

Desenho urbano

Silvio Macedo e Francine Sakata

FAUUSP 2019

Desenho urbano

1. Distrito Federal

2. Concurso Eixo Maringá

3. Prosamim Manaus

4. Helio Mitica – Terra Urbanismo:

Jardim das Perdizes e Porto Alegre

Planejamento do Sistema de Espaços Livres

Distrito Federal



Jardim Mangueiral, Papuda, Distrito Federal. Imagem: Google Earth.

**O espaço livre reservado pode ser melhor qualificado/
apropriado no futuro.**



Concursos GDF 2018

CONSTRUÇÃO

Para grande parte das edificações sugere-se um sistema construtivo em alvenaria estrutural.

A racionalidade do sistema permite reduzir desperdícios, equilibrando os procedimentos da industrialização da construção dentro e fora do canteiro.

Associadas às paredes estruturais em alvenaria, propõe-se uma solução de lajes pré-fabricadas treliçadas que dispensam o uso de formas de madeira na sua execução. Essas lajes, quando corretamente executadas, conferem ótimo acabamento de superfície e garantem o devido isolamento acústico para atendimento às normas de desempenho da construção civil.

Esse sistema adapta-se perfeitamente à qualificação da mão de obra local e à disponibilidade no fornecimento de materiais. Além disso, permite a execução econômica de edifícios de até quatro pavimentos, sem carecer de grande volume de concretagem in loco.

Além da alvenaria estrutural com base em cimento, é possível estudar soluções em alvenaria estrutural de tijolos cerâmicos, como forma também de variar a materialidade dos edifícios e, conseqüentemente, a paisagem urbana do bairro.

Propõe-se a implantação de sistema de coleta de água da chuva em todas as edificações. Em alguns casos, como nas edificações com mais pavimentos, sugere-se também o uso de coletores solares para aquecimento de água.

INFRAESTRUTURA URBANA E MOBILIDADE

A hierarquia do sistema viário proposta organiza os sistemas de infraestrutura urbana. Água, esgoto, energia e telecomunicações estão posicionados num tronco principal sob a via de pedestres, paralelamente ao interceptor de esgoto. Outros ramais importantes dessa mesma infraestrutura estão localizados junto às vias perpendiculares – vias de circulação de vizinhança –, que cortam o bairro na direção nordeste-sudoeste, nas quais predomina o uso misto e maior densidade.

O parque proposto nos limites do empreendimento age como bacia de amortecimento auxiliando o sistema de drenagem urbana. A ideia é minimizar a erosão provocada pelo avanço das águas de chuva com velocidade, ocasionado pela impermeabilização do solo urbano.

Propõe-se a passagem de uma linha de ônibus no contorno do bairro e através da via principal noroeste-sudeste onde estão concentrados os equipamentos públicos como: Escola de Ensino Médio, Escola Classe, Unidade Básica de Saúde e Centro Comunitário de Bairro.

POSSIBILIDADE DE FASEAMENTO

É muito comum em empreendimentos dessa natureza, pelo alto custo da intervenção, que seja necessário construir em etapas. A mobilização de recursos por parte do estado e a necessidade de sistemas de

financiamento disponíveis podem significar que o projeto urbano seja executado ao longo de certo tempo.

A ideia da proposta é fazer com que isso ocorra em fases que configurem espaços qualificados e funcionais mesmo isoladamente, sem que haja carência de serviços públicos e de infraestrutura em cada etapa.

O traçado do interceptor de esgoto auxilia nessa estratégia de implantação.

É possível dividir a intervenção em duas ou mais etapas, sempre tendo o traçado do interceptor como elemento estruturador. Cada etapa possuiria então espaços públicos qualificados, infraestrutura, equipamentos, comércio e serviços.

QUADRO RESUMO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS:

-Usos/atividades permitidas e permissíveis: **residencial, misto, comercial, institucional, equipamento de lazer e industrial de baixa incomodidade.**

-Coeficiente de aproveitamento básico: **0,5**

-Coeficiente de aproveitamento máximo: **3,0**

-Altura máxima: **15 metros**

-Taxa de permeabilidade mínima: **15%**

-Afastamentos mínimos obrigatórios: **dispensados os frontais, das divisas laterais e de fundos.** Em caso de abertura para o lote vizinho: **2,5 metros.**

-Número de pavimentos máximo: **térreo + 3 pavimentos**

*os parâmetros devem respeitar as definições de baixa e média densidade populacional constantes do termo de referência.

Número de unidades habitacionais setor A -média densidade: **1315**

Número de unidades habitacionais setor B - baixa densidade: **203**

QUADRO DE ÁREAS

LOTES	áreas(m2)	%
RESIDENCIAL	54.298,00	12,95
MISTO	47.391,23	11,30
COMERCIAL	18.062,70	4,31
INSTITUCIONAL - EPC	30.032,99	7,16

ELUPs:

MIOLO DE QUADRA	66.163,02	15,78
PARQUE	76.319,79	18,20
EIXO PEATONAL	21.742,02	5,19

SISTEMA VIÁRIO

	105.283,42	25,11
TOTAL	419.293,17	100

SITUAÇÃO 1:10.000



ESTRATÉGIA DE PROJETO

1 - CONSIDERAÇÃO DAS PRÉ-EXISTÊNCIAS:

- Continuidade do traçado das vias do entorno;
- Oportunidade da posição do Interceptor de esgoto
- Possibilidade de implantação de parque urbano junto à ARIE JK

2 - ADOÇÃO DE EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DO TRAÇADO:

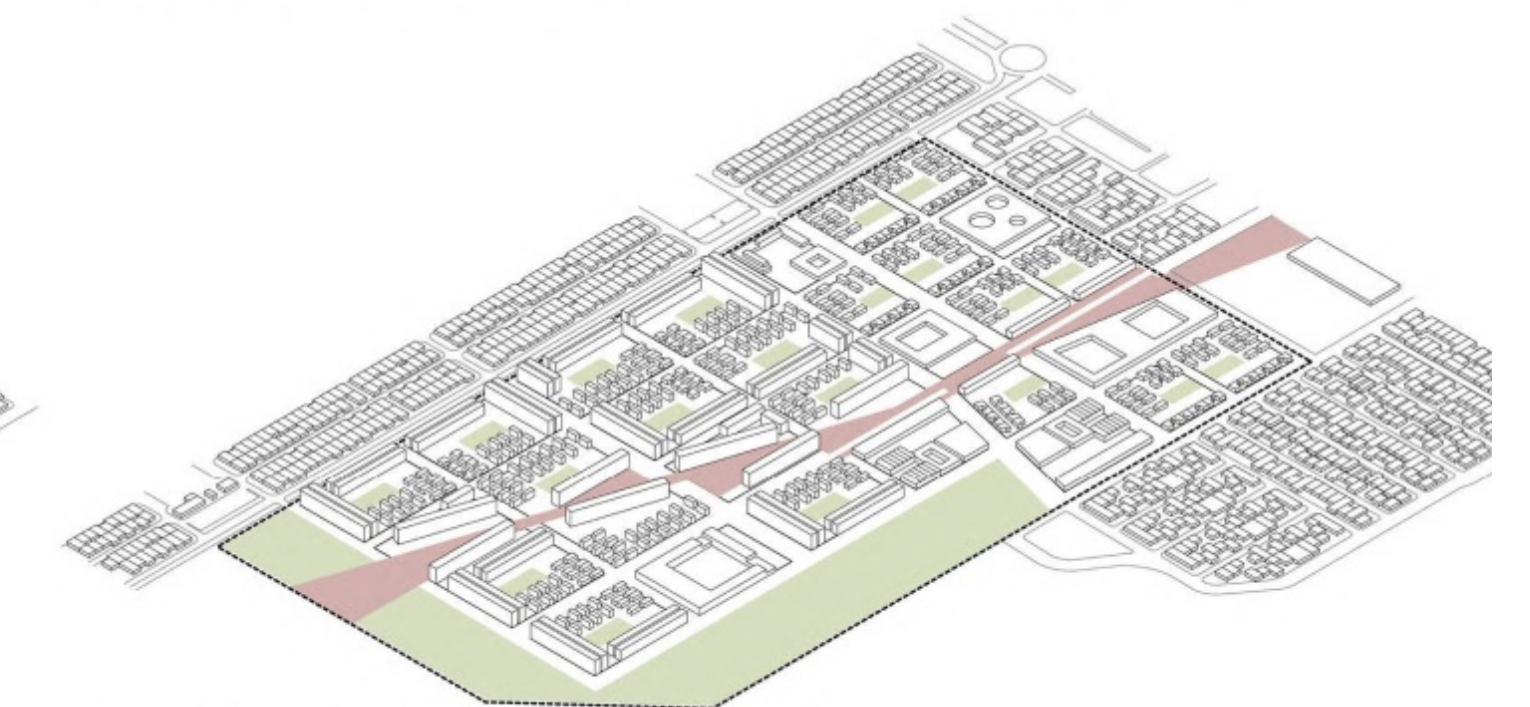
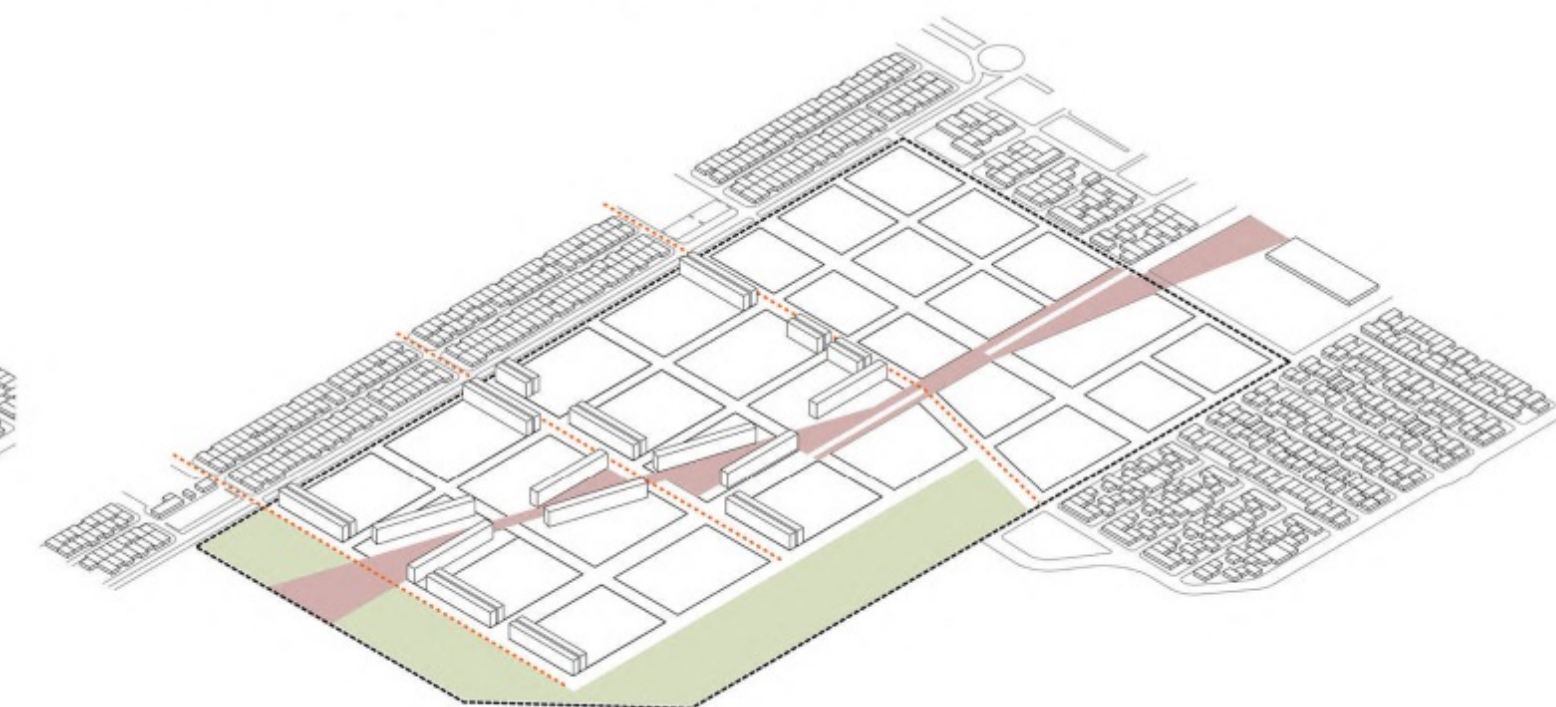
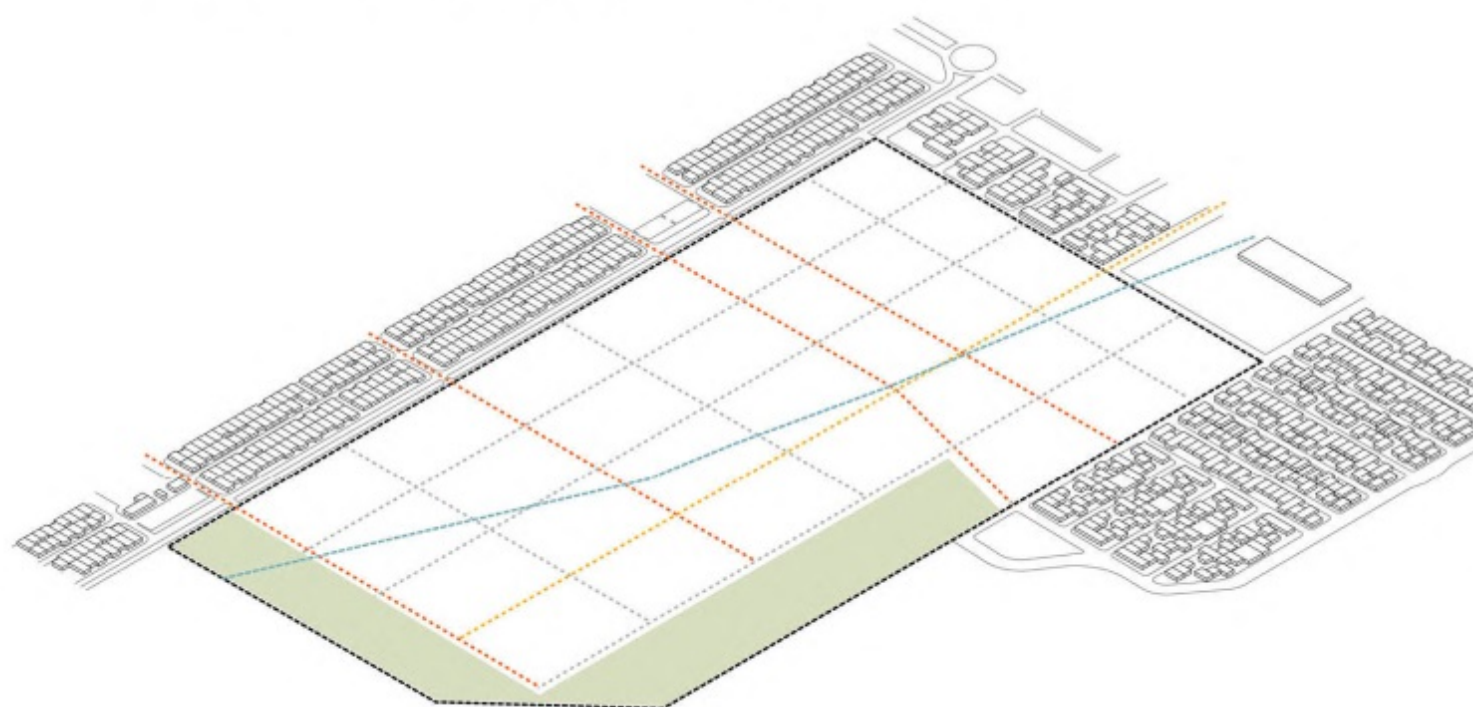
- Eixo peatonal como espaço articulador da intervenção - a questão da identidade;
- Hierarquia do sistema viário associada à densidade;
- Usos mistos no térreo - fachada ativa juntos às vias principais.

3 - DIVERSIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA ATRAVÉS DA MORFOLOGIA:

- Variação nas tipologias e nos usos das edificações;
- Incentivo ao convívio de vizinhança nos espaços públicos entre blocos;
- Criação de áreas de lazer infantil nos centros das quadras.

4 - IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS:

- Localização em distâncias acessíveis aos pedestres;
- Proximidade entre equipamentos e transporte coletivo;
- Adoção das tipologias de pátios ajardinados como condicionantes de partido.





fer o limite entre a cidade e a natureza, compreender a e fronteira. Construir um bairro como uma frente urbana. r para as pessoas criando modelos e paradigmas que çam refletir sobre a vida nas cidades.

r um bairro é um trabalho que transcende a prática da tura, do urbanismo e do paisagismo. É um exercício de limento das pré-existências, dos problemas urbanos e da de respostas que lidem com a simplicidade e a complexi- que sejam fortes e flexíveis ao mesmo tempo.

respostas dadas aos problemas cotidianos são coloca- m projeto dessa natureza como possibilidades de debate sociedade, seja ela representada pelo poder público, pe- tituições, pelas comunidades locais, e em última instância cidadãos em sua representação mais ampla possível. É ercício coletivo e se constrói aos poucos, assim como a las pessoas, que mesmo podendo ter o mesmo projeto tônico, se torna diferente ao longo dos anos.

eto de Arquitetura e Urbanismo para o Setor Habitacional

Pôr-do-Sol configura-se como uma oportunidade para refletir sob- bre a cidade e sobre como podemos construir espaços para vi- ver, habitar, trabalhar, descansar e ter lazer. Desenhar espaços que sejam lugares de abrigo, de encontro, de contemplação e fruição da vida urbana. Respeitando e gerando diferenças entre as soluções arquitetônicas e urbanísticas que no futuro sejam também parte da identidade de um novo local.

O entorno da área destinada ao projeto do Setor Habitacional Pôr-do-Sol em Ceilândia-DF é caracterizado por uma problemá- tica urbana específica. Entre vários aspectos podemos destacar: a homogeneidade do traçado urbano, a monotonia da paisagem, a carência de referenciais urbanos simbólicos e a baixa qualida- de das edificações.

Num contexto como esse, temos uma paisagem na qual os espa- ços livres das ruas são aprisionados pela continuidade dos muros e das grades. A regularidade de traçado, refletida na geo- metria rigorosa das quadras existentes reforça esses aspectos.

Mesmo nos trechos não planejados, fruto da ocupação desorde-

nada, características como: monotonia, carência de desenho ur- bano e insegurança para os pedestres se refletem na qualidade dos espaços públicos.

Desenhar a cidade numa situação geográfica como a descrita acima significa entender a necessidade de lidar com a fronteira do tecido urbano no inexistente limite em que ele se encontra com a natureza. É preciso então pensar uma frente urbana, qualificar os espaços públicos, construir a noção de vizinhança e entender as pequenas centralidades.

Da leitura do contexto descrito acima, a proposta sugere as se- guintes considerações:

- Entendimento da necessidade de uma identidade própria para o novo bairro, a construção da ideia de lugar dentro da geografia da cidade.

- Proposição de espaços livres públicos que reforcem essa no- ção de identificação e diferenciação do bairro em relação aos

espaços vizinhos.

- Interpretação da continuidade do sistema viário da cidade e do traçado do interceptor de esgoto como oportunidades de projeto.

Dessas diretrizes decorrem as seguintes estratégias de projeto:

- 1 - Proposição de uma rua central de pedestres como elemento estruturador do partido da intervenção. Seu traçado se sobre- põe ao interceptor de esgoto e gera conexões entre os espaços livres e os lotes de uso misto contíguos. Trata-se do principal elemento de identificação e diferenciação.

- 2 - Proposição de ruas transversais à via peatonal – vias de cir- culação de vizinhança – que conectem o novo setor aos bairros situados à nordeste da intervenção. Nessas vias são propostos usos mistos com preferência para térreos comerciais.

- 3 - Implantação de um parque que faça a transição entre a frente urbana criada pelo novo bairro e a ARIE JK. Além da geração de áreas de lazer, esse parque tem a função de recuar a Via

Parque da borda do empreendimento, reduzindo assim o risco de ocupações irregulares junto à divisa da área de preservação ambiental.

- 4 - Adoção de um modelo de quadra que promova a existên- cia de áreas de lazer e brincadeiras infantis no espaço público central a um grupo de blocos. Além de construir a noção de vizi- nhança, esses lugares tem a escala adequada para incentivar o convívio entre moradores próximos.

- 5 - Distribuição de equipamentos e instituições públicas como escolas, centro comunitário e unidade de saúde em posições estratégicas próximas ao transporte coletivo e em distâncias confortáveis ao percurso peatonal dos moradores.

Habitação

Os edifícios cuja destinação principal será a habitação foram pensados de maneira a gerar diversidade na paisagem urbana. A diversidade é entendida aqui sob diversos aspectos. O pri- meiro deles é o morfológico: a variação de escalas e números

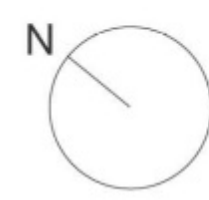
de pavimentos - além de permitir variação de densidades - pro- move diferentes leituras do conjunto a partir dos espaços públi- cos. Essa variação também organiza as hierarquias das vias e dos espaços de convívio. Edifícios com mais pavimentos estão posicionados nas vias principais e construções mais baixas em vias secundárias.

Outro aspecto importante na diversificação da paisagem é a proposição dos usos mistos, especialmente no térreo. No siste- ma viário principal são propostos então: comércio, lazer, con- vívio e habitação. A ideia é potencializar fachadas ativas para a via pública, incrementando a vitalidade urbana através da rela- ção espaço público-privado, interior-externo.

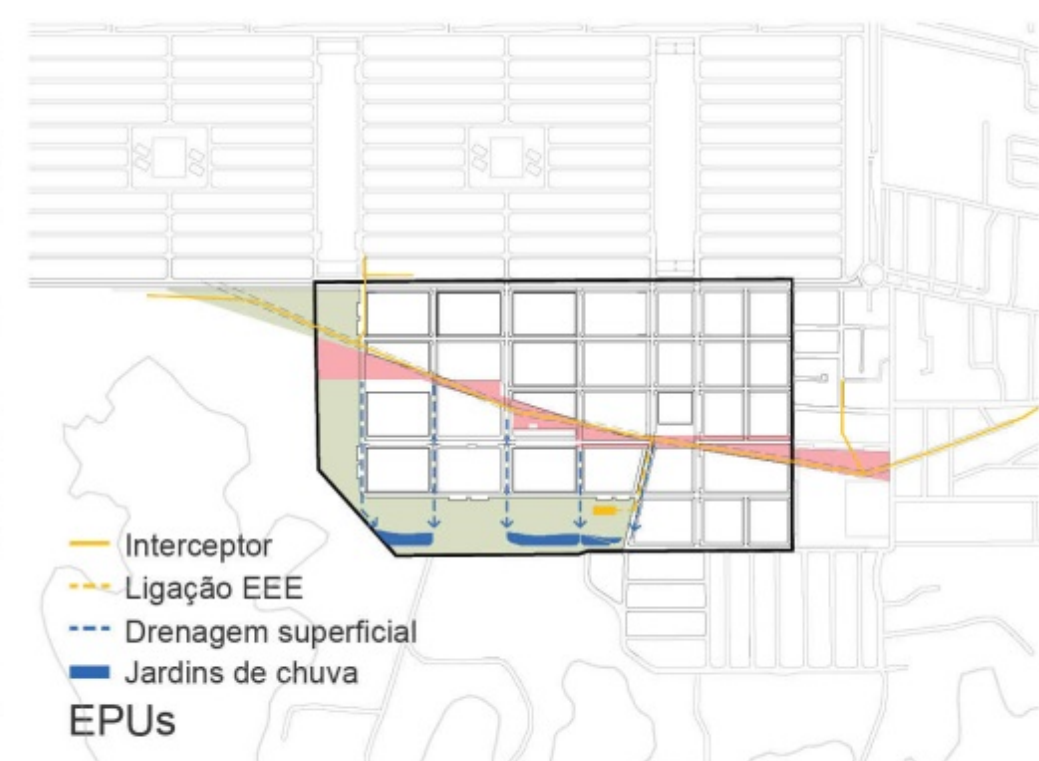
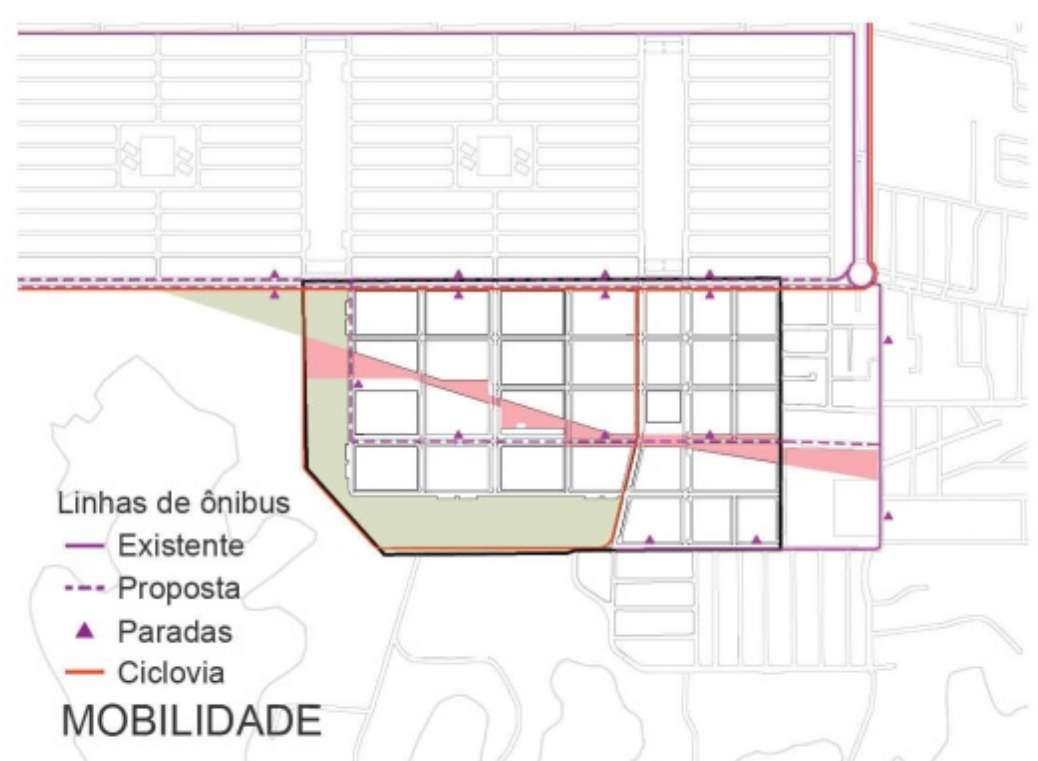
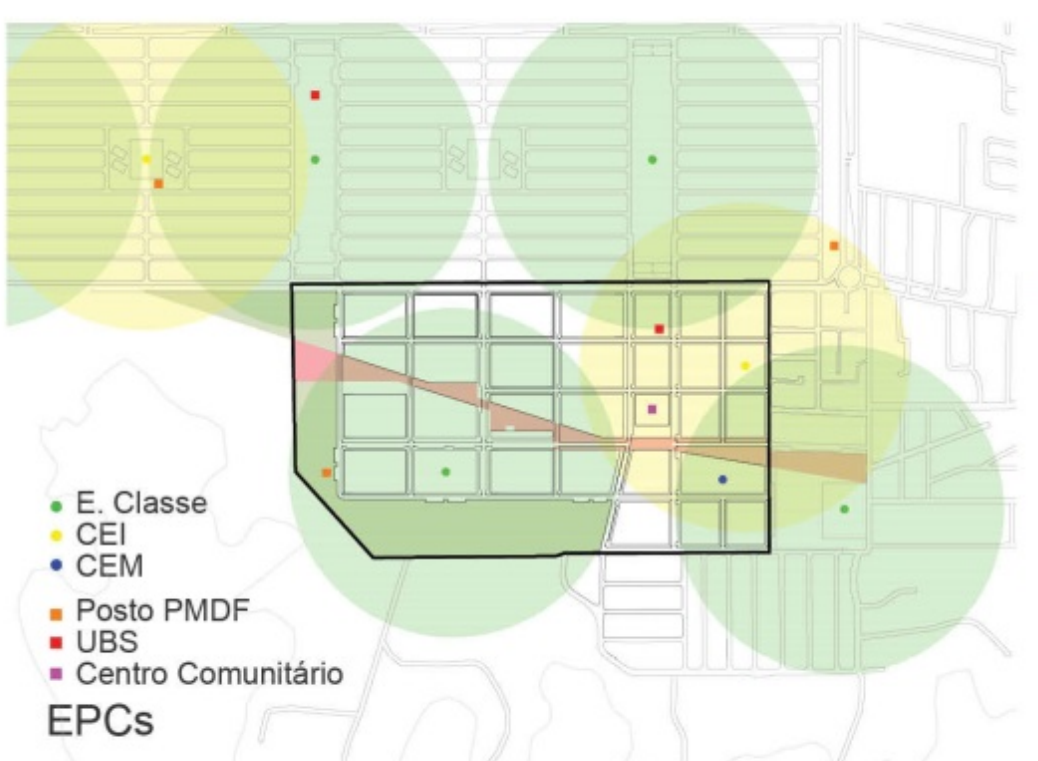
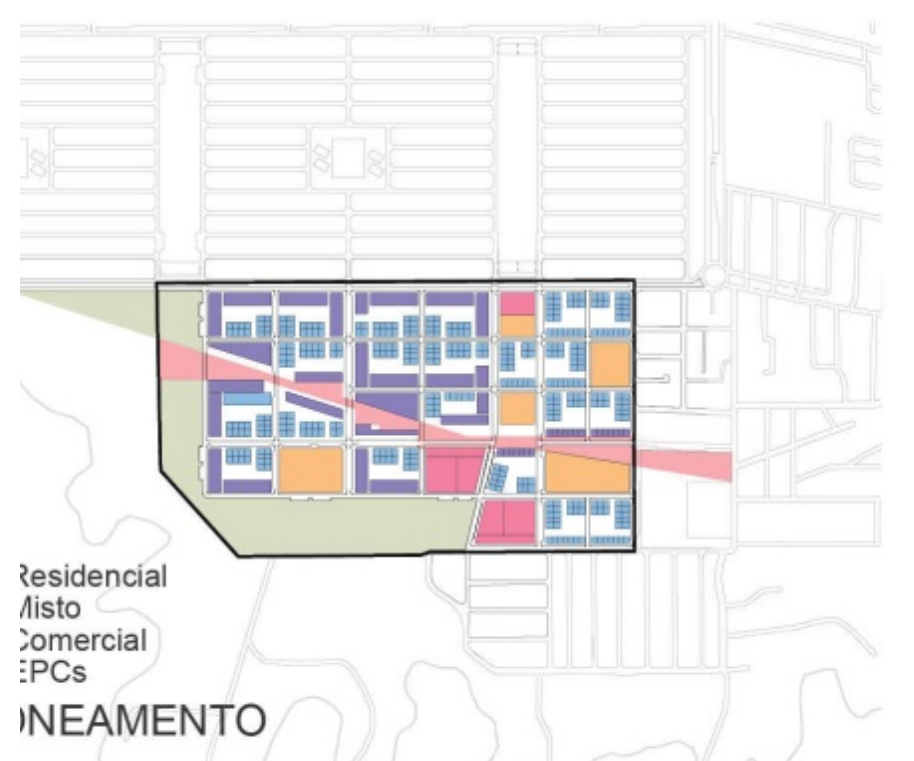
Os agrupamentos de edifícios habitacionais de diferentes esca- las organizam também a noção de vizinhança. No centro de cada conjunto de edifícios composto por unidades de: 4 pavimentos, 3 pavimentos, casas sobrepostas e casas térreas, configura- se um espaço de lazer que pode ser composto de playground, gramado, horta comunitária, estacionamento, entre outros usos. Essa área é espaço público e faz parte do sistema viário.



PLANTAÇÃO 1/2000



- | | | | | | | |
|----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|----------------------------|--|------------------------|
| PARQUE | 1.4 Quadras poliesportivas | 1.9 Banca e café | EQUIPAMENTOS PÚBLICOS COMUNITÁRIOS | 2.3 Centro Comunitário | COMERCIAL | 3.3 Serviços |
| 1.1 Campo de futebol | 1.5 Posto PMDF | 1.10 Estação elevatória de esgoto | 2.1 Unidade Básica de Saúde | 2.4 Escola Classe | 3.1 Centro comercial | 3.4 Comércio varejista |
| 1.2 Pista de skate | 1.6 Praça do pôr-do-sol | | 2.2 Centro de Ensino Infantil | 2.5 Centro de Ensino Médio | 3.2 Coletivo de indústrias de baixa incomodidade | |
| 1.3 Sanitários | 1.7 Adm. e manutenção do parque | | | | | |
| | 1.8 Jardins de chuva | | | | | |





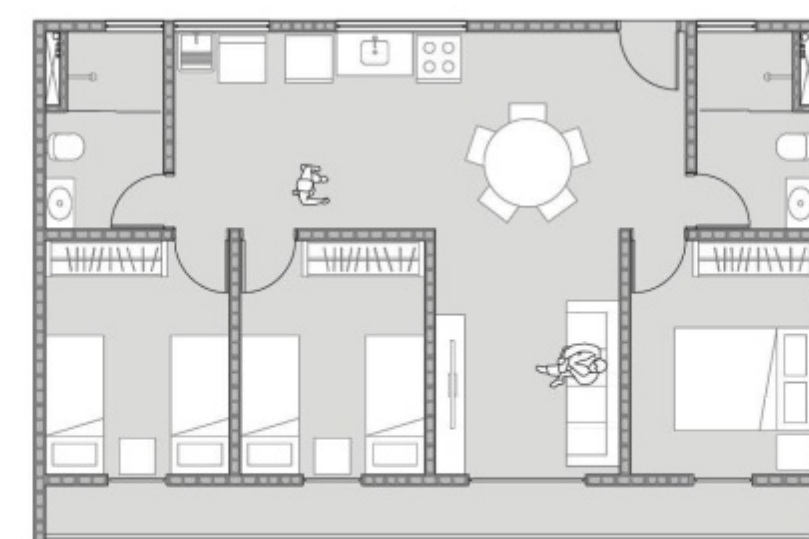
PLANTA TÉRREO ZONA A

ESC. 1/750

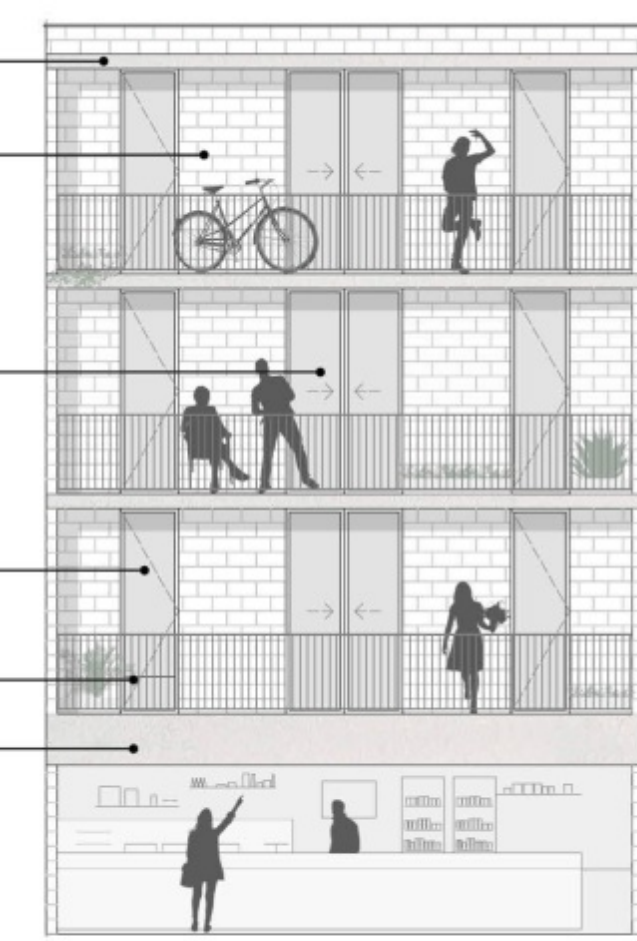


LEGENDA

- 1. ESPAÇO PÚBLICO
- 1.1 EIXO DE CIRCULAÇÃO PEATONAL
- 1.2 ÁREA DE CONVIVÊNCIA
- 1.3 PLAYGROUND
- 1.4 HORTA COMUNITÁRIA
- 1.5 ESTACIONAMENTO PÚBLICO
- 2. EDIFICAÇÕES
- 2.1 RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR TIPO A
- 2.2 RESIDÊNCIA SOBREPOSTA
- 2.3 EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO A
- 2.4 EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO B
- 2.5 EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO C
- 2.6 EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO D
- 3. USOS DO TÉRREO
- 3.1 UNIDADE 2Q ADAPTADA
- 3.2 COMÉRCIO
- 3.3 LAZER CONDOMINIAL
- 3.4 ÁREA TÉCNICA



UNIDADE 3 QUARTOS TIPO I - 64M²



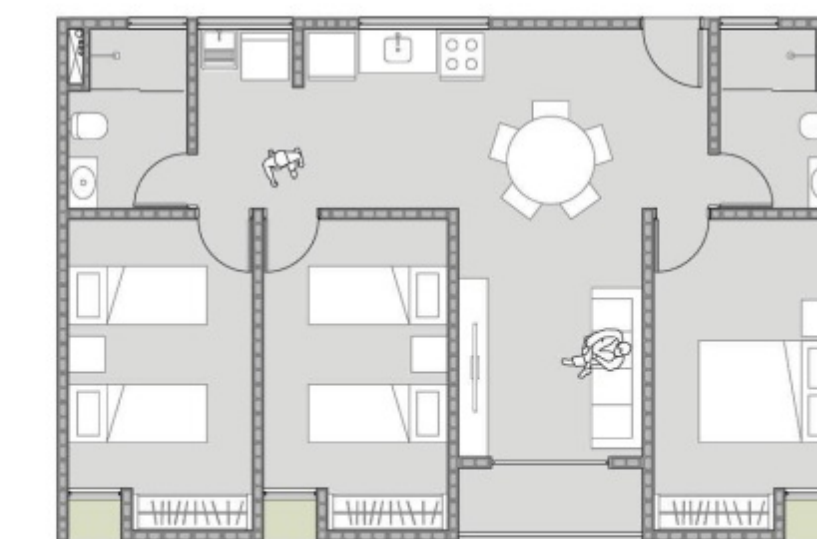
ELEVAÇÃO TIPO I



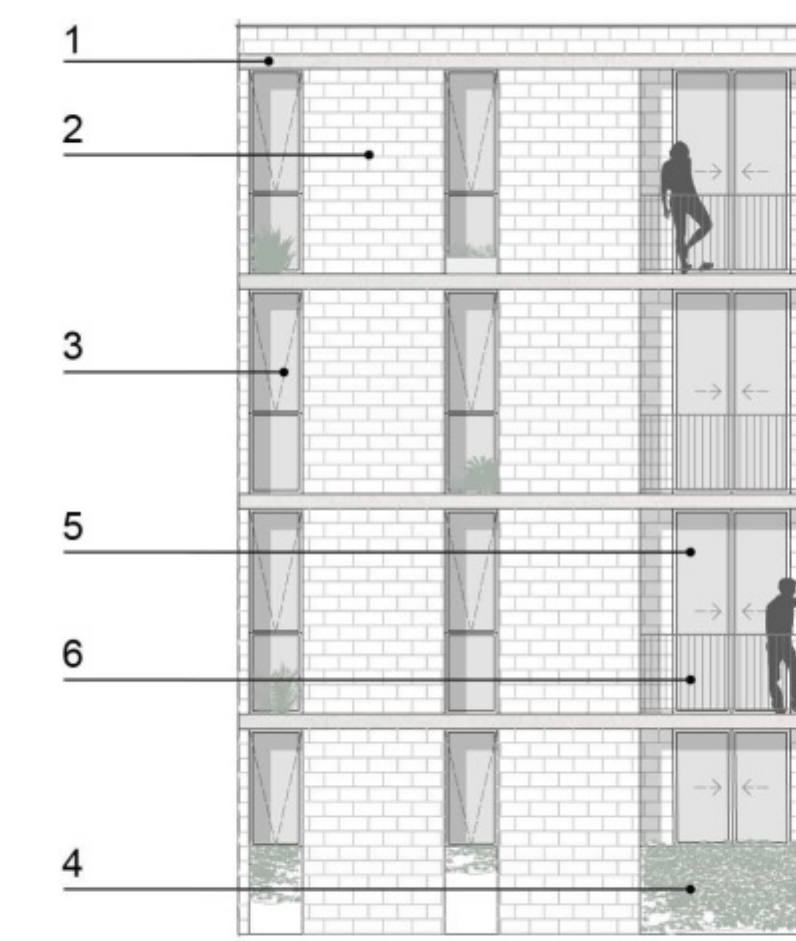
UNIDADE 2 QUARTOS TIPO I - 48M²

LEGENDA

- 1. LAJE EM CONCRETO ARMADO MOLDADO IN LOCO
- 2. ALVENARIA ESTRUTURAL EM BLOCOS DE CONCRETO
- 3. ESQUADRIA EM ALUMÍNIO DO TIPO MÁXIMO-AR
- 4. FLOREIRA
- 5. ESQUADRIA EM ALUMÍNIO DO TIPO CORRER
- 6. GUARDA CORPO METÁLICO
- 7. VIGA EM CONCRETO ARMADO MOLDADO IN LOCO
- 8. ESQUADRIA EM ALUMÍNIO DE GIRO



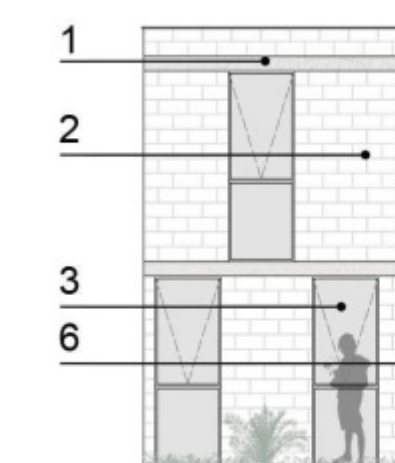
UNIDADE 3 QUARTOS TIPO II - 67M²



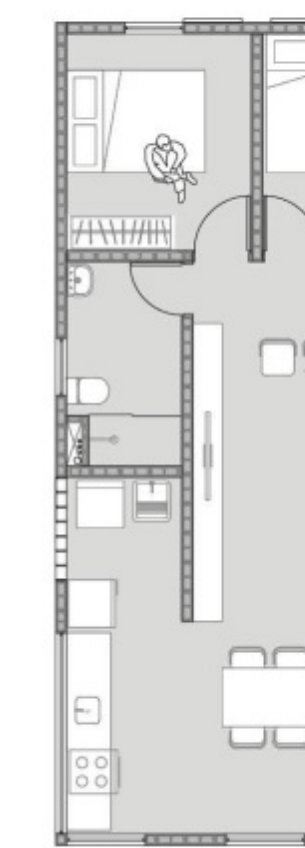
ELEVAÇÃO TIPO II



UNIDADE 2 QUARTOS TIPO II - 50M²



ELEVAÇÃO RESIDÊNCIA SOBREPOSTA



RESIDÊNCIA SOBREPOSTA (SUPERIOR) - 50M²

UNIDADES AMPLIADAS ESC. 1/150



EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO A



EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO B

PAVIMENTOS TIPO (EDIFÍCIOS) - ESC. 1/750



CORTE C - ESC. 1/750



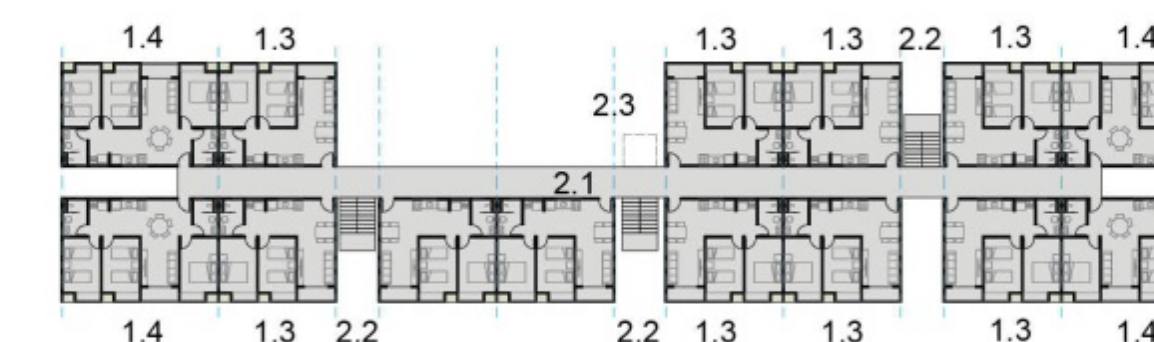
CORTE B - ESC. 1/750



CORTE A - ESC. 1/750

LEGENDA

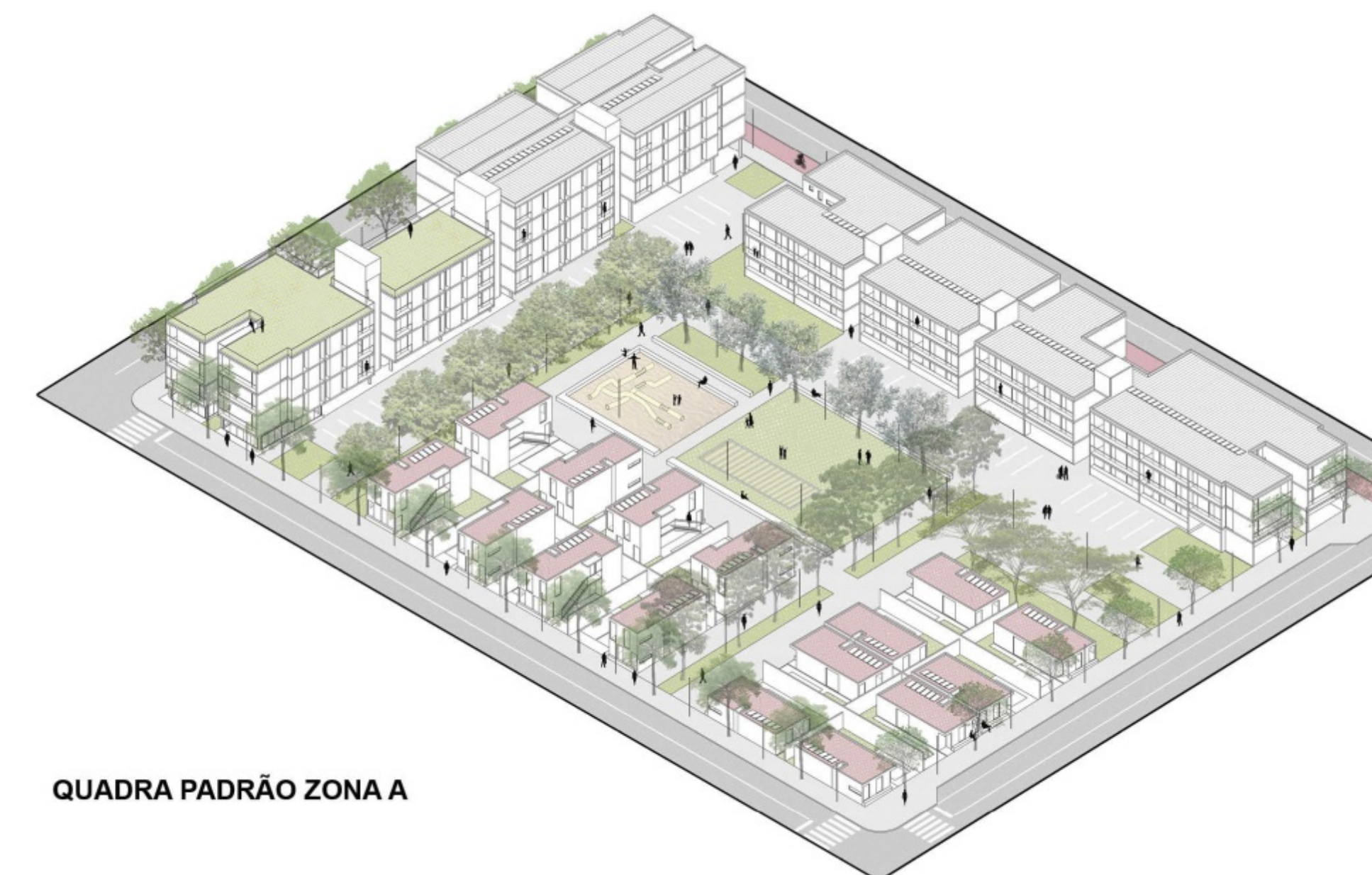
- 1. UNIDADES
- 1.1 UNIDADE 2Q TIPO I
- 1.2 UNIDADE 3Q TIPO I
- 1.3 UNIDADE 2Q TIPO II
- 1.4 UNIDADE 3Q TIPO II
- 1.5 UNIDADE 3Q TIPO III
- 2. CIRCULAÇÃO
- 2.1 CIRCULAÇÃO HORIZONTAL
- 2.2 CIRCULAÇÃO VERTICAL
- 2.3 ELEVADOR (PREVISÃO)



EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO C



EDIFÍCIO DE USO MISTO TIPO D



QUADRA PADRÃO ZONA A

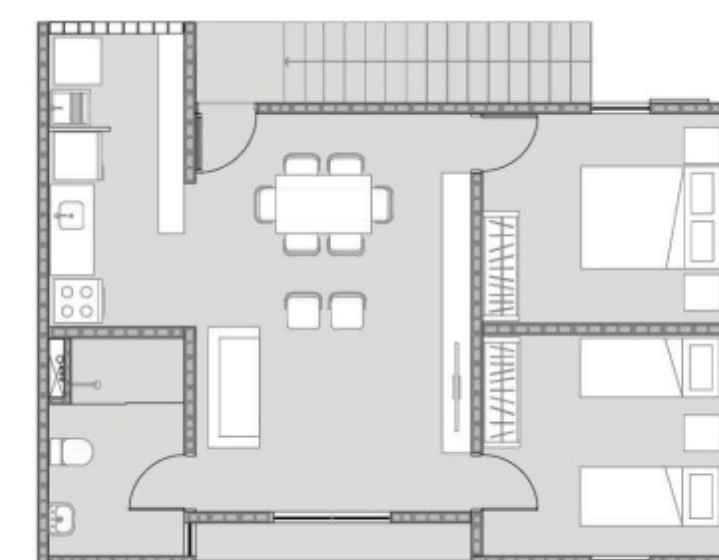
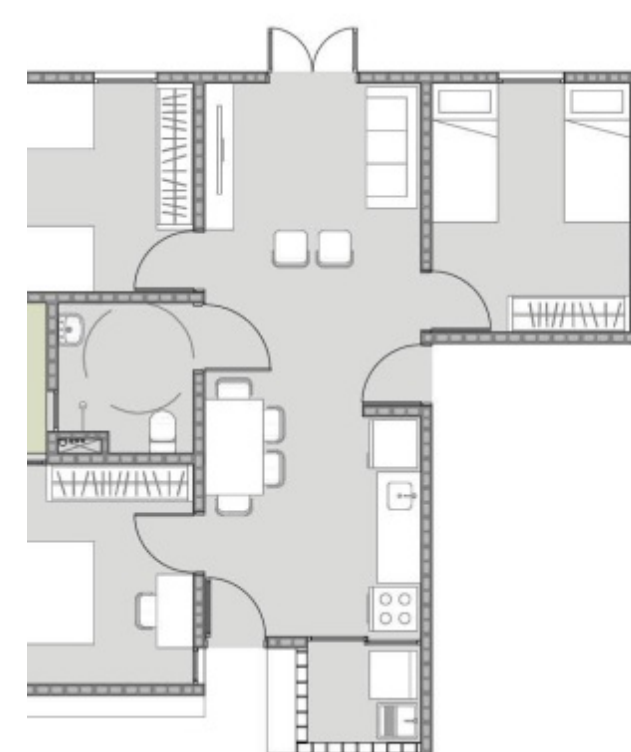


LEGENDA

- 1. ESPAÇO PÚBLICO
 - 1.1. EIXO DE CIRCULAÇÃO PEATONAL
 - 1.2. ÁREA DE CONVIVÊNCIA
 - 1.3. PLAYGROUND
 - 1.4. HORTA COMUNITÁRIA
 - 1.5. ESTACIONAMENTO PÚBLICO
- 2. EDIFICAÇÕES
 - 2.1. RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR TIPO A
 - 2.2. RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR TIPO B
 - 2.3. RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR DE USO MISTO (COMÉRCIO)

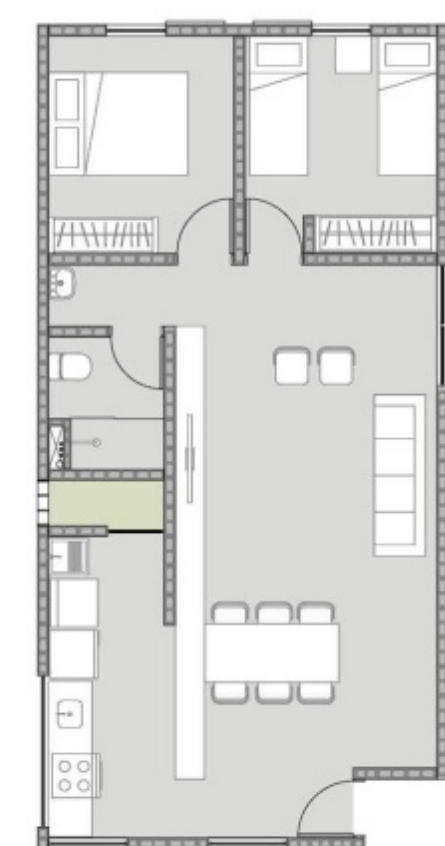
URBANO - ZONA B

1/750



RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR TIPO A - 62 M²

RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR DE USO MISTO (PAV. SUPERIOR) - 58 M²



RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR TIPO B - 56 M²

LEGENDA

- 1. LAJE EM CONCRETO ARMADO MOLDADO IN LOCO
- 2. ALVENARIA ESTRUTURAL EM BLOCOS DE CONCRETO
- 3. ESQUADRIA EM ALUMÍNIO DO TIPO MÁXIMO-AR
- 4. FLOREIRA
- 5. ESQUADRIA EM ALUMÍNIO DO TIPO CORRER
- 6. GUARDA CORPO METÁLICO
- 7. COBOGÓ
- 8. PORTA EM MADEIRA

AMPLIADAS 1/150



QUADRA PADRÃO - ZONA E



CORTE A - ESC. 1/750



CORTE B - ESC. 1/750



PAISAGISMO

A geografia do lugar escolhido para implantação do Setor Habitacional Pôr do Sol sugere aproveitar a declividade do terreno para abrir visuais da paisagem natural da região. O horizonte dos biomas do cerrado, os vales recortados do planalto central têm potencial para espaços de convívio e contemplação. Trata-se da oportunidade visual do enxergar a natureza a partir do espaço urbano, do observar a natureza como elemento formador da paisagem.

Para a arborização, a opção foi preferencialmente por espécies nativas de cerrado, organizadas em algumas tipologias de forma a conferir caráter único a cada rua ou setor do

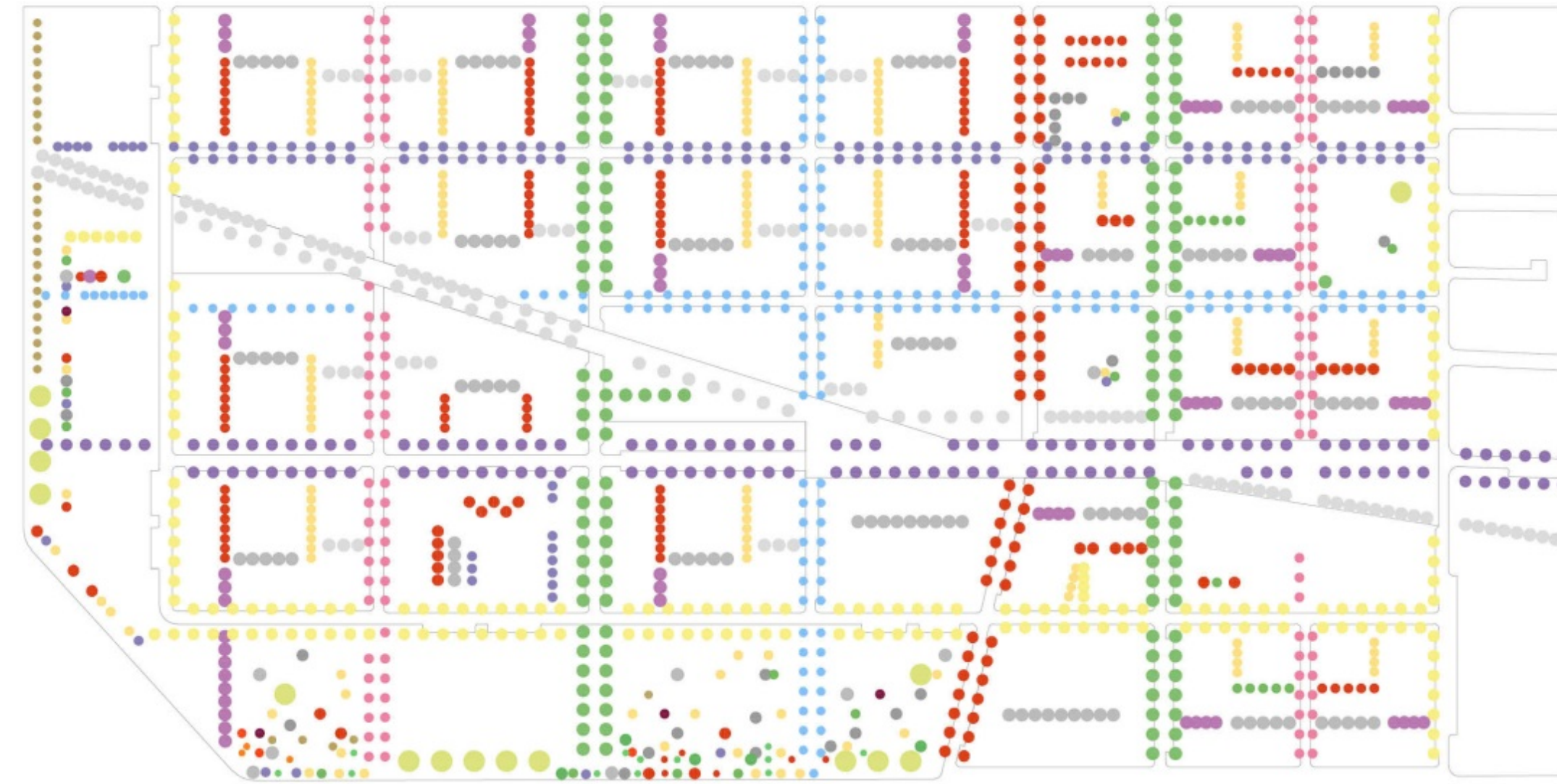
parque e, ao mesmo tempo, promover a integração do desenho do bairro com os espaços livres. Entre essas tipologias sugeridas destacam-se as linhas e as alamedas. Dentro do parque, em alguns casos, propõe-se a reconstituição antrópica da ideia de cerrado.

Nas áreas mais baixas do terreno são propostas pequenas depressões no relevo com dois objetivos: conter a velocidade da água da chuva, evitando assim a erosão, e promover o crescimento natural de espécies de forrações, arbóreas e arbustivas que constituirão alguns locais como jardins de chuva. Espécies possíveis para forrações e arbustivas, dependendo das condições de insola-


ção e umidade, seriam: a grama batatais, a hera, a grama amendoim e a crotalária, além de espécies de capins nativos do cerrado.

Dentro do parque sugere-se a implantação de equipamentos de esporte e lazer como: campos de futebol, quadras poliesportivas, pista de skate, praças contemplativas, entre outros. Também são propostos equipamentos construídos como: sanitários públicos, posto policial e área para jardinagem e manutenção. Na porção sul do parque, em local onde a topografia é favorável, sugere-se um local para a instalação futura da possível estação elevatória de esgoto solicitada no termo de referência.

MAPA DE PLANTIO - INDIVÍDUOS ARBÓREOS



ESPECIFICAÇÃO E QUANTIDADES - PRINCIPAIS INDIVÍDUOS ARBÓREOS

 NC: <i>Physocalymma sacaberrimum</i> NP: PAU-ROSA FLORESCE: JUL-SET ALTURA: 5 A 10 METROS QUANT.: 184	 NC: <i>Handroanthus serratifolius</i> NP: IPE-AMARELO FLORESCE: JUL-AGO ALTURA: 6 A 10 METROS QUANT.: 199	 NC: <i>Bowdichia virgiloides</i> NP: SUCUPIRA-PRETA FLORESCE: AGO-SET ALTURA: 8 A 16 METROS QUANT.: 138
 NC: <i>Androanthus heptaphyllus</i> NP: IPE-ROSA-ANÃO FLORESCE: JUL-NOV ALTURA: 3 A 5 METROS QUANT.: 123	 NC: <i>Enterolobium contortisiliquum</i> NP: TAMBORIL FLORESCE: SET-NOV ALTURA: 10 A 20 METROS QUANT.: 15	 NC: <i>Inga fagofolia</i> NP: INGÁ-MIRIM FLORESCE: DEZ-ABRIL ALTURA: 5 A 7 METROS QUANT.: 152
 NC: <i>Handroanthus impetiginosus</i> NP: IPE-ROXO FLORESCE: MAI-AGO ALTURA: 8 A 12 METROS QUANT.: 72	 NC: <i>Metrodorea Nigra</i> NP: CAPITUNA PRETA FLORESCE: ABRIL-JUN ALTURA: 4 A 6 METROS QUANT.: 160	 NC: <i>Anadenanthera colubrina</i> NP: ANGIÇO-BRANCO FLORESCE: SET-OUT ALTURA: 15 A 25 METROS QUANT.: 157
 NC: <i>Jacaranda cuspidifolia</i> NP: JACARANDÁ-MIMOSO FLORESCE: SET-OUT ALTURA: 5 A 10 METROS QUANT.: 138	 NC: <i>Eugenia dysenterica</i> NP: CAGAITA FLORESCE: AGO-SET ALTURA: 4 A 7 METROS QUANT.: 27	 NC: <i>Handroanthus roseocalvus</i> NP: IPE-BRANCO FLORESCE: AGO-OUT ALTURA: 4 A 7 METROS QUANT.: 135
 NC: <i>Cardiopetalum cardiophylo</i> NP: PINDAÍBA FLORESCE: OUT-NOV ALTURA: 15 A 20 METROS QUANT.: 105	 NC: <i>Eugenia uniflora</i> NP: PITANGUEIRA FLORESCE: AGO-DEZ ALTURA: 3 A 5 METROS QUANT.: 110	 NC: <i>Physocalymma Scaberrimum</i> NP: CEGA MACHADO FLORESCE: JUL-SET ALTURA: 5 A 10 METROS QUANT.: 222



CORTE VIA PEATONAL - ESC. 1:250

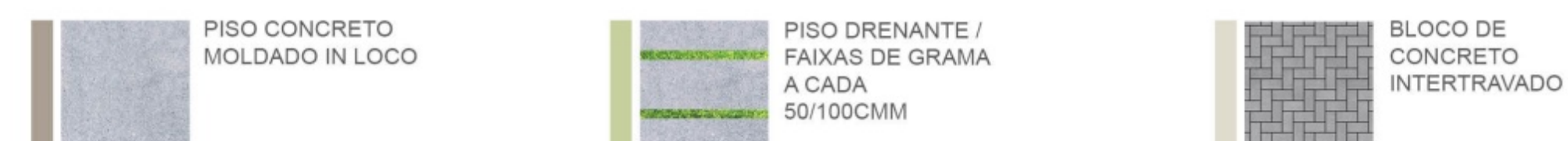


CORTE VIA CIRCULAÇÃO DE VIZINHANÇA / MÉDIA DENSIDADE - ESC. 1:250



CORTE VIA CIRCULAÇÃO DE VIZINHANÇA / MÉDIA DENSIDADE - ESC. 1:250

PRINCIPAIS TIPOS DE PISOS ADOTADOS





Rua com edifícios no Res. Eldorado,
Goiânia



Rua com muros e calçadas sem tratamento contínuo e sem arborização – Rua 7, em Goiânia

QNR-06, UM NOVO BAIRRO PARA CEILÂNDIA

Projetar um bairro em Ceilândia nos leva a pensar sobre a alta qualidade urbanística do plano piloto de Brasília e a dificuldade que se verifica para reproduzir esta qualidade nas cidades satélites. Nossa proposta procura levar certos elementos da qualidade urbanística do plano piloto de Brasília cuidadosamente repensados para atender a um contexto social e a condições de governança bem distintos.

O LOCAL DO PROJETO

Visualizamos a área como uma centralidade que precisa abraçar a ARIS de um lado e fazer uma transição gradual entre o ambiente residencial e misto que vai abrigar e as áreas industriais situadas a sudeste e nordeste. Na ausência de projetos definidos para a gleba situada a nordeste, desenvolvemos o projeto pensando em dois horizontes: criamos uma transição que permitirá tanto uma relativa continuidade caso a gleba abrigue outro projeto similar ao da QNR-06, quanto também teríamos uma transição tranquila caso essa gleba seja destinada a expansão do uso industrial.

DIRETRIZES VIÁRIAS E A ESTRUTURAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE CONVIVÊNCIA

O fluxo de cargas da área industrial será direcionado às avenidas de borda, ficando as vias que cruzam a QNR-06 destinadas ao tráfego de acesso ao comércio e aos equipamentos públicos que reunirá.

- As diretrizes viárias que cruzam a QNR06 foram consideradas vias de caráter mais local e foram desenhadas buscando as velocidades mais baixas e mais conforto para o pedestre, com o objetivo de fortalecer a ambiência de vizinhança. Assim, a área que seria destinada ao canteiro central foi incorporada à calçada que, desta maneira, fica ainda mais adequada para arborização de porte e para acomodar atividades de esporte e recreação além da passagem dos pedestres.

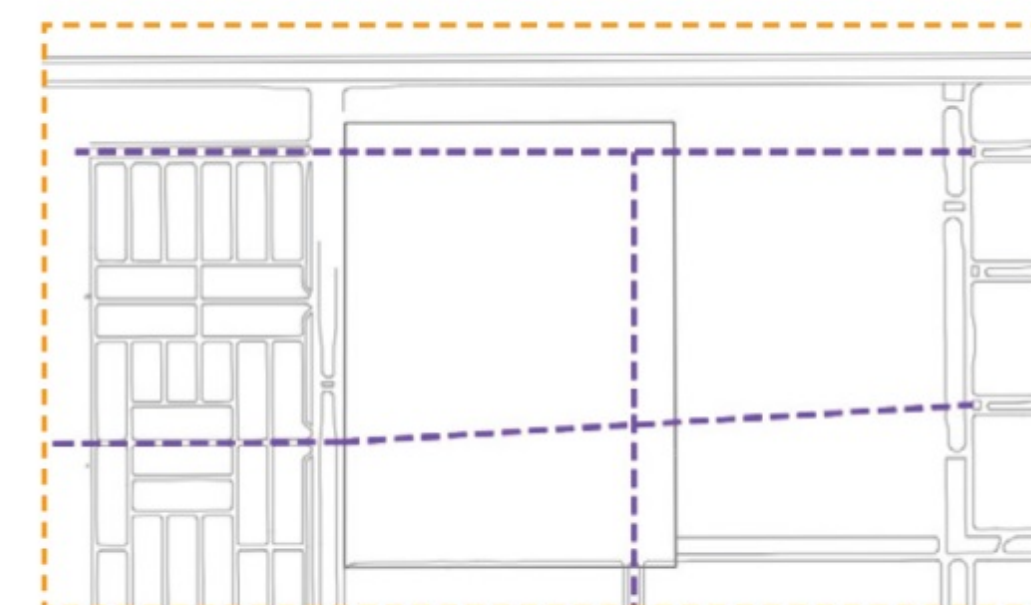
- No caso da diretriz leste-oeste que conecta a ARIS às áreas industriais a nordeste, cruzando a QNR-06 pelo meio, a adotamos como o grande vetor de estruturação do convívio do bairro e de sua integração à ARIS por um lado e à urbanização que venha a ser implantada na gleba a nordeste. Além da largura reduzida e das calçadas alargadas pela ausência do canteiro central, recebeu traçado sinuoso, que favorece a redução da velocidade e outra percepção da cidade. Foi proposta arborização de grande porte para que, esta via constitua-se em um boulevard, uma referência para os moradores e para a comunidade escolar, ainda mais por ser ela a articuladora da centralidade proposta. Nela estão dispostos os principais equipamentos, que deverão atrair o público externo. Imaginamos também que os trabalhadores tanto das indústrias dos arredores como dos equipamentos públicos previstos para a QNR-06, assim como seus usuários, também serão um público importante do seu comércio. Assim, dispusemos ao longo desta via as grandes áreas



comerciais e de serviços, que virão reforçar o comércio distribuído nos edifícios de uso misto.

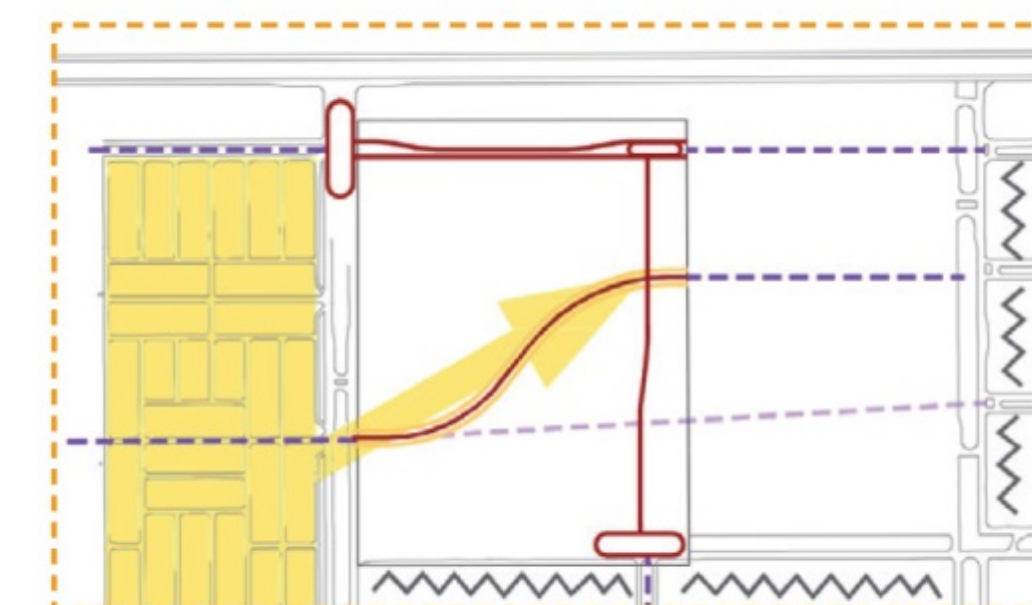


DIRETRIZES VIÁRIAS (DIUR 05/2018)



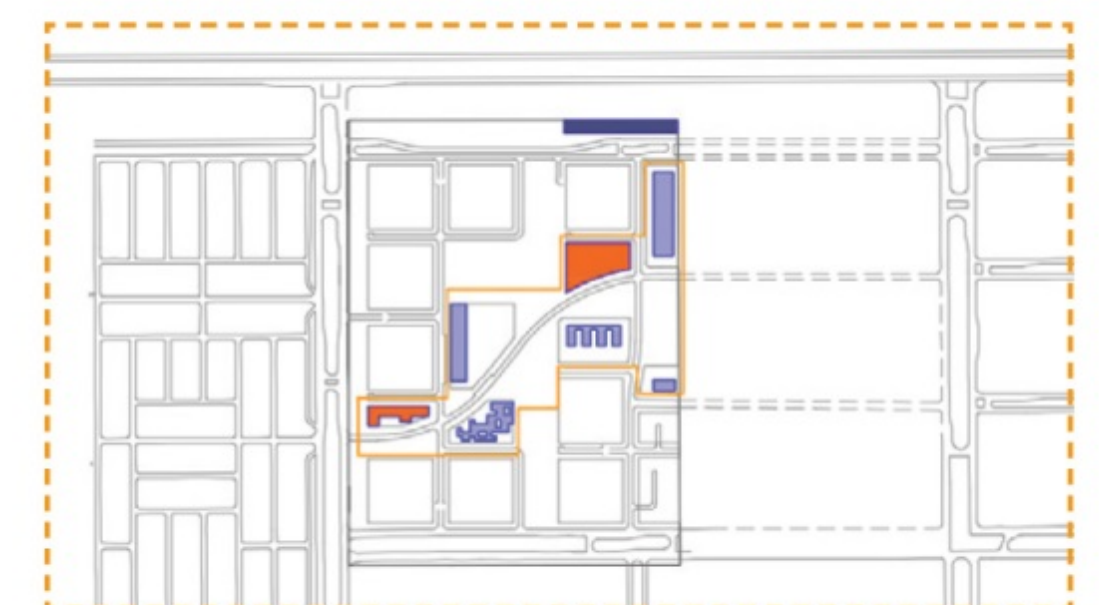
0 200 400 600 800 1.000m
ESCALA 1:20.000

TRAÇADO ADOTADO



■ VIZINHANÇA RESIDENCIAL: INTEGRAÇÃO
▲ VIZINHANÇA INDUSTRIAL: CRIAR TRANSIÇÃO
- - - DIRETRIZES VIÁRIAS ADOTADAS
- - - DIRETRIZ VIÁRIA SUBSTITUÍDA

ARTICULAÇÃO DA CENTRALIDADE



■ INDÚSTRIA
■ CENTRALIDADE, CONCENTRAÇÃO DE:
■ COMÉRCIO
■ EQUIPAMENTOS PÚBLICOS



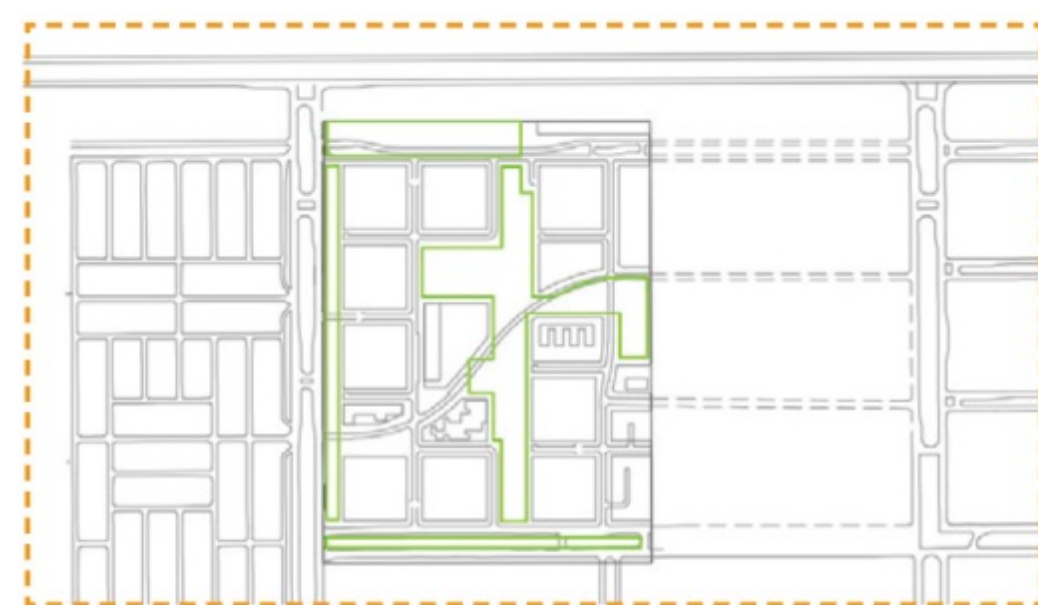
O outro grande elemento articulador de nossa proposta para a QNR-06 é o grande Espaço Livre de Uso Público, transversal à centralidade: uma grande área contínua peatonal, tocando as áreas residenciais e articulando-as umas às outras, de norte a sul. Em alguns pontos toca as quadras residenciais justamente na face com pilotis, gerando uma continuidade filtrada com as áreas condominiais de miolo de quadra. Em outros momentos toca as faces comerciais e recebe das lojas o fluxo humano animador das áreas verdes, enquanto dos apartamentos tem-se o olhar vigilante que trará vitalidade quando o comércio estiver fechado.

- Os dois equipamentos educacionais foram locados no centro da gleba, junto à via sinuosa e ao ELUP qualificado para usos esportivos e recreativos. Desta forma, as escolas contarão com o espaço público como suas extensões.

- As áreas industriais foram locadas no setor mais próximo à rodovia e funcionam, assim, como uma espécie de área de amortecimento ou de transição entre a rodovia e a cidade. Além disso, essa faixa já vem sendo usada para a indústria e comércio em outros trechos.

- O CRAS, assim como a Delegacia, foi locado na divisa da área, ao lado de uma área esportiva, dotada de pista de skate. Este conjunto de equipamentos fará a fronteira ambígua com a gleba vizinha, preparando a conexão com o que quer que venha a ser feito ali: se for uma nova área residencial, pode-se dar continuidade à centralidade; se for área industrial, são usos que não terão problemas.

ESPAÇOS VERDES PÚBLICOS



CALÇADAS

Calçadas foram desenhadas largas, bem iluminadas e arborizadas, ora com copas das árvores mais densas, ora com mais espaçadas, para o conforto do pedestre e para que também sejam apropriadas para esporte e estar. Calçadas são o principal espaço público e são elas que convertem os espaços livres em um sistema. As ruas de acesso e contorno das áreas residenciais se beneficiarão das lojas situadas no pavimento térreo.

MOBILIDADE URBANA (TRANSPORTE PÚBLICO E CICLOVIA)

A bicicleta deve compartilhar o espaço da calçada e da pista nas vias locais mas uma pista específica foi desenhada na rua central sinuosa – o boulevard – e transversalmente, cruzando os espaços livres, como uma forma de organizar os usos mas principalmente de garantir movimento, de convidar ao uso. Propomos novos trajetos de transporte coletivo para atender toda a QNR-06, além da articulação das ciclovias à malha cicloviária de Ceilândia e a articulação dos dois sistemas às estações de metrô.

AS QUADRAS DE USO MISTO

Serão delimitadas em três faces pelos próprios edifícios (com lojas voltadas para as ruas externas e apartamentos térreos voltados para o espaço interno), e em uma das faces se abre através dos pilotis de um dos edifícios, que conecta o espaço condominial ao espaço da rua. Foram criados bolsões de estacionamento para carros, motos e bicicletas – acessados por um único portão comum. Houve a preocupação de que os bolsões pudessem ficar resguardados por gradis mas sem a profusão de portões, sem a criação de gaiolas. Além dos espaços dos estacionamentos, têm bancos e mesinhas sombreadas por árvores do cerrado e um tanque de areia. Estes espaços são mais uma opção para as crianças brincarem sem demandarem uma supervisão próxima. Os jardins da área condominial se prestam a resguardar as janelas dos apartamentos dos térreos.

DENSIDADES E DIMENSIONAMENTOS

Tomando como base o edital, (28,58 hectares de área da QNR-06, 150 habitantes por hectare, cerca de 4.300 habitantes e cerca de 1.250 unidades habitacionais) previmos 1.308 unidades habitacionais para a área. Todas as residenciais térreas são adaptadas para PCD e as demais são adaptáveis.

Considerando que a população economicamente ativa é aproximadamente metade do total, teremos cerca de 2.150 trabalhadores residindo na área. Conforme o levantamento citado no edital cerca de 40% da população de Ceilândia trabalha na própria RA. Considerando que pretende-se que a QNR-06 seja uma centralidade, consideramos que a atividade comercial e de serviços empregará 40% da população economicamente ativa da própria QNR, ou seja, cerca de 900 postos de trabalho.

Utilizamos uma relação aproximada de 20m² de loja por posto de trabalho. Assim, propusemos aproximadamente 20.000m² de áreas comerciais, distribuindo 10.000m² no térreo dos edifícios residenciais, e outros 10.000m² concentrados em áreas comerciais junto dos equipamentos públicos que serão implementados.

A área industrial não poluente ganhou uma porção modesta visto que já existem grandes áreas industriais no entorno. Sua utilidade será a de oferecer pequenos espaços para a atividade industrial.



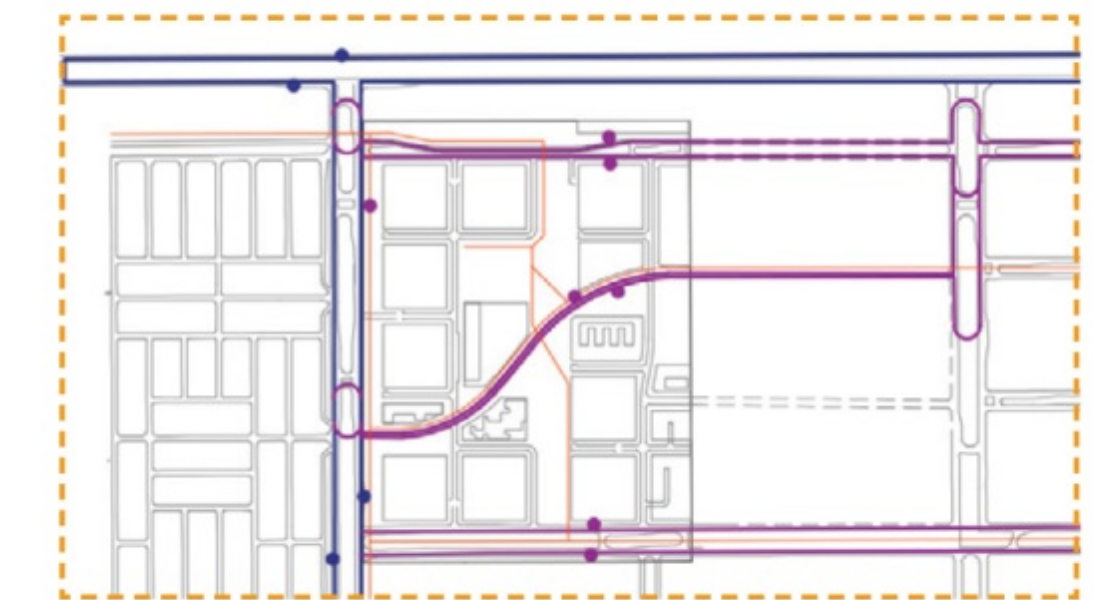
ARTICULAÇÃO DAS QUADRAS



ENDEREÇAMENTO



MOBILIDADE URBANA



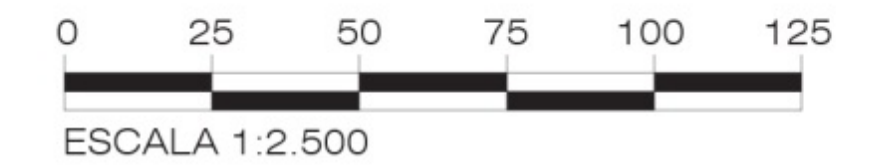
— ÓNIBUS EXISTENTE
 — ÓNIBUS PROPOSTO
 — CICLOVIA PROPOSTA
 0 200 400 600 800 1.000m
 ESCALA 1:20.000



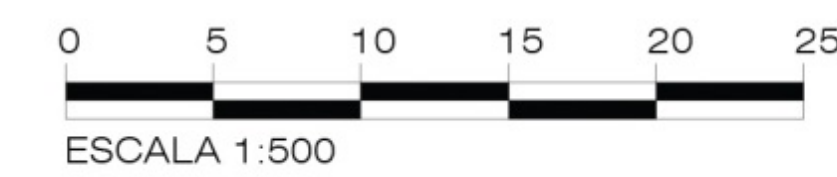
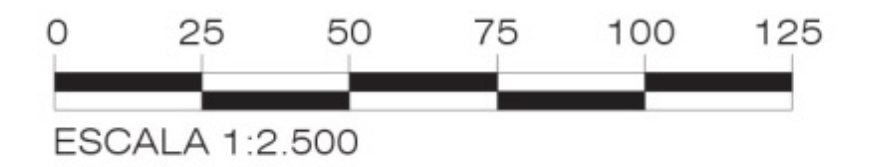
1. ESPAÇOS LIVRES DE USO PÚBLICO **2. EQUIPAMENTOS PÚBLICOS COMUNITÁRIOS** **COMÉRCIO, SERVIÇOS E INDÚSTRIA**

- 1.1 PLAYGROUND
- 1.2 QUADRAS POLIESPORTIVAS
- 1.3 HORTA COMUNITÁRIA
- 1.4 PISTA DE SKATE
- 1.5 JARDINS DE CHUVA
- 2.1 CENTRO DE ENSINO FUNDAMENTAL
- 2.2 CENTRO DE ENSINO INFANTIL
- 2.3 DELEGACIA
- 2.4 CENTRO DE REFERENCIA DE ASSIST. SOCIAL
- 2.5 UBS
- 3.1 CENTRO COMERCIAL/SERVIÇOS
- 3.2 PEQUENAS INDÚSTRIAS

PLANTA GERAL DE URBANISMO



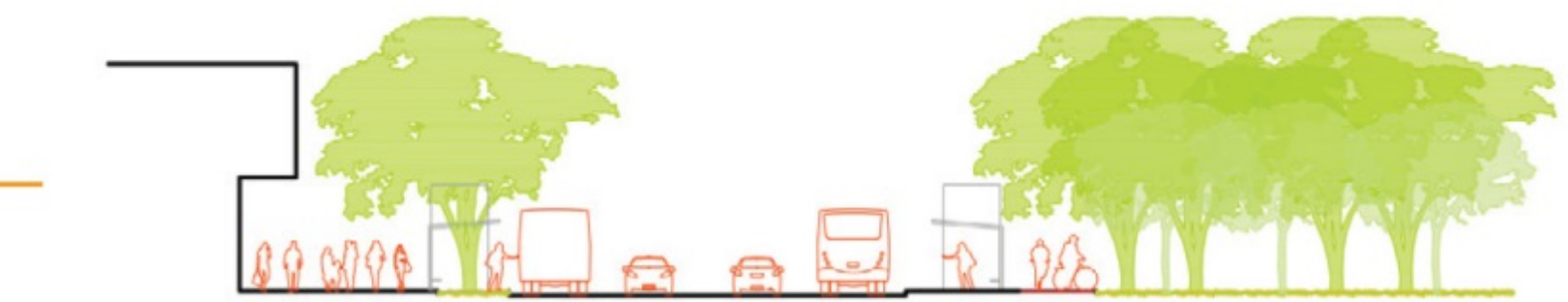
CORTE A-A



SEÇÕES TÍPICAS DAS RUAS



VIA LOCAL

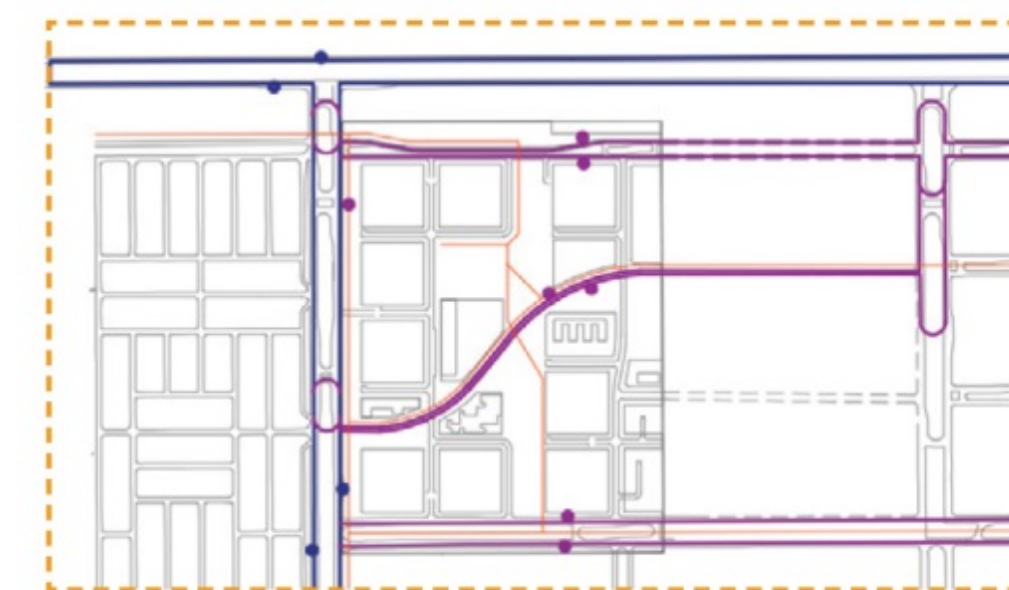


COLETORÁVIA DE ATIVIDADES



COLETORÁVIA DE CIRCULAÇÃO

HIERARQUIA VIÁRIA

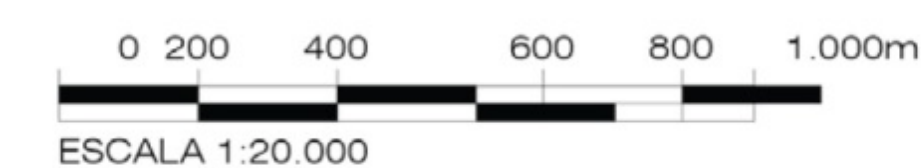


PARCELAMENTO E ZONEAMENTO



CONFORME NT02/2015 DA Urb/SUAT
CLASSIFICAÇÃO CONTEXTO URBANO

CLASSIFICAÇÃO LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA	RODOVIA	ARTERIAL	COLETORA	VIA LOCAL
EXPRESSA	—	—	—	—
CIRCULAÇÃO	—	—	—	—
ATIVIDADES	—	—	—	—
VIZINHANÇA	—	—	—	—



SISTEMA VIÁRIO

ESPAÇOS LIVRES DE USO PÚBLICO	ÁREA (m²)	TOTAL (m²)
CEI	4.085,00	109.658,00
GEF	8.443,00	
UBS	6.201,00	
CRAS	2.000,00	
DELEGACIA	6.300,00	
USO MISTO	80.307,00	89.797,00
INDUSTRIAIS	2.847,00	
COMERCIAIS E DE SERVIÇOS	6.643,00	286.176,00
TOTAL		

PERSPECTIVA ISOMÉTRICA
(QUADRA TÍPICA)



QUADRO RESUMO DAS EDIFICAÇÕES PROPOSTAS NAS QUADRAS DE USO MISTO

	UNIDADES HABITACIONAIS		LOJAS			
	2 DORM	3 DORM	24m ²	29m ²	31m ²	37m ²
TOTAL QUADRAS	1045	263	268	50	58	20

ÁREA DE LOJAS NAS QUADRAS:
10.420,00 m²

TOTAL DE U.H.:
1308



PLANTA E CORTES DE DUAS QUADRAS
(AMPLIAÇÃO)



L4S: LÂMINA DE 4 APTOS/PAV. COM SALÃO COMUNITÁRIO
L4P: LÂMINA DE 4 APTOS/PAV. SOBRE PILOTIS
L6: LÂMINA DE 6 APTOS/PAV. SOBRE PILOTIS

B8: BLOCO DE 8 APTOS/PAVIMENTO
B12: BLOCO DE 12 APTOS/PAVIMENTO

1. PONTO DE ÔNIBUS
2. PARQUE
3. ESTACIONAMENTO CONDOMINIAL

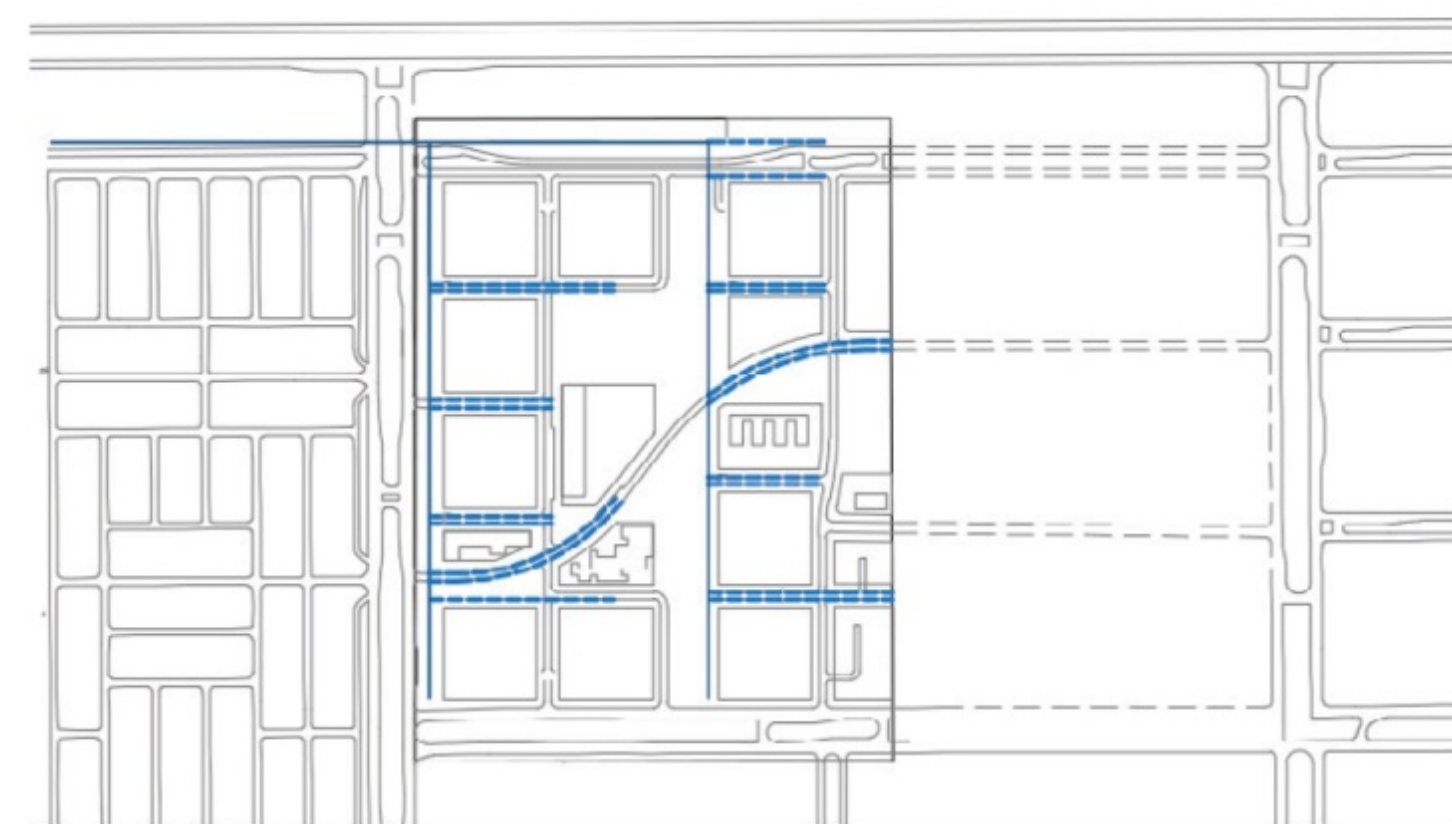
4. VAGAS VIA PÚBLICA
5. PLAYGROUND

O espaço livre é infraestrutura urbana. O espaço público equipado para a recreação da vizinhança é como uma espinha dorsal.

MODELAGEM DO RELEVO

Está prevista a modelagem do terreno nas ELUPs, criando morrotes lineares, calotas e depressões com cerca de 1,20m acima ou abaixo do entorno. Essa movimentação ajuda a criar ambientes no espaço livre e poderá oferecer às crianças oportunidades para brincadeiras. Esta movimentação do relevo cria minibacias de retenção que deverão segurar a água das chuvas por um tempo maior que a drenagem convencional.

DRENAGEM



— MINIBACIAS DE RETENÇÃO - - - - BIOVALETAS

As águas pluviais convergem para as áreas verdes e serão recolhidas a partir delas. Com isto, são recolhidas mais lentamente e também mais limpas.

PISOS DRENANTES

Os estacionamentos podem ser feitos com o piso de concreto intertravado comum em juntas alargadas. A camada drenante pode ter entre 20cm a 30cm de altura, o que já representa melhor desempenho em relação à permeabilidade que o assentamento convencional.

PLAYGROUNDS E EQUIPAMENTOS DE RECREAÇÃO

O mais importante é a existência de espaços livres próximos às residências e seguros – como calçadas e gramados – para passeios de bicicleta, jogos de bola e corridas. Ainda assim, foi prevista mini-pista para bicicletinas e patinetes; playground em área pública, próxima ao CEI, com morrotes, pontes e torres; e pequenos espaços de brincar, com tanque de areia, nas áreas de caráter condominial. Os tanques de areia podem ser acompanhados por grandes pedras e devem ficar ao sol, para esterilização. Para as crianças pequenas, a areia é estímulo à criatividade e à socialização.

PLANTIO



Estão especificadas espécies do cerrado para a arborização urbana. O projeto urbano deve valorizar o trabalho de preservação do bioma e de organizações como a Rede de Sementes do Cerrado, entre outras. As espécies foram agrupadas por critérios ornamentais, para criar ritmo e ambiência urbana. Nos miolos de quadra, foram usadas árvores de portes médios e pequenos. Nas avenidas foram previstas espécies de grande porte formando corredores por floração. Como forração, poderão ser utilizadas grama esmeralda e forrageiras nativas, sempre que possível.

HORTAS COMUNITÁRIAS

Para os mais velhos, as hortas comunitárias são uma esperança de socialização ao mesmo tempo em que resolvem questões alimentares, de saúde, de economia e de conexão com a terra.



	nome científico	nome popular	porte	florada	cor	quantidade
PORTE GRANDE	<i>Bowdichia virgilioides</i>	Sucupira Preto	8-16m	AGO-SET	rosa	92
	<i>Tabebuia ochraceae</i>	Ipê-Amarelo-do-cerrado	6-14m	JUL-SET	amarela	82
	<i>Erythrina mulungu</i>	Mulungu	10-14m	JUL-SET	vermelha	93
	<i>Plathymenia reticulata</i>	Vinhático do Campo	até 30m	AGO/NOV		92
	<i>Hymenaea stigonocarpa</i>	Jatobá do Cerrado	até 20m	OUT/ABR		89
	<i>Handroanthus impetiginosus</i>	Ipê-roxo-do-cerrado	8 a 12m	MAI-AGO	rosa	61
PORTE MÉDIO	<i>Physocalymma scaberrimum</i>	Pau Rosa/ Cega-machado	5-10m	AGO-SET	roxa	170
	<i>Qualea grandiflora</i>	Pau Terra Grande	7-12m	OUT-JAN		36
	<i>Vatairea macrocarpa</i>	Angelim do cerrado	5-10m	AGO-SET	roxa	106
	<i>Dimorphandra mollis</i>	Faveira do Campo	até 10m	OUT-JAN	amarela	66
PORTE PEQUENO	<i>Eugenia dysenterica</i>	Cagaita	4-8m	AGO-SET	branca	261
	<i>Byrsonima verbascifolia</i>	Murici	4-6m	JUL-SET	amarela	152
	<i>Brosimum gaudichaudii</i>	Mama-cadela	4-5m	JUN-NOV		217
	<i>Annona coriacea</i>	Araticum	3-4m	NOV-JAN	amarela	139
	<i>Ouratea spectabilis</i>	Folha da Serra	4-5m	MAI-OUT	amarela	98

Bowdichia virgilioides

Tabebuia ochraceae

Erythrina mulungu

Physocalymma scaberrimum

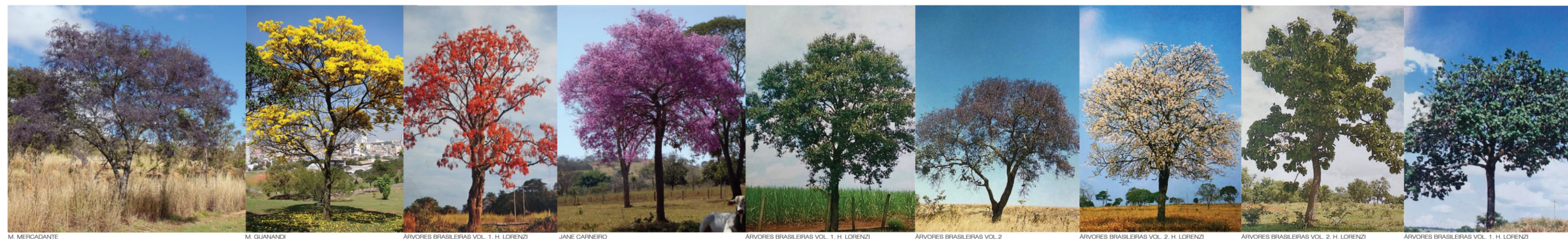
Qualea grandiflora

Vatairea macrocarpa

Eugenia dysenterica

Byrsonima verbascifolia

Annona coriacea



M. MERCADANTE

M. GUANANDA

ÁRVORES BRASILEIRAS VOL. 1, H. LORENZI

JANE GARNEIRO

ÁRVORES BRASILEIRAS VOL. 1, H. LORENZI

ÁRVORES BRASILEIRAS VOL. 2

ÁRVORES BRASILEIRAS VOL. 2, H. LORENZI

ÁRVORES BRASILEIRAS VOL. 2, H. LORENZI

ÁRVORES BRASILEIRAS VOL. 1, H. LORENZI

Maringá

Concurso. Equipe Jessica Luchesi, Luís Grecco, Francine e outros



FOTO AÉREA 2017, ACERVO QUAPA

OBJETIVO

A cidade de Maringá foi fundada em 1947 no sítio que divide as águas das bacias do Rio Pirapó e do Rio Ivaí. Recebeu projeto urbanístico do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, que seguiu premissas do **movimento da Cidade Jardim**. Dentre estas, estava a tentativa de incorporar aspectos do bucolismo rural ao espaço urbano, através da criação de **largas vias arborizadas, praças e parques, num sistema de espaços livres mais "saúdável"** para seus habitantes, em oposição ao que se entendia por espaço urbano até então, de antítese ao natural, de poluição e adoecimento.

Estando a cidade em um ponto rico em nascentes por sua posição junto ao divisor de águas e sendo ocupada de acordo com um projeto urbano que preza pela presença de vegetação abundante, **Maringá é hoje privilegiada**.

Contudo, tal qual nas Cidades Jardim fundadas na Grã-Bretanha, a principal infraestrutura prevista para circulação de pessoas e mercadorias era a **ferrovia que, ainda na década de 1950, caiu em desuso em detrimento ao deslocamento rodoviário**. As ruas largas do plano da cidade eram ideais para os automóveis, que se tornaram dominantes.

A área da estação ferroviária e o seu pátio de manobras deixou de atrair vitalidade, se tornou uma barreira urbana e seu entorno decaiu. Esta situação se transformaria com o enterramento da ferrovia e a liberação da área para a urbanização. Surge aqui a **principal motivação para este trabalho: a conexão entre norte e sul da cidade, entre o Centro Cívico e o Centro Esportivo, unindo os dois lados da cidade num eixo contínuo de espaço urbano de qualidade**. Isto traz **potência e desenvolvimento** ao seu entorno imediato e, indiretamente, para toda a cidade.

É, portanto, essencial a criação de um **espaço urbano democrático que promova a diversidade e a cidadania, através do convívio** entre pessoas, sem distinções, evitando as armadilhas da segregação e guetificação. **A cidade deve ser reconquistada para os pedestres** – para os passeios, os encontros, o esporte, o comércio, os serviços. O objetivo deste projeto é contribuir para a reconquista da cidade para as pessoas, propondo um conjunto de espaços livres públicos da mais democrática fruição, de modo a contribuir positivamente para uma **primavera de desenvolvimento econômico e social**.



PROJETO PARA A AVENIDA GETÚLIO VARGAS



FEIRA DE ORGÂNICOS NA PRAÇA NOVO CENTRO



ESPAÇOS DE ESTAR, RECREAÇÃO E CORRIDAS JUNTO AO CENTRO ESPORTIVO



TRAVESSIA ELEVADA NA AVENIDA DUQUE DE CAXIAS

A PRIMAVERA NA CIDADE-JARDIM

– RECONQUISTA DOS ESPAÇOS URBANOS E DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO

RECONQUISTA DOS ESPAÇOS

O princípio da ação é prever a **redução gradativa na dependência dos deslocamentos da cidade em relação ao automóvel**, e apoiar os modos não-motorizados e os coletivos – até que essas áreas de estacionamento possam ser definitivamente suprimidas, ou somente usadas em casos de eventos excepcionais com atração de grande público externo.

A redução na dependência no modo individual motorizado é coerente com o **adensamento da região, com uso misto, na melhor oferta de serviços de modos coletivos e na melhora na qualidade dos espaços que amparam os modos não motorizados**, alinhando-se ao que se prevê no Plano Diretor e à elaboração do PlanMob e do projeto do VLT.



CANTEIROS DE ÁRVORES COMO ESTRUTURAS DE DRENAGEM
GRELHA METÁLICA
RALO ALTO, CANTEIRO COMO JARDIM DE CHUVA
CANALETAS LATERAIS
SISTEMA TRADICIONAL DE COLETA PLUVIAL

PASSAGEM EM NÍVEL

Terminais muito movimentados por todo o país têm travessias de pedestres no mesmo nível dos ônibus, em faixas sinalizadas, sem que haja conflito nisto. As velocidades dos veículos são baixas no terminal e o pedestre não deve ser obrigado a travessias elevadas. Desta forma, o terminal de ônibus não é um obstáculo à vitalidade do Eixo mas um recurso bem-vindo.

NOVO CENTRO

O rebaixamento do ramal ferroviário permite a conexão espacial entre os lados que dividia. A desativação do grande pátio de manobras da linha férrea abre a possibilidade de transformação na região central. O plano diretor guia esse processo com o parcelamento do solo e a liberação de potencial construtivo de modo a custear intervenções públicas a partir do desenvolvimento imobiliário da área, como um novo terminal intermodal – um esforço para constituir sobre o passado ferroviário e industrial da histórica cidade Jardim, uma nova fase urbanística através da criação do Novo Centro. Neste projeto é praça urbana integra dois papéis principais: o social e o ecológico.

CENTRO ESPORTIVO

É preciso diversificar o uso deste espaço no cotidiano, para que ele atraia público e seja fonte de animação, lazer e gere trabalhos e recursos para a cidade. Treinos de corridas, aulas de ginástica, prática de skate e outras atividades esportivas e recreativas – para todas as idades – são compatíveis com a estrutura instalada. Os estacionamentos não devem apenas abrigar carros mas **food trucks**, brinquedos infláveis e outras estruturas que tragam as pessoas. Os estudantes e funcionários da UEM já são um público. O antigo restaurante popular será o portal de entrada e também poderá acolher a chamada economia criativa, com **startups** e **coworkings** funcionando nos espaços construídos que estão sem uso, impulsionando a carreira de jovens e jovens-adultos.

CENTRO CÍVICO E RELIGIOSO: PRAÇA DA CATEDRAL E PRAÇA DEPUTADO RENATO CELIDÔNIO

Na primavera da cidade-jardim, o centro é um parque aberto, acolhedor ao pedestre. As praças da Catedral e Renato Celidônio deverão funcionar em conjunto: com gramados, espaços de estar, quiosques de lanche, encontros, circuitos de corridas, passeios de bicicleta e animação. A vida urbana cria oportunidades de trabalho e desenvolvimento.

AVENIDA GETÚLIO VARGAS

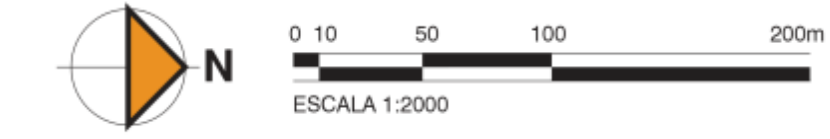
A transformação e o adensamento residencial contribuíram para aumentar a vitalidade dos espaços públicos. Assim, o projeto prevê uma via de tráfego compartilhado e espaços exclusivos para o pedestre. A arborização é incrementada e as grelhas na base das árvores são peça chave para ampliar os espaços de estar e de circulação e para resolver a drenagem pluvial. Cafés, restaurantes, mercados e lojas são fundamentais para a ativação plena da avenida como boulevard.

PRAÇA RAPOSO TAVARES

Os dois trechos, conectados por passagem em nível, funcionam como uma grande praça. O anfiteatro foi redesenhado, integrado à vegetação e funciona como um piso esculpido e um espaço de estar, mesmo quando não houver apresentações. Atrás dele fica a fonte luminosa com jatos que também podem refrescar as crianças nos dias de calor.

TRAVESSA JORGE AMADO

Resquício das atividades industriais que antes tomavam lugar na região central, sobretudo pela preservação de sua morfologia: uma passagem que antes conectava o pátio ferroviário com a zona de armazéns. É lugar do estar, de atividades comerciais, da alimentação, da pausa urbana entre as camadas do tempo e da memória.

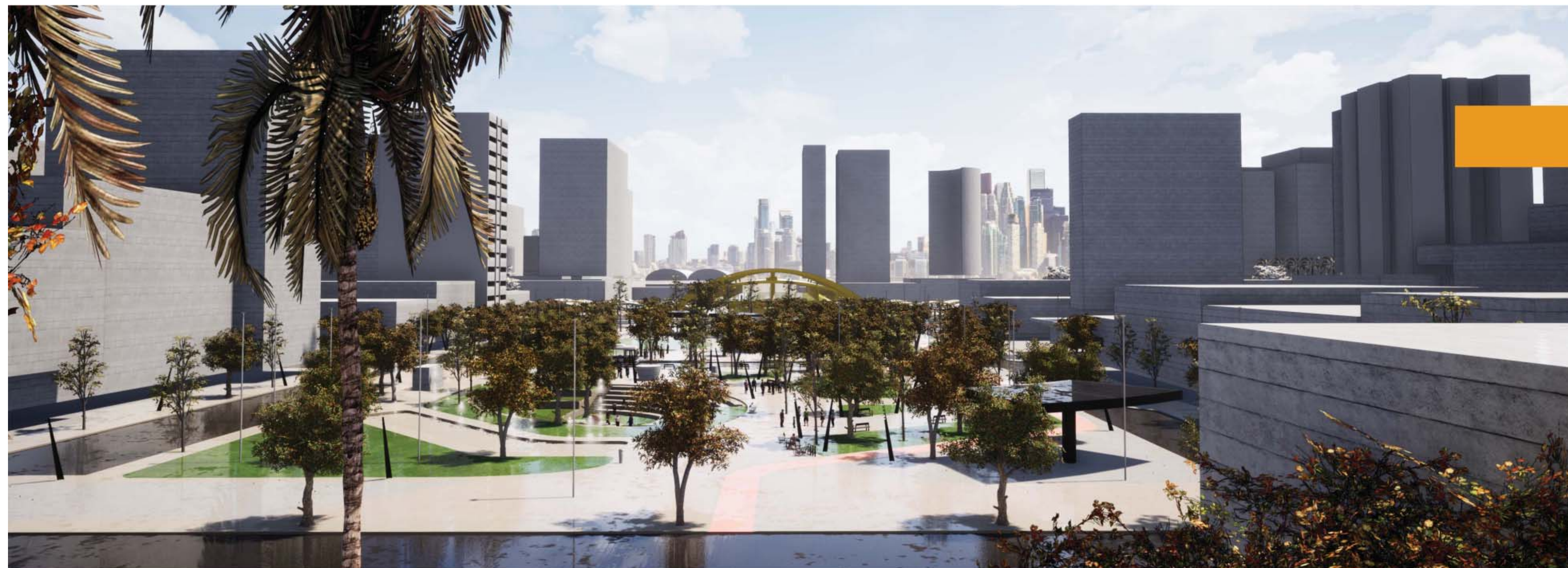


CONCURSO PÚBLICO NACIONAL DE ESTUDO PRELIMINAR PARA A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DO EIXO MONUMENTAL DE MARINGÁ



CAMPO PARA IDENTIFICAÇÃO DOS CLASSIFICADOS APÓS DIVULGAÇÃO DO RESULTADO

01/05



A PRIMAVERA NA CIDADE-JARDIM

– RECONQUISTA DOS ESPAÇOS URBANOS E DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO

Avenida Presidente Getúlio Vargas e Praça Raposo Tavares

CENTRO DE USO MISTO

O projeto não foi feito para a configuração e volumetria atuais da Av. Getúlio Vargas, mas para a situação futura – entendendo que, a transformação, a verticalização e o adensamento residencial de seu entorno, ainda majoritariamente horizontal, são interessantes para a cidade. O aumento na variedade de usos nessa área contribuirá para aumentar a vitalidade de seus espaços públicos.

É sugerida ao poder municipal a adoção de diretrizes para essa ocupação de maneira que exista equilíbrio e qualidade na relação do espaço livre com o espaço construído.

ANIMAÇÃO E DIVERSIDADE

É recomendável que as edificações novas dediquem parte de sua fachada a comércio e a serviços. O primeiro pavimento pode ser dedicado a comércio e coroado com uma sobreloja, também aberta à rua, para serviços. A intervenção urbanística no espaço público cria para a Av. Getúlio Vargas grande potencial para a instalação de cafés, restaurantes, mercados e lojas de alto valor agregado. A gradativa sucessão imobiliária local deverá reconhecer esse potencial, que é fundamental para a ativação plena da avenida como boulevard.

COMPARTILHAMENTO VIÁRIO

A estratégia de compartilhamento viário da Av. Getúlio Vargas consiste na criação de uma faixa de tráfego compartilhado, permitida apenas para veículos de moradores exclusivamente para trânsito para as garagens e veículos oficiais em atendimento à população local.

Ainda que seja pouco tráfego, fica determinado o eixo a ser usado por veículos automotores. Não é o modelo pleno de compartilhamento, mas parcial: há uma faixa que é proibida ao carro e não ao pedestre, entendendo que mesmo em baixa velocidade, o carro ainda constitui um elemento incômodo. A faixa permitida aos veículos automotores foi reduzida ao limite mínimo. Operações de carga e descarga devem ocorrer em horários regulados, exclusivamente nessa faixa, que recebe pavimento resistente para tal.

CICLOVIA

Para o convívio entre ciclistas, inclusive com bicicletas elétricas, com velocidades mais altas, é interessante a adoção de uma ciclovia dedicada, segundo o modelo de segregação de automóveis com leve rebaixamento e guias inclinadas que podem ser atravessadas sem problema em qualquer sentido em baixa declividade, com áreas de resguardo para evitar a possibilidade de acidentes.

VLT

O possível futuro VLT foi posicionado coroando o eixo de palmeiras imperiais, com um sentido em cada lado, passando sobre área gramada. Esse gramado é estruturado com blocos em pisograma, para aumentar a acessibilidade sem comprometer sua permeabilidade ou seu caráter de gramado. Esse trecho fica sob a frondosa sombra de uma sequência de *Caesalpinia ferrea* (pau-ferro). Amenidades como bancos e mesas são instaladas. A área gramada receberá, inicialmente, mesas e bancos, criando no canteiro central um ambiente uniforme e pacato no meio urbano até que, no momento da instalação do VLT, estes serão realocados para o canteiro central e boulevard.

A implantação do VLT pode seguir os exemplos de cidades como Nantes e Lyon, onde o veículo se integra de forma limpa na paisagem e não causa de forma alguma conflito de usos pedestres.

O pisograma contribui para o aumento da permeabilidade mas também para desestimular a passagem de bicicletas nesse trecho. Assim, apesar da acessibilidade e do espaço agradável, o ciclista tem, por conta da rugosidade do piso, um lembrete tátil no guidão para que use pisos de menor resistência. A textura do piso, menos liso, contribui para que as bicicletas circulem em velocidades mais baixas e mais compatíveis com o convívio com pedestres.

DRENAGEM

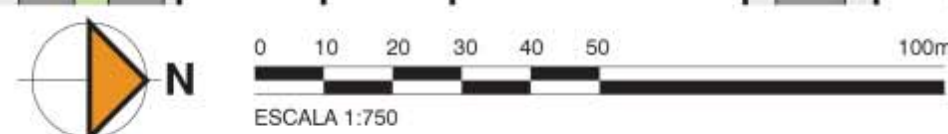
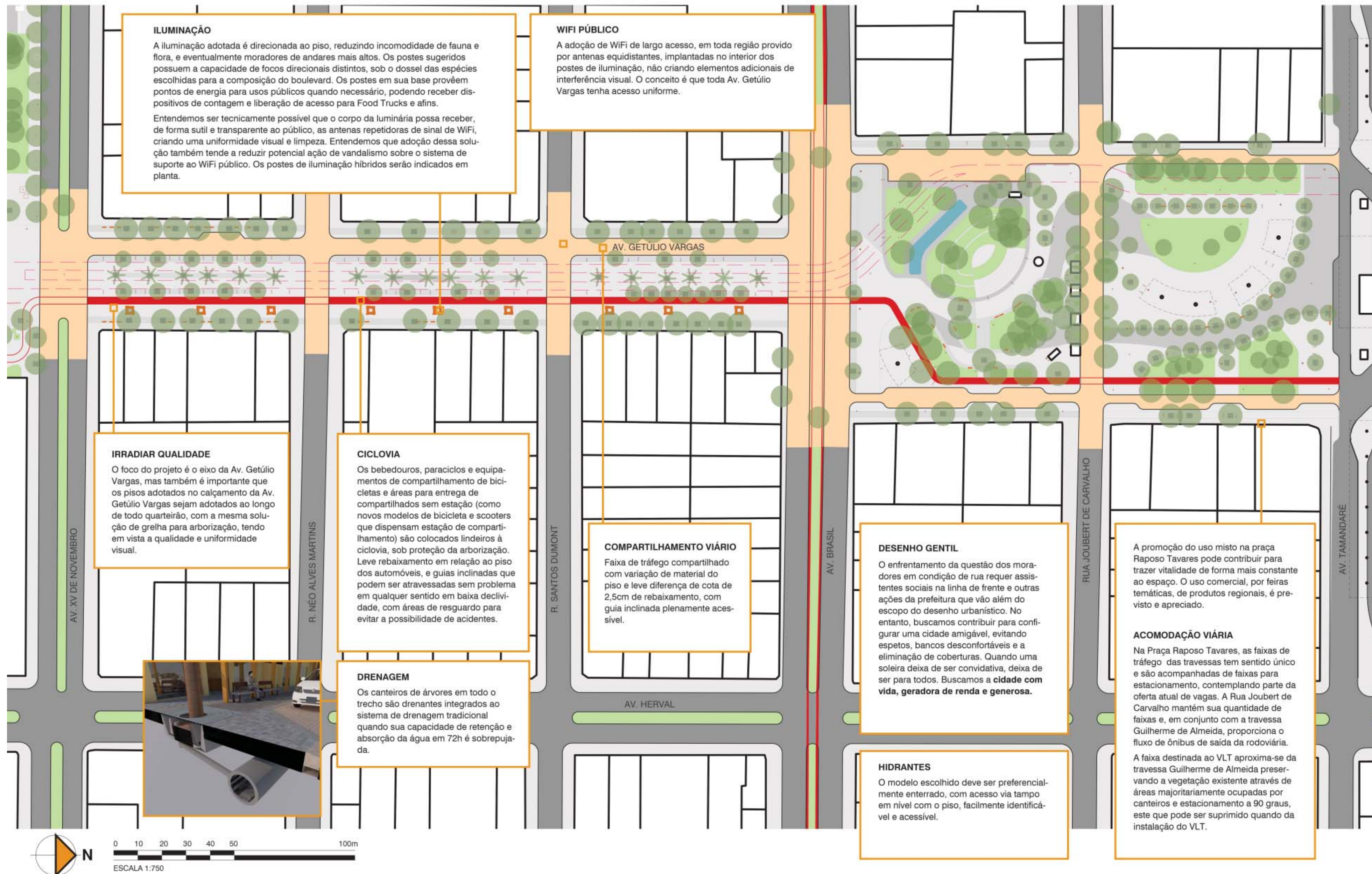
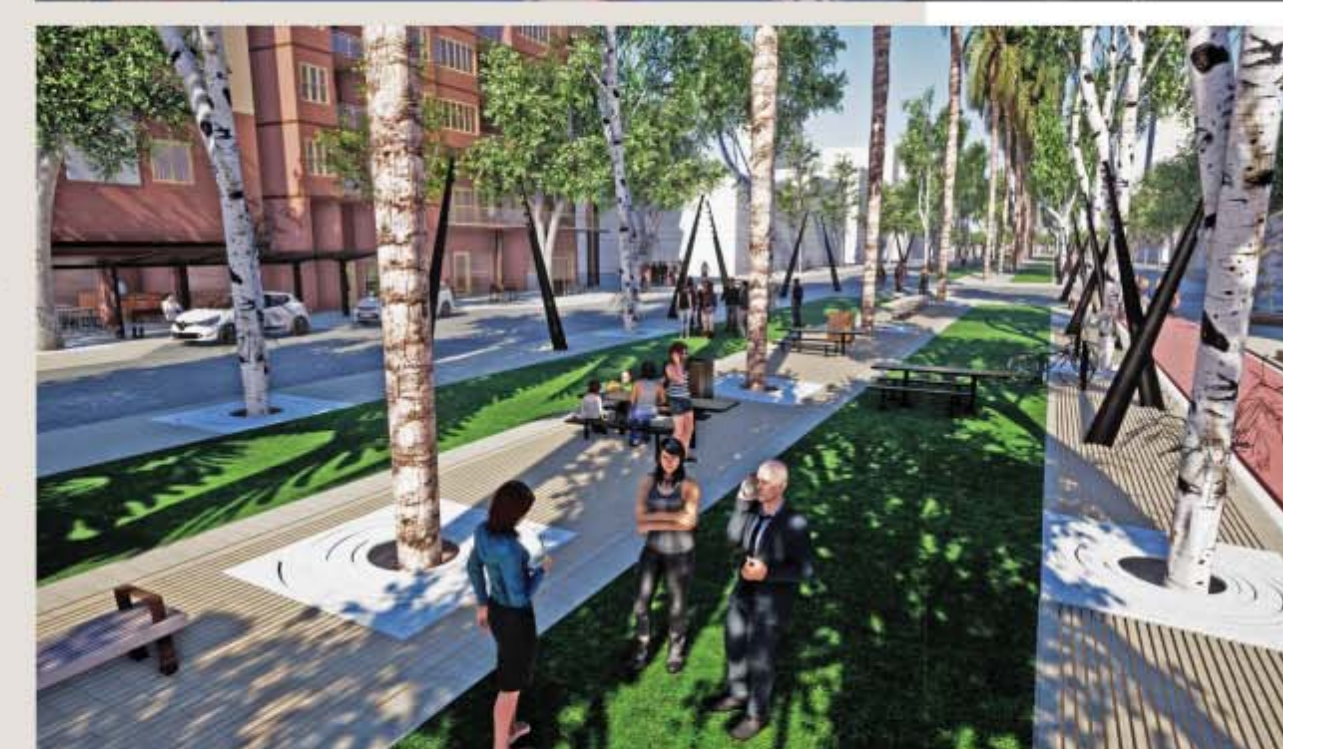
Os canteiros, seguindo uma diretriz adotada para todo projeto, são drenantes e integrados ao sistema de drenagem tradicional quando sua capacidade de retenção e absorção da água é sobrepajada. Os pisos alinhados aos canteiros receberão tratamento de canaletas que direcionam a água desses pisos aos canteiros. Não é possível calcular a capacidade e o volume a ser retido sem informações sobre as propriedades do solo, sendo aqui apresentados em caráter exemplificativo.

ÁRVORES

O presente desenho acata as posições atuais da arborização, compatibilizando os canteiros projetados com a situação existente. Entretanto, a substituição das *Tipuana tipu* se fará necessária após a implantação do projeto, quando estiverem perto de completar seu ciclo de vida. Nesse momento, recomenda-se que a espécie seja substituída por *Jacaranda mimosifolia* ao canteiro. A arborização da praça Raposo Tavares, na qual se inclui a quadra da antiga rodoviária, é mantida e complementada por ipês e outras espécies nativas e ornamentais.

A grelha na base das árvores cumpre o papel de adequar a diferença entre o tamanho do canteiro e o do tronco. Com a grelha, o canteiro generoso – capaz de prover drenagem e lidar com a poluição difusa – se torna compatível com o piso plenamente acessível e caminhável. Para a manutenção do projeto deve ser adotado o corte e o replantio programado das árvores, para que elas propiciem máximo potencial de captura de carbono, serviços ambientais e de amenidade urbana. Não se deve permitir que uma árvore chegue à morte em via pública, com potencial de risco às pessoas e ao patrimônio público e privado.

Essa determinação não é uniforme, sendo relativa a cada espécie e sujeita ao oportunismo de equilibrar os tempos de vida e de crescimento, a configuração do projeto urbanístico e a necessidade de sombreamento e deve ser feita com planejamento e acompanhamento técnico.





Conexão e cultura – Novo Centro e Travessa Jorge Amado

NOVO CENTRO

O Plano Diretor previu a destinação pública desta área no centro do eixo, no prolongamento da avenida Getúlio Vargas, para atividades culturais recreativas e de lazer. Com isso, não só a cidade ganha conexão entre a região norte e sul, o que é celebrado com a construção de um monumento exatamente em sua região central, como o trecho de seu eixo monumental passa a ser virtualmente integrado, passível de ser percorrido sem interrupções e ganhando também um novo status simbólico.

Com a concentração de investimentos na região, o trecho passa a estar vinculado ao maior número de lançamentos imobiliários de Maringá. Diante do crescimento no adensamento construtivo e populacional, a demanda por espaços livres qualificados ganha corpo, tornando-o infraestrutura pública necessária para o desempenho da vida urbana cotidiana.

A destinação pública do área central da gleba Novo Centro passa a ter dois fins principais: parte dela destinada à implantação de equipamento cultural, que será objeto de concurso futuro, e parte à constituição de espaço livre público integrado ao eixo monumental.

CONEXÃO

Além de ser responsável pela conexão no sentido Norte-Sul, um simbolismo que aqui é concretizado pela **conexão entre o futuro terminal intermodal e o centro olímpico**, a este espaço também cabe a **articulação entre as formas lindas dos edifícios de uso misto existentes e o equipamento cultural a ser implantado**.

Assim, assume o caráter de praça urbana. Esta vocação foi presumida inclusive no projeto elaborado por Oscar Niemeyer para a região, que a denominou "Agora". O lugar da conexão pode ser também o lugar do encontro.

É proposta uma praça urbana capaz de integrar dois papéis principais, um social e outro ecológico. Socialmente passível de intensa ocupação e apropriação pública, ecologicamente responsável por **drainagem e percolação de águas urbanas, assim como pela presença de vegetação**.

SOMBRA

O sucesso na apropriação dos espaços livres pode surgir quando se abandona a sua **excessiva programação específica e se busca propiciar um conjunto de oportunidades**. Oferecer sombra num contexto subtropical como o de Maringá, é uma forma de oferecer essas oportunidades.

Na Praça Novo Centro a sombra é encontrada sob uma cobertura construída, com número reduzido de apoios, liberando a área de piso para diversas atividades. A cobertura vegetal de grande porte, a ser plantada na praça proposta, também sombreada transições espaciais importantes, sugerindo delimitação a diferentes recintos espaciais ao mesmo tempo que permite a visualização entre eles.

Buscando compatibilizar as funções ecológicas e sociais propostas, as grelhas de piso são utilizadas ao redor dos elementos vegetais como recurso que permite a presença mais intensa de áreas permeáveis sem que a intensidade de uso esteja comprometida.

TRAVESSA JORGE AMADO

Após a profunda transformação pela qual passou a cidade com o rebaixamento da linha férrea, a travessa Jorge Amado tornou-se um significativo resquício das atividades industriais que antes tomavam lugar na região central. Ela passa a ser uma **via de pedestres** que conecta o novo centro da cidade ao centro olímpico e mantém alguns dos antigos armazéns já também ressignificados, como o Mercado de Maringá que agora não oferece apenas produtos agrícolas, mas conta com bares e restaurantes.

A **requalificação reelabora a relação harmônica entre o armazém e a travessa, com o primeiro abrindo-se para a segunda**.

A Travessa Jorge Amado, como elemento de um percurso sensorial, tem a característica espacial de dar a ver a espessura do tempo. **Percorrê-la é antes de mais nada viver a partir dessas outras memórias**. Mas é também confrontar-se com outras camadas de outras temporalidades que foram obrigadas a se relacionar de alguma forma a essa configuração espacial pré-existente. Relação mediada pela ostensiva presença de fechamentos, muros que se contrapõem à própria abertura do mercado.

MEMÓRIA

O caráter que se pretende propor para a travessa é o de espaço não estabelecido, enriquecido para que diversas atividades aconteçam de diferentes maneiras.

Sua morfologia carrega uma história, uma memória e induz um tipo específico de movimento, mas propõe-se aqui soluções da arquitetura da paisagem como suporte de outras possibilidades, a travessa não é apenas o lugar da passagem rápida. É também o lugar do estar, do exercício de atividades comerciais, da alimentação, do lazer urbano e da pausa.

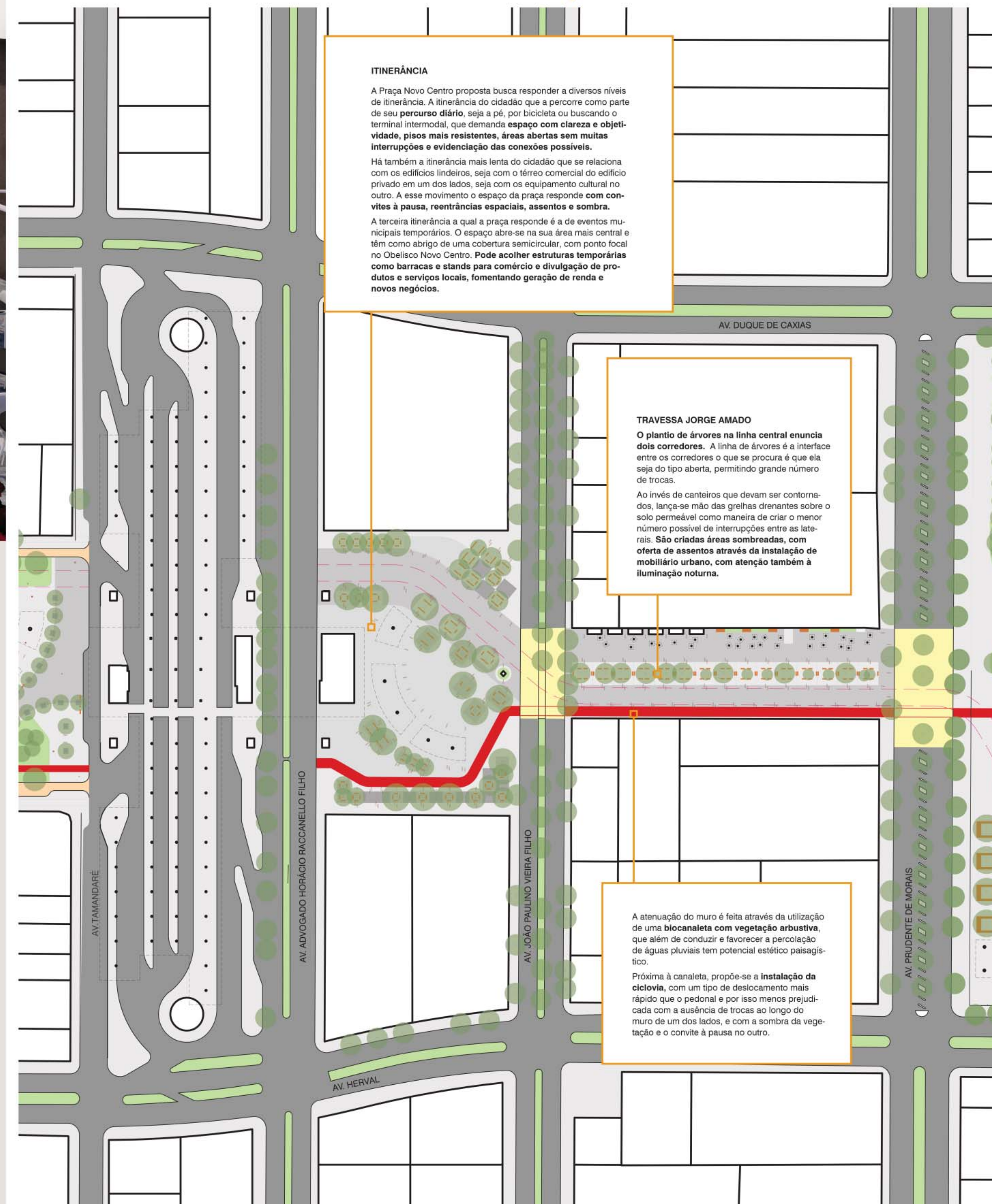
INTERFACES

A ênfase axial da travessa é o tema central na constituição do espaço. A negociação entre os planos verticais se dá a partir do eixo.

De um lado do fechamento, está a ciclovia. Na outra parede, estão previstas aberturas na área do Mercado de Maringá na região mais próxima do estádio olímpico. Na área mais próxima ao Novo Centro volta a ser um fechamento. Aqui se propõe ativar essa parede através da instalação de módulos temporários para atividades comerciais, replicando a relação já estabelecida com o Mercado, ainda que com menor intensidade, ao longo do eixo da travessa como um todo.

A PRIMAVERA NA CIDADE-JARDIM

– RECONQUISTA DOS ESPAÇOS URBANOS E DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO



ITINERÂNCIA

A Praça Novo Centro proposta busca responder a diversos níveis de itinerância. A itinerância do cidadão que a percorre como parte de seu **percurso diário**, seja a pé, por bicicleta ou buscando o terminal intermodal, que demanda **espaço com clareza e objetividade, pisos mais resistentes, áreas abertas sem muitas interrupções e evidência das conexões possíveis**.

Há também a itinerância mais lenta do cidadão que se relaciona com os edifícios lindos, seja com o térreo comercial do edifício privado em um dos lados, seja com o equipamento cultural no outro. A esse movimento o espaço da praça responde com **convites à pausa, reentrâncias espaciais, assentos e sombra**.

A terceira itinerância a qual a praça responde é a de eventos municipais temporários. O espaço abre-se na sua área mais central e tem como abrigo de uma cobertura semicircular, com ponto focal no Obelisco Novo Centro. **Pode acolher estruturas temporárias como barracas e stands para comércio e divulgação de produtos e serviços locais, fomentando geração de renda e novos negócios**.

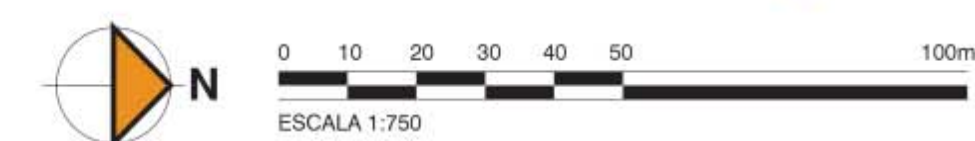
TRAVESSA JORGE AMADO

O **planteio de árvores na linha central enuncia dois corredores**. A linha de árvores é a interface entre os corredores o que se procura é que ela seja do tipo aberta, permitindo grande número de trocas.

Ao invés de canteiros que devam ser contornados, lança-se mão das grelhas drenantes sobre o solo permeável como maneira de criar o menor número possível de interrupções entre as laterais. **São criadas áreas sombreadas, com oferta de assentos através da instalação de mobiliário urbano, com atenção também à iluminação noturna**.

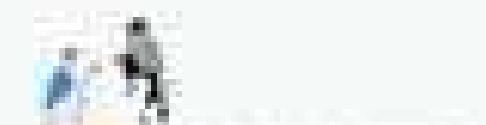
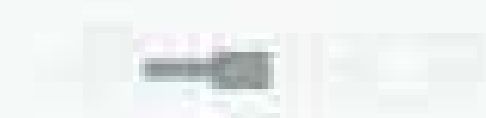
A atenuação do muro é feita através da utilização de uma **biocaneta com vegetação arbustiva**, que além de conduzir e favorecer a percolação de águas pluviais tem potencial estético paisagístico.

Próxima à caneta, propõe-se a **instalação da ciclovia**, com um tipo de deslocamento mais rápido que o pedonal e por isso menos prejudicada com a ausência de trocas ao longo do muro de um dos lados, e com a sombra da vegetação e o convite à pausa no outro.

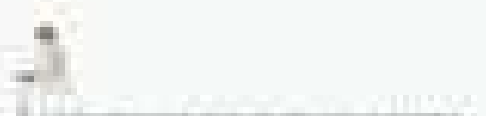


TRECHO CD

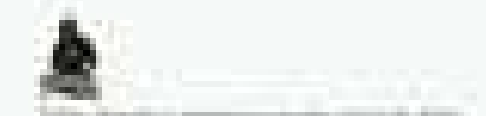
Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



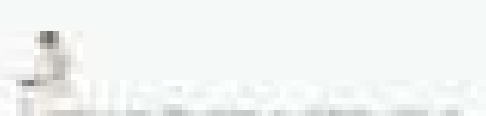
Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



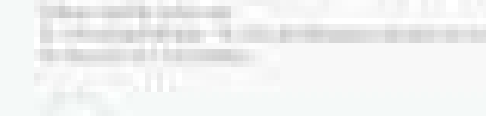
Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



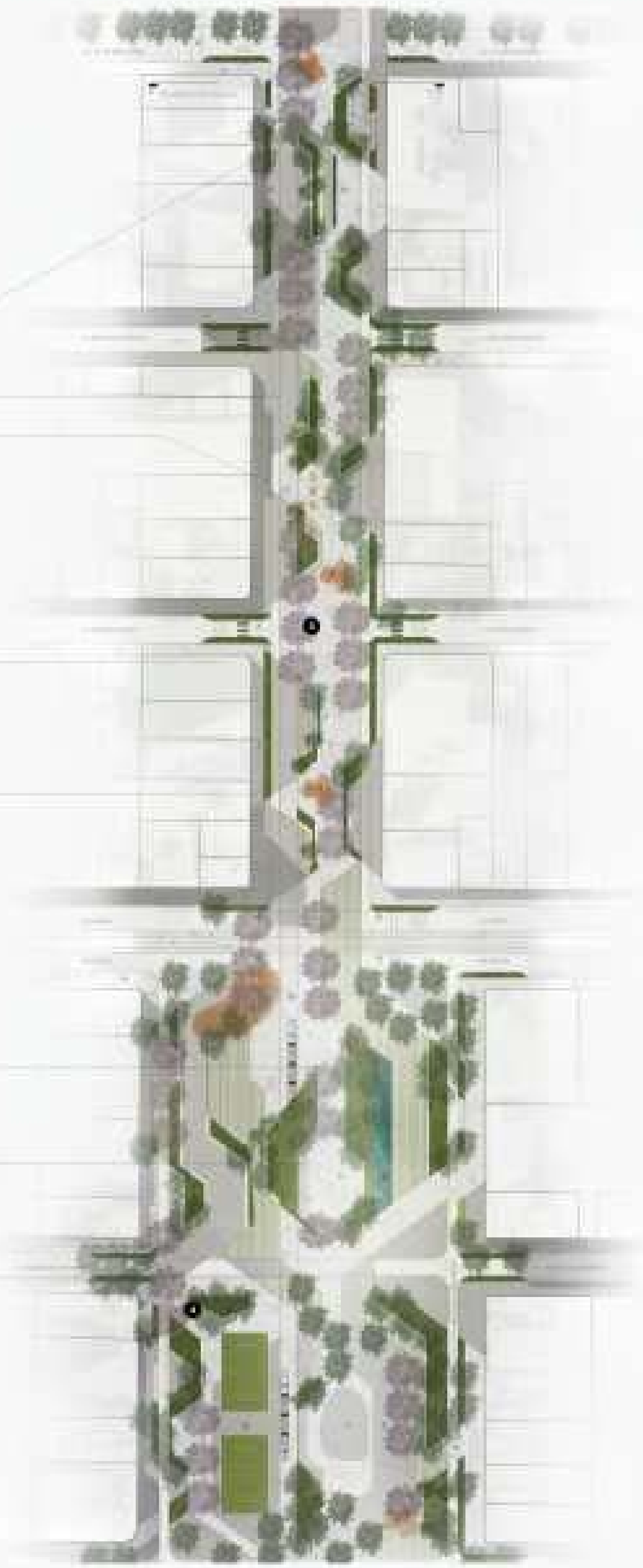
Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



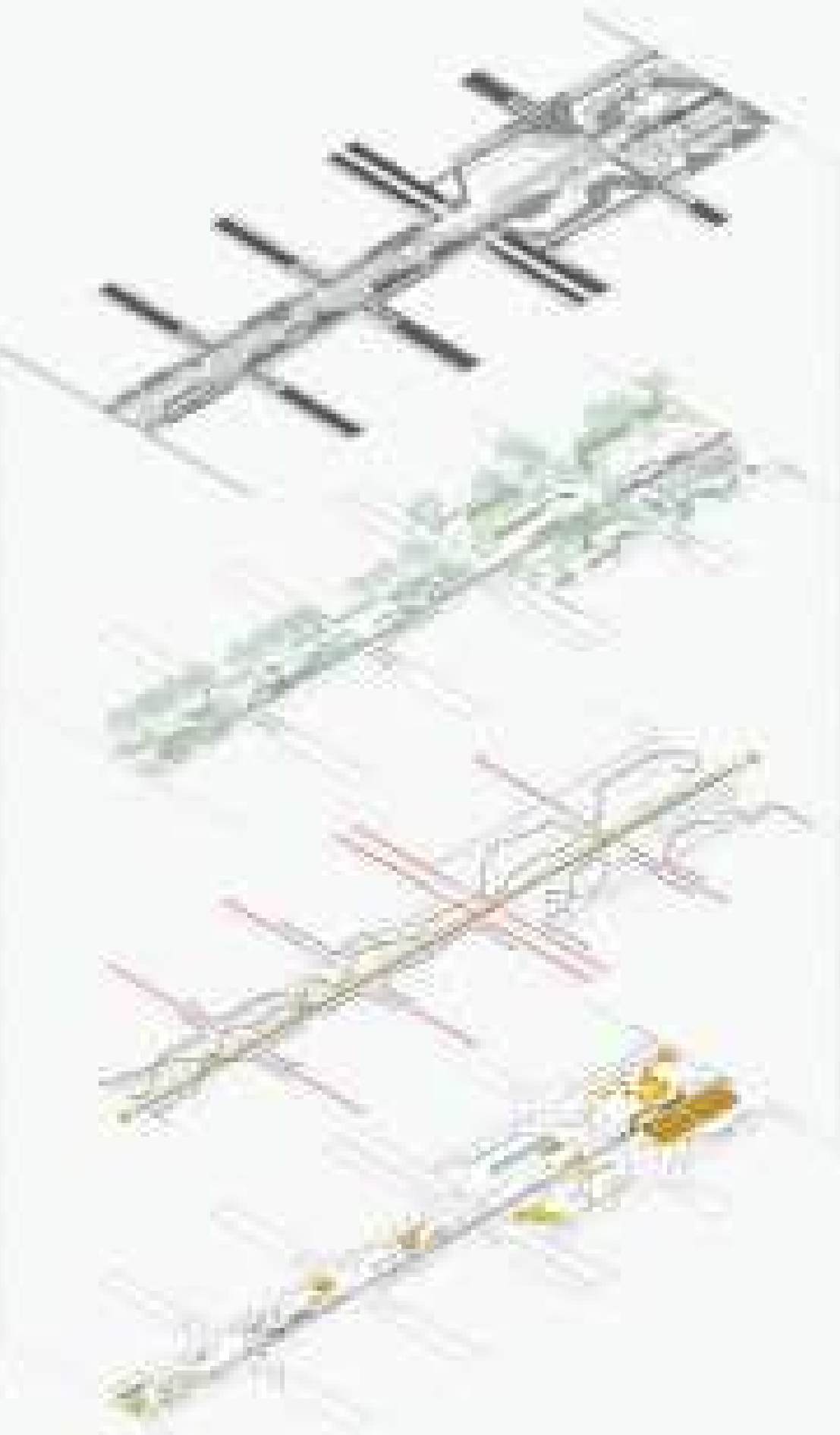
Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.



- Legenda**
- PROPOSTA DE MOBILIDADE**
- PROPOSTA DE PLANTIO**
- PROPOSTA DE ILUMINAÇÃO**
- PROPOSTA DE ESTACIONAMENTO**



MÓBILIDADE

Este trecho CD apresenta um alinhamento de edifícios de 12 metros de largura, com fachadas de 12 metros de altura. O alinhamento dos edifícios é regular, com fachadas de 12 metros de altura.

MODERAÇÃO DO TRÁFEGO

Proposta de moderação do tráfego para o trecho CD, incluindo medidas para reduzir a velocidade dos veículos e melhorar a segurança dos pedestres e ciclistas.

- 1. REDUÇÃO DA VELOCIDADE:** Instalação de placas de velocidade máxima de 30 km/h e pintura de pavimento para reduzir a velocidade.
- 2. SEPARAÇÃO DE VIAS:** Criação de faixas exclusivas para pedestres e ciclistas, com sinalização adequada.
- 3. ILUMINAÇÃO:** Instalação de postes de iluminação para melhorar a visibilidade durante a noite.
- 4. SINALIZAÇÃO:** Instalação de placas de sinalização para alertar os motoristas sobre a presença de pedestres e ciclistas.

ESCALA DO PEDESTRE

Proposta de escala do pedestre para o trecho CD, incluindo medidas para melhorar a experiência dos pedestres e tornar o espaço mais convidativo.

- 1. SINALIZAÇÃO:** Instalação de placas de sinalização para orientar os pedestres.
- 2. PLANTIO:** Instalação de árvores e arbustos para melhorar o ambiente urbano.
- 3. MOBILIDADE:** Criação de caminhos para pedestres e ciclistas, com sinalização adequada.

ESTACIONAMENTOS

Proposta de estacionamentos para o trecho CD, incluindo medidas para melhorar a acessibilidade e a segurança dos veículos estacionados.

Modalidade	Quantidade	Valor	Total
1. Estacionamento para pedestres	20	10	200
2. Estacionamento para bicicletas	10	5	50
3. Estacionamento para veículos	10	10	100
Total	40	25	350

TRECHO EF

Este trecho compreende o espaço público existente entre o Parque Municipal e o Parque da Juventude, localizados no eixo monumental de Maringá. O projeto visa a requalificação deste espaço, promovendo a integração entre os parques e criando um ambiente urbano mais agradável e seguro para os cidadãos.

Este trecho compreende o espaço público existente entre o Parque Municipal e o Parque da Juventude, localizados no eixo monumental de Maringá. O projeto visa a requalificação deste espaço, promovendo a integração entre os parques e criando um ambiente urbano mais agradável e seguro para os cidadãos.

Este trecho compreende o espaço público existente entre o Parque Municipal e o Parque da Juventude, localizados no eixo monumental de Maringá. O projeto visa a requalificação deste espaço, promovendo a integração entre os parques e criando um ambiente urbano mais agradável e seguro para os cidadãos.

Este trecho compreende o espaço público existente entre o Parque Municipal e o Parque da Juventude, localizados no eixo monumental de Maringá. O projeto visa a requalificação deste espaço, promovendo a integração entre os parques e criando um ambiente urbano mais agradável e seguro para os cidadãos.

Este trecho compreende o espaço público existente entre o Parque Municipal e o Parque da Juventude, localizados no eixo monumental de Maringá. O projeto visa a requalificação deste espaço, promovendo a integração entre os parques e criando um ambiente urbano mais agradável e seguro para os cidadãos.

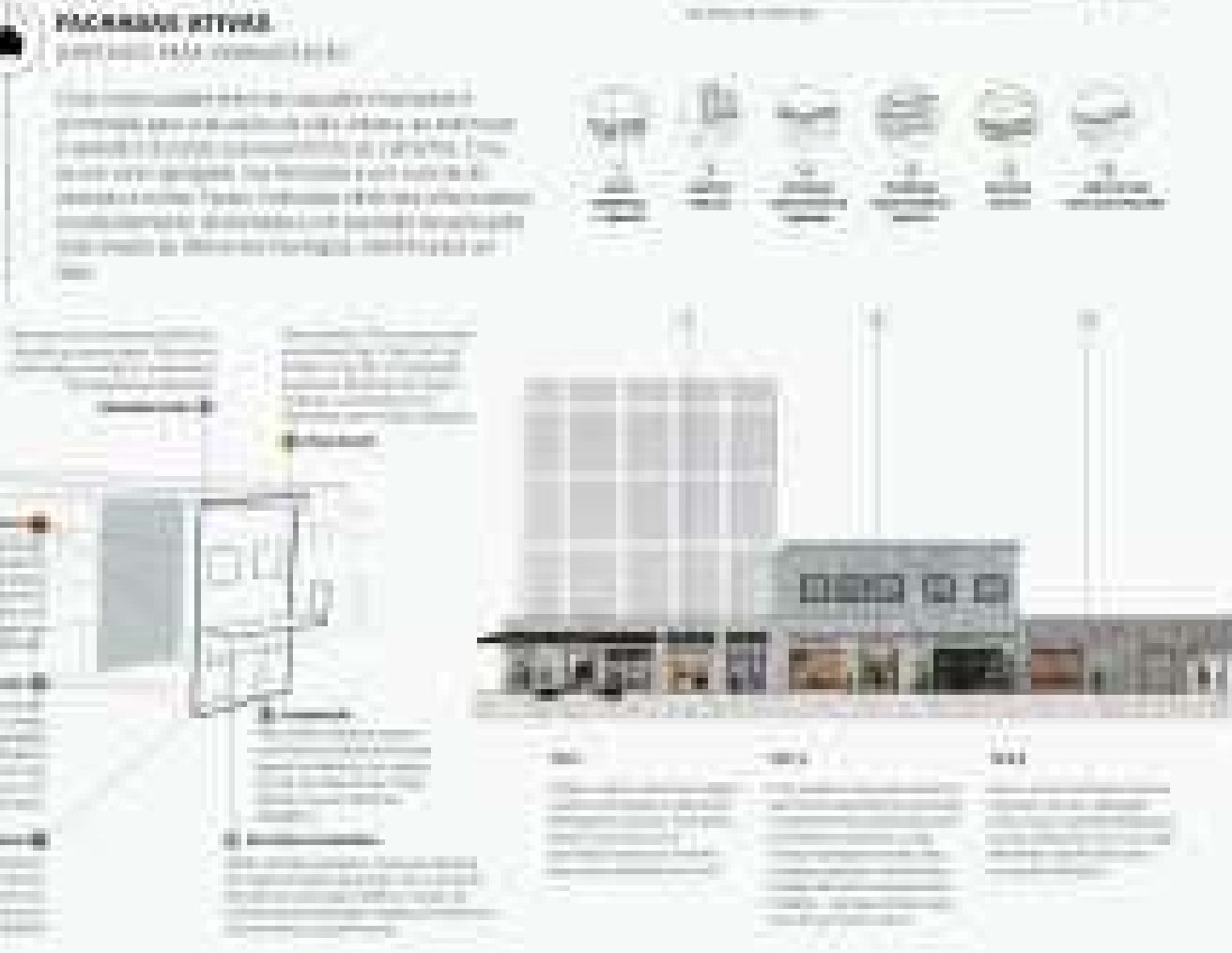


1 INFRAESTRUTURA ATIVA

Este capítulo aborda a infraestrutura ativa, que inclui a criação de espaços públicos, a melhoria da infraestrutura urbana e a promoção de atividades físicas e culturais. O objetivo é criar um ambiente urbano mais saudável e agradável para os cidadãos.

ATIVIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

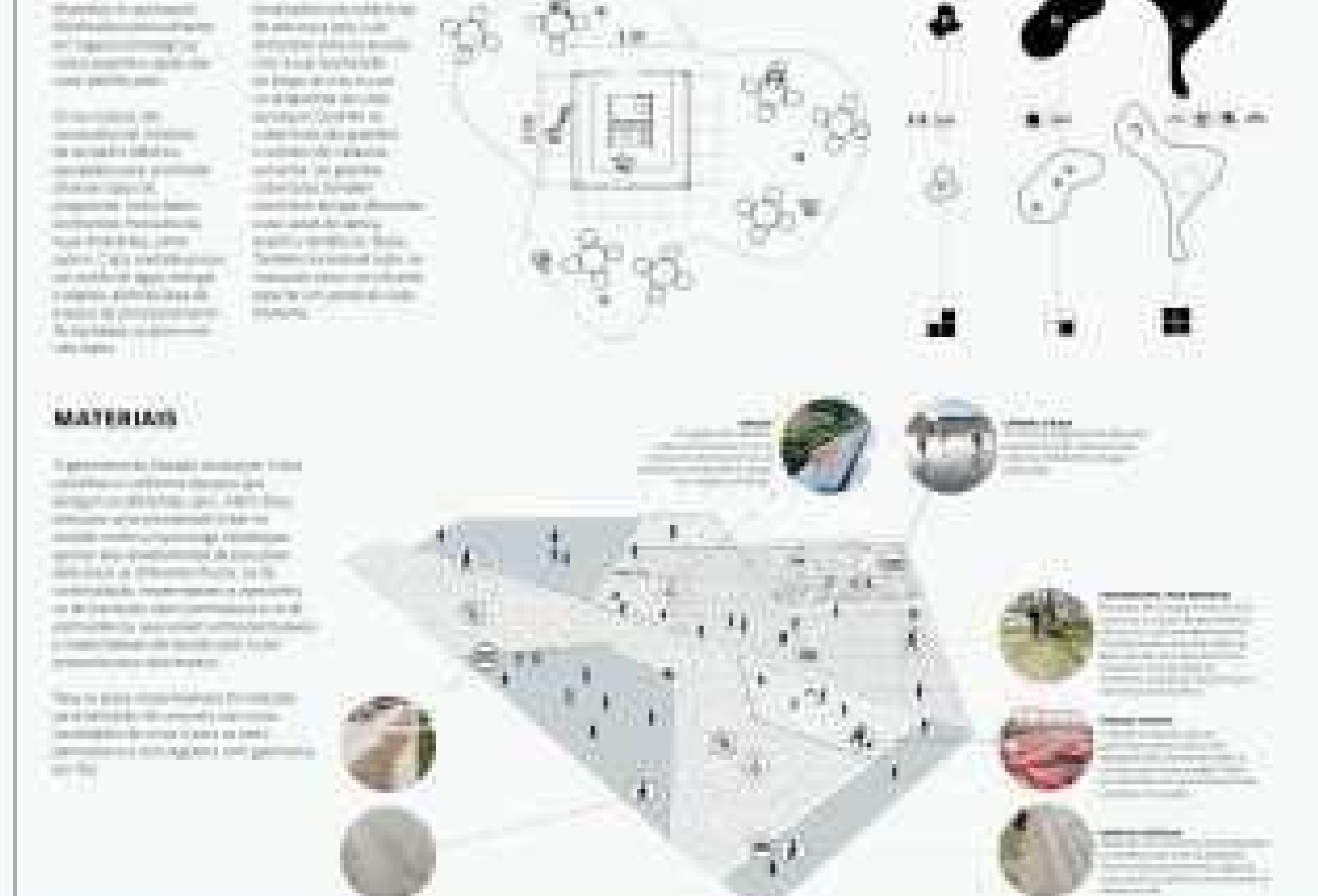
Este capítulo aborda a ativação do espaço público, que inclui a criação de espaços públicos, a melhoria da infraestrutura urbana e a promoção de atividades físicas e culturais. O objetivo é criar um ambiente urbano mais saudável e agradável para os cidadãos.



EQUIPAMENTOS



MATERIAIS





Legenda

A proposta de projeto para o Eixo Monumental de Maringá busca estabelecer um eixo de conexão entre o Centro Histórico e o Centro Novo, promovendo um espaço público de qualidade e sustentável.

Os eixos de conexão são definidos por caminhos que permitem a circulação de pedestres, bicicletas e veículos, promovendo a integração entre os diferentes setores da cidade.

Para que o planejamento seja sustentável, é necessário considerar a preservação do meio ambiente, a utilização de materiais locais e a adoção de práticas construtivas sustentáveis.

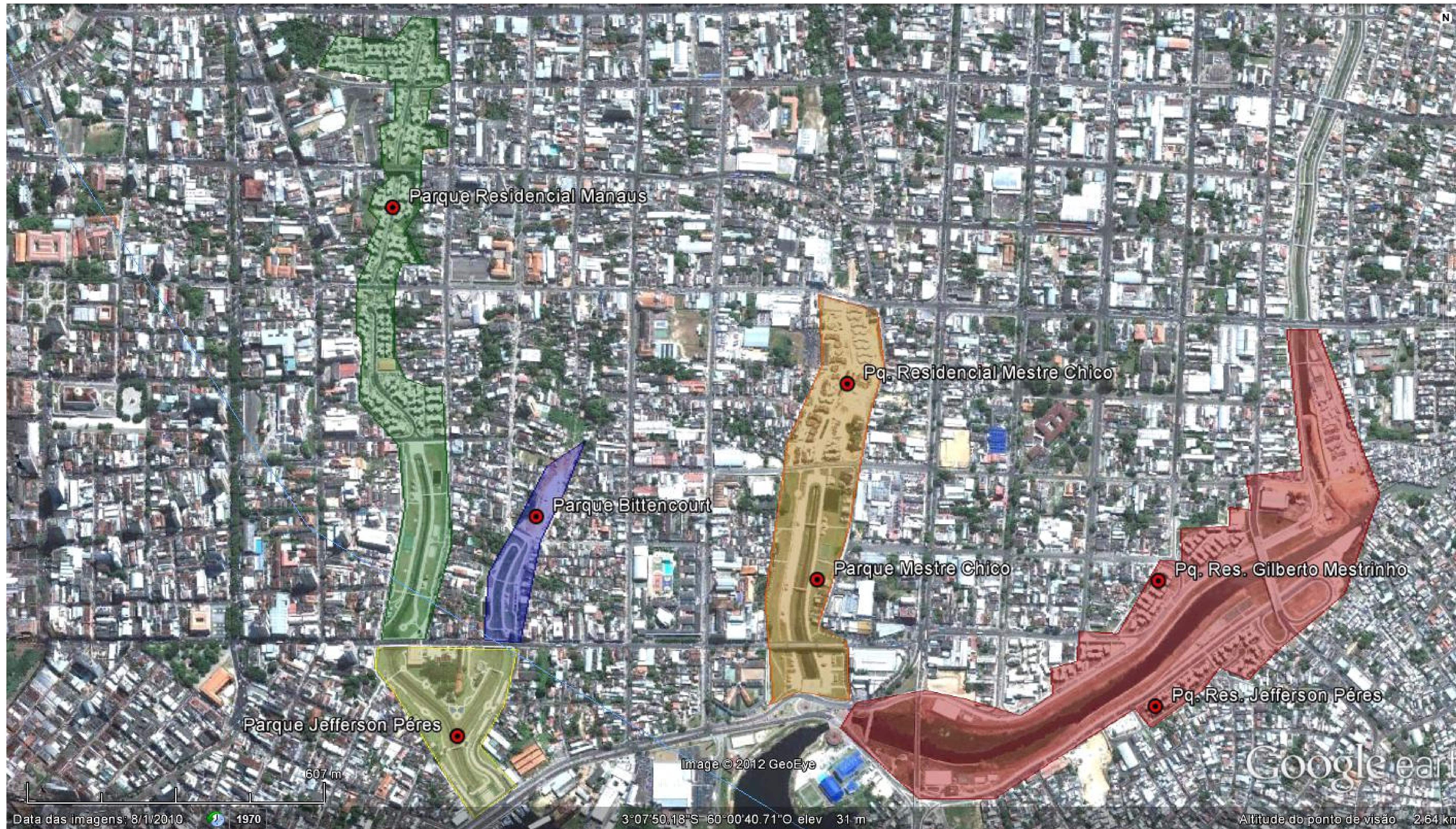
Legenda das Plantas:

- Árvore de sombra: Plátano, Eucalipto, Jacarandá, Ficus, etc.
- Árvore ornamental: Flor-de-sabão, Magnólia, etc.
- Arbusto: Rosas, Hibiscus, etc.
- Gramíneas: Capim, etc.
- Plantas anuais: Flores, etc.

Diagramas Complementares:

- Diagrama de Circulação:** Mostra as rotas de pedestres, bicicletas e veículos.
- Diagrama de Áreas:** Destaca as áreas de intervenção e as áreas de preservação.
- Diagrama de Paisagem:** Apresenta a distribuição das diferentes espécies vegetais.

Prosamim Manaus



Parque Residencial Manaus

Pq. Residencial Mestre Chico

Parque Bittencourt

Parque Mestre Chico

Pq. Res. Gilberto Mestrinho

Parque Jefferson Péres

Pq. Res. Jefferson Péres

Image © 2012 GeoEye

Google earth

Data das imagens: 8/1/2010 1970

3°07'50.18"S 60°00'40.71"O elev 31 m

Altitude do ponto de visão 2.64 km























GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS



Helio Mitica –Terra Urbanismo



**CONCURSO PRÉVIO EM 2004 PARA ÁREA DE 878 MIL METROS QUADRADOS
GANHADORES: EUCLIDES OLIVEIRA, CAROLINA DE MELO E DANTE FURLAN**

Apresentação Jardim das Perdizes



**ESPAÇOS ACESSÍVEIS
E
POUCO
QUALIFICADOS**



Av. Marquês de São Vicente

Av. Nicolas Boer

COMO FAZER
ESPAÇOS ACESSÍVEIS
E QUALIFICADOS?







UM PARQUE COMO EXTENSÃO DOS EDIFÍCIOS







NAS PRIMEIRAS 48 HORAS FORAM COMERCIALIZADAS 376 UNIDADES,
CORRESPONDENDO A 86% DO TOTAL LANÇADO
ATÉ O ENCERRAMENTO DA PRIMEIRA FASE,
REALIZADA ENTRE MARÇO E ABRIL DE 2013, FORAM VENDIDAS 92% DAS UNIDADES
VALOR GERAL DE VENDAS SUPERIOR A R\$ 5 BILHÕES



ÚLTIMO LANÇAMENTO – 2015 COMPLEXO TIME



Jardim das Perdizes. São Paulo. Imagem: Terra Urbanismo/ Helio Mitica. .



Parque Jardim das Perdizes, São Paulo. Foto: Francine Sakata, 2015..

Empreendimento Una Pelotas



Gleba de aproximadamente 19 Ha - próxima ao Shopping Pelotas

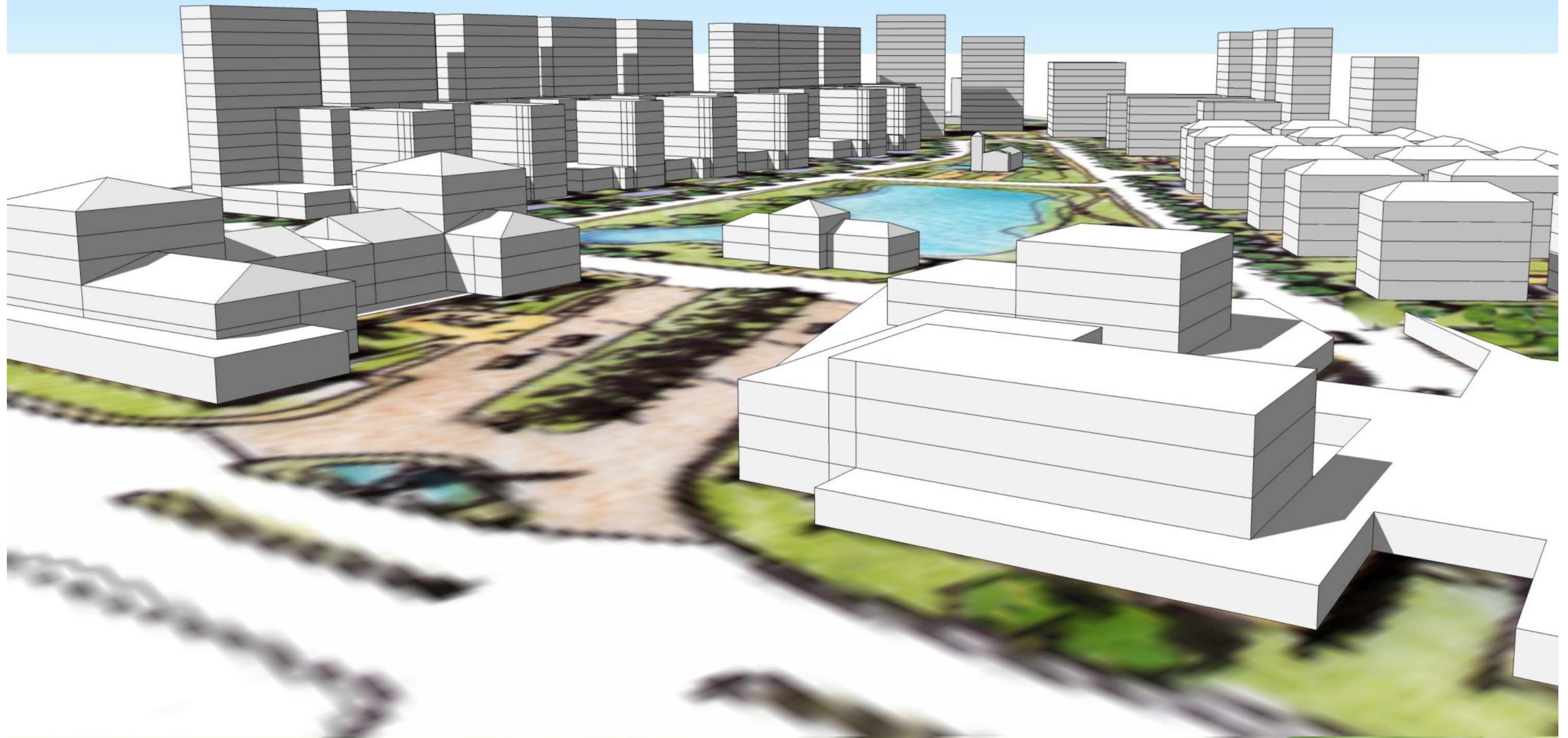
Bairro Planejado - Conceito





Urbanismo

Bairro Planejado - Perspectivas





Urbanismo

Bairro Planejado - Perspectivas





PERFIL DAS VIAS



IMPLANTAÇÃO GERAL
ESC. 1:1.000























