DIAGNÓSTICO: (TRECHO 2)

O **trecho 2** reproduz arranjos viários em malha ortogonal, ocupação mais densa de construções de baixa e média altura, com rara arborização (característica cultural das cidades dos imigrantes italianos…um pouco diferente das características das ocupações urbanas de colonização alemã da região adjacente) o que deixa o pedestre em situação de desconforto térmico no verão, pela falta sombreamento, muita poluição visual (postes com fiação excessiva e conflituosa), logotipia comercial sem regulamentação, e decorrente competição por espaço das fachadas comerciais), prioridade de mobilidade veicular (e estacionamento de veículos) em detrimento do pedestre, configurando uma cidade similar a muitas outras da região nordeste do RS.
Um ponto positivo foi a transformação pela municipalidade da Avenida no trecho da Praça da Bandeira em um protótipo de rua compartilhada, com baixa velocidade (pela presença de pedestres e nivelamento de passeio e faixa de tráfego veicular) o que favoreceu a acessibilidade universal naquele trecho.
Nesse ponto, a acessibilidade no trecho 2 (excetuada a praça citada) é bastante precária, pois configura-se através de meros rebaixos para cadeirantes nas esquinas, nunca plenamente satisfatórios.
A presença dos ônibus intermunicipais na quadra seguinte à da Praça da Bandeira, resquício da pequena rodoviária que hoje nem mais existe, subsistindo como ponto de parada e estacionamento ao longo de todo o passeio Oeste, remanesce no imaginário da população como uma quadra degradada, com comércio típico de rodoviárias intermunicipais, justamente em uma quadra com grande potencial turístico, pela adjacência à Praça principal da cidade.
Outro ponto positivo desse trecho é a inexistência de equipamentos urbanos cujo porte poderia ser um transtorno ao fluxo viário (hospitais, escolas,etc., que demandam grande tráfego veicular, e que em outras cidades vizinhas se encontram em vias principais como essa).

CONCEITUAÇÃO (TRECHO 2)

Por analogia aos conceitos adotados no Trecho 1, porém com uma espacialidade pré-existente de características formais e paisagísticas absolutamente diferentes, já que se trata de uma caixa volumétrica de apenas 20m de largura, com massas construídas praticamente sem recuos (muros, etc.), entendemos que a simples **potencialização da latência** de uso misto (comercial e residencial de média densidade), aliada a recursos de ordem do detalhamento urbano de passeios, ciclovias, faixas de tráfego, equipamento e mobiliário urbanos, e arborização, permitiriam uma metamorfose da situação de via comercial de acesso prioritariamente veicular, para uma **extensão** contínua dos espaços de permanência e fruição encontrados na Praça da Bandeira, aquilo que nos referimos na conceituação inicial do trecho 1: a "Rua larga" da cidade, como a ***avenida que se torna praça***; porém, no caso, uma praça urbana com qualidades paisagísticas eminentemente construídas, temperadas pela arborização como novidade.
Uma situação já enfrentada por outras cidades no mundo inteiro, desde a Nova Zelândia (Britomart), Seul (Cheonggyecheo) a inúmeros casos no Brasil - ou seja, uma preocupação quase universal, independente de culturas e países - é que a retirada do protagonismo do carro nesse tipo de avenida comercial sempre gera a preocupação dos comerciantes locais que haverá um declínio do fluxo de consumidores, quando é justamente o contrário, a qualificação do espaço com o protagonismo do pedestre acaba por valorizá-lo, aumentando a atratividade comercial, e consequentemente o fluxo de pessoas, num ciclo virtuoso. Pela escala da cidade, entendemos como pouco provável um fenômeno de gentrificação, já que a ocupação residencial é bem homogênea e disseminada pelo trecho.

PROPOSTAS: (TRECHO 2)

1- ***Re-significação*** pela transformação do trecho, através da **pedestrianização** da Avenida, diminuindo o protagonismo dos veículos, favorecendo a caminhada a pé, e o uso de bicicletas. Uma avenida para ser apreciada em espaços de permanência, ou ao ritmo de caminhada. A característica principal dessa estratégia é nivelar as conexões com as ruas transversais (Leste-Oeste) através de faixas de segurança de pedestres niveladas com os passeios das ruas transversais (**travessias elevadas**) o que é percebido pelos motoristas como uma "lombada", já que fica acima do leito carroçável, diminuindo forçosamente a velocidade dos veículos na conversão, ao entrarem na Avenida, ou ao cruzarem-na: prioridade sempre do pedestre, em segundo lugar o ciclista, em terceiro os veículos.
Tal configuração ainda permite uma continuidade de nível para os cadeirantes e PNEs (continuidade do piso podotátil), ou seja, com a**cessibilidade universal**.

2- **Metamorfose** da Avenida nesse trecho, de rua comercial acessada por veículos para uma espécie de extensão da praça da Bandeira, a sul e a norte (em direção ao futuro Complexo da Vinícola Nova Aliança), na expectativa de ressignificá-la como espaço de permanência e fruição de pedestres e turistas, com a natural atração de comércio e gastronomia vibrantes, isso em variações de tipos de configurações de rua:

a) **Rua compartilhada** nas duas quadras adjacentes à Praça da bandeira, a primeira entre as ruas Dr. Montaury e Maria Dal Conte, e a outra entre a Rua John Kennedy e Ernesto Alves (da antiga rodoviária) onde não há diferenciação de nível entre fluxo de veículos e pedestres, todos nivelados a partir das conexões elevadas com as vias transversais (**travessias elevadas**).
Nesse modelo de quadra, a mediana se divide em duas ilhas centrais contrapostas, onde se encontram os boxes de uso comercial (**outorga onerosa do espaço público**, da qual o município poderia canalizar os recursos oriundos das locações para manutenção permanente das quadras), espaços de estar, sentar, mesas para jogos de damas, canteiros para arborização, bikepods (locação de bicicletas online), e a ciclovia, protegida do fluxo de veículos por canteiros com arbustos). Já os passeios lindeiros aos alinhamentos prediais contém apenas **quatro vagas** de estacionamento (**dois conjuntos de duas vagas** de cada lado do fluxo, uma para cadeirante, outra para embarque/desembarque rápido). Tal conjunto, com 10m de comprimento cada, permitiria o estacionamento temporário de carga/descarga em horários noturnos (das 00h às 6h00 da manhã), necessariamente disciplinado por alteração no Código de Posturas Municipal.
Entendemos que essa configuração de rua criaria uma atratividade para negócios gastronômicos e relacionados ao turismo nessas duas quadras, pela proximidade à Praça da Bandeira (eventos municipais, celebração de Corpus Christi, feira do Livro, Museu Pedro Rossi…), potencializando-as para o uso noturno e de lazer.

b) **Boulevard clássico** em cinco quadras (quatro quadras a partir da rótula da Rua São José até a Rua Maria Dal Conte), e na quadra entre a Rua Ernesto Alves e Rua Julio de Castilhos) com testadas de alinhamento de quadra com passeios e uma mediana (canteiro central) na qual se encontram os espaços de permanência (bancos, canteiros para arborização e sombreamento, etc.), ciclovia e somente 6 vagas de estacionamento (dois conjuntos de três vagas de cada lado da mediana, uma delas para cadeirante, em cada conjunto). As demais vagas necessárias ao comércio da via ficam disseminadas pelas ruas transversais(Leste-Oeste).

VISTA TRECHO 2 - RUA COMPARTILHADA NA QUADRA ENTRE AS RUAS JOHN KENNEDY E ERNESTO ALVES

DIAGNÓSTICO: (TRECHO 3)

O **trecho 3** retoma uma certa configuração de estrada,ou caminho de ligação ao interior, ao norte da cidade, de novo por ter parcelamentos adjacentes de antigas grandes áreas rurais, com baixa densidade ocupacional, e muitas áreas de mata natural ainda preservadas, além de vistas longas e desimpedidas em direção às áreas rurais. Talvez por isso (e por ter uma ciclofaixa) a população local o use para caminhadas, nos fins de tarde e fins de semana, ao invés do trecho 1 e 2.
O potencial paisagístico é importante: a presença, a Oeste da via, dos grandes campos de videiras da cantina Argenta, também expressiva do ponto de vista simbólico - pela valorização da fabricação do vinho como elemento da cultura da cidade, tanto que o Plano Diretor Municipal atribuiu a essa área o zoneamento de APPC, de Proteção do Patrimônio Cultural - e áreas rurais a Leste (cujo zoneamento permite uma faixa contígua à via de uso misto, e uso residencial atrás), sugere um desenvolvimento futuro bastante denso a Leste da via, e de baixíssima densidade no lado Oeste.

PROPOSTAS: (TRECHO 3)

1- **Manutenção e melhoramento** da condição de caminhabilidade do trecho e da ciclovia no Lado Oeste, privilegiando essa atual contiguidade aos campos de cultivo, morros densamente vegetados e melhor visibilidade das paisagens a Leste, o que aumentará a atratividade turística desse setor. há que se considerar também que a caixa de reduzida largura (20m) não permitirá facilmente a duplicação de faixas de acesso aos novos loteamentos e condomínios que já estão sendo implantados, potencializando futuros gargalos de tráfego residencial.

2- **Continuidade** (pela interligação, hoje inexistente) dessa promenade ao sistema de vias caminháveis dos trechos anteriores.

LEGENDA

19 - BINÁRIO SENTIDO SUL / RUA BORGES DE MEDEIRO
24 - RÓTULA DA RUA SÃO JOSÉ
25 - BINÁRIO SENTIDO NORTE / RUA GARIBALDI
26 - MUSEU E ARQUIVO HISTÓRICO PEDRO ROSSI
27 - IGREJA E CAMPANÁRIO MATRIZ DA PARÓQUIA N. SENHORA DE LURDES
28 - PRAÇA DA BANDEIRA
29 - ENCONTRO BINÁRIO NORTE E SUL / RUA JÚLIO DE CASTILHOS
30 - COMPLEXO COOPERATIVA VINÍCULA NOVA ALIANÇA
31 - RUA VICENZA
32 - LOTEAMENTO FALAVIGNA
33 - COMPLEXO VINÍCULA LUIZ ARGENTA
34 - LOTEAMENTO VILLA TOSCANA
35 - CONDOMÍNIO COSTA NORTE
36 - PARADAS DE ONIBUS
37 - BELVEDERE
38 - TOTEM NOVO CIDADE