

# CORREDOR CULTURAL MARTIM AFONSO: REABILITAÇÃO URBANA DO CENTRO DE SÃO VICENTE.

THAMIRES DOMINGUES DE OLIVEIRA\*

MÔNICA ANTONIA VIANA\*\*

## RESUMO

Os centros urbanos surgiram devido às heranças históricas ou econômicas, caracterizando-se como áreas multifuncionais, com maior concentração de atividades econômicas, boa acessibilidade e intenso fluxo de pessoas e veículos. Tendo em vista o crescente interesse em função da importância dos centros urbanos para as cidades brasileiras, o presente artigo tem como temática a Reabilitação Urbana no Centro de São Vicente, no litoral do estado de São Paulo. O projeto proposto baseia-se na análise do entorno e nas necessidades da área central, buscando melhorar a qualidade das estruturas urbanas e dos espaços públicos, em especial das vias e praças existentes no Centro. Proporcionar assim, melhor acessibilidade e um novo desenho urbano, visando o bem-estar dos moradores, comerciantes e visitantes que utilizam esse espaço. A proposta principal do plano urbanístico é a criação de um corredor cultural que possa reabilitar os espaços de lazer e cultura no eixo da rua comercial denominada Martim Afonso. Criar assim, uma efetiva integração entre as praças existentes no circuito centro-orla da praia, com a valorização dos espaços públicos, dos pontos turísticos e de relevância histórica. Dentro do plano urbanístico proposto, o objeto principal do projeto de intervenção é a Praça Barão do Rio Branco, levando em consideração todo o contexto histórico e a sua importância para o município de São Vicente e região da Baixada Santista.

## PALAVRAS-CHAVES

1. Reabilitação Urbana. 2. Intervenção em Centros Urbanos. 3. Centro de São Vicente. 4. Corredor Cultural Martim Afonso. 5. Praça Barão do Rio Branco.

\* Graduada no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos em 2017. E-mail: arqthamires.oliveira@gmail.com

\*\* Doutora em Ciências Sociais pela PUC SP, mestre pela FAUUSP e graduada pela FAU PUC Campinas. Professora e consultora na área de Planejamento Urbano e Regional, lecionando no curso de Arquitetura e Urbanismo da UniSantos e líder do grupo de pesquisa Observatório Socioespacial da Baixada Santista - Observa BS. E-mail: moviana@uol.com.br

## INTRODUÇÃO

O presente artigo trata do projeto de Reabilitação Urbana do Centro de São Vicente através do “Corredor Cultural Martim Afonso” que resulta do Trabalho de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos, elaborado em 2017, sob orientação da Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mônica Antonia Viana.

A partir da metodologia adotada, através de pesquisas bibliográfica e documental, levantamentos de campo e análises que sistematizaram o diagnóstico foram elaboradas propostas de intervenções urbanas em diferentes escalas para o Centro e seu entorno. Estas estão condizentes com as necessidades locais levantadas e no contexto da realidade do município e da região metropolitana da Baixada Santista – RMBS, hoje composta por 9 municípios.

Para tanto, é preciso entender a importância da cidade, do espaço urbano, como produto histórico e social, considerando que hoje a maioria da população brasileira mora em cidades. Trata-se, portanto, de um tema recorrente em diversas áreas, principalmente quando se fala de qualidade de vida e do bem-estar de uma população. Afinal as cidades cresceram em função do processo de urbanização motivado pelos ciclos de crescimento econômico, a partir das áreas centrais, que geralmente concentram grande parte dos postos de trabalho ligados ao comércio, serviço e institucional, tornando-se áreas de grande interesse histórico-cultural e econômico.

Cabe destacar, que os centros urbanos são áreas que passam por um processo de centralização, onde há uma maior concentração das atividades econômicas e resulta no local onde os trajetos e percursos se convertem. De acordo com Villaça (2001) o centro não é o centro, ele se torna o centro devido a inúmeras circunstâncias, podendo ser decorrentes de um processo histórico ou econômico. Isso não é diferente no município de São Vicente, que além do Centro ter o comércio como atrativo, possui uma proximidade com a orla da praia, com os principais pontos turísticos e de interesse histórico cultural da cidade, o que gera uma dinâmica diferenciada se comparado com outros centros urbanos pelo Brasil ou pelo mundo. O que deve ser melhor explorado como potencial do município que é uma Estância Balneária por lei estadual, voltado ao turismo regional.

Para Vargas e Castilho (2006), a escolha das regiões centrais para a instalação de instituições públicas e religiosas é algo que já vem intrínseco na história, sendo assim o fluxo de pessoas, veículos e mercadorias provenientes do setor terciário tem tornado as regiões centrais locais, onde a dinâmica da vida urbana se torna mais presente.

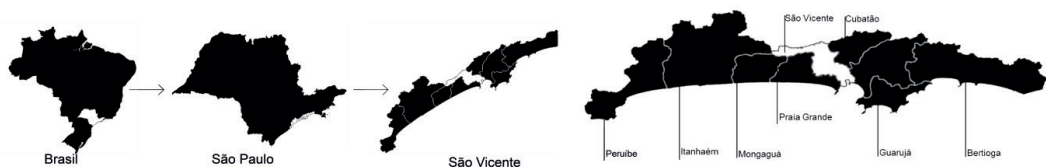
O Centro de São Vicente é um exemplo claro que as áreas centrais de uma maneira geral são reconhecidas como o “coração” da cidade e onde os principais edifícios se instalam. Os registros históricos da Vila de São Vicente fundada por Martim Afonso ainda estão presentes na região central como a Igreja Matriz, o Pelourinho e a Casa de Câmara onde hoje está sediada a Casa de Martim Afonso. A existência de infraestrutura consolidada e sua localização privilegiada fazem do Centro o local de conversão de trajetos e percursos, aonde as pessoas “vem e vão” em função da concentração de vários usos e atividades, portanto constituindo-se na principal centralidade da cidade e do comércio popular da RMBS.

## 1. CARACTERIZAÇÃO DE SÃO VICENTE

São Vicente é considerada a “célula-mater da nacionalidade” em função da sua origem que tem início na fundação da vila em 1532 pelos portugueses com a chegada de Martim Afonso de Souza. Portanto a sua história confunde-se com a própria história da origem do país. (Viana, 2010)

O município localiza-se no litoral paulista, a apenas 70 Km da capital, e está inserido na área central da Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS, criada em 1996 e que abriga também os municípios de Bertioga, Guarujá, Santos, Cubatão, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe (Figura 1). A área insular de São Vicente está conurbada com a cidade de Santos, que por abrigar o maior porto da América Latina, apresenta boa acessibilidade através das principais rodovias que interligam a capital e ao interior do estado por meio do Sistema Anchieta-Imigrantes.

Figura 1 - Inserção e articulação regional do município de São Vicente.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 14.

O município tem sua economia baseada no comércio e no turismo, abrigando uma população de 360.380 habitantes segundo estimativas do IBGE/2017, distribuídos em uma área de 148,424 km<sup>2</sup> onde grande parte dessa população reside na área insular do município, que apresenta alta densidade populacional de 2.428,04 hab./Km<sup>2</sup>. A maioria da população tem renda de 1 a 5 salários mínimos, segundo dados do IBGE (2010) e na sua maioria é composta por crianças de 5 a 9 anos e de jovens de 14 a 19 anos. Todavia, após sete anos desde o último censo, pode-se avaliar que essa população envelheceu, passando a ser composta atualmente em sua maioria por jovens.

O município é formado por diversas características que o tornam único, sejam os aspectos ambientais ou a configuração do espaço urbano, portanto o espaço físico-territorial é o que o define. Dentre esses aspectos, o primeiro item a ser compreendido é a dinâmica espacial da cidade, que esta dividida pelo canal dos Barreiros em duas partes: a Área Insular localizada na ilha de São Vicente, que abriga a maior parte da população na área urbana já consolidada; e a Área Continental, que também possui uma área urbana em processo de expansão, todavia grande parte de seu território são áreas de proteção ambiental e rural.

São Vicente apresenta uma rica rede hidrográfica, em especial na área continental. A cobertura vegetal é predominantemente de Mata Atlântica e de ecossistemas reduzidos, devido à alta densidade demográfica, principalmente na Área Insular. Portanto, os ecossistemas presentes estão de forma concentrada na Área Continental, onde encontram-se importantes remanescentes de restinga e vastas extensões de manguezais, de Florestas Ombrófilas Montana, Submontana e de Terras Baixas. A planície litorânea é o relevo predominante na área urbanizada, porém não é o único. O relevo vicentino conta ainda com a presença de vários morros<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Morro Itararé, Morro Voturuá, Morro Cotupê, Morro dos Barbosas e Morro Ilha Porchat na área insular; e na área continental exemplares de esporões, como o Esporão Pai Mathias e o Esporão Mãe

Em função dessa riqueza ambiental foram criadas áreas protegidas por legislação específica no município: o Parque Ecológico Voturuá, o Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), o Parque Estadual Xixová-Japuí (PEXJ), a APA Marinha Litoral Centro (APAMLC), sendo os três últimos, unidades de conservação. Cabe destacar que o PESM e o PEXJ representam 68,75% da área territorial do município. (PADOAN, 2016).

No tocante a infraestrutura urbana, São Vicente possui grande parte de sua área servida de abastecimento de água, sendo que na Área Insular essa cobertura chega a quase 100%. Na Área Continental, assim como na Área Insular, os locais onde existem assentamentos precários com habitações irregulares não há rede de abastecimento de água. A cobertura do esgotamento sanitário atende menos áreas e habitantes, isso ocasiona, em muitos lugares do município, um descarte irregular desses resíduos em córregos, rios e até mesmo no mar, comprometendo a saúde pública e a balneabilidade das praias e corpos d'água, o que fica ainda mais comprometido com os graves problemas de macrodrenagem no município.

O transporte coletivo em de São Vicente ocorre de três maneiras: as vans ou lotações, ônibus e o veículo leve sobre trilhos (VLT), recentemente implantado. O primeiro é um transporte municipal que liga os bairros do município e os dois últimos ligam a cidade de São Vicente às demais cidades, como Santos, Praia Grande e Peruíbe. Além do transporte individual, como carros, motos e táxis, os vicentinos podem circular pela cidade por meio de bicicletas usando a ciclovía que passa pela orla e pela linha vermelha, mas que ainda não contempla muitos bairros, tonando-se assim insuficiente.

Quanto a estruturação urbana, o uso do solo da cidade é definido basicamente por residências horizontais que ocupam grande parte dos bairros, principalmente na Área Insular. Porém essa ocupação residencial ocorre de forma verticalizada em áreas como a orla e nas vias principais como a Avenida Presidente Wilson. O comércio e serviços encontram-se na sua maioria na área central da cidade, onde também há grande concentração de edifícios públicos e institucionais. A área industrial fica restrita a Área Continental, tendo em vista que a única fábrica presente na Área Insular está desativada. Além desse uso, a área continental abriga na sua maior parte bairros populares, com a presença de conjuntos habitacionais e assentamentos precários, com habitações desconformes em áreas de proteção ambiental.

O sistema viário também deve ser levado em conta nesta análise, por ser indutor de ocupação. Este é composto por vias de trânsito rápido como as rodovias Imigrantes e Padre Manoel da Nóbrega, vias arteriais como a Av. Presidente Wilson e Av. Antonio Emmerich, contanto ainda com vias coletoras como a Av. Capitão Mor Aguiar e Av. Prefeito José Monteiro, que são responsáveis por ligar às vias arteriais e as vias locais.

A análise do uso do solo e do sistema viário em conjunto com a lei de zoneamento do município é de essencial importância para o entendimento dos compassos e descompassos entre a cidade real e as diretrizes legais de ocupação do território (cidade legal). O zoneamento é previsto pela Lei Complementar nº 271 de 29 de dezembro de 1999, que delimita e norteia as ocupações permitidas nas áreas da cidade. Assim como no uso do solo real, o zoneamento prevê que grande parte da área urbana seja ocupada por residências. Além disso, o zoneamento prevê as Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS especificadas no Plano Diretor, 1999. Outro aspecto de relevância é a delimitação da Zona de Comércio, Serviço e Indústria na região central e das áreas de interesse turístico, grandes potencialidades da cidade. Dentre elas a orla marítima, em especial a praia do Gonzaguinha, que está localizada bem próxima do Centro de São Vicente.

---

Maria, além da Serra de Cubatão e a Serra do Mar.

## 2. O CENTRO: ÁREA DE INTERVENÇÃO

A partir do diagnóstico geral do município de São Vicente, reduz-se a escala de abrangência para área de interesse de intervenção do projeto, ou seja, o Centro e seu entorno. Com base nos dados levantados, busca-se compreender o histórico de expansão e consolidação do Centro, a caracterização atual com a identificação das reais necessidades locais e das demandas do público alvo do plano urbanístico e do projeto de intervenção.

### 2.1 O CENTRO AO LONGO DOS ANOS – BREVE HISTÓRICO

A antiga Vila de São Vicente de 1532 preserva poucos exemplares de sua existência no bairro do Centro. Desde sua fundação a área central do município passou por um forte processo de transformações devido a vários acontecimentos históricos de âmbito local, regional e nacional.

Podemos dizer que a chegada de Martim Afonso a região no século XVI trouxe benefícios como a fundação da Vila, que com o tempo passou a ser povoada, a construção da Igreja Matriz e do Pelourinho, símbolos ainda presentes na área central de São Vicente. Além da criação da primeira Casa de Câmara, que hoje dá o título à cidade como Berço da Democracia das Américas. Porém, em 1542, um maremoto devastou a pequena Vila e obrigou seus moradores a habitarem o outro lado da ilha, região onde hoje encontrasse o Outeiro de Santa Catarina em Santos. Com isso, em 1546, o porto foi transferido para próximo ao canal do Estuário com a premissa de que a área era mais segura e apresentava melhores condições para navegação.

O fato da terra na região não ser apta para o plantio fez com que a pequena Vila de São Vicente entrasse em decadência por um período de quase 300 anos, com a retomada de sua ascensão somente no século XIX, quando houve a consolidação do Porto de Santos devido aos negócios ligados a cultura cafeeira.

Nesse processo a cidade de São Vicente que até então servia de ligação planalto-baixada, começou a ter uma ocupação e uma consolidação do espaço urbano na área onde já antes havia sido a Primeira Vila do Brasil. As ocupações nos 300 anos após a sua fundação ocorrem principalmente no raio que abrange Igreja Matriz e o Largo de São Francisco.

Com a expansão da cidade, as atividades comerciais começaram a se desenvolver na área central, principalmente após a inauguração do Mercado Municipal em 1929. Esses comércios, ainda que modestos, instalaram-se na área próxima a Igreja Matriz e nos arredores do mercado.

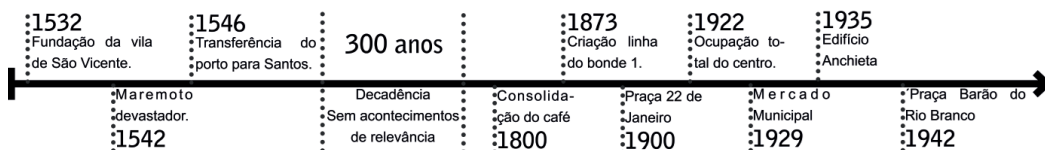
A implantação da Linha 1 do bonde em 1873, que fazia a ligação da área central de São Vicente ao Centro de Santos, foi propulsora da expansão comercial de São Vicente, tendo em vista que alguns comércios começaram a se instalar próximo a extensão da linha de bonde.

Com isso a área central começou a ganhar uma dinâmica e vida própria, pelo comércio e pelas atividades relacionadas à administração pública. Em 1920, o Palácio Martim Afonso de Souza, construído em 1885 recebe a sede do Governo Municipal. Com a consolidação do Centro, ao longo dos anos o restante da cidade foi crescendo, a partir desse ponto, expandindo e ampliando por diversos fatores ligados a dinâmica regional e nacional. Como a expansão do Porto de Santos, a implantação do Polo Industrial de Cubatão e o incremento do Turismo de veraneio. Este último se expande na região muito em função dos investimentos<sup>2</sup> em grandes infraestruturas, como as rodovias Anchieta (1947) e depois Imigrantes (1976).

<sup>2</sup> Tais investimentos e empreendimentos econômicos geraram grande fluxo migratório para a RMBS a partir da década de 1950, tornando São Vicente periferia de Santos, que passa a ter característica de município dormitório.

Cabe destacar, que dentro da área central do município de São Vicente, um eixo comercial possui uma dinâmica diferenciada, trata-se do trecho que liga as três principais praças do município, a Praça Coronel Lopes de Souza (ca. 1900), a Praça Barão do Rio Branco (1942) e a Praça 22 de Janeiro (1900), objeto de intervenção do plano urbanístico e projeto de reabilitação proposto.

Figura 2 - Linha do tempo com os acontecimentos mais relevantes.

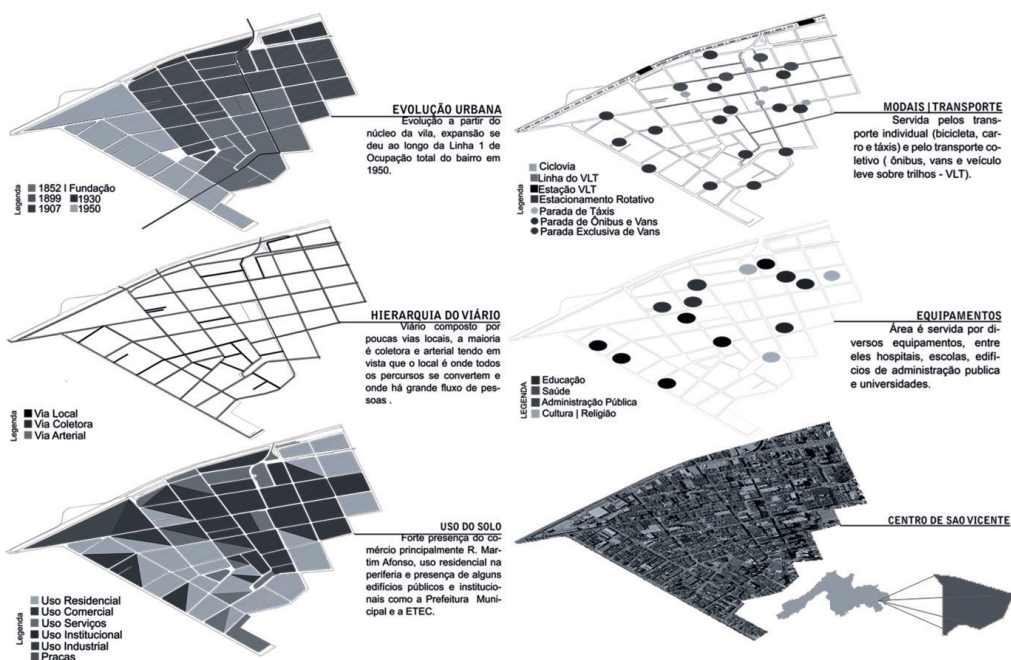


Fonte: Oliveira, 2017, p. 44.

## 2.2 CARACTERIZAÇÃO DO CENTRO

Para compreender os vários aspectos que caracterizam o município de São Vicente, foram elaborados diversas bases cartográficas que espacializam cada uma das temáticas de interesse na análise da produção do espaço urbano, como a evolução urbana, a hierarquia do sistema viário, uso do solo, os modais de transporte e equipamentos públicos existentes. Com base neste diagnóstico, a figura a seguir apresenta um diagrama onde é possível observar de que forma cada uma dessas temáticas é importante na estruturação Centro de São Vicente que conhecemos hoje.

Figura 3 - Mapas de caracterização do Centro de São Vicente.



Fonte: Oliveira, 2017.

Analisando de forma crítica e integrada esse diagrama foi possível identificar que o bairro do centro inicia-se pela Praça João Pessoa, onde hoje ainda encontra-se a Igreja Matriz e o Mercado Municipal, expandindo-se a partir da criação da Linha 1 do bonde, até estar completamente ocupado na década de 1950.

Pode-se verificar que o Centro tem uso misto, composto majoritariamente por comércios e prestadores de serviços, todavia há também a presença de residências nas franjas da área central. O comércio local é diversificado e está concentrado nas ruas comerciais Martim Afonso e Frei Gaspar. É caracterizado pelo comércio de roupas, artigos de beleza e utilidade doméstica, tendo ainda estabelecimentos que prestam diversos serviços. As residências são mais presentes nas áreas periféricas do Centro como nas Ruas Visconde de Tamandaré, Marquês de São Vicente e do Colégio. Porém é possível observar que existem edifícios residenciais principalmente na Rua Martim Afonso bem próximos ao comércio, isso é de extrema importância, pois gera vida ao Centro. Cabe destacar também a presença do Shopping Brismar na Rua Frei Gaspar, inaugurado em 2007 pelo grupo Mendes, que veio fortalecer ainda mais a centralidade comercial do Centro.

Dentro de muitos centros urbanos as ruas comerciais se destacam por conta de seu dinamismo e contribuição para a atividade da região central. De acordo com Vieira Filho (2011, p. 2) as ruas comerciais são a somatória de dois conceitos, sendo eles o de rua e de comércio, elas são o caminho público onde ocorre a relação de troca, convivência e de conversação. Com base nos conceitos citados por Vieira Filho (2011 p. 2), entende-se por rua um espaço onde ocorre a circulação de pessoas e veículos, local de acesso às residências, já o conceito de comércio é definido como o ato de comprar e vender mercadorias.

Outro ponto de suma importância é a presença de equipamentos e edifício da administração pública municipal, como a Prefeitura Municipal, o Complexo Administrativo Municipal – CAM, além de contar com inúmeros edifícios relevantes para a história local e para o turismo, como a Casa Martim Afonso e o Instituto Histórico Geográfico que também fazem parte do Centro.

Pode-se considerar que a região central do município de São Vicente atende a denominação de “Centro Histórico”, por abrigar a área de origem, o núcleo urbano e centro de negócios da cidade, considerando que além das atividades comerciais, o mesmo possui atividades religiosas, de lazer, políticas e financeiras.

Quanto a hierarquia do sistema viário é composta principalmente por vias arteriais e coletoras, tendo em vista que o Centro é a área onde os percursos se convertem e o local onde todas as linhas de ônibus, vans e o VLT passam de alguma maneira, garantindo a sua boa acessibilidade como principal centralidade do município.

## 2.3 DIAGNÓSTICO

A partir do diagnóstico elaborado foi possível identificar que o Centro de São Vicente teve início devido a inúmeros acontecimentos históricos, entre eles a criação da linha do bonde que fez com que o bairro se expandisse, tendo sua ocupação consolidada nos anos de 1950. Essa ocupação ocorre na forma de inúmeros estabelecimentos comerciais varejistas, com a oferta de uma variedade de diversos produtos, pela presença de prestadores de serviços e vários equipamentos públicos, como também por edifícios residências de uso permanente e ocasional, caracterizando uma área de uso misto, com boa acessibilidade e infraestrutura urbana. Assim como analisado por Rolnik e Balbim (2005) quando afirmam que as áreas

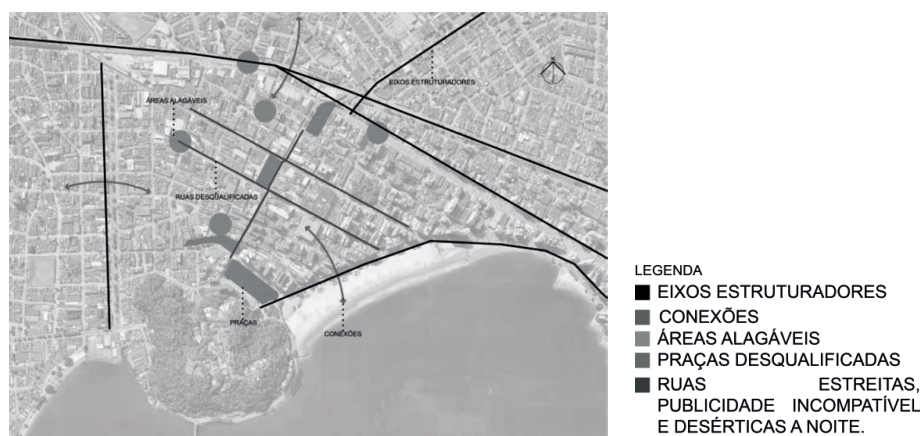
centrais são caracterizadas pela existência de uma infraestrutura, equipamentos e serviços públicos.

Essa centralidade do comércio que vem evoluindo junto com a cidade é um potencial que deve ser levado em conta na elaboração do plano e projeto de intervenção urbana. Um diferencial do Centro Vicentino dos demais centros urbanos é sua intensa atividade devido a proximidade com os principais pontos históricos, culturais e a orla da praia, fazendo com que essa conexão seja um potencial da área central. Além disso, a presença de um Shopping Center e moradias no Centro traz vitalidade e vida para área, evitando a decadência e abandono como vemos em outros centros históricos.

Por todo seu potencial como principal centralidade, é o lugar aonde chegam e saem todos os percursos, tanto para os demais bairros, como também para as outras cidades da região. Em função disso, a maioria das vias do Centro são classificadas como vias arteriais ou coletoras, visando suportar o intenso fluxo de veículos que passa na área central, além da proximidade dos principais eixos estruturadores da cidade, também utilizados como percurso metropolitano para quem se desloca para o litoral sul, em especial Praia Grande.

Por outro lado, o Centro enfrenta alguns problemas estruturais como áreas que alagam devido a insuficiência das galerias pluviais ou mau posicionamento das bocas de lobo, calçadas estreitas que impossibilitam a mobilidade plena dos pedestres, poluição visual e por deposição de lixo e um desuso no período noturno em áreas onde grande parte da ocupação é apenas comercial.

**Figura 4 - Mapa síntese do diagnóstico do Centro de São Vicente.**



Fonte: Oliveira, 2017, p.60.

### 3. O PROJETO: CORREDOR CULTURAL MARTIM AFONSO

#### 3.1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Uma das questões a ser levantadas quando se planeja este tipo de intervenção é “por que fazê-la?”. Para responder esta questão se faz necessário o entendimento das causas das intervenções, que no caso dos centros urbanos muitas vezes são as deteriorações e degradações. Segundo Vargas e Castilho (2006, p. 3), “deteriorar é equivalente a estragar, piorar e inferiorizar. Já a palavra degradação significa aviltamento, rebaixamento e desmoronamento.”



Para intervir é necessário dispor uma maior atenção às heranças históricas e patrimoniais da área, deve-se avaliar seu caráter funcional e sua relação com a estrutura urbana, afim de que a intervenção seja benéfica e integrada. As intervenções feitas nos dias atuais destinam-se a recuperação dos centros, visando o uso das infraestruturas anteriormente instaladas, melhoria na imagem da cidade e a perpetuação da história que gera na população um sentimento de pertencimento.

Essas intervenções são classificadas tanto por autores engajados no assunto, como por discussões ocorridas nos CIAM's.<sup>3</sup> Como a Carta de Lisboa (1995) resultado de um desses congressos de arquitetura que ocorrem desde 1928.

Nos anos 1960, com o fim da Segunda Guerra Mundial, os conceitos relacionados aos processos de intervenção em centros urbanos tornaram-se frequentes e as ações em sítios urbanos foram mais significativas. Isso desencadeou um pensamento crítico em relação as demolições em grandes áreas da cidade visando a expansão.

O prefixo “RE” presente em muitos planos urbanísticos, surgiu nesta época e deu origem a termos como reabilitação, revitalização, renovação entre outros que podem ter variações de significado com base nas Cartas Patrimoniais.

De acordo com Vargas e Castilho (2006, p.7) os processos de intervenções em centros urbanos dividem-se em três períodos. Sendo eles expostos resumidamente no quadro a seguir:

<b>Renovação Urbana (1950 - 1970)</b>	<b>Preservação Urbana (1970- 1990)</b>	<b>Reinvenção Urbana (1970 - 1990)</b>
Esse modelo é voltado à demolição para a criação do novo. Propostas do modernismo contidas na Carta de Atenas de 1933.	Contrapondo o modelo proposto pelos modernistas, surgiu a Carta de Veneza em 1964, com diretrizes que valorizam o tecido urbano e a ampliação dos conceitos relacionados a monumentos históricos que influenciou os projetos de Preservação Urbana.	Período caracterizado pela união público-privado visando melhoria da imagem da cidade reconstruindo ou reinventando o ambiente já construído.

Em meio ao período de reinvenção, surge em 1995, um documento com a intenção de nomear os novos tipos de intervenções urbanas, a Carta de Lisboa, que definiu o conceito de reabilitação urbana, revitalização urbana e requalificação. Em seu primeiro artigo a carta dispõe sobre os temas acima citados, conforme quadro a seguir:

<sup>3</sup> Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM.

Reabilitação Urbana	Revitalização Urbana:	Requalificação Urbana:
Requalificar a cidade a partir intervenções destinadas a valorização das potencialidades do local com a melhoria das condições físicas da área construída por meio da instalação de equipamentos, infraestrutura e espaços públicos sempre mantendo a identidade do local visando ampliar a qualidade de vida da população.	Ações em áreas de decadência a fim de relançar a vida econômica e social.	ações em locais funcionais da “habitação”, dá atividade adaptada a área.

Figura 5 - Diagrama dos “Re’s” aplicados ao urbanismo.



Fonte: Oliveira, 2017 pág. 66.

Foi possível assim classificar a intervenção a ser adotada na região central de São Vicente, tendo em vista que a área é contemplada por uma estrutura urbana consolidada, a vocação da região para o comércio, turismo e cultura por conta de seus edifícios com valor histórico. Assim o conceito de Reabilitação Urbana é o que melhor se encaixa na proposta de intervenção, visando melhorar as condições físicas do local com intervenções benéficas a todos os sujeitos sociais.

### 3.2 AS VÁRIAS ESCALAS DO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA

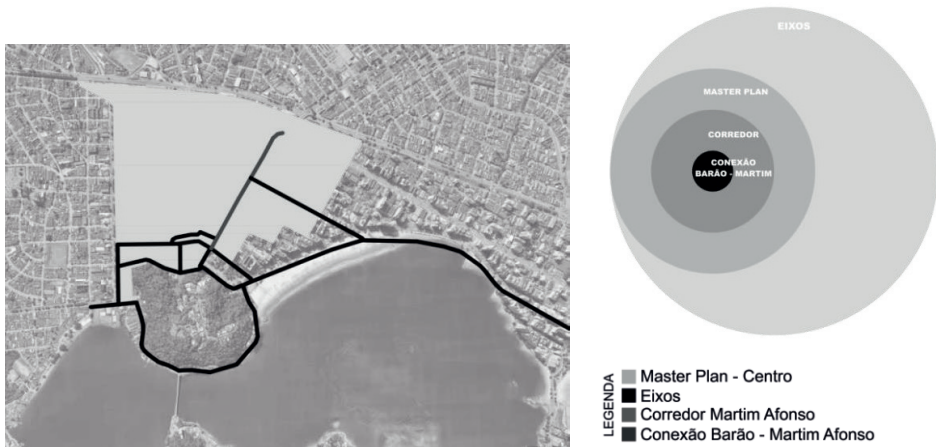
O projeto divide-se em quatro escalas de intervenção com objetivo de promover a reabilitação do Centro de São Vicente, através de um plano de conjunto, em que cada escala de intervenção visa atender um setor da área central.

Desta forma, a primeira escala é o “masterplan”, ou seja, o plano geral que abrange diretrizes e iniciativas possíveis para reabilitação do Centro. Estas devem ser tomadas com prioridade a fim de solucionar as problemáticas gerais levantadas pelo diagnóstico criando condições para a realização do projeto específico. A segunda escala é dos eixos, esses tem a função de criar conexões entre as três principais potencialidades da cidade, o turismo balneario, o patrimônio histórico-cultural existente e o centro comercial e de serviços.

O projeto do corredor cultural é a terceira escala de intervenção, no intuito de fazer a conexão entre as quatro principais praças da região central, com a proposição de áreas de circulação compatíveis com a demanda, mobiliário urbano e áreas de lazer que sejam convidativas e confortáveis para usufruto das pessoas nesses ambientes. A quarta escala de intervenção é

a conexão entre o último trecho da Rua Martim Afonso com a Praça Barão do Rio Branco. Essa conexão tem por finalidade a criação de área de lazer e contemplação agradáveis aos moradores, comerciantes, transeuntes e usuários da praça, além de remodelar a Praça Barão do Rio Branco de forma que seja possível criar novos espaços e resgatar alguns usos como áreas de jogos e espaços para permanência.

**Figura 6 - Mapa com a espacialização das quatro escalas de intervenção urbana e diagrama com as escalas de trabalho.**



Fonte: Oliveira, 2017, p. 83.

### 3.3 MASTER PLAN

Considerando o diagnóstico elaborado, o Master Plan será executado na totalidade da área do Centro de São Vicente, visando a melhoria da mesma e o bom funcionamento do projeto, assim foram elencadas e destacadas em um plano de massas.

**Figura 7 - Mapa com espacialização do Master Plan.**



Fonte: Oliveira, 2017, p. 85.

O MasterPlan proposto contempla as seguintes intervenções urbanas:

01. **Drenagem:** execução de um projeto de drenagem superficial e por galerias pluviais visando melhor escoamento da água, eliminando assim as áreas e pontos de alagamento.
02. **Calçada:** readequação do passeio público, através de melhorias no piso e ampliação de trechos para garantir a acessibilidade e os deslocamentos, priorizando os pedestres.
03. **Elementos Publicitários:** normatização dos elementos publicitários dos comércios através de uma legislação específica, visando promover a limpeza das fachadas e a despoluição visual.
04. **Mobiliário Urbano:** readequação do mobiliário urbano existente para qualificação dos espaços públicos e inserção de novos mobiliários urbanos em locais onde haja necessidade. Colocação de postes e luminárias para aumentar a iluminação e segurança.
05. **Percurso:** criação de um percurso turístico a pé visando conectar os pontos turísticos próximos à área do projeto, bem como um percurso de vans turísticas para ampliar os trajetos e possibilitar visitas a outros pontos turísticos da cidade.
06. **Ciclovía:** ampliação da ciclovía por algumas vias do bairro, visando melhorar a mobilidade urbana com a criação de novos trajetos e percursos.
07. **Comunicação Visual:** criação de um padrão de comunicação visual para atender as necessidades das pessoas nos deslocamentos e nas informações turísticas e de utilidade pública.

### 3.4 OS EIXOS

Considerando o comércio, o patrimônio histórico-cultural e as praias como as grandes potencialidades da cidade, foram propostos três grandes eixos de acordo com as suas características. (Figura 8):

- **Eixo histórico-cultural**

Compreende áreas de relevância histórica e cultural, seja pelo sítio urbano ou pelos edifícios ali existentes. São locais que contam a história da cidade e que são procurados pelos turistas. Sendo alguns deles são: a Ponte Pênsil, a Biquinha de Anchieta, a Praça 22 de Janeiro, a Igreja Matriz, a Casa de Martim Afonso, entre outros. Esse eixo tem como finalidade a ligação efetiva desses pontos e a criação de um passeio turístico que possibilite turista e os vicentinos a conhecerem de forma plena e acessível os locais relevantes da cidade.

- **Eixo balneário**

Compreende as áreas das praias que atraem turistas na temporada e os munícipes. Esse eixo das duas principais praias da cidade a Praia do Gonzaguinha e a Praia do Itararé de forma confortável, segura e acessível. Além de propiciar um calçadão versátil que visa o lazer, caminhadas e passeios pela orla vicentina.

- **Eixo comércio-serviços**

Compreende as duas principais ruas comerciais da cidade onde estão concentrados os principais edifícios de comércio e serviços, onde há um maior fluxo de pedestres. Esse eixo tem como finalidade criação de uma integração das áreas comerciais, a ligação das duas principais praias da cidade (Gonzaguinha e Itararé) de forma mais qualificada e acessível.

Cria um corredor que contempla espaços de lazer e forma uma ligação efetiva entre as quatro principais praças da região central.

Figura 8 - Mapa de espacialização dos eixos.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 87.

### 3.5 O CORREDOR CULTURAL MARTIM AFONSO

Conforme exposto anteriormente, para melhor detalhamento e execução do projeto de intervenção, escolheu-se o trecho a ser detalhado e projetado levando em conta aspectos específicos da área e os levantamentos, assim o “Eixo Comércio-Serviço”, foi o escolhido e denominado de “Corredor Cultural Martim Afonso”.

Corredor cultural<sup>4</sup> é a denominação dada a ligação entre os equipamentos culturais e/ou espaços públicos com interesse histórico patrimonial. É um instrumento usado na reabilitação de áreas que possuem um potencial histórico e cultural, como o Centro de São Vicente. Este é utilizado por diversas cidades no mundo a fim de resgatar e evidenciar os bens culturais, históricos e de memória da cidade. Desta forma, cria-se uma ligação efetiva entre os pontos de interesse, seja por um desenho de piso, sinalização, mudança de percurso ou criação de eixos de ligação.

Para tanto foi de fundamental importância a realização de levantamento de campo para analisar os vários aspectos sobre a área de intervenção. Este levantamento foi elaborado por meio de mapas falados e registros fotográficos que ajudaram a compor diagnóstico final e apontar as diretrizes a serem adotadas, esses são apresentados a seguir:

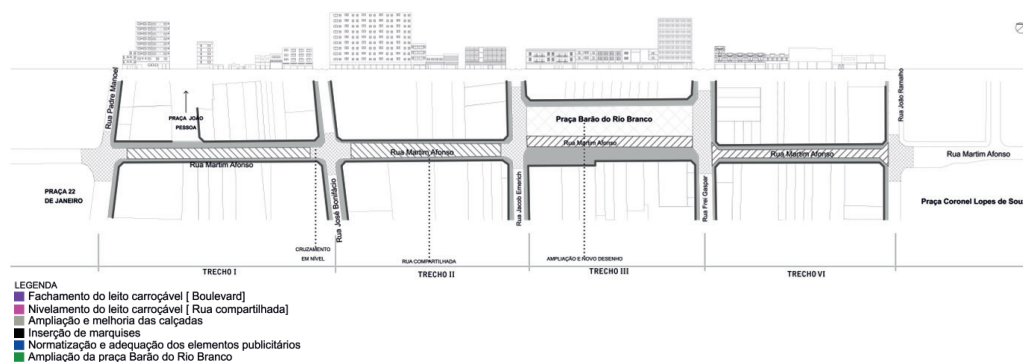
#### Diretrizes de intervenção

Embasado nos levantamentos feitos foi possível elaborar as diretrizes e traçar um plano de massas condizentes como as necessidades locais. Essas diretrizes são ações a serem tomadas para qualificação e valorização dos espaços públicos e pleno funcionamento do projeto de intervenção. As propostas estão detalhadas na figura 09 e listadas a seguir, conforme avaliação prévia da situação atual dos vários espaços:

<sup>4</sup> Dentre os exemplos brasileiros temos o Corredor Cultural do centro de São Paulo, que será estudado no próximo capítulo. A cidade do Rio de Janeiro também usou dessa ferramenta para revitalizar seu centro histórico, foi em meio a manifestação contra a deteriorização da cidade que o governo carioca cria o Corredor Cultural do Rio de Janeiro, que abrange os bairros da Lapa, Passeio Público, Cinelândia, Carioca, Praça Tiradentes, Largo São Francisco, Saara e Praça XV.

01. **Boulevard Martim Afonso:** Rua Martim Afonso com tráfego de carros e pouco espaço para o tráfego de pedestre. Proposta: fechamento da rua, transformando-a em um boulevard visando a primazia dos pedestres, mas possibilitando em casos excepcionais a passagem de veículos oficiais, como viatura, ambulâncias e carros forte.
02. **Calçadas:** passeios estreitos, com fissuras, buracos e falhas no piso, postes que avançam sobre a área de circulação impedindo a passagem. Proposta: readequação das calçadas, através de ações de melhorias no piso e ampliação de trechos visando melhorar a acessibilidade, os deslocamentos com a priorização dos pedestres.
03. **Conexões:** ausência de uma conexão entre as praças existentes. Proposta: criação de uma integração através do nivelamento, com novo desenho e a criação de um percurso por meio do piso.
04. **Marquises:** marquises ausentes e descontínuas em alguns trechos da rua. Proposta: instalação de marquises nos trechos que não existirem com objetivo de dar continuidade ao percurso criado, dando maior conforto e segurança aos usuários.
05. **Elementos publicitários:** elementos sem uma normatização, o que gera poluição visual pela quantidade excessiva de placas e visores, além da dimensão exagerada das mesmas. Propostas: normatização dos elementos publicitários dos comércios através de uma legislação específica visando a limpeza das fachadas e despoluição visual.
07. **Passagem segura ao pedestre:** os cruzamentos existentes no Centro não privilegiam a passagem e a segurança dos pedestres, principalmente nas áreas de grandes fluxos. Proposta: alargamentos das calçadas e criação de uma passagem em nível nos cruzamentos visando segurança e mobilidade dos pedestres.

Figura 09 - Plano de massas: Corredor Martim Afonso



Fonte: Oliveira, 2017, p.99.

### 3.6 RUAS COMPARTILHADAS

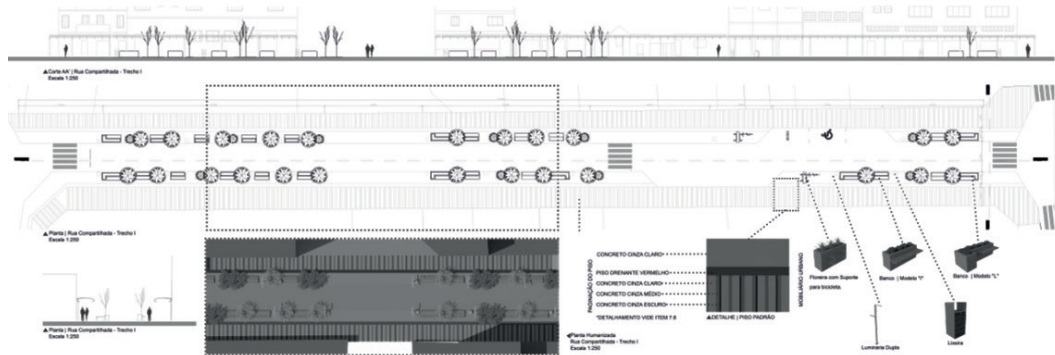
É uma ferramenta utilizada em muitos países para priorizar os pedestres sem extinguir totalmente a passagem de carro por essas vias, que é utilizada no protejo de intervenção no trecho da Rua Martim Afonso entre a Praça 22 de Janeiro e a Rua Jacob Emmerich.

Desta maneira as calçadas foram ampliadas ocupando as vagas de estacionamento criando assim espaços de permanência e contemplação com bancos, iluminação, paisagismo, duas baias, uma para atender a carga e descarga de mercadorias dos comércios da região e outra

com apenas três vagas de estacionamento, visando atender as pessoas com necessidades especiais, idosos e uma vaga para permanência máxima de 15 minutos para o embarque e desembarque de passageiros.

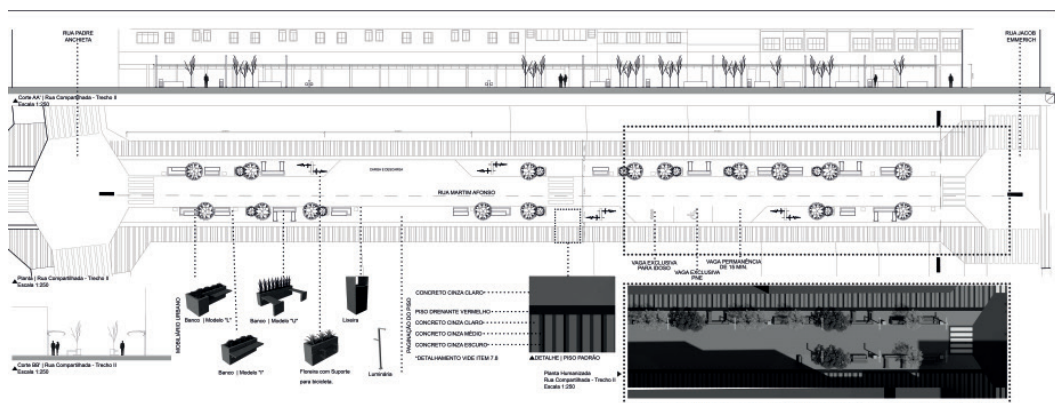
Além de possibilitar a mobilidade plena, tendo em vista que a rua é nivelada com o passeio, as ruas compartilhadas também possibilitam um maior controle da velocidade dos veículos que circulam na região, portanto uma ferramenta de suma importância para a segurança.

Figura 10 - Desenhos e detalhes da rua compartilhada – Trecho I.



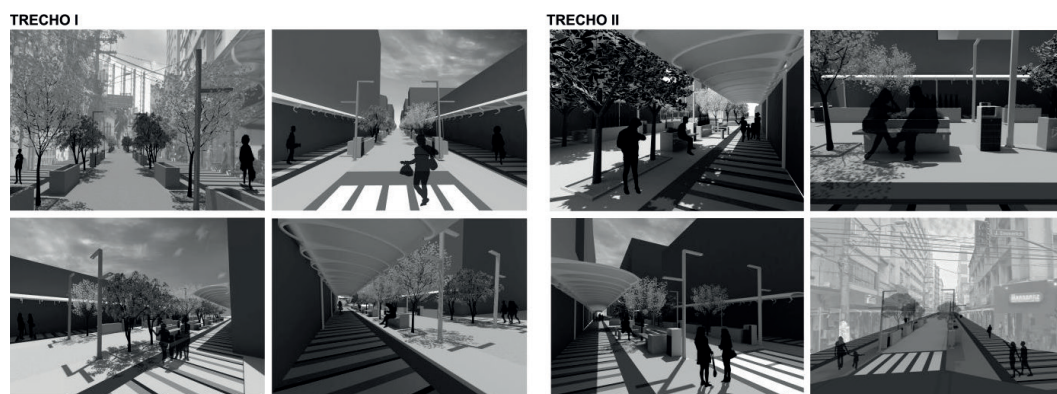
Fonte: Oliveira, 2017, p. 103.

Figura 11 - Desenhos e detalhes da rua compartilhada – Trecho II.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 105.

Figura 12 - Compilado de renders e vistas da Rua Compartilhada – Trecho I e II.



Fonte: Oliveira, 2017.

### 3.7 CONEXÃO PRAÇA BARÃO DO RIO BRANCO – RUA MARTIM AFONSO

Como referencial de projeto fez-se a pesquisa de projetos análogos como o Corredor Cultural de São Paulo, buscando subsidiar a intervenção no Corredor Cultural Martim Afonso. Para fazer conexão entre áreas próximas e de relevância histórica e cultural, criou-se na cidade de São Paulo o Corredor Cultural de São Paulo, através de intervenções urbanas que contemplaram novo desenho do piso, emplacamento e priorização do pedestre para conectar três pontos de extrema importância dessa área, sendo eles: a Praça do Patriarca, Teatro Municipal de São Paulo e Biblioteca Mario de Andrade.

Dentre todas as intervenções propostas para a capital muitas poderiam ser realizadas em São Vicente, porém devem ser consideradas as especificidades do local. Como em São Paulo, São Vicente possui edifícios de relevância histórica e cultural próximos, porém sem nenhuma conexão efetiva. Além disso, São Vicente possui o centro próximo às praias sendo possível a criação de uma tripla conexão (comércio- praia - histórico).

Dentre as ações elaboradas para a capital, algumas poderiam ser viabilizadas no centro vicentino, como: valorização do pedestre e a acessibilidade com o alargamento das calçadas; Incentivo ao uso de trajetos mistos; faixa reforçada para passagem de veículos especiais em locais onde o leito carroçável será fechado; uso de intervenções pontuais como modelo para requalificar outras áreas da cidade; sinalização e comunicação visual através de placas e totens padronizados; normatização dos letreiros e placas.

O projeto de Requalificação Urbana na Rua Vidal de Ramos na cidade de Florianópolis ocorreu através de uma ação conjunta dos lojistas visando aumentar a atividade e a qualidade dos espaços visando resgatar os consumidores que trocaram as ruas pelos shoppings centers. Essas melhorias ocorreram nas calçadas, com inserção de um novo mobiliário urbano, adequação das fachadas das lojas com na normatização da publicidade e a pavimentação das ruas com a intenção de reduzir a velocidade dos veículos gerando segurança aos pedestres, além de melhorias na drenagem.

A semelhança entre a Rua Vidal de Ramos e a Rua Martim Afonso esta no seu grande potencial comercial e na possibilidade de criar novas áreas que atraia os compradores e a população, seja com um novo desenho de piso ou mobiliário urbano renovado.



Outro projeto pesquisado foi a intervenção no Largo da Batata em São Paulo que guarda semelhanças com a Praça Barão do Rio Branco de São Vicente. Com o Projeto de Operação Urbana Faria Lima, a Prefeitura Municipal de São Paulo abriu um concurso em 2001, no qual o projeto do arquiteto e urbanista Tito Lívio, foi o ganhador com um projeto que previa melhorias para o Largo da Batata com a proposição de áreas de lazer, como uma concha acústica, paisagismo coerente com a área, integração com o entorno. Porém a prefeitura não o executou de forma plena, assim a praça ficou inutilizada, pois não tinha nenhum atrativo que despertasse o interesse da população. Em função disso, os moradores e pessoas interessadas criaram o coletivo “A Batata precisa de você” a fim de transformar o espaço público existente em um local de uso constante criando uma identidade para o local através de iniciativas de apropriação.

Assim como na capital, Praça Barão do Rio Branco passa por um desuso nos dias atuais, assim como era o Largo da Batata, o local só de passagem das pessoas, perdeu sua função lazer ou contemplação. Dessa forma, o Largo da Batata sofreu diversas iniciativas a fim de recuperar a vida do local, entre as adotadas pelo coletivo, as mais relevantes e interessantes a São Vicente são: gerar o sentimento de pertencimento do espaço público pela população; atividades de lazer para os diversos grupos (feiras, shows e eventos); mobiliário urbano que se adequa as necessidades local; e a revalorização do espaço público.

## **A Praça Barão ao longo dos anos**

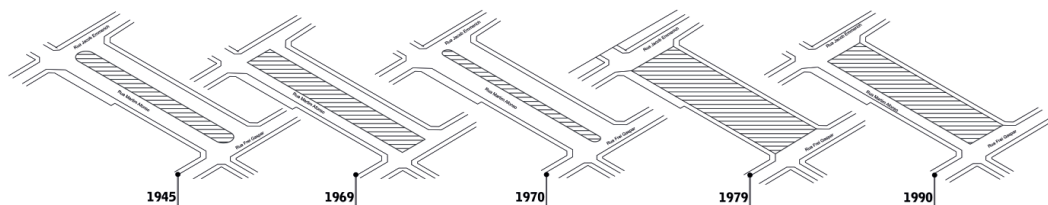
“A Praça Barão do Rio Branco foi um dos logradouros vicentinos que mais sofreu alteração, desde os primeiros anos do século.” (Instituto Histórico e Geográfico de São Vicente, 1982). Desde a década de 1940, a praça passa por constantes alterações, sendo essas de grande ou pequeno porte.

Inicialmente a praça que se localiza bem na área central do Centro de São Vicente tinha poucos edifícios a sua volta. Porém em 1945, o Prefeito da época desapropria a antiga estação de bonde e executa um projeto de ampliação da praça, criando um desenho de piso e grama-do mesmo que ainda tímido.

Posteriormente, a praça ganha uso permanente, tornando-se ponto de encontro para a os carnavais e eventos, isso se deve a Rádio Royal no Edifício Zuffo, localizado na esquina da Rua Martim Afonso com a Rua Frei Gaspar. Porém, com a consolidação do uso do automóvel e com os grandes planos viários, como os idealizados por Prestes Maia, o modelo rodoviarista ganha força nas cidades brasileiras e as vias passaram a ser valorizadas e indutoras da expansão urbana. Isso influenciou diretamente mais uma alteração na praça. Na década de 1970 houve a redução da Praça Barão do Rio Branco ao centro, tornando-se apenas um “canteiro” que possibilitaria a criação de ruas em ambos os lados para a passagem de automóveis.

Todavia, no final da mesma década, o Prefeito Koyu Iha, com objetivo de transformá-la em um boulevard, fecha as duas vias abertas na gestão anterior. Mesmo com sua valorização e iniciativas visando fazer com que a praça seja de uso dos moradores e pedestres, o automóvel é mais uma vez priorizado. No final dos anos 1990 com objetivo de melhorar o tráfego e o acesso a Praça 22 de Janeiro, a Rua Martim Afonso é reaberta. Tal medida confina a praça do lado direito em função da criação de áreas de estacionamento, pontos de táxis e um recuo dos dois lados da praça para uma área de carga e descarga a fim de atender os comerciantes. Esse desenho de praça é o que permanece até os dias atuais

Figura 13 - Diagrama da evolução do desenho da Praça Barão do Rio Branco.



Elaborado pela autora. Fonte: Oliveira, 2017, p. 109.

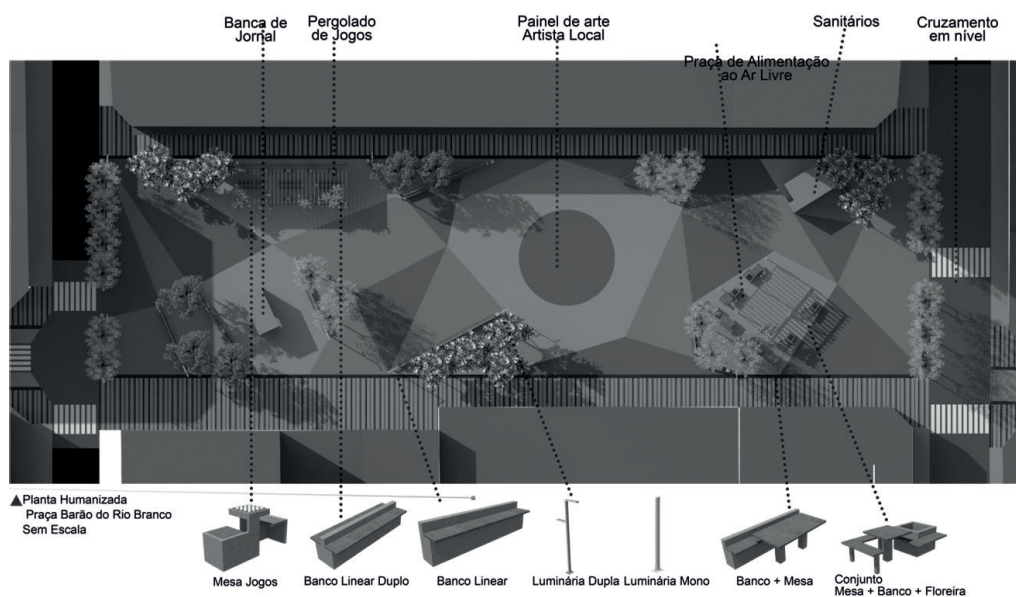
## Justificativa

Analisando o diagnóstico e os estudos de caso pesquisado para o desenvolvimento do projeto, foi possível chegar a uma proposta coerente para a Praça Barão do Rio Branco localizada no coração da área central de São Vicente.

O novo traçado tem influência da Praça Barão de 1940, onde ambos os lados eram fechados e a mesma possuía um traçado ortogonal com canteiros e um pergolado que abrigava bancos e mesas para jogos. Esses elementos ganharam uma releitura na proposta. Possibilitar a livre circulação, disponibilizar áreas para eventos, reuniões, shows e manifestações, criar espaços que sejam abertos, agradáveis e tenham funcionalidade na dinâmica da praça, foram aspectos levados em conta na elaboração do projeto. Também a criação de um Boulevard, com o fechamento da Rua Martim Afonso entre as Ruas Frei Gaspar e João Ramalho. Este visa a ampliação das calçadas e a continuidade do percurso proveniente da Praça 22 de Janeiro fazendo a interligação de forma plena até a Praça Coronel Lopes, popularmente chamada de Praça do Correio.

## Projeto da Praça Barão do Rio Branco – Reabilitação do Centro de São Vicente

Figura 14 - Planta humanizada da Praça Barão do Rio Branco com usos, paisagismo e mobiliário.



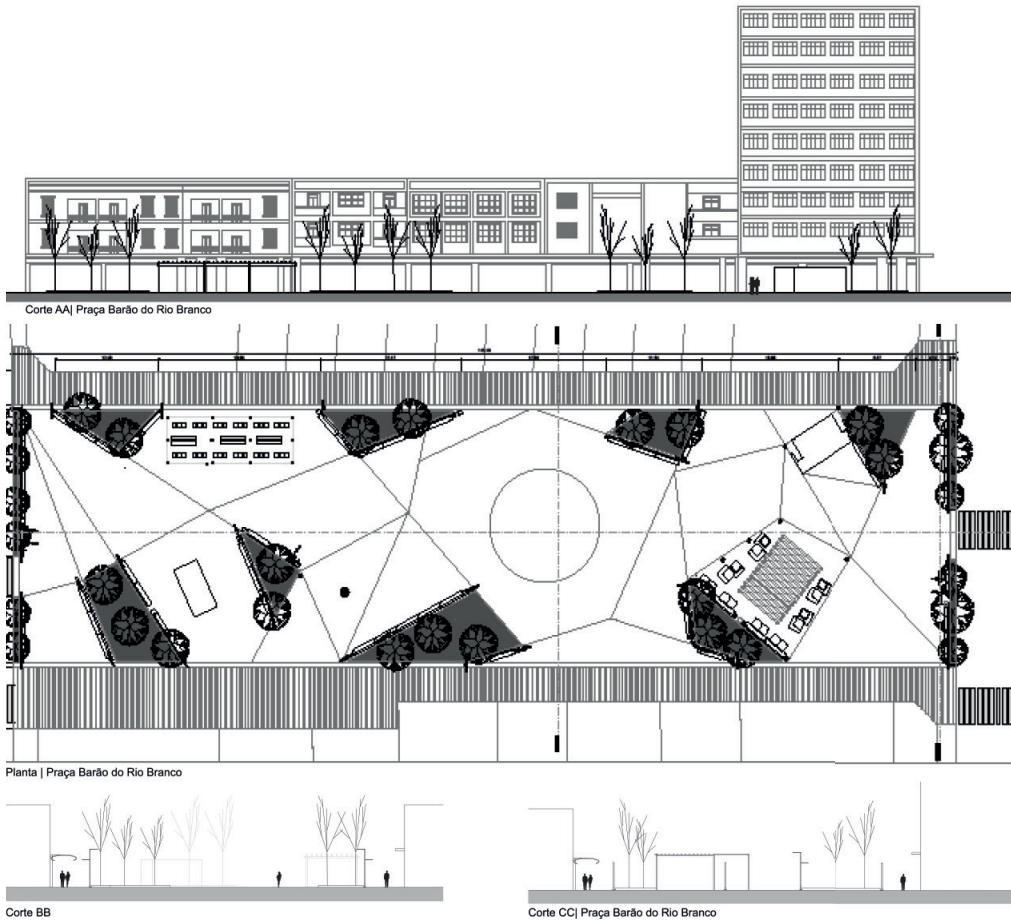
Fonte: Oliveira, 2017, p. 117.

Figura 15- Compilado de renders e vistas da Praça Barão do Rio Branco.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 116.

Figura 16 - Planta e cortes da Praça Barão do Rio Branco.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 116 e 117.

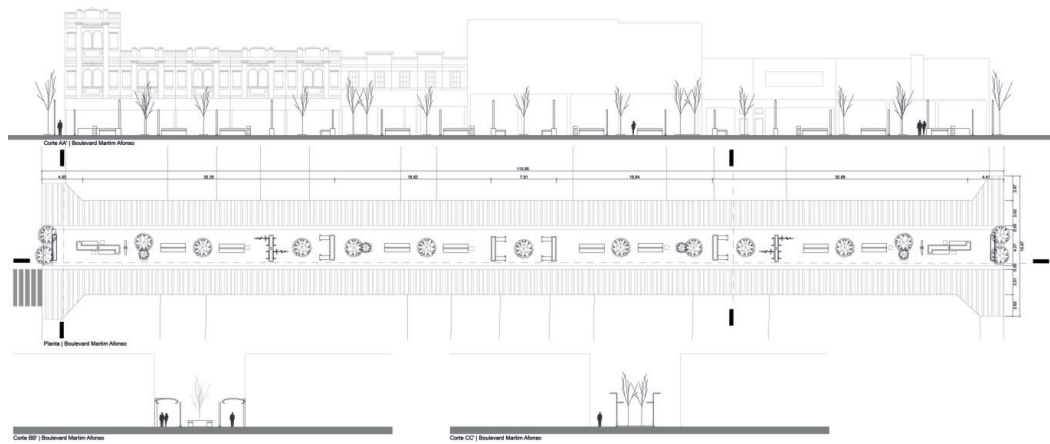
## Projeto do Boulevard Martim Afonso – Reabilitação do Centro de São Vicente

Figura 17 – Planta humanizada da Praça Barão do Rio Branco com usos, paisagismo e mobiliário.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 117.

Figura 18 - Planta e cortes do projeto da Boulevard Martim Afonso.



Fonte: Oliveira, 2017, pág 118 e 119.

Figura 19 - Compilado de renders e vista do Boulevard Martim Afonso



Fonte: Oliveira, 2017, p. 119.

### 3.8 DETALHAMENTO DO PROJETO DE INTERVENÇÃO

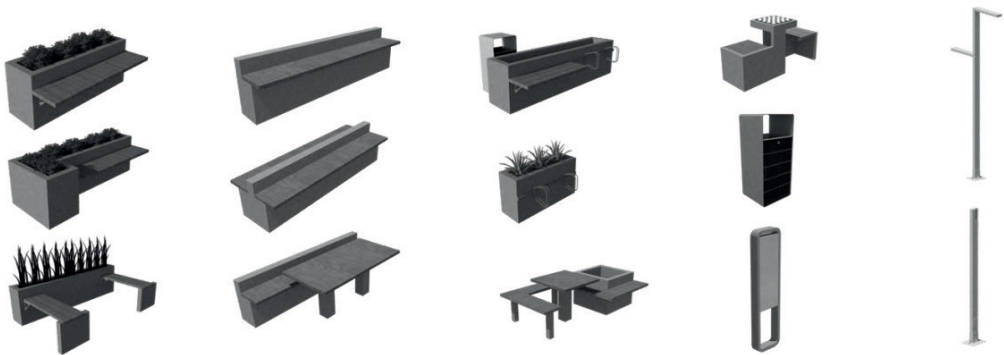
#### Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano desenvolvido para o projeto levou em consideração aspectos como a fabricação, transporte e durabilidade, além do uso de materiais sustentáveis e de fácil manipulação.

A fabricação, montagem, transporte e instalação deste mobiliário deve ficar a encargo da Companhia de Desenvolvimento de São Vicente - CODESAVI, tendo em vista que esta empresa de economia mista é a prestadora desse tipo de serviço ao município, onde lixeiras, bancos e demais mobiliários usados na cidade são produzidos por ela. Esta possui instalações apropriadas para execução deste.

Os principais materiais utilizados para a fabricação dos mobiliários são, o concreto armado pré-moldado por sua fácil execução e o *Wood PlasticComposit - WPC*, conhecido também como madeira plástica por ser um elemento sustentável e que tem alta durabilidade se comparado com a madeira natural. Salvo alguns mobiliários nos quais há uso de aço de forma parcial ou completa. Estes mobiliários podem ser divididos em bancos, nos quais serão utilizados seis modelos, os conjugados (conjuntos de mobiliários), mesas de jogos, luminária, lixeira e totens informativos.

Figura 20 – Modelos de mobiliário urbano desenvolvidos para o projeto.



Fonte: Oliveira, 2017, pág. 120.

Os principais materiais utilizados na fabricação do mobiliário urbano são:

**Wood PlasticComposit – WPC:** Composto feito a partir de plástico prensado que tem o resultado final uma aparência parecida com a madeira, além da sustentabilidade, a duração e a fácil manutenção são elementos fundamentais para escolha desse material. As dimensões deste material varia de acordo com o fabricante e com a sua aplicação.

**Concreto Armado - Pré-moldado:** Uso no mobiliário urbano, exceto nas luminárias e nas placas dos totem, o concreto é um dos materiais mais usados no projeto, esse como citado anteriormente será produzido pela CODESAVI, onde todos os elementos a base desse material serão feitos.

**Concreto Poroso - Piso Drenante:** é um tipo de concreto muito usado para pisos por conta de sua porosidade que permite a drenagem da água. Sendo assim de muita utilidade para locais nos quais pretende-se a não impermeabilização do solo e a criação áreas

permeáveis além das áreas verdes. Suas dimensões e coloração variam de acordo com o fabricante ou com as especificações de projeto, ele é leve, durável e de baixo custo. É um ótimo material para pavimentação de praças, parque cicloviárias e calçadas.

## Publicidade

A normatização dos elementos publicitários é algo de suma importância para a limpeza visual da região central de São Vicente. A ausência desse tipo de legislação faz com que os comerciantes locais abusem no tamanho das placas e merchandising e os instalam em locais inapropriados.

Tendo em vista essa problemática, esse item traz uma proposta padrão para a região central a fim de criar unidade e organização, criou-se assim dois tipos:

- **Publicidade de calçada:** é conhecida e aplicada na cidade, consiste em placas fixadas nas marquises existentes, essas ovaladas indicam ao transeunte quais lojas existem naquele calçadão.
- **Publicidade de testada:** É muito comum e usado em todo o mundo, são as placas que ficam sobre a testada do edifício indicando qual comércio ou serviço é realizado ali, contendo o nome da loja e contato. Essas seguem três tamanhos elaborados de acordo com o tamanho padrão da testada, sendo dividida em “P”, “M”, “G”.

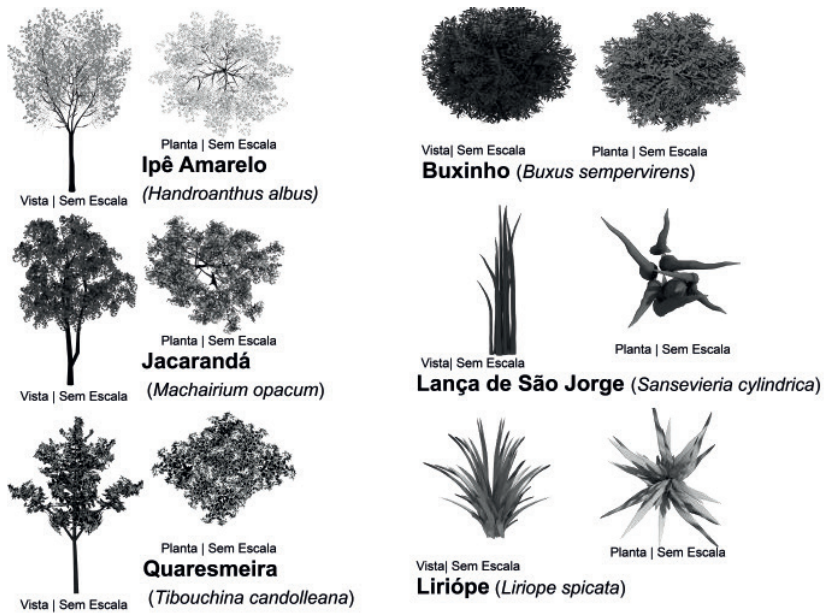
## Paisagismo

Tanto nos eixos, trechos de projeto e na Praça Barão do Rio Branco foram usados três tipos de vegetação: a arbórea, arbustiva e herbácea, detalhadas a seguir:

- **Arbórea:** compreende as árvores, foram escolhidas espécies que não prejudiquem o calçamento, que floresçam e que sejam densas para gerar sombra. As espécies escolhidas são o Ipê Amarelo (*Handroanthus albus*), Jacarandá (*Machairium opacum*) e Quaresmeira da Serra (*Tibouchina candolleana*).
- **Arbustiva:** compreende os arbustos, estes foram escolhidos de acordo com o canteiro ou mobiliário nos quais seriam inseridos, e alguns formam uma barreira entre dois locais, evitando a passagem ou mesmo proteger. As espécies escolhidas são o Buxinho (*Buxus sempervirens*), Lança de São Jorge (*Sansevieria cylindrica*) e Lírio-pe (Lirioespíca).
- **Herbácea:** Compreende a forração e grama, neste tipo de vegetação escolheu-se a que se adaptava melhor ao clima e suportasse pisoteio de animais e pessoas. Sendo elas: Grama de Santo Agostinho (*Stenotaphrum secundatum*) e Grama Batatais (*Paspalum notatum*).

Assim como o mobiliário, a manutenção dos jardins e canteiros é de responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento de São Vicente, no qual a Gerência de Limpeza Urbana é a responsável por esse serviço.

Figura 21 - Espécies arbóreas e arbustivas usadas no projeto



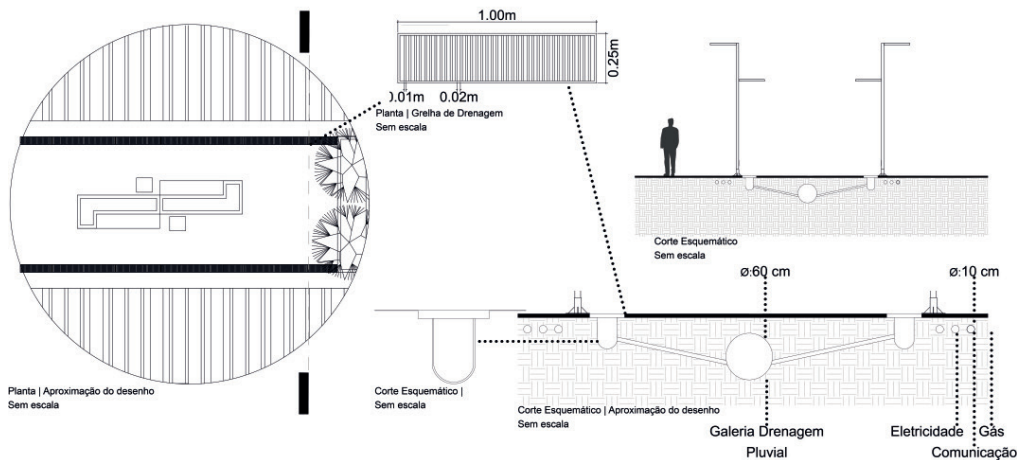
Fonte: Oliveira, 2017, p.129 e 130.

## Drenagem e Pavimentação

A drenagem e a pavimentação estão intimamente ligadas, sendo que para que a primeira ocorra de forma eficiente, a segunda tem que estar bem projetada e elaborada de acordo com as necessidades locais, desta maneira, com o fechamento da Rua Martim Afonso perdeu-se o abaloamento do leito carroçável que permite o escoamento da água. A solução adotada para que fosse mantida a drenagem foi a colocação de grelhas ao longo do trecho.

As grelhas (figura 22) captam a água e a escoam para as canaletas que passa por dutos para a galeria de drenagem de águas pluviais onde a mesma é transportada e deságua no canal ou rio mais próximo.

Figura 22 - Detalhamento da grelha de drenagem das ruas peatonais e compartilhadas.



Fonte: Oliveira, 2017, p. 131.

A pavimentação é dividida de acordo com o seu uso. Nas calçadas optou-se pelo uso de piso drenante e nas ruas compartilhadas uso de placas de concreto drenante.

**Figura 23 - Detalhamento da pavimentação nas calçadas e nas ruas compartilhadas.**

<b>Principais Agentes envolvidos no projeto</b>	
<b>Prefeitura Municipal de São Vicente:</b> Secretária de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas; Secretária de Meio Ambiente; Secretária de Comércio; Secretária de Turismo; Secretária de Cultura; Secretária de Assistência Social; Secretária de Trânsito e Transporte.	<b>Companhia de Desenvolvimento de São Vicente:</b> Gerencia de Obras; Gerencia de Manutenção.
	<b>Associação Comercial de São Vicente</b>
	<b>Governo do Estado de São Paulo:</b> Secretaria de Turismo.

Elaborado pela autora. Fonte: Oliveira, 2017 pág. 132.

### 3.9 ESTRATÉGIAS DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO DE INTERVENÇÃO

O projeto de intervenção proposto pode ser financiado através dos recursos provenientes do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento dos Municípios Turísticos - DADETUR da Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo. Este recurso é destinado para financiar projetos nas estâncias balneárias que privilegiem o turismo. É firmado um convênio entre a secretaria e o município a ser contemplado através da apresentação de um projeto que será avaliado primeiro pelo Conselho Municipal de Turismo, depois pelo Conselho de Orientação e Controle do Fundo de Melhoria das Estâncias, se aprovado os recursos serão liberados.

Além dos recursos provenientes do Estado, a criação de Parcerias Público-Privada (PPP) entre os comerciantes e empresários locais com a Prefeitura Municipal de São Vicente é de suma importância, visando a intervenção nas áreas não contempladas pelo DADE. Assim todo o projeto, nas suas diferentes escalas, poderia ser financiado e executado.

Para o planejamento, execução e bom andamento do projeto de intervenção diversos agentes estão envolvidos, são eles expostos no quadro a baixo:

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Intervir em áreas centrais é um desafio diário enfrentado por diversos profissionais que estão envolvidos com as questões de ordem urbana, social ou histórico-cultural, no contexto da realidade das cidades contemporâneas. As áreas centrais, em função da sua importância histórica e econômica, cada vez mais se tornam locais de grande interesse para intervenções urbanas em todo o mundo.

O Centro de São Vicente é um exemplo de que as áreas centrais de uma maneira geral são reconhecidas como centralidade, o “coração” da cidade, onde os principais edifícios do setor terciário, das instituições públicas e religiosas se instalam. O que gera grande fluxo de



peças, veículos e mercadorias, onde a dinâmica da vida urbana se torna mais presente. Assim como, os registros históricos da Vila de São Vicente fundada por Martim Afonso ainda estão presentes na região central como a Igreja Matriz, o Pelourinho e a Casa de Câmara onde hoje está sediada a Casa de Martim Afonso. A existência de infraestrutura consolidada e sua localização privilegiada fazem do Centro o local de conversão de trajetos e percursos em função da concentração de vários usos e atividades, portanto constituindo-se na principal centralidade da cidade e do comércio popular da RMBS.

O Centro Vicentino apresenta um diferencial por ter o comércio e serviço como atrativo, que se encontram muito próximos da orla da praia, dos principais pontos turísticos e de interesse histórico cultural da cidade. Isso gera uma dinâmica diferenciada se comparado com outros centros urbanos pelo Brasil ou pelo mundo. O que foi explorado como potencial pelo projeto de reabilitação urbana proposto nas suas várias escalas de intervenção.

O plano urbanístico geral (Masterplan) visa melhorar a qualidade das estruturas urbanas e dos espaços públicos, em especial das vias e praças existentes no Centro. A criação de um corredor cultural para melhorar as condições das áreas de maior fluxo, a remodelação da Praça Barão do Rio Branco e a criação de um Boulevard na Rua Martim Afonso foram às intervenções propostas dentro do plano geral a fim promover a reabilitação da área central de São Vicente, beneficiando os diversos sujeitos sociais que usam o Centro e a população de uma forma geral.

Cabe destacar a criação do corredor cultural Martim Afonso para reabilitar os espaços de lazer e cultura no eixo da rua comercial e criar uma efetiva integração entre as praças existentes no circuito centro-orla da praia, com a valorização dos espaços públicos, dos pontos turísticos e de relevância histórica. Como também o projeto de intervenção na Praça Barão do Rio Branco, levando em consideração todo o contexto histórico e a sua importância para o município de São Vicente e região metropolitana da Baixada Santista. Proporcionar assim, melhor acessibilidade e um novo desenho urbano, visando o bem-estar dos moradores, comerciantes e visitantes que utilizam esse espaço.

Pode-se concluir que o projeto de intervenção proposto pode ser mais um grande impulsionador do desenvolvimento do município de São Vicente.

## REFERÊNCIAS

- ALEX, Sun. *Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público*. São Paulo: Senac São Paulo, 2008. 291 p.:
- HOLANDA, Marina de. *O papel das ruas comerciais: Critérios e estratégias para sua gestão*. 2012. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-82931/o-papel-das-ruas-comerciais-criterios-e-estrategias-para-sua-gestao>>. Acesso em: 20 mar. 2017.
- INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE SÃO VICENTE. *Poliantéia vicentina: 450 anos de brasilidade 1532- 1982*. São Vicente: Editora Caudex, [19-]. 391 p.
- LANÇA, M. A. *São Vicente, a primeira Vila do Brasil*. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, v. 17, n.17, p. 102-114, 2005. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43403/47025>> Acesso em: 07 fev. 2018.
- OLIVEIRA, Thamires Domingues. *Corredor Martim Afonso: um novo percurso vicentino - São Vicente/SP*. 2017. 152 f. Monografia (Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Católica de Santos, 2017.
- PADOAN, Luiza Rodrigues. *Operação urbana Parque Bitarú/São Vicente*. 2016. 117 f. Monografia (Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Católica de Santos, 2016.

ROLNIK, Raquel; BALBIM, Renato Nunes. *Reabilitação de Centros Urbanos*. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

\_\_\_\_\_. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: Edusp, 2001.

VARGAS, Heliana Comin. *Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001. 335 p.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard. *Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.

VEQUIONE, Thais Ribeiro. *Largo da Matriz São Vicente – SP: requalificação urbana e primeira Vila do Brasil*. 2015. 133p. Monografia de conclusão de Curso de Arquitetura e urbanismo – UniSantos, 2015.

VIANA, Mônica Antonia. *Navegando pelas ondas do desenvolvimento: Baixada Santista em busca de um porto seguro - desenvolvimento, metropolização e os (des) compassos da gestão urbano-regional em múltiplos olhares sociais*. 2010. 449 f. Tese (Doutorado) Universidade Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/4204>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

VIEIRA FILHO, Luiz Carlos da Silva. *Ruas Comerciais: Visão Geral de um instrumento de requalificação urbana*. 2011. Disponível em: <<http://lares.org.br/Anais2011/images/594-812-1-RV.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

VILLAÇA, Flávio. *Produção e o uso da imagem do centro da cidade: O caso de São Paulo*. 1993. Disponível em: <<http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/sinop93.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

## ABSTRACT

The urban centers arose due to historical or economic inheritances, characterized multi-functional areas, with greater concentration of activities economic, good accessibility and intense flow of people and vehicles. Aiming at the growing importance of urban centers for Brazilian cities, the present article has the theme Urban Rehabilitation in the Center of São Vicente, in the coast of the state of São Paulo. The proposed project is based on the analysis of the environment and needs of the central area, seeking to improve the quality of urban structures and public spaces, especially the roads and squares of the Center. Therefore, better accessibility and a new urban design, aiming the well-being of the residents, merchants and visitors that use this space. The main proposal is the urban plan and the creation of a cultural corridor that can rehabilitate the spaces of leisure and culture in the axis of the commercial street Martim Afonso. To create an effective integration between the squares in the center-beach circuit, with the valuation of public spaces, historical sites. Within the proposed urban plan, the object of the intervention project is the Barão do Rio Branco square, taking into account the historical context and its importance for the municipality of São Vicente and Baixada Santista.

## KEY-WORDS

Urban Rehabilitation. Intervention in Urban Centers. Centre of São Vicente. Cultural Corridor Martim Afonso. Barão do Rio Branco Square.