

## TRECHO 2

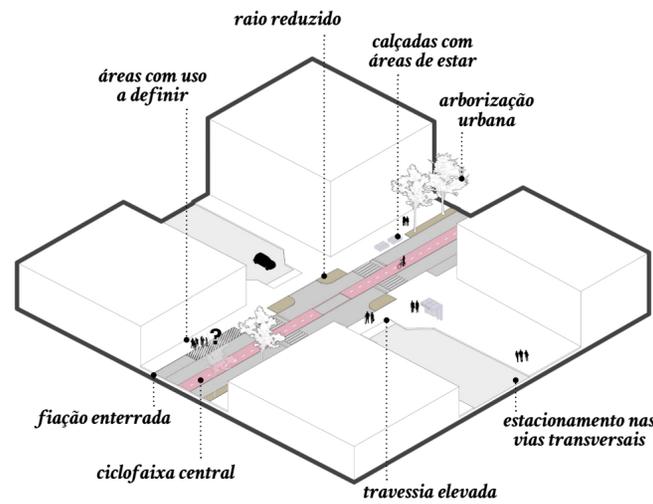


Ao adentrar a área central de Flores da Cunha, a Av. 25 de Julho passa a ter um entorno mais consolidado e denso. A presença de edificações junto ao alinhamento, os térreos comerciais e os diversos pontos de referência proporcionam um caráter urbano e vibrante para o trecho. A partir dessas características, a proposta busca tornar a experiência de circular ou permanecer na avenida mais agradável e significativa por meio de um reordenamento do espaço viário que prioriza a **mobilidade ativa** e potencializa o uso e a apropriação pelas pessoas, fomentando a **vitalidade urbana**.

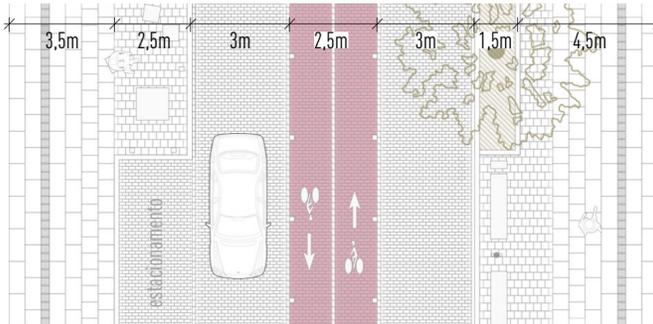
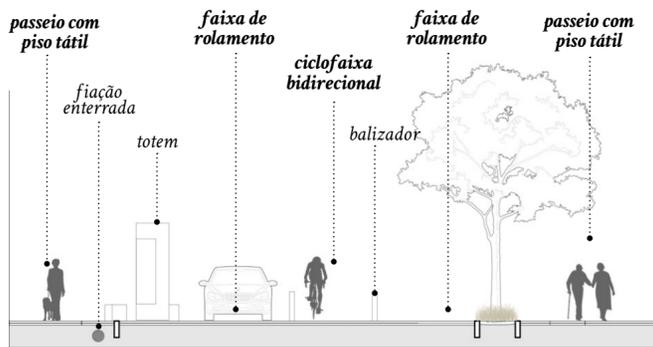
Para isso, o primeiro passo foi reduzir a área destinada aos **modais motorizados**. Os veículos pesados foram desviados da área central seguindo o projeto de sistema binário. Para manter o trânsito de veículos leves e aumentar a **segurança de pedestres e ciclistas**, foram adotadas uma série de medidas de moderação de tráfego: estreitamento das pistas para 3m; criação de travessias elevadas; elevação da via para o nível da calçada entre a R. Anúncio Curra e a R. Júlio de Castilhos; redução dos raios de curva das esquinas; uso de balizadores e de pavimento trepidante (blocos intertravados). A área de estacionamento de veículos foi reduzida e distribuída em uma série de bolsões ao longo da via, de modo a liberar mais espaço para as calçadas e espaços equipados. Além disso, foram mantidas as travessias semaforizadas e a velocidade máxima permitida foi reduzida para 30 km/h. No trecho da avenida em nível, a **fiação é subterrânea**, que reduz riscos e gastos com manutenção ao mesmo tempo em que libera o campo visual da avenida, causando uma percepção mais positiva do espaço urbano.

O trecho dá continuidade à **rota cicloviária** por meio de uma ciclofaixa bidirecional central. A escolha desta tipologia levou em consideração a baixa velocidade dos automóveis no trecho e a minimização de conflitos com pedestres e estacionamentos de veículos. Para garantir a segurança dos ciclistas, a ciclofaixa conta com sinalização horizontal (blocos coloridos) e vertical (balizadores com iluminação) e, a partir do final do binário, torna-se uma ciclovia lateral segregada por canteiro. As **calçadas** espaçosas permitem criar faixas de largura adequada e sem obstáculos para transitar e apreciar as fachadas dos comércios, ao mesmo tempo em que disponibilizam faixas de mobiliário urbano e arborização com áreas de estar e de brincar generosamente equipadas. Nas interseções viárias, são criados canteiros para delimitar o raio de curva dos veículos e o pavimento das calçadas segue constante para reforçar a **prioridade dos pedestres** nas travessias. Para dotar o projeto de **acessibilidade universal**, é proposto piso podotátil, travessias em nível, rampas com inclinação adequada e posicionamento correto do mobiliário urbano. A drenagem pluvial é solucionada com calhas laterais, pavimento drenante e jardins de chuva.

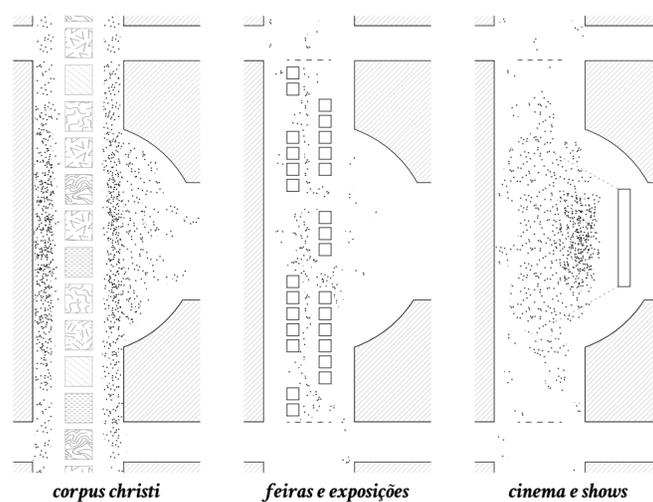
O trecho da avenida entre a Igreja Matriz da Paróquia Nossa Senhora de Lourdes e a Praça da Bandeira é tratado de forma excepcional por sua relevância enquanto ponto de referência e espaço para realização de **eventos ao ar livre**, como feiras e celebração de Corpus Christi. Considerando que a recente reforma da Praça da Bandeira integrou esse trecho da via com sua paginação de piso, a proposta busca uma interação leve que valorize a obra existente e a conecte à nova identidade criada para a avenida. Assim, são propostas faixas de pavimentação lateral em basalto para destacar a intervenção e são adicionados postes de iluminação cênica, balizadores removíveis e mobiliário urbano reduzido, de modo a não competir com as pré-existências e proporcionar uma ampla área livre para os usos esporádicos.



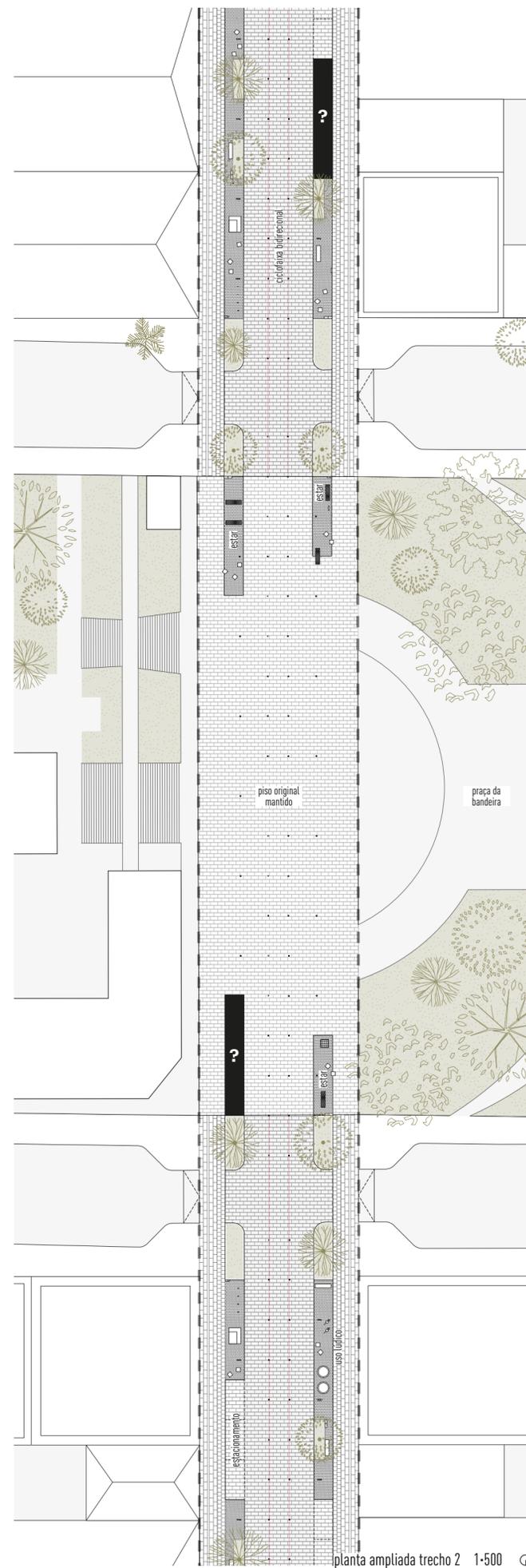
solução de cruzamentos



perfil viário s/e



fechamento da rua para realização de eventos



planta ampliada trecho 2 1-500

