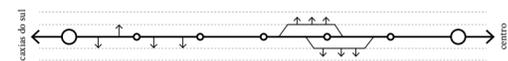


# TRECHO 1



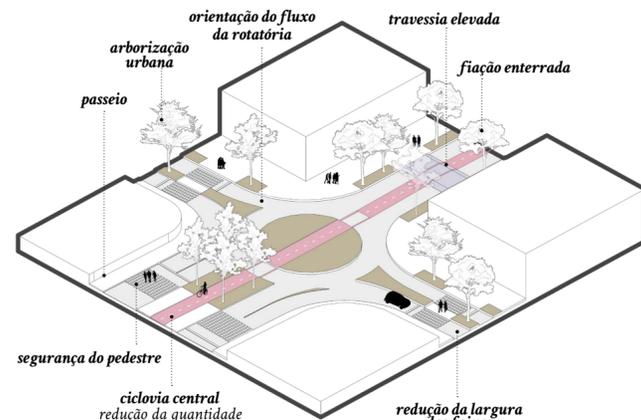
O primeiro trecho da intervenção constitui a principal forma de acesso a Flores da Cunha, oferecendo a **primeira experiência** no município aos seus visitantes. O trecho, entretanto, caracteriza-se por ainda preservar aspectos rodoviários muito marcantes, embora sua classificação tenha sido alterada de “rodovia” para “avenida” ainda em 1990, com desvio de grande parte do fluxo de veículos pesados para a ERS-122. Inserido em um contexto industrial, de serviços de médio porte e de acesso a loteamentos isolados da malha urbana, o trecho recebe intervenções que buscam **reforçar seu caráter urbano**, requalificando a Avenida tanto para o uso cotidiano dos moradores e trabalhadores da região, quanto aprimorando sua vocação turística, valendo-se do seu potencial paisagístico.

A **reordenação do espaço viário** parte da criação de um canteiro central com ciclovia e pista de corrida e caminhada, proporcionando novos espaços para a **prática esportiva**, para a **mobilidade ativa** e para o **percurso turístico**. O posicionamento da ciclovia no canteiro central evita cruzamentos com as vias e acessos laterais, tornando o trajeto mais seguro para o ciclista. Interrompido apenas a cada 500m (intervalo no qual situam-se os retornos para veículos leves), o percurso linear garante fluidez ao fluxo de bicicletas, tornando a rota mais confortável e convidativa à adesão do modal ativo. Respeitando a área de intervenção de 20m a partir do eixo da via, são dispostas duas faixas de rolamento de veículos em cada sentido, com largura limitada a 3,5m, medida que visa reduzir a velocidade no trecho, já limitada a 50km/h. O perfil da via ainda conta com canteiros vegetados e passeios nas laterais. Os trechos com conflitos nos acessos laterais são resolvidos com a criação de vias paralelas de acesso local, minimizando as interrupções do passeio ao longo do eixo e separando o trânsito de veículos pesados (que atualmente geram lentidão em função do acesso às empresas). Os veículos pesados conseguem aceder a todos acessos laterais realizando retorno no início ou no final do trecho, enquanto os veículos leves têm à disposição outros 5 retornos ao longo do segmento.

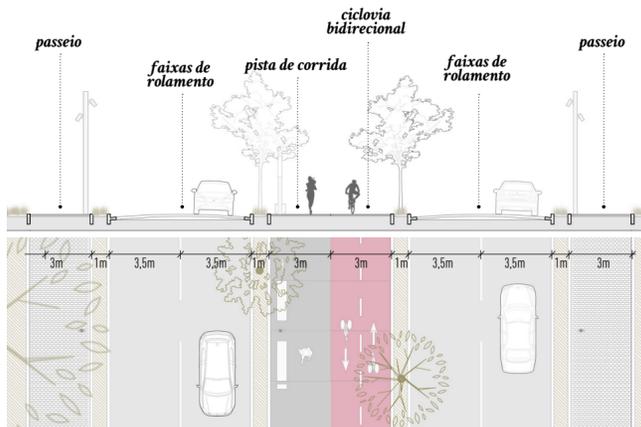


O **Centro de Atendimento ao Turista**, localizado próximo ao pórtico sul, possui implantação oblíqua à via, com sua fachada frontal visível a quem chega pela estrada. Uma torre de identificação com letreiro luminoso auxilia sua identificação à distância, promovendo reconhecimento da cidade pelos turistas e recepção identitária dos próprios moradores. Ainda, a torre serve de suporte para equipamentos de wi-fi público, estação meteorológica compacta e sensores, além de contar com uma área de manutenção de bicicletas na sua base. No entorno, uma área de estar ao ar livre serve como espaço para espera e descanso, enquanto uma estação de aluguel de bicicletas possibilita o desfrute da ciclorrota seja por moradores, seja por turistas, uma vez que o sistema proposto permite a devolução em outros pontos do percurso. O estacionamento com 10 vagas possui implantação discreta, encoberto por árvores que proporcionam sombra aos veículos estacionados.

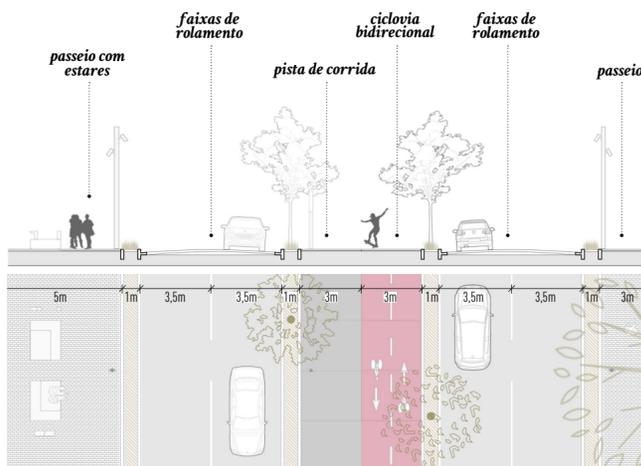
O **paisagismo** do trecho incorpora aspectos cênicos, de conforto bioclimático e infraestrutura verde. Uma linha de ipês-roxos e jacarandás nas bordas externas do perfil viário formam um túnel de árvores nativas com floração exuberante durante a primavera, criando uma nova identidade à chegada da cidade. As grandes extensões de área verde contribuem para a permeabilidade do solo, e os canteiros da avenida, com jardins de chuva, recebem e acumulam as águas pluviais.



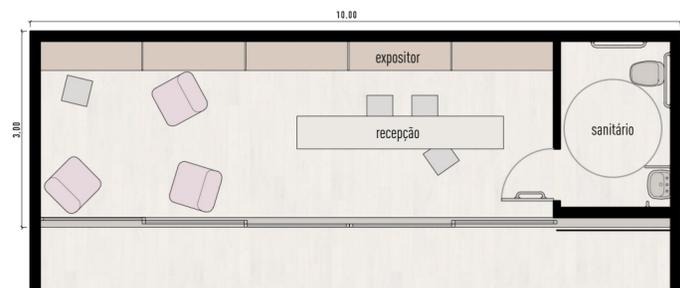
rótula de encontro trecho 1 e 2



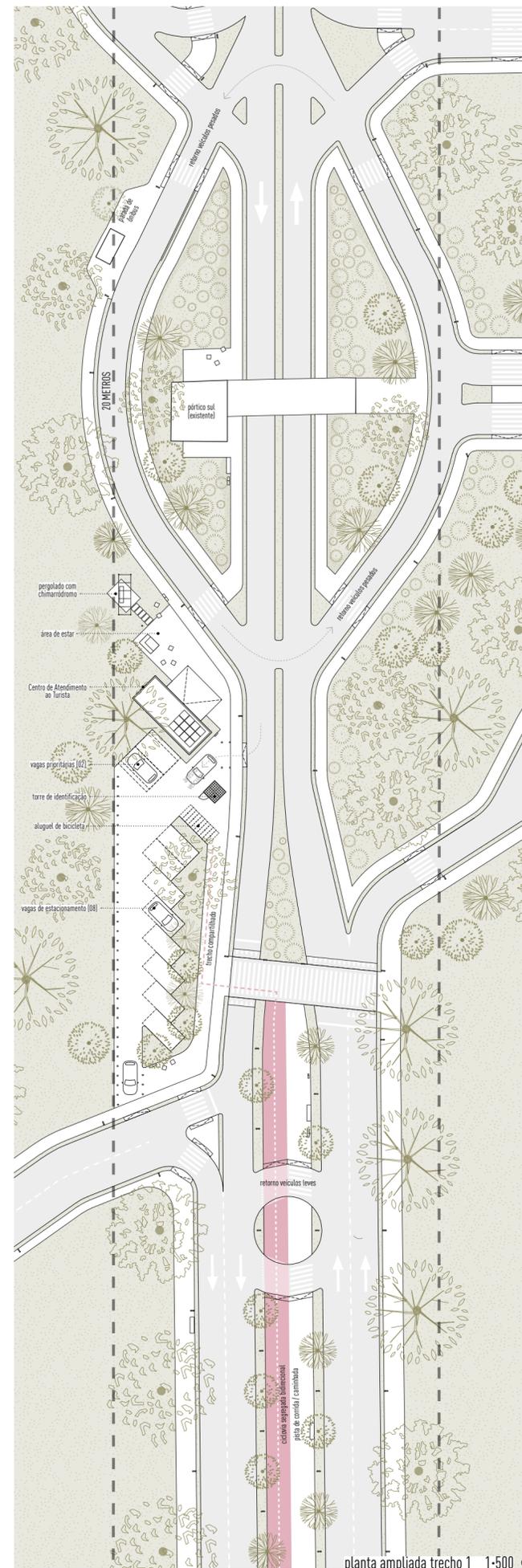
perfil viário mínimo 1-250



perfil viário máximo 1-250



planta baixa do centro de atendimento s/e



planta ampliada trecho 1 1-500

