

# **PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA O ENTORNO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ DE ANCHIETA - ES**

**Tatiane Zanoni Alvarenga**



**Universidade Federal do Rio de Janeiro**  
**Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO - FAU  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA - PROARQ**

**MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO**

**TATIANE ZANONI ALVARENGA**

**PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA O ENTORNO  
DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA – ES**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação (Mestrado Profissional) em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura.

Linha de Pesquisa: Projeto, gestão e sustentabilidade do patrimônio.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Andrea Queiroz Rego

Co-orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Rio de Janeiro  
Outubro de 2019


# PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA O ENTORNO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA – ES

TATIANE ZANONI ALVARENGA


Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Andrea Queiroz Rego  
Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Dissertação de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

Aprovada por:

  
\_\_\_\_\_  
Presidente, Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Andrea Queiroz Rego

  
\_\_\_\_\_  
Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

  
\_\_\_\_\_  
Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Virgínia Maria Nogueira de Vasconcellos

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr<sup>a</sup> Ana Maria Albano Amora

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr<sup>a</sup> Alice de Barros Horizonte Brasileiro

Rio de Janeiro

Outubro de 2019.

## Ficha catalográfica

ALVARENGA, Tatiane Zanoni.

Projeto de acessibilidade e mobilidade para o entorno do Santuário Nacional José Anchieta – ES / Tatiane Zanoni Alvarenga. Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2019.  
xi, 125f.: il.

Orientador: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Andrea Queiroz Rego

Co-Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Dissertação (mestrado profissional em Projeto e Patrimônio) – UFRJ/ PROARQ/  
Programa de Pós-graduação em Arquitetura, 2019.

Referências Bibliográficas: f. 111-114.

1. Acessibilidade e mobilidade. 2. Patrimônio religioso. I. Alvarenga, Tatiane Zanoni.  
II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,  
Programa de Pós-graduação em Arquitetura. III. Título.



## **Agradecimentos**

A Deus que me permitiu realizar o mestrado, me guiando e cuidando da minha família durante meus períodos de ausência.

A minha querida orientadora, Andrea Queiroz Rego, que me conduziu com excelência a orientação dessa dissertação.

À professora, Dr<sup>a</sup> Cláudia Carvalho Leme Nóbrega, pela sua co-orientação.

Aos membros da banca examinadora, que gentilmente aceitaram participar e colaborar com a dissertação.

Aos meus queridos e inesquecíveis colegas da Turma do Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio 2017, Ana Caroline Oliveira, Daniel Paiva, Emanuela Nogueira, Juliana Gomes, Nathalia Maldonado, Raquel Laffite, Thais Motta, Thiago Lima, Vanessa Campos e especialmente à Luciana Secron, pelas infinitas conversas durante as madrugadas.

Aos meus filhos Joao Victor, Rafael e Catharina e ao meu esposo, pela compreensão e apoio nos momentos de imersão nos estudos, principalmente durante minhas viagens semanais ao Rio de Janeiro.

Meus filhos, mesmo tão pequenos, nos momentos mais difíceis, mostraram-se fortes! Por vocês tudo vale à pena.

## RESUMO

### PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA O ENTORNO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA – ES

TATIANE ZANONI ALVARENGA

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Andrea Queiroz Rego  
Co-orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Resumo da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura.

O Santuário Nacional José de Anchieta, localizado no município de Anchieta, ao sul da capital Vitória, Espírito Santo, Brasil é um importante patrimônio religioso nacional, guardando a memória do fundador da Ordem dos Jesuítas, no Brasil. Foi tombado pelo SPHAN (atual IPHAN), em 1943; guarda documentos importantes da história brasileira e abriga parte dos restos mortais do missionário, configurando-se um espaço de peregrinação religiosa e de turismo, sendo expressivo marco de visitação, que contribui para a economia local. Apesar de seu valor, carece de melhorias, sobretudo no que tange à acessibilidade e instalações de apoio aos turistas, peregrinos. Este trabalho objetiva dotar de acessibilidade e mobilidade o entorno do Santuário, além de criar áreas de apoio aos frequentadores, visando à adequação deste bem às demandas atuais e propondo soluções que otimizem a sua visitação, mas garanta a permanência de sua ambiência, sem impacto no patrimônio religioso, nem na paisagem do entorno.

**Palavras-chave:** Acessibilidade e mobilidade, Patrimônio religioso, Santuário Nacional José de Anchieta

Rio de Janeiro - RJ  
Setembro de 2019

## ABSTRACT

### PROJECT OF ACESSIBILITY AND MOBILITY FOR THE ENVIRONMENT OF THE SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA – ES

TATIANE ZANONI ALVARENGA

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Andrea Queiroz Rego  
Co-orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Abstract of the Master's Dissertation submitted to the Postgraduate Program in Architecture, Faculty of Architecture and Urbanism, Federal University of Rio de Janeiro - UFRJ, as part of the requisites required to obtain a Master's Degree in Sciences in Architecture.

The José de Anchieta National Shrine, located in the municipality of Anchieta, south of the capital Vitória, Espírito Santo, Brazil, is an important national religious heritage, guarding the memory of the founder of the Jesuit Order in Brazil. It was listed by SPHAN (present IPHAN) in 1943; It keeps important documents of Brazilian history and houses part of the missionary's remains, constituting a space of religious pilgrimage and tourism, being a significant visitation landmark, which contributes to the local economy. Despite its value, it needs improvement, especially with regard to accessibility and support facilities for tourists, pilgrims. This work aims to provide accessibility and mobility to the surroundings of the Sanctuary, in addition to creating support areas for visitors, aiming at adapting this property to current demands and proposing solutions that optimize their visitation, but ensure the permanence of its ambience, without impacting the religious heritage, nor in the surrounding landscape.

**Keywords:** ACESSIBILITY and mobility, Religious patrimony, Santuário Nacional José de Anchieta.

Rio de Janeiro - RJ  
Setembro de 2019

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO 2 - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E DA PAISAGEM NO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA.....</b>	<b>17</b>
2.1 FORMAÇÃO DA PAISAGEM DO ENTORNO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA.....	17
2.2 A DINÂMICA DA PAISAGEM.....	31
2.3 ACESSIBILIDADE AO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA.....	37
<b>CAPÍTULO 3 - UMA REVISÃO DAS ZONAS DE PROTEÇÃO DO BEM.....</b>	<b>43</b>
3.1 AS DIFERENTES POLIGONAIS DE PROTEÇÃO: FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL.....	43
3.1.1 A proteção na esfera federal.....	45
3.1.2 A proteção na esfera estadual.....	47
3.1.3 A proteção na esfera municipal.....	48
3.2 ANÁLISE COMPARADA DAS ESFERAS DE PROTEÇÃO.....	54
3.3 <i>UMA PROPOSTA DE POLIGONAIS DE PROTEÇÃO – A ZONA DE AMORTECIMENTO E A ZONA DO BEM.....</i>	<i>56</i>
<b>CAPÍTULO 4 - O PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE AO PATRIMÔNIO.....</b>	<b>64</b>
4.1 O PLANO DE MOBILIDADE DE ANCHIETA – PLANMOB.....	65
4.2 DIRETRIZES DE MOBILIDADE NA ZONA DE AMORTECIMENTO.....	74
4.3 O PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NA ZONA DO BEM.....	79
4.3.1 Plano de Mobilidade na Zona do Bem - os circuitos motorizados....	80
4.3.2 O projeto dos pontos de apoio.....	96
4.3.3 As escadarias.....	101
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>109</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>111</b>

**APÊNDICES**

**ANEXOS**

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Estado do Espírito Santo, as compartimentações regionais, a capital - Vitória e o Santuário.....	14
<b>Figura 2:</b> Situação aproximada do conjunto arquitetônico de Nossa Senhora da Assunção, em Anchieta. Desenho de André Carloni. Ano: s/d. ....	19
<b>Figura 3:</b> Igreja Nossa Senhora da Assunção, s.d. ....	19
<b>Figura 4:</b> Vila de Benevente e Igreja Nossa Senhora da Assunção, 1790.....	20
<b>Figura 5:</b> Imagem 3D demonstrando as fases do desenvolvimento da Cidade de Anchieta.....	22
<b>Figura 6:</b> Foto atual da paisagem do morro do Santuário, vista da ponte sobre o Rio Benevente.....	23
<b>Figura 7:</b> Mapa de uso no Bairro de Anchieta, com a localização do Santuário. ....	23
<b>Figura 8:</b> Sequência de imagens – Cidade de Anchieta, Bairro da Penha e entorno do Santuário. ....	24
<b>Figura 9:</b> Edificações históricas preservadas no Bairro da Penha e suas conexões com o Largo do Santuário. ....	24
<b>Figura 10:</b> Mapa figura e fundo elaborado para o Bairro da Penha e parte sul do Rio Benevente.....	25
<b>Figura 11:</b> Imagem aérea do entorno do Santuário, de onde se vê toda vegetação do local. ....	26
<b>Figura 12:</b> Comparação da evolução urbana da cidade de Anchieta, vista da ponta de Quitiba. 1ª foto do século XIX e a segunda do século XXI. ....	27
<b>Figura 13:</b> Vista aérea com marcação dos cones de visão dos principais acessos ao Santuário. ....	28
<b>Figura 14:</b> A vista 1, fachada sul do Santuário, mostra as palmeiras que evidenciam o lugar do Largo. ....	28
<b>Figura 15:</b> Vista 2 (fundos), fachada oeste do Santuário. É possível ver a falta do controle construtivo no entorno do monumento.....	29
<b>Figura 16:</b> Vista 3 (fachada norte) lateral direita do Santuário. ....	29
<b>Figura 17:</b> Vista 4 da fachada leste, lateral direita do Santuário. ....	30
<b>Figura 18:</b> Mapeamento da vegetação no entorno do Santuário Nacional José Anchieta.....	31
<b>Figura 19:</b> Estacionamento dos ônibus no Largo, durante os horários de saída e entrada da escola. ....	35
<b>Figura 20:</b> Representação da apropriação noturna pelos usuários no Largo do Santuário. ....	35
<b>Figura 21:</b> Representação da apropriação cotidiana diurna pelos usuários no Largo do Santuário.....	36
<b>Figura 22:</b> Representação da apropriação diurna, em dias de eventos, pelos usuários no Largo do Santuário.....	36
<b>Figura 23:</b> Principais aceso à Cidade (eixos rodoviários) com a definição da área urbanizada (manchas acinzentadas).....	40
<b>Figura 24:</b> Poligonal do tombamento do entorno – esfera federal - IPHAN. ....	46
<b>Figura 25:</b> Poligonal do tombamento estadual incluindo a Hospedaria do Imigrante e o cemitério .....	47
<b>Figura 26:</b> Zoneamento Municipal - Área Especial de Interesse Cultural.....	48
<b>Figura 27:</b> Localização das edificações históricas no entorno do Santuário, a saber: (1) Porto de Cima; (2) Casa da Cultura; (3) Santuário Nacional; (4) Largo da Igreja; (5)	

Centro Cultural; (6) Colégio Irmã Maria Mattos; (7) Igreja Nossa Sra. da Penha; (8) Poço do Coimbra; (9) Cemitério e (10) Hospedaria do Imigrante. ....	49
<b>Figura 28:</b> Casa da Cultura .....	49
<b>Figura 29:</b> Santuário Nacional José Anchieta.....	49
<b>Figura 30:</b> Largo do Santuário Nacional José Anchieta com a castanheira. ....	50
<b>Figura 31:</b> Centro Cultural.....	50
<b>Figura 32:</b> Colégio Irmã Maria Matos. ....	50
<b>Figura 33:</b> Igreja Nossa Sr <sup>a</sup> da Penha .....	51
<b>Figura 34:</b> Poço do Coimbra. ....	51
<b>Figura 35:</b> Cemitério.....	51
<b>Figura 36:</b> Hospedaria do Imigrante. ....	51
<b>Figura 37:</b> Identificação da área de formação original da vila em relação a poligonal de tombamento da Prefeitura Municipal de Anchieta de 2006.....	52
<b>Figura 38:</b> Análise dos limites e intercessões das poligonais de proteção federal e municipal.....	54
<b>Figura 39:</b> Análise dos limites e intercessões das poligonais de proteção federal e estadual. ....	55
<b>Figura 40:</b> Análise dos limites e intercessões das poligonais federal, estadual e municipal.....	55
<b>Figura 41:</b> Análise dos limites e intercessões das poligonais de proteção federal, estadual e municipal. ....	56
<b>Figura 42:</b> Poligonais propostas: Entono (vermelho) e Tombamento (amarelo). ....	57
<b>Figura 43:</b> Poligonal de entorno proposta – Zona de Amortecimento. ....	57
<b>Figura 44:</b> Definição dos pontos da poligonal de entorno proposta. ....	59
<b>Figura 45:</b> Identificação da poligonal de entorno proposta, mostrando acréscimos de áreas em relação às poligonais preexistentes. Somatória das áreas das poligonais pré-existentes em verde e em vermelho a área acrescida na poligonal proposta.....	60
<b>Figura 46:</b> Área da poligonal de tombamento em amarelo e a marcação do Santuário em vermelho. ....	61
<b>Figura 47:</b> Definição dos pontos da poligonal de tombamento proposta .....	62
<b>Figura 48:</b> Definição da Unidade de Conservação Reserva de Desenvolvimento Sustentável – Papagaio, destacando em vermelho a área estudada para o desenvolvimento da dissertação. ....	63
<b>Figura 49:</b> Comparativo da taxa de motorização do Município de Anchieta, ES.....	67
<b>Figura 50:</b> Mapa da localização dos pontos de ônibus em Anchieta, 2014.....	68
<b>Figura 51:</b> Carregamento e saturação da rede viária central de Anchieta em 2028 para o Cenário 1, para transportes particulares .....	69
<b>Figura 52:</b> Carregamento e saturação da rede viária de Anchieta em 2028 para o Cenário 2, para transportes particulares .....	69
<b>Figura 53:</b> Áreas de cobertura da rede de transporte coletivo. ....	70
<b>Figura 54:</b> Vetores de expansão considerando o cenário futuro da expansão dos polos industriais previstos e das áreas residenciais .....	71
<b>Figura 55:</b> Marcação da área urbana e de expansão da Cidade de Anchieta. ....	71
<b>Figura 56:</b> Hierarquização e classificação das vias de da Cidade de Anchieta.....	73
<b>Figura 57:</b> Local sugerido para a implantação de um Terminal Intermodal.....	75
<b>Figura 58:</b> Acesso à rodoviária através das rodovias. ....	76
<b>Figura 59:</b> Situação atual do sentido dos fluxos nas vias da Cidade de Anchieta....	77
<b>Figura 60:</b> Proposição de novos sentidos de fluxos, valorizando binários em vias de mão única. ....	77
<b>Figura 61:</b> Proposta conceitual de calçada inclusiva e setorizada. ....	78

<b>Figura 62:</b> Plano de mobilidade proposto para a Zona do Bem.....	81
<b>Figura 63:</b> Área definida para implantar o Estacionamento 01. ....	83
<b>Figura 64:</b> Local escolhido para implantação do novo estacionamento. ....	83
<b>Figura 65:</b> Projeto proposto para a implantação do novo estacionamento .....	85
<b>Figura 66:</b> Formas de acesso ao estacionamento... <b>Erro! Indicador não definido.</b>	86
<b>Figura 67:</b> Local necessário a ser desapropriado.....	867
<b>Figura 68:</b> Identificação das áreas que precisam ser incorporadas ao terreno.....	878
<b>Figura 69:</b> Área definida para implantar o estacionamento 02.....	889
<b>Figura 70:</b> Informativo do Ônibus que sairá de Vitória a Piúma, passando por Anchieta.....	90
<b>Figura 71:</b> Atual local de estacionamento do ônibus que sai de Vitória, passando por Anchieta, reduzindo a visão do Santuário e impactando negativamente no Largo. ..	91
<b>Figura 72:</b> Vista das calçadas nos acessos ao Santuário Nacional de Anchieta. ....	91
<b>Figura 73:</b> Mapa da implantação de acessibilidade no Pelourinho, Salvador, BA, 2018 .....	92
<b>Figura 74:</b> Alargamento da calçada no Pelourinho, Salvador, BA, 2018 .....	92
<b>Figura 75:</b> Passarela no Largo de São Francisco no Pelourinho, Salvador, BA, 2018 .....	93
<b>Figura 76:</b> Figura da esquerda: Passarela antes da intervenção. Figura da direita: Passarela rejuntada após a intervenção. No Largo do Cruzeiro, Pelourinho, Salvador, BA, 2018. ....	94
<b>Figura 77:</b> Rua Getúlio Vargas após reurbanização da Prefeitura.....	94
<b>Figura 78:</b> Avenida Anchieta próxima à beira-mar.....	945
<b>Figura 79:</b> Primeiro trecho da Avenida Anchieta .....	946
<b>Figura 80:</b> Segundo trecho da Avenida Anchieta, Colégio Maria Mattos .....	957
<b>Figura 81:</b> Proposta de intervenção na Avenida Anchieta .....	968
<b>Figura 82:</b> Inserção do ponto de apoio no entrono do Santuário Nacional José Anchieta.....	978
<b>Figura 83:</b> Detalhamento dos pontos de apoio na orla. Rio Benevente, casarão e Rua Coronel Vitorino .....	99
<b>Figura 84:</b> Inserção do ponto de apoio na orla .....	99
<b>Figura 85:</b> Pontos de ônibus criados na orla. ....	100
<b>Figura 86:</b> Inexistência de acessibilidade nos locais dos atuais pontos de apoio propostos.....	101
<b>Figura 87:</b> Escadarias no entorno do Santuário .....	102
<b>Figura 88:</b> Vista da escadaria 01 de acesso ao Santuário.....	103
<b>Figura 89:</b> Vista da escadaria 02 de acesso ao Santuário.....	104
<b>Figura 90:</b> Proposta de intervenção na escadaria 01 de acesso ao Santuário. ....	105
<b>Figura 91:</b> Proposta de intervenção na escadaria 02 de acesso ao Santuário. ....	106
<b>Figura 92:</b> Localização das ruas que ligam o Santuário aos pontos de ônibus propostos .....	107
<b>Figura 93:</b> Intervenção proposta para as vias de acesso entre o Santuário e a beira mar .....	108

## LISTA DE PRANCHAS \_ APÊNDICES

<b>Apêndice 01:</b> Plano de Mobilidade com a marcação dos pontos de apoio.....	116
<b>Apêndice 02:</b> Projeto do Estacionamento 01.....	117
<b>Apêndice 03:</b> Projeto da Avenida Anchieta.....	118
<b>Apêndice 04:</b> Projeto De Intervenção – Largo Do Santuário Nacional José Anchieta .....	119
<b>Apêndice 05:</b> Projeto de detalhamento do ponto de apoio na orla, Rio Benevente, Casarão da Quarentena, Rua Coronel Vitorino, Estacionamento 01 e Largo do Santuário.....	120
<b>Apêndice 06:</b> Projeto de intervenção na escadaria 01 .....	121
<b>Apêndice 07:</b> Projeto de intervenção na escadaria .....	122



## LISTA DE ANEXOS

<b>Anexo 01:</b> <i>Marcação Poligonal Reserva Sustentável Papagaio</i> .....	124
---	-----

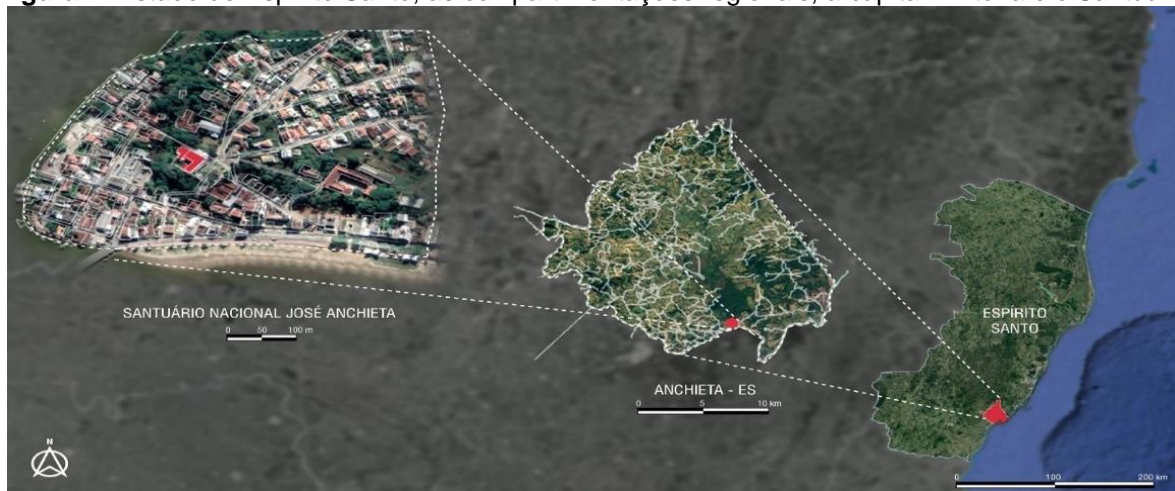
## CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata da importância de dotar o patrimônio cultural e material, em especial o religioso, de acessibilidade e mobilidade, e tem como estudo de caso o *Santuário Nacional José Anchieta*, conjunto arquitetônico do século XVI formado pela Igreja de Nossa Senhora da Assunção, a Antiga Residência dos Jesuítas, hoje o atual Museu e a *Cela* onde é guardada a relíquia (tíbia) do Santo José Anchieta, objeto considerado de grande importância religiosa pelos seus devotos. O Santuário guarda, também, a memória do fundador da Ordem dos Jesuítas no Brasil antes um padre, hoje o Santo José de Anchieta, tendo no Museu, a guarda de documentos importantes da história brasileira.

Anteriormente, denominado Igreja Nossa Senhora da Assunção e hoje reconhecido como Santuário Nacional José Anchieta, o monumento é um importante patrimônio religioso nacional, que foi tombado, de forma isolada, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 1943. O Santuário configura-se como um espaço de peregrinação, turismo e pesquisa, impulsionando, mesmo que em parte, a economia do Município de Anchieta, no Estado do Espírito Santo.

O Município de Anchieta (Figura 1) está localizado na Microrregião de Panejamento Litoral Sul (Lei nº 9768/2011), distando, aproximadamente, 85 km ao sul do Município de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo, Brasil, com população estimada em 2014, de 27.145 habitantes e com extensão territorial territorial de 420,30 km<sup>2</sup> (Prefeitura Municipal de Anchieta, 2014).

**Figura 1:** Estado do Espírito Santo, as compartimentações regionais, a capital - Vitória e o Santuário



Fonte: Elaborado pela Autora, 2019.

Neste trabalho, tem-se como princípio, que a *acessibilidade e a mobilidade contribuem para a definição da organização espacial e qualidade paisagística dos espaços de uso público livres e edificados*, exigindo, portanto, a participação de profissionais de diversas áreas e dos seus usuários, visto que qualquer tipo de alteração reflete diretamente no uso e apropriação dos ambientes.

O objetivo geral desta dissertação é *valorizar o patrimônio a partir da garantia de acessibilidade e correta mobilidade para todos os usuários, de modo indiscriminado, no seu entorno*.

Entende-se que a acessibilidade permite o acesso de todas as pessoas, desde aquelas portadoras de mobilidade reduzida até aquelas com algum tipo de deficiência física, sensorial ou intelectual e, de diferentes faixas de renda. Para tanto, o projeto precisa estar em conformidade com as normas e leis de acessibilidade brasileiras, mas também respeitar as leis de preservação do patrimônio cultural que preservam este patrimônio capixaba, de abrangência nacional.

Parte-se da premissa que o objetivo geral será construído a partir dos seguintes objetivos específicos:

- Reforçar a identidade cultural do Santuário a partir da ampliação do seu acesso;
- Definir diretrizes para a acessibilidade e mobilidade no entorno do Santuário;
- Projetar a acessibilidade ao Santuário e infraestrutura de suporte ao visitante.

O reconhecimento e a valoração deste patrimônio nacional estão em grande parte comprometidos pela precariedade dos espaços, sobretudo em relação à acessibilidade e à qualidade paisagística do seu entorno. Este fato é reconhecido pelo IPHAN que notifica, em seu sítio eletrônico, em 21 de maio de 2018:

Símbolo da presença jesuítica no Brasil, o Santuário Nacional de São José de Anchieta, no município de Anchieta (ES), será totalmente restaurado. O museu do Santuário do século XVI, um dos mais antigos monumentos católicos do país, irá passar por obras de acessibilidade e ganhar rampas, plataformas elevatórias, banheiro adaptado, além de sinalização em braile. A intervenção tem o propósito de democratizar o acesso às salas do museu, como a histórica Cela de São José de Anchieta. O local receberá projeto museográfico de organização do acervo, que contempla investimentos na

climatização, telhamento, iluminação, comunicação, sonorização e restauro de peças. Na segunda etapa da obra, serão executados o restauro da Igreja, a montagem da sala de documentação e estudos e o paisagismo na área do entorno do Santuário (BRASIL – IPHAN, 2018, s.p.).

A acessibilidade atual ao bairro é possível a pé ou por veículos automotores de pequeno a grande porte. O local de implantação do Santuário apresenta topografia acentuada, que é vencida por escadas e ruas com inclinação acentuada, o que demonstra a necessidade de revisão das condições de acessibilidade ao conjunto, visando a facilidade de acesso para todos, reduzindo as barreiras físicas.

A intenção de introduzir um plano de mobilidade e acessibilidade, criando ambientes menos restritos ao uso, possibilitará a inclusão de mais pessoas, respeitando as desigualdades físicas, sensoriais, intelectuais e socioeconômicas, garantindo, assim, maior acesso à cultura em consonância, também, com a atual Constituição Federal, promulgada em 1988.

Para atingir os objetivos traçados, a dissertação foi estruturada em quatro capítulos. O capítulo I é a introdução, uma visão geral do contexto do objeto de estudo.

No capítulo II é desenvolvido o embasamento teórico que estuda a importância da paisagem cultural na qual o patrimônio religioso está inserido, isto é, paisagem e patrimônio como uníssonos. Analisa também a dinâmica da paisagem e a importância de uma ampla acessibilidade ao patrimônio, tanto na macro escala quanto na microescala para os diferentes fins – turismo, devoção ou pesquisa.

No capítulo III são analisadas as diferentes poligonais de tombamento em função das esferas federal, estadual e municipal e por fim são propostas duas novas poligonais: (1) a poligonal do entorno, que atua como uma Zona de Amortecimento e (2) a poligonal de tombamento, que protege a Zona do Bem.

No capítulo IV é desenvolvido o projeto em si, observando duas escalas: (1) a do plano de mobilidade para a Zona de Amortecimento e (2) a do desenho urbano para os principais acessos à Zona do Bem, seja a pé, seja motorizado, além do projeto dos pontos de apoio aos usuários.

Nas considerações finais é feita uma reflexão sobre os objetivos alcançados e prospecções sobre a efetividade do projeto no contexto do Município de Anchieta.

## **CAPÍTULO 2 - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E DA PAISAGEM NO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA**

### **2.1 FORMAÇÃO DA PAISAGEM DO ENTORNO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA**

O patrimônio cultural de uma cidade vai além da herança, baseia-se na referência histórica cultural tangível e também pelos aspectos intangíveis, que no caso do Santuário são a Fé, os sentimentos, a história e memória viva das pessoas que fizeram ou fazem parte da construção cultural de Anchieta.

Segundo Funari (2005), a noção de patrimônio tem a concepção de *herança paterna*, fazendo alusão à *propriedade herdada do pai ou dos antepassados* ou *aos monumentos herdados das gerações anteriores*.

Sobre este conceito, Pelegrini (2006) afirma ainda que:

Podemos concluir que as noções de patrimônio cultural mantêm-se vinculadas às de lembrança e de memória - uma categoria basal na esfera das ações patrimonialistas, uma vez que os bens culturais são preservados em função dos sentidos que despertam e dos vínculos que mantêm com as identidades culturais (PELEGRINI, 2006, p. 116).

O patrimônio cultural, referência de importante elemento do passado, tem na sua história o lugar de memória de elementos materiais (físicos) e imateriais (simbólicos). De acordo com Nora (1997),

O lugar de memória supõe, para início do jogo, a justaposição de duas ordens de realidade: uma realidade tangível e apreensível, às vezes material, às vezes menos, inscrita no espaço, no tempo, na linguagem, na tradição, e uma realidade puramente simbólica, portadora de uma história. A noção é feita para englobar ao mesmo tempo os objetos físicos e os objetos simbólicos, com base em que eles tenham 'qualquer' coisa em comum. (...) Lugar de memória, então: toda unidade significativa, de ordem material ou ideal, que a vontade dos homens ou o trabalho do tempo converteu em elemento simbólico do patrimônio memorial de uma comunidade qualquer (NORA, 1997, p. 2226). [Grifo nosso]

A própria história da formação da aldeia é rica em questões materiais e também nas imateriais. O fundador José de Anchieta (1534-1597) não se preocupou somente com a questão construtiva, preocupou-se, principalmente, com o modo de vida e convivência com os índios. Foi tão forte e rico a questão do humano e do religioso para a formação da história do Santo e da cidade de Anchieta, que toda a

riqueza de detalhes é que reforça a importância histórica no tempo e espaço, tornando o Santuário Nacional José Anchieta tangível enquanto patrimônio material e intangível enquanto local de peregrinação religiosa. Para José Anchieta “é o mistério que se celebra!”

A Cidade de Anchieta desenvolveu-se na foz do Rio Benevente concentrando as construções nos morros dos dois lados do Rio, margeando o mar. Sobre a paisagem e ambiência atual do Santuário e do seu entorno é importante entender que a formação paisagística de hoje é resultado da alteração do estilo de vida, meios de produção, tecnologia, ou seja, produto de sua transformação cultural, econômica e socioambiental.

A cidade iniciou-se com a implantação do aldeamento jesuítico<sup>1</sup> no topo do morro, terreno elevado, formando um declive e seus acessos ligavam ao mar e ao rio. Segundo Auguste de Saint-Hilaire (1974) “esse declive termina numa plataforma muito larga que domina não apenas a campina, como ainda o mar; e lá se acham o antigo convento dos jesuítas e a sua igreja” (SAINT-HILAIRE, 1974, p. 30).

Os jesuítas se agrupavam nas aldeias, e essas aldeias tinham a função de reunir índios a fim de catequizá-los. A ideia central do projeto de colonização era a de ocupar as terras indígenas e transferir os índios de suas aldeias para as aldeias jesuíticas. Nesse sentido, pode-se afirmar que os jesuítas desempenharam papel de *domesticar* os índios, a fim de se estabelecer uma estrutura econômica basicamente agrária e exportadora, que atendia aos interesses da Metrópole Portuguesa.

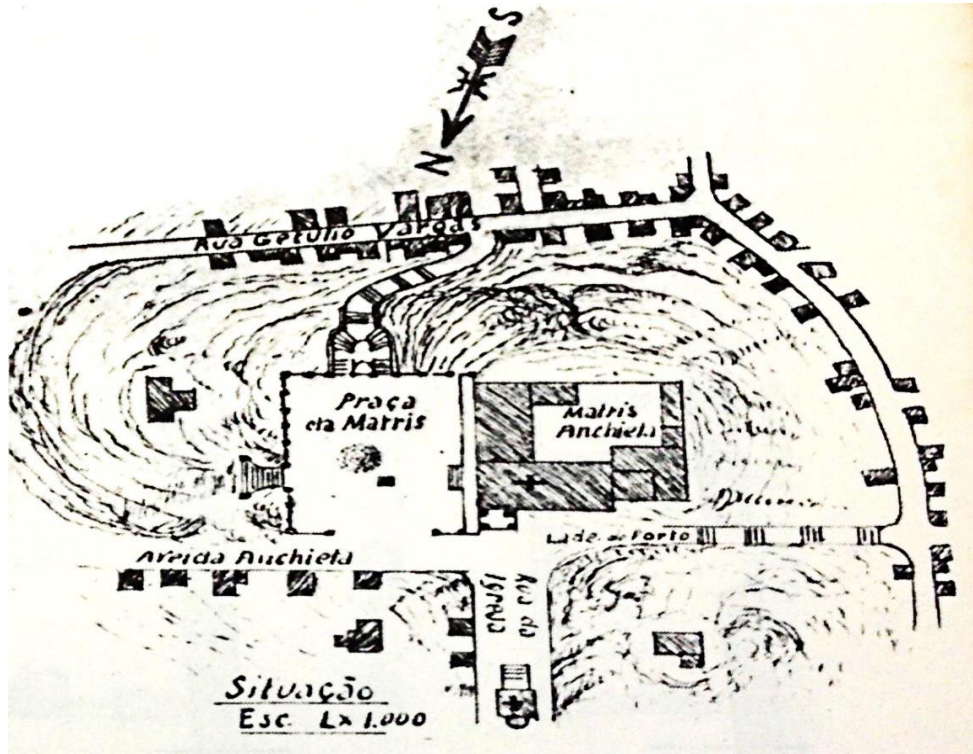
A data da fundação da Aldeia de Reritiba não é precisa, mas fala-se em 1565, 1567 e 1569, sempre no dia 15 de agosto (NEVES; PACHECO, 1995, p. 18), pois é o dia dedicado à Nossa Senhora da Assunção, a padroeira da atual cidade de Anchieta. Mas, segundo Carvalho (1982), “a formação construtiva jesuítica em 1565 contava apenas com a Igreja e o ano de 1567 corresponde à construção da residência paroquial” (CARVALHO, 1982, p. 78). O aldeamento de Reritiba foi constituído basicamente por uma igreja ladeada por colégio e residência dos jesuítas, todos localizados “na rampa de um morro, do lado norte do Rio Reritiba ou Reritiba” (Ib.,

---

<sup>1</sup> A Companhia de Jesus chega ao Brasil em 1549, trazida por Tomé de Souza, primeiro Governador Geral. Veio com a função muito clara de participar efetivamente do projeto de colonização de Portugal.

1982, p. 79) cujos acessos ligavam ao mar e ao rio (Figura 2). Do antigo vilarejo, o conjunto (igreja e residência) é uma das mais significativas construções realizadas pelos padres jesuítas no Espírito Santo (Figura 3).

**Figura 2:** Situação aproximada do conjunto arquitetônico de Nossa Senhora da Assunção, em Anchieta. Desenho de André Carloni. Ano: s/d.



**Fonte:** O Colégio e as Residências Jesuíticas no Espírito Santo, publicado em 1982

**Figura 3:** Igreja Nossa Senhora da Assunção, s.d.



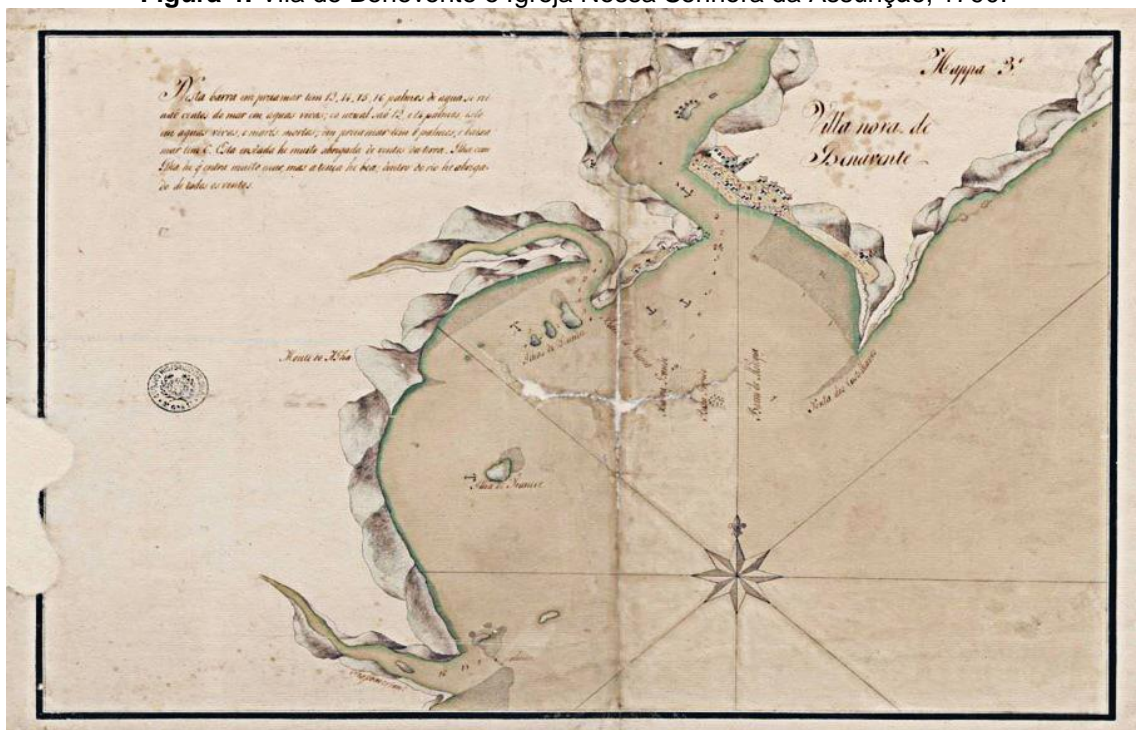
**Fonte:** <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes>. Acesso em 10 de julho de 2019.



Reritiba foi elevada à Vila em 1º de janeiro de 1759, com a denominação de Benevente. Em 14 de fevereiro de 1761, transformou-se em Distrito de Benevente, sede do Município do mesmo nome. Foi elevada à categoria de Cidade com o nome de Anchieta, em homenagem a seu fundador Padre José de Anchieta, em 12 de agosto de 1887, pela Lei Provincial nº 06.

Podemos ver a formação da Vila de Benevente, no mapa abaixo, datado de 1790 (Figura 4). Nele são representados a Igreja de Nossa Senhora Assunção e a parte da residência e algumas moradias da Vila. Percebe-se que as ocupações iniciais aconteceram na foz, dos dois lados do rio. Estão representados, ainda, as atuais cidades de Anchieta e Piúma, o Rio Itapemirim, o Monte do Agha, a Ilha do Francês, as ilhas de Piúma, Barra de Piúma, Barra Grande, Barra do Moleque, Ponta dos Castelhanos.

**Figura 4:** Vila de Benevente e Igreja Nossa Senhora da Assunção, 1790.



**Fonte:** Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

Observa-se na Figura 04, acima, que a formação da vila teve relação direta com a questão natural do terreno. Foram consideradas as elevações do terreno, pois isso que facilitava a segurança da vila e principalmente a questão da presença de água, tanto do mar quanto do Rio Benevente, proporcionando a navegação e consequentemente o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. A relação



que o homem estabelece com a natureza através da ocupação e da transformação do território ao longo da história reflete seus valores religiosos, políticos, sociais e estéticos, de acordo com Polizzo (2016).

Interessante observar que no canto da Figura 4 supracitada, existe uma nota que afirma as características do local e condições da ambiência. Observamos a referência quanto a questão topográfica: “Em pria-mar tem 8 palmos, e baixa mar tem 6”. Informa sobre ilhas situadas no mar e no rio, ventos, marés mais fortes e mais calmas: “mar em águas vivas, e marés mortas.”

Nesta barra em pria-mar tem 13,14,15,16 palmos de água se reinão ventos do mar em aguas vivas, e marés mortas, em pria-mar tem 8 palmos, e baixa mar tem 6. Esta entrada he muito abrigada de ventos da terra, Ilha com ilha he que entra muito mar, mas a tença he boa, dentro do rio he abrigado de todos os ventos (COLEÇÃO CARTOGRÁFICA E ICONOGRÁFICA MANUSCRITA DO ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, 2011, p. 207).

De acordo com Borges (2012) a evolução urbana da Cidade de Anchieta pode ser considerada em 4 fases.

1ª fase: A chegada dos jesuítas no século XVI constitui-se o marco inicial dessa fase. Esta fase caracteriza-se pela ação jesuítica no território, a qual é marcada pelo conjunto de Nossa Senhora da Assunção e sua implantação no alto de uma colina, com vias de acesso ao mar e ao Rio Benevente;

2ª fase: caracterizada pela permanência das atividades na vila a despeito da ausência dos padres da Companhia de Jesus, significou um período de estagnação econômica marcado por um esvaziamento populacional e pela ocupação principal dada nas margens do Rio Benevente. Esse local constituiu-se como foco da vida urbana tanto nesta fase quanto na seguinte;

3ª fase: é caracterizada por uma revivescência econômica do município. O marco inicial dessa fase foi o ano de 1870, ano da chegada dos imigrantes italianos no Porto de Benevente, os quais imprimiram novo dinamismo à vida urbana da localidade. Essa fase é marcada por dois momentos estruturantes. Nessa fase, sobretudo a partir do segundo momento, incrementado pelo retorno dos padres jesuítas, os espaços e a paisagem local são modificados consideravelmente, tanto pela introdução da arquitetura eclética em substituição ao tradicional método colonial, quanto pela mudança no eixo de implantação de edifícios de atividades institucionais, direcionando-se para as proximidades do conjunto arquitetônico jesuítico no alto do morro.

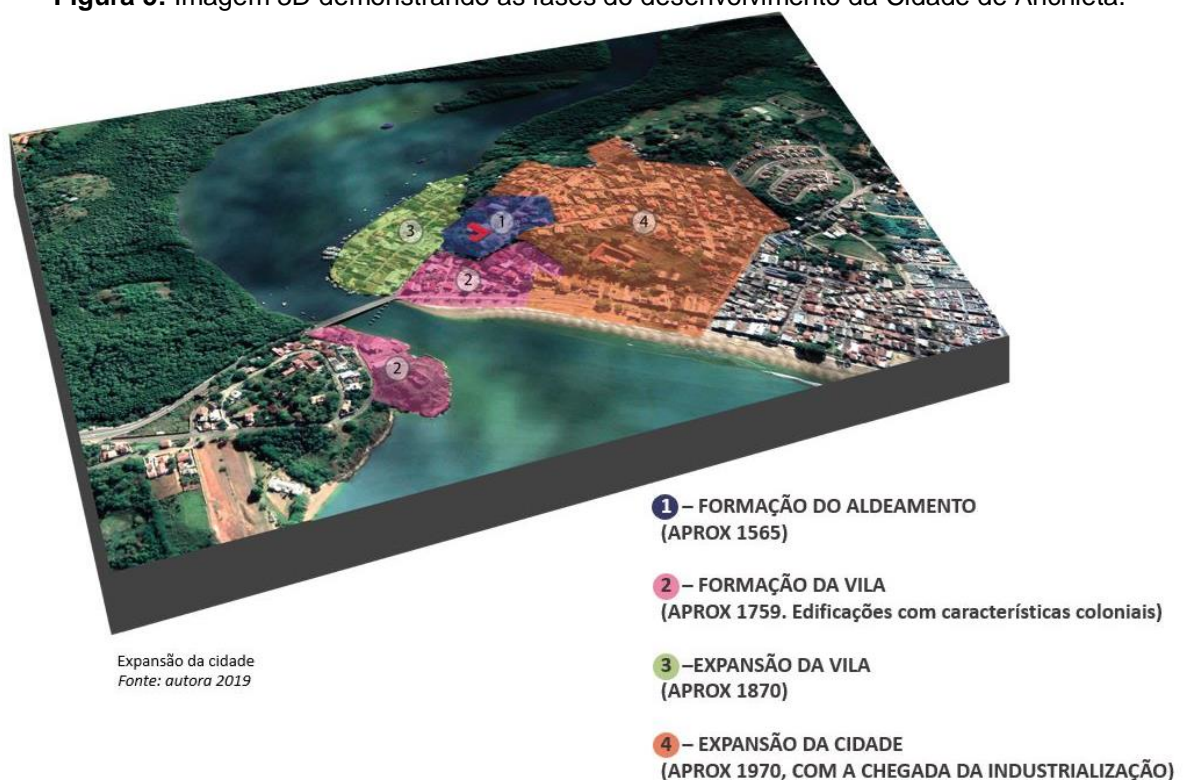
4ª fase: é iniciada com a chegada da indústria, em 1970, ocorrendo uma expansão da malha urbana principalmente a leste, fato que não ocorre dissociado de um aumento populacional que ocasionou novo dinamismo na vida urbana local. Esse processo ocorre em conjunto com alterações no modo de se construir, tornando visíveis no território as distinções entre as edificações dessa fase das fases precedentes que ainda restaram (BORGES, 2012, p. 23-24).

Durante o período da ocupação da parte baixa do sítio, sul e leste (2ª fase), as edificações foram construídas com características coloniais. Segundo Rocha

(2008), esse setor além de se constituir no principal foco da vida urbana local, foi, também, o local mais “enobrecido”, conforme relato de Dom Pedro II que por ali passou em 1860: “As ruas da vila são regulares e há casas de sobrado, não as vendo cobertas de palhas senão no morro em que está o convento” (ROCHA, 2008, p. 220).

Podemos concluir que após a formação inicial, as primeiras expansões da Vila, fases 2 e 3, foram adicionadas ao tecido preexistente (Figura 5), cada uma constituindo uma unidade de crescimento que assumia diferentes morfologias, influenciadas pelas questões socioeconômicas. A fase 4 foi a fase de maior controle das ações urbanísticas.

**Figura 5:** Imagem 3D demonstrando as fases do desenvolvimento da Cidade de Anchieta.



**Fonte:** Elaborada pela Autora sobre base do Google Earth, 2019.

Não apenas os marcos naturais (a praia, o rio, morros e montanhas) mas todas as transformações produzidas pelo ser humano (as edificações, dentre elas o Santuário; as palmeiras plantadas no contorno da praça em frente ao Santuário; a ponte sobre o Rio Benevente; a Rodovia do Sol etc) são elementos que estruturam a paisagem (Figura 6) e “dão a conotação de lugar, contribuindo para reforçar a identidade coletiva da sociedade” (PLANMOB ESPÍRITO SANTO, 2014, p. 56).

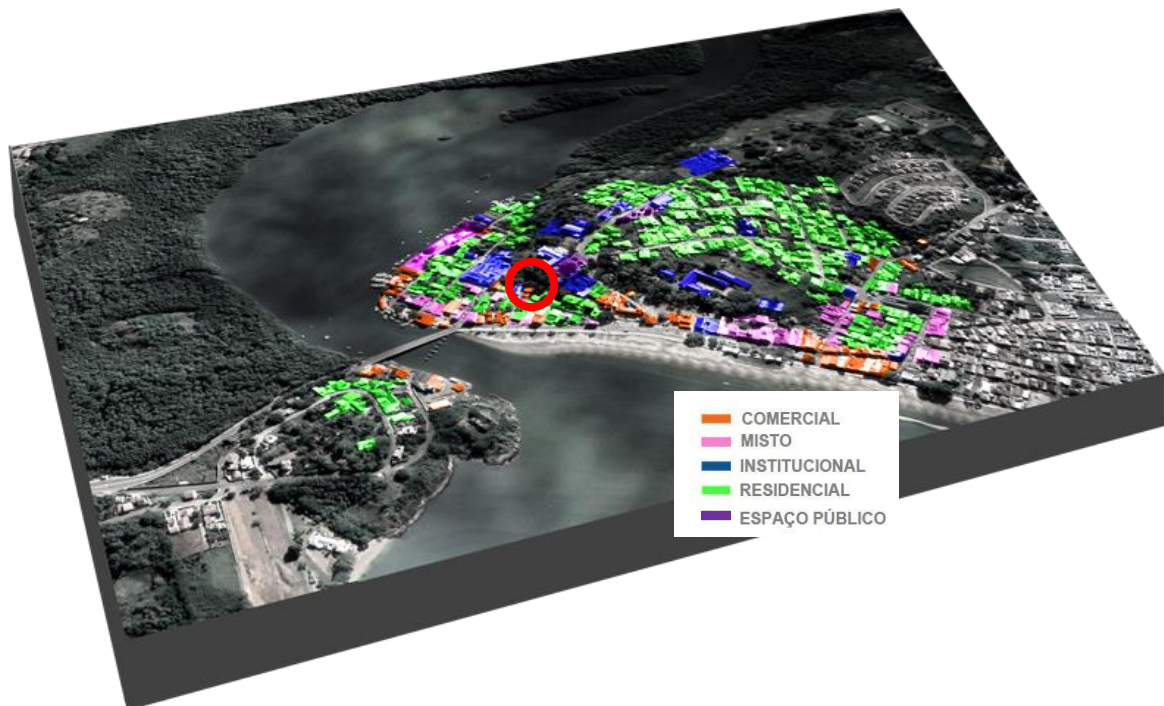
**Figura 6:** Foto atual da paisagem do morro do Santuário, vista da ponte sobre o Rio Benevente.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

O tecido urbano da Cidade de Anchieta apresenta áreas com maior densidade ao longo da orla do Rio Benevente e na faixa litorânea, Rodovia do Sol (ES 060), e em geral, de ocupação comercial e de uso misto (Figura 7).

**Figura 7:** Levantamento das formas de ocupação do Bairro de Anchieta, com a localização do Santuário.



**Fonte:** Desenho elaborado pela autora, 2019.

O Bairro da Penha (Figura 8), na sua porção sudoeste que se configura como o Centro Histórico da Cidade e, aonde se localiza o Santuário, possui uma malha





da ocupação da Cidade, configurando lotes menores em relação à porção nordeste e leste, com lotes e edificações maiores e mais espaçadas, caracterizando o processo recente de ocupação.

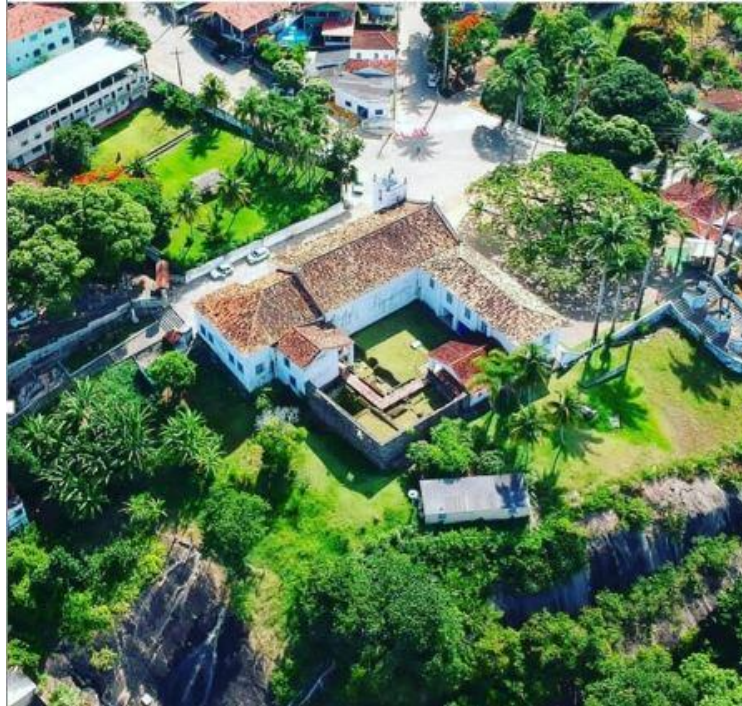
**Figura 10:** Mapa figura e fundo elaborado para o Bairro da Penha e parte sul do Rio Benevente.



Fonte: Desenho elaborado pela autora, 2019.

O Largo em frente ao Santuário (Figura 11) é o espaço central e de convergência dos elementos presentes no Bairro da Penha, o qual reforça a centralidade espacial da Igreja e cultural/imaterial, enquanto ponto central de acolhimento e atividades culturais/religiosas não só do bairro, mas de toda a cidade. O Largo permite ainda visadas livres do Santuário, o qual por estar implantado em uma topografia mais elevada, é um importante ponto de referência paisagística da Cidade, sendo visto de vários ângulos, reforçado pela presença das palmeiras que o ladeiam.

**Figura 11:** Imagem aérea do entorno do Santuário, de onde se vê toda vegetação do local.



**Fonte:**

[https://www.instagram.com/p/Bpbiom2IFna/?utm\\_source=ig\\_share\\_sheet&igshid=s92t92h6gv2s](https://www.instagram.com/p/Bpbiom2IFna/?utm_source=ig_share_sheet&igshid=s92t92h6gv2s)

De acordo com Polizzo (2016) existe um entrelaçamento constante dos conceitos natureza, paisagem, arquitetura e cidade. Ainda segundo a autora:

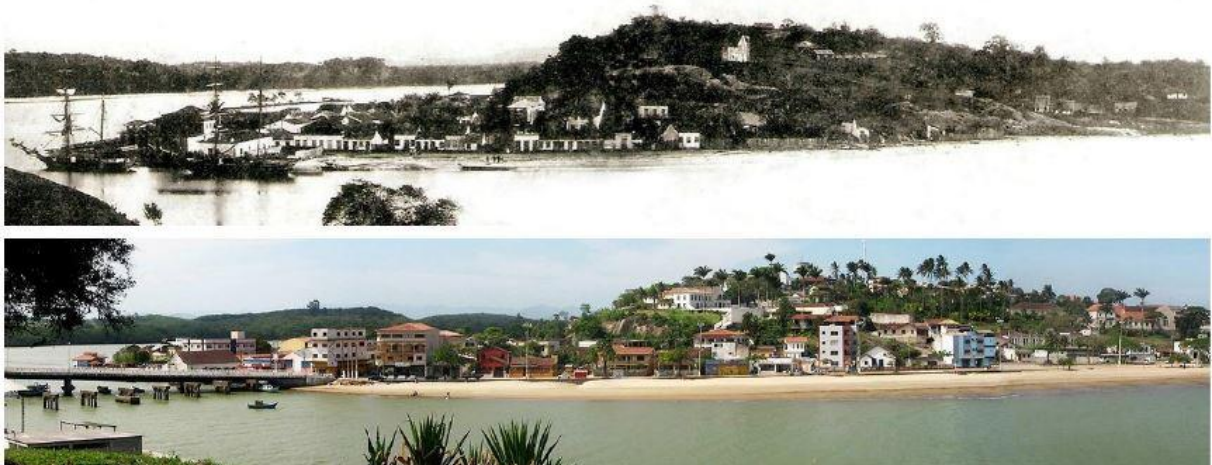
(...) a estrutura espacial da cidade, através da técnica, é resultado da utilização intencional da natureza, fundada em referências geográficas permanentes, e estas são fundamentais para a construção de uma identidade coletiva e se associam, de diversas formas, à produção de cultura. É inevitável sob esse aspecto perceber que a arquitetura, a cidade e o desenho da paisagem se configuram como uma ação humana essencial de transformação do território como um todo, acrescentando à superfície natural preexistente, uma nova interpretação, e por consequência, a sua transformação em um produto cultural. A relação que o homem estabelece com a natureza através da ocupação e da transformação do território ao longo da história reflete seus valores religiosos, políticos, sociais e estéticos (POLIZZO, 2016, pp. 52 e 53).

Um importante fator que gerou a mudança da paisagem do morro onde o Santuário está localizado, potencializando a diminuição da sua visibilidade na paisagem da Cidade, foi a falta de controle urbanístico por parte da Prefeitura e diretrizes para a região formulada pelos órgãos fiscalizadores, principalmente do IPHAN. Isso ocorreu, principalmente, pelo fato do monumento ser tombado isoladamente, não contemplando o entorno (BORGES, 2012).



Comparando a evolução urbanística, analisando duas fotografias que retratam o morro onde está localizado o Santuário, é possível verificar as expressivas alterações ocorridas com o passar do tempo. Essas fotografias foram tiradas da Ponta de Quitiba, uma do século XIX e outra do Século XXI (Figura 11). Segundo Fiorotti (2017), autor das comparações fotográficas, a alteração da paisagem afeta os espaços livres que durante séculos proporcionam a reverência das marcas tangíveis humanas, com atributos importantes para reforçar os valores históricos e espirituais deste lugar.

**Figura 12:** Comparação da evolução urbana da cidade de Anchieta, vista da ponta de Quitiba. 1ª foto do século XIX e a segunda do século XXI.

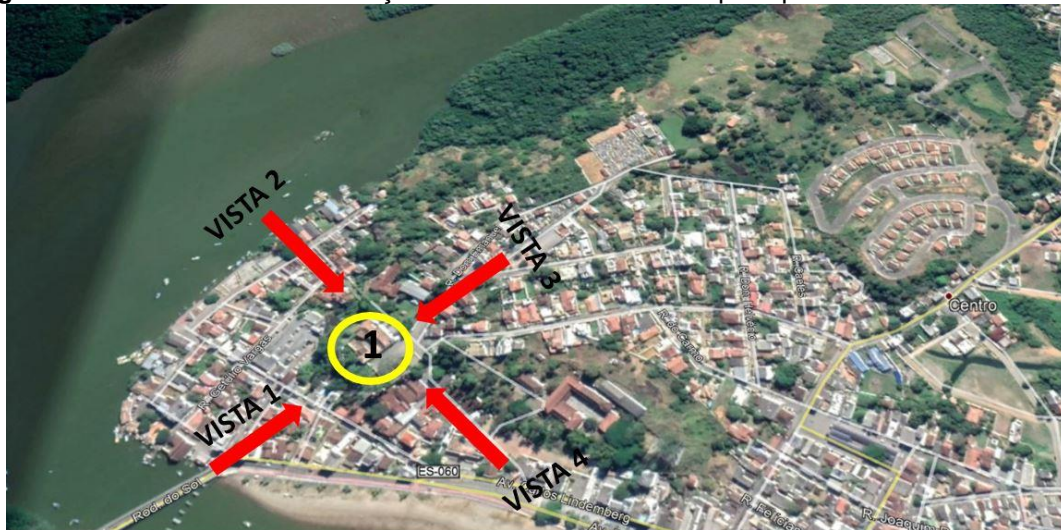


**Fonte:** Comparação original das fotos retiradas da tese de doutorado de Marcelo Fiorotti, 2017, p. 18. As fotos originais foram retiradas de Dietze, 1869 (foto superior) e Anchieta-Benevente-Rerigtiba, 2014 (foto inferior).

Observando as duas fotos, podemos verificar que existem construções mais recentes, principalmente localizadas na parte mais baixa da cidade (próxima ao mar) que dificultam a percepção mais livre do Santuário, apresentando volumetria e gabaritos desproporcionados em relação à área de interesse cultural. Dependendo do ângulo de visão, essas construções ocultam as áreas livre ao redor do Santuário, dando sensação de integração desordenada e pouca visibilidade do monumento.

A visão atual do Santuário Nacional José Anchieta, parcialmente obstruída, pode ser compreendida na série de imagens (Figuras 13, 14, 15, 16 e 17), apresentadas a seguir.

**Figura 13:** Vista aérea com marcação dos cones de visão dos principais acessos ao Santuário.



**1- Santuário Nacional José Anchieta**

Fonte: Elaborado pela autora, 2018

A vista 1 (Figura 14) é referente ao trajeto pela Rodovia ES 060, no sentido Vitória. Neste cone de visão é possível ver a fachada lateral esquerda e jardim, que representa sua área livre do entorno. Nessa vista podemos verificar a presença de elementos urbanísticos atuais, como postes, fios, antenas, placas de sinalização, etc. Esses elementos foram instalados sem preocupação com a interferência paisagística do imóvel tombado.

**Figura 14:** A vista 1, fachada sul do Santuário, mostra as palmeiras que evidenciam o lugar do Largo.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.



A vista 2 (Figura 15) representa o cone de visão partindo do porto de cima, local reservado para atividades físicas e culturais. Deste cone, podemos observar a fachada dos fundos do monumento e ver a falta de controle urbanístico, onde as novas construções afetam totalmente a vista livre da fachada.

**Figura 15:** Vista 2 (fundos), fachada oeste do Santuário. É possível ver a falta do controle construtivo no entorno do monumento.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

A vista 3 (Figura 16) representa a vista a partir do ponto mais alto do bairro. Desta, é possível ver o Largo e o Santuário, onde se percebe toda a imponência do monumento, graças aos espaços livres entre eles.

**Figura 16:** Vista 3 (fachada norte) lateral direita do Santuário.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

A vista 4 (Figura 17) representa a vista a partir da principal via de acesso ao Santuário e ao Bairro da Penha. Essa via (Rua Anchieta) é uma das mais importantes, pois faz parte da formação da Cidade e apresenta topografia em aclive em relação ao monumento, fazendo com que a própria topografia, além do traçado irregular ao final da via, crie dificuldades para a visão do monumento.

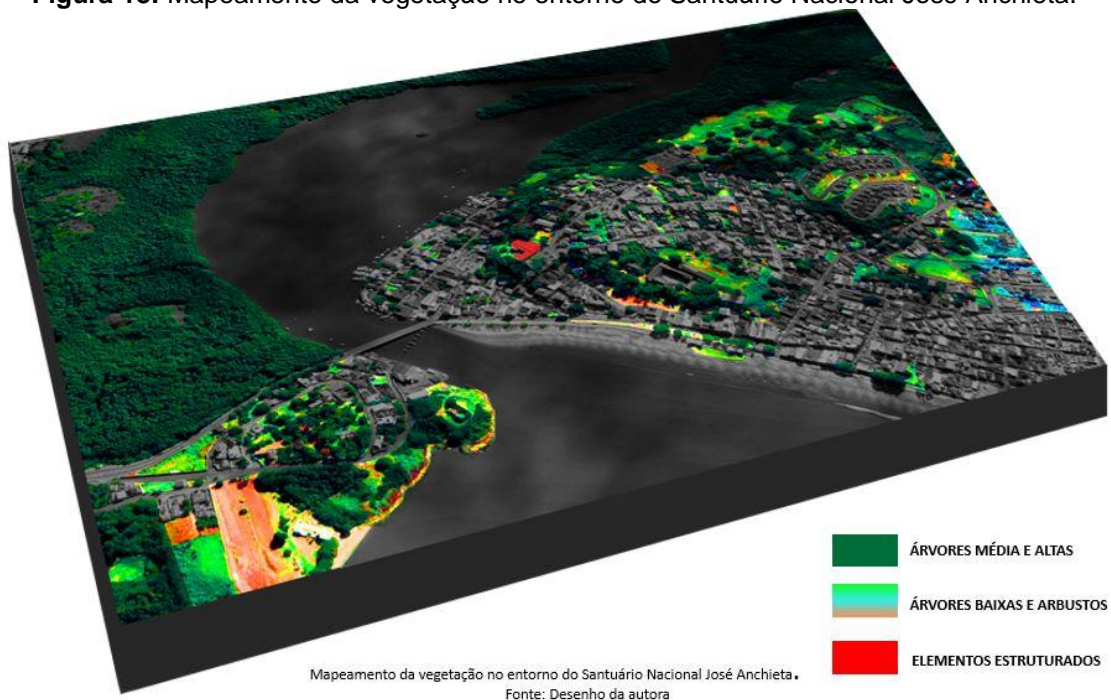
**Figura 17:** Vista 4 da fachada leste, lateral direita do Santuário.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

A vegetação (Figura 18) presente no Largo do Santuário e seu entorno, composta por árvores de médio a grande porte, contribui para a sua identificação, sendo a mais significativa na paisagem do Bairro da Penha. No centro do Largo existe uma grande castanheira, com aproximadamente 160 anos, que recobre quase toda a área e a presença das palmeiras nos limites do terreno.

**Figura 18:** Mapeamento da vegetação no entorno do Santuário Nacional José Anchieta.



**Fonte:** Elaborado pela autora, 2018

## 2.2 A DINÂMICA DA PAISAGEM

Tuan (1975) aponta que o lugar é criado por seres humanos para propósitos humanos, é uma construção da experiência, sustentado não apenas por madeira, concreto e rodovias, mas também pela qualidade da consciência humana.

Ratificando a teoria de Tuan, Kanashiro (2003) complementa que,

Neste aspecto, a apreensão do espaço seria multisensorial, conclusão que permite fazer uma relação entre o cotidiano urbano e a percepção através dos sentidos humanos, em especial a visão, o olfato, a audição e o tato, já que a influência do paladar é praticamente nula, salvo quando associada ao olfato (KANASHIRO, 2003, p. 157).

Conforme Thibaud (2004), as ambiências são multissensoriais. Uma vez que elas convocam simultaneamente o conjunto de sentidos, e ao mesmo tempo, se especificam a partir de cada um deles. Para experimentar esses sentidos é preciso viver os espaços físicos urbanos, que segundo Cohen (2006), ao experimentar um espaço urbano as pessoas, com deficiência ou não, desenvolvem percepções e sentimentos e passam a interpretá-lo de acordo com seu esquema cognitivo, pois a



experiência tem um caráter pessoal. Todo esse processo de experimentação leva a criar sentido de pertencimento e apropriação dos espaços. De acordo com Gibson (1986), a Teoria da Gestalt assume que as sensações são a base necessária da percepção. Sensações implicam em uma experiência direta e são elas mediadoras de todos os outros tipos de experiência.

O próprio São José Anchieta, utilizou das apropriações e sensorialidades da ambiência da Capitania de São Vicente, em 1560, quando escreveu a Carta de São Vicente. Nesse documento, José Anchieta relata aos seus superiores as coisas naturais da região, detalhando a diversidade e exotismo de nossa fauna e flora. Na carta é possível observar a riqueza dos detalhes quando ele relata cada elemento: as chuvas, o vento, o mar, os animais, as plantas, as frutas, os índios e suas tradições, as estradas etc.

Todo o Brasil é um jardim em frescura e bosque e não se vê em todo o ano árvores nem erva seca. Os arvoredos se vão às nuvens de admirável altura e grossura e variedade de espécies. Muitos dão bons frutos e o que lhes dá graça é que ha neles muitos passarinhos de grande formosura e variedade e em seu canto não dão vantagem aos rouxinóis, pintasilgos, colorinos, e canários de Portugal e fazem uma harmonia quando um homem vai por este caminho, que é para louvar ao Senhor, e os bosques são tão frescos que os lindos e artificiais de Portugal ficam muito abaixo. Ha muitas árvores de cedro, aquila, sandalos e outros paus de bom olor e várias côres e tantas diferenças de folhas e flores que para a vista é grande recreação e pela muita variedade não se cansa de ver (ANCHIETA, 1560, *apud* Caderno nº 7 CARTA DE SÃO VICENTE, 1997, pp. 07-8).

É possível perceber que tudo relatado foi vivido e experimentado durante sua estadia no Brasil. Toda sensorialidade passada nesse documento, além de seu valor histórico, fornece a primeira descrição detalhada da Mata Atlântica de que se tem conhecimento, com informações dos elementos da fauna e flora. Por isso, o Conselho Nacional da Reserva da Biosfera, propôs a declaração do 27 de maio como *Dia Nacional da Mata Atlântica*, homenageando simultaneamente a floresta-mãe da Nação Brasileira e o Padre José de Anchieta.

Na Constituição Brasileira de 1988, no art. 216, o Poder Público deve promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro. Informa que esse patrimônio é constituído pelos “bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988, p. 126).

Incluem-se, nesta categoria de bens:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - **os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico** (lb., p. 126). [Grifo nosso]

A Recomendação de Nairóbi (1976) considera que os conjuntos históricos têm constituído, através dos tempos, os testemunhos mais tangíveis da riqueza e da diversidade das criações culturais, religiosas e sociais da Humanidade, pelo que a sua salvaguarda e integração na vida da sociedade contemporânea constitui um elemento fundamental para o planejamento urbano e o ordenamento do território.

Sobre patrimônio religioso imaterial do Santuário Nacional José Anchieta, Fiorotti (2017) fala que “o lugar imana a memória coletiva de um momento histórico singular, materializa uma herança jesuítica única no solo capixaba, no início da formação étnica da sociedade brasileira” (p. 51). Os devotos de São José de Anchieta vão à igreja a procura pela transcendência do humano ao divino.

Os espaços sagrados não devem ser entendidos apenas em termos de lugares e ambientes, mas em termos de espiritualidade.

A Igreja Nossa Senhora da Assunção seguiu o padrão construtivo jesuítico, “O planejamento construtivo para edifícios jesuíticos nos séculos XVI e XVII era dividido em três partes, para atender às atividades de culto, de trabalho e de moradia [...]” (COELHO; DIAS, 1998, p. 47).

Esse fato tornou-a em um importante patrimônio material e imaterial, visível pela arquitetura construída e resistente aos dias atuais, representando uma tipologia do conjunto jesuítico.

O conjunto composto de igreja e convento foi tombado pelo antigo SPHAN, hoje atual IPHAN, em 21/09/1943, no *Livro do Tombo Histórico*, inscrição 222, processo 0229-T-40. Segundo Borges (2012), sobre o sítio urbano de Anchieta-ES, o IPHAN atribuiu valor exclusivamente ao monumento arquitetônico, deixando seu sítio de implantação sob respaldo unicamente da letra do artigo 18 do Decreto-Lei 25/1937:

Art. 18: Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa (...) (p. 04).

Segundo as características construtivas informadas pelo IPHAN (2019), descritas no ato do Tombamento em 1943, “o Santuário é uma construção feita em pedra e cal, de fachada simples, a qual é a única restante do conjunto original, mesmo assim, já alterada nas janelas. O frontão toma toda a parte superior da fachada, enquanto o coro possui uma pequena janela de formato circular”.

Entende-se por *ambiência*, segundo a carta de Nairóbi (1976, p. 03), “o meio envolvente, natural ou construído, que influencia a percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou que a eles se associa, por relações espaciais diretas ou por laços sociais, econômicos ou culturais”.

Em se tratando da situação da ambiência do Santuário Nacional José Anchieta, analisaremos as ambiências relacionadas ao cultural, ao físico, ao emocional, ao histórico e também às questões do humano e seus movimentos ligados aos elementos sensoriais, como o de luz, vento, som, cheiro, tato.

Sobre a questões da ambiência sensorial, por a região estar em local em cota de nível elevado, apresenta ótima penetração dos ventos oriundos do mar. As condições sonoras no entorno imediato do santuário também são de boa qualidade. Pela sua posição topográfica, o local fica *reservado* da agitação do centro da cidade, fato que faz com que a poluição sonora seja mínima. Possui sons naturais dos pássaros e do mar. Percebe-se o cheiro do mar, trazido pelos ventos.

O Largo é muito utilizado por turistas, que mesmo sem mobiliário apropriado, utilizam o local para contemplação e para registros fotográficos. Na parte leste do Largo, na porção mais baixa da topografia, existe uma escola municipal infantil e, na troca dos turnos de aula, o local é utilizado como como estacionamento de ônibus escolares (Figura 19), o que provoca uma poluição sonora e do ar, inadequada ao ambiente.

**Figura 19:** Estacionamento dos ônibus no Largo, durante os horários de saída e entrada da escola.

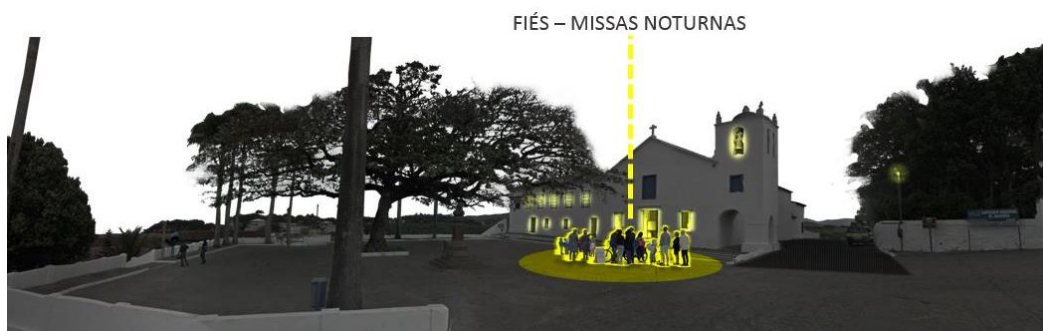
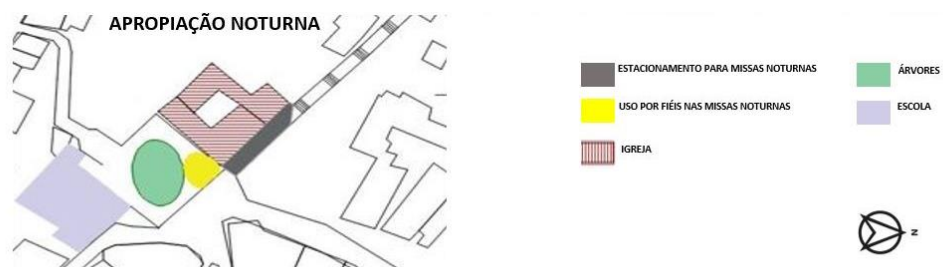


**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

Não foi verificada a presença de comércio informal como por exemplo, venda de pipocas, balas e picolés às crianças e turistas.

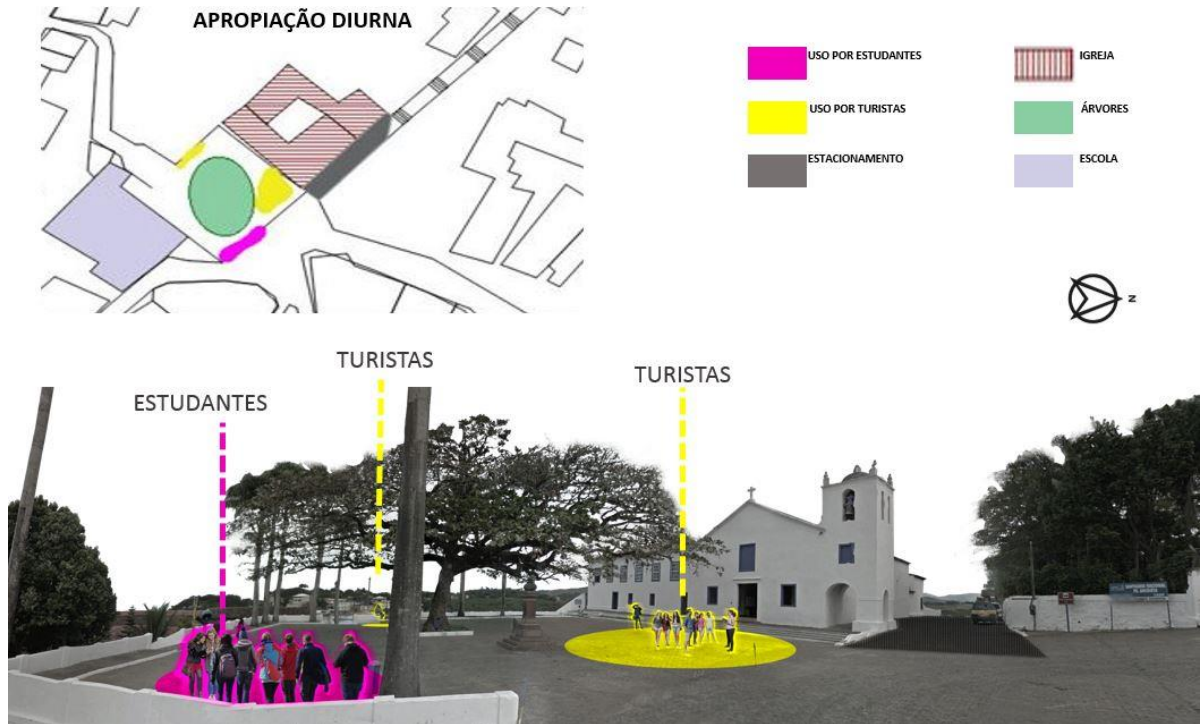
No período noturno, o Largo tem o número de usos diminuídos. A concentração de pessoas acontece quando há missas à noite ou reuniões na Igreja. A dinâmica da paisagem do Largo é representada pelos mapas de usos (Figuras 20, 21 e 22) dos diferentes usuários.

**Figura 20:** Representação da apropriação noturna pelos usuários no Largo do Santuário.

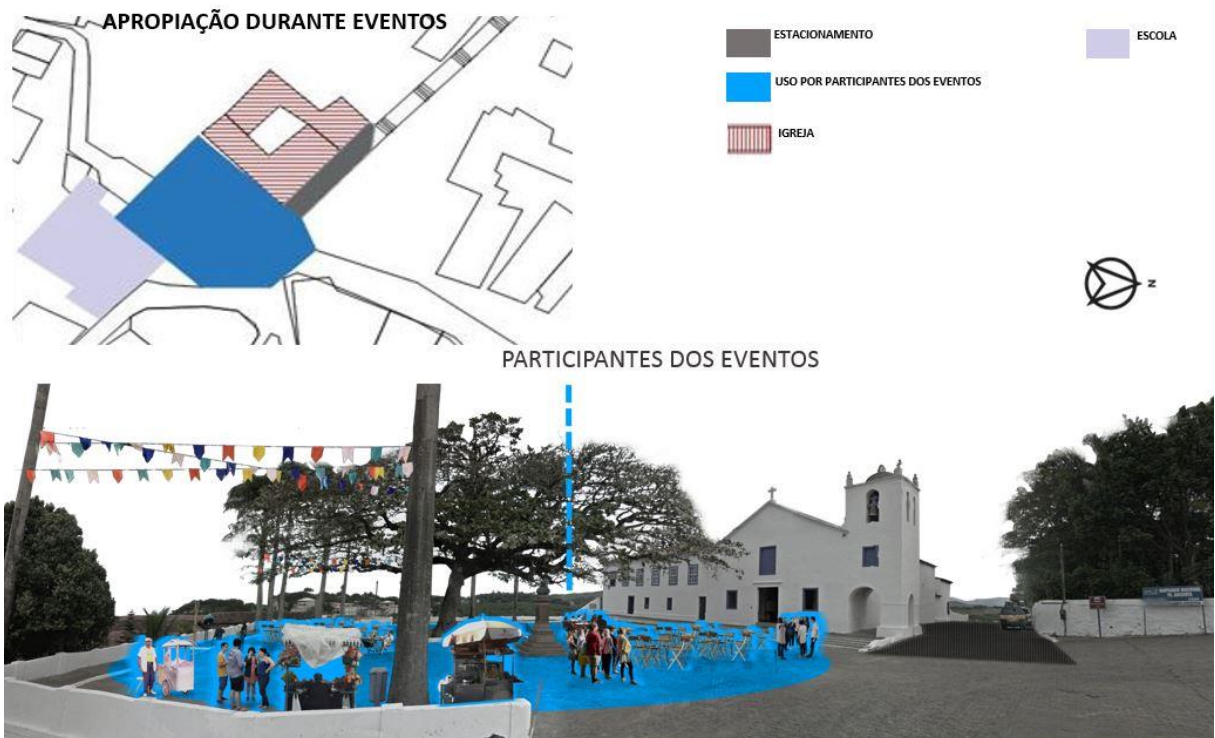


**Fonte:** Elaborado pela autora, 2018

**Figura 21:** Representação da apropriação cotidiana diurna pelos usuários no Largo do Santuário.



**Figura 22:** Representação da apropriação diurna, em dias de eventos, pelos usuários no Largo do Santuário.





O estudo da dinâmica da paisagem e das diferentes apropriações percebidas no Largo do Santuário é importante para a avaliação das suas condições de acessibilidade e conforto.

### 2.3 ACESSIBILIDADE AO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA

Segundo Choay (2006), “a arquitetura é a única arte cujas obras exigem ser percorridas fisicamente” (p. 231). Por esta epígrafe, a autora defende que os deslocamentos, percursos e desvios envolvem todo o corpo e não podem ser substituídos pela percepção visual isolada. Nas circunstâncias atuais, para que o pensamento de Choay sobre o percurso físico da arte da arquitetura possa existir e ser acessível a todos sem distinção, é necessário a adaptação do monumento com materiais e métodos que garantam um percurso e experiências sensoriais seguro a todos os visitantes. Esse conceito ressalta a importância da acessibilidade defendida nos dias atuais, uma acessibilidade física, informacional e sensível no processo de democratização do acesso de todas à cultura, defendido por Duarte, Cohen e Biocca (2016).

É importante garantir acesso aos mais variados locais e formas de atividades sociocultural, eliminando as diversas barreiras existentes que comprometem a participação de todos. Duarte & Cohen (2004) definem que para a acessibilidade, o espaço construído não deve ser compreendido como um conjunto de medidas que favoreceriam apenas às pessoas com deficiência, mas sim, medidas técnico-sociais destinadas a todos os usuários em potencial.

Duarte, Cohen e Biocca (2016), ressaltam ainda a importância da acessibilidade igual a todas as pessoas com: deficiência física, sensorial e intelectual, idosos ou outras pessoas com mobilidade reduzida.

Assim, o conceito de Acessibilidade Plena parte do princípio de que apenas uma boa acessibilidade física não é suficiente para que o espaço possa ser compreendido e, de fato, usufruído por todos.

A Acessibilidade Plena significa considerar mais do que apenas a acessibilidade em sua vertente física e prima pela adoção de aspectos emocionais, afetivos e intelectuais indispensáveis para gerar a capacidade do Lugar de acolher seus visitantes e criar aptidão no local para desenvolver empatia e afeto em seus usuários (DUARTE; COHEN, 2012, p. 04).

A acessibilidade à cultura e ao patrimônio cultural abrange a interação com o monumento físico e com seus aspectos simbólicos. Segundo Miranda e Novaes (2009), o direito de acessibilidade aos bens culturais está no princípio da isonomia e no da fruição coletiva do patrimônio cultural, onde todos os cidadãos devem ter iguais condições de conhecer, visitar e obter informações sobre o patrimônio cultural nacional. Para os autores, a acessibilidade deve ser garantida à pessoa com deficiência (permanente ou temporária) física, visual, auditiva, mental e múltipla; e àqueles com mobilidade reduzida, como idosos, obesos e gestantes. Ainda de acordo com os autores, para a correta garantia da acessibilidade é necessário permitir a todos

acessos através de rampas ou equipamentos eletromecânicos (plataformas elevatórias de percurso vertical ou inclinado e elevadores); estacionamento ou garagens reservadas e de acordo com as normas; circulação interna acessível; escadas com corrimão, com condições mínimas de segurança e conforto, associadas a rampas ou equipamentos de transporte vertical; sanitários adaptados; mobiliário adequado; piso tátil de alerta e direcional e utilização de materiais de acabamento adequados (MIRANDA e NOVAES, 2009, s.p.).

Para Duarte e Cohen (2003), o conceito de acessibilidade traz a ideia da possibilidade de acesso a todos: “Neste sentido pessoas idosas; pessoas com mobilidade reduzida; pessoas com visão subnormal; pessoas portadoras de deficiência física, neurológica ou sensorial; pessoas obesas; pessoas de baixa estatura, crianças, mulheres grávidas etc” (p. 160).

Além de direito constitucional, o acesso ao lazer, a cultura, que faz parte da construção da história de todos, a acessibilidade favorece a atividade turística, e por essa razão beneficia a todos.

As últimas informações oficiais sobre a quantidade de pessoas com deficiência no Brasil, é do Censo IBGE/2010, onde 45 milhões de pessoas declararam algum tipo de deficiência, cerca de 24% da população. Segundo a Organização Mundial de Saúde (*apud* MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2012), em todo o mundo, mais de um bilhão de pessoas possuem algum tipo de deficiência, sendo que cerca de 200 milhões apresentam dificuldades funcionais consideráveis.

A vivência no ambiente cultural é fundamental para a transmissão dos valores sociais e deve ser permitida com conforto e segurança. É preciso garantir o acesso a todos os sítios históricos com a mesma autonomia. Importantíssimo que todos utilizem

os ambientes com excelência, pois isso está assegurado na Constituição Brasileira de 1988, sendo o acesso à cultura um direito universal, garantido pelo direito constitucional de igualdade. A acessibilidade é uma das principais formas de inclusão ao patrimônio histórico e cultural, pois dá a possibilidade de utilizar o direito à informação e principalmente a facilidade de acesso, sem distinção.

A implementação do desenho universal é uma forma de aplicar corretamente a acessibilidade e assegurar pontos positivos e incentivadores ao turismo. Sobre a aplicação do desenho universal, O Art 8º, no item IX do DECRETO Nº 5.296, 2004, define

Concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (DECRETO Nº 5.296, 2004, p. 04).

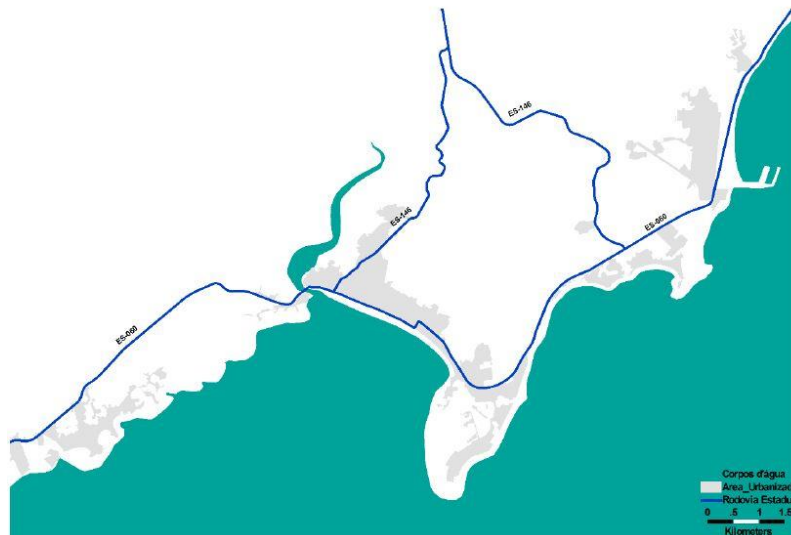
Atualmente, o Santuário passa pelo processo de restauração geral do conjunto e readequação para instalação do centro de documentação jesuítica no segundo andar, na área do Museu, com previsão para término em junho de 2020. Portanto, é previsto um considerável aumento do número de visitantes peregrinos, turistas, devotos do Santo Anchieta, pesquisadores, estudantes etc.

Haverá necessidade de um planejamento adequado da cidade, com infraestrutura para receber e dar apoio aos turistas, pois as cidades históricas, ou que possuem um centro de patrimônio cultural, ficam sujeitas ao impacto da visitação. É importante que as cidades se adequem física e administrativamente para que os impactos do turismo não venham de forma negativa tanto para a cidade quanto para o monumento. Para isso é necessário “que sejam formuladas políticas capazes de adaptá-las às exigências da vida contemporânea, sem comprometer os valores ali contidos” (IPHAN, 2004, p. 221).

Falar de acessibilidade em termos gerais é garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer ambiente ou objeto. Reportar este conceito às pessoas com deficiência também está ligado ao fator deslocamento e aproximação do objeto ou local desejado. Indica a condição favorável de um determinado veículo condutor que, neste caso, é o próprio indivíduo, dentro de suas capacidades individuais de se movimentar, locomover e atingir o destino planejado (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA BRASIL ACESSÍVEL, 2006, p. 15).

Deste modo, é preciso refletir sobre todas as dimensões e escalas da acessibilidade, da macro – o próprio acesso à Cidade de Anchieta (Figura 23), até a micro – o acesso à Igreja e à todas informações no Santuário e Museu. Assim, é necessário além da acessibilidade desenvolver um plano de mobilidade ao Santuário que não impacte negativamente na Cidade nem no ambiente cultural.

**Figura 23:** Principais aceso à Cidade (eixos rodoviários) com a definição da área urbanizada (manchas acinzentadas).



Fonte: PLANMOB, 2014

A Carta de Washington (1986) reforça que para a eficácia da preservação das cidades e bairros históricos, deve estar conectado às políticas de desenvolvimento econômico social e considerada nos planos urbanos e planejamento físico-territorial em todos os níveis. Destaca também a importância da participação da população da cidade para a eficácia ao sucesso da Salvaguarda. Segundo esse documento:

Os valores a preservar são o caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que lhe determinam a imagem, em especial:

- a forma urbana definida pela malha fundiária e pela rede viária;
- as relações entre edifícios, espaços verdes e espaços livres;
- a forma e o aspecto dos edifícios (interior e exterior) definidos pela sua estrutura, volume, estilo, escala, materiais, cor e decoração;
- as relações da cidade com o seu ambiente natural ou criado pelo homem;
- as vocações diversas da cidade adquiridas ao longo da sua história.

Qualquer ataque a estes valores comprometeria a autenticidade da cidade histórica....

As intervenções num bairro ou numa cidade histórica devem realizar-se com prudência, método e rigor, evitando dogmatismos, mas tendo sempre em conta os problemas específicos de cada caso particular” (CARTA DE WASHINGTON, IPHAN, 2018, s.p.).

Ainda de acordo com a Carta de Washington (1986), ao se tratar de acessibilidade, as novas funções de uma cidade histórica devem ser compatíveis com o seu caráter.

Este documento, muitas vezes não é levado em consideração pela sua complexidade, principalmente este trecho acima citado. Infelizmente, no Brasil é difícil conseguir verba para consolidar, readequar ou restaurar um monumento isolado, quanto mais trabalhar políticas públicas no entorno do monumento, as relações entre os espaços edificados e os espaços livres.

Segundo Costa (2016):

O patrimônio histórico não pode ser tratado como imutável considerando-se que as intervenções humanas nada mais são que um reflexo das relações e interações dos cidadãos com o espaço que as envolve. Essas são questões que demonstram a dinâmica do patrimônio e a necessidade de que estes sejam transformáveis e possibilitem a diversidade. Pensar em patrimônio como uma exposição permanente da cultura de uma época é engessá-lo e impossibilitar a apropriação pelas pessoas, condição contrária à interação e a relação entre pessoas e patrimônio ao longo do tempo e para as gerações futuras (COSTA, 2016, p. 23).

É preciso escolher soluções que tragam acessibilidade ao mesmo tempo que ofereçam um impacto mínimo no patrimônio histórico. Ressaltando que o respeito a autenticidade e testemunho histórico não significa um enrijecimento, mas a continuação de sua função social com a possibilidade de inclusão das novas questões e usos. A acessibilidade é uma forma de agregar valor ao monumento e dar maior sentido de pertencimento às pessoas com diferentes limitações e respeitando às diferenças socioeconômicas. Embora as adaptações requeiram intervenções cuidadosas, a introdução de novos elementos não pode alterar a harmonia do conjunto, mesmo que contribuam substancialmente para o seu enriquecimento.

Ampliando o posicionamento do IPHAN, sobre dotar o Santuário de acessibilidade, a acessibilidade se faz necessária em todo o seu entorno. Com este pensamento, destaca-se aqui o Art. 3º da Lei nº 10.098/2000, alterado pela Lei 13.146/2015, mencionando que

O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2015).

De modo complementar, a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 no Art. 42, §2º, coloca que,

O poder público deve adotar soluções destinadas à eliminação, à redução ou à superação de barreiras para a promoção do acesso a todo patrimônio cultural, observadas as normas de acessibilidade, ambientais e de proteção do patrimônio histórico e artístico nacional (BRASIL, 2015).

Segundo Miranda e Novaes (2009), o direito à acessibilidade aos bens culturais está no princípio da isonomia e no da fruição coletiva do patrimônio cultural, onde todos os cidadãos devem ter iguais condições de conhecer, visitar e obter informações sobre o patrimônio cultural nacional.

## CAPÍTULO 3 - UMA REVISÃO DAS ZONAS DE PROTEÇÃO DO BEM

### 3.1 AS DIFERENTES POLIGONAIS DE PROTEÇÃO: FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL

No entorno do bem tombado, o Santuário Nacional José Anchieta, existem poligonais de proteção nos três níveis exigidos pela legislação brasileira. Como parte do trabalho da Dissertação, serão analisadas as poligonais de proteção distintamente, começando pela federal, seguindo pela estadual e por último a municipal.

Para a prática de salvaguarda de monumentos e conjuntos arquitetônicos de importância histórica, foi constituída a *Carta de Atenas*, em 1931, sendo o primeiro documento destinado a estabelecer parâmetros, em âmbito internacional. Nesta carta não há recomendações específicas para áreas urbanas, sendo as mesmas mencionadas por alto e apenas como acompanhamento ou vizinhança dos edifícios antigos.

A Carta de Atenas produzida em 1933, estabelece que os valores arquitetônicos devem ser preservados tanto no que diz respeito ao monumento isolado quanto ao conjunto arquitetônico. Ideia reforçada, em 1964, com a *Carta de Veneza*, onde foi consolidada a visão de que o monumento é inseparável do meio em que se situa.

A Recomendação de Nairóbi (UNESCO), desde 1976, já recomendava que cada Estado Membro “deveria definir [...] políticas nacionais, regionais ou locais, a fim de que as autoridades correspondentes tomem medidas jurídicas, técnicas, económicas e sociais visando salvaguardar os conjuntos históricos e o seu enquadramento”. Para efeito da salvaguarda do patrimônio, essa recomendação ressalta que as políticas adotadas “deverão ter repercussão no ordenamento do território a nível nacional, regional e local, e orientar, quer o planeamento urbano, quer o desenvolvimento regional e rural a todos os níveis”.

A Constituição Federal Brasileira de 1988, no Art. 23, define como competência comum à União, Estados, Distrito Federal e Municípios:

III – proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV – Impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural (BRASIL, 1988, p. 29).



O Estatuto da Cidade, publicado em 2001, também define diretrizes para a política urbana em nível nacional como proteção do patrimônio cultural brasileiro. No seu artigo 2º, inciso XII, reza sobre: “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico” (BRASIL, 2001, p. 11).

Além de versar sobre diretrizes para a preservação do patrimônio cultural brasileiro, o Estatuto da Cidade informa que é dever dos municípios o desenvolvimento de políticas públicas para ordenamento do espaço e conseqüentemente, o planejamento municipal para a preservação do patrimônio cultural. Desta forma, cabe ao IPHAN, no âmbito federal, “oferecer diretrizes que pautem seu desenvolvimento, resguardando o patrimônio cultural através da preservação das características arquitetônicas e urbanísticas às quais foram atribuídos os valores que motivaram o tombamento do conjunto” (BRASIL - IPHAN - NORMATIZAÇÃO DAS CIDADES HISTÓRIAS, 2010, p. 23).

Segundo orientações da normatização das cidades histórias (IPHAN, 2010, p. 12) “entende-se que um conjunto pode ser formado por mais de uma poligonal de tombamento, ou por uma poligonal e edificações isoladas, desde que partilhem da mesma motivação, não configurando um tombamento isolado.”

Considera ainda que:

[...] o ponto chave para a definição da poligonal de entorno deve ser a preservação da ambiência do(s) bem(ns) tombado(s), funcionando como uma área de amortecimento entre esta e o restante da cidade, não sendo atribuída a ela um valor específico independente ou diferente da área tombada. (BRASIL - IPHAN - NORMATIZAÇÃO DAS CIDADES HISTÓRIAS, 2010, p. 14).

Como recomendado na Carta de Nairóbi, existem as 3 esferas de políticas públicas (federal, estadual e municipal) no âmbito da proteção do patrimônio ambiental, histórico, artístico e cultural para a proteção dos bens culturais, no Município de Anchieta. Cada esfera constitui uma poligonal de proteção no entorno do bem tombado, que foram criadas para que fossem aplicadas e respeitadas as diretrizes apropriadas para a preservação do patrimônio situado na poligonal de proteção. É importante que a visibilidade paisagística do bem tombado seja respeitada, e essa visibilidade não é garantida somente com a não construção de um

grande edifício que fisicamente atrapalhe a visão do bem (seja pela altura seja pela volumetria), mas também é preciso proteger contra a incompatibilidade, preservando a harmonia paisagística.

O ponto de partida do trabalho com os entornos dos bens tombados no Brasil é o Decreto Lei 25 de 1937, marco legal que institui o tombamento e iniciou os trabalhos de preservação em âmbito nacional, proporcionando a ação do Poder Público de forma sistemática nesse campo. O Decreto determinou, no seu Artigo 18 que,

Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colar anúncios ou cartazes sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se nesse caso multa (...) (BRASIL, 1937, p. 04).

Nesse sentido, o artigo 18 é particularmente importante, uma vez que além de estender para fora do âmbito do bem tombado restrições ao direito de propriedade, institucionaliza a ideia de que a apreensão do bem tombado não depende apenas da preservação de sua própria imagem e materialidade, mas também “das relações que mantém com aquilo que o cerca” (SANT’ANNA, 1995, p. 80).

### **3.1.1 A proteção na esfera federal**

Na esfera federal o Santuário de São José de Anchieta foi tombado, em 1943, de forma isolada, não considerando o entorno do bem tombado. Porém o Instituto Nacional de Patrimônio Histórico e Artístico, em 2015, criou uma poligonal de entorno (Figura 24) que está servindo de parâmetro para a construção da portaria de preservação do entorno do bem tombado. Quanto as diretrizes, as mesmas estão em construção ainda, não havendo um produto disponível para divulgar, até que haja a construção da portaria. A poligonal estabelecida pelo IPHAN abrange não somente o bairro onde localiza-se Santuário e as outras edificações históricas, mas engloba toda a área de mangue que margeia o Rio Benevente, desde a foz do Rio até uma certa distância, delimitado no mapa entre os pontos E22 e E25, representados na figura 24. Esta poligonal engloba, ainda, a faixa de terra localizado do outro lado da foz, chamada Ponta do Quitiba, representado pela ligação entre os pontos E 42 ao E3.

**Figura 24:** Poligonal do tombamento do entorno – esfera federal - IPHAN.



**Fonte:** IPHAN – Superintendência do Espírito Santo, 2015. Fornecida em 2019.

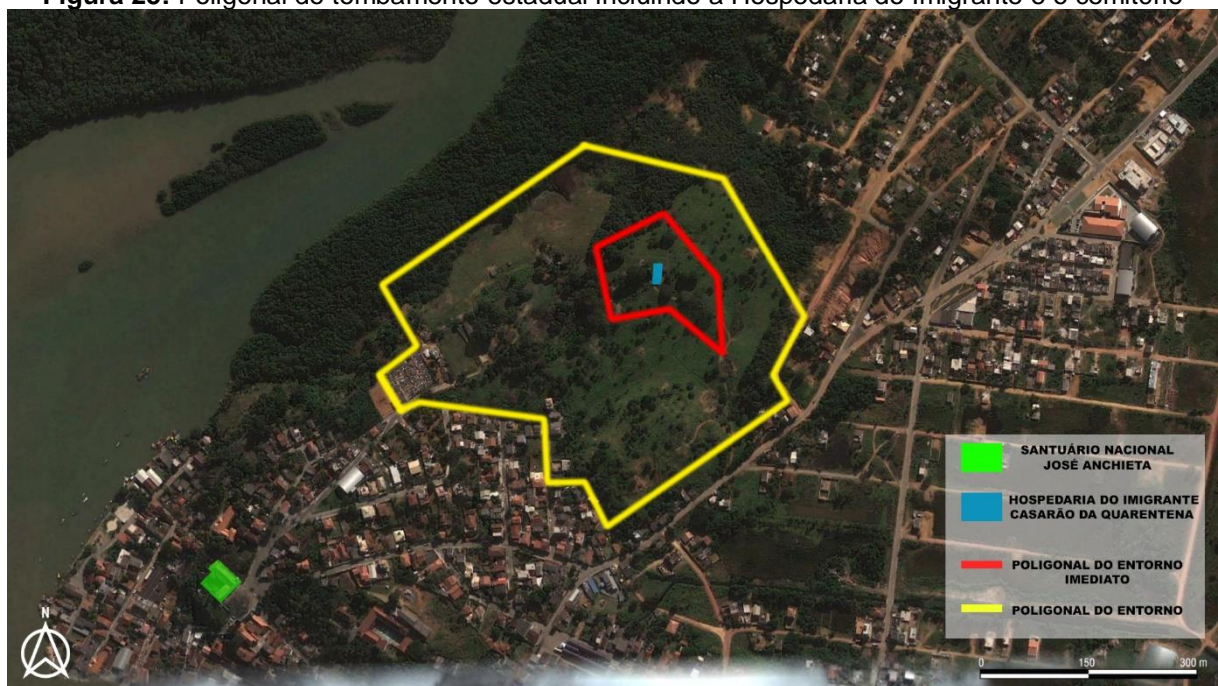
Essa poligonal deixou de fora o Casarão de Hospedaria dos Imigrantes, o cemitério e parte do traçado urbano situado a leste e nordeste do bairro, local mais próximo à rua antigamente denominada Rua do Brejo, que foi a principal rua de expansão da Cidade para o lado leste, local de moradia dos pescadores. Os limites da poligonal neste nível de proteção são: ao norte uma marcação natural do solo, de forma alinhada; ao oeste a mata ciliar as margens do Rio Benevente; ao sul a Ponta do Quitiba e ao leste as Ruas Coronel Vitorino, Marechal Floriano Peixoto, Rua Dom Helvécio e Rua dos Tamoios.

### 3.1.2 A proteção na esfera estadual

Na esfera estadual existe o tombamento de uma edificação e do entorno de sua construção: o Casarão da Hospedaria dos Imigrantes Italianos, também conhecido como Casarão da Quarentena, importante construção histórica onde os imigrantes italianos ficavam de quarentena, sob observação, para curarem as

doenças contraídas durante a longa viagem para o Brasil ou para que as autoridades da Vila pudessem verificar se eles estavam em boas condições de saúde a fim de entrarem no Espírito Santo, seguindo viagem para as terras do Vale do Rio Benevente. O tombamento abrange a poligonal do entorno imediato, a demarcação dos pontos de visada e delimitação dos polígonos de proteção (área de vizinhança) do monumento (Figura 25).

**Figura 25:** Poligonal do tombamento estadual incluindo a Hospedaria do Imigrante e o cemitério



**Fonte:** Desenvolvido pela Autora com base na demarcação do Conselho Estadual de Cultura do ES, 2019.

A poligonal de proteção em nível estadual, não engloba o Santuário, engloba somente o entorno do patrimônio histórico e cultural denominado Casarão de Hospedaria dos Imigrantes Italianos. Essa poligonal inseriu as vias como limite da área, englobando inclusive o cemitério da cidade que não faz parte nem da poligonal municipal nem a poligonal federal.

### 3.1.3 A proteção na esfera municipal

Na esfera municipal, através da Lei Municipal de Anchieta 13/2006, a área onde está localizado o Santuário compreende a porção do território com maior número de edificações históricas tombadas. Por isso, essa área requer tratamento especial para garantir a proteção, recuperação e manutenção do patrimônio histórico do



Município. A poligonal de tombamento municipal (Figura 26) definida como Área de Especial Interesse de Preservação Cultural 1 (AEIC 1) inclui a maioria dos bens patrimoniais históricos e culturais importantes para a Cidade de Anchieta e o Santuário Nacional José Anchieta.

**Figura 26:** Zoneamento Municipal - Área Especial de Interesse Cultural



**Fonte:** Plano Diretor Municipal de Anchieta – [www.anchieta.es.gov.br](http://www.anchieta.es.gov.br). Acessado em 20/05/2019.

De acordo com a Lei Municipal de Anchieta 13/2006, a Área de Especial Interesse de Preservação Cultural do Centro Histórico (AEIC 1) apresenta características morfológicas da Cidade Colonial Brasileira, considerando os arruamentos estreitos e edificações históricas de interesse de preservação. É o núcleo urbano mais antigo do município e reúne o maior número de edificações históricas de interesse de preservação (Figura 27), testemunhos de vários momentos históricos do município.

**Figura 27:** Localização das edificações históricas no entorno do Santuário, a saber: (1) Porto de Cima; (2) Casa da Cultura; (3) Santuário Nacional; (4) Largo da Igreja; (5) Centro Cultural; (6) Colégio Irmã Maria Mattos; (7) Igreja Nossa Sra. da Penha; (8) Poço do Coimbra; (9) Cemitério e (10) Hospedaria do Imigrante.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em 2018.

**Figura 28:** Casa da Cultura



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 29:** Santuário Nacional José Anchieta



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 30:** Largo do Santuário Nacional José Anchieta com a castanheira.





Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 31:** Centro Cultural



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 32:** Colégio Irmã Maria Matos.



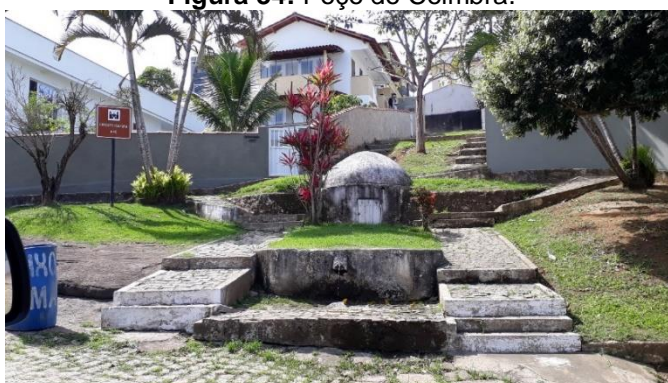
Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 33:** Igreja Nossa Sr<sup>a</sup> da Penha



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 34:** Poço do Coimbra.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 35:** Cemitério.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 36:** Hospedaria do Imigrante.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2018.



A poligonal municipal não leva em consideração a importante porção de terra encontrada do outro lado da foz do Rio Benevente, região com importante papel na paisagem da Cidade, pois ela faz parte da composição da Cidade desde a formação original da vila. Hoje, este local é um dos mais importantes lugares da visibilidade da paisagem do Santuário e do entorno paisagístico (Figura 31), para quem chega à cidade pelo lado sul do Estado.

**Figura 37:** Identificação da área de formação original da vila em relação a poligonal de tombamento da Prefeitura Municipal de Anchieta de 2006.



**Fonte:** Arquivo ultramarino de Lisboa (à esquerda) e Zoneamento do Plano Diretor municipal de Anchieta ([www.anchieta.es.gov.br](http://www.anchieta.es.gov.br)), acessado em abril de 2019 (à direita)

A Prefeitura Municipal de Anchieta, no seu plano diretor, Art. 81, define que os novos projetos ou ampliações, presentes na AEIC 1, que gerem alteração de gabarito precisam de aprovação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e o Conselho Municipal de Desenvolvimento e Meio Ambiente. Segundo o Plano Diretor Municipal da cidade de Anchieta, as características das Áreas de Especial Interesse de Preservação Cultural – AEIC, onde situa-se o bem tombado é

Art. 74. As Áreas de Especial Interesse de Preservação Cultural - AEIC compreendem as porções do território que necessitam de tratamento especial para a efetiva proteção, recuperação e manutenção do patrimônio histórico do Município, são expressões arquitetônicas ou históricas do patrimônio cultural edificado, compostas por conjuntos de edificações e edificações isoladas e constituem suporte físico de manifestações culturais e de tradições populares do Município, especialmente as festas religiosas, o folclore, a culinária e o artesanato (PDMA, 2006, p. 26) [Grifo nosso].

Essa área tem como diretrizes de acordo com o Art. 79 do Plano Diretor Municipal de Anchieta (PDMA, 2006):

- I. ampliar o apoio, o controle e a divulgação do patrimônio cultural manifesto no meio ambiente, oferecendo condições para sua conservação;
- II. criar benefícios para conservação do patrimônio cultural e estímulo à instalação de atividades turísticas, mediante aplicação de instrumentos da política urbana e de incentivos fiscais;
- III. instituir um regime especial em relação à legislação urbanística própria do Município nas Áreas de Especial Interesse de Preservação Cultural cujas expressões arquitetônicas ou históricas, ou cujas manifestações culturais dependam do meio ambiente construído;
- IV. esclarecer à população sobre a importância do patrimônio cultural para o desenvolvimento social e a sustentabilidade econômica;
- V. valorizar das potencialidades turísticas com preservação das atividades tradicionais;
- VI. incentivar ao uso residencial e de comércio e serviços compatíveis;
- VII. estímulo às atividades relacionadas ao turismo cultural e lazer;
- VIII. estimular as atividades e implantação de equipamentos de lazer náutico e de pesca;
- IX. integrar as atividades turísticas com o Porto de Anchieta;
- X. elaborar de projetos de requalificação urbana do Centro Histórico;
- XI. manter a horizontalidade das edificações, considerando gabaritos baixos e densidades compatíveis as condições de infraestrutura urbana e com o desenho colonial do Centro Histórico;
- XII. valorizar e manter os cones visuais (PDMA, 2006, p. 27).

A área hoje chamada Ponta de Quitiba, área localizada do outro lado da foz do Rio Benevente, lado sul, oposto ao Santuário, está localizada na área denominada Zona de Urbanização Controlada (ZUC 1), que tem como características, Art. 47:

- I. áreas de interesse de proteção ambiental e à paisagem do litoral;
- II. áreas com potencial de ocupação residencial, de lazer e de turismo;
- III. presença de solo cristalino;
- IV. Área de Preservação Ambiental - APA da Guanabara (PDMA, 2006, p. 27).

De forma exclusiva, esta poligonal contempla uma porção da Cidade que foi responsável pelo início da nova ocupação da parte baixa da cidade, na região leste, antigamente conhecida como a Rua do Brejo, atualmente Rua Marechal Floriano Peixoto. Não foi contemplado nesta poligonal a porção de terra correspondente ao cemitério da cidade.

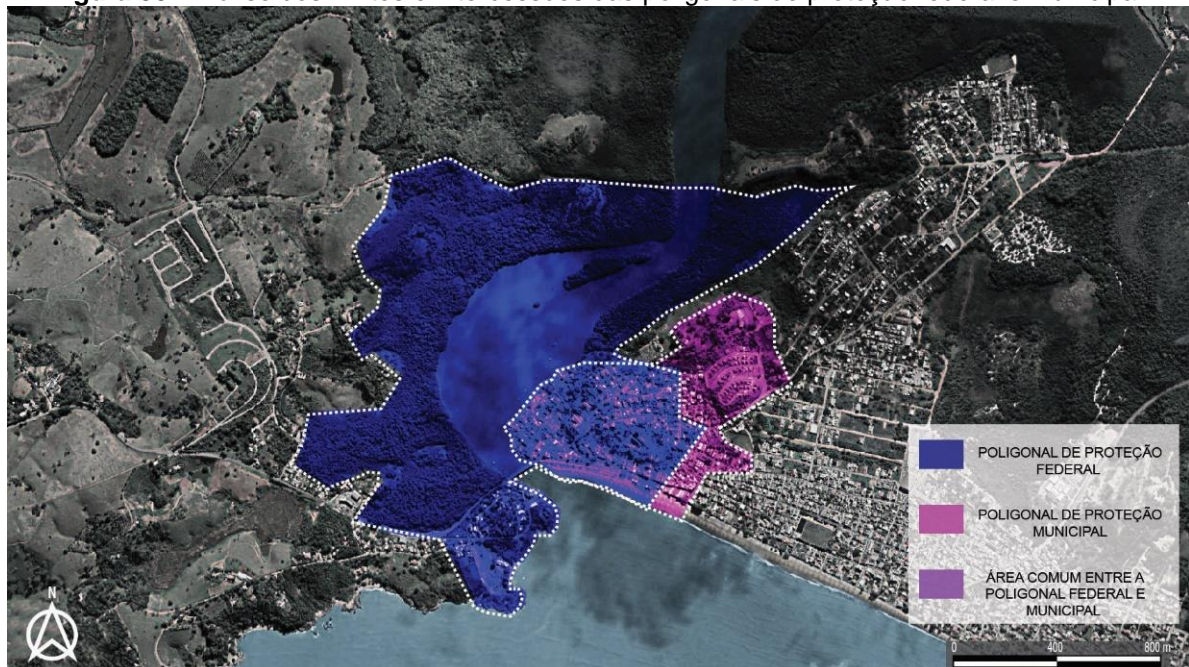
A poligonal delimitada pela municipalidade tem como limite o mar, ao sul; o rio, a oeste, sem considerar a área ambiental do outro lado do rio; e as principais vias que fazem o limite topográfico contornando a porção mais baixa do morro: Rua

Desembargador Josias Soares, Rua José Silvino de Mello, Rua Joaquim Silva Pereira e Rua Governador Dias Lopes, localizadas a leste e nordeste do centro histórico.

### 3.2 ANÁLISE COMPARADA DAS ESFERAS DE PROTEÇÃO

Neste item é feita a análise comparada das diferentes poligonais de proteção tendo como base a comparação cartográfica das 3 (três) diferentes esferas citadas acima. A Figura 38 expõe a delimitação das poligonais pré-existentes em nível federal e municipal, onde é possível visualizar a sobreposição da marcação da área central de importância histórica e cultural; área com a maior concentração de edificações históricas.

**Figura 38:** Análise dos limites e intercessões das poligonais de proteção federal e municipal.

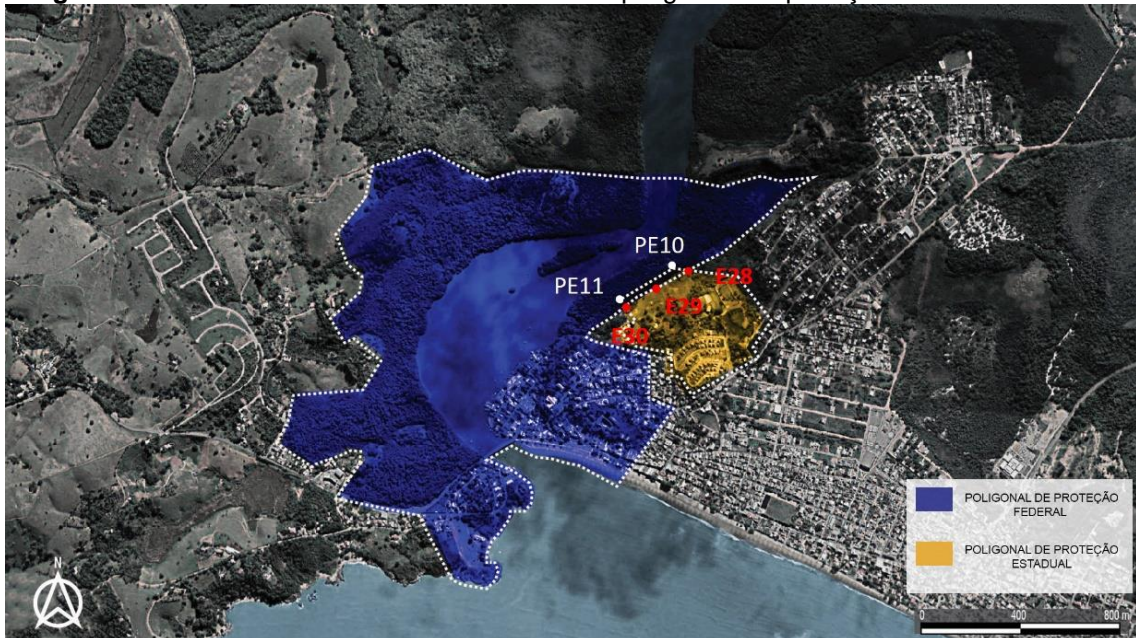


**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

A Figura 39 faz a sobreposição das poligonais pré-existentes em nível federal e estadual. Entre essas poligonais a sobreposição de áreas é mínima em relação ao tamanho das áreas demarcadas em cada uma das distintas poligonais. A área sobreposta entre as duas poligonais corresponde a uma pequena faixa de mata situada entre o PE 10 e PE 11 da poligonal estadual e o os pontos E28 ao E 30 da poligonal federal.



**Figura 39:** Análise dos limites e intercessões das poligonais de proteção federal e estadual.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

Na Figura 40, apresentamos o comparativo entre as poligonais municipais e estadual, de onde é possível ver a sobreposição entre as poligonais da área em relação à Hospedaria dos Imigrantes e a área em seu entorno. A particularidade é que a área de proteção do entorno da Hospedaria dos Imigrantes, desenvolvida pela prefeitura municipal, não contempla a área da mata presente no perímetro faixa de terra localizada a oeste, estendendo até a margem do Rio Benevente.

**Figura 40:** Análise dos limites e intercessões das poligonais federal, estadual e municipal.



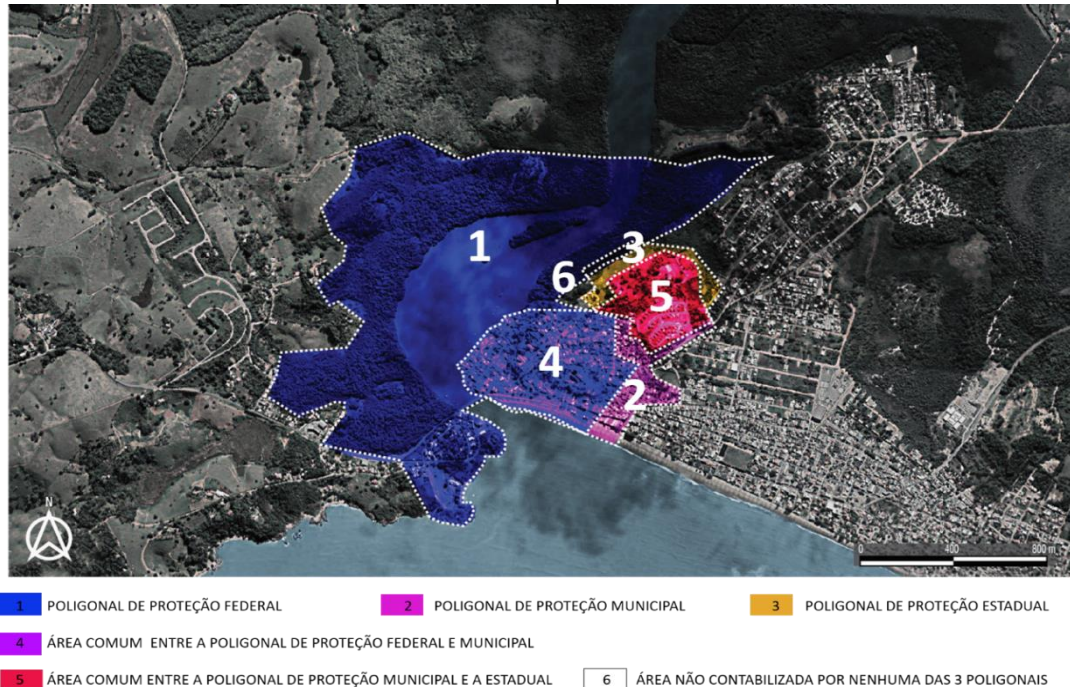
**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

Como resultado final da comparação entre as 3 poligonais citadas, apresentamos a Figura 41, onde podemos observar a interseção entre elas e perceber



a existência de uma área localizada ao centro da figura que não foi contemplada por nenhuma das poligonais.

**Figura 41:** Análise dos limites e intercessões das poligonais de proteção federal, estadual e municipal.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

### 3.3 UMA PROPOSTA DE POLIGONAIS DE PROTEÇÃO – A ZONA DE AMORTECIMENTO E A ZONA DO BEM

Após analisar as poligonais nos 3 (três) diferentes níveis (Federal, estadual e municipal), no item anterior, como produto desta dissertação será proposto a criação de duas novas poligonais: de Amortecimento e da Zona do bem<sup>2</sup>. Essas novas poligonais propostas (Figura 42) são resultantes dos principais fatores analisados anteriormente juntamente com estudos teóricos sobre o assunto. As poligonais

<sup>2</sup> Zona de Amortecimento é definida como uma delimitação de área mais ampla que a Zona do Bem e estabelece objetivo de filtrar os impactos negativos das atividades que ocorrem, como: ruídos, poluição e avanço da ocupação humana, especialmente nas unidades próximas a áreas intensamente ocupadas.

Zona do Bem é definida como a área envoltória que circunda o bem tombado, com diretrizes mais restritivas do que as da Zona de Amortecimento.

desenvolvidas são detalhadas como um dos objetivos específicos da presente dissertação e através delas serão destacadas áreas para desenvolvimento de projetos específicos para a aplicação da acessibilidade universal para acesso adequado e não restritivo de todos os cidadãos ao Santuário Nacional José Anchieta.

**Figura 42:** Poligonais propostas: Amortecimento (entorno-vermelho) e Zona do bem (tombamento-amarelo).



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

A Poligonal de Amortecimento proposta (Figura 43) é formada por uma área territorial que envolve importante área que emoldura a poligonal da Zona do Bem, dotado de elementos da paisagem como o rio e sua foz, o mar, o mangue e alguns setores com ocupação urbana com características mais contemporânea. Essa área demarcada resultará na preservação da paisagem da área histórica central da Cidade de Anchieta.



**Figura 43:** Poligonal de Amortecimento proposta



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

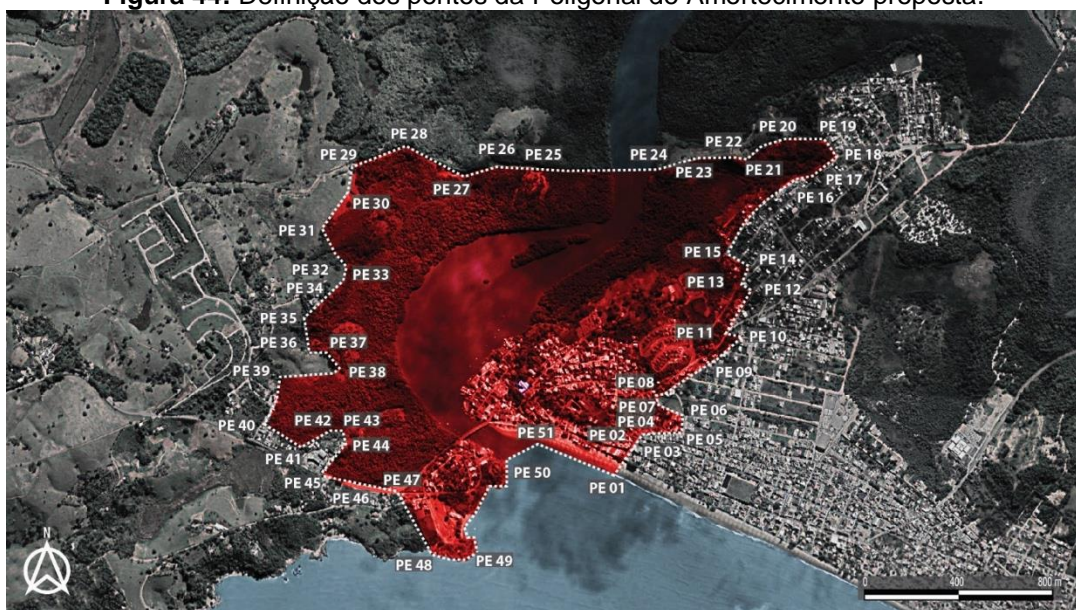
A Zona de Amortecimento foi definida de forma a evitar que grandes empreendimentos sejam implantados em escala que contraste coma escala da área tombada, preservando sempre a integridade e a composição visual da paisagem através do emprego da legislação urbanística, diminuindo as possibilidades de intervenções que não se ajustem à paisagem, descaracterizando a configuração paisagística. Como definição é preciso pensar na paisagem como um todo no planejamento da cidade, sendo fundamental para alcançar o desenvolvimento urbano sustentável (TARDIN, 2018, p. 164).

Foi considerado como fator determinante para a delimitação da Poligonal de Amortecimento, a área adjacente ao local de formação original da cidade, tendo em vista que esse é o ponto central do planejamento urbano e territorial e da identidade urbana que denota valores históricos de pertencimento da sociedade. A área dessa poligonal abrange uma área maior em relação à Poligonal da Zona do Bem, englobando áreas como o mangue nas margens do Rio Benevente, a Ponta do Quitiba, e áreas localizadas mais ao norte do Casarão da Quarentena e receberá diretrizes menos rígidas do que a outra poligonal.

Conforme apresentado na Figura 44, segue a delimitação da poligonal de entorno, com seus vértices denominados ponto de entorno (PE). Do ponto PE 01 ao PE 02, sentido sul-norte, inicia-se na orla da praia seguindo por toda a extensão da Rua Desembargador Josias Soares, e ligando-se ao PE 03 através da Rua José

Silvino de Melo. O PE 3 liga-se ao PE 4 através da rua São Pedro II, ligando-se ao PE 5 pela Rua Floriano Peixoto. O PE 6 por sua vez, liga-se ao PE 8 percorrendo a Rua Joaquim Silva Pereira. O PE 8 liga-se ao PE 10 através da rua Governador Dias Lopes. Nesse alinhamento, o limite da poligonal são os fundos dos lotes, localizados ao do lado direito da via, que fazem divisa com essa rua. O PE 14 e PE 15 são ligados percorrendo a rua Vinte e Cinco, que se liga ao PE 18 através da Rua das Chácaras, que é uma rua que contorna todo o perímetro final do bairro e faz limite do bairro com a área ocupada por uma mata. Neste ponto o PE 19, localizado na direção norte, limita-se por uma estrada de chão até atravessar o Rio Benevente, ligando-se ao ponto PE 29 localizado no outro lado do Rio Benevente, continuando contornando a mata. Do ponto PE 29 ao ponto PE 40 a poligonal está definida passando entre o final da mata, localizada em toda a extensão da margem do Rio Benevente, e os novos loteamentos. Do PE 40, podemos percorrer toda a Rodovia do Sol até o encontro com o PE 47 onde encontra uma linha perpendicular, ligando a Rodovia do Sol à Praia do Quitiba, faceando a via que delimita o loteamento e uma faixa de área verde. O ponto PE 48 percorre toda a orla da Ponta do Quitiba até chegar à cabeça da ponte, onde liga-se ao PE 51 percorrendo a ponte e onde finaliza encontrando-se com o PE 01 através da orla da praia.

**Figura 44:** Definição dos pontos da Poligonal de Amortecimento proposta.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.



Com a nova poligonal de Amortecimento definida, podemos entender a relação entre ela e as poligonais desenvolvidas nos diferentes níveis de gestão, apresentadas na Figura 44. Na Figura 45, podemos perceber que a nova poligonal é resultado da somatória da delimitação externa resultante da junção das poligonais preexistentes, mais a inclusão de novos espaços até então não contemplados nas poligonais estudadas, resultando em acréscimo de novas áreas (em vermelho).

**Figura 45:** Identificação da poligonal de entorno proposta, mostrando acréscimos de áreas em relação às poligonais preexistentes. Somatória das áreas das poligonais pré-existentes em verde e em vermelho a área acrescida na poligonal proposta.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

Os acréscimos correspondes aos itens em vermelho estão concentrados, na maior parte, na região nordeste do mapa, e também na região sudoeste, pois nesses locais ainda é possível verificar uma grande quantidade de áreas de matas que terão uma melhor utilização definidas em etapas futuras. Uma outra área que chama atenção é o alinhamento entre a Ponta do Quitiba ao outro lado da foz do Rio, na orla do centro da cidade de Anchieta. A única poligonal que incluía essa área era a poligonal desenvolvida pelo IPHAN em 2015, mas seus vértices estavam localizados próximos à ponte, deixando a região da foz do Rio Benevente menos protegida.

Internamente, houve a junção das poligonais, incluindo a área do cemitério que é considerada como área de proteção somente na poligonal estadual e uma pequena área que não também a inclusão de uma pequena área correspondente a uma porção de mata próximo à região do cemitério.

Sobre a Poligonal da Zona do Bem (Figura 46), utilizamos a definição do IPHAN (2010, p.15): a poligonal de tombamento (Zona do Bem) é a “área claramente delimitada com o objetivo de preservar uma paisagem urbana perceptível”. A área proposta na poligonal possui uma paisagem que influencia diretamente na percepção do monumento tombado, por isso é importante a manutenção dos aspectos construídos e naturais que garantam harmonia entre a sítio e a paisagem.

**Figura 46:** Área da Poligonal da Zona do Bem em amarelo e a marcação do Santuário em vermelho.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

A área demarcada para a Poligonal da Zona do Bem possui centralidade e é aonde encontram-se as edificações de maior valor histórico tradicional, concentrando as construções. Essa área central, segundo Cury (2004) é um espaço que constitui um assentamento humano e cuja harmonia e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, pré-histórico, histórico, estético ou sociocultural (CURY, 2004, p. 219).

Mesmo que a grande maioria das edificações do entorno do Santuário possuam características arquitetônicas irrelevantes, no local é possível perceber a inexistência de alteração na topografia e no traçado viário. A formação da cidade localizada na parte mais elevada da cidade e com o Santuário localizado ao centro, a região possui traçado urbano de forma irregular nas suas cotas de níveis mais altas, com larguras de ruas e desenho de lotes variados e ladeiras íngremes. O Santuário e



sua praça têm função de centralidade na região, em relação ao desenho do traçado urbano e da importância histórica.

Como limites da poligonal, dentro da faixa edificada no lado leste, ao final das ladeiras, especificamente os PT 01 ao PT 02 estão localizados na Rua Coronel Vitorino. O PT 02 liga-se ao PT 03 através da subida da Rua Governador Dias Lopes. O PT 03 liga-se ao PT 04 através da Rua Dom Helvécio, ligando-se ao PT 05 pela Rua dos Tamoios, desta forma fica englobado o Poço do Coimbra à poligonal de tombamento. O PT 05 percorre parte da Rua dos Guaranis, contornando a mata e chegando ao PT 09 localizado no Rio Benevente. Do PT 09 ao PT 20 o caminho é através da margem do rio. Deste último ponto é possível chegar até o PT 22 e ao PT 01, pois os mesmos se encontram na orla central da cidade de Anchieta, conforme representado na Figura 47.

**Figura 47:** Definição dos pontos da poligonal de tombamento proposta



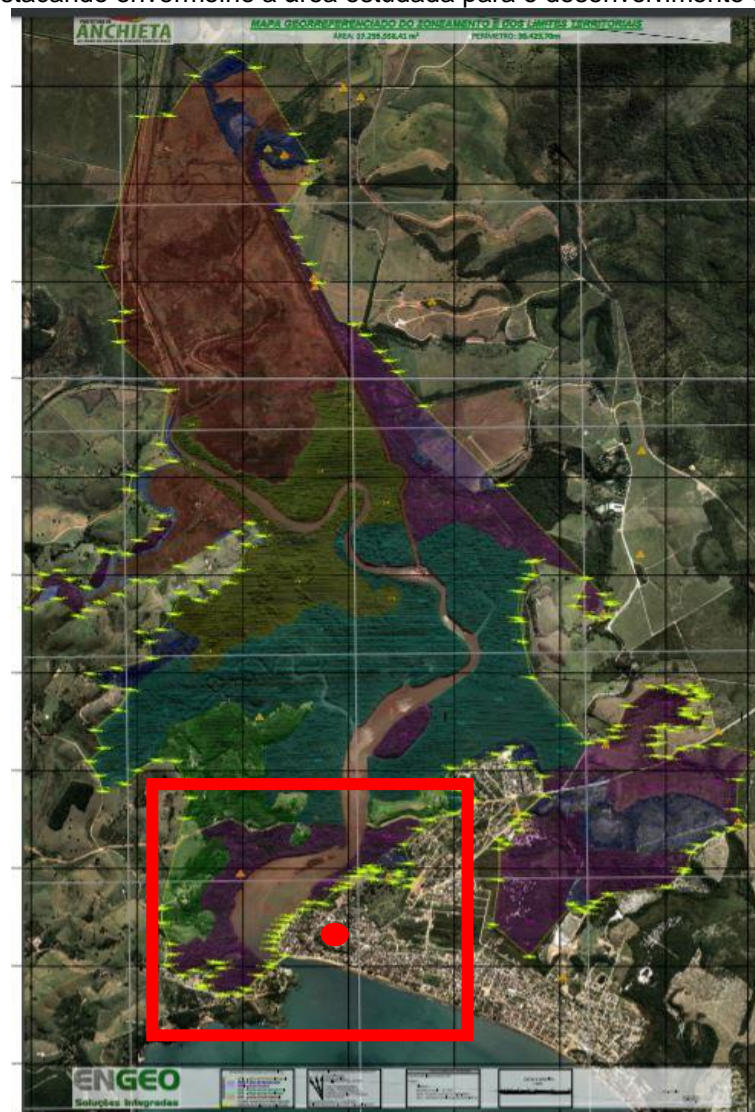
**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth, acessado em abril de 2019.

A importância da elaboração da Poligonal da Zona do Bem é que seguindo as diretrizes que serão apresentadas no próximo capítulo, conseguiremos manter a materialidade do espaço, tanto do ponto de vista arquitetônico, quanto do ponto de vista urbano, considerando e regulando as necessidades de transformação do espaço e da paisagem, incluindo as mudanças para adaptação da região à acessibilidade. É dever do município aplicar políticas públicas para ordem do espaço e para a

preservação do patrimônio cultural, cabendo ao IPHAN informar as diretrizes para sua elaboração (IPHAN, 2010, p. 21).

A limitação do lado norte e oeste da poligonal de entorno desenvolvida foi definida levando em consideração a marcação do limite extremo da Zona Primitiva, que faz parte da Unidade de Conservação Reserva de Desenvolvimento Sustentável – Papagaio (Figura 48), englobando toda a área estudada. Essa Unidade de Conservação foi criada pelo Decreto Municipal 3692/2011 (Anexo 1), com a finalidade de conservar o manguezal, o rio e as espécies que nele habitam, como pássaros, caranguejos, peixes, entre outros. Sua área total delimitada é de 17.312.052,41 m<sup>2</sup>.

**Figura 48:** Definição da Unidade de Conservação Reserva de Desenvolvimento Sustentável – Papagaio, destacando em vermelho a área estudada para o desenvolvimento da dissertação.



● Santuário Nacional José Anchieta

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Anchieta / Secretaria de Meio Ambiente. Acessado em julho de 2019.

## CAPÍTULO 4 - O PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE AO PATRIMÔNIO

*Vamos dizê-lo de imediato: a questão por que nos movemos? Não envolve o domínio dos transportes somente. Ela nos faz entrar com os dois pés no estudo, muito mais vasto, dos modos de vida contemporâneos. Fazer passar objetos ou pessoas de um ponto a outro, é implicar efetivamente um vasto leque de atividades humanas. Diversas lógicas de ação nos levam a interrogar sobre o funcionamento das sociedades, sobre suas estruturas e suas relações, sobre as desigualdades, sobre as diferenciações, sobre os modos de vida e seu pluralismo (KAUFMANN, 2011, s.p.).*

Acessibilidade é entendida como a “facilidade disponibilizada às pessoas de forma que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (inciso III do art. 4º da Lei nº 12.587/12), ou seja, é a possibilidade de a pessoa alcançar com autonomia e segurança os destinos que deseja percorrer, condições de ir e vir sem obstáculos e de forma livre e segura.

No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece que em todo município com mais de 20 mil habitantes, além de elaborar o plano diretor, também deverão elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido (Lei nº 12.587/12, art.24, §1º).

A mobilidade é a condição essencial para acessar os bens e serviços urbanos, sendo fator fundamental para a integração social e urbana, a mobilidade “é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012).

A estrutura física é parte fundamental para a mobilidade urbana do local e como definição de mobilidade urbana e, no caso de sítios históricos, o IPHAN afirma que a mobilidade é importante para a valorização do espaço urbano como lugar, seja lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e de fruição do patrimônio. “Os centros históricos devem possibilitar o usufruto do espaço público e do patrimônio, garantindo o direito constitucional à cidade e à cultura” (IPHAN, de 2014, p.16 - Caderno Técnico nº 9).

Para que a acessibilidade ao Santuário seja garantida, é importante que haja plena mobilidade, não só na Zona do Bem, como também na Zona de Amortecimento. Atrair novos frequentadores para o Santuário significará um maior número de deslocamentos em condições inadequadas, impactando negativamente o ambiente. É necessário adotar ações urbanas que permitam a melhoria da infraestrutura física e

a gestão dos transportes, garantindo a mobilidade de moradores e visitantes e a acessibilidade ao Santuário Nacional José Anchieta.

#### 4.1 O PLANO DE MOBILIDADE DE ANCHIETA - PLANMOB

O debate sobre a mobilidade urbana no Brasil vem aumentando, visto que grande parte das maiores cidades do país vem encontrando dificuldades em desenvolver meios para diminuir as quantidades de congestionamentos e o excesso de pedestres em áreas centrais dos espaços urbanos. O excesso de veículos nas cidades também se torna uma questão ambiental, gerando mais poluição, interferindo em problemas naturais e climáticos não só nas cidades, como por exemplo o aumento das ilhas de calor. Por este motivo, a mobilidade está relacionada à sustentabilidade: é importante que a utilização das vias e espaços urbanos de forma eficiente, minimizando impactos negativos em todos os sentidos.

No Espírito Santo, desde a década de 1960, houve uma grande expansão urbana acompanhada pela expansão de uma rede viária viabilizada, principalmente, pelo uso de transporte individuais (carros) e ônibus. Pode-se dizer que os investimentos em transportes coletivos não acompanharam o crescimento urbano, fato que comprometeu a mobilidade na grande parte das cidades brasileiras, nas quais o tradicional deslocamento a pé deixou de ser viável. A falta de planejamento urbano gerou áreas isoladas e de difícil acesso.

O IBGE desenvolve estudos para caracterização da rede urbana brasileira e das regiões de influência das cidades desde a década de 1960, estabelecendo uma classificação hierárquica dos centros urbanos do país, delimitando suas áreas de atuação às regiões de influência, privilegiando a função de gestão do território. (PLANMOB - ES, 2014, p 79). Considerando esta classificação hierárquica, Anchieta está caracterizada como Centro Local, vinculada diretamente a Vitória, Capital Regional A, que está diretamente ligada à rede da Metrópole Nacional Rio de Janeiro.

Na macroescala de mobilidade municipal, o Plano Diretor Municipal de Anchieta de 2006, não previu instrumentos particulares para ampliação da mobilidade, políticas de promoção de bicicletas e de não poluentes, nem previsão de utilização

das diretrizes constantes no Estatuto da Cidade para a política de mobilidade em áreas definidas.

Segundo informações do PLANMOB - ES (2014, p. 235), no PDM da Cidade de Anchieta não foi instituído fundo para a política de mobilidade, nem indicação de fontes, destinação de recursos no orçamento, formas de gestão, receitas, regulamentação, prazos, prioridades ou previsões de investimentos, assim como também não houve definição de uma política de criação da rede de transporte público na expansão urbana. Mas, segundo esta mesma fonte, em 2014, estava em fase de implantação ou em desenvolvimento outros planos de qualificação da mobilidade urbana municipal e da própria gestão pública (entre eles, destacam-se diretrizes listados na *Agenda 21 Local - Plano Estratégico do Município de Anchieta 2006-2025*), que dentre outras diretrizes previstas, contemplavam:

- 1) Implantar um Terminal Rodoviário Único de Passageiros, que permita a integração de todos os serviços de transporte coletivo: interestadual, intermunicipal, municipal, rural e urbano;
- 2) Implantar nova concepção geométrica das interseções ao longo da ES 060, nos acessos aos núcleos urbanos;
- 3) Criar e regulamentar áreas de estacionamento de veículos na área central da cidade e nos demais núcleos urbanos;
- 4) Implantar projetos de urbanização da orla do município, visando a atender a população local e turistas, com tratamento paisagístico e ambiental, lazer e equipamentos que fortaleçam os esportes em geral
- 5) Urbanizar, a curto prazo, a Rodovia ES 060 no trecho entre o acesso à Praia dos Castelhanos e o centro histórico da cidade;
- 6) Elaborar estudos para proposição de restrição de circulação de veículos motorizados nas vias à margem das orlas das praias de maior frequência de banhistas, na área central e demais núcleos urbanos.

Na Cidade de Anchieta a maior parte dos deslocamentos motorizado é feito por transporte individual (carros); o transporte coletivo é realizado por vans e ônibus interestaduais e Intermunicipais, sendo ponto de ligação entre as cidades vizinhas e os grandes centros (Rio de Janeiro - RJ e Vitória - ES. Estes ônibus também servem de transporte interno municipal e a Cidade é desprovida de rodoviária que funcionaria como ponto de ligação intermodal de transporte.

Anchieta é uma Cidade que não possui sinais de controle de tráfego e o serviço de transporte coletivo é realizado através das linhas intermunicipais que circulam pela Rodovia do Sol cruzando todo o Município, e por serviços de vans, que mesmo não sendo um sistema de caráter oficial do Município, opera com autorização legal da Prefeitura e complementa a cobertura para áreas mais distantes do eixo da



Rodovia do Sol, porém as opções de transportes são poucas e de baixa frequência (PLANMOB, 2014, p. 281).

Segundo o Plano de Mobilidade:

Saindo da Rodovia do Sol, a via principal da cidade, não há transporte regularizado. Essa é a zona de ação das Vans, que operam na mesma através de uma autorização emitida pela Prefeitura (alvará), em um esquema de concessão temporal que não representa nenhum tipo de bilhetagem para o governo, além do pagamento pela própria licença (PLANMOB, 2014, p. 97).

O Censo Demográfico de 2010 disponibilizou dados que demonstram que em Anchieta, a maior parte das viagens com destino ao trabalho é feita dentro do território municipal, com a grande maioria desses deslocamentos realizados em até 30 minutos. Ainda enfatizando sobre os deslocamentos, segundo o IBGE e o DENATRAN em 2014, foram realizados estudos sobre a taxa de motorização, calculada pelo número da frota de automóveis por mil pessoas. Esse estudo (Figura 43) apresentou um aumento significativamente, seguindo a tendência nacional:

**Figura 49:** Comparativo da taxa de motorização do Município de Anchieta, ES.

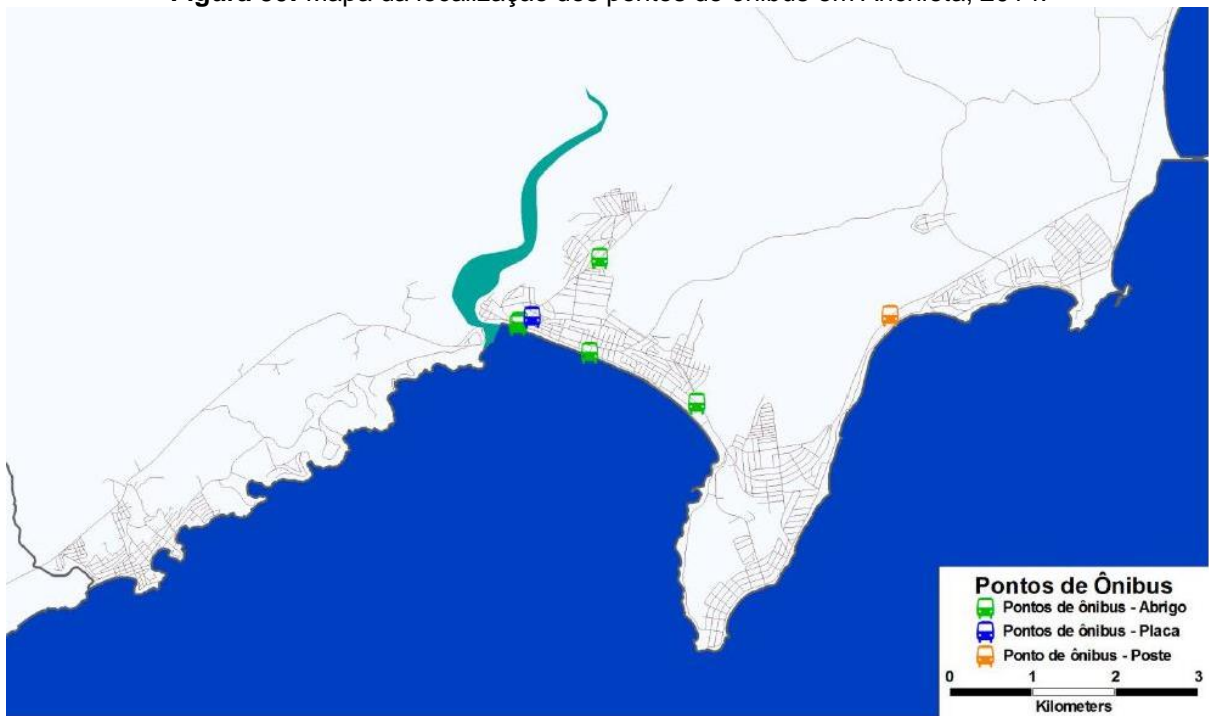
	Ano	Pop	Automóveis	Taxa de motorização
Anchieta	2001	19.217	1.174	61,1
	2005	21.834	1.516	69,4
	2010	23.902	3.060	128,0

Fonte: PLANMOB, 2014

A região central da cidade apresenta ciclovia e grande número de vagas em estacionamentos gratuitos para veículos particulares ao longo das vias, facilitando o uso do transporte privado motorizado.

Existem pontos de ônibus localizados no trajeto da Rodovia do Sol e em toda a orla no perímetro urbano (Figura 44), instalados e mantidos pela Prefeitura, que em geral são destinados aos ônibus intermunicipais. Porém em relação a configuração longitudinal (Leste-Oeste) esses pontos são afastados e insuficientes para uma eficiente mobilidade urbana.

**Figura 50:** Mapa da localização dos pontos de ônibus em Anchieta, 2014.



Fonte: PLANMOB, 2014

Para efeito do levantamento dos futuros fluxos de mobilidade, o PLANMOB (2014) utilizou uma metodologia que permitiu criar os cenários de desenvolvimento da cidade, projetando variáveis demográficas e socioeconômicas, levantando as demandas das viagens.

- Cenário 1 (Figura 51), segue a tendência histórica do crescimento urbano;
- Cenário 2 (Figura 52), considera os investimentos recentes e consolidados e a expansão em médio e longo (2028) prazos dos polos industriais previstos. Os resultados de alocação mostram que se nada for feito na rede de transportes, com a instalação da Companhia Siderúrgica de Ubu<sup>2</sup> e dos empreendimentos industriais vinculados a ela, gerará uma alta saturação da rede viária e provocará muitos impactos negativos à mobilidade em Anchieta, elevando os tempos de viagens.

**Figura 51:** Carregamento e saturação da rede viária central de Anchieta em 2028 para o Cenário 1, para transportes particulares



Fonte: PLANMOB, 2014

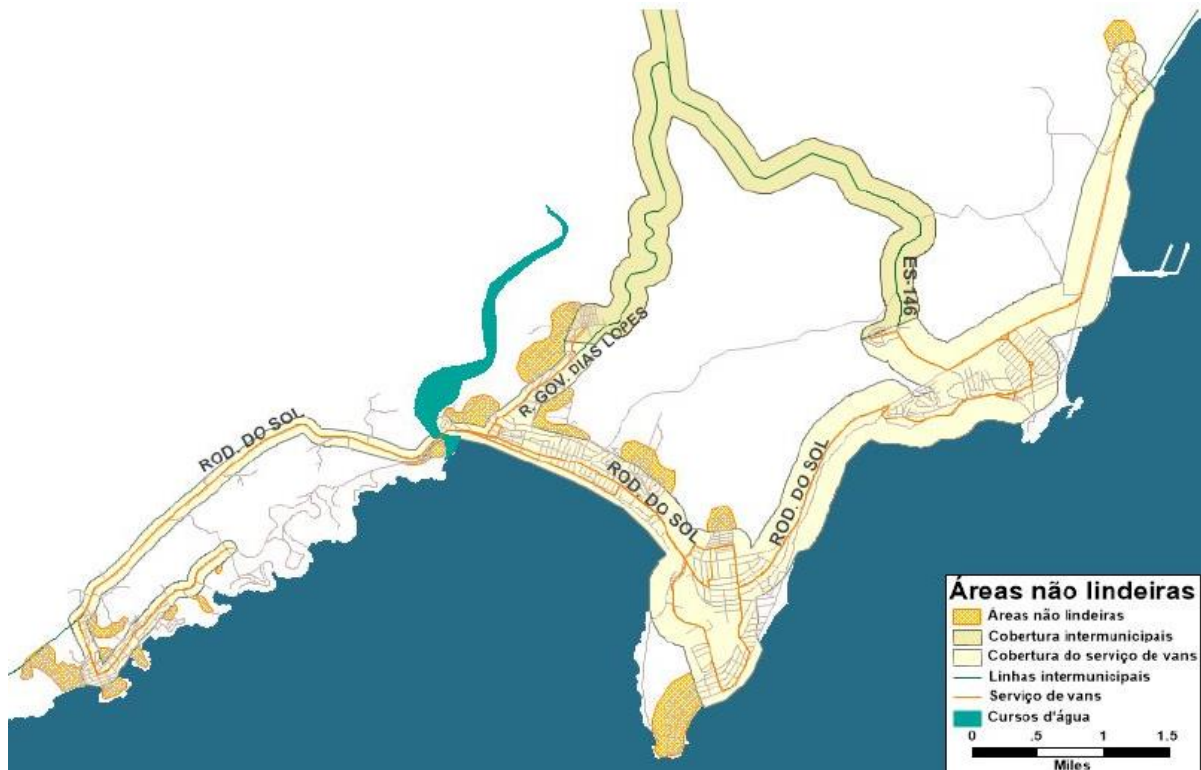
**Figura 52:** Carregamento e saturação da rede viária de Anchieta em 2028 para o Cenário 2, para transportes particulares



Fonte: PLANMOB, 2014

Situação parecida ocorrerá com os transportes coletivos, pois os trajetos atualmente utilizados para transportes privados, correspondem aos mesmos trajetos dos transportes coletivos, principalmente o intermunicipal (Figura 53).

**Figura 53:** Áreas de cobertura da rede de transporte coletivo.



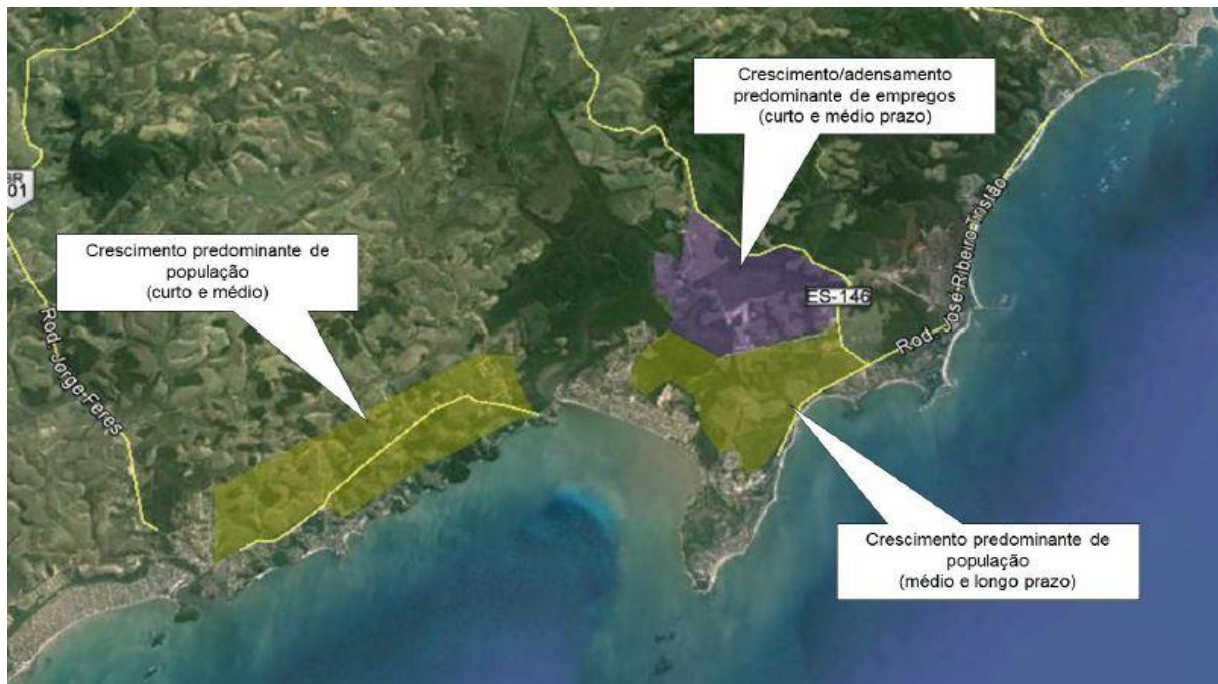
Fonte: PLANMOB, 2014

Analisando os dados apresentados, podemos perceber que o grande fluxo do trânsito é convergente para o centro da Cidade de Anchieta. Esse fato é mais agravado nos horários de pico.

Esses cenários foram desenvolvidos com base nas demandas futuras de infraestrutura transporte, analisando duas grandes vertentes do desenvolvimento: demográfica e econômica. A Figura 54 mostra a probabilidade da localização dos investimentos industriais e de polos de emprego, e do crescimento das áreas de ocupação residencial, regular e/ou irregular, fatores responsáveis pelas mudanças percebidas nos padrões de deslocamento que ocorrem com o tempo.



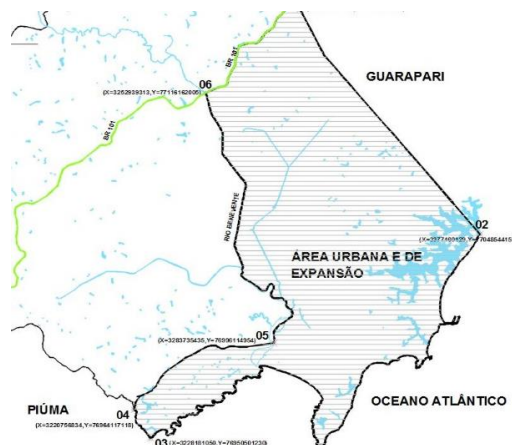
**Figura 54:** Vetores de expansão considerando o cenário futuro da expansão dos polos industriais previstos e das áreas residenciais



Fonte: PLANMOB, 2014

Percebe-se que o local demarcado pelo PLANMOB 2014, como área de expansão futura na figura acima, faz parte da área demarcada como área urbana e de expansão, constante no Anexo 1 do Plano Diretor Municipal de Anchieta (2006) (Figura 55). O crescimento da cidade a longo prazo sem intervenção na malha viária urbana, com condições seguras para a utilização de outros meios de transporte, poderá causar transtornos à população que utiliza as vias da cidade, principalmente no centro, onde hoje já percebemos o maior fluxo e pontos críticos de engarrafamento.

**Figura 55:** Marcação da área urbana e de expansão da Cidade de Anchieta.



Fonte: PLANMOB, 2014

O planejamento mobilidade nas cidades deve ser guiado pelo *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*, do Ministério das Cidades:

- I. O transporte deve ser inserido em um contexto mais amplo, o da mobilidade urbana, que relaciona qualidade de vida, inclusão social e acesso às oportunidades da cidade;
- II. A política de mobilidade deve estar crescentemente associada à política urbana, submetida às diretrizes do planejamento urbano expressas nos Planos Diretores Participativos;
- III. O planejamento da mobilidade, tratado de forma ampliada e, em particular, considerando a sustentabilidade das cidades, deve dedicar atenção especial para os modos não motorizados e motorizados coletivos e observar as condições de acessibilidade universal;
- IV. O planejamento da mobilidade deve ser realizado com a máxima participação da sociedade na elaboração dos planos e projetos, para garantir legitimização e sustentação política na sua implementação e continuidade (PLANMOB - ES, 2014, p. 222).

Além dos entendimentos básicos para o planejamento da mobilidade, segundo o Ministério das Cidades é preciso ainda trabalhar os 10 de princípios específicos para a construção de cidades sustentáveis, que constituem a base para a formulação de ações nos diversos aspectos abordados no PLANMOB:

1. Diminuir a necessidade de viagens motorizadas
2. Repensar o desenho urbano
3. Repensar a circulação de veículos priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo
4. Desenvolver os meios não motorizados de transporte
5. Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres,
6. Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana
7. Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade,
8. Priorizar o transporte público coletivo no sistema viário
9. Promover a integração dos diversos modos de transporte,
10. Estruturar a gestão local (PLANMOB – ES, 2014, p. 223).

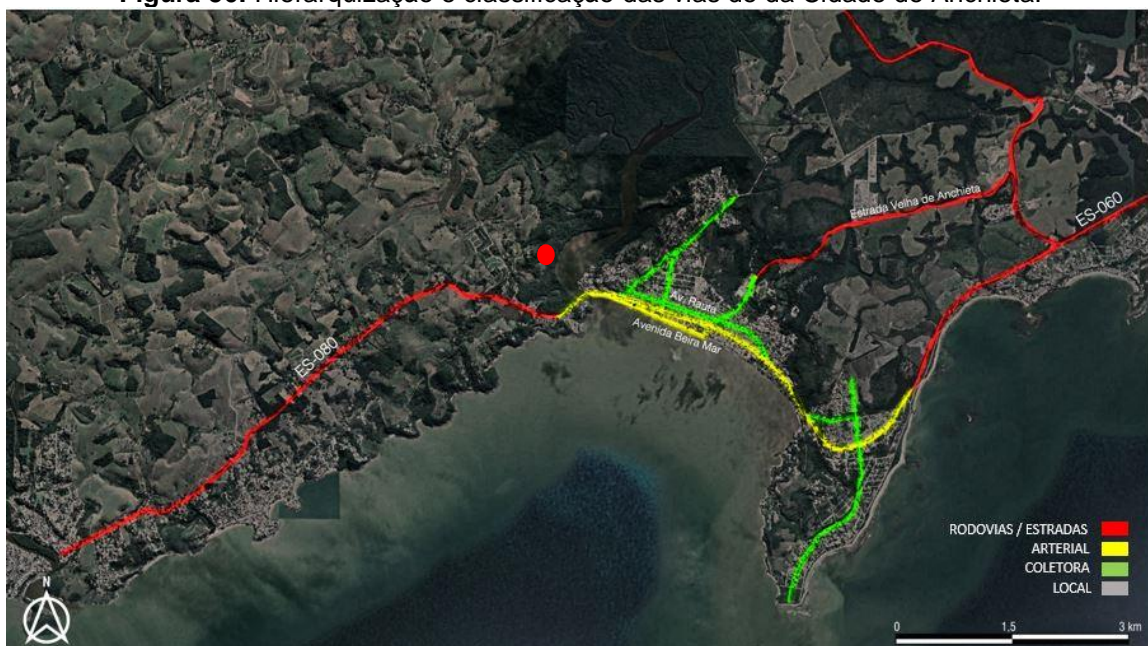
O Plano Diretor Municipal de Anchieta (2006), apesar de não apresentar soluções em nível de desenho urbano para intervenção na mobilidade da cidade, apresenta diretrizes na área de mobilidade e transporte como inclusão social e tarifas. No art. 106 apresenta diretrizes gerais da política municipal de mobilidade urbana, que “buscam garantir as condições necessárias ao exercício da função de circular, locomover, parar e estacionar, facilitando os deslocamentos e a circulação.” (s.p.)

Quanto a classificação das vias municipais, segundo o PLANMOB Espírito Santo (2014), podemos classificar da seguinte forma:

- i. Rodovias: compreende os trechos rodoviários sem ocupação lindeira;
- ii. Vias arteriais; vias urbanas estruturais de maior capacidade de tráfego, que fazem a ligação entre os diferentes quadrantes da cidade;
- iii. Vias coletoras: vias que coletam e distribuem o tráfego entre bairros da cidade;
- iv. Vias locais: vias que distribuem o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local.
- v. Estradas de terra: estradas não pavimentadas, que em geral fazem a ligação do distrito sede aos demais distritos (PLANO DE MOBILIDADE DO ESPIRITO SANTO, 2014, p. 57).

De acordo com as definições definidas acima, as vias na região do objeto de estudo podem ser classificadas conforme a Figura 56, utilizando as denominações de via arterial (as vias de cor amarela), via coletora (vias na cor verde) e rodovias (vias nas cores vermelhas). Nessa classificação, as vias classificadas correspondentes às rodovias, referem-se aos eixos sem ocupação lindeira, destacando-se a ES-146 e a ES-060 (Rodovia do Sol), em seus trechos não urbanizados. As vias arteriais, por sua vez, são constituídas pelo binário da Av. Marechal Floriano (sentido centro) e a Av. Beira-mar (sentido Samarco), correspondendo ao trecho urbano da Rodovia do Sol. Podemos destacar nas vias coletoras, o eixo da Estrada Municipal Nova Jerusalém, a estrada velha de Anchieta para Guarapari, a Avenida Rauta e o eixo formado pela Rua Rogerio Silva Mendes e Avenida Capixaba.

**Figura 56:** Hierarquização e classificação das vias de da Cidade de Anchieta.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora com base no PLANMOB, 2014, p. 58.

Com base no levantamento sobre a situação da mobilidade na Cidade de Anchieta e no seu planejamento para o futuro, foram desenvolvidas as propostas de ações projetuais de mobilidade que viabilizem a acessibilidade ao Santuário, adotando o conceito do PLANMOB\_ES (2014, s.p.) “deve seguir uma visão diferente da abordagem tradicional adotada tradicionalmente no século XX que privilegia a fluidez e a provisão de capacidade viária em detrimento do acesso à cidade e à sustentabilidade. ”

As propostas visam a preservação do patrimônio cultural (material, imaterial e ambiental), da qualidade dos espaços de uso público e a garantia que as vias municipais sejam contínuas, reordenando do espaço urbano disponível, incluindo a reformulação da circulação em locais prioritários, trazendo a implantação e utilização segura das rotas não motorizadas (bicicletas e pedestres) associadas ao transporte coletivo e privado motorizado. Grande destaque é dado aos circuitos destinados exclusivamente aos pedestres que respeitam a malha colonial da Cidade, na Zona do Bem.

#### 4.2 DIRETRIZES DE MOBILIDADE NA ZONA DE AMORTECIMENTO

É preciso pensar na mobilidade para uma situação a médio e longo prazos, uma vez que a tendência é o aumento da população local e dos visitantes no Santuário, aumentando o fluxo no entorno do bem tombado que proporcionarão saturações nas vias. Como soluções podemos citar a reorganização de circulação do tráfego, implantação de transportes coletivos alternativos eficientes, implantação de estacionamentos regularizados ao longo das vias, ciclovias, calçadas adequadas etc.

Neste item, apresentaremos propostas para melhoria da mobilidade nas vias ao longo da Cidade, principalmente na região central mais próxima à poligonal de tombamento, criando, principalmente, uma ponte intermodal - um Terminal Rodoviário Único de Passageiros que permita a integração de todos os serviços de transporte coletivo interestadual, intermunicipal, municipal, rural e urbano e um novo sistema de fluxos de tráfego, privilegiando a implantação de binários.

A criação do terminal visa desafogar o aumento de trânsito futuro na região central, agravado pela expansão urbana e também aumento do número de turistas ao Santuário Nacional José Anchieta, grande ponto de peregrinação religiosa e



importante ponto turístico da região. Para a implantação do mesmo, o local deverá estar próximo às vias intermunicipais, para que os ônibus não trafeguem na região central da cidade, como se aponta na Figura 57, uma possível área para sua implantação, retirando o fluxo dos transportes interestaduais e intermunicipais do centro da cidade.

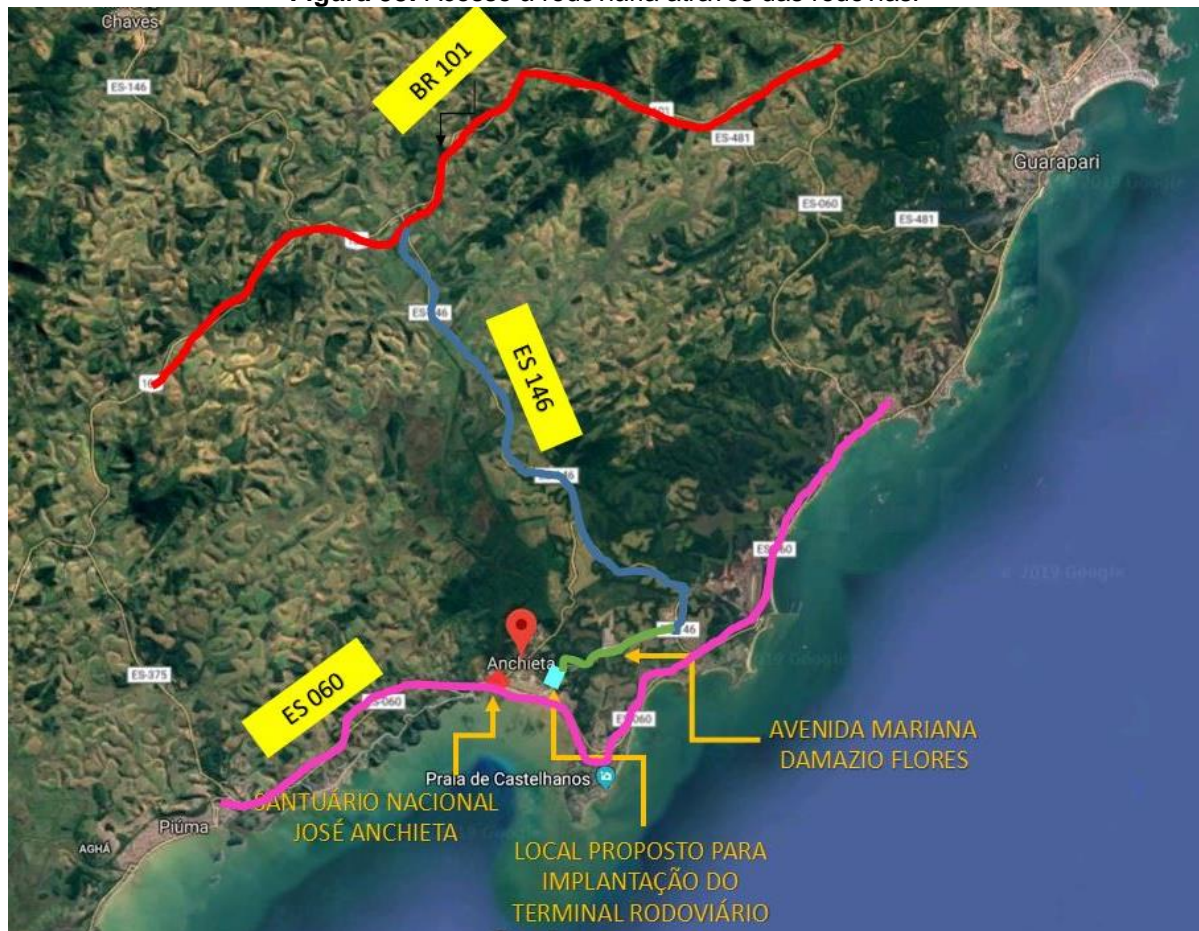
**Figura 57:** Local sugerido para a implantação de um Terminal Intermodal.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019

Para viabilizar sua implantação é importante repensar o sistema (Figura 58), definindo novas rotas de circulação, evitando, em grande parte a Rodovia ES 060, transferindo o fluxo para a BR 101 e desta para a Rodovia a ES 146, que interliga a BR 101 à Avenida Mariana Damazio Flores, local proposto para o Terminal. A Avenida Mariana Damazio Flores é uma via municipal asfaltada, localizada em uma área de atual expansão da Cidade, que suporta a circulação de coletivos e veículos de grande porte e, está localizada fora de área ambientalmente protegida.

**Figura 58:** Acesso à rodoviária através das rodovias.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth acessado em 2019

Outra solução que também ajudará a resolver os problemas futuros de saturação das vias, é a criação de uma estrada de contorno passando por fora da cidade, ligando a Rodovia ES 060 à BR 101.

A Figura 59 representa a situação atual dos fluxos das principais vias ligando o provável local de implantação do terminal ao centro da cidade. Percebe-se que com exceção do binário da Rodovia do Sol, parte da Rua Coronel Vitorino e parte da antiga Rua do Brejo, hoje atual Rua Marechal Floriano Peixoto, todas as vias da cidade atualmente são de mão dupla.



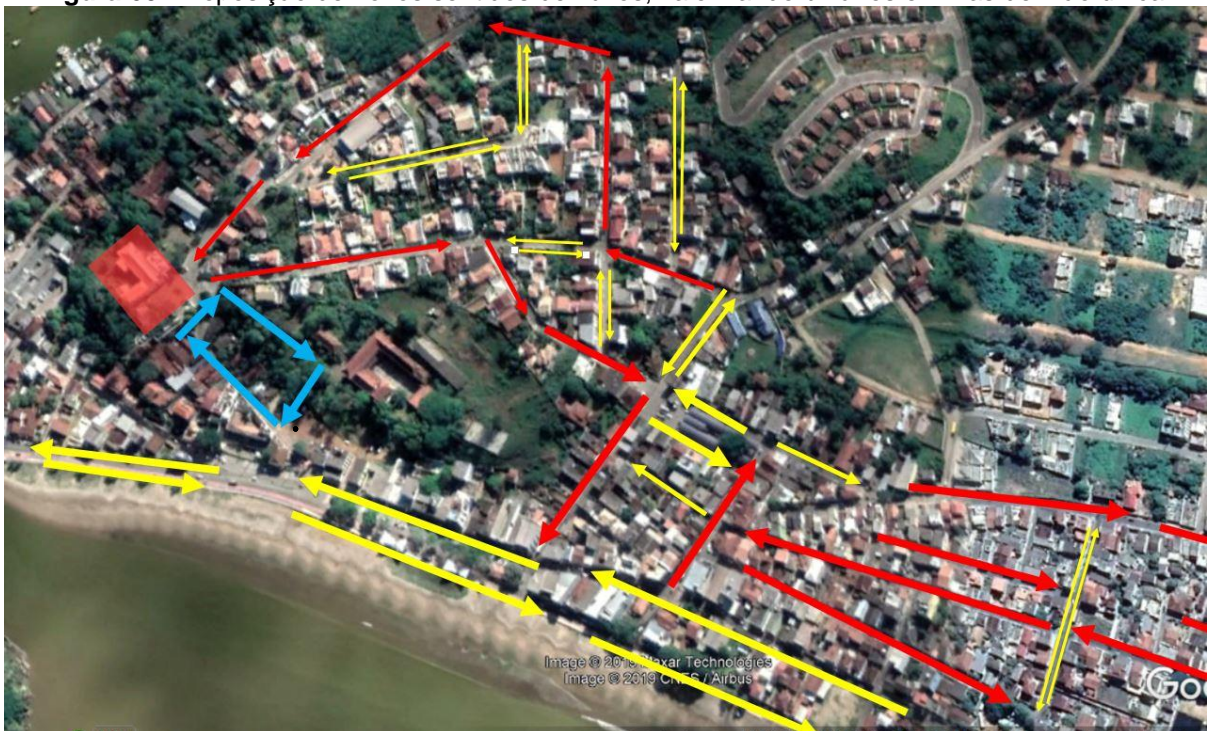
**Figura 59:** Situação atual do sentido dos fluxos nas vias da Cidade de Anchieta.



**— Vias com sentido de fluxo atual**

**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth acessado em 2019.

**Figura 60:** Proposição de novos sentidos de fluxos, valorizando binários em vias de mão única.



**— Vias com sentido alterado**

**— Vias com sentido alterado**

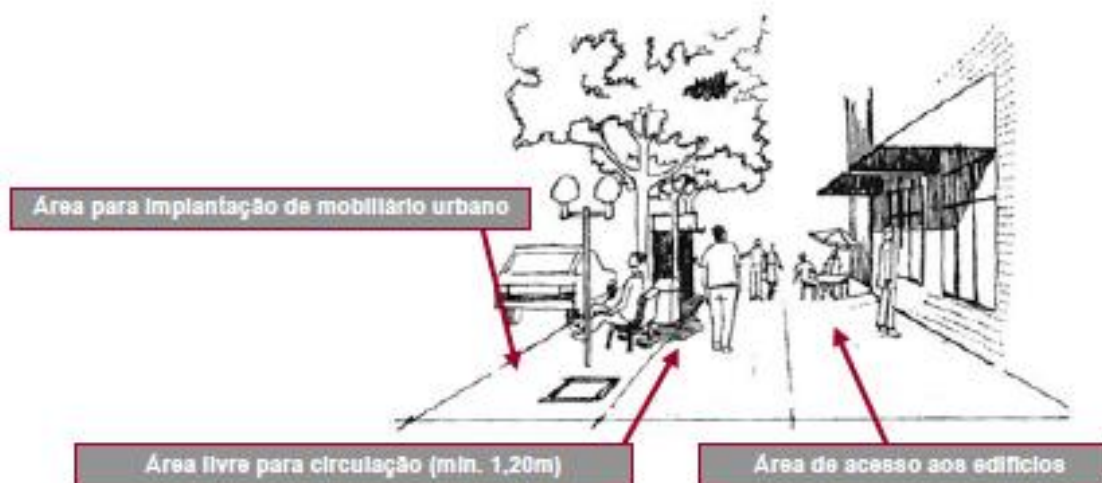
**— Vias do circuito motorizado de uso restrito**

**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth acessado em 2019.

A proposta da reorganização do fluxo viário, apresentada na Figura 60, inicia no ponto do terminal rodoviário, reformulando os principais percursos motorizados em direção ao centro da cidade e ao Santuário Nacional José Anchieta.

Essa proposta visa a redução dos conflitos de movimentos de giros em interseções e com a eliminação da mão dupla é possível desenvolver um desenho urbano (Figura 61) com calçadas de largura adequada e ciclovias, além do espaço para o tráfego veicular.

**Figura 61:** Proposta conceitual de calçada inclusiva e setorizada.



**Fonte:** Construindo a cidade acessível 2, p. 74. Brasil Acessível. Ministério das Cidades, 2006.

Mas para efeito deste estudo, as vias identificadas e modificadas na Zona de Amortecimento receberão somente a mudança do sentido de fluxo, ficando o desenho urbano para um trabalho mais completo que deverá ser realizado oportunamente, seguindo as seguintes diretrizes, baseadas no PLANMOB- ES, 2014:

- Ampliar a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público com o transporte individual e os meios não motorizados;
- Implantar pontos de apoio ao Transporte Público de Passageiros, coletivo e táxi;



- Criar e regulamentar áreas de estacionamento de veículos na área central, próxima ao centro histórico, para dar suporte ao Santuário Nacional José Anchieta;
- Realizar tratamento físico das vias urbanas atuais e implantação de sinalização adequada ao trânsito de pessoas portadoras de mobilidade reduzida e outras dificuldades de locomoção;
- Implantar projetos de urbanização da orla do município, visando a atender a população local e turistas, com tratamento paisagístico e ambiental e lazer;
- Implementar Projeto de Reformulação do Mobiliário Urbano com: abrigos, luminárias, lixeiras etc.;
- Implantar “Sinalização Turística e Cidadã”, instalando placas para identificação, bem como a sinalização turística e indicativa.

#### 4.3 O PROJETO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NA ZONA DO BEM

A partir desse item são apresentadas as propostas projetuais que visam a melhoria da mobilidade e da acessibilidade no entorno do bem tombado, o Santuário Nacional José Anchieta, isto é, na previamente definida como Zona do Bem, a qual está inserida no Bairro da Penha.

A proposta de acessibilidade e mobilidade na Zona do Bem envolve:

- (1) Um plano de mobilidade observando as principais vias estruturadoras e de acesso ao Santuário, considerado o *circuito motorizado*;
- (2) A definição de áreas de apoio para os visitantes com a infraestrutura adequada de estacionamento e mobiliário urbano;
- (3) A melhoria da acessibilidade em rotas exclusiva de pedestres – escadarias.

#### **4.3.1 Plano de Mobilidade na Zona do Bem - os circuitos motorizados**

Após a reformulação do fluxo das vias apresentado no item 4.2, torna-se necessário definir o circuito de transporte motorizado e de pedestres na Zona do Bem. O circuito motorizado foi definido de forma a interligar os principais pontos históricos da cidade e também para criar uma nova rota de acesso ao Santuário sem utilizar a Avenida Anchieta, hoje a principal via de acesso, mas que por suas características físicas não comporta o fluxo de coletivos, nem o intenso fluxo de veículos que impactam negativamente no ambiente cultural, com a poluição sonora, poluição do ar e vibrações próximas as edificações históricas.

Deste modo, as disposições das novas circulações foram pensadas de forma a restringir os veículos nos centros históricos proposta defendida na Carta de Washington (1987, s.p.): “A circulação de veículos deve ser rigorosamente regulamentada no interior das cidades ou dos bairros históricos. ”

Assim, a Figura 62 apresenta a ideia geral do plano [ver *apêndice 1*], onde as rotas amarelas são as vias que permitem o tráfego de veículos coletivos (linhas locais, linha do aeroporto e fretados), a rota azul permite apenas a circulação de vans ou micro-ônibus do Santuário ao estacionamento 01 e as rotas magentas são exclusivas dos pedestres – as escadarias. As áreas hachuradas juntamente com os retângulos verdes são os pontos de apoio com sanitários, café, loja e estacionamento.

**Figura 62:** Plano de mobilidade proposto para a Zona do Bem



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Para garantir a restrição da circulação de veículo, leves e pesados, e dar condições de apoio, foram projetadas duas áreas de estacionamentos localizados na

periferia do circuito motorizado para os diferentes meios de transporte, seja ele coletivo de linha, do transporte coletivo fretado e carros de passeio: (1) na Rodovia do Sol esquina com a Av. Anchieta e (2) na área adjacente ao Casarão da Hospedaria dos Imigrantes.

Esses estacionamentos podem ser geridos por administração pública ou privada. A função desses estacionamentos é filtrar o acesso dos diferentes tipos de veículo ao local, restringindo e controlando a circulação de veículos automotores na Zona do Bem. Esse fato se dará pela presença de estacionamentos regulamentados aos autos de grande, médio e pequeno porte e também dar apoio aos turistas, excursões religiosas, grupos de estudantes em visita ao Museu, grupos para as ações educativas, peregrinos dos paços de Anchieta, que após grande percurso a pé, precisam de base de apoio ao chegar na Cidade de Anchieta.

Essas áreas de estacionamento estarão preparadas para receber e dar apoio aos turistas, que após o estacionamento dos veículos, seguirão o percurso por uma via de pedestre e ciclistas, preparada para a passagem com segurança e adequada dos turistas e devotos, com necessidades especiais ou não. Os usuários que tiverem necessidade especial de locomoção, como grávidas, idosos, pessoas com deficiência física e intelectual, terão meios de transportes auxiliares disponíveis para realizar o trajeto com segurança.

## ESTACIONAMENTO 01

A área escolhida (Figura 63) é de propriedade da Prefeitura Municipal de Anchieta e funciona como estacionamento informal (Figura 64) para os usuários dos serviços e comércio da região. A intenção é que a área pensada para o estacionamento principal, por estar mais próximo ao acesso principal do Santuário, seja compatível para abrigar as necessidades de vagas do Santuário, Museu e Igreja e também ao auditório do Centro Cultural, localizado bem à frente.



**Figura 63:** Área definida para implantar o Estacionamento 01.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth acessado em 2019.

**Figura 64:** Local escolhido para implantação do novo estacionamento.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

Nesse local será implantado um complexo de apoio aos usuários, com vagas de estacionamento destinadas às pessoas com deficiências, idosos, bicicletas, local apropriado para lanches e sanitários acessíveis.

A área do Santuário (Museu e Igreja) é de 1529,72 m<sup>2</sup> e a área aproximada do auditório é de 150 m<sup>2</sup>, somando um total de 1.679,72 m<sup>2</sup>. De acordo com o Plano diretor Municipal da cidade de Anchieta (2006), para as atividades relacionadas a igrejas, museus e centro de convenções é necessário calcular vagas de veículos para cada 35 m<sup>2</sup> de área construída. Ao concluir o layout do Estacionamento 01, chegou-se a uma quantidade de 60 vagas para veículos.

Os cálculos para as vagas de ônibus não são especificados no Código de obra e nem no Plano diretor, sobre esses autos, a código de obras define que os casos serão analisados por uma comissão especial. Porém na proposta foram projetadas 10 vagas de estacionamento para ônibus, com área de manobras superiores aos 14,50 metros exigidos na norma, com dimensões individuais das vagas nas medidas de 3,50 m x 12,0 m de acordo com o Código de Obras da Cidade de Anchieta – ES (2010). No mesmo código, as vagas de veículos ficaram todas com as dimensões de 4,80m x 2,60m.

Facilitando o embarque e o desembarque dos passageiros dos veículos de grande e médio porte, foram criados dois pontos de parada estrategicamente posicionados de modo também a facilitar a manobra e estacionamento. Ao entrar no estacionamento, os autos encaminham-se direto no ponto para deixar os passageiros e após a finalização do desembarque, eles já se encontrarão posicionados para trafegar de ré e estacionarem os veículos de frente nas vagas. Para o momento da saída, os veículos sairão das vagas de frente, param novamente nos pontos de embarque dos passageiros, de onde já estão diretamente posicionados para a via de saída do estacionamento. Dessa forma, diminui-se as manobras internas ao estacionamento e a circulação em locais impróprios dos passageiros, diminuindo as chances de acidentes.

As vagas reservadas às pessoas com deficiência foram calculadas de acordo com a Resolução 236/07 do CONTRAN: 2% das vagas destinadas às pessoas com deficiência. As vagas para idosos foram calculadas de acordo com a Resolução 303/08: 5% das vagas. Portanto, de acordo com as resoluções, foram deixadas 2 vagas para pessoas com deficiência e 3 vagas para pessoas idosas e 1 vaga para gestantes, todas devidamente sinalizadas e posicionadas próximas às entradas, garantindo o menor percurso de deslocamento. As vagas destinadas as pessoas com deficiência contam ainda com um espaço adicional de circulação de 1,20 m de largura.

A planta baixa é composta de vagas de estacionamento para veículos pequenos e de médios porte, bicicletas e motos, vans e ônibus. Apresenta a área onde serão construídos os sanitários, café e loja (figura 65). Percebe-se que existe uma área de contemplação em um local mais reservado e entre as pedras naturais do terreno. Essa área foi pensada a servir de local de espera e para lanches ao ar livre para os usuários, enquanto aguardam a saída dos grupos.

**Figura 65:** Projeto proposto para a implantação do novo estacionamento



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

De acordo com solicitação na NBR 9050/2015, foi criado em todo o estacionamento, uma faixa de circulação de pedestre garantindo um trajeto seguro, com largura de 1,20 metro, contornando todas as vagas de estacionamento, levando até os pontos de apoio (café, loja e sanitários) e também à saída do estacionamento. Essa circulação compõe a rota acessível e está interligada por faixas de pedestres. A partir do ponto de saída do estacionamento, passando pela rota acessível no interior informada, o pedestre encontrará a rota acessível externa, localizada na Avenida Anchieta, ligando esse local ao Santuário Nacional José Anchieta.

A entrada principal dos veículos ao estacionamento ficou posicionada na Rodovia do Sol, antes do principal portal turístico, localizado na entrada da Avenida Anchieta, fazendo com que, definitivamente, diminua o trânsito de veículos na principal via de acesso ao Santuário, na Av. Anchieta. O principal local para a chegada ao estacionamento ficou com passagem de aproximadamente 25 metros de comprimento, servindo também, caso necessite, de local para a espera durante a entrada no estacionamento, diminuindo o trânsito na Rodovia do Sol. Para também minimizar o giro das manobras dos grandes veículos, durante as entradas e saídas do estacionamento, será implantado uma rotatória na Rodovia do Sol, de forma que

para entrar e sair, os veículos maiores passem por este elemento, entrando de forma reta e direta ao local de acesso do estacionamento.

O ponto central, que justifica a instalação deste importante ponto de apoio, é fornecer meios adequados de infraestrutura aos turistas, devotos, peregrinos, caravanas, grupos de estudante que frequentam ou visitam o Santuário Nacional José Anchieta, em busca do rico conhecimento religioso e cultural, que nos deixou o Santo Anchieta. Mas para implantar os itens e suprimir essas necessidades, após os cálculos de acordo com as normas do Município de Anchieta, percebeu-se que era preciso agregar mais áreas para que o conjunto de necessidades pudesse ser instalados. Por este motivo o projeto prevê a anexação de uma área que atualmente serve de local de serviços e comércio. É preciso que o Poder Público Municipal desapropriar essas áreas e incorpore-as no empreendimento. As áreas são pontos comerciais de uma farmácia, um bar e um banco público (Figura 66).

**Figura 66:** Local necessário a ser desapropriado

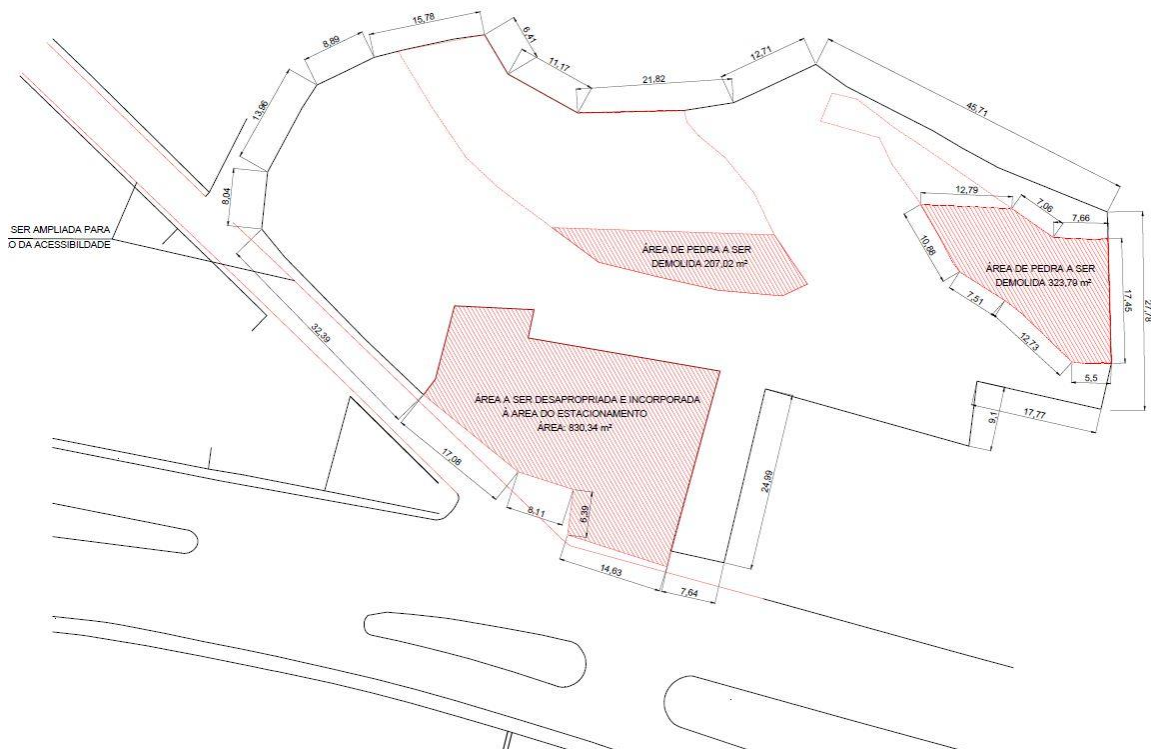


**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018

Além da incorporação desses três pontos comerciais, será preciso executar o corte de duas pedras, pois o terreno apresenta áreas com materiais naturais rochosos. Os cortes dessas áreas são importantes para conseguir elaborar uma proposta projetual com boas condições de manobras para os veículos (Figura 67).



**Figura 67:** Identificação das áreas que precisam ser incorporadas ao terreno



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Após a definição de todas as necessidades e medidas para o desenvolvimento e disposições das vagas de estacionamento, foi desenvolvido o projeto dos pontos de apoio: café, loja e sanitários. Esses locais são imprescindíveis para o desenvolvimento dos apoios necessários aos usuários demandados anteriormente.

O café foi pensado de forma a servir aos frequentadores em um ambiente apropriado que hoje é inexistente no entorno do Santuário. O espaço é amplo, avarandado e faz conexão entre as vagas de estacionamento propriamente dito e o lado externo do empreendimento. O acesso externo é de forma mais direta e pode ser usado por quem está na rua, circulando pelo local. O projeto completo sobre o Estacionamento 01 encontra-se no apêndice 02.

## ESTACIONAMENTO 02 – CASARÃO DO IMIGRANTE

A outra área prevista para implantação de estacionamento (Figura 68) é uma área particular, de fácil acesso, pois possui a maior via do bairro em conexão direta

entre a área potencial e o Santuário. O proprietário tem a intenção de incorporar a área para serviços de apoio aos turistas da Igreja e Museu, e fica próxima ao Casarão da Hospedaria dos Imigrantes, protegido pela esfera municipal. O projeto desse estacionamento deverá ser desenvolvido em momento oportuno.

**Figura 68:** Área definida para implantar o estacionamento 02



**Santuário Nacional José Anchieta**



**Estacionamento 02**

**Fonte:** Desenvolvido pela autora sobre base do Google Earth acessado em 2019.

Como exemplo da função de interceptação e restrição de circulação de veículos motorizados pequenos e de grande porte é a questão da criação de uma linha diária, que visa a circulação de ônibus oriundo do Aeroporto da Cidade de Vitória, levando passageiros direto da Capital para conhecer os pontos turísticos do sul do estado, principalmente a riqueza histórica e religiosa do Município de Anchieta, onde está localizado o Santuário. A linha passa por Guarapari, parando em Anchieta e seguindo para Piúma, com saídas diárias de Vitória e Piúma. Atualmente esse ônibus faz a parada no estacionamento localizado no entorno imediato do Santuário (Figura 69). Com a implantação do estacionamento regular no início da rota de acesso ao Santuário, esse veículo coletivo de passageiros não seguirá o percurso dentro da zona

do bem e também não estacionará ao lado do monumento, fato que diminuirá a circulação de meios de transporte maiores.

**Figura 69:** Atual local de estacionamento do ônibus que sai de Vitória, passando por Anchieta, reduzindo a visão do Santuário e impactando negativamente no Largo.



**Fonte:** [https://festanacionaldesaojosedeachieta.home.blog/nova-opcao-de-transporte/?fbclid=IwAR2eEwOR3igQSvsaTydf3F69mjPN\\_mrFk2bmTaGTyjeNDYsQRtdHLDCnXs](https://festanacionaldesaojosedeachieta.home.blog/nova-opcao-de-transporte/?fbclid=IwAR2eEwOR3igQSvsaTydf3F69mjPN_mrFk2bmTaGTyjeNDYsQRtdHLDCnXs). Acessado em agosto/2019.

As vias definidas para este circuito motorizado apresentam-se fora dos padrões que garantam conforto e segurança, não só para as pessoas com deficiência, mas para todos os usuários, pois as calçadas possuem degraus, são estreitas e desniveladas em relação à rua e entre os vizinhos (Figura 70). Os materiais empregados também estão fora dos padrões, pois em alguns locais apresentam-se escorregadios. Não apresentam rampas e faixas de pedestres dentro dos padrões das normas de acessibilidade.



**Figura 70:** Vista das calçadas nos acessos ao Santuário Nacional de Anchieta.



Falta de nivelamento entre as calçadas



Calçadas estreitas



Materiais derrapantes



Falta de nivelamento entre as calçadas



Calçadas estreitas, sem rebaixamento de rampas, e desniveladas

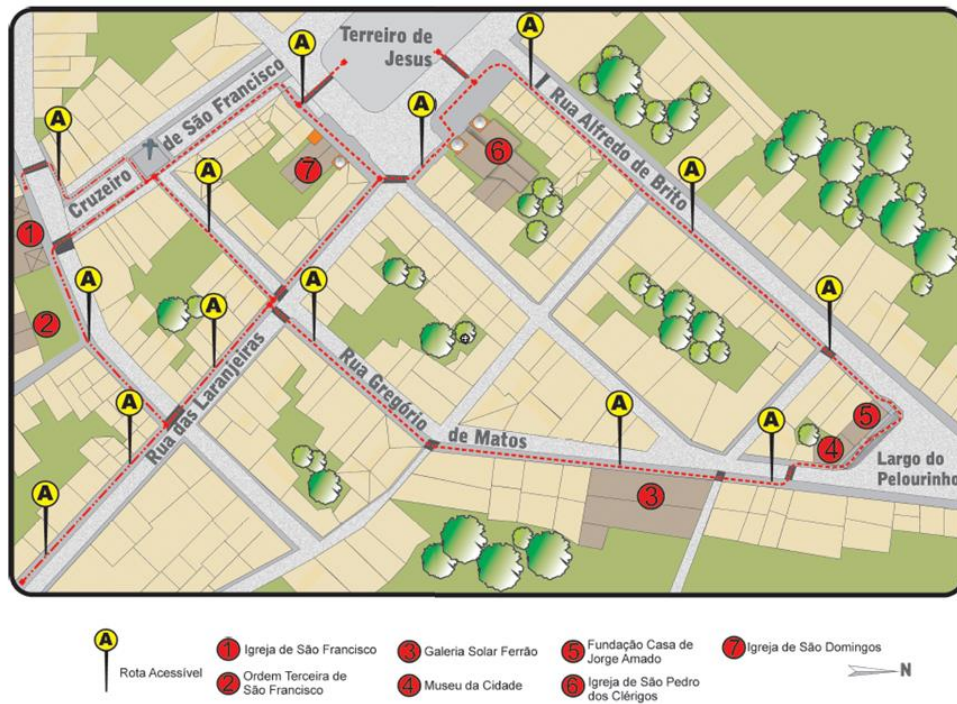
**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

Como exemplo de intervenção de acessibilidade urbana apresentamos o Projeto Piloto de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador - Pelourinho que tem como objetivo a implantação de uma rota acessível, concebido a partir do conceito de módulo de acessibilidade, que prevê a promoção de espaços universalmente acessíveis, capazes de promover o acesso pleno a todos os cidadãos.

Mesmo que não alcance todo o sítio histórico, a concepção desta rota parte dos princípios estabelecidos pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, pela NBR-9050/15, pela Lei 10.098/00 e pelo Decreto 5296/04. A NBR9050/15 define rotas acessíveis como: “Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado rampas, etc. A rota acessível interna (Figura 71) pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc” (NBR9050/15).



**Figura 71:** Mapa da implantação de acessibilidade no Pelourinho, Salvador, BA, 2018



**Fonte:** <http://www.casadaptada.com.br/2017/02/rota-de-acessibilidade-no-pelourinho-salvador-bahia/>

A rota acessível foi promovida para o alargamento da calçada em uma das laterais da rua. Ela passou de 0,60m para 1,50m de largura. Foi mantido o meio-fio existente e complementada a largura com concreto lavado. Isso tornou o trajeto seguro para cadeiras de rodas (Figura 72).

**Figura 72:** Alargamento da calçada no Pelourinho, Salvador, BA, 2018



**Fonte:** <http://www.casadaptada.com.br/2017/02/rota-de-acessibilidade-no-pelourinho-salvador-bahia/>

Para cruzar a rua, foram construídas travessias com base em concreto ciclópico. A pedra original havia sido assentada sobre uma base de areia, o que provoca irregularidade na superfície (causando muita trepidação da cadeira de rodas). A passarela no Largo de São Francisco foi recuperada e nivelada (Figura 73).

**Figura 73:** Passarela no Largo de São Francisco no Pelourinho, Salvador, BA, 2018



**Fonte:** <http://www.casadaptada.com.br/2017/02/rota-de-acessibilidade-no-pelourinho-salvador-bahia/>

As passarelas do Largo do Cruzeiro foram executadas anteriormente com pedra e espaço entre as pedras rejuntados. Com o passar do tempo, os espaços entre as pedras perderam o rejunte, ficando um piso regular, acarretando numa superfície irregular para pessoas com deficiência. Para diminuir a trepidação, as juntas foram preenchidas, dando maior regularidade ao piso da passarela (Figura 74).

**Figura 74:** Figura da esquerda: Passarela antes da intervenção. Figura da direita: Passarela rejuntada após a intervenção. No Largo do Cruzeiro, Pelourinho, Salvador, BA, 2018.



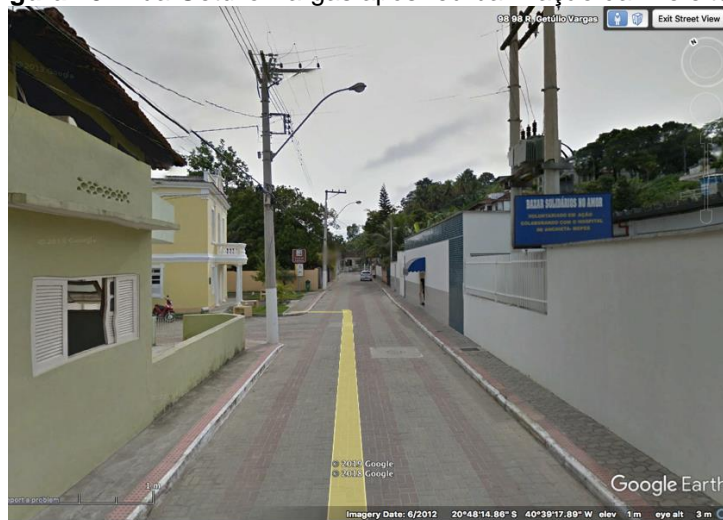
**Fonte:** <http://cadeiravoadora.com.br/pelourinho-acessivel/.m>. Acessado em julho de 2019.



Destaca-se que a Prefeitura de Anchieta vem reurbanizando paulatinamente as vias do centro histórico (Figura 75), de acordo com padrões que atendem aos requisitos propostos no Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB ES, 2014):

As vias locais (...) podem operar com sentido duplo de direção para facilitar o acesso dos moradores, uma vez que o tráfego é bastante reduzido e constituído predominantemente de automóveis com velocidades baixas. Devem possuir calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em pelo menos um dos lados da via e travessias de pedestres em nível devidamente sinalizadas (...). Orienta-se a utilização de lombos faixas (...) ou outras medidas de traffic calming em vias com maior circulação de pedestres (...) Sugere-se a implantação de ciclofaixa em pelo menos um dos dois lados da via ou sinalização de ciclorrota nas vias selecionadas no plano cicloviário (PLANMOB – ES, 2014, P 497).

**Figura 75:** Rua Getúlio Vargas após reurbanização da Prefeitura



**Fonte:** Google Street View, acessado em agosto de 2019.

## AVENIDA ANCHIETA

A principal via de acesso ao Bairro da Penha, a Avenida Anchieta, possui fluxo médio em relação à via principal da Cidade, mas é a principal via de acesso e circulação, ligando o Santuário à região da beira-mar, marcado pelo “Portal do Santuário” (Figura 76). Contudo o seu perfil e traçado histórico não comportam o tráfego de veículos pesados, tampouco o fluxo permanente de veículos leves.

O objetivo é criar um corredor preferencialmente de pedestres, com a circulação exclusiva de veículos coletivos leves (micro-ônibus e vans), interligando o Estacionamento 01 ao Santuário.

**Figura 76:** Avenida Anchieta próxima à beira-mar



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

Classificada como uma via local, a qual segundo o Plano Diretor deve ter no mínimo 15 metros de largura, a via não excede 9 metros em seus trechos mais largos. Pavimentada em blocos intertravados e com calçadas estreitas (Figura 77) a via dá acesso, principalmente, ao Centro Cultural Municipal, ao Santuário Nacional José Anchieta, à Escola Municipal Prof. Tio Liliu e ao Colégio Maria Mattos, em seu trecho ainda mais estreito (Figura 78).

**Figura 77:** Primeiro trecho da Avenida Anchieta



**Fonte:** Google Street View, acessado em agosto de 2019.



**Figura 78:** Segundo trecho da Avenida Anchieta, Colégio Maria Mattos



**Fonte:** Google Street View, acessado em agosto de 2019.

A Avenida Anchieta atualmente apresenta largura média total de 6,77 metros e calçadas com desníveis e materiais irregulares, chegando à largura máxima de 0,80 centímetros, ou seja, a via estudada é uma via com condições físicas incompatíveis para uma segura utilização concomitante entre os pedestres e os veículos que utilizam 2 sentidos de direção de rolamento da via. Além de não apresentar nenhuma segurança, também não apresenta nenhuma condição de acessibilidade.

Segundo o Plano Diretor Municipal da cidade de Anchieta, no art. 111, §10, item VI, as vias com largura da seção transversal igual ou inferior a 12m, as larguras das calçadas são de 1,5 metro ao longo do percurso. Por este motivo, o projeto foi baseado de forma a implantar 1 calçada de 1,5 metro de largura posicionada no lado direito e uma calçada de 2m de largura posicionada no lado esquerdo da via. A calçada com a largura maior torna-se necessária para a instalação dos equipamentos urbanos como postes para a iluminação e lixeiras, por exemplo. Com a medida atual da via é de 6,77 metros, a faixa de rolamento ficará com a distância transversal média de 3,30 metros (Figura 79) compartilhando a faixa de rolamento com a bicicletas em uma *Zona 30*<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Criada na década de 1980 na Alemanha, o conceito de Zona 30 é a redução dos limites de velocidade como política de segurança viária, como forma de reduzir os índices de mortalidade no trânsito e criar uma convivência mais harmoniosa entre os modais.

**Figura 79:** Proposta de intervenção na Avenida Anchieta



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Para a intervenção nas calçadas, serão implantados pavimentação com piso podó tátil junto ao meio-fio para a orientação do deficiente visual. Os equipamentos urbanos indispensáveis, como postes para iluminação pública, lixeiras e placas de sinalização, serão posicionados na faixa de serviço, junto ao meio fio e terão seu perímetro ou sua projeção revestida com piso podó tátil.

O projeto completo da Avenida Anchieta está apresentado no *Apêndice 03*.

#### **4.3.2 O projeto dos pontos de apoio**

O entorno do Santuário é marcado pela falta de estacionamento regular para cadeirantes, idosos e gestantes, estacionamentos adequados para os ônibus de turismo, bicicletas e um apoio maior aos turistas, com sanitários e locais para lanches.

Para a implantação dos pontos de apoio foram selecionados os seguintes lugares: próximo à orla (entre os pontos de ônibus); próximo ao antigo local do *Porto de Baixo*, no Rio Benevente; em frente à quadra multiuso na Rua Coronel Vitorino; próximo ao estacionamento 02, localizado em uma área particular; na praça do Santuário e no estacionamento 01, localizado na Avenida Anchieta, principal forma de

acesso ao Santuário. A apresentação do projeto com a distribuição e localização dos 6 pontos de apoio, encontra-se no *apêndice 01*.

Um ponto de apoio a ser detalhado é o do entorno do Santuário. O módulo para apoio foi desenvolvido contendo: sanitários, loja e café (Figura 80). Esse ponto de apoio foi implantado num local visível, de fácil acesso, com forma e escala sem comprometer a visão geral do eixo visual.

Além do ponto de apoio, serão implantados no entorno do Santuário, vagas de estacionamento para pessoas com deficiência, dispostas a fornecer maior conforto e segurança para os usuários e os pontos de embarque e desembarque para passageiros, usuários de ônibus e vans. Com a implantação desses elementos, criou-se um elemento de segmentação entre o circuito motorizado e o de uso restrito, efetivando a aplicabilidade da mudança dos sentidos das vias, ratificando a implantação da proposta projetual empregada na sua totalidade.

O projeto completo, da inserção do ponto de apoio no entorno do Santuário Nacional José Anchieta, está apresentado no *Apêndice 04*.

**Figura 80:** *Inserção do ponto de apoio no entorno do Santuário Nacional José Anchieta*



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.



**Figura 81:** Inserção



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

**Figura 82:** Inserção



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Os demais pontos de apoio, localizados na orla, Rio Benevente, Casarão da Quarentena (Estacionamento 02), Estacionamento 01, Rua Coronel Vitorino, receberão a mesma planta arquitetônica do módulo implantado no entorno do Santuário Nacional



José Anchieta, módulo com 70,75 m<sup>2</sup> de área (Figura 83). Esses pontos de apoio serão providos de sanitários, bebedouros e de locais de serviços. A apresentação do projeto completo, encontra-se no *apêndice 05*.

**Figura 83:** Detalhamento do ponto de apoio no entorno do Santuário, na orla, no Rio Benevente, no estacionamento 02, no estacionamento 01 e na Rua Coronel Vitorino.



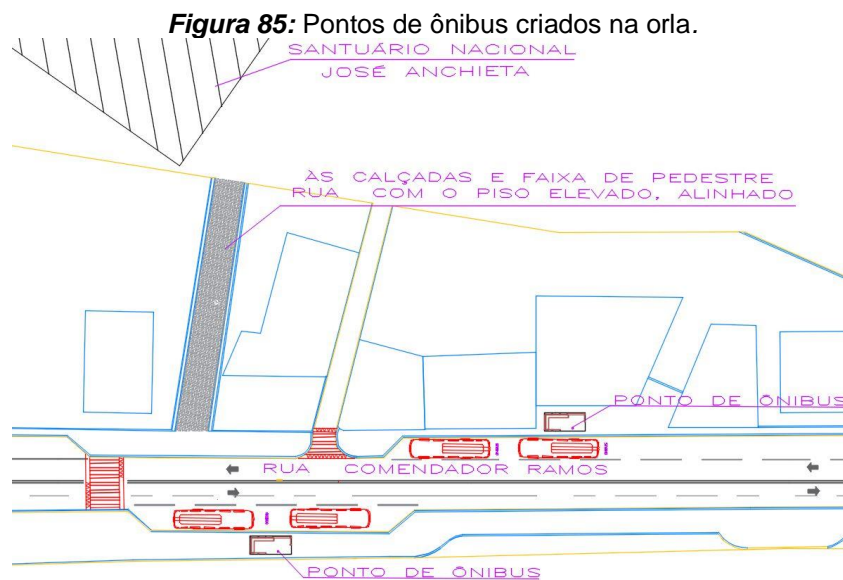
**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

**Figura 84:** Detalhamento do ponto de apoio no entorno do Santuário, na orla, no Rio Benevente, no estacionamento 02, no Estacionamento 01 e na Rua Coronel Vitorino.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Como complemento ao circuito motorizado, foram criados dois pontos de ônibus localizados ao longo da Rodovia ES 060 (Rodovia do Sol), na parte baixa da Cidade, em um trecho do entorno do Santuário, funcionando como ponto de conexão entre o transporte motorizado da Cidade com o circuito de pedestre e também aos serviços aos turistas e fiéis, como cafés e sanitários, que estarão localizados no ponto de apoio projetado (Figura 85).



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Esses dois pontos complementares ao transporte público da cidade foram estrategicamente posicionados para a boa funcionalidade do plano de mobilidade proposta para a região estudada, com a intenção de diminuir o uso de automóveis particulares e tornar eficiente a proposta alteração viária sugerida para a região. A proposta visa ainda a implementar a correta acessibilidade, utilizando faixa de pedestre elevada e alinhada com os níveis das calçadas, rampas com inclinação e largura de acordo com as normas da ABNT, sinalização informativa para os turistas e usuários do sistema público de transporte.

Atualmente o local escolhido para a implantação dos 2 pontos de ônibus necessitam de intervenção adequada para a acessibilidade. Nas calçadas da Rua Comendador Ramos existem a aplicação de piso tátil de alerta, faixas de pedestres e também ciclovia em um dos lados da via, porém de forma não adequada em relação às normas de acessibilidade. A figura 86 informa a inexistência de acessibilidade entre a faixa de pedestre e o meio fio, dificultando o acesso de pessoas com deficiência ao

ponto de ônibus. Podemos observar também esta imagem que as poucas rampas existentes estão fora do padrão da largura recomendada.

**Figura 86:** Inexistência de acessibilidade nos locais dos atuais pontos de apoio propostos



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018

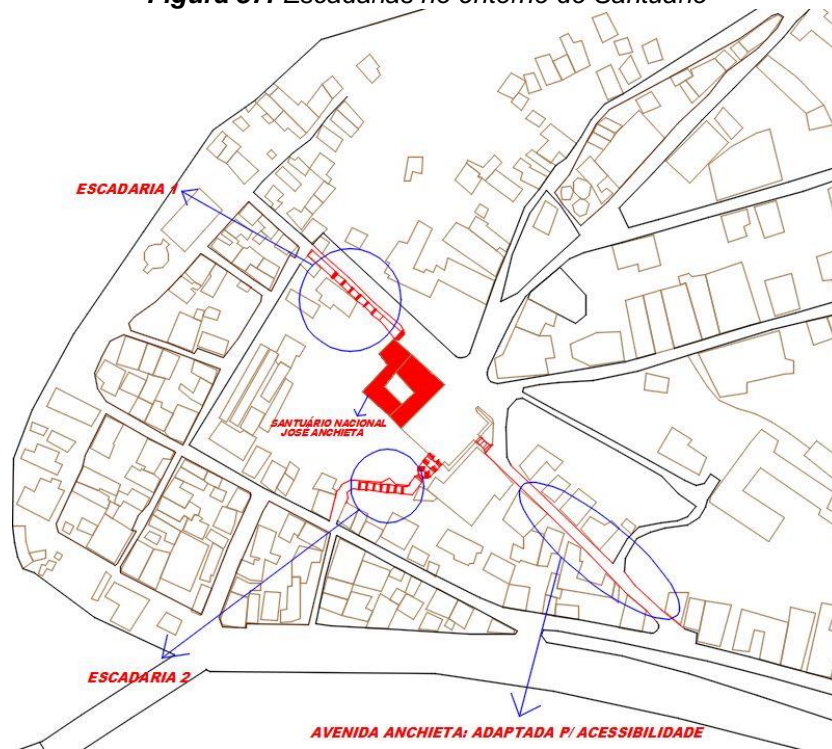
Os locais escolhidos para implantação dos pontos de ônibus são locais que comportam as necessidades específicas para a realização dos serviços: largura de calçada suficiente para implantar abrigo para os passageiros enquanto esperam o ônibus, faixa com largura suficiente para o ônibus parar para o embarque e desembarque e ainda via de rolamento para que o trânsito continue fluindo nos dois sentidos. Próximo aos pontos de ônibus foram instalados faixa elevada de pedestres, ciclovia, piso tátil, sinalização e iluminação.

#### **4.3.3 As escadarias**

Como já mencionado anteriormente, o Bairro da Penha está localizado em cotas mais elevadas do que o restante urbanizado da Cidade de Anchieta, isso justifica a quantidade de escadaria no entorno do Santuário, dificultando sua acessibilidade e restringindo a mobilidade, ao uso das rotas exclusivamente por pedestres sem limitação motora.

Será apresentado neste item o anteprojeto para intervenção nas escadarias (Figura 87).

**Figura 87:** Escadarias no entorno do Santuário



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

Os acessos são dois, a saber:

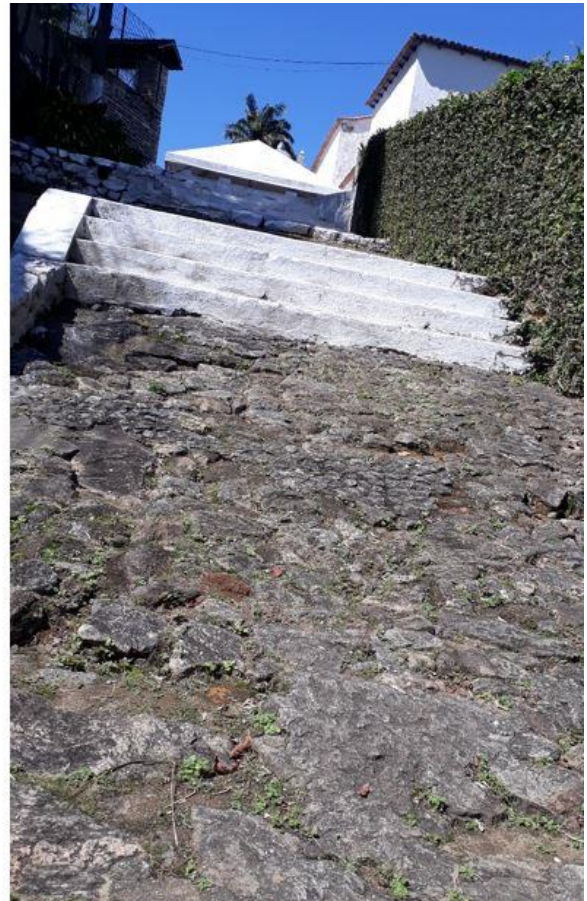
- A escadaria 01 que faz a ligação entre o Largo da Santuário ao Rio Benevente, situado a oeste, local historicamente denominado “antigo porto de baixo”.
- A escadaria 02 que faz a ligação entre o largo do Santuário à orla da cidade, local historicamente denominado “porto de cima”;

Nos percursos de pedestres realizados através das escadarias históricas, as adaptações de mobilidade e acessibilidade não poderão ser realizadas de forma completa, como prevê a NBR 9050. Após o levantamento topográfico das 2 escadarias, constatou-se que é inviável a execução de alguma forma de rampa, dentro dos índices exigidos pelas leis de acessibilidade, pois o desnível chega a mais de 18 metros de altura. Essas escadarias receberão tratamento específico de acordo com as possibilidades que elas suportam. O fato da dificuldade de adaptação é minimizado pois não são os únicos percursos para o trajeto do acesso de pedestres ao Santuário, existem outros percursos, como as ruas do circuito motorizado, com condições de adaptações físicas para uma correta implementação dos meios de acessibilidade.



As escadarias ligam a parte baixa da cidade à parte alta, mais especificamente fazem a ligação da parte baixa da cidade com o Largo do Santuário Nacional José Anchieta, ponto de centralidade da parte alta do bairro. Essas escadarias são históricas e a adaptação de acordo com as normas e legislações para acessibilidade são comprometidas nesses dois locais, pois a diferença entre as cotas mais altas e mais baixas ficam fora do percentual de inclinação exigido por lei, impossibilitando o acesso para pessoas com necessidades especiais. A figura 88 representa a escadaria 1 e a figura 89 representa a escadaria 2.

**Figura 88:** Vista da escadaria 01 de acesso ao Santuário.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

**Figura 89:** Vista da escadaria 02 de acesso ao Santuário.



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

Em análise para levantamento dos dados das escadarias, foram percebidos que existem materiais com acabamentos irregulares no piso, falta de iluminação, falta de corrimão e não há caminhos acessíveis às pessoas com deficiência física. Para a adaptação das escadarias, serão implantadas as seguintes diretrizes:

- Instalar iluminação nos pisos das escadarias;
- Instalar corrimão;
- Utilizar materiais apropriados ao longo do percurso, principalmente nos patamares rampados na escadaria que liga ao porto de baixo;
- Limpar superfícies irregulares existentes e reorganização do piso de pedra nas laterais dos patamares rampados da escadaria 01, aos fundos, que ligo o Santuário ao Rio Benevente;
- Criar mecanismo para facilitar o rolamento de pneus de bicicletas durante o trajeto nas escadas.



Como proposta projetual de intervenção, foi pensado primeiramente um tratamento estrutural para as 2 escadas e posteriormente tratamento estético visando adaptação a itens que venham facilitar a locomoção, como:

Para o projeto de intervenção na Escadaria 01 que liga o Santuário ao Rio Benevente (Porto de baixo) (Figura 90), serão aplicadas as seguintes propostas:

**Figura 90:** Proposta de intervenção na escadaria 01 de acesso ao Santuário.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

- Instalar um piso com superfície regularizada e que venha facilitar as passadas, como por exemplo granito serrado;
- Devido a diferença de nível, será preciso permanecer com os patamares rampados para junto com os degraus existentes, vencer toda a altura necessária de desnível;
- Instalar nova iluminação com fiação subterrânea para aumentar o índice de luminosidade e conseqüentemente dar mais segurança aos usuários do local;
- Instalar luminárias de LED e com carregamento através de energia solar;
- Instalar retroiluminação para auxiliar na visibilidade dos degraus e rampas;
- Criar elemento de forma a facilitar a locomoção de bicicletas durante o trajeto inclinado de subida e descida, integrando os meios de transporte;
- Instalar corrimão;

- Criar canaletas para captação da água proveniente de chuvas, na parte baixa, nas laterais da escadaria.

O projeto completo para a proposta de intervenção na Escadaria 01, encontra-se no apêndice 06.

Para o projeto de intervenção na Escadaria 02 que liga o Santuário à Beira Mar (Porto de Cima) (Figura 91), serão aplicadas as seguintes propostas:

**Figura 91:** Proposta de intervenção na escadaria 02 de acesso ao Santuário.



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019.

- Instalar um piso mais apropriado para as passadas e que apresente uma estética compatível com a importância da escadaria;
- Devido à diferença de nível, será preciso permanecer com os patamares rampados para junto com os degraus existentes, vencer toda a altura necessária de desnível;
- Instalar nova iluminação com fiação subterrânea para aumentar o índice de luminosidade e conseqüentemente dar mais segurança aos usuários do local;
- Instalar luminárias de LED e com carregamento através de energia solar;
- Instalar retro iluminação para auxiliar na visibilidade dos degraus e rampas;
- Instalar corrimão;



- Criar canaletas para captação da água proveniente de chuvas, na parte baixa, nas laterais da escadaria.

O projeto completo para a proposta de intervenção na Escadaria 02, encontra-se no apêndice 07.

Além das intervenções aplicadas diretamente à escadaria 02, serão tratadas as ruas estreitas, ruas localizadas na parte baixa da cidade, que davam acesso ao local histórico da cidade, antigamente chamado de porto de cima. Essas ruas servem de interseção entre o Santuário e os 2 pontos de apoio para o transporte coletivos (Figura 92).

**Figura 92:** Localização das ruas que ligam o Santuário aos pontos de ônibus propostos



**Fonte:** Arquivo pessoal da autora, 2018.

A proposta projetual visa a instalação de uma faixa elevada entre as duas vias estreitas e a instalação de piso intertravados, com as mesmas características dos pisos utilizados nas ruas adjacentes, no mesmo nível da faixa e pedestre elevada. Esse percurso elevado chegará no mesmo nível nas calçadas localizadas na beira mar, onde estão implantadas as propostas dos pontos de ônibus. A figura 93 apresenta a intervenção proposta para as vias entre o Santuário e a Beira Mar.

**Figura 93:** Intervenção proposta para as vias de acesso entre o Santuário e a beira mar



**Fonte:** Desenvolvido pela autora, 2019

A segurança do local, tanto para as escadarias 01 e a 02, foi priorizada considerando a iluminação dos espaços externos e atendendo também aos requisitos de identificação, estética e usual. Segurança vem em primeiro lugar, pois áreas escuras e lugares escondidos devem ser iluminados para facilitar a circulação e diminuir perigos pessoais ou prejuízos contra o patrimônio. Além disso, visou promover a boa identificação do local, favorecendo a identificação dos principais aspectos do entorno.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho foi de intensa pesquisa *in locu*, em bibliografias e vivência no entorno do bem tombado. Todas as informações levantadas fizeram entender a espacialidade e pertencimento do espaço estudado, seja da morfologia, paisagem, ambiência, cultura, turismo, religião e uso.

A partir dos estudos realizados nos tombamentos nas 3 esferas: federal, estadual e municipal, pode-se criar a proposta de uma nova poligonal, englobando não só o tecido urbano inicialmente formado, mas como também a proteção da paisagem. Com isso pode-se criar diretrizes para a realização de projetos condizentes com a situação de proteção do entorno do bem tombado: o Santuário Nacional José Anchieta.

A ausência de uma boa política urbana tem como resultado cidades com vários problemas socioambientais: poluição sonora, ruas estreitas, saturação viária, calçadas inadequadas e sem acessibilidade, moradia, saneamento, transporte público precário, congestionamentos, entre outros. Como auxílio para as políticas urbanas, tem-se o planejamento urbano, pois trata das questões relacionadas ao uso e ocupação do solo, disposição de equipamentos públicos, mobilidade urbana, conservação da paisagem cultural e do patrimônio.

Com o avanço dos estudos, não foi difícil perceber que ainda muitas cidades priorizam o tráfego motorizado, principalmente o individual, negligenciando os meios de transporte público não motorizados ou também os meios de transportes públicos coletivos. A restrição do uso de automóveis e também a criação de opções de mobilidades não motoras são importantes não só para a região de proteção, mas principalmente para a qualidade de vida da população.

Anchieta é uma cidade que tem meios e métodos para alcançar uma mobilidade dentro dos padrões necessários, basta o poder público desenvolver ações com as informações básicas que já possui, como as informações constantes no Plano de Mobilidade da cidade de Anchieta, 2014.

Percebemos que o trânsito constante do tráfego motorizado nos centros históricos causa problemas como trepidação, poluição atmosférica, poluição acústica, desordenamento dos espaços do entorno dos monumentos, congestionamento, etc. Como exemplos positivos, podemos citar a criação de

medidas restritivas do uso de automóveis em centros urbanos históricos em: Toledo, Santiago de Compostela, na Espanha e em Paraty, no Brasil.

Mas aplicar a mobilidade com adequada acessibilidade ao patrimônio cultural com eficiência, requer um estudo avançado do contexto atual e histórico, legislações e normas urbanísticas e de preservação, funcionalidade, usos, entorno imediato, composição estética. A presente dissertação desenvolvida, buscou englobar todos esses requisitos.

Com a intenção de dialógico entre o futuro e a atualidade, é que podemos entender o “novo”, não como ameaça, mas com propriedade e reconhecimento de diferenças e de afirmação da identidade desse centro urbano-histórico-cultural, tão importante para a sociedade da Cidade de Anchieta. Pretende-se com as diretrizes e as propostas projetuais desenvolvidas, diminuir os problemas que estimulam a degradação, estimulando a transformação baseada em parâmetros que garantam a qualidade arquitetônica e paisagística do sítio urbano estudado.

Como resultado desse estudo, pensamos em intervenção onde os espaços públicos e seus usuários, principalmente no entorno do Santuário Nacional José Anchieta, passam a ter mais qualidade, com intervenções priorizando uma correta mobilidade e acessibilidade, fazendo com que aumente gradativamente seu uso, tornando o centro histórico da cidade de Anchieta ainda mais conhecido, colaborando com a sua valorização.

Como aplicabilidade, após a conclusão e aprovação dessa proposta de intervenção, pretende-se apresentá-lo ao poder público local como forma de colaborar com o desenvolvimento da cidade. Conversa já iniciada informalmente.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: **Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamento Urbano**. Rio de Janeiro: ABNT, 1994.
- BORGES, João Marcos Charpinel. **Anchieta: um sítio histórico urbano em evidência**. 2012. 143 f. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Iphan. Rio de Janeiro, 2012.
- BRASIL, 1988, Disponível em:  
[https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988\\_05.10.1988/art\\_216\\_.asp](https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_05.10.1988/art_216_.asp) Acesso em 21 mar 2019.
- BRASIL, 2015. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art112](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art112). Acesso em 03 de abril de 2019.
- BRASIL. **Estatuto da cidade**: Lei n. 10.257, de 10 julho de 2001, e legislação correlata. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2009.
- BRITO, Marcelo. Pressupostos da reabilitação urbana de sítios históricos no contexto brasileiro. **Arquitextos**, São Paulo, ano 03, n. 033.01, Vitruvius, fev. 2003. Disponível em:  
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.033/705>. Acesso em 10 de fevereiro de 2019.
- CARVALHO, José Antônio. **O Colégio e as Residências dos Jesuítas no Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1982.
- CIAM. **Carta de Atenas**. Atenas, 1933.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Ed. UNESP, 2006.
- COSTA, R. K. **Acessibilidade e Preservação Histórica**: Estudo de Caso em Ouro Preto. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável). Universidade Federal de Minas Gerais, 2016.
- CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Edições do Patrimônio. 3. Ed. rev. aum. Rio de Janeiro: Iphan, 2004.
- DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO EM CIDADES HISTÓRICAS: estudos de caso de Diamantina/MG / Organizadores: Carlos Eduardo Silveira, Juliana Medaglia. – Diamantina : UFVJM, 2014. 211p.: il.
- DIAS, Ângela Teixeira Costa. **Acessibilidade ao Patrimônio Cultural**: o caso do edifício sede da Câmara Municipal do Recife, p. 248-260. In: São Paulo: Blucher, 2018.
- DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, R. Afeto e Lugar: a construção de uma experiência afetiva por pessoas com dificuldade de locomoção. In:

**Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano.** Versão em CD. Rio de Janeiro, 2004.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, R. Subsídios metodológicos na construção de uma “acessibilidade plena”: a produção da identidade e da subjetividade de pessoas com deficiência. In.: **Revista Benjamin Constant**. 2003. 25. Disponível em: < <http://www.ibc.gov.br/?catid=4&itemid=10359>>. Acesso em: 04 de julho de 2018.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira ; COHEN, R. ; BIOCCHA, L. Acessibilidade ao Patrimônio no Brasil e na Itália: exemplos, conflitos e reflexões. In: Rosina Trevisan M. Ribeiro; Claudia C. L. Nóbrega. (Org.). **Projeto e Patrimônio: Reflexões e Aplicações**. Rio de Janeiro: RIO BOOKS, 2016, v. 1, p. 295-329.

FERREIRA, Oscar Luís. **Patrimônio cultural e acessibilidade: as intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005**. 2011. 335 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

FIOROTTI , Marcelo Seidel, **METAPAISAGEM: Pesquisa e mapeamento dos valores espirituais e seus reflexos em espaços livres – estudo de caso em Anchieta, Espírito Santo**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). 2017

FREUD, Sigmund. (1929). **O Mal-Estar na Civilização**. Edição completa das obras psicológicas de Sigmund Freud. Rio de Janeiro: Imago, 1997.

FUNARI, Pedro Paulo; CARVALHO, Aline Vieira de. O patrimônio em uma perspectiva crítica: o caso do Quilombo dos Palmares: **Diálogos**. Maringá: Departamento de História e Programa de Pós-graduação em História da UEM, v.9, n.1, 2005, p. 34.

GEHL, J. e GEMZOE, L. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Gustavo Gili, 2000.

\_\_\_\_\_. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. Veneza: 1964. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em janeiro de 2019.

KANASHIRO, M. **A cidade e os sentidos**. Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 7, p. 155-160, jan./jun. 2003. Editora UFPR.

MELO, Natália Rodrigues de. **Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica**. Estudo de caso em Ouro Preto, MG. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2013.

MIRANDA, Marcos Paulo de Souza; NOVAIS, Andrea Lanna Mendes. Direito de acessibilidade aos bens culturais. **Minha Cidade**, São Paulo, ano 09, n. 107.01, Vitruvius, jun.2009.

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/09.07/1850>. Brasília: Iphan, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; 9)

MOTTA, Lia. **Entorno de bens tombados** / [Pesquisa e texto de Lia Motta e Ana lucia Thompson]. – Rio de Janeiro: IPHAN/ DAF/ Copedoc, 2010. 174 p.: il. (Série Pesquisa e Documentação do IPHAN, 4).

NEVES, Luiz Guilherme Santos; PACHECO, Renato José Costa. **História do Município de Anchieta. História, Geografia e Organização Social e Política do Município de Anchieta**. Brasília Editora LTDA, Vitória, 1995.

PELEGRINI, Sandra C.A. **Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental**. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 26, nº 51, p. 115-140, 2006.

PENA, Rodolfo F. Alves. Mobilidade urbana no Brasil. In: **Brasil Escola**. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>. Acesso em 25 de agosto de 2019.

POLIZZO, Ana Paula; KAMITA, João Masao. **Paisagem, Arquitetura, Cidade. Uma discussão acerca da produção do espaço moderno**. Tese (Doutorado – Departamento de História). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2016. 459p.

PORTAS, Nuno. **Velhos Centros Vidas Novas e Notas Sobre a Intervenção na Cidade Existente in Os tempos das formas** – vol. I: A Cidade Feita e Refeita. Porto: Universidade do Minho, 2005, p 155-1873

RODRIGUES, Elias. O padre José e a Aldeia de Reritiba. In: ABREU, Carol. **Anchieta** – A restauração de um Santuário. Rio de Janeiro: 6ª C.R./IPHAN, p. 31, 1998.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce. Tradução de Milton Amado, Belo Horizonte**, Ed. Itatiaia, Ed. Da Universidade de São Paulo, 1974.

SCHLEE, M.; NUNES, M. J.; REGO, A.; RHEINGANTZ, P.; DIAS, M. ÂNGELA; TANGARI, V. **Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras – Um Debate conceitual**. Paisagem e Ambiente, n. 26, p. 225-247, 30 jun. 2009.

SILVA, Cláudio Oliveira da. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade**. (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

TANGARI, Vera Regina; SILVA, J. M. P. A Importância dos Espaços Livres na Valorização do Patrimônio Edificado: Projeto Paisagístico para o Campus do Observatório Nacional e do Museu de Astronomia e Ciências Afins em São Cristóvão no Rio de Janeiro/RJ. In: RIBEIRO, NÓBREGA (orgs.). **Projeto e Patrimônio: reflexões e aplicações**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2016, p. 228-353.

TARDIN, R. (Org). **Análise, Ordenação e Projeto da Paisagem: Uma abordagem sistêmica**. Rio de Janeiro: Rio Books. UFRJ. PROURB, 2018.

THIBAU, Jean-Paul. **A cidade através do sentido**. Disponível em [http://www.proarq.fau.ufrj.br/revista/public/docs/Proarq18\\_ACidade\\_JeanThibaud.pdf](http://www.proarq.fau.ufrj.br/revista/public/docs/Proarq18_ACidade_JeanThibaud.pdf). Acessado em 05.04.2019.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: Difel, 1974.

TUAN, Y. **Espaço e lugar**. São Paulo: Difel, 1983.

<https://www.anchieta.sc.gov.br/>. Acessado em setembro de 2018. Acessado em janeiro de 2019.

<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/espirtosanto/anchieta.pdf>. Acessado em julho de 2018.

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Conferencia%20de%20Nara%201994.pdf>. Acessado em janeiro de 2019.

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>. Acessado em janeiro de 2019.

<https://www.revistamuseu.com.br/site/br/legislacao/patrimonio/228-carta-de-washington.html>. Acessado em janeiro de 2019.

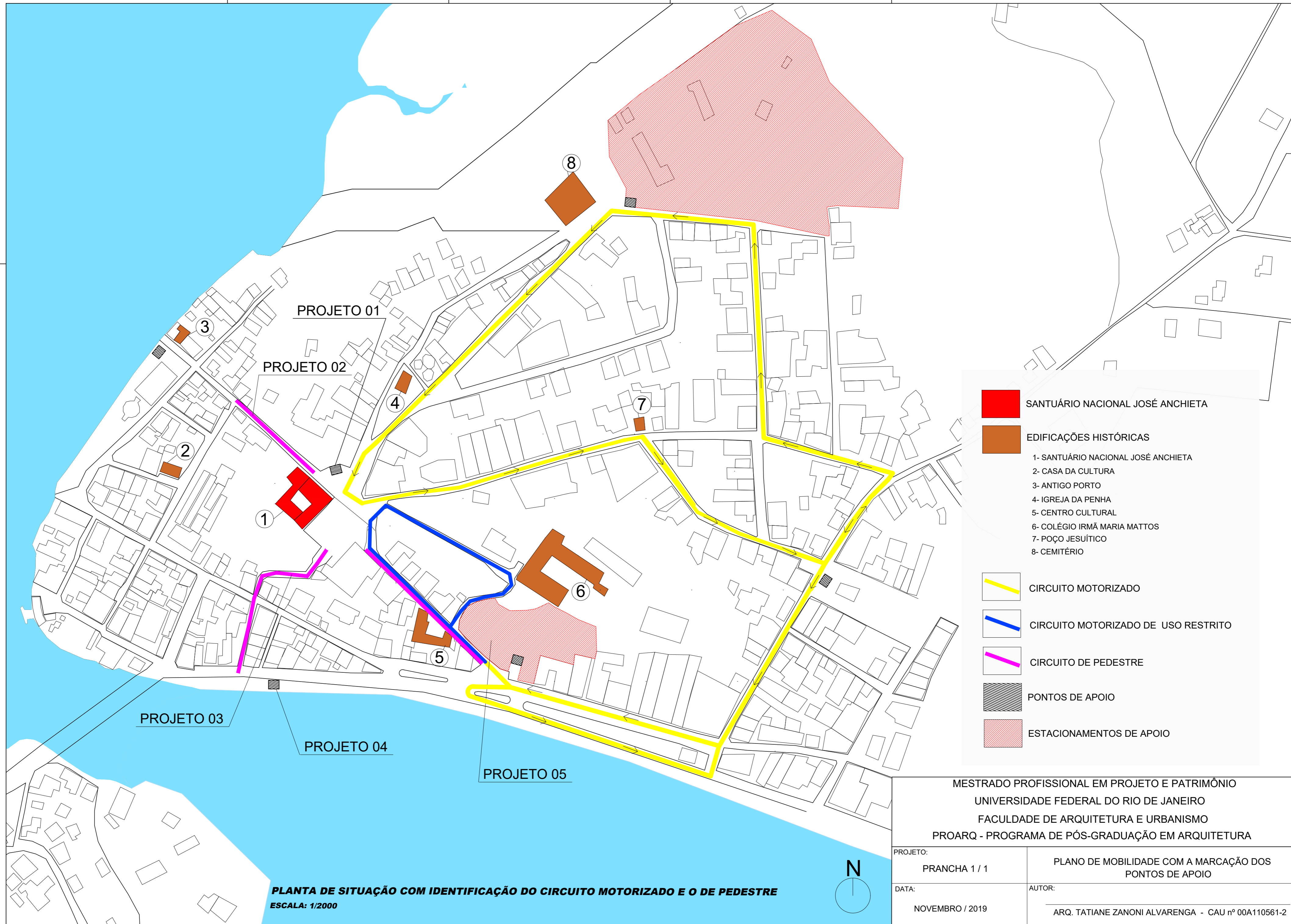
[http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema\\_consulta.asp?Linha=tc\\_hist.gif&Cod=1203](http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=tc_hist.gif&Cod=1203). Acessado em julho de 2018.

<http://www.casadaptada.com.br/2017/02/rota-de-acessibilidade-no-pelourinho-salvador-bahia/> . Acessado em julho de 2018  
<file:///C:/Users/Instituto/Downloads/document.pdf>. Acessado em janeiro de 2019.



## APÊNDICES

**APÊNDICE 01: PLANO DE MOBILIDADE COM A MARCAÇÃO DOS PONTOS DE APOIO**



**PLANTA DE SITUAÇÃO COM IDENTIFICAÇÃO DO CIRCUITO MOTORIZADO E O DE PEDESTRE**  
 ESCALA: 1/2000

**SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA**

- EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS**
- 1- SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA
  - 2- CASA DA CULTURA
  - 3- ANTIGO PORTO
  - 4- IGREJA DA PENHA
  - 5- CENTRO CULTURAL
  - 6- COLÉGIO IRMÃ MARIA MATTOS
  - 7- POÇO JESUÍTICO
  - 8- CEMITÉRIO

-  CIRCUITO MOTORIZADO
-  CIRCUITO MOTORIZADO DE USO RESTRITO
-  CIRCUITO DE PEDESTRE
-  PONTOS DE APOIO
-  ESTACIONAMENTOS DE APOIO

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO PROARQ - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA	
PROJETO: PRANCHA 1 / 1	PLANO DE MOBILIDADE COM A MARCAÇÃO DOS PONTOS DE APOIO
DATA: NOVEMBRO / 2019	AUTOR: ARQ. TATIANE ZANONI ALVARENGA - CAU nº 00A110561-2

## **APÊNDICE 02: PROJETO DO ESTACIONAMENTO 01**

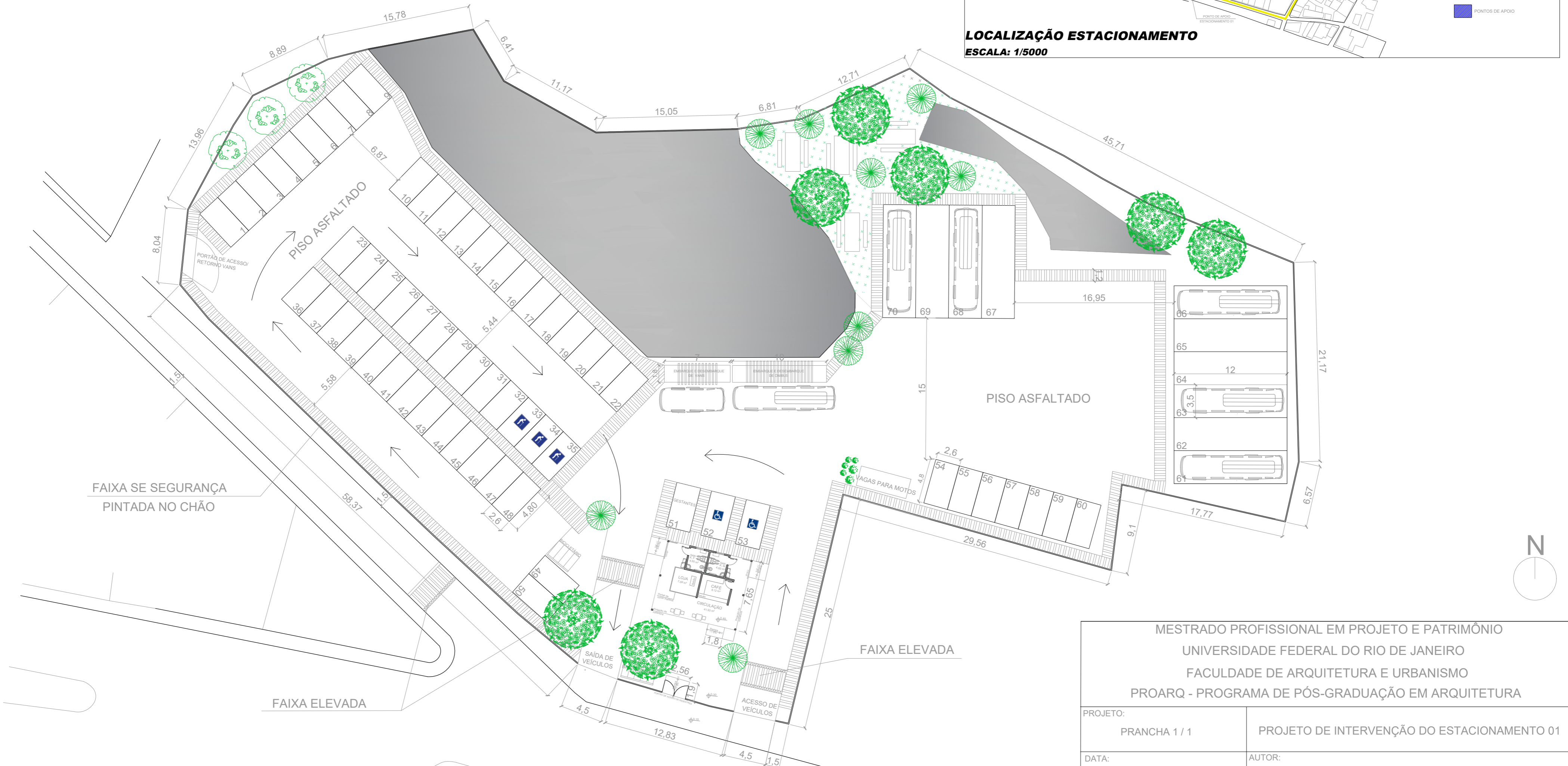
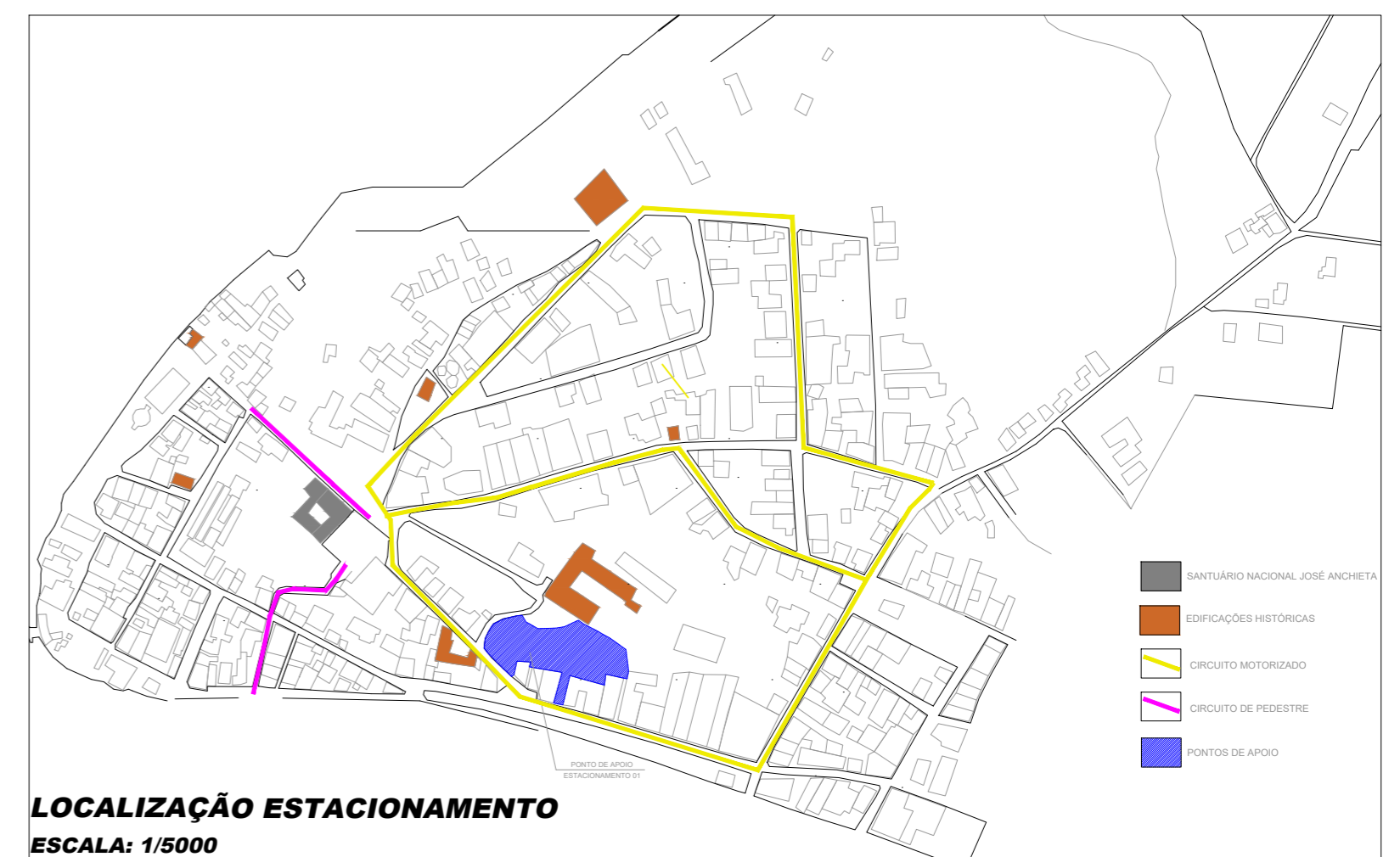




**PERSPECTIVA 1 - ESTACIONAMENTO  
SEM ESCALA**



**PERSPECTIVA 2 - ESTACIONAMENTO  
SEM ESCALA**



MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO	
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO	
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO	
PROARQ - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA	
PROJETO:	PRANCHA 1 / 1
DATA:	SETEMBRO / 2019
PROJETO DE INTERVENÇÃO DO ESTACIONAMENTO 01	AUTOR:
	ARQ. TATIANE ZANONI ALVARENGA - CAU nº 00A110561-2

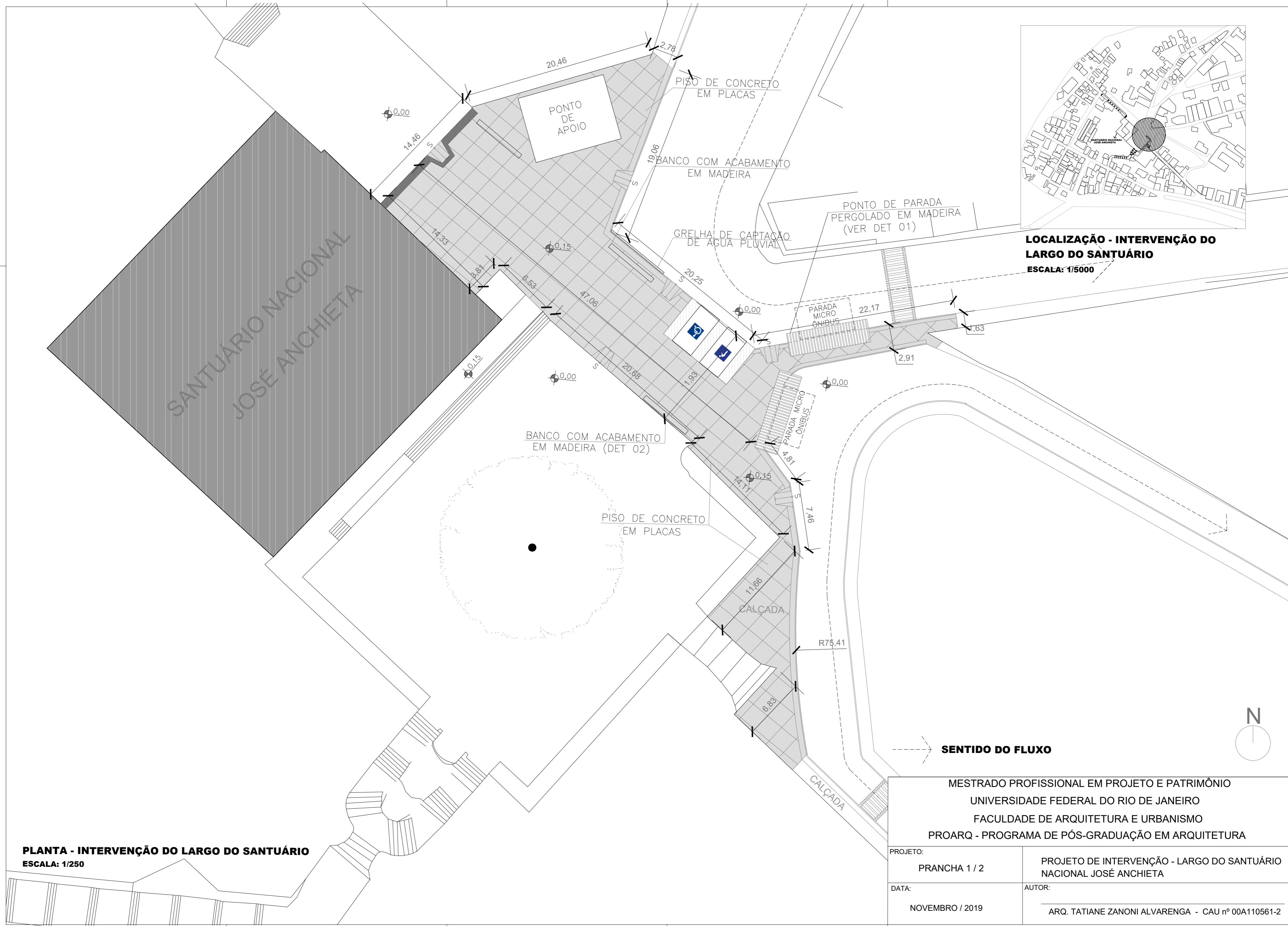
## **APÊNDICE 03: PROJETO DA AVENIDA ANCHIETA**





**APÊNDICE 04: PROJETO DE INTERVENÇÃO – LARGO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA**





**LOCALIZAÇÃO - INTERVENÇÃO DO LARGO DO SANTUÁRIO**  
**ESCALA: 1/5000**

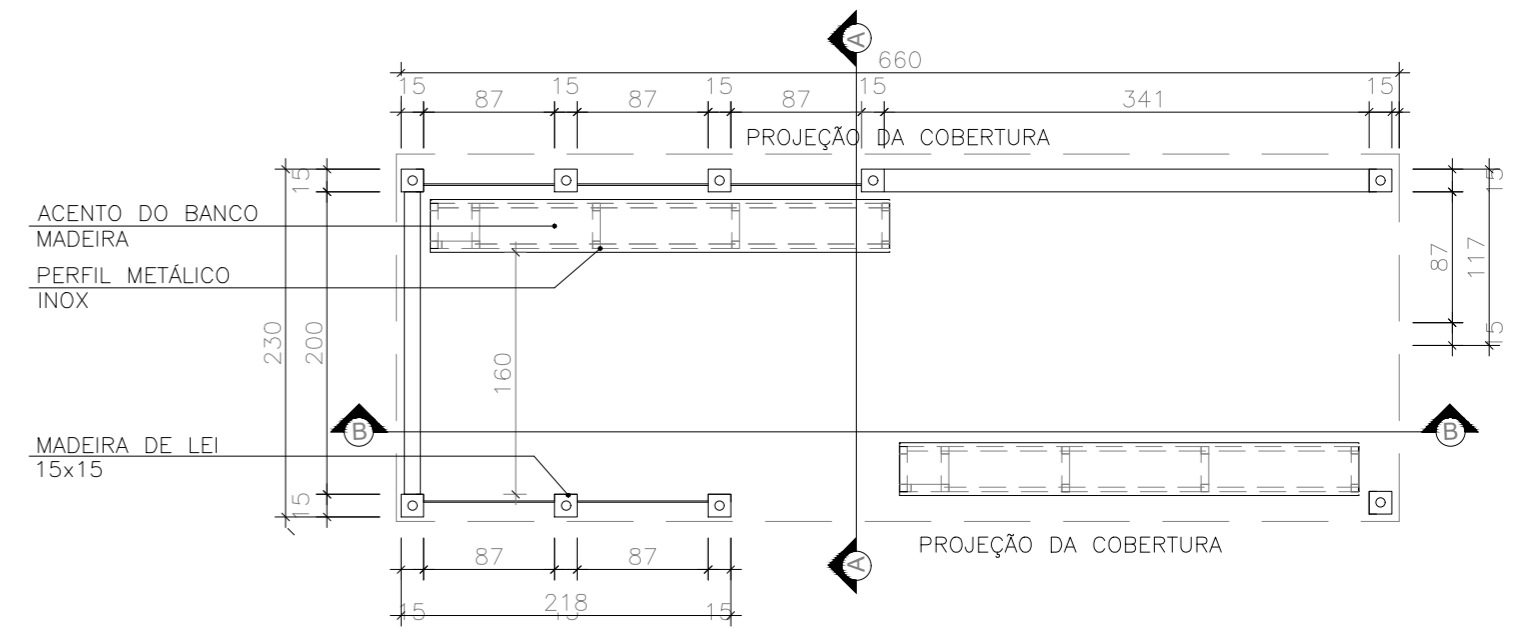
**PLANTA - INTERVENÇÃO DO LARGO DO SANTUÁRIO**  
**ESCALA: 1/250**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO PROARQ - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA	
PROJETO: PRANCHA 1 / 2	PROJETO DE INTERVENÇÃO - LARGO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA
DATA: NOVEMBRO / 2019	AUTOR: ARQ. TATIANE ZANONI ALVARENGA - CAU nº 00A110561-2

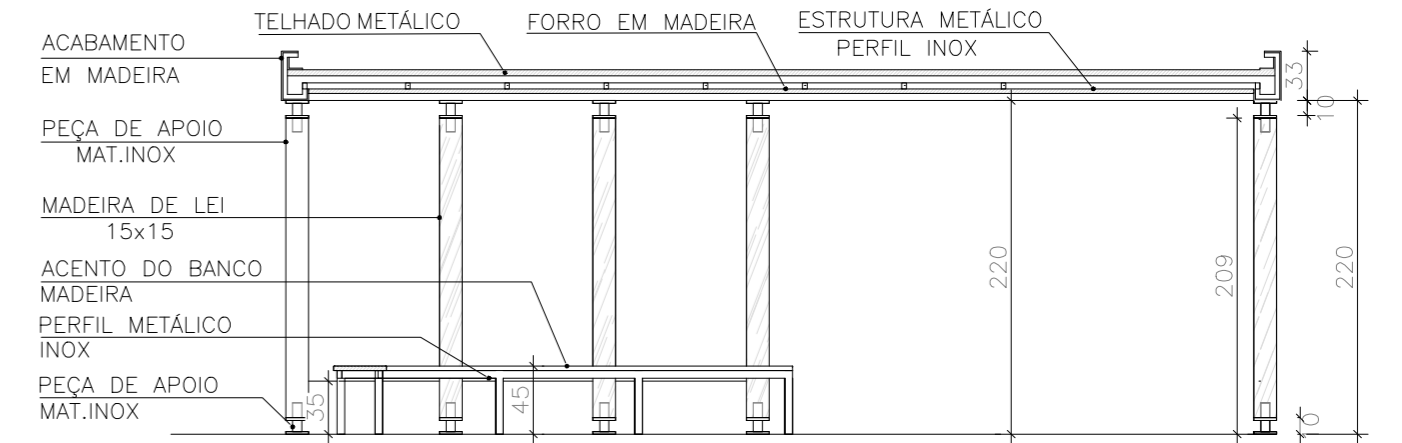




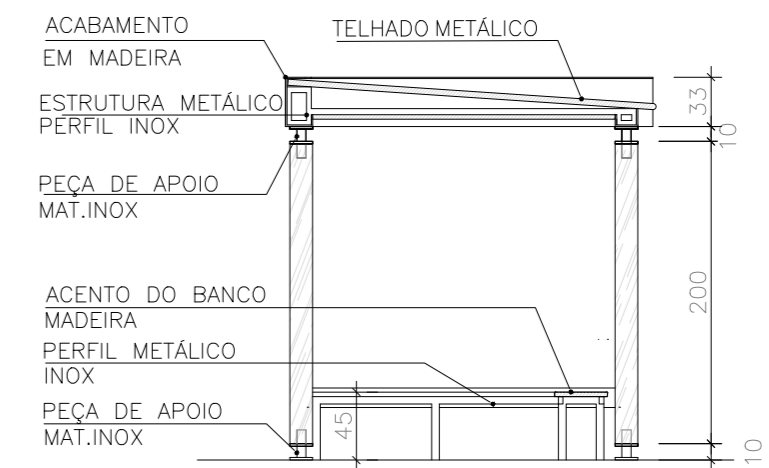
**PERSPECTIVA LARGO DO SANTUÁRIO - INTERVENÇÃO**  
SEM ESCALA



**PONTO DE PARADA / ABRIGO - PLANTA**  
ESCALA: 1/50



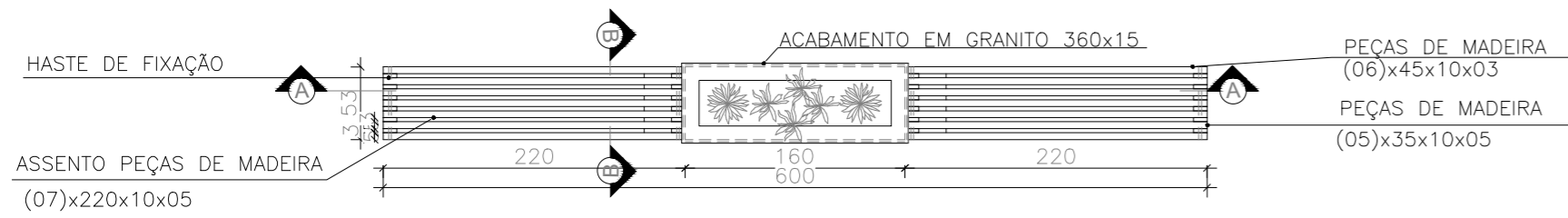
**PONTO DE PARADA / ABRIGO - CORTE BB**  
ESCALA: 1/50



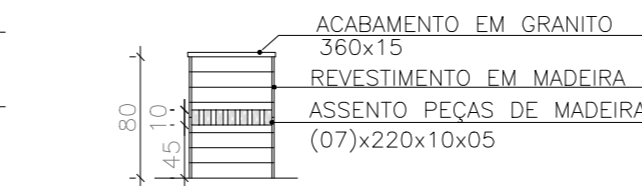
**PONTO DE PARADA / ABRIGO - CORTE AA**  
ESCALA: 1/50



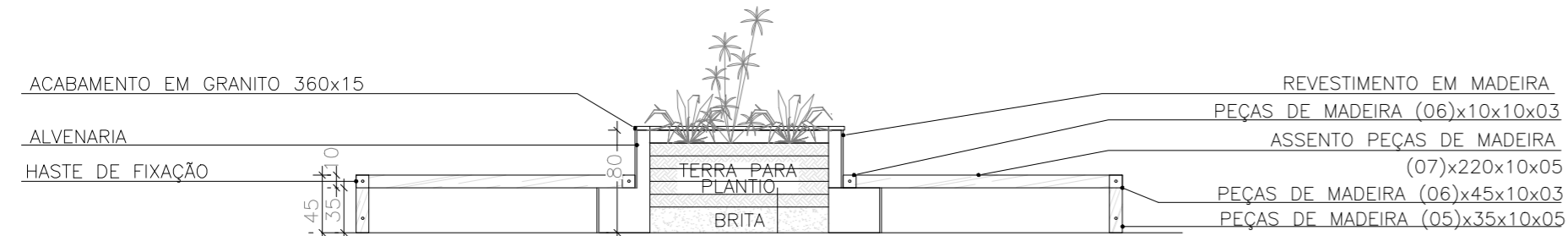
**PONTO DE PARADA / ABRIGO - PERSPECTIVA**  
SEM ESCALA



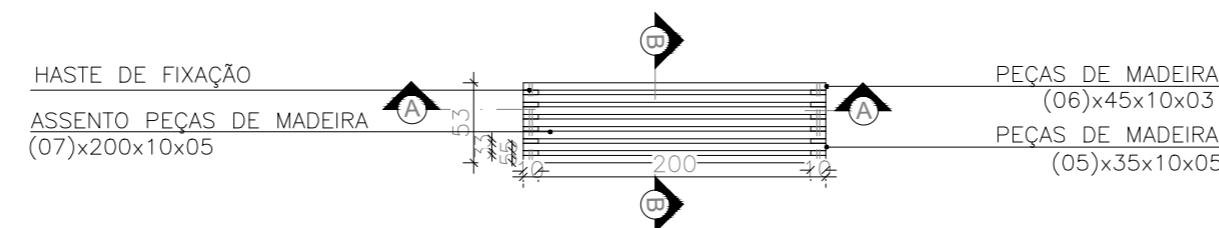
**BANCO DUPLO C/ JARDINEIRA - PLANTA**  
ESCALA: 1/50



**BANCO DUPLO C/ JARDINEIRA - CORTE BB**  
ESCALA: 1/50



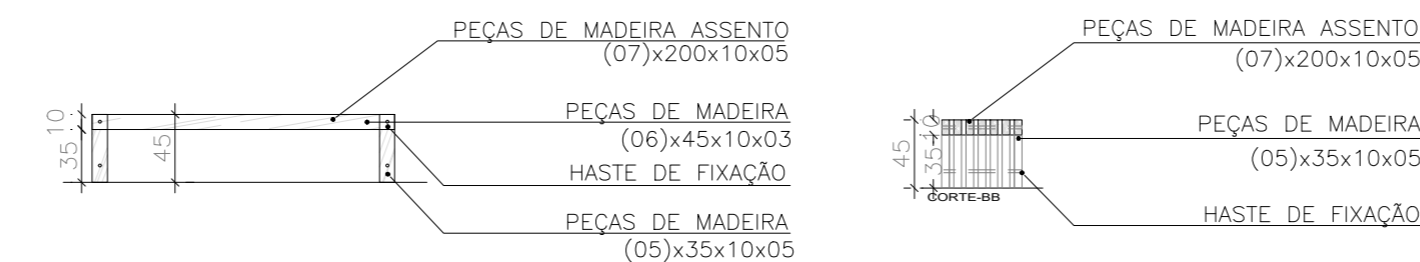
**BANCO DUPLO C/ JARDINEIRA - CORTE AA**  
ESCALA: 1/50



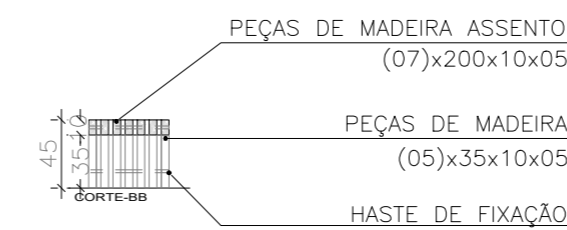
**BANCO SIMPLES - PLANTA**  
ESCALA: 1/50



**BANCO DUPLO C/ JARDINEIRA - PERSPECTIVA**  
SEM ESCALA



**BANCO SIMPLES - CORTE AA**  
ESCALA: 1/50

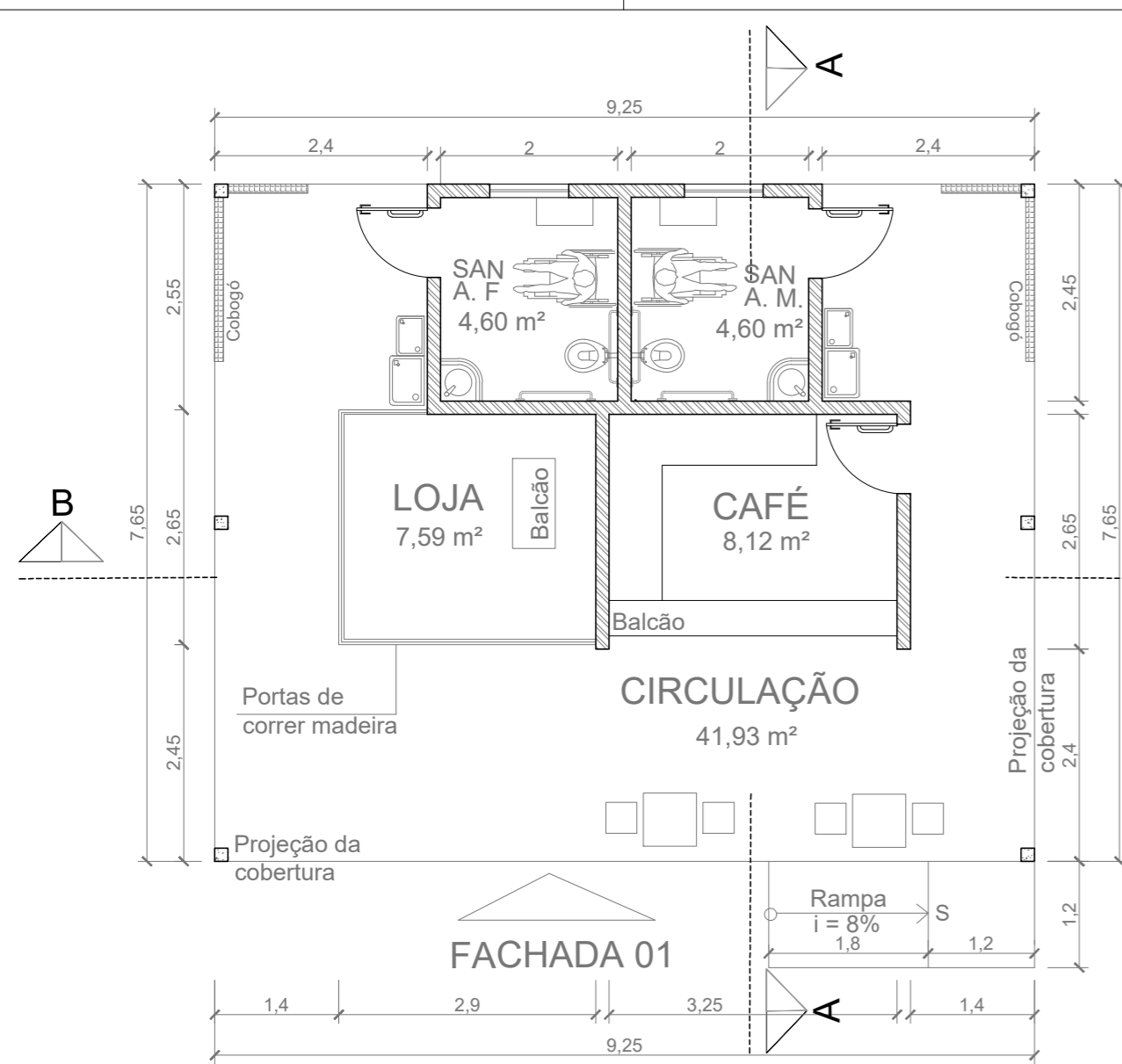


**BANCO SIMPLES - CORTE BB**  
ESCALA: 1/50

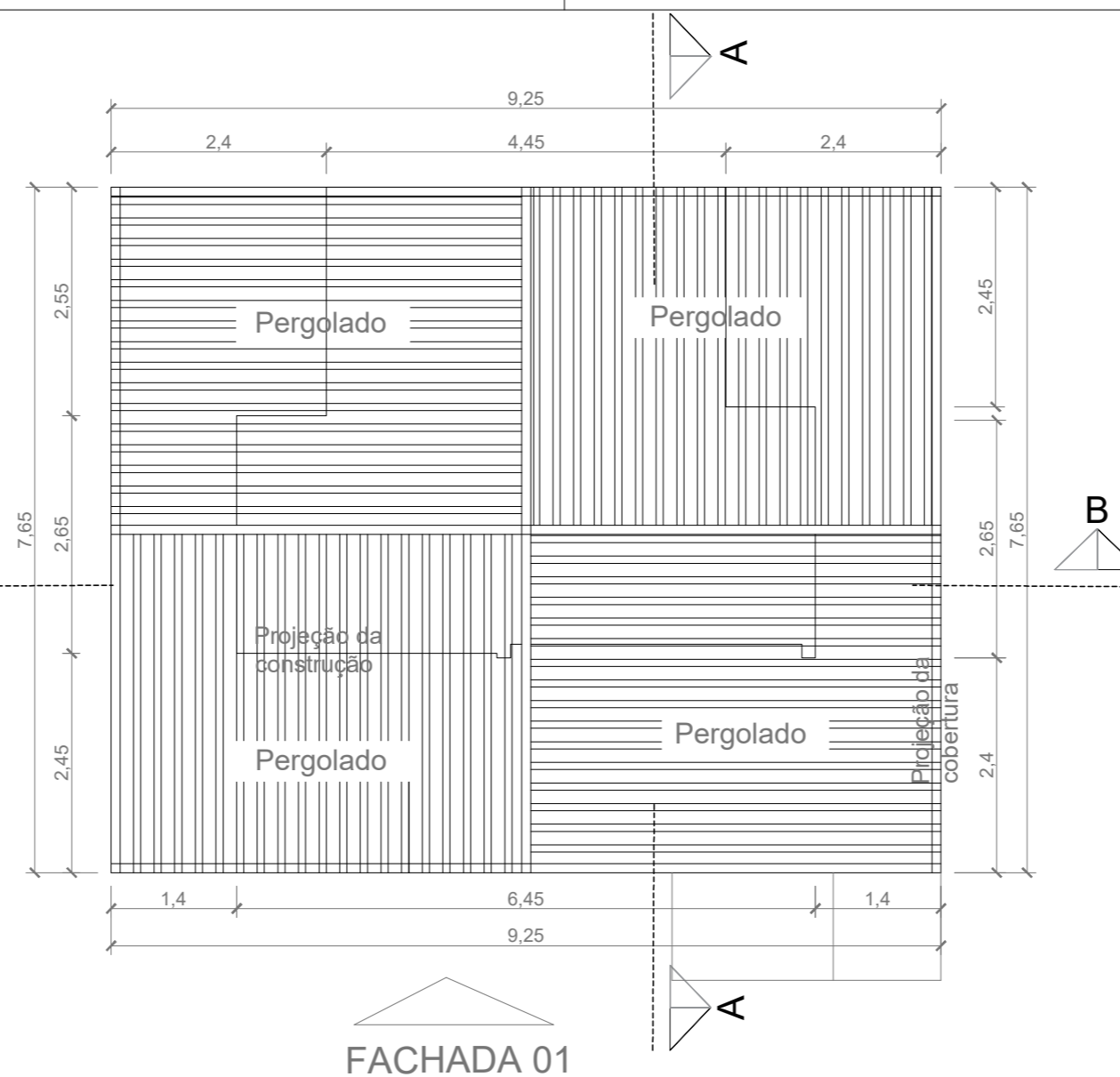
MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO PROARQ - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA	
PROJETO: PRANCHA 2 / 2	PROJETO DE INTERVENÇÃO - LARGO DO SANTUÁRIO NACIONAL JOSÉ ANCHIETA
DATA: NOVEMBRO / 2019	AUTOR: ARQ. TATIANE ZANONI ALVARENGA - CAU nº 00A110561-2



**APÊNDICE 05:** PROJETO DE DETALHAMENTO DO PONTO DE APOIO NA ORLA, RIO BENEVENTE, CASARÃO DA QUARENTENA, RUA CORONEL VITORINO, ESTACIONAMENTO 01 E LARGO DO SANTUÁRIO.



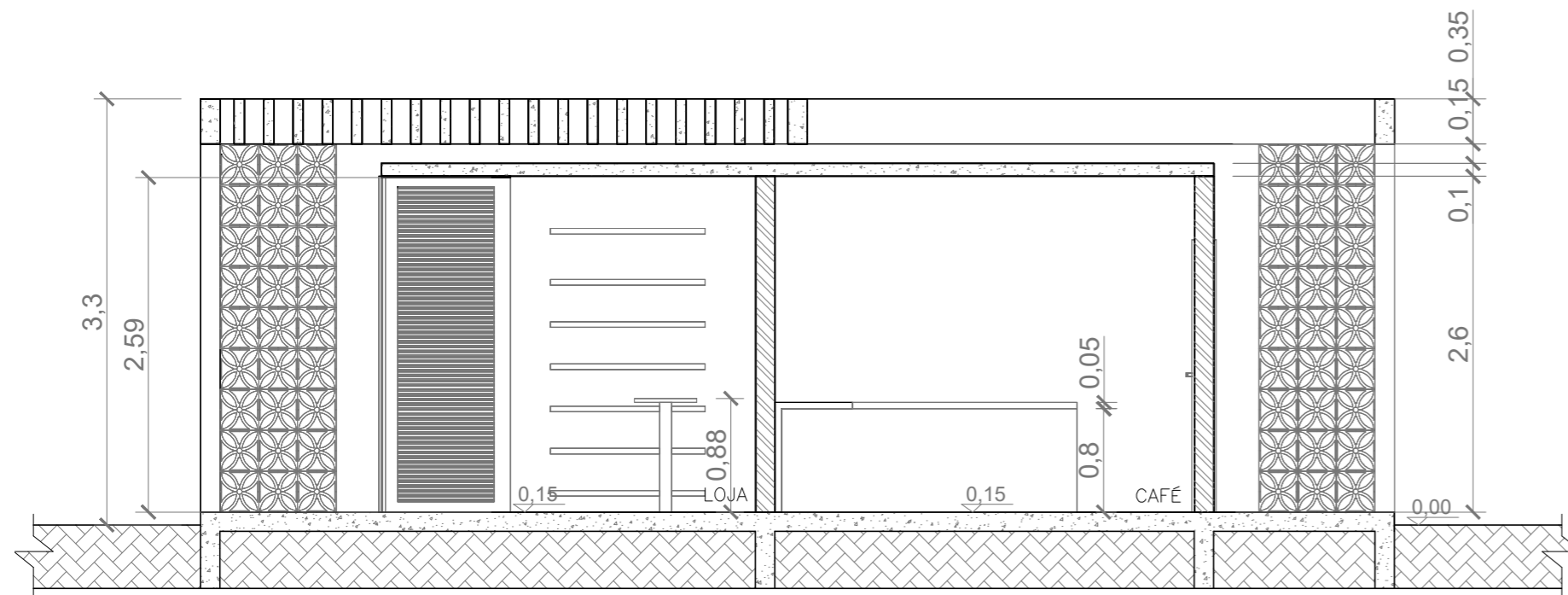
**PLANTA - PONTOS DE APOIO**  
ESCALA: 1/75



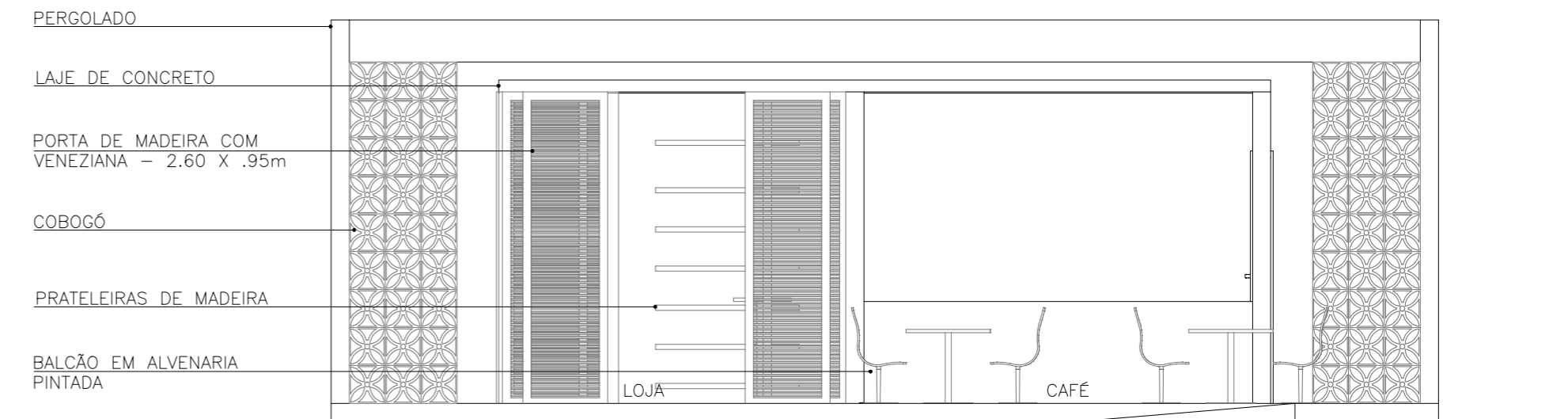
**PLANTA DE COBERTURA - PONTOS DE APOIO**  
ESCALA: 1/75



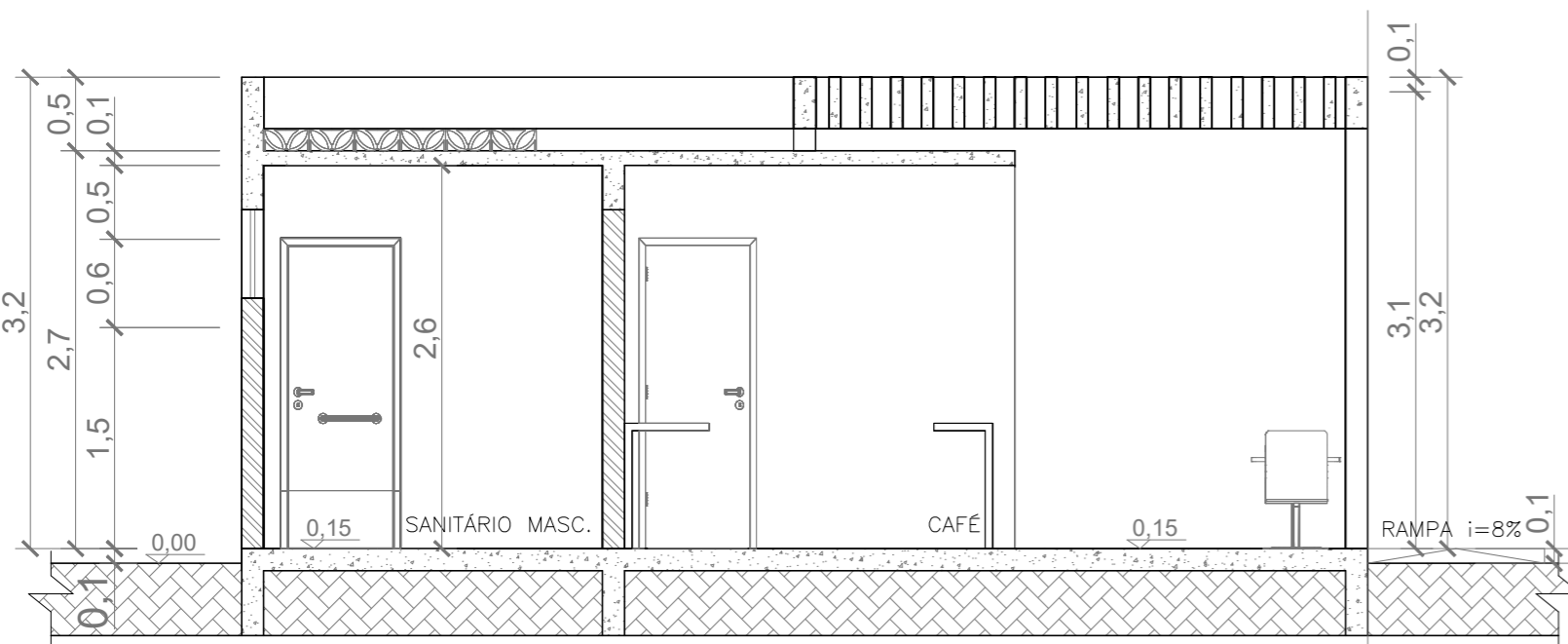
**PERSPECTIVA 01 - PONTO DE APOIO**  
SEM ESCALA



**CORTE BB - PONTOS DE APOIO**  
ESCALA: 1/50



**FACHADA 1**  
ESCALA: 1/50



**CORTE AA - PONTOS DE APOIO**  
ESCALA: 1/50



**PERSPECTIVA 02 - PONTO DE APOIO**  
SEM ESCALA

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO PROARQ - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA	
PROJETO: PRANCHA 1 / 1	PROJETO DE DETALHAMENTO DO PONTO DE APOIO
DATA: SETEMBRO / 2019	AUTOR: ARQ. TATIANE ZANONI ALVARENGA - CAU nº 00A110561-2



## **APÊNDICE 06: PROJETO DE INTERVENÇÃO NA ESCADARIA 01**





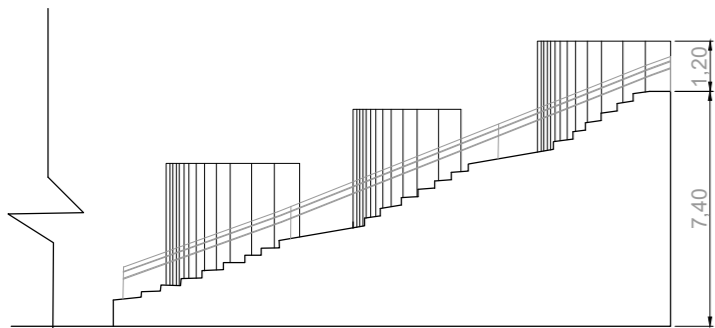


## **APÊNDICE 07: PROJETO DE INTERVENÇÃO NA ESCADARIA 02**

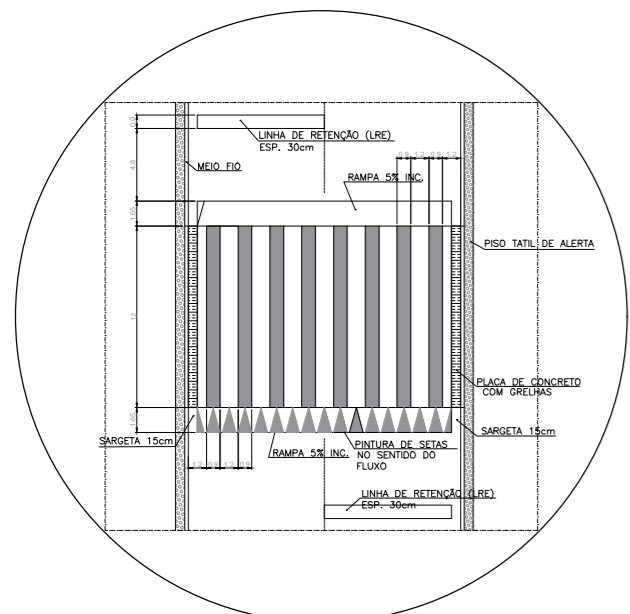




**FOTO INSERÇÃO - ESCADARIA 02**  
ESCALA: S / ESC

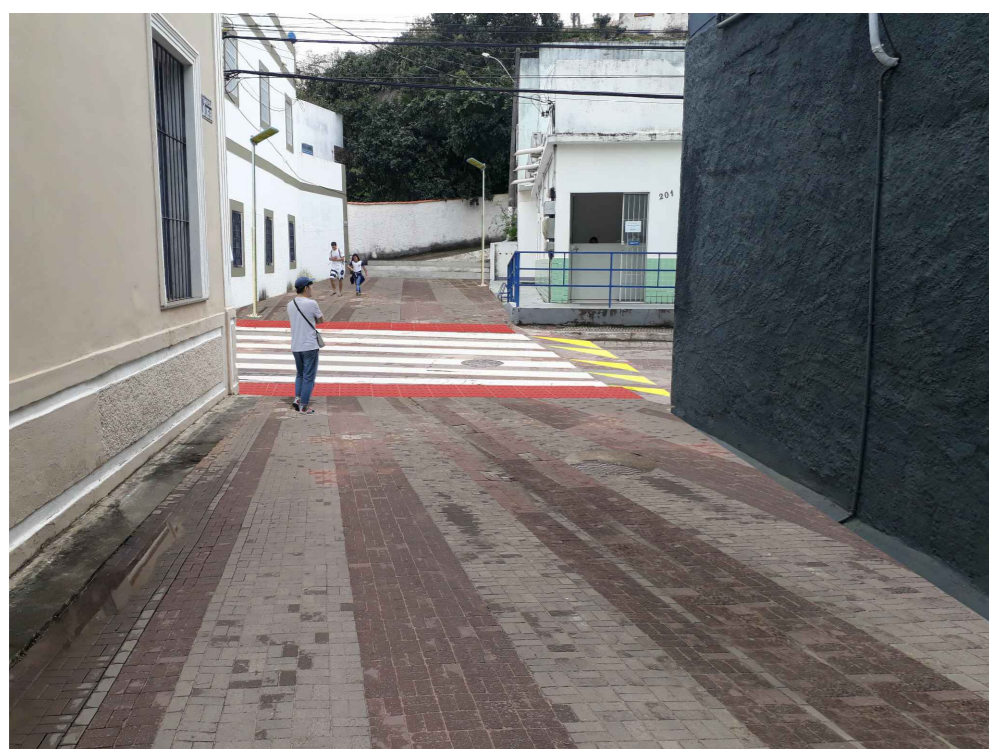


**CORTE EF - ESCADA 02**  
ESCALA: 1/250



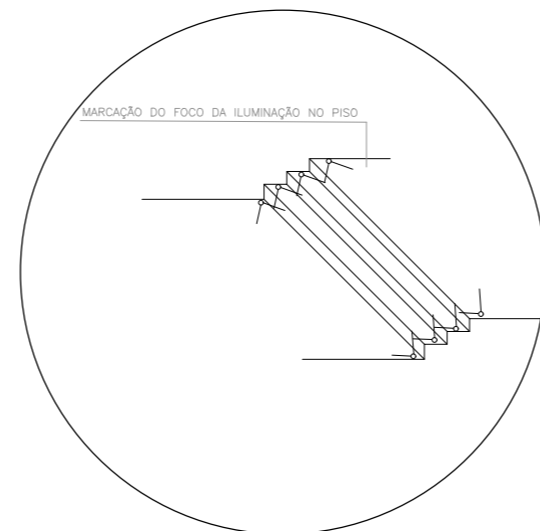
**DET 02 - PLANTA - DETALHE DA FAIXA ELEVADA**  
ESCALA: S / ESC

FAIXA ELEVADA DE PEDESTRE – VER DET 2



**FOTO INSERÇÃO - ESCADARIA 02 - FAIXA ELEVADA**  
ESCALA: S / ESC

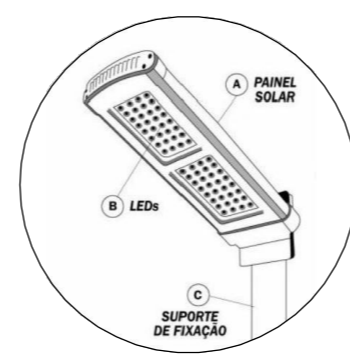
**CORTE CD - ESCADA 02**  
ESCALA: 1/250



**DET 1 - RETROILUMINAÇÃO DEGRAUS ESCADA**  
ESCALA: S/ESC

INSTALAÇÃO DE GRANITO SERRADO NA PARTE CENTRAL DA ESCADARIA E PATAMAR RAMPADO

INSTALAÇÃO DE GRANITO SERRADO NA PARTE CENTRAL DA ESCADARIA E PATAMAR RAMPADO



ILUMINAÇÃO DE LED E ENERGIA SOLAR EM POSTES  
FIAÇÃO SUBTERRANEA



PISO TÁTIL DIRECIONAL

PISO TÁTIL DE ALERTA  
VER DET 2



INSTALAÇÃO DE GUARDA CORPO E CORRIMÃO AO LONGO DA ESCADARIA  
G. CORPO H=110cm / CORRIMÃOS H=92cm / H=70cm – VER DET C

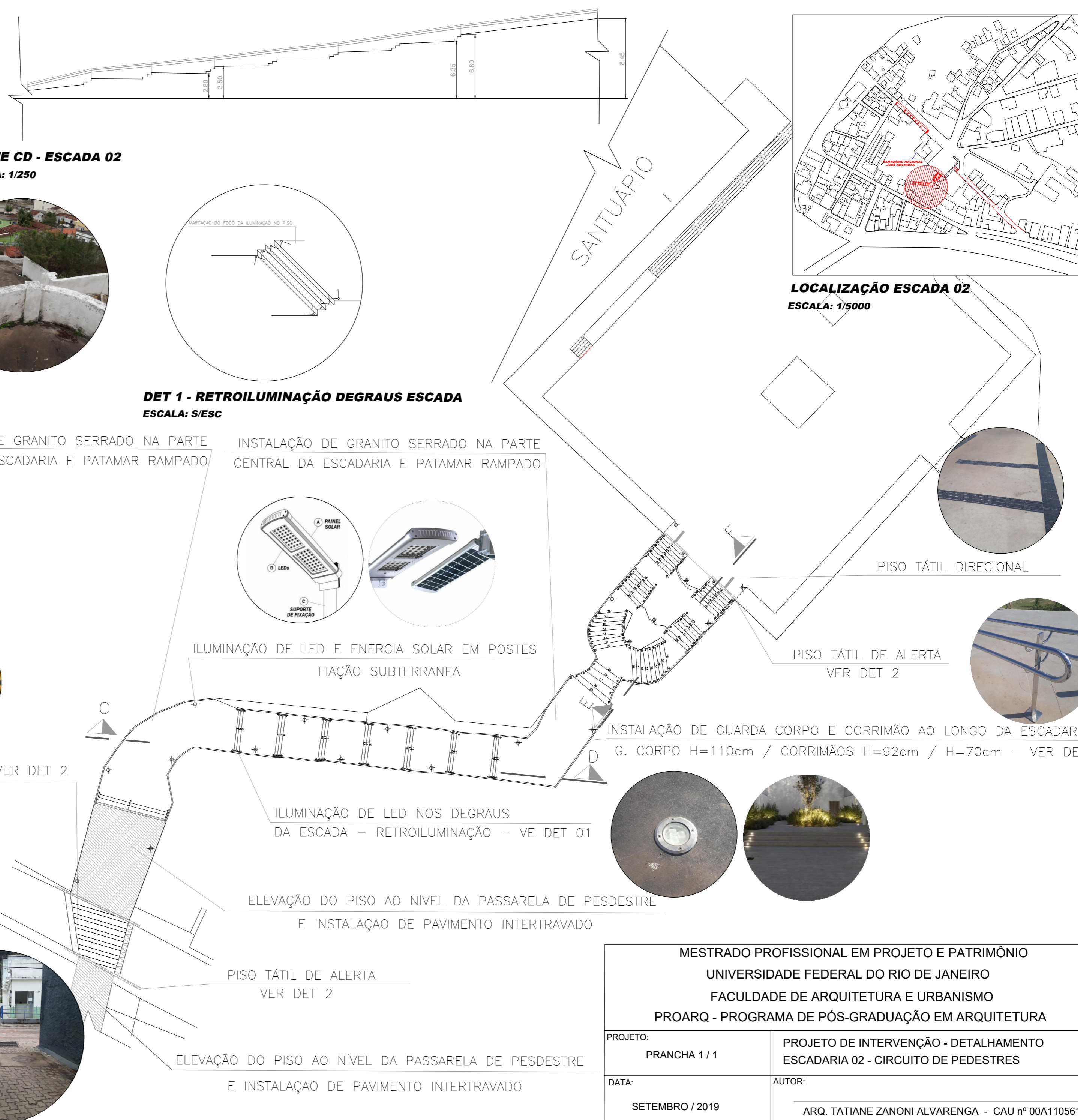
ILUMINAÇÃO DE LED NOS DEGRAUS  
DA ESCADA – RETROILUMINAÇÃO – VE DET 01



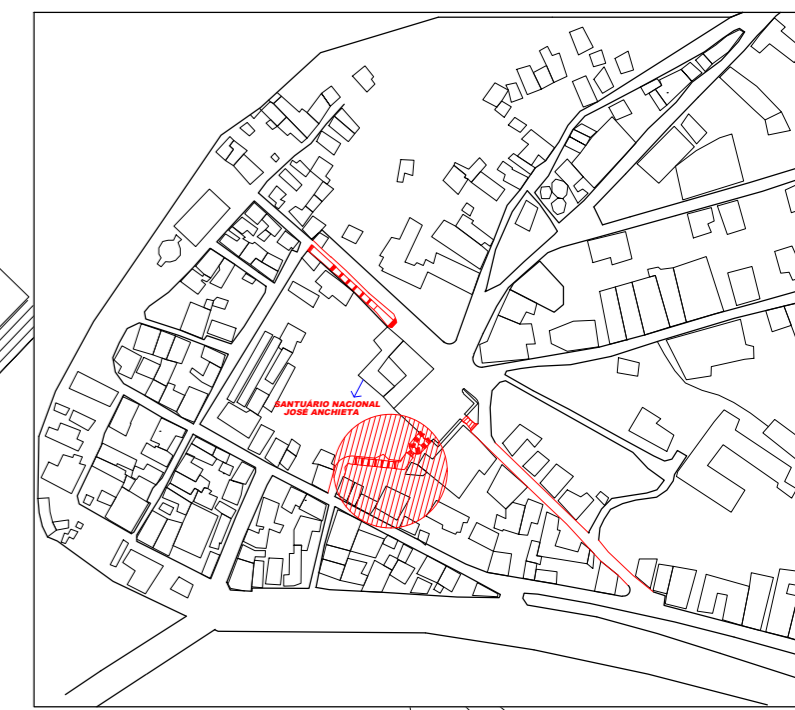
ELEVAÇÃO DO PISO AO NÍVEL DA PASSARELA DE PEDESTRE  
E INSTALAÇÃO DE PAVIMENTO INTERTRAVADO

PISO TÁTIL DE ALERTA  
VER DET 2

ELEVAÇÃO DO PISO AO NÍVEL DA PASSARELA DE PEDESTRE  
E INSTALAÇÃO DE PAVIMENTO INTERTRAVADO



**LOCALIZAÇÃO ESCADA 02**  
ESCALA: 1/5000



<p>MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO PROARQ - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA</p>	
<p>PROJETO: PRANCHA 1 / 1</p>	<p>PROJETO DE INTERVENÇÃO - DETALHAMENTO ESCADARIA 02 - CIRCUITO DE PEDESTRES</p>
<p>DATA: SETEMBRO / 2019</p>	<p>AUTOR: ARQ. TATIANE ZANONI ALVARENGA - CAU nº 00A110561-2</p>



## **ANEXOS**

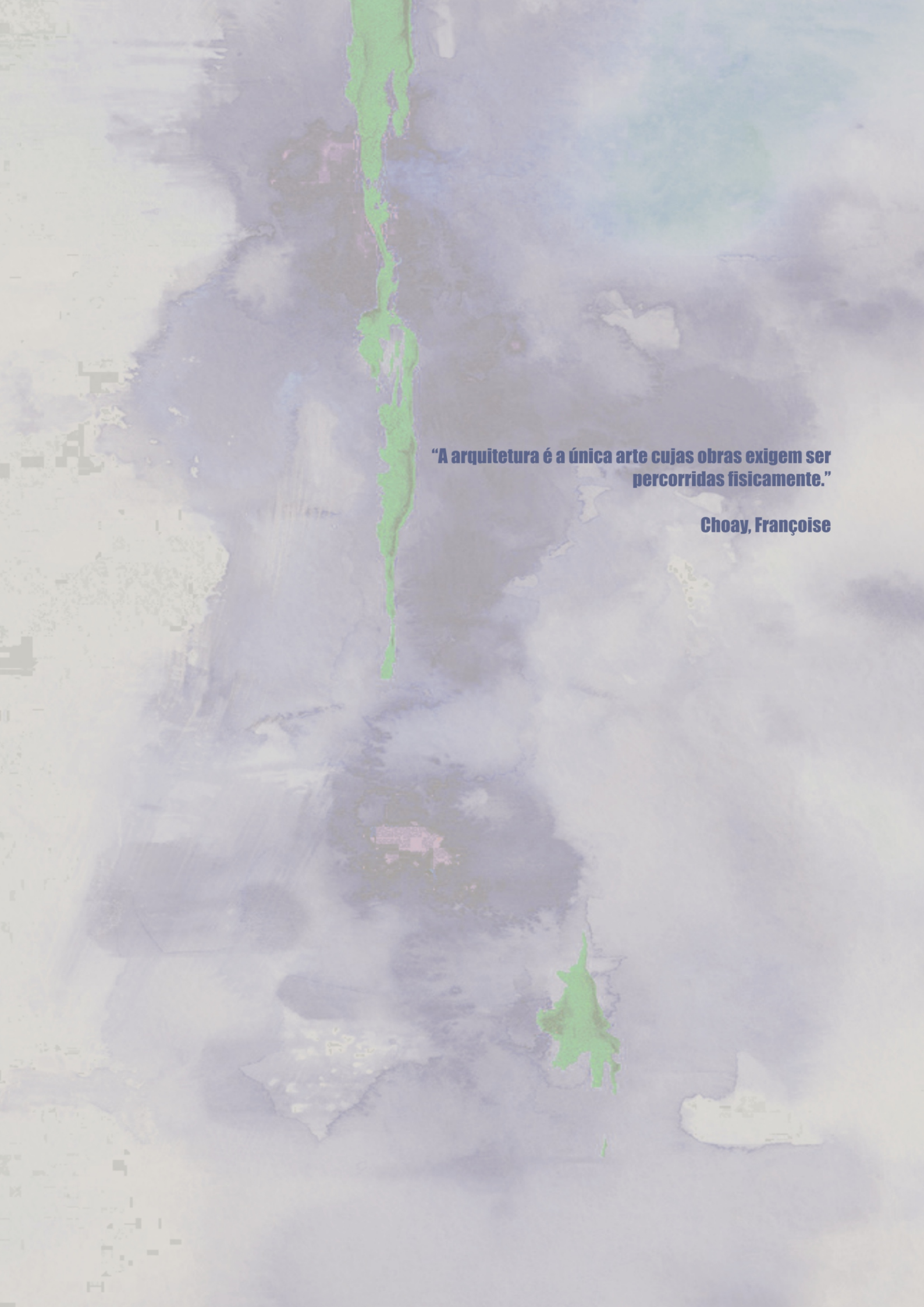
## **ANEXO I**

### **MARCAÇÃO POLIGONAL RESERVA SUSTENTÁVEL PAPAGAIO**







An aerial photograph of a coastal region, likely in Brazil, showing a prominent red road running vertically through the center. The surrounding area is a mix of green vegetation, brownish terrain, and some buildings. The text is overlaid on the right side of the image.

**“A arquitetura é a única arte cujas obras exigem ser percorridas fisicamente.”**

**Choay, Françoise**