conforto ambiental [Paisagismo]

Um ponto crítico observado na Avenida Gomes de Matos e na Rua Alberto Magno foram a falta de condições agradáveis para uma caminhada, causada pela falta de sombreamento e quase ausência total de verde. Uma primeira solução são os canteiros de árvores criados ao longo das faixas de serviços dos passeios a cada 8m de distância entre seus eixos, alternados com os postes de iluminação.

A escolha de espécies nativas do Ceará, que apresentassem copas pouco densas para não impedir a visualização das lojas e que tivessem algum efeito ornamental foram essenciais para ajudar a maximizar os benefícios microclimáticos. Todas elas são de médio e pequeno porte, com 6 a 8m de altura e 5 a 6m de copa. Elas são:

- Ipê-roxo (*Handroanthus impetiginosus*)
- Oiti (*Licania tomentosa*)
- Cássia do Nordeste (*Senna spectabilis*)

Figura 6.4.15 - Detalhamento da Av. Gomes de Matos e especificação de paisagismo.  
Fonte: Elaborado pela autora.



### [Pocket park]

A forte presença de lotes estreitos e subutilizados, assim como a ausência de espaços livres localizados ao longo das vias comerciais, facilitam a implantação de pocket parks. Tal iniciativa de infraestrutura verde permite a ocupação temporária de um lote urbano ocioso por elementos vegetais, áreas sombreadas e mobiliário urbano para diferentes funções (sentar, apoiar, descansar). Eles oferecem um respiro em meio ao fluxo intenso de veículos e a falta de sombreamento das vias e garantem uma urbanidade sustentável para o lugar.

Algumas diretrizes para os pocket parks do Montese foram pensadas para o máximo aproveitamento do lugar, com base em Maluf e Gonçalves (2015):

#### [Acolhimento]

- O pocket park deve se conectar com a área pública (calçada) de maneira acessível, em um terreno com muros em 2 ou 3 lados;

#### [Área sombreada]

- A área sombreada deve corresponder a aproximadamente 70% de sua área e pode ser composta por arbóreas ou

elementos arquitetônicos, como caramanchões;

- As copas das árvores não devem invadir os terrenos limítrofes;

#### [Subsistência]

- Deve incentivar atividades que atraiam a atenção de pedestres e a permanência, como food trucks ou músicos de rua;

#### [Área de permanência]

- Prever áreas cobertas para proteção de intempéries e incidência solar direta;
- Pode ser composta de diferentes níveis e deve ser acessível;
- Fazer opção por pisos que contribuam com a qualidade ambiental da cidade, como pisos drenantes.



Figura 6.4.16 - Ilustração de pocket park na Via compartilhada Raimundo Nonato Ximenes.  
Fonte: Elaborado por Rafaela Müller

### Mobiliário urbano

O mobiliário urbano proposto para o espaço público do Montese visa a colaborar com a organização, democratização e melhoria do espaço comum e com o reforço da identidade visual do bairro.

Os materiais utilizados na composição dos mobiliários formam a composição madeira, concreto e aço. Eles foram escolhidos por serem adquiridos facilmente. O aço corten é um material bastante versátil, reciclável e resistente a intempéries. A necessidade de rapidez e praticidade no processo construtivo também foi pré-requisito para a escolha da madeira certificada em pontos estratégicos, pois além de sustentável, permite maior conforto tátil ao usuário. Além disso, foram propostos painéis fotovoltaicos e iluminação de LED, garantindo maior economia elétrica.

O resultado, portanto, é um mobiliário que atenda a necessidade de conforto, flexibilidade e manutenção desejáveis para uma boa execução e ocupação do projeto.

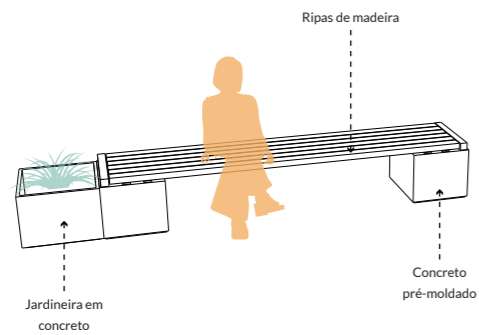


Figura 6.4.17 - Banco com jardineira. Fonte: Elaborado pela autora.

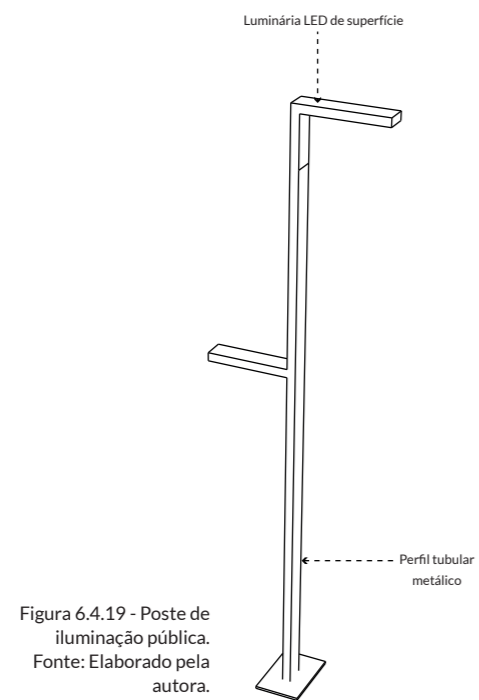


Figura 6.4.19 - Poste de iluminação pública. Fonte: Elaborado pela autora.

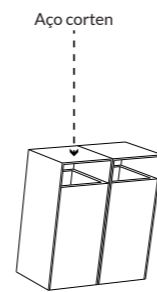


Figura 6.4.18 - Lixeira dupla. Fonte: Elaborado pela autora.

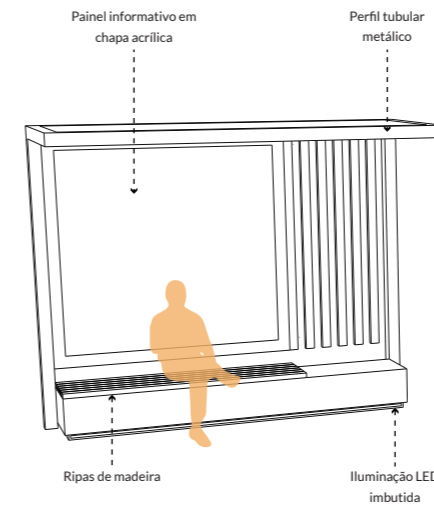


Figura 6.4.20 - Parada de ônibus. Fonte: Elaborado pela autora.

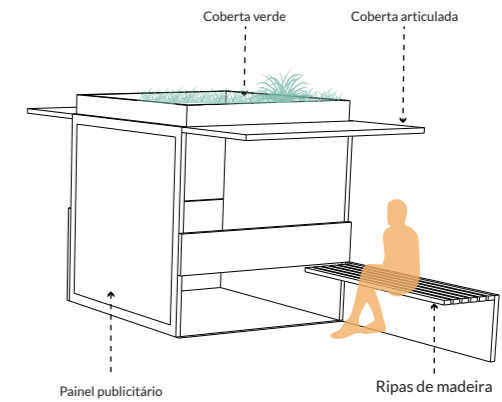


Figura 6.4.21 - Quiosque. Fonte: Elaborado pela autora.

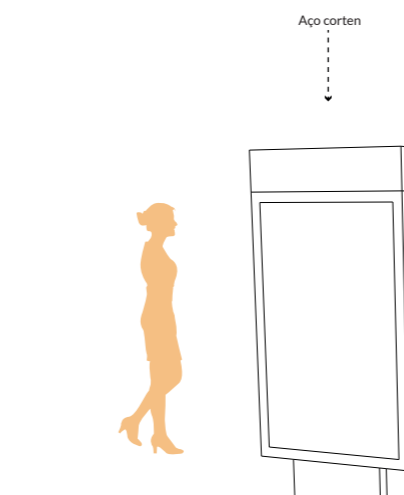


Figura 6.4.22 - Painel publicitário. Fonte: Elaborado pela autora.

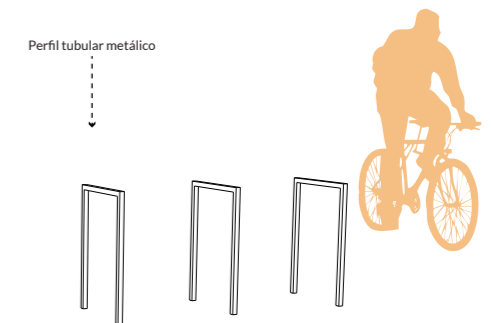


Figura 6.4.23 - Bicicletário. Fonte: Elaborado pela autora.



Fig. 6.4.24 - Ilustração da Avenida Gomes de Matos.  
Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

**07**

**Considerações finais**



Ao longo dos séculos, a atividade comercial encontrou diversos fatores que variassem o local onde a troca acontecia, mas sem que ela perdesse sua essência: a busca pela centralidade. Apesar de chegar no século XX um tanto degradada pelas transformações nos padrões de vida e consumo da sociedade, sua capacidade de ressurgimento e permanência mostram que ainda vale a pena investir em sua requalificação e na promoção de uma melhor experiência de compras e de cidade para as pessoas que por lá passam.

Um dos principais intuitos deste trabalho foi aliar um novo aspecto da legislação urbana da cidade - a ZEDUS - ao pleno desenvolvimento de uma centralidade já existente, o Montese. As iniciativas projetuais aqui expostas buscaram fomentar a discussão de que é necessário promover adensamento e novos parâmetros de ocupação, após estudos minuciosos sobre a dinâmica do local, mas deve-se também eleger boas alternativas em escalas menores, aquelas relacionadas ao uso do pedestre, seja para aqueles que moram, como para os que estão de passagem.

A atratividade urbana, portanto, é um quesito que deve ser estimulado através da garantia de qualidade do espaço público para todos. As boas práticas de urbanismo devem fomentar interações genuínas, nos quais a convivência, a troca e o encontro sejam sempre prioridade para todos.

**REFERÊNCIAS  
BIBLIOGRÁFICAS**

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: 2015 - acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano.

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. Disponível em < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>> Acesso em 12 de abril de 2019.

ANDRADE, Liza M. S. O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>>. Acesso em 07 de março de 2019.

BENÉVOLO, Leonardo. História da arquitetura moderna. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BERTUZZI, Felipe B.; MACULAN, Laércio S. Ruas comerciais: suas origens e características. Disponível em <[https://www.imed.edu.br/Uploads/laercestolfomaculan\(%C3%A1rea3\).pdf](https://www.imed.edu.br/Uploads/laercestolfomaculan(%C3%A1rea3).pdf)> Acesso em 07 de março de 2019.

BRINCO, Ricardo. Políticas de estacionamento e efeitos na mobilidade urbana. Revista Indicadores Econômicos FEE, Porto Alegre, v. 44, n.2, p. 109-124, 2016. Disponível em < <https://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/3839/3782>> Acesso em 03 de abril de 2019.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS E DU LOGEMENT. (org.). La normalisation du mobilier urbain. Paris: Certu, 1999.

CITY OF SYDNEY. George Street. Disponível em: < <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street>> Acesso em 13 de abril de 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE DIRIGENTES LOJISTAS; SERVIÇO DE PROTEÇÃO AO CRÉDITO. Impactos da Mobilidade Urbana no Varejo - Janeiro de 2018. Disponível em <<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/impactos-da-mobilidade-urbana-no-varejo.pdf>> Acesso em 12 de abril de 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. 3. ed. São Paulo, SP: Ática, 1995.

COUCH, C.; LEONTIDOU, L.; PETSHCEL-HELD. Urban Sprawl in Europe: landscapes, land-use change & policy. Oxford: Blackwell, 2007.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 1971.

GEHL, Jan. Cidade para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HOLANDA, Frederico de. O espaço de exceção. Brasília, DF: Universidade de Brasília, 2002.

IBGE. Censo Demográfico 2010 - Dados do universo. 2011.

INGALLINA, P. (ed.). Le projet urbain. Paris: Presses universitaires de France, 2001.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JANUZZI, Denise C. R. Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais. 2006. 339p. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - FAUUSP - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

KARSENBERG, H. (org.). A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2015.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LONGMAN. Dictionary of Contemporary English. Harlow: Longman, 1987.

MALUF, C.S.; GONÇALVES, T. É. C. Pocket park: Matriz de critérios para implantação. In: SEMINÁRIO PROJETER 7. Ponta Negra, Natal. 2015. Natal: PPGAU/UFRN, 2015, f. 1-15.

MASCARÓ, Lúcia. Ambiência Urbana. Porto Alegre: Maisquatro, 2002.

MOUGHTIN, Cliff. Urban design: street and square. 2.ed. Oxford: Architectural Press, 1999.

MUMFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Plano Municipal de caminhabilidade de Fortaleza: caderno de boas práticas para calçadas de Fortaleza. 2018. Disponível em < [https://urbanismoemioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/infocidade/caderno\\_de\\_boas\\_praticas\\_para\\_calçadas\\_de\\_fortaleza.pdf](https://urbanismoemioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/infocidade/caderno_de_boas_praticas_para_calçadas_de_fortaleza.pdf)> Acesso em 03 de junho de 2019.

\_\_\_\_\_. Manual de arborização urbana de Fortaleza. Disponível em <[https://urbanismoemioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/manuais/manual\\_arborizacao.pdf](https://urbanismoemioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/manuais/manual_arborizacao.pdf)> Acesso em 03 de junho de 2019.

\_\_\_\_\_. Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LC nº 236/2017), 2017.

\_\_\_\_\_. Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza (LC nº 062/2009), 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Projeto Nova Luz - Projeto Urbanístico Específico. Disponível em < [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)> Acesso em 12 de abril de 2019.

\_\_\_\_\_. Manual Ilustrado de Aplicação da Lei Cidade Limpa e normas complementares. 2016. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/Cartilha-Lei-Cidade-Limpa.pdf>. Acesso em 13 de junho de 2019.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. Placemaking: What if we build our cities around places? Disponível em <[https://issuu.com/projectforpublicspaces/docs/oct\\_2016\\_placemaking\\_booklet](https://issuu.com/projectforpublicspaces/docs/oct_2016_placemaking_booklet)> Acesso em 20 de dezembro de 2018.

RODRIGUES, Eloisa R. R. Shopping a céu aberto no Brasil: transformações, estratégias e perspectivas da rua comercial na sociedade de consumo contemporânea. 2012. 214 p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - FAUUSP - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

SENADO FEDERAL. Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), 2001.

SERRA, Josep Ma. Elementos urbanos: mobiliario y microarquitectura = Urban elements: furniture and microarchitecture. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1996.

SEBRAE. Matriz F.O.F.A (SWOT). Disponível em <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/use-a-matriz-fofa-para-corriger-deficiencias-e-melhorar-a-empresa,9cd2798be83ea410VgnVCM200003c74010aRCRD>> Acesso em 22 de abril de 2019.

SILVA, Wilton D. da et. al. Arborização urbana em áreas comerciais. In: 10º Seminário Internacional NUTAU 2014, São Paulo. Anais. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014. Disponível em: <[https://www.usp.br/nutau/anais\\_nutau2014/trabalhos/Nova%20pasta/silva\\_wiltonds.pdf](https://www.usp.br/nutau/anais_nutau2014/trabalhos/Nova%20pasta/silva_wiltonds.pdf)>. Acesso em 08 de maio de 2019.

SIPINSKI, Carlos J. B.; SCHIMITZ, Lisana K. O impacto dos estacionamentos nos centros urbanos: o caso de Curitiba. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3892>>. Acesso em 07 de março de 2019.

SOLUÇÕES PARA AS CIDADES. Requalificação de ruas comerciais: a parceria entre a associação de lojistas e a prefeitura municipal no projeto da Rua Oscar Freire, São Paulo. Disponível em <[http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/08/AF\\_07\\_SP\\_REURBANIZACAO%20OSCAR%20FREIRE\\_Web.pdf](http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/08/AF_07_SP_REURBANIZACAO%20OSCAR%20FREIRE_Web.pdf)> Acesso em 12 de abril de 2019.

SPECK, Jeff. Walkable city: how downtown can save America, one step at a time. New York: North Point Press, 1st ed. 2013.

VARGAS, Heliana C. Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. 2ª ed. São Paulo: Editora Manole, 2018.

VIEIRA, Mariana D. Os espaços comerciais e as centralidades urbanas. In: III Colóquio Internacional sobre o Comércio e Cidade, 2010, São Paulo. Anais. Disponível em [http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3\\_cincci/029-vieira\\_mariana.pdf](http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3_cincci/029-vieira_mariana.pdf). Acesso em 20 de janeiro de 2018.

XIMENES, Raimundo N. De Pirocaia a Montese: fragmentos históricos. Fortaleza, 2004.

\_\_\_\_\_. Montese. Coleção Pajeú. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2016.

## LISTA DE FIGURAS

Fig. 2.1.1 - Mapa arqueológico da cidade de Ur. Fonte: [http://www.anth.ucsb.edu/faculty/stsmith/classes/anth3/Ur\\_cityplan.jpg](http://www.anth.ucsb.edu/faculty/stsmith/classes/anth3/Ur_cityplan.jpg)

Fig. 2.2.1 - Bazaar em Istambul, Turquia, e sua explosão de cores e produtos. Fonte: <https://flic.kr/p/hsHwZL>

Fig. 2.2.3 - Ágora grega. Fonte: <https://flic.kr/p/hsHwZL>

Fig. 2.2.4 - Comércio na Piazza dei Signori, em Verona, Itália. Fonte: Acervo pessoal.

Fig. 2.2.5 - Grand Place, em Bruxelas, Bélgica. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Grand\\_place\\_brussels\\_WQ3.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Grand_place_brussels_WQ3.jpg)

Fig. 2.2.6 - Market town, em Bristol, Reino Unido. Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/698902435896395238/?lp=true>

Fig. 2.3.1 - Old Market Street em Manchester, Reino Unido. Pintura de Paul Brandon (1820). Fonte: <https://flic.kr/p/4xQgy3>

Fig. 2.3.2 - Loja de departamentos Selfridges, uma das mais antigas do mundo. Fonte: <https://www.dunelondon.com/londons-most-iconic-department-stores-blog465/>

Fig. 2.3.3 - Típica main street americana, em Maryland, EUA. Fonte: <https://www.topvaluereviews.net/features/best-small-town-main-streets-america/>

Fig. 2.3.4 - Avenida Champs Elysée, em Paris. Fonte: Acervo pessoal.

Fig. 2.3.5 - O flâneur, desenhado por Paulo Gavarni, 1842. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Fil%C3%A2neur>

Fig. 2.3.1 - Esquema feito por Howard para explicar o funcionamento de uma garden city. Fonte: <http://urbandesign-guanyi.blogspot.com/2013/10/part-11-ebenezer-howard-garden-city.html>

Fig. 2.3.2- Perspectiva da Ville Radieuse, de Le Corbusier. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>

Fig. 2.3.3 - Subúrbios nos EUA. Fonte: <https://urbanizehub.com/urban-sprawl-compact-solution/>

Fig. 2.3.4 - Típico shopping center da década de 1980, nos EUA. Fonte: <https://www.metv.com/lists/13-bygone-mall-stores-we-want-to-shop-at-again>

Fig. 2.4.1 - Esquema feito por Howard para explicar o funcionamento de uma garden city. Fonte: <http://urbandesign-guanyi.blogspot.com/2013/10/part-11-ebenezer-howard-garden-city.html>

Fig. 2.4.2- Perspectiva da Ville Radieuse, de Le Corbusier. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>

Fig. 2.4.3 - Subúrbios nos EUA. Fonte: <https://urbanizehub.com/urban-sprawl-compact-solution/>

Fig. 2.4.4 - Típico shopping center da década de 1980, nos EUA. Fonte: <https://www.metv.com/lists/13-bygone-mall-stores-we-want-to-shop-at-a>

Fig. 2.5.1 - Lincoln Road Mall, em Miami, EUA. Fonte: <https://www.istockphoto.com/br/fotos/lincoln-road-miami>

Fig. 2.5.2 - Calçada da Rua XV de Novembro, ou Rua das Flores, em Curitiba, PR. Fonte: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/aproveite-o-feriado-para-redescobrir-rua-xv-com-12-curiosidades-arquitetonicas-2/v>

Fig. 3.1.2 - Shopping mall em Los Angeles, EUA. Fonte: <http://wikimapia.org/584137/Westfield-Century-City>

Fig. 3.2.1 - Bold Street, Liverpool, Reino Unido. Fonte: Acervo da autora.

Fig. 3.2.2- Zonas de transição. Fonte: Karssenberget al, 2015

Fig. 3.2.3 - Plinths em Haarlemmerdijk, Holanda. Fonte: Karssenberget al, 2015

Fig. 3.2.4 - Saint Catherine Street, em Montreal, Canadá. Fonte: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Fig. 3.2.5- Oxford Street, em Londres, e sua ligação com o transporte público. Fonte: <https://blogs.ucl.ac.uk/survey-of-london/>

Fig. 3.2.6 - Parada de ônibus em via comercial. Fonte: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Fig. 3.2.7 - Estacionamento em via comercial de Curitiba, Paraná. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3892>

Fig. 3.3.1 - Buchanan Street, em Glasgow, Escócia. Fonte: <https://www.pps.org/places/buchanan-street>

Fig. 3.3.2 - BID em Denver, Colorado. Fonte: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Fig. 3.3.3 - BID em Bloor West Villa, Toronto, Canada. Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Bloor\\_West\\_Village](https://en.wikipedia.org/wiki/Bloor_West_Village)

Fig. 4.1.1 - Antigo Matadouro Modelo. Fonte: Arquivo Nirez

Fig. 4.1.2 - Mapa de Fortaleza de 1875, de Adolpho Herbster. A seta coral indica a então Estrada de Gado. Fonte: Arquivo Nirez (editado pela autora).

Fig. 4.1.3 - Avenida Professor Gomes de Matos nos anos 1990. Fonte: Ximenes, 2004.

Fig. 4.4.1 - Lotes subutilizados para aluguel. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.1 - Edificações de gabarito baixo e de pouco recuo na Avenida Gomes de Matos. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.2 - Fachadas pouco convidativas e com muitas barreiras físicas na Avenida Gomes de Matos. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.3 - Fachadas pouco convidativas e com muitas barreiras físicas na Avenida Gomes de Matos. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.4 - Presença de oficinas mecânicas ao longo das vias de principais. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.5 - Estacionamento sobre a calçada na Av. Gomes de Matos. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.6 - Ciclofaixa estreita na Rua Alberto Magno. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.7 - Quantidade de obstáculos impedem acessibilidade na Avenida Gomes de Matos. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.8 - Desordenamento de fachadas na Av. Gomes de Matos. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.9 - Ausência de arborização e áreas de descanso. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 4.5.10 - Lixo exposto na Rua Alberto Magno. Fonte: Arquivo da autora.

Fig. 5.1.1 - George Street atualmente. Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>

Fig. 5.1.2 - Projeto para a George Street. Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>

Fig. 5.1.3 - Flex zone contida na George Street. Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>

Fig. 5.1.4 - Planta esquemática da George Street, em Sydney. Fonte: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/changing-urban-precincts/city-transformation/george-street#page-element-dload>

Fig. 5.2.1 - Masterplan do projeto Nova Luz. Fonte: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)

Fig. 5.2.2 - Desenho esquemático de âncoras e conexões do projeto. Fonte: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento\\_urbano/arquivos/nova\\_luz/201108\\_PUE.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf)

Fig. 5.3.1 - Fiação aparente e desordenamento do tráfego na Oscar Freire. Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

Fig. 5.3.2 - Calçadas conflitantes e dificultosas para pedestres na Oscar Freire. Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

Fig. 5.3.3 - Cortes esquemáticos mostram antes (à esquerda) e depois (à direita) da rua Oscar Freire. Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

Fig. 5.3.4 - Passeios mais largos, recebem novo mobiliário. Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

Fig. 5.3.5 - Iluminação e paisagismo renovados. Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

Fig. 5.3.6 - Vagas de estacionamento ordenadas e alargamento das esquinas. Fonte: <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

Fig. 6.1.1 - Diagrama- síntese de diretrizes e premissas. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.3.4 - Ausência de alinhamento nas fachadas na Rua Alberto Magno. Fonte: Arquivo pessoal.

Fig. 6.3.5 - Uso do recuo para estacionamento. Fonte: Arquivo pessoal.

Fig.6.3.6 - Esquema de torre de referência da ZEDUS. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.1 - Ilustração da Avenida Gomes de Matos, ressaltando os usos dos avanços das esquinas. Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

Fig. 6.4.2 - Implantação de redimensionamento viário na Avenida Gomes de Matos. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.3 - Seção atual da Avenida Gomes de Matos. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.4 - Seção proposta para a Avenida Gomes de Matos. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.5 - Implantação de redimensionamento viário na Rua Alberto Magno. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.6 - Seção atual da Avenida Gomes de Matos. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.7 - Seção proposta para a Avenida Gomes de Matos. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.8 - Implantação de redimensionamento viário da Rua Dulcineia Gondim. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.9 - Seção atual da Rua Dulcineia Gondim. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.10 - Seção proposta para Rua Dulcineia Gondim (Via Raimundo Nonato Ximenes). Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.11 - Detalhe da Via compartilhada Raimundo Nonato Ximenes e especificação de faixas de passeio. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.12 - Detalhe da Rua Alberto Magno e especificação de pavimentação. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.13 - Ilustração da via compartilhada Raimundo Nonato

Ximenes. Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

Fig. 6.4.14 - Esquema de colocação de painéis nas fachadas. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.15 - Detalhamento da Av. Gomes de Matos e especificação de paisagismo. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.16 - Ilustração de pocket park na Via compartilhada Raimundo Nonato Ximenes. Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

Fig. 6.4.17 - Banco com jardineira. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.a 6.4.18 - Lixeira dupla. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.19 - Poste de iluminação pública. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.20 - Parada de ônibus. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.21 - Quiosque. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.22 - Pannel publicitário. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.23 - Bicicletário. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 6.4.24 - Ilustração da Avenida Gomes de Matos. Fonte: Elaborado por Rafaela Müller.

#### LISTA DE MAPAS

Mapa 3.1.1 - Novas centralidades na cidade de Fortaleza/CE. Fonte: LOPES, Francisco C. Rodrigues. A centralidade da Parangaba como produto da fragmentação de Fortaleza. Dissertação de mestrado em Geografia, Universidade Federal do Ceará, 2006.

Mapa 4.1.1 - Mapa de localização do Grande Montese. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 4.2.1 - Densidade demográfica do Grande Montese. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

Mapa 4.2.2 - Mapa de provisão de energia elétrica por domicílio. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

Mapa 4.2.3 - Mapa de provisão de esgotamento sanitário por domicílio. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

Mapa. 4.2.4 - Mapa de provisão de coleta de lixo por domicílio. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

Mapa 4.2.5 - Mapa de provisão de abastecimento de água por domicílio. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

Mapa 4.2.6 - Mapa de renda por morador. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Censo IBGE 2010.

Mapa 4.2.7 - Mapa de valor da terra por m<sup>2</sup>. Fonte: Elaborado pela

autora, com base de dados da SEFIN.

Mapa 4.3.1 - Mapa de delimitação do polígono da ZEDUS Montese. Fonte: Elaborado pela autora .

Mapa 4.4.1 - Mapa de uso e ocupação do solo. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 4.4.2 - Mapa de áreas verdes e terrenos vazios/subutilizados. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig. 4.4.3 - Mapa de equipamentos urbanos. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 4.4.4 - Mapa de classificação viária. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 4.4.5 - Mapa de modos de transporte. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 6.2.1 - Poligonal de intervenção do projeto. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 6.2.2 - Diagrama síntese de revitalização urbana. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 6.2.3 - Diagrama síntese de conectividade viária. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 6.3.1 - Plano de Uso e Ocupação sugerido. Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa 6.4.1 - Localização das intervenções propostas. Fonte: Elaborado pela autora.

121

## LISTA DE QUADROS

Quadro 3.3.1 - Síntese de orientações de design urbano para ruas comerciais. Fonte: Elaborado pela autora, adaptado de Rodrigues (2012).

Quadro 4.3.1 - Parâmetros urbanos de ocupação ZRU 1 - PDPFor 2009 . Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 4.3.2 - Parâmetros urbanos de ocupação ZEDUS Montese. Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 4.5.1 - Matriz SWOT do Montese. Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 6.3.1 - Sugestões de parâmetros urbanísticos. Fonte: Elaborado pela autora.

