

Propostas para revitalização da área central de Brusque

Centro Universitário de Brusque – Unifebe
Acadêmicos de Arquitetura e Urbanismo

Agnes Mazzola Maurici
Alice Straetz
Amanda Maestri
Ana Rubia Cuchi
Ana Lara Sgrott
Bruna Brito Carvalho
Edilson Walter
Eduarda Fischer Marchiori
Elisi Maestri Heil
Emily Camille da Costa
Gabriele Taís Paza
Jaqueline Cavichioli
João Vitor Wippel
Lorena Correa de Arruda
Maisa Hodecker
Pâmela Fachini
Thalia Kulkamp
Yonna Rhazel Vitor

PROFESSORES E ORIENTADORES:
KAROL CARMINATTI E
ALEXSSANDRA DA SILVA FIDELIS

METODOLOGIA UTILIZADA

A partir do estudo inicial onde foi possível obter o diagnóstico completo da área de estudo localizada no bairro Centro I em relação ao "Padrão de Qualidade DOTS 3.0", foi possível salientar os pontos que mais necessitam de atenção neste local.

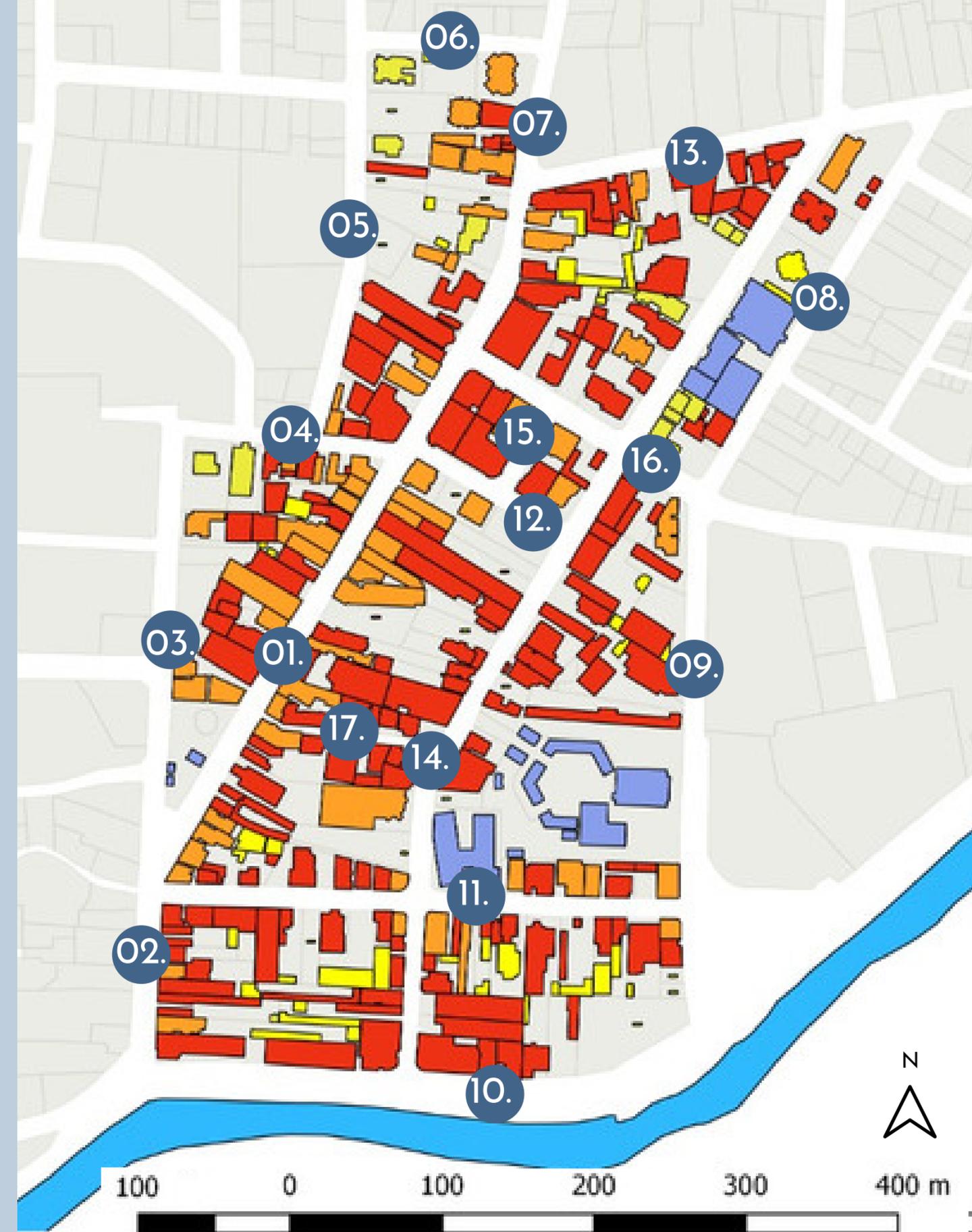
Desta forma, foi ponderado em equipe propostas que visam desde a melhoria do bairro quanto o bem estar dos indivíduos que frequentam e fazem uso do local.

Para isto, foi necessária pesquisa em campo, coleta de dados pelo Google Maps e criação de mapas pelo Qgis e Photoshop.



RUAS ANALISADAS

1. Av. Cônsul Carlos Renaux
2. Rua Conselheiro Rui Barbosa
3. Av. Monte Castelo
4. Rua Alberto Torres
5. Rua Guilherme Niebuhr
6. Rua Gustavo Krieger
7. Rua Felipe Schmitt
8. Rua Paes Leme
9. Rua Prefeito Germano Schaefer
10. Av. Arno Carlos Gracher
11. Rua Adriano Schaefer
12. Rua Henrich Richard Bruno Herbe
13. Rua Barão do Rio Branco
14. Rua Rodrigues Alves
15. Rua Idalina Von Buettner
16. Rua Alexandre Athanasio Gevaerd
17. Travessa Guilherme Krieger



PONTUAÇÃO DO DIAGNÓSTICO

CAMINHAR: 1/15

PEDALAR: 1/5

CONECTAR: 3/15

TRANSPORTE PÚBLICO: ATENDE

MISTURAR: 9/25

ADENSAR: 15/15

COMPACTAR: 9,81/10

MUDAR: 0,45/15



DIRETRIZES

CAMINHAR :

Padronizar calçadas, torná-las acessíveis. Diminuir áreas de estacionamentos nas vias para criar calçadas, priorizar o pedestre.

PEDALAR:

Diminuir áreas de estacionamentos nas vias para criar ciclovias seguras, priorizar o ciclista.

CONECTAR:

Utilizar espaços de estacionamentos privados que ligam duas vias para criação de edificações que incentivem usos diversificados e proporcionem áreas de conexão e permanência para os pedestres.

TRANSPORTE PÚBLICO:

Desenvolver mobiliário urbano para pontos de ônibus que atendam aos usuários.

MISTURAR :

Incrementar a densidade de moradores na região; promover o uso noturno da área estudada;

ADENSAR:

Propor programa de habitação social;

COMPACTAR:

Propor pontos de ônibus estratégicos;

MUDAR:

Priorizar o uso para o pedestre; proporcionar locais que ofereçam paraciclo; transformar as áreas de estacionamentos em oportunidades para uso de pedestres; possibilitar melhores conexões nas interrupções de calçadas causadas por entrada e saída de veículos; Propor limpeza visual das fachadas para promover o patrimônio edificado.

A PROPOSTA

O NOVO CAMINHAR

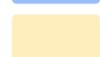
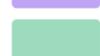
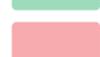
PROPOSTA

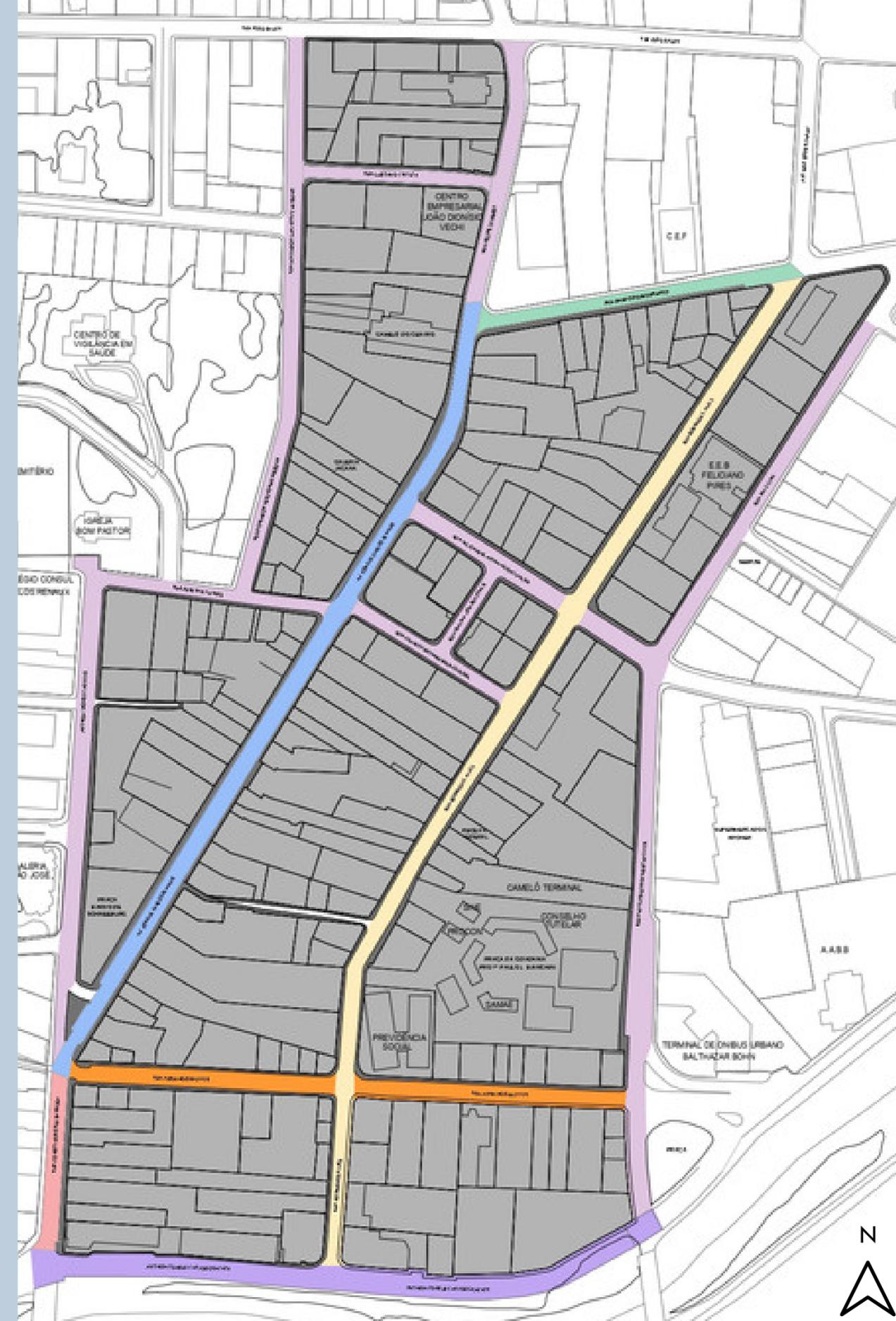
Promover melhorias na qualidade e acessibilidade das vias analisadas, propondo a implantação de ciclovias, arborização e mobiliário adequado, de modo em que possam atender a necessidade dos cidadãos, de acordo a particularidade de cada via.

O intuito da proposta é tornar a área estudada um local mais atrativo e sustentável, destacando um caminhar mais acessível e o pedalar mais seguro, trazendo assim, maior vitalidade para esta vida urbana.

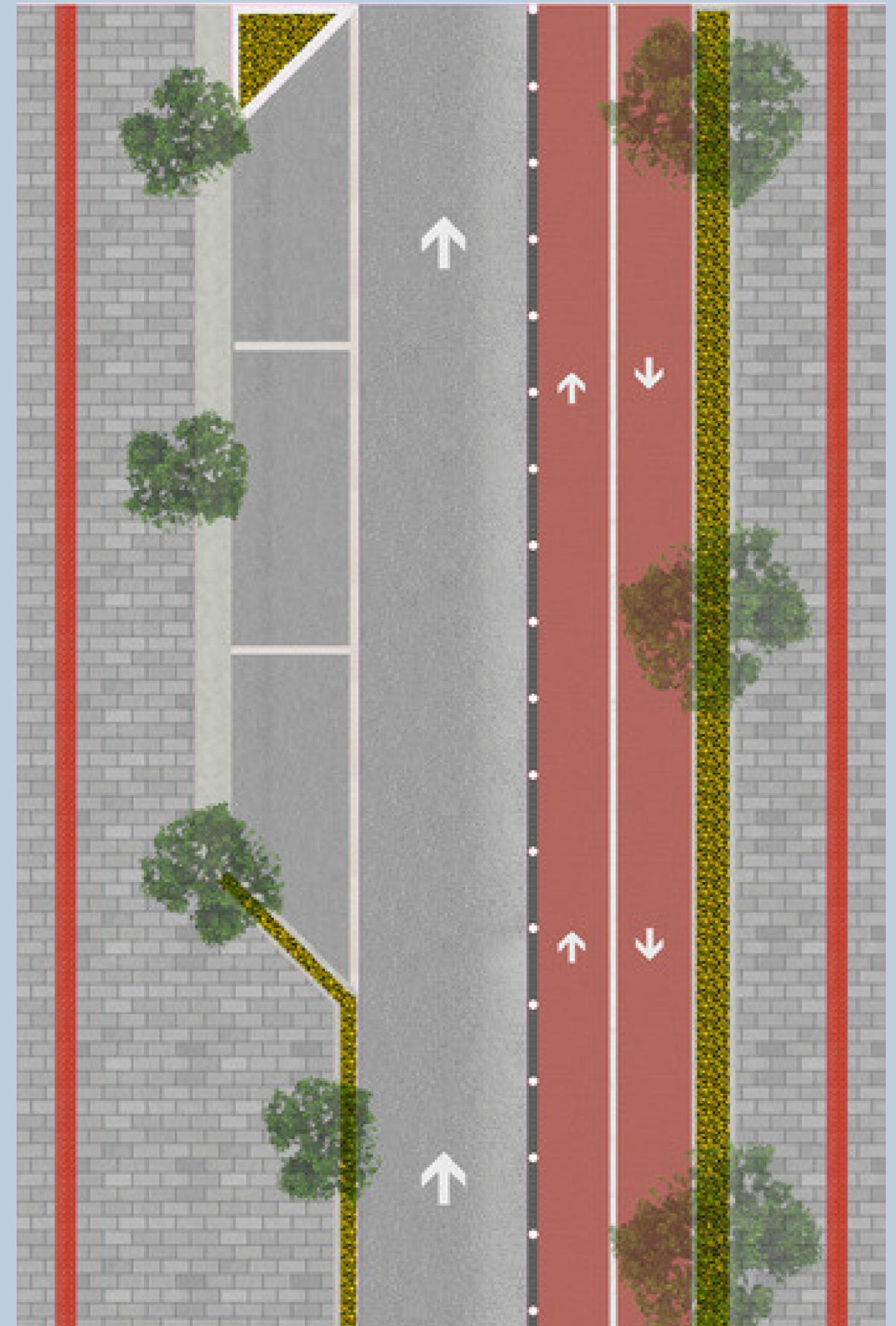
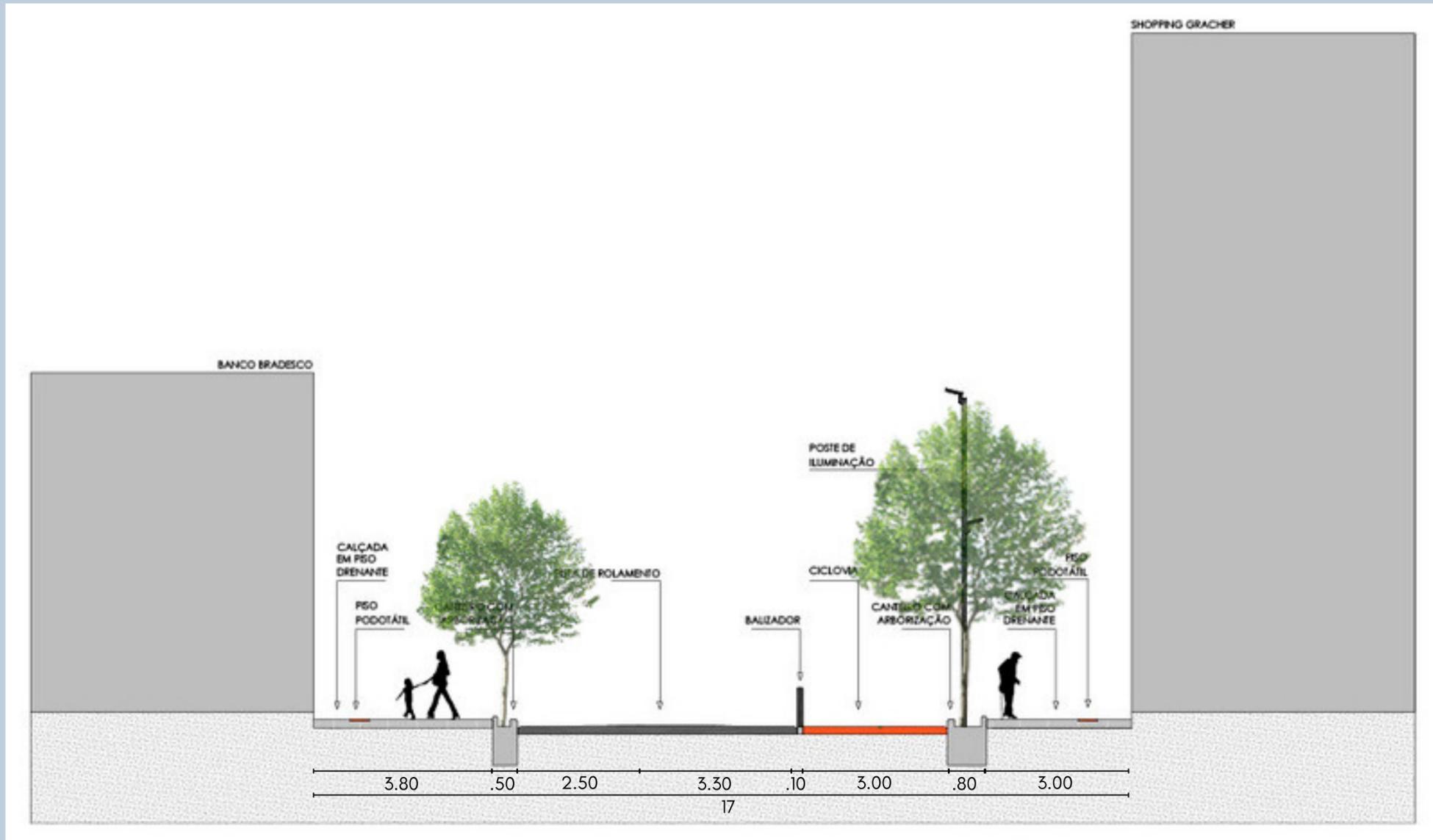
Para a nossa proposta, as DOT'S que irão acrescentar a pontuação serão: Caminhar, Pedalar e Mudar.

LEGENDA

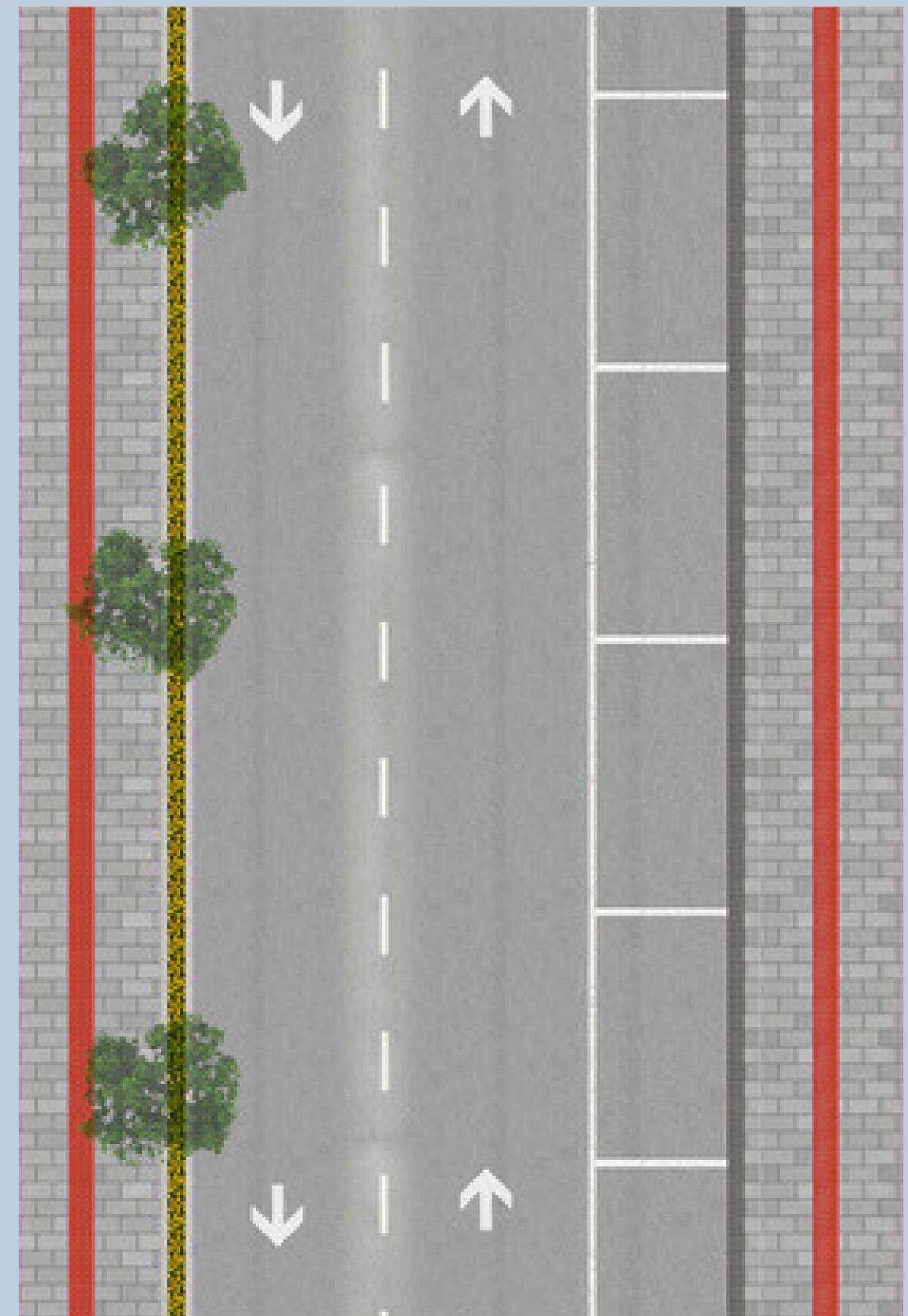
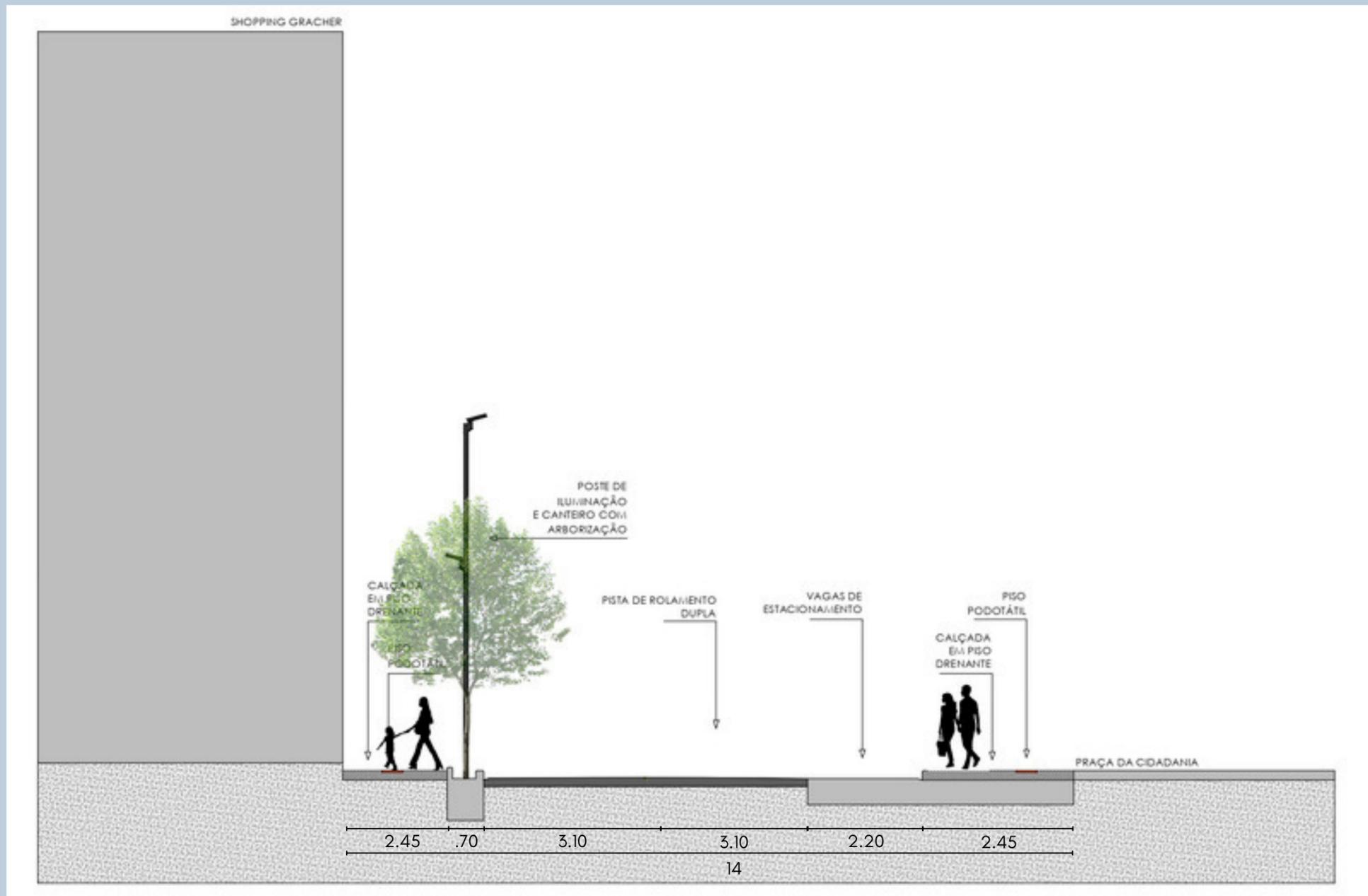
	Vias tipo 01
	Vias tipo 02
	Vias tipo 03
	Vias tipo 04
	Vias tipo 05
	Vias tipo 06
	Vias tipo 07



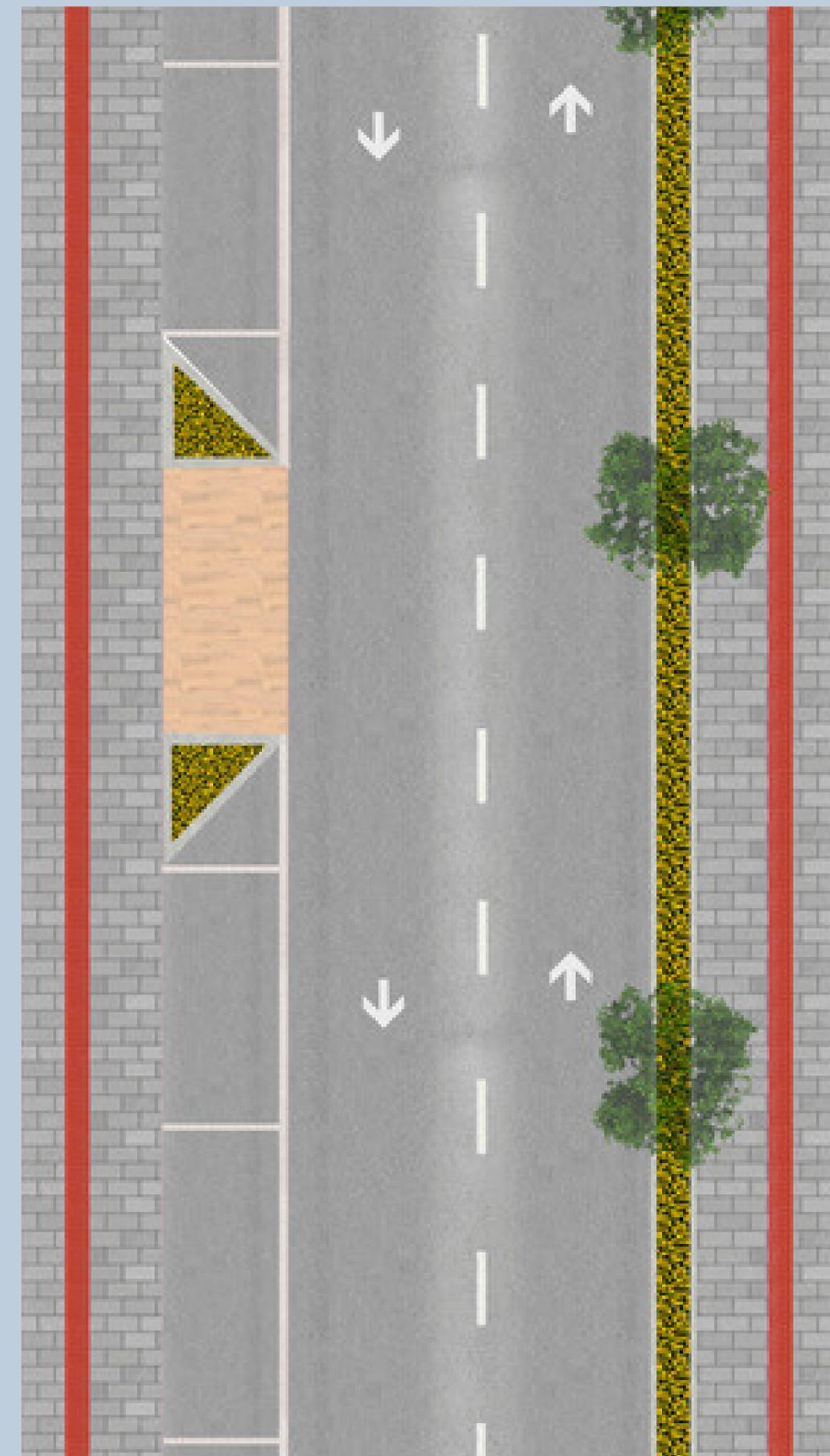
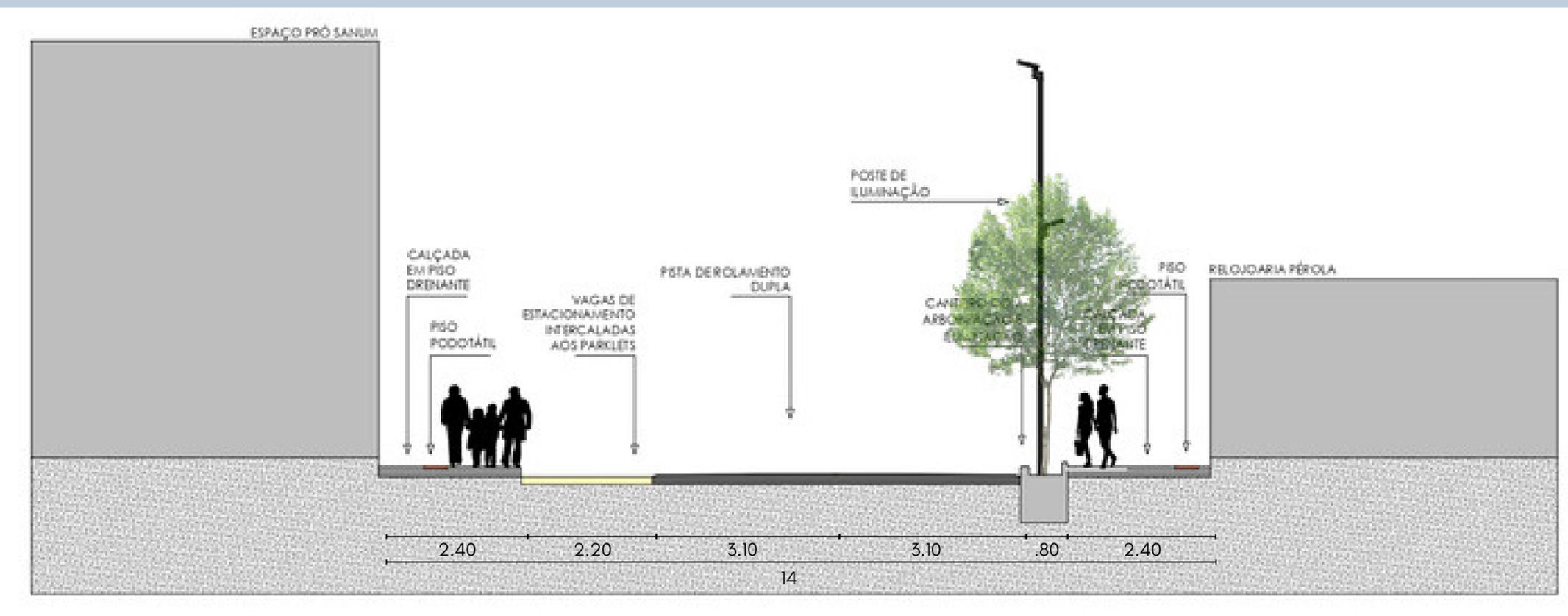
VIA TIPO 01 - AV. CÔNSUL CARLOS RENAUX



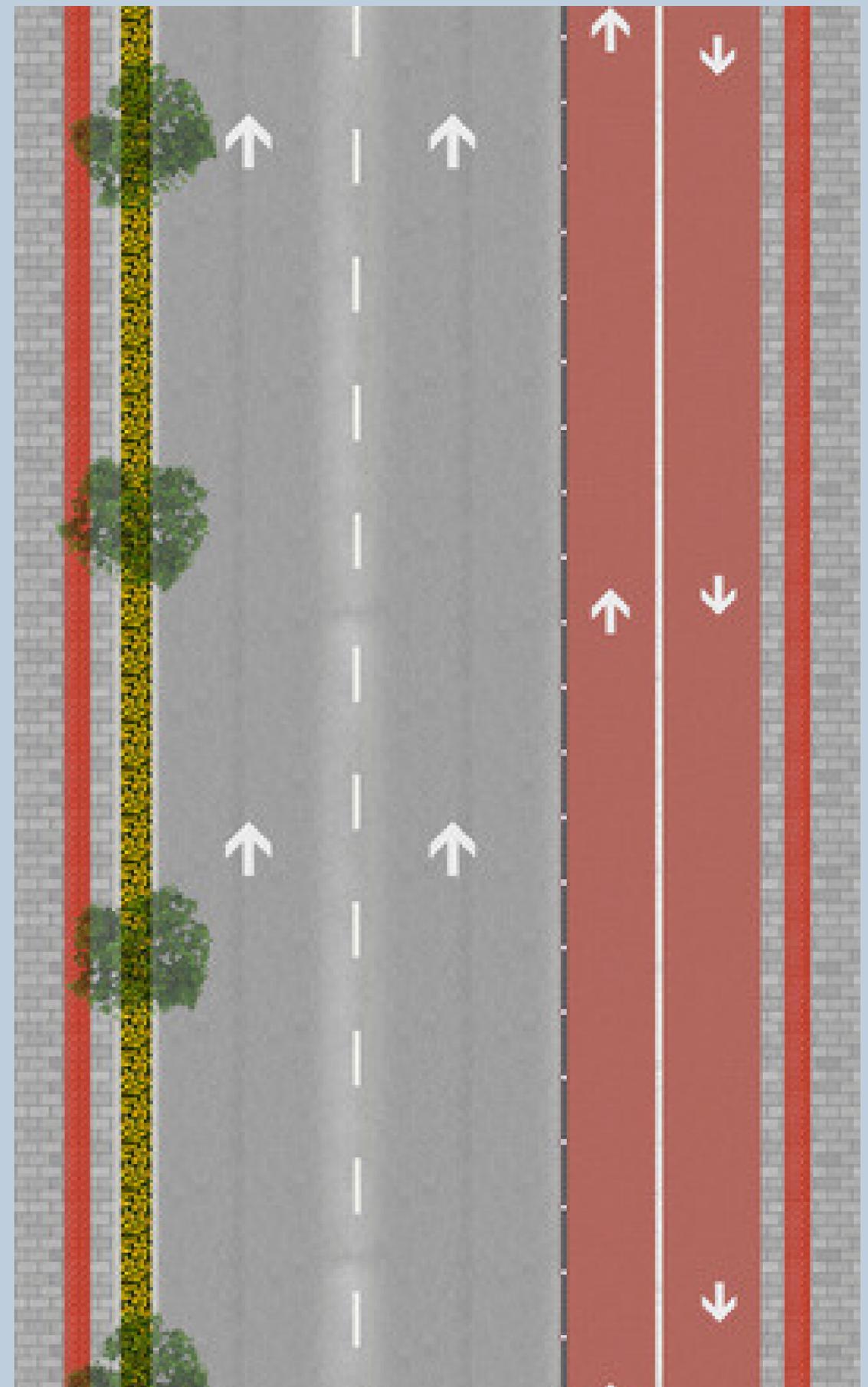
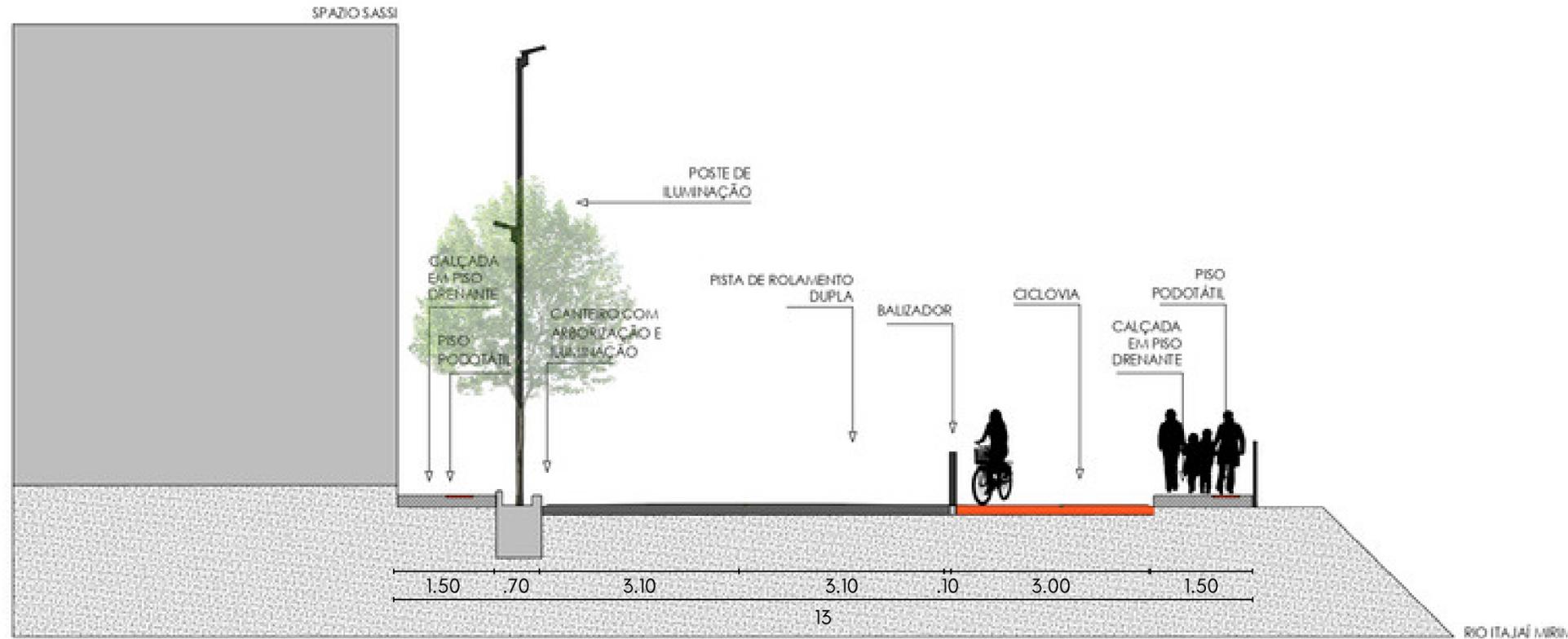
VIA TIPO 02 - RUA RODRIGUES ALVES



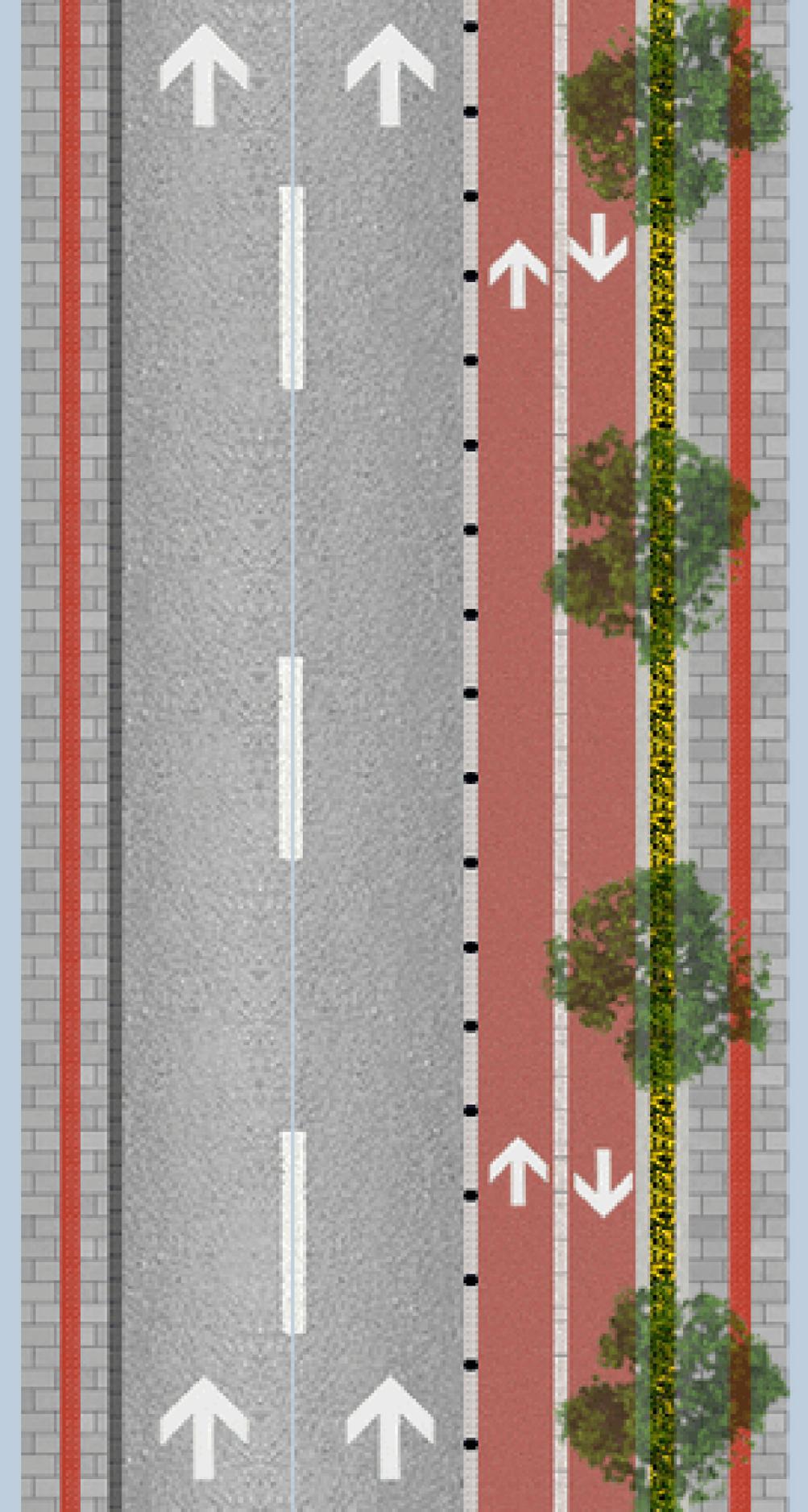
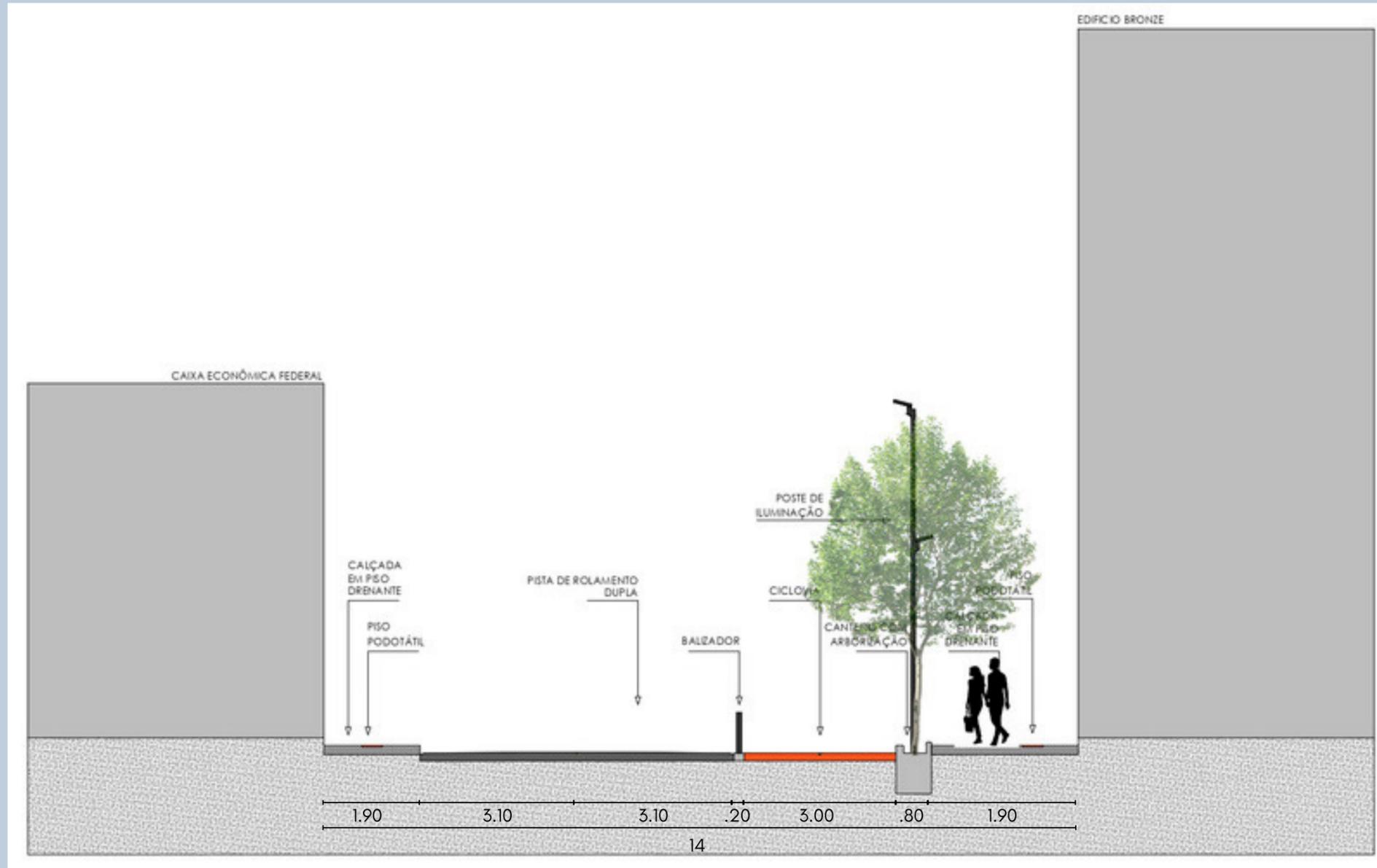
VIA TIPO 03 - RUA ADRIANO SCHAEFER



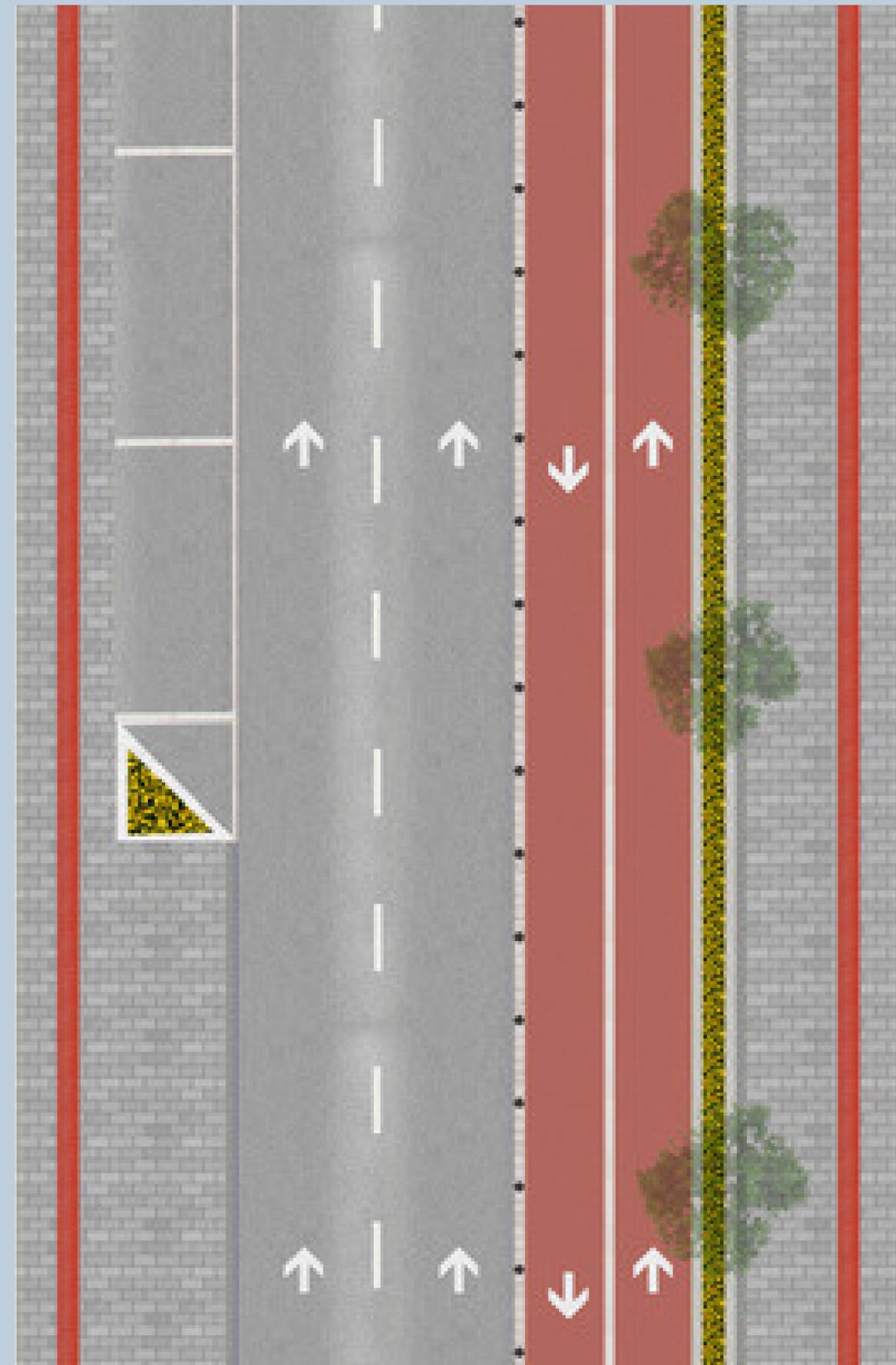
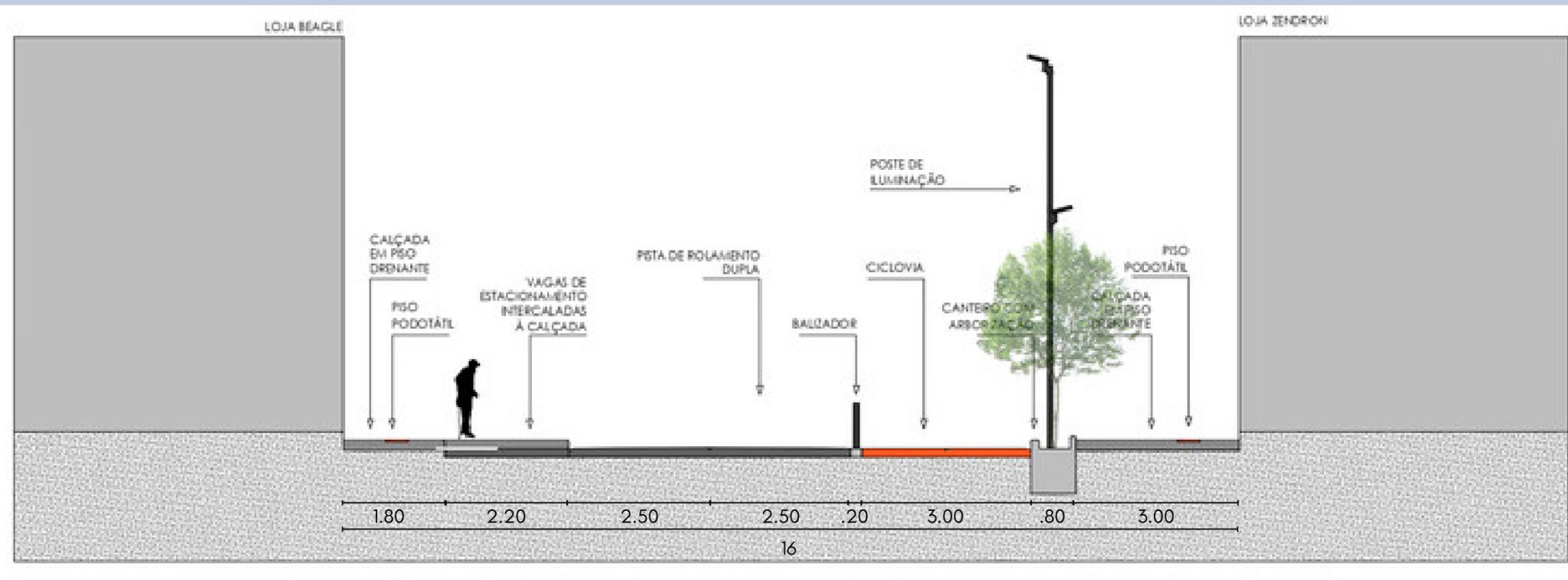
VIA TIPO 04 - AV. ARNO CARLOS GRACHER



VIA TIPO 05 - RUA BARÃO DO RIO BRANCO



VIA TIPO 06 - RUA CONSELHEIRO RUI BARBOSA



VIA TIPO 07 - PADRÃO

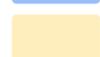
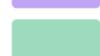
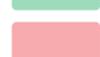
As vias padrão devem ter no mínimo 1,50m reservado para passeio, contendo piso podotátil de 0,40 cm e 0,70cm afastados das edificações.

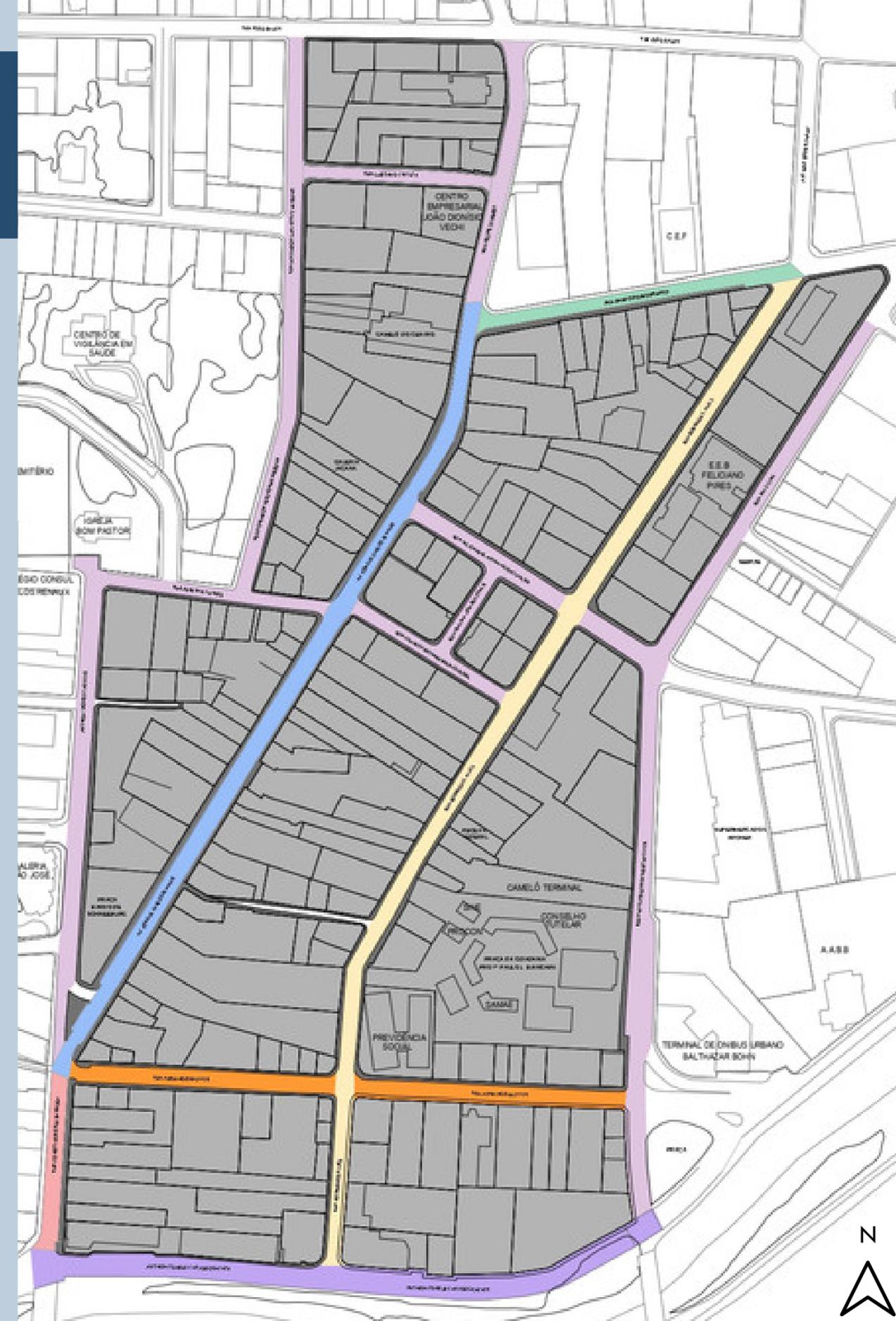
As vias devem conter a faixa verde de no mínimo 0,70cm intercalando entre postes de iluminação e árvores.

As faixas de pedestres devem ser elevadas com acesso nivelado à calçada.

Para as vias padrões, como: R. Paes Leme, R. Prefeito Germano Schaefer, R. Gustavo Krieger, R. Ver. Guilherme Niebuhr, R. Felipe Schmitt, R. Idalina Von Buettner, R. Alexandre Athanasio Gevaerd, R. Henrich Bruno Erbe, Av. Monte Castelo e R. Alberto Torres será adotada esses itens padronizados.

LEGENDA

	Vias tipo 01
	Vias tipo 02
	Vias tipo 03
	Vias tipo 04
	Vias tipo 05
	Vias tipo 06
	Vias tipo 07



CICLOVIAS E PARACICLOS

CICLOVIAS

A ciclovia é a mais importante infraestrutura de circulação para as bicicletas nas áreas urbanas, sendo constituída de estrutura totalmente segregada do tráfego motorizado e, portanto, é a via que apresenta o maior nível de segurança e conforto aos ciclistas.



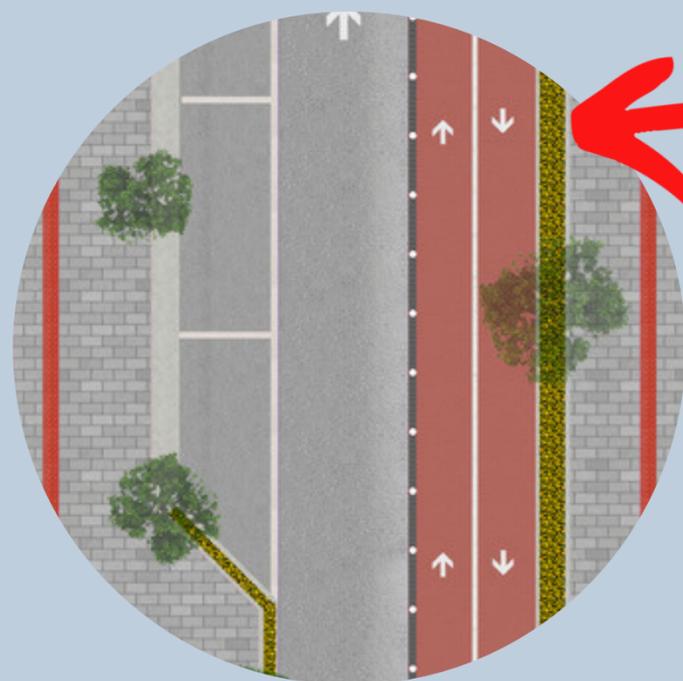
Ela é parte de um sistema cicloviário que consiste em uma rede integrada composta por diversos elementos com características que atendam o usuário da bicicleta em seus deslocamentos em áreas urbanas, especialmente em termos de segurança e conforto.



IMPLANTAÇÃO NOVAS CICLOVIAS

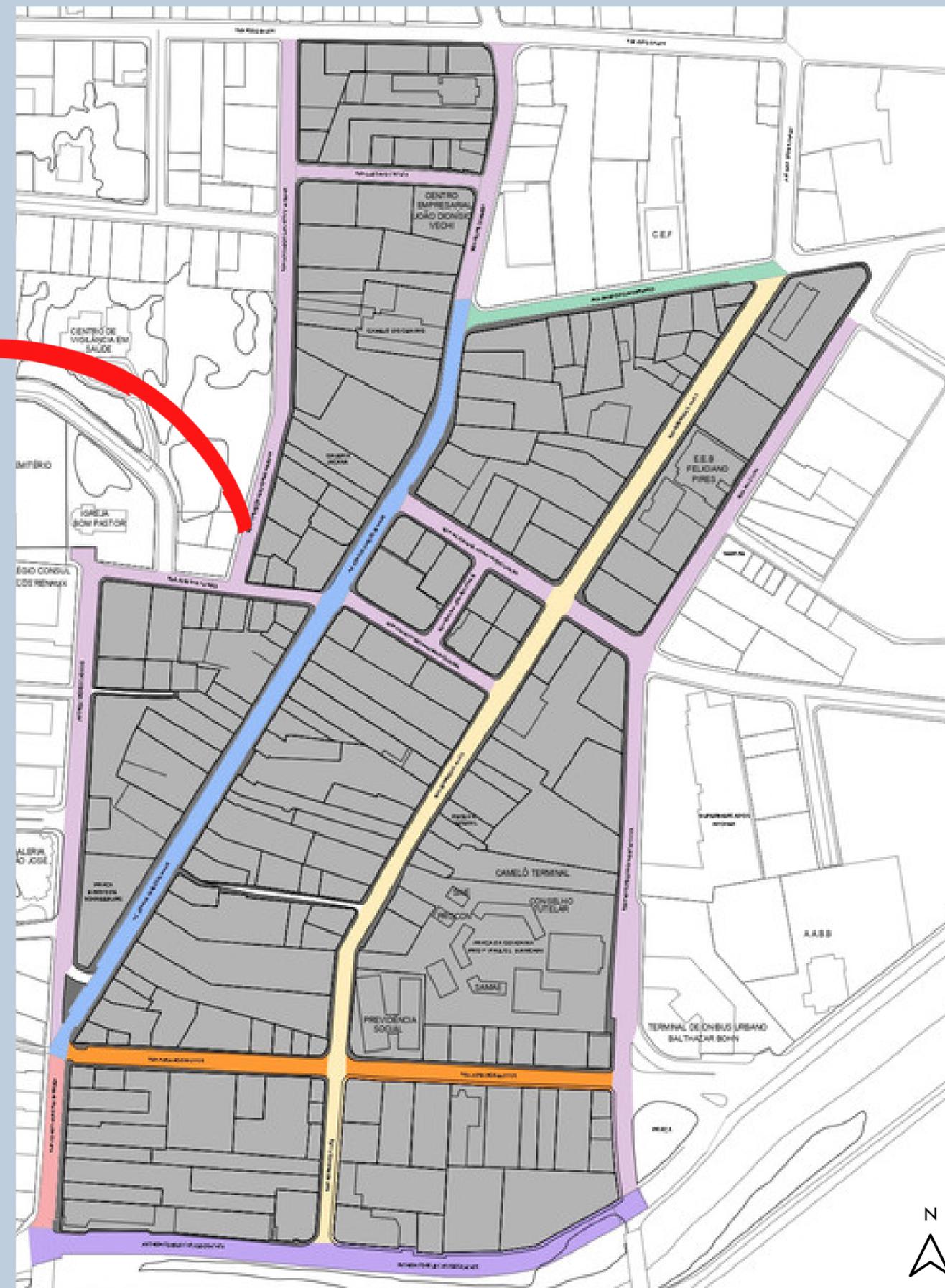
Tamanho das ciclovias: 3 metros

Pista de Ida e Volta, 1,5 metros
cada lado



LEGENDA

-  AV. CÔNSUL CARLOS RENAUX
-  RUA BARÃO DO RIO BRANCO
-  AV. ARNO CARLOS GRACHER
-  RUA CONSELHEIRO RUI BARBOSA



IMPLANTAÇÃO DOS PARACICLOS

1

PRAÇA BARÃO DE SCHNEEBURG

2

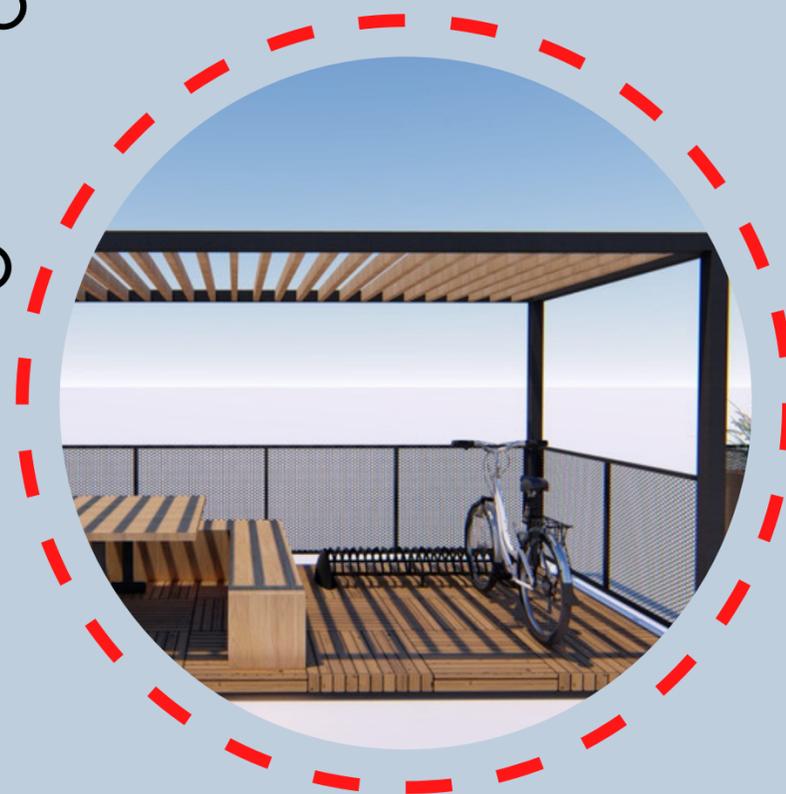
ESTACIONAMENTO MILIUM

3

ESTACIONAMENTO ESPAÇO SASSI

4

PASSAGEM POSTO SHELL



CONEXÕES:



BAIRRO SÃO LUIZ



BAIRRO SANTA RITA



BAIRRO GUARANI /
CENTRO II



BAIRRO GUARANI

LEGENDA



AV. CÔNSUL CARLOS RENAUX



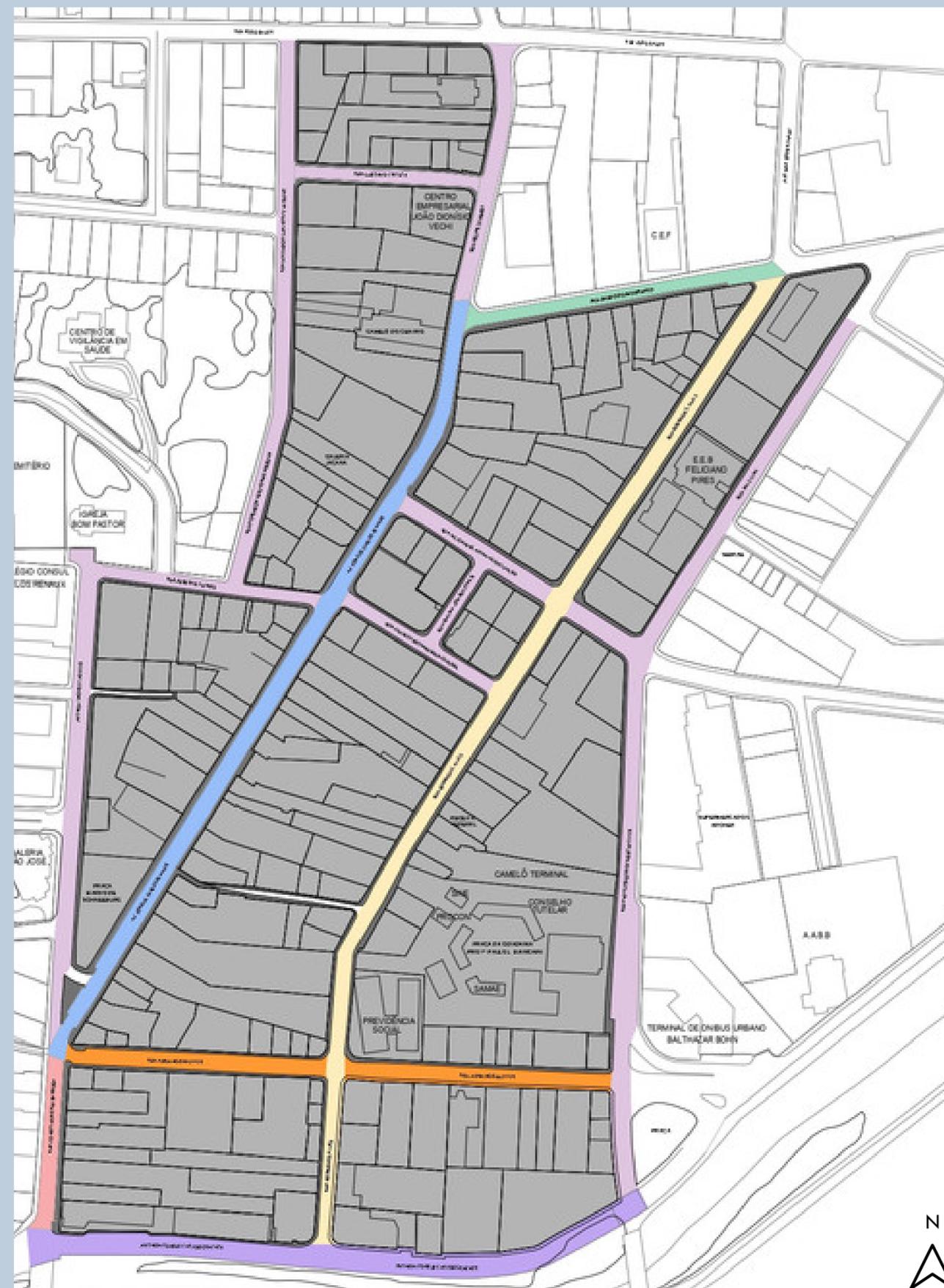
RUA BARÃO DO RIO BRANCO



AV. ARNO CARLOS GRACHER



RUA CONSELHEIRO RUI BARBOSA



PROPOR E QUALIFICAR PASSAGENS DE PEDESTRES

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER E PASSAGEM POSTO SHELL

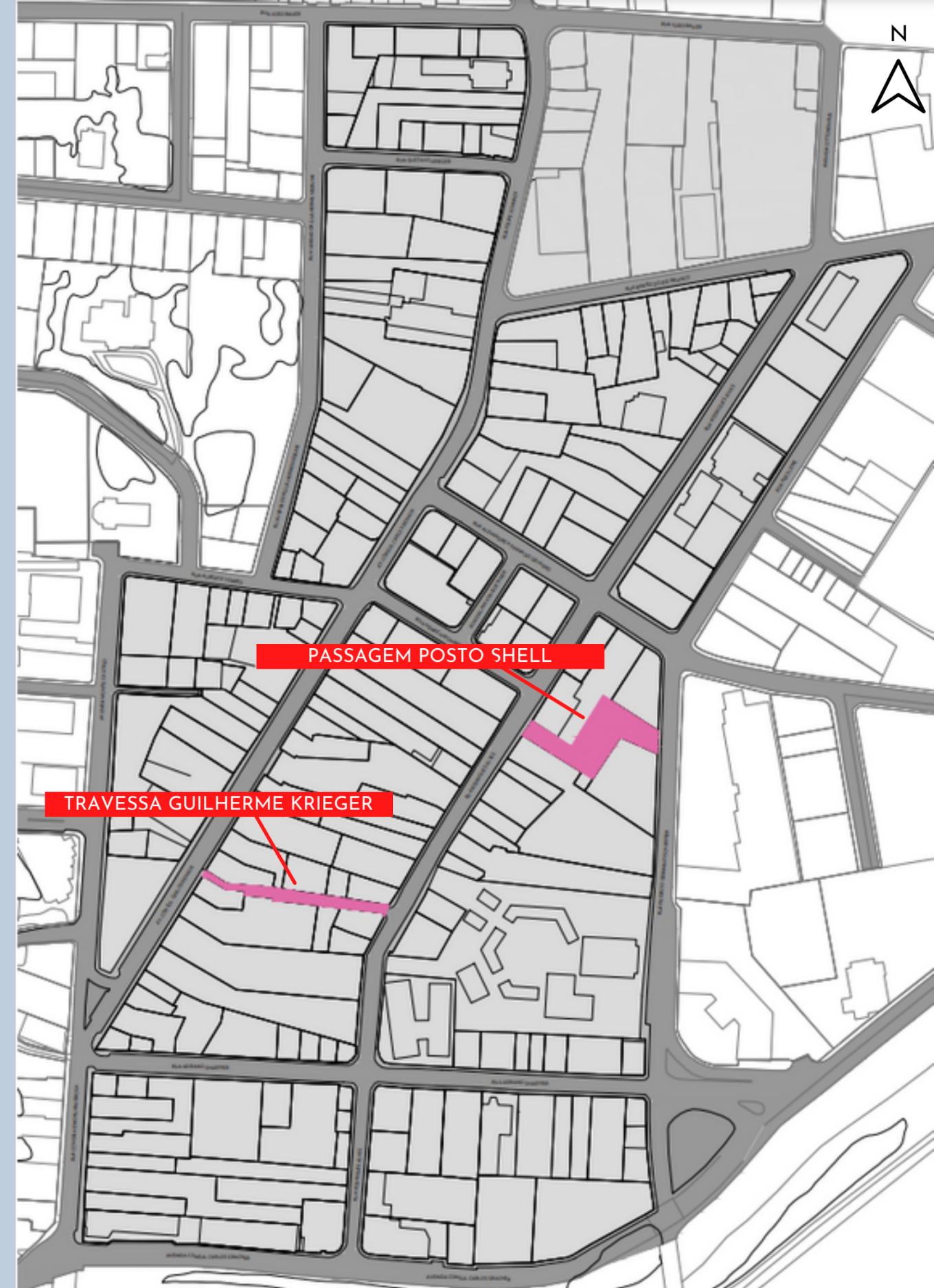
Ambas as áreas já são utilizadas como passagem de pedestre, porém apenas a Travessa Guilherme Krieger foi realmente destinada a esse uso.

Propõe-se, então, requalificar essas passagens, trazendo mais qualidade, segurança e acessibilidade para pedestres e ciclistas. Além de aumentar a conectividade entre as quadras da cidade, facilitando o descolamento de pedestres e ciclistas pela área central da cidade.

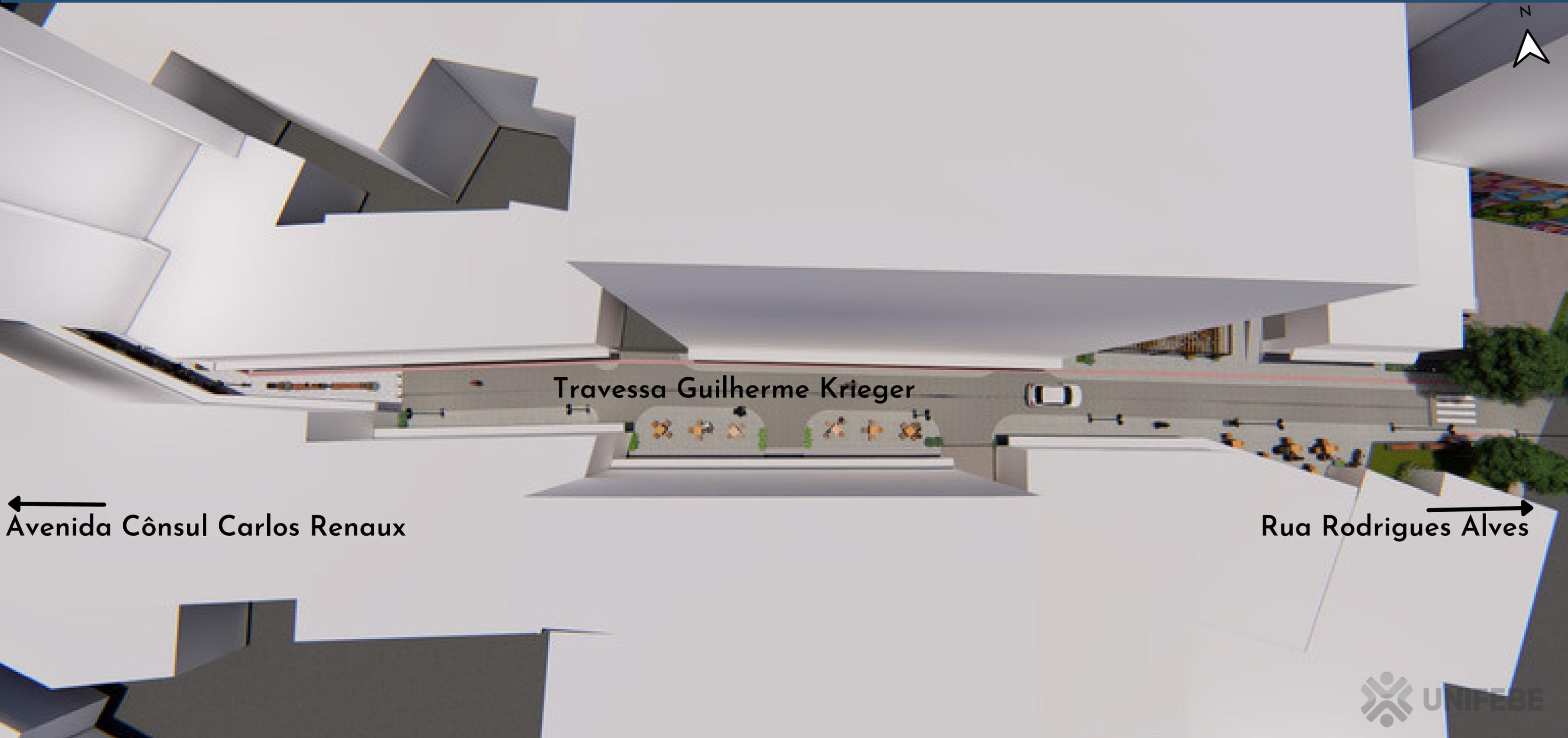
Estas mudanças acrescentam pontos nos DOTs:
CAMINHAR, PEDALAR E CONECTAR.

LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Passagens de pedestres



TRAVESSA GUILHERME KRIEGER - PROPOSTA 01



Travessa Guilherme Krieger

← Avenida Cônsul Carlos Renaux

Rua Rodrigues Alves →



Qualificação de calçadas.

Conforto e segurança das pessoas.

Identidade visual forte.

Valorização e incentivo do comércio local.

Grafite dos artistas Waldir Grisolia Junior, Bruno e Roberto Alves para hospital das clínicas, São Paulo. <https://casacor.abril.com.br/arte/grafite-homenageia-atuacao-de-profissionais-de-saude-em-sao-paulo/>



Acessando pela Rua Rodrigues Alves



Manutenção da característica histórica, do estilo mais clássico mesclando com o contemporâneo.

Maior acessibilidade.

Valorização estética visual.



Acessando pela Avenida Cônsul Carlos Renaux



TRAVESSA GUILHERME KRIEGER

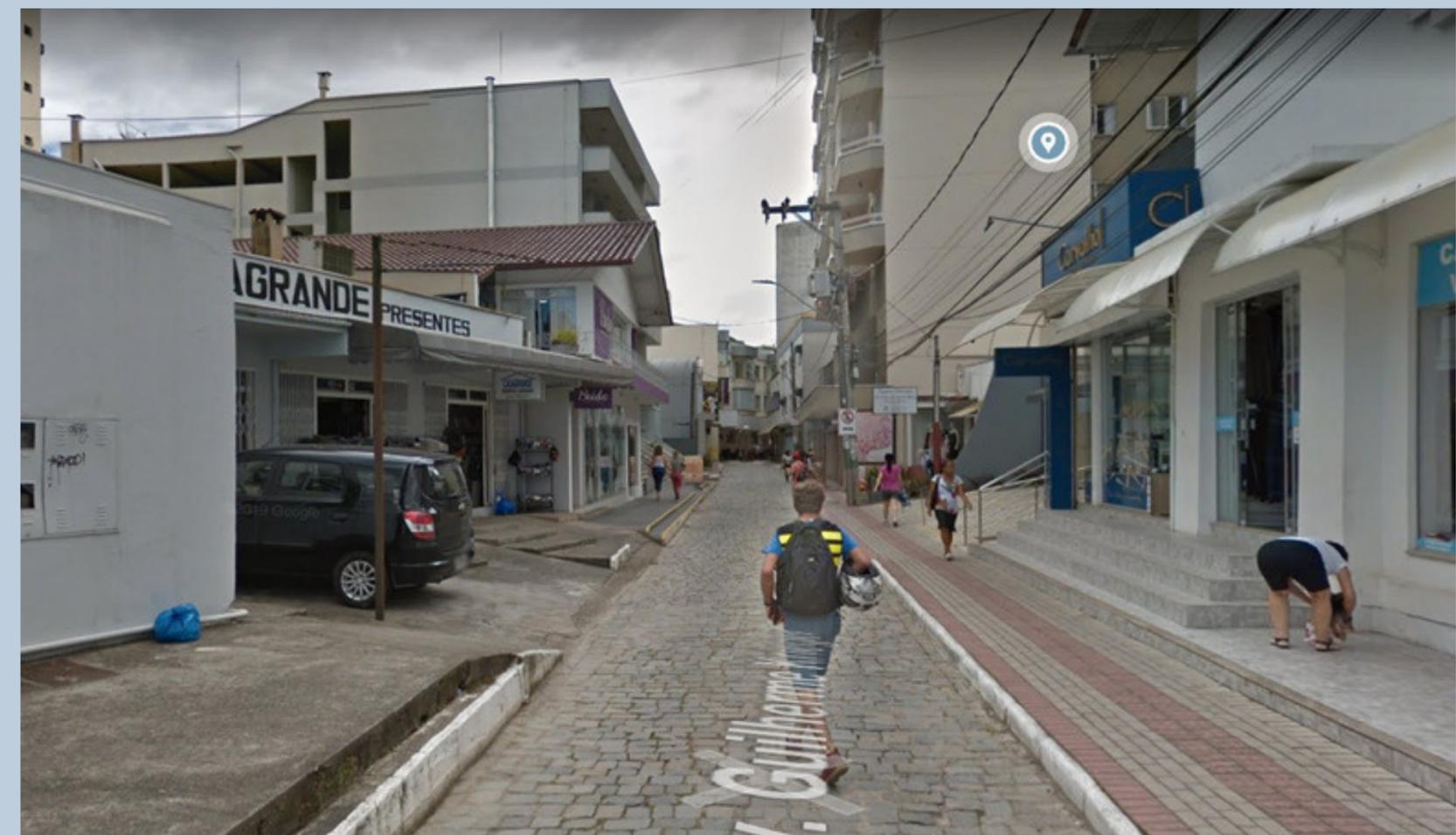


Elevação e nivelamento de toda
pavimentação para priorizar o pedestre

Implementação de vegetação

Instalações subterrâneas

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER



Paraciclo para apoio aos ciclistas

Mobiliários adequados para permanência

Podotátil contínuo livre

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER



Canalização central de drenagem

Postes de iluminação
adequado ao pedestre

Tipo de pavimento demarca área de
circulação veicular

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER



Espaço compartilhado entre pedestres e ciclistas

Passagem segura que valoriza o comércio local

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER



Canteiros com vegetação para valorização visual do espaço

Balizadores demarcam limite para automóveis e motocicletas

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER

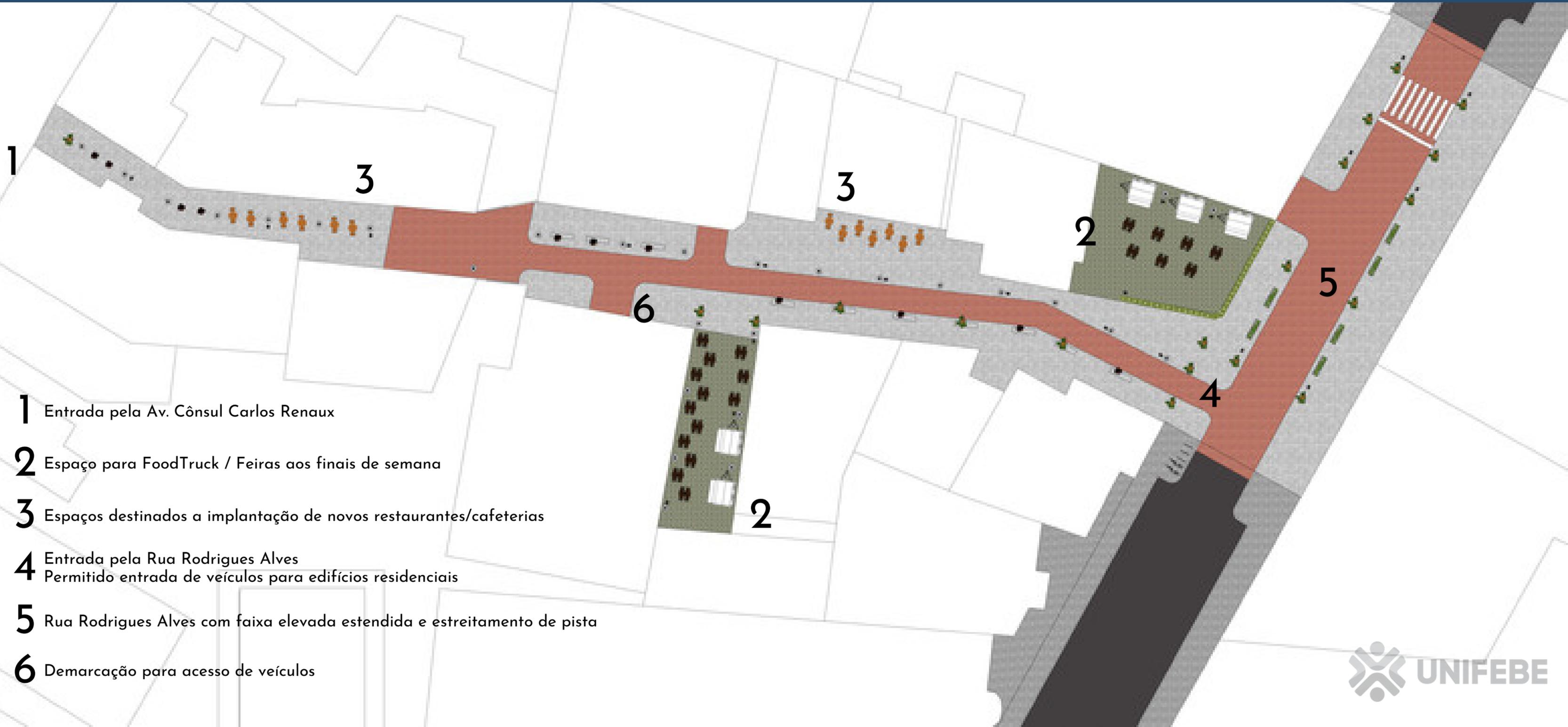


Revitalização do trecho inicial da Travessa pela Rua
Cônsul Carlos Renaux



Utilização de novo mobiliário para conforto dos
usuários e valorização estética do lugar

TRAVESSA GUILHERME KRIEGER - PROPOSTA 02



1 Entrada pela Av. Cônsul Carlos Renaux

2 Espaço para FoodTruck / Feiras aos finais de semana

3 Espaços destinados a implantação de novos restaurantes/cafeaterias

4 Entrada pela Rua Rodrigues Alves
Permitido entrada de veículos para edifícios residenciais

5 Rua Rodrigues Alves com faixa elevada estendida e estreitamento de pista

6 Demarcação para acesso de veículos

PLANTA BAIXA: TRECHO 01

Entrada pela Av.
Cônsul Carlos Renaux



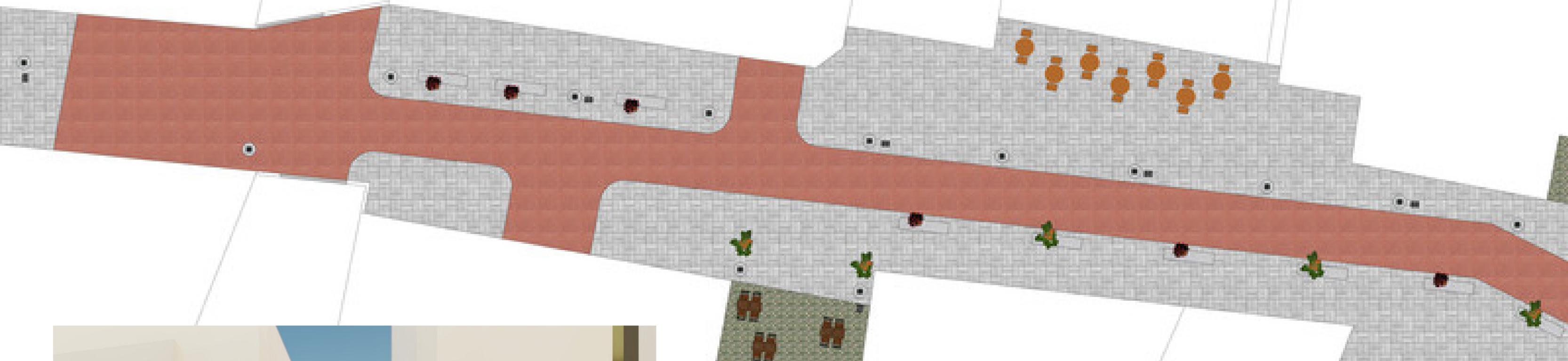
Jardineira
50 x 50 x 75 cm
Begônia



Por ser um espaço mais estreito, o foco desse trecho é o caminhar. Atualmente há uma cafeteria nesse local, devido a isso, foi implementando mobiliário para o uso desse estabelecimento.

Nesse local não é necessário o acesso de veículos.

PLANTA BAIXA: TRECHO 02



Neste trecho temos a maior quantidade de acessos as edificações residenciais, totalizando 4 acessos.

Vale ressaltar que os pedestres são prioridades, logo depois ciclistas e então, veículos.

O trecho com revestimento diferente serve para guiar o motorista do veículos e limitar a sua via.

PLANTA BAIXA: TRECHO 03



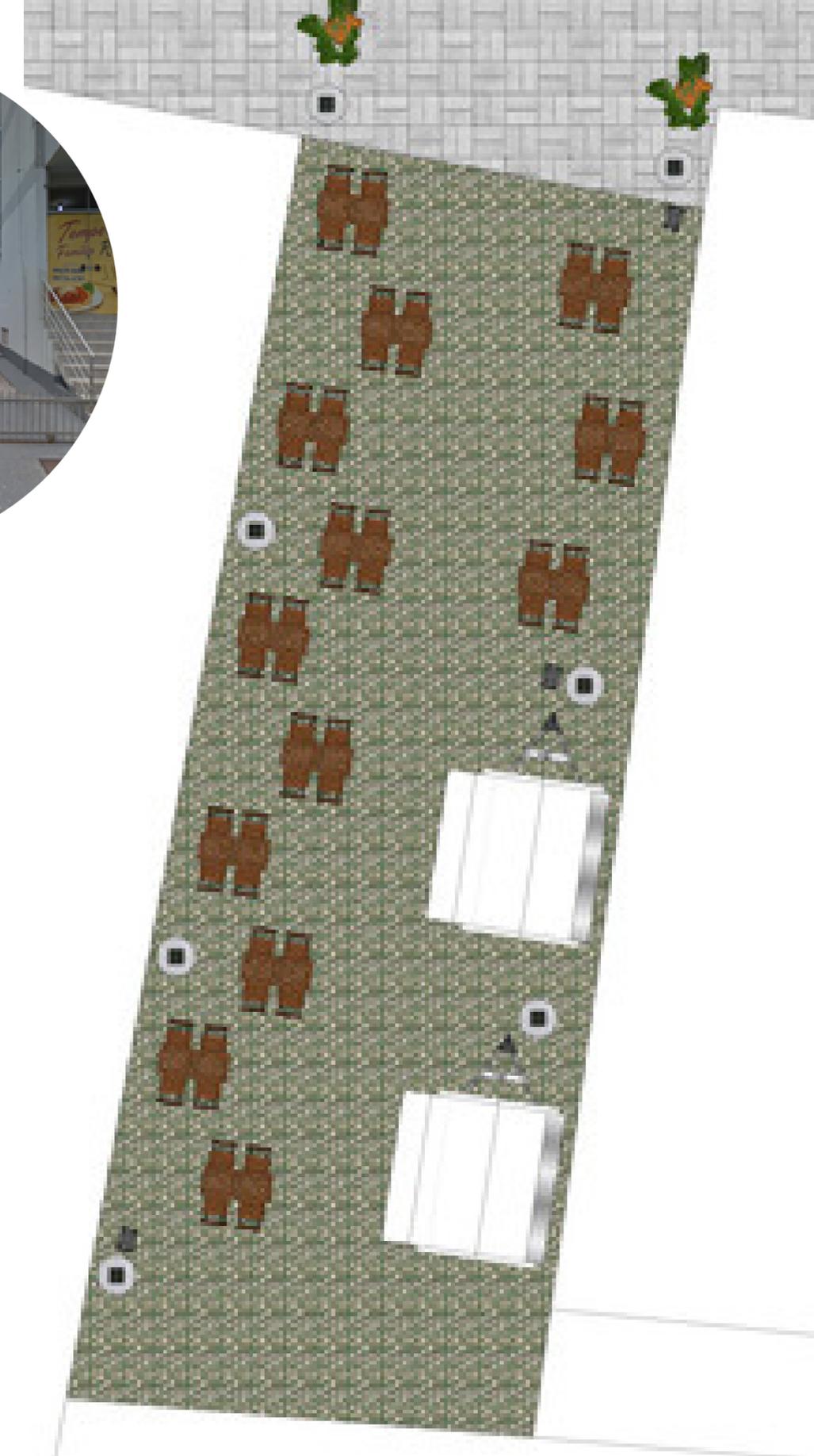
Espaço destinado para Food Truck / Feiras.



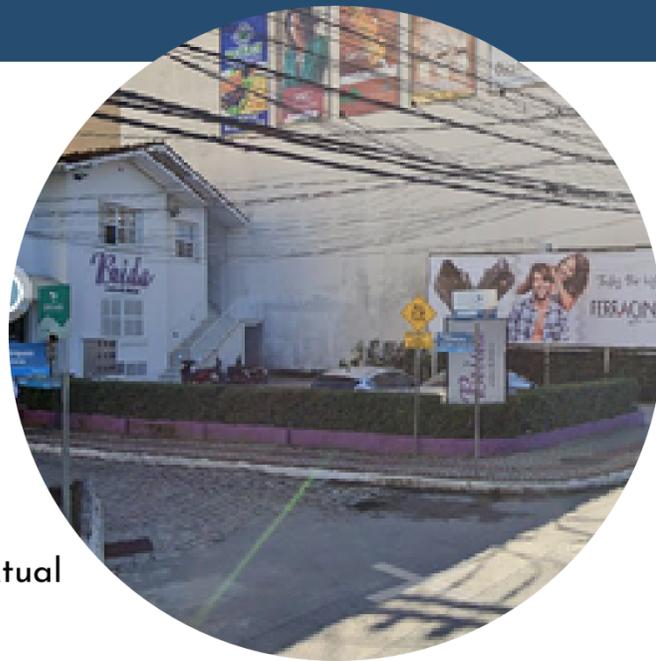
Local Atual



Poste de Iluminação
Altura 4m



PLANTA BAIXA: TRECHO 04



Local Atual



SHOPPING GRACHER

PLANTA BAIXA: TRECHO 05



Na Rodrigues Alves, no trecho do início da Travessa até o final do Shopping Gracher, a via foi estreitada para não haver mais vagas de estacionamento (2) e aumentar assim a dimensão das calçadas. Nesse local, a delimitação do espaço do veículo ocorre apenas por meio de jardineiras.



Banco com Jardineira
Banco 50 x 200 x 45 cm
jardineira 50 x 50 x 75 cm



Opções de vegetações:
- Ficus
- Dracaena reflexa

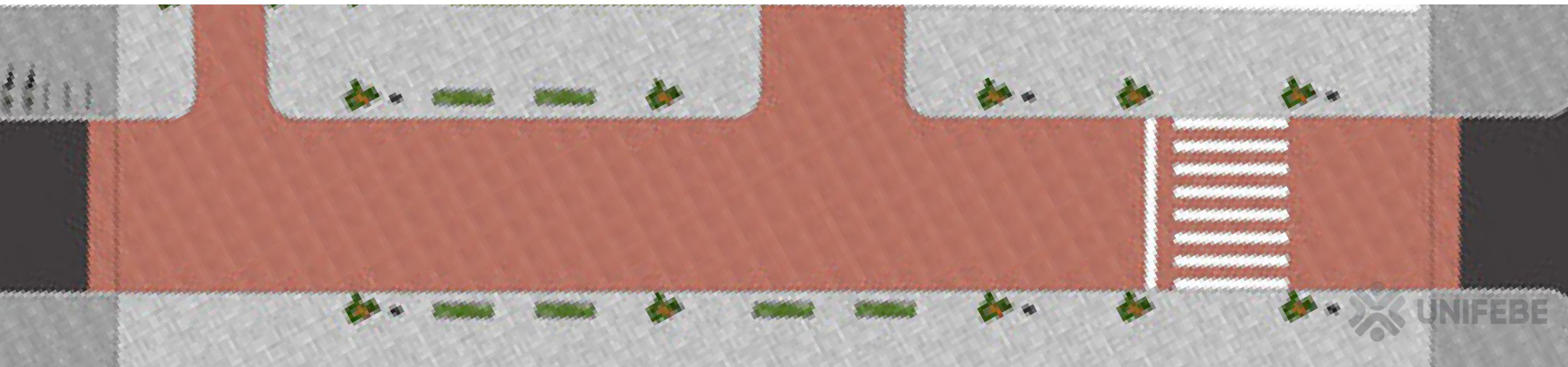


Jardineira
50 x 200 x 75 cm
Opções de vegetações:
- Clúsia
- Espada de São Jorge
- Moreia

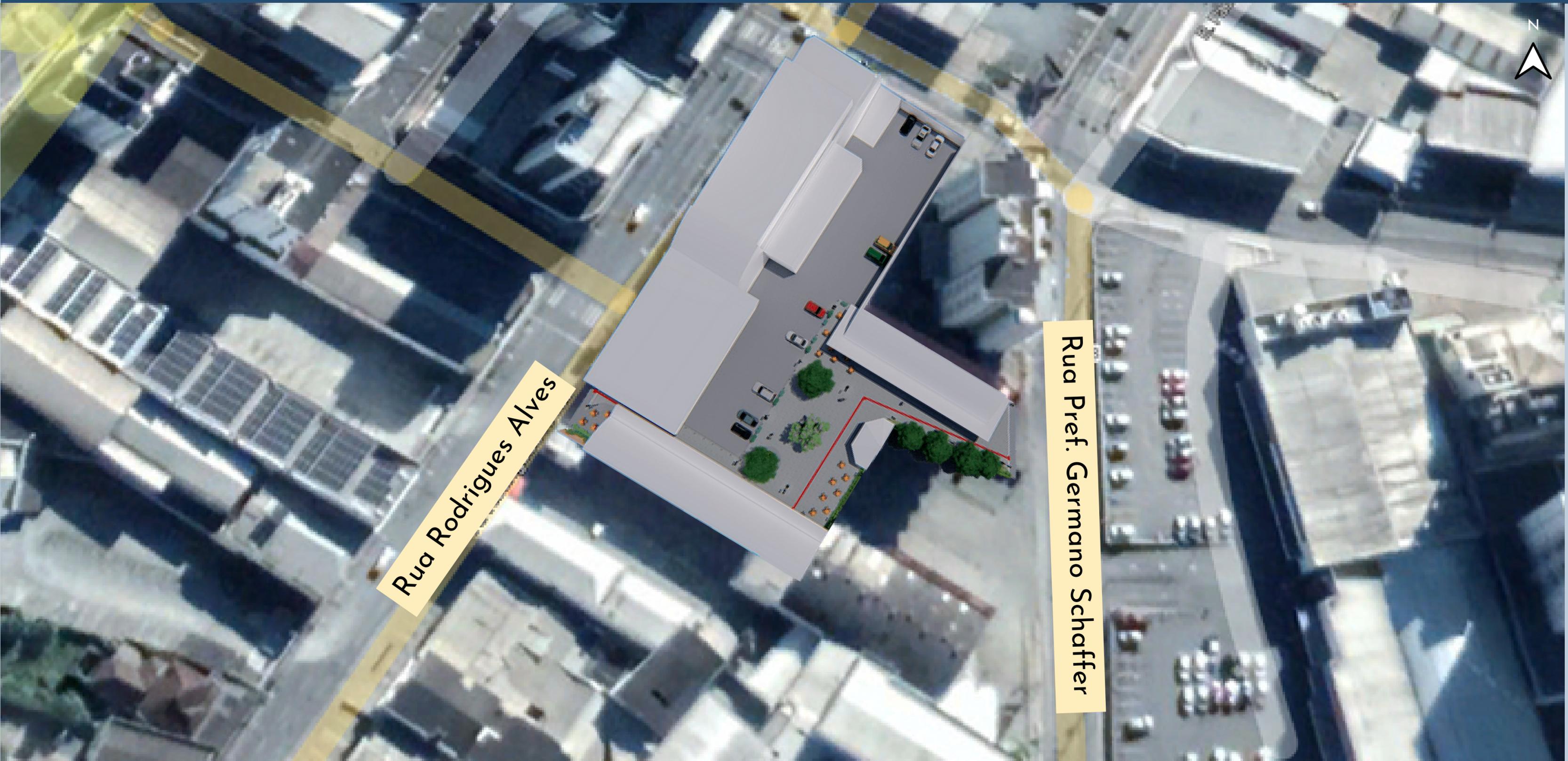
PLANTA BAIXA: TRECHO 05



Trecho elevado na Rodrigues Alves.



PASSAGEM POSTO SHELL



Rua Rodrigues Alves

Rua Prof. Germano Schaffer

PASSAGEM POSTO SHELL



Acessando pela Rua Rodrigues Alves



Acessando pela Rua Pref. Germano Schaffer

Qualificação da passagem de pedestres e ciclistas; conforto e segurança das pessoas; valorização e incentivo do comércio local com possibilidade para novos usos; acessibilidade, valorização estética visual.

PASSAGEM POSTO SHELL



Mobiliário adequado para permanência

Implementação de vegetação para valorização visual e conforto

Balizadores demarcam limite automóveis

PASSAGEM POSTO SHELL



Paraciclo para apoio aos ciclistas

Drenagem para canteiros e perímetro da
divisa com o posto

Podotátil contínuo livre

PASSAGEM POSTO SHELL



Iluminação para pedestres

Espaço compartilhado entre pedestres e ciclistas
com pavimentação drenante

Instalações subterrâneas

PASSAGEM POSTO SHELL

RUA RODRIGUES ALVES

ANTES



DEPOIS



PASSAGEM POSTO SHELL

RUA PREF. GERMANO SCHAFFER

ANTES



DEPOIS



PAVIMENTAÇÃO - TRAVESSA GUILHERME KRIEGER E PASSAGEM POSTO SHELL



Placa drenante 40x40cm
cinza clara e cinza
escura



Grelha em aço galvanizado
para escoamento de água
pluviais (larg. 20cm)



Cimento queimado



Paver 10x20x08cm, 35MPa
Cor grafite

VEGETAÇÃO - TRAVESSA GUILHERME KRIEGER E PASSAGEM POSTO SHELL



Gramma esmeralda



Abacaxi-roxo



Moreia



Guaimbé



Hera



Lavanda



Flores da Estação



Jacarandá-mimoso



Cambuci

PROPOSTA R. CONSELHEIRO RUI BARBOSA

A rua Conselheiro Rui Barbosa apresenta atualmente uma configuração pouco atrativa e voltada totalmente ao veículo.

O projeto tem como proposta reconfigurar os usos, priorizando o pedestre e os ciclistas. Mantém a passagem de veículo de forma reduzida em apenas uma faixa e se apropria de estratégias para que o mesmo perceba que a rua agora se torna compartilhada e que ele -o veículo- se torna um invasor em meio aos usuários.





Qualificação de calçadas

Elevação e nivelamento da pavimentação, afim de priorizar o pedestre.

Implantação de ciclovia

Implantação de vegetação



Poste de iluminação adequado ao pedestre
Mobiliário adequado para a permanência
e incentivo ao uso do comércio local.

Floreiras para demarcação de espaço.
Instalações subterrâneas

NOVOS USOS PÚBLICOS

PARKLETS

- O parklet é um espaço compacto de convivência implantado em locais anteriormente utilizados como estacionamento.
- Os primeiros parklets surgiram em São Francisco, EUA em 2005.
- Parklets podem possuir bancos, mesas, palcos, lixeiras, estacionamento de bicicletas. Devem ser abertos para a calçada, funcionando como uma extensão da mesma e permitindo a visão ampla.
- Muitos desses projetos são instalados em frente a locais com muito movimento, como bares, por exemplo. A atividade comercial nesse sentido ganha muito com esses elementos urbanos.

OBJETIVOS

- Promover o envolvimento de cidadãos na construção e na modificação de espaços urbanos.
- Valorizar espaços de descanso e propor novos usos dos locais públicos.
- Ampliar a vitalidade e a diversidade das vias públicas.
- Incentivar o uso de transportes não motorizados.
- Além desses benefícios, os parklets são projetos de arquitetura visualmente agradáveis.

PARKLETS

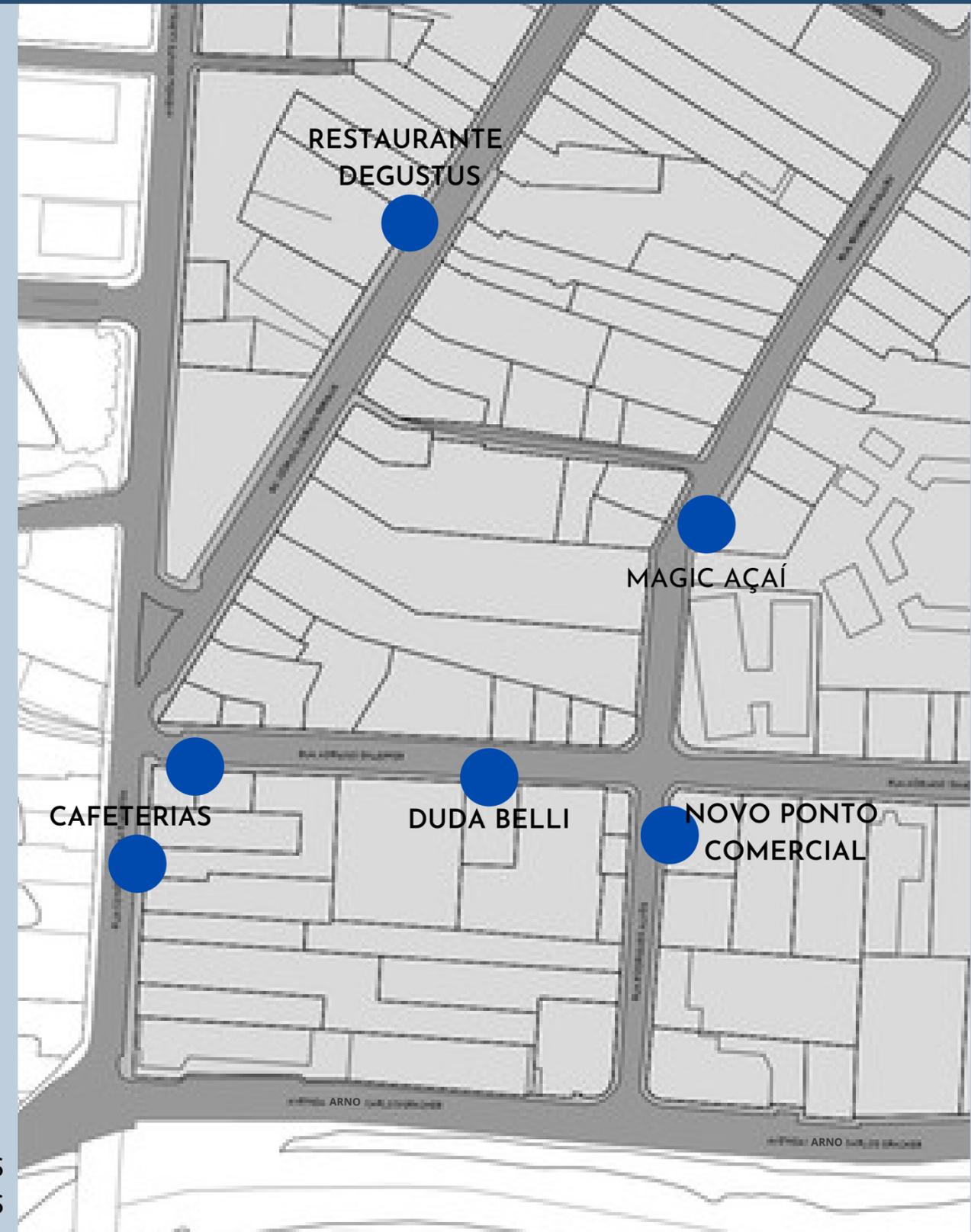


Estas mudanças acrescentam pontos nos DOTs: CAMINHAR, PEDALAR e MUDAR

PARKLETS



MAPA ÁREA ANALISADA



MAPA PONTOS DE INSTALAÇÃO DOS PARKLETS

PARKLETS



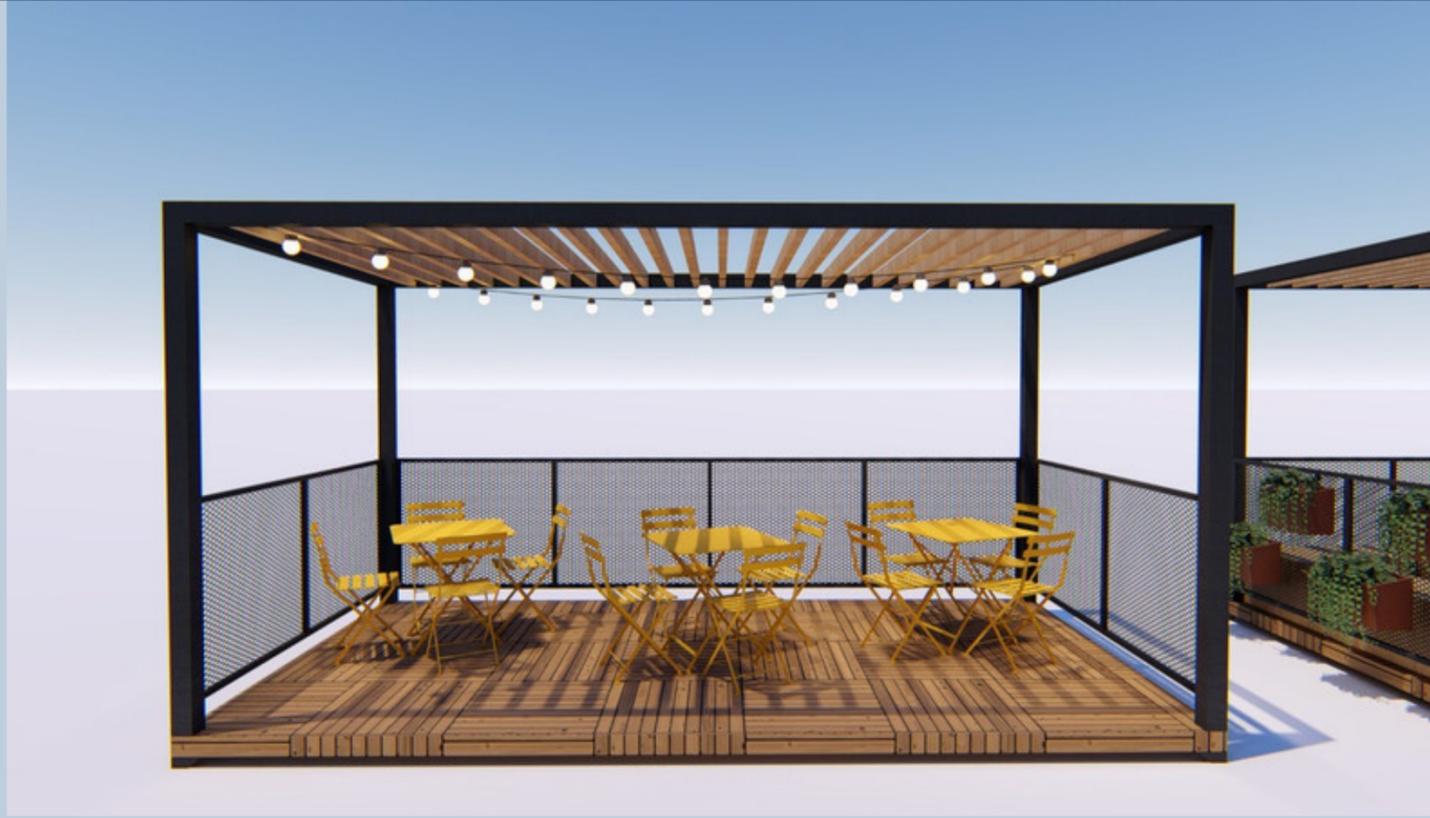
Ocupam vagas de estacionamento

Extensão da calçada

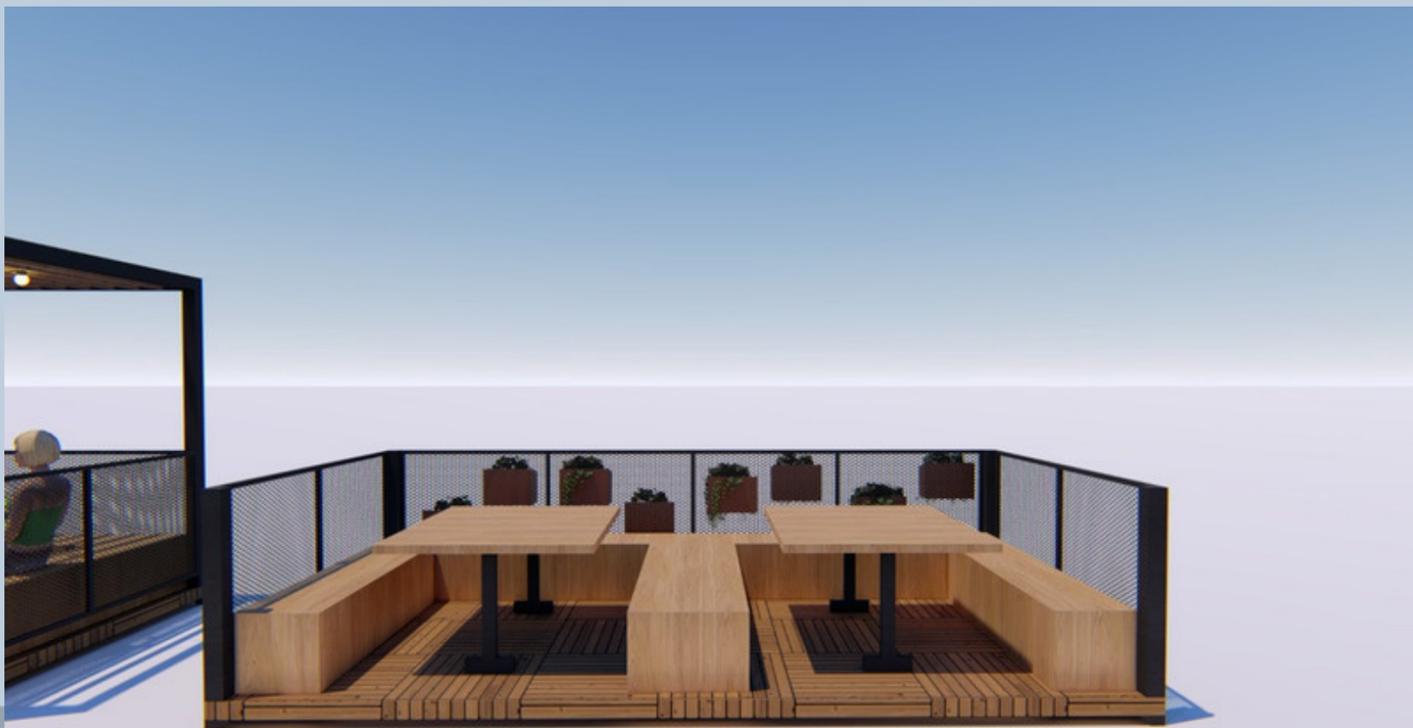
Modulares

Instalados em locais movimentados

PARKLETS



PARKLETS



PARKLETS



PARKLETS



NOVAS OPORTUNIDADES DE EMPREENDIMENTOS PRIVADOS

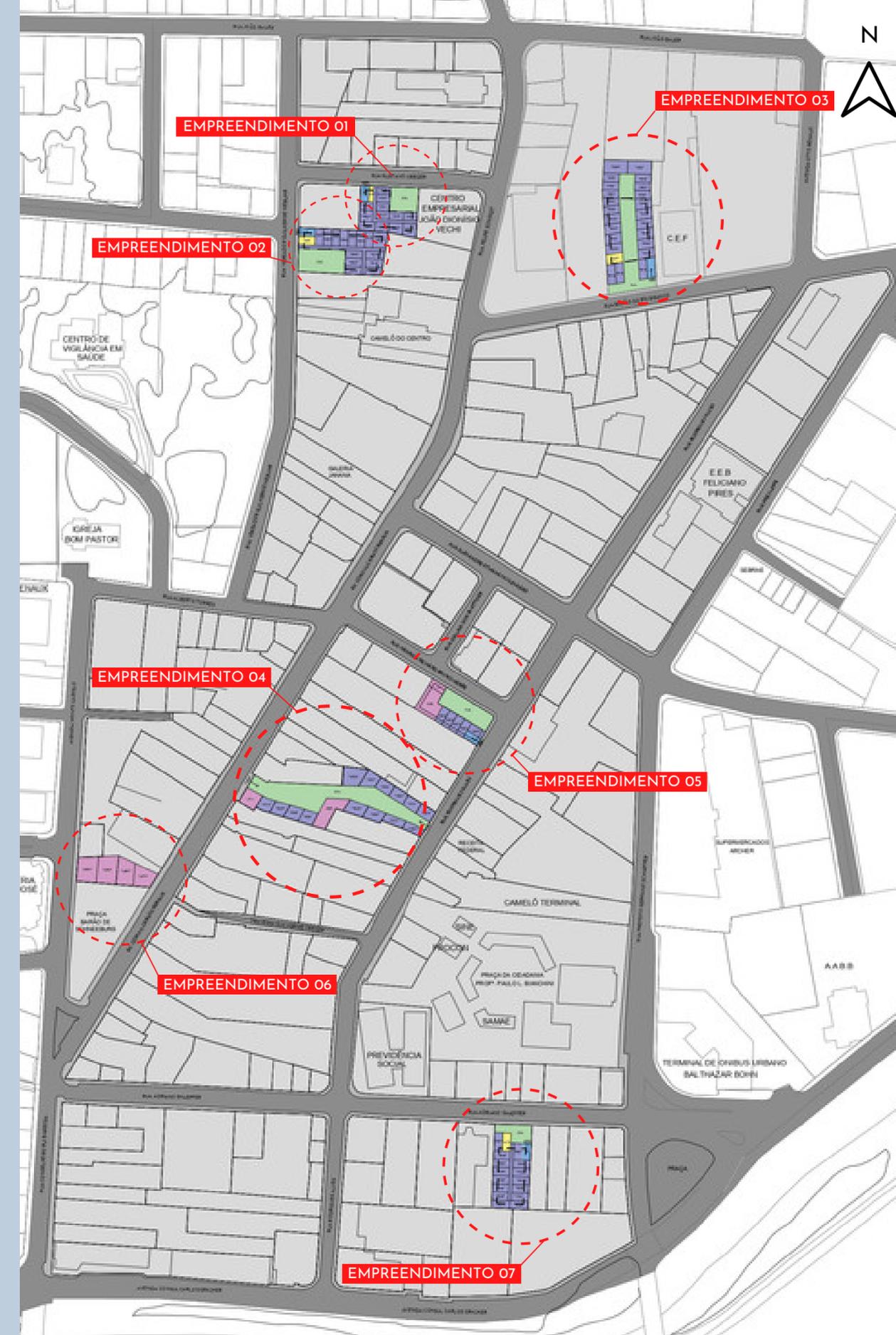
LOCAIS DE INTERFERÊNCIA

Primeiramente, identificou-se na área de estudo os lotes privados destinados integralmente a estacionamento. Visto que, por localizarem-se no centro da cidade estes lotes possuem grande valor econômico e funcional, além de agregarem muito potencial para o bairro. Entretanto, acabam não sendo aproveitados em sua totalidade e o que poderia se tornar um empreendimento muito mais eficiente e acolhedor, acaba se reduzindo a um local morto e potencialmente inseguro para o coração de Brusque.

Pensando nisso, selecionou-se seis lotes privados e a fachada comercial da Praça Barão de Schneeberg para o estudo (destacados no mapa ao lado). Estas mudanças acrescentam pontos nos seguintes DOT's: Misturar, Adensar, Compactar e Conectar.

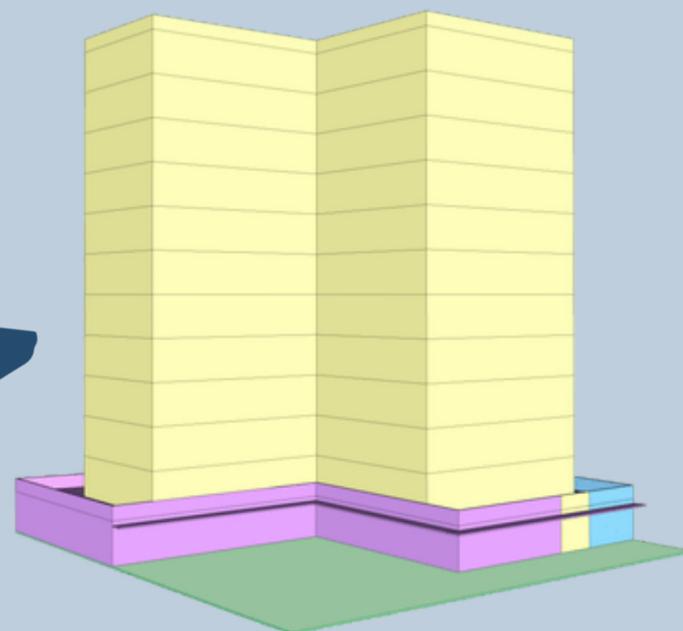
LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico



EMPREENDIMENTO 01 - SETORIZAÇÃO

ESTACIONAMENTO SUBSOLO
+ TÉRREO COMERCIAL +
TORRE RESIDENCIAL



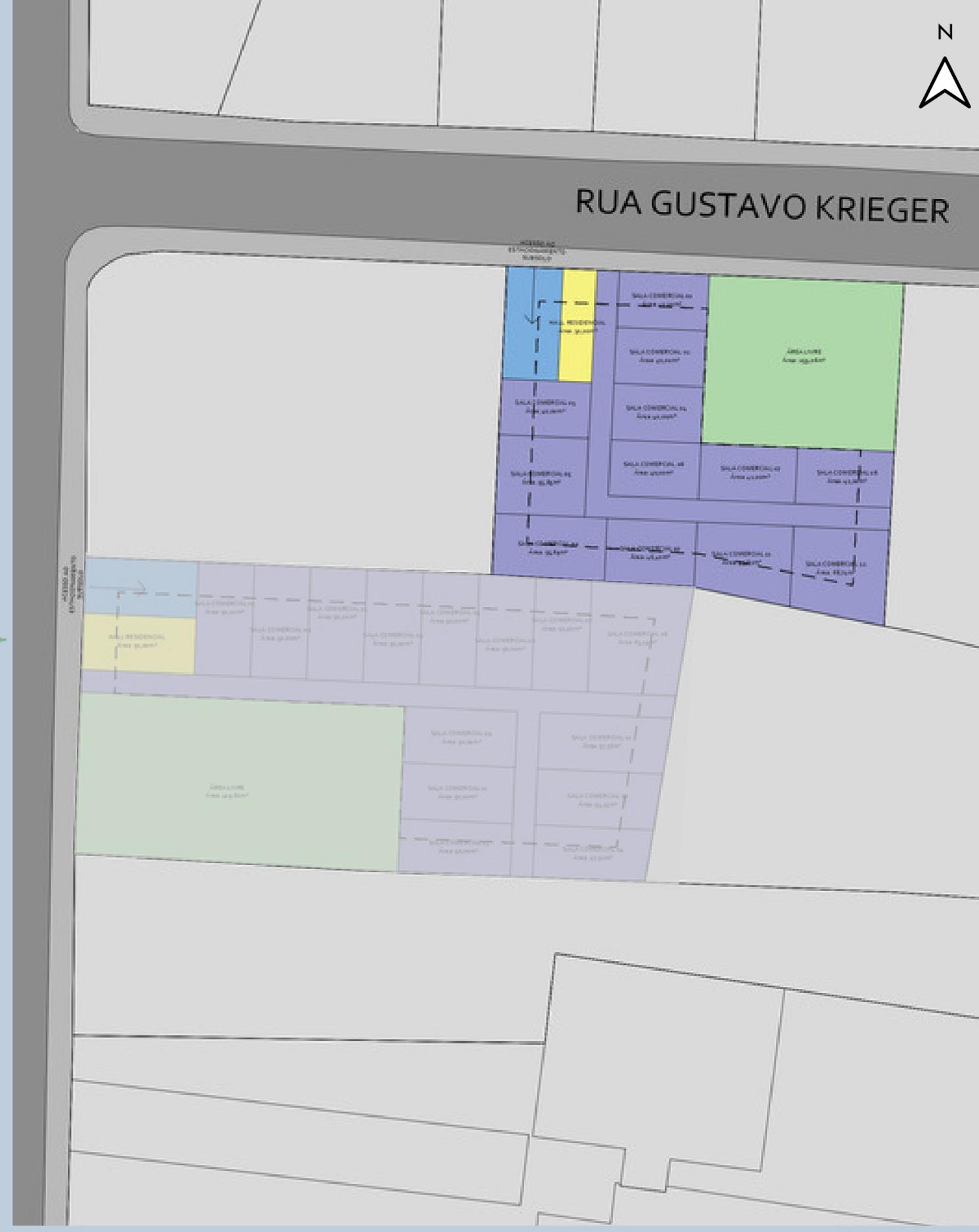
QUADRO DE ÁREAS

Comercial: 660,60m²
Residencial: 4.795m²
Estacionamento: 950,00m²
Área externa: 259,06m²

TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 6.664,66m²

LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico

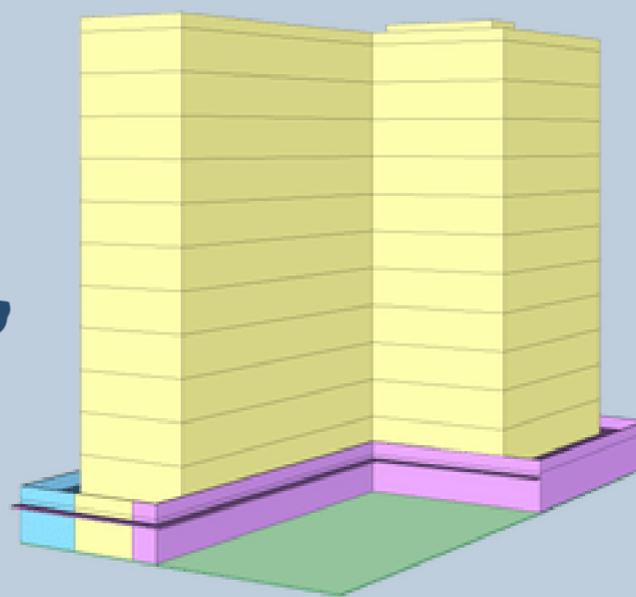


EMPREENDIMENTO 01 - IMAGENS 3D



EMPREENDIMENTO 02 - SETORIZAÇÃO

ESTACIONAMENTO SUBSOLO
+ TÉRREO COMERCIAL +
TORRE RESIDENCIAL



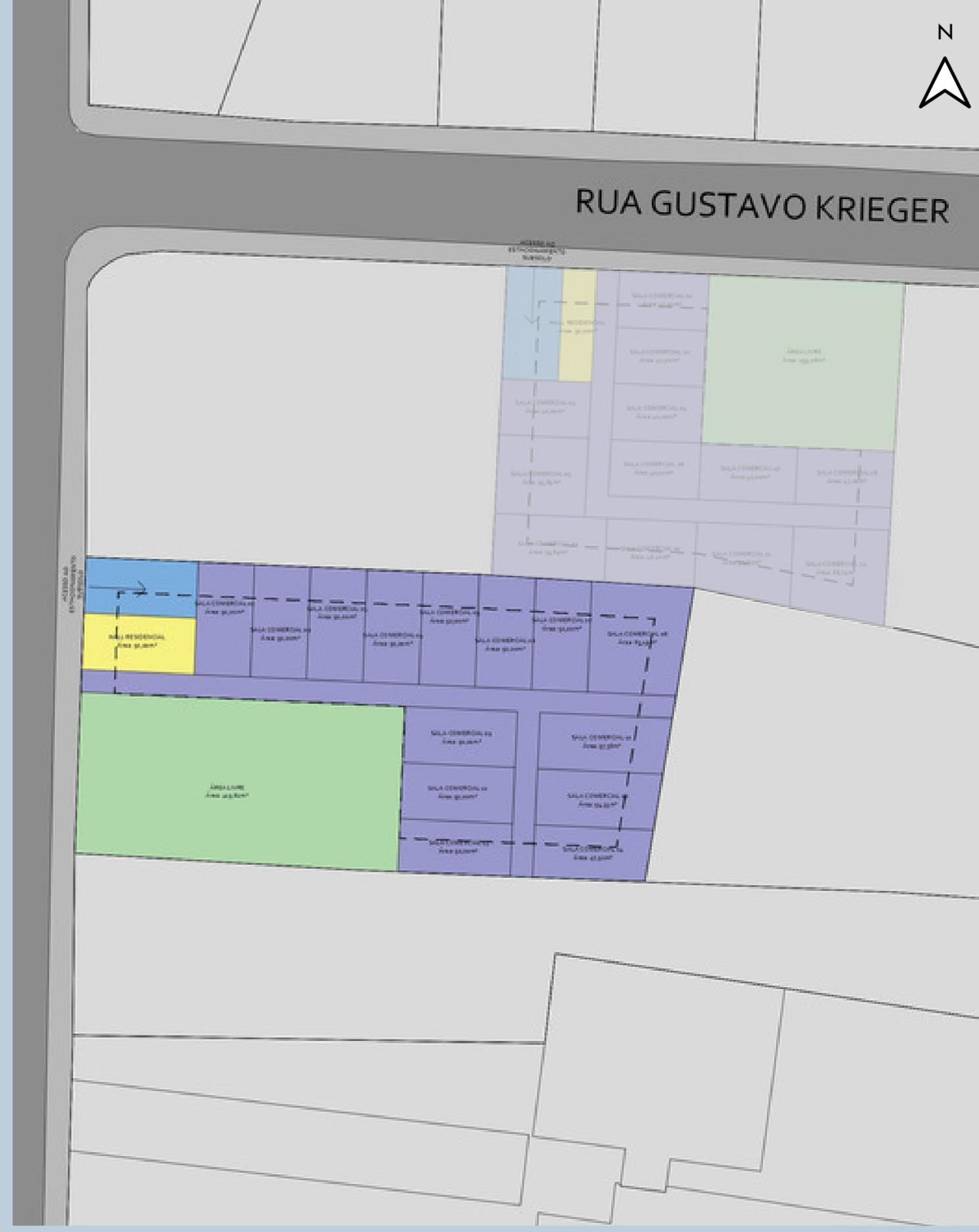
QUADRO DE ÁREAS

Comercial: 874,11m²
Residencial: 6.571,60m²
Estacionamento: 1.250,00m²
Área externa: 419,61m²

TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 8.695,71m²

LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico



EMPREENDIMENTO 02 - IMAGENS 3D

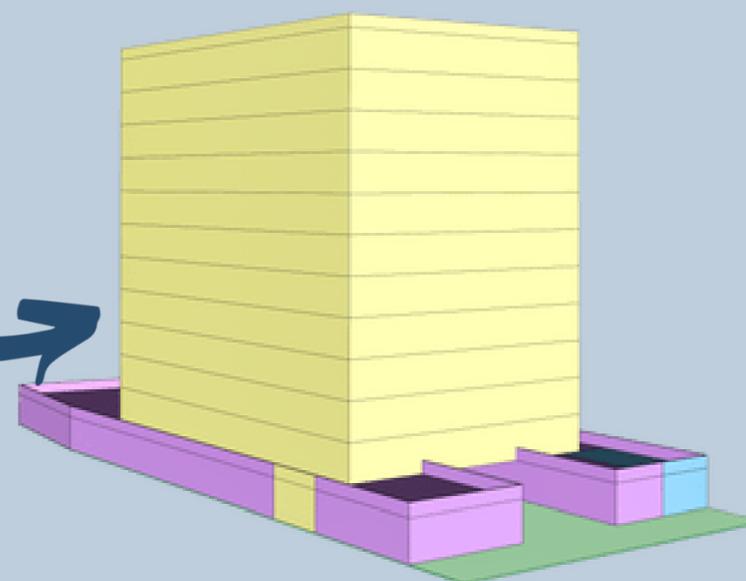


EMPREENDIMENTO 03 - SETORIZAÇÃO

ESTACIONAMENTO SUBSOLO
+ TÉRREO COMERCIAL +
TORRE RESIDENCIAL

QUADRO DE ÁREAS

Comercial: 1.414,28m²
Residencial: 9.451,30m²
Estacionamento: 1850,00m²
Área permeável: 780,73m²
**TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 12.715,58m²**



LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico

RUA BARÃO DO RIO BRANCO



EMPREENDIMENTO 03 - IMAGENS 3D



EMPREENDIMENTO 04 - SETORIZAÇÃO

ESTACIONAMENTO SUBSOLO
+ TÉRREO COMERCIAL +
TORRE RESIDENCIAL

QUADRO DE ÁREAS

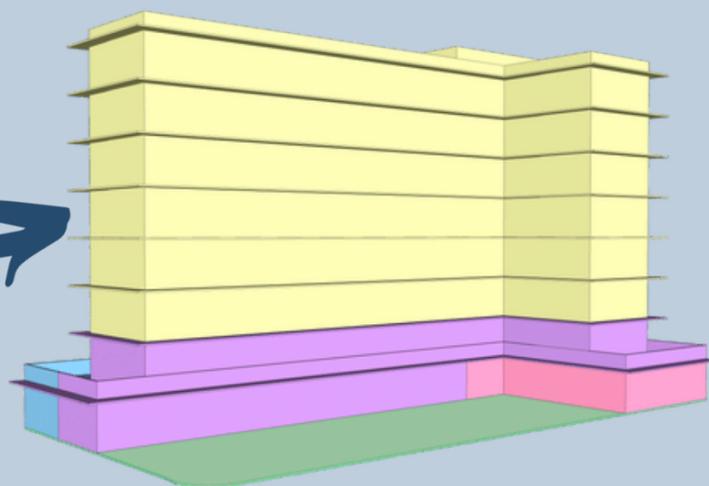
Comercial: 392,95m²

Residencial: 2.357,70m²

Estacionamento: 850,00m²

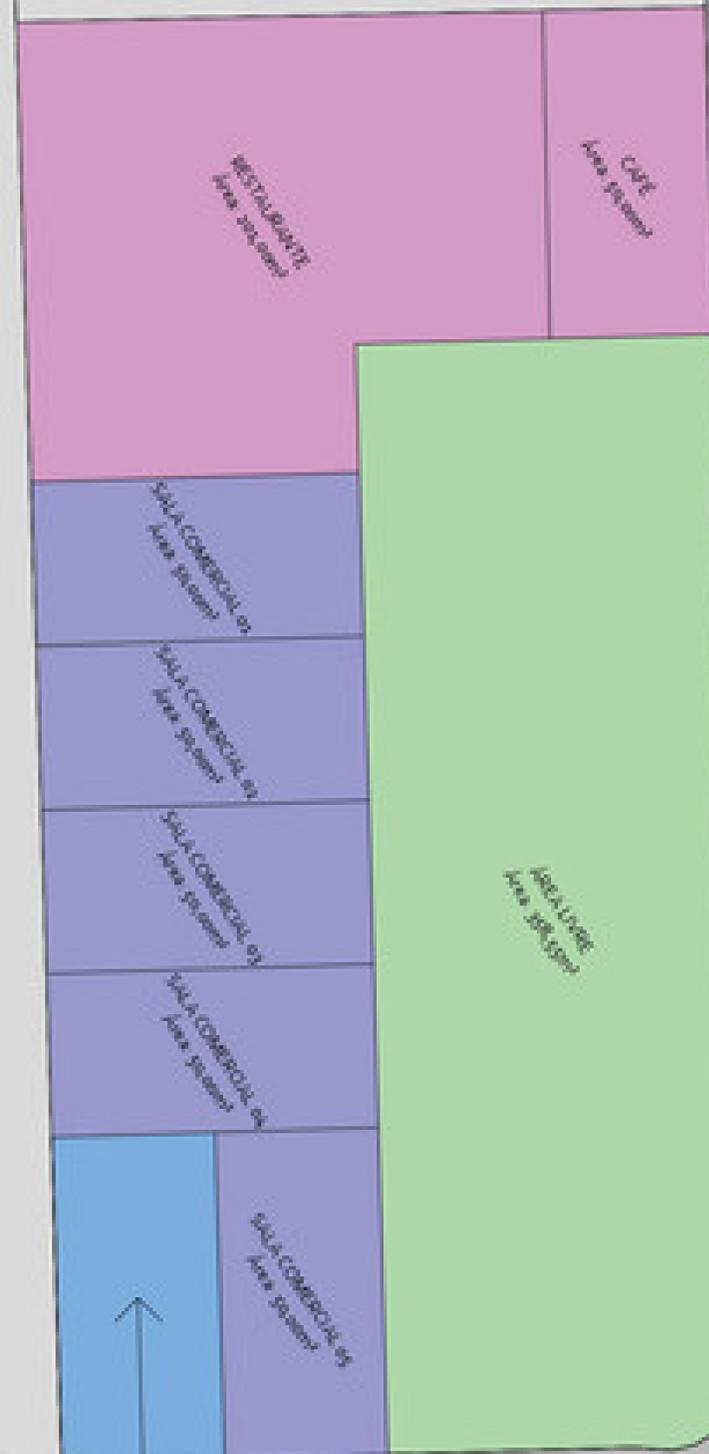
Área externa: 358,55m²

TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 4.250,93m²



LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico



CH RICHARD BRUNO HERBE

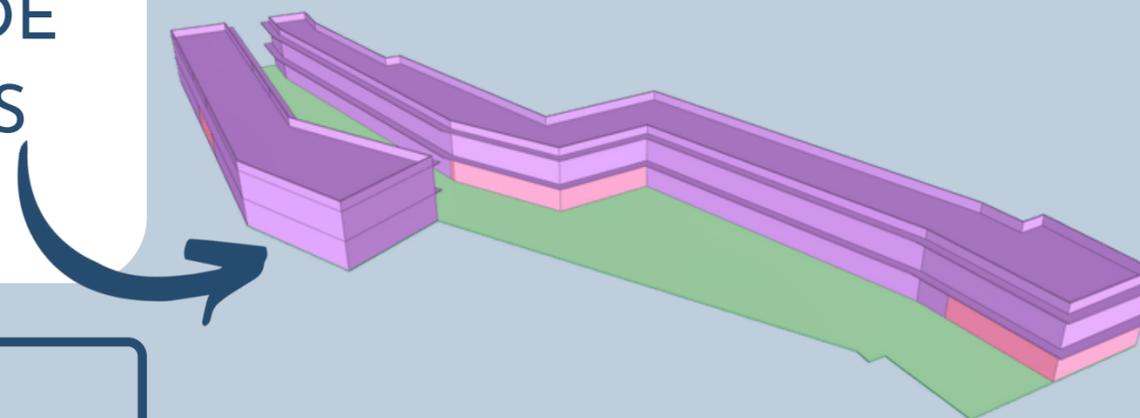
RUA RODRIGUES ALVES

EMPREENDIMENTO 04 - IMAGENS 3D



EMPREENDIMENTO 05 - SETORIZAÇÃO

GALERIA COMERCIAL DE
CONEXÃO ENTRE VIAS



QUADRO DE ÁREAS

Comercial: 2.475,99²

Salas Gastronômicas: 305,33m²

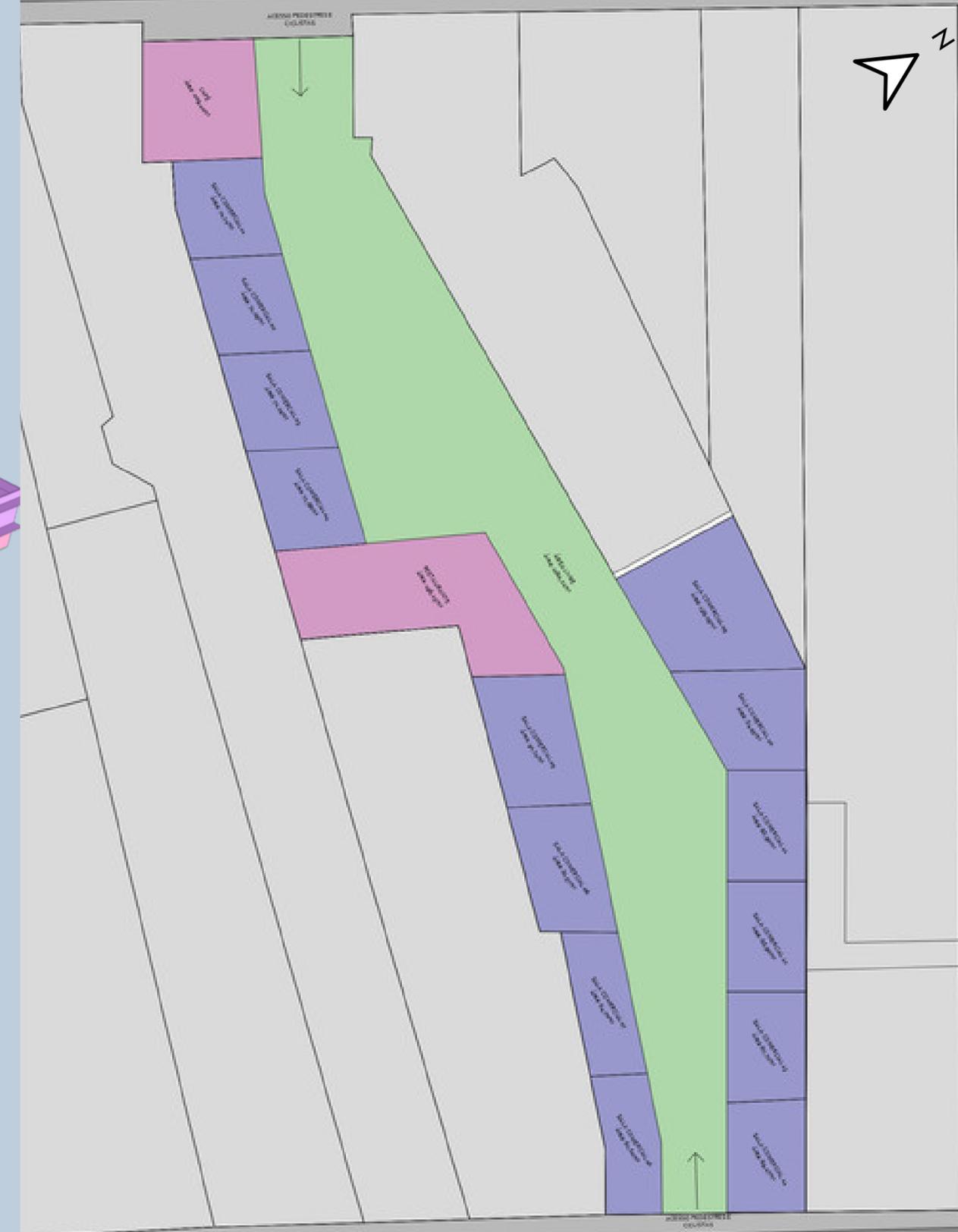
Área externa: 1.160,21m²

TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 2.781,32m²

LEGENDA

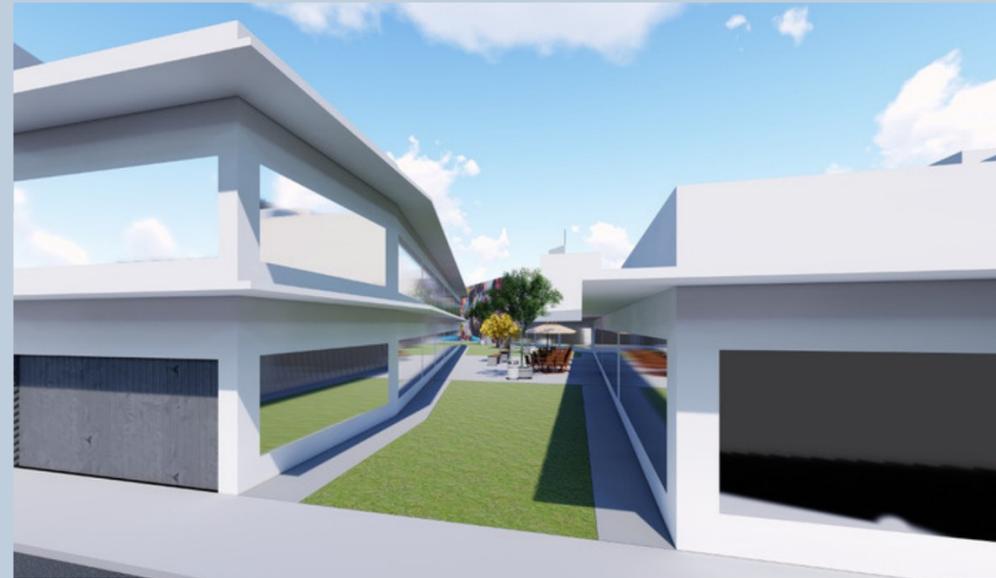
- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico

AV. CÔNSUL CARLOS RENAUX



RUA RODRIGUES ALVES

EMPREENDIMENTO 05 - IMAGENS 3D



EMPREENDIMENTO 06 - SETORIZAÇÃO

ÁREA GASTRONÔMICA PRAÇA
BARÃO DE SCHNEEBURG



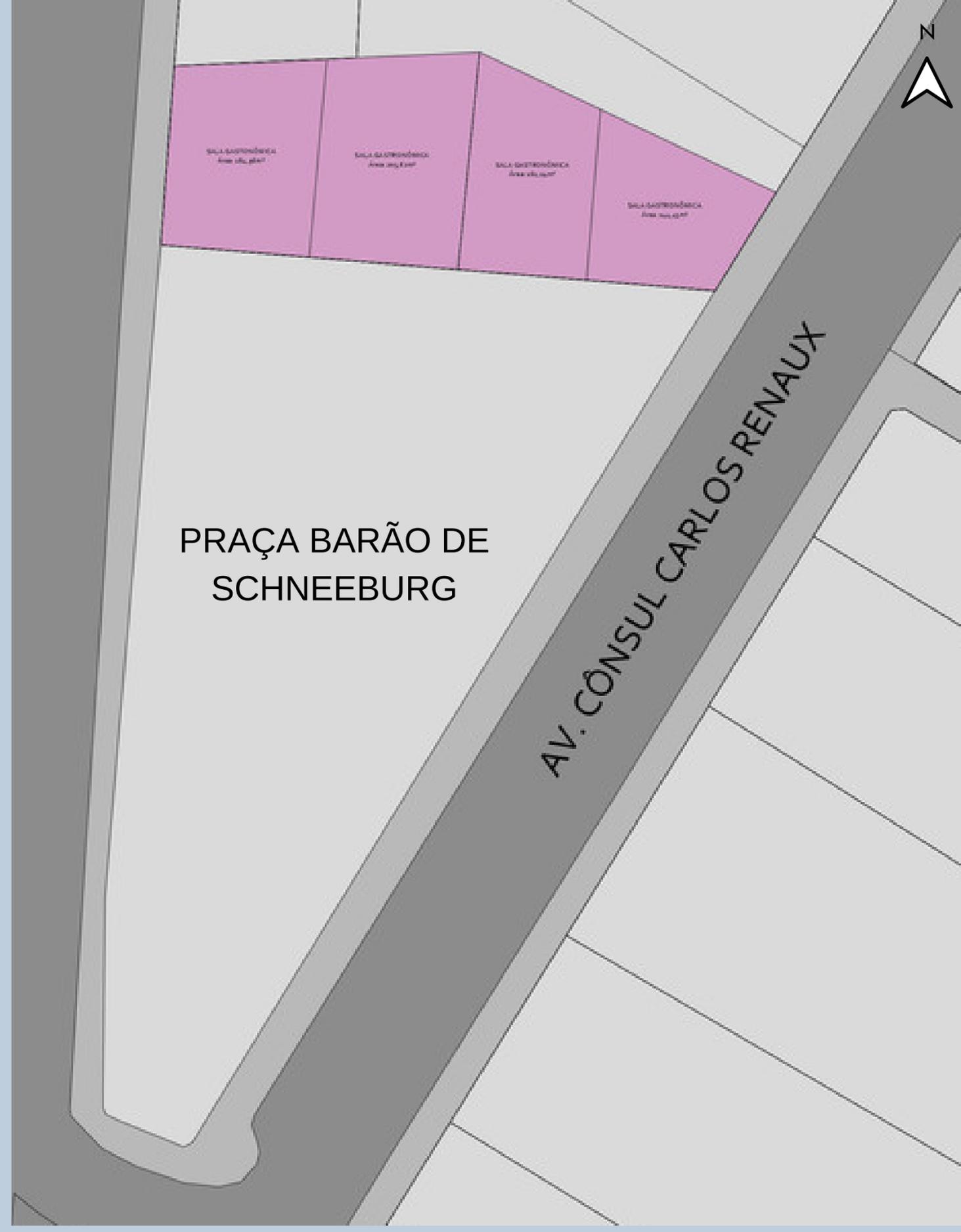
QUADRO DE ÁREAS

Salas Gastronômicas: 694,28m²

TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 694,28m²

LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área externa
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico



EMPREENDIMENTO 06 - IMAGENS 3D

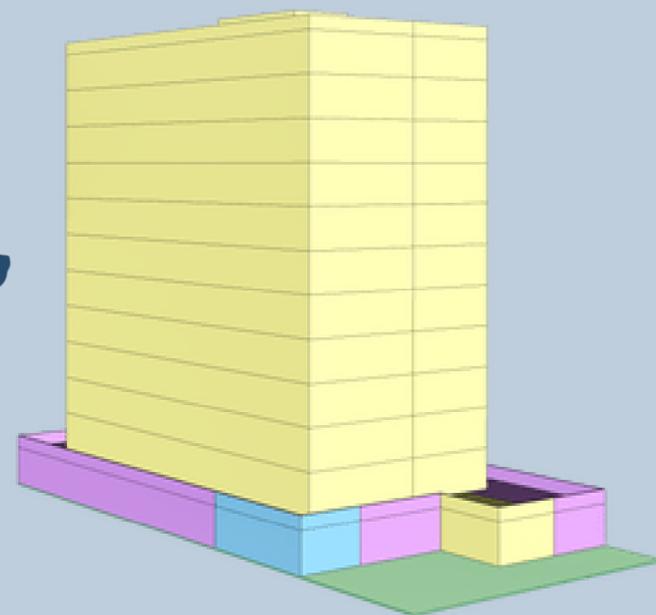


EMPREENDIMENTO 07 - SETORIZAÇÃO

ESTACIONAMENTO SUBSOLO
+ TÉRREO COMERCIAL +
RESIDENCIAL

QUADRO DE ÁREAS

Comercial: 837,37m²
Residencial: 5.500,00m²
Estacionamento: 948,16m²
Área permeável: 192,55m²
**TOTAL DE ÁREA
CONSTRUÍDA: 7.285,53m²**



LEGENDA

- Recorte da área
- Vias
- Calçadas
- Área permeável
- Setor comercial
- Setor residencial
- Acesso ao subsolo
- Setor gastronômico

RUA ADRIANO SHAEFFER



EMPREENDIMENTO 07 - IMAGENS 3D



MOBILIÁRIO URBANO E VEGETAÇÃO

ARBORIZAÇÃO DE CALÇADAS

Propostas:	Benefícios:
<ul style="list-style-type: none">• Política pública de plantio;• Educação ambiental• Regulamentos e diretrizes que asseguram o desenvolvimento urbano e paisagístico a curto e longo prazo na cidade.	<ul style="list-style-type: none">• Proteção dos ventos;• Redução da poluição sonora;• Sombreamento;• Absorção da poluição atmosférica, neutralizando os efeitos na população.

Lista de espécies arbóreas nativas indicadas para arborização urbana no município:

Em passeios com largura inferior a 1,90 m não é recomendável o plantio de árvores.



Manacá da serra



Aroeira salsa



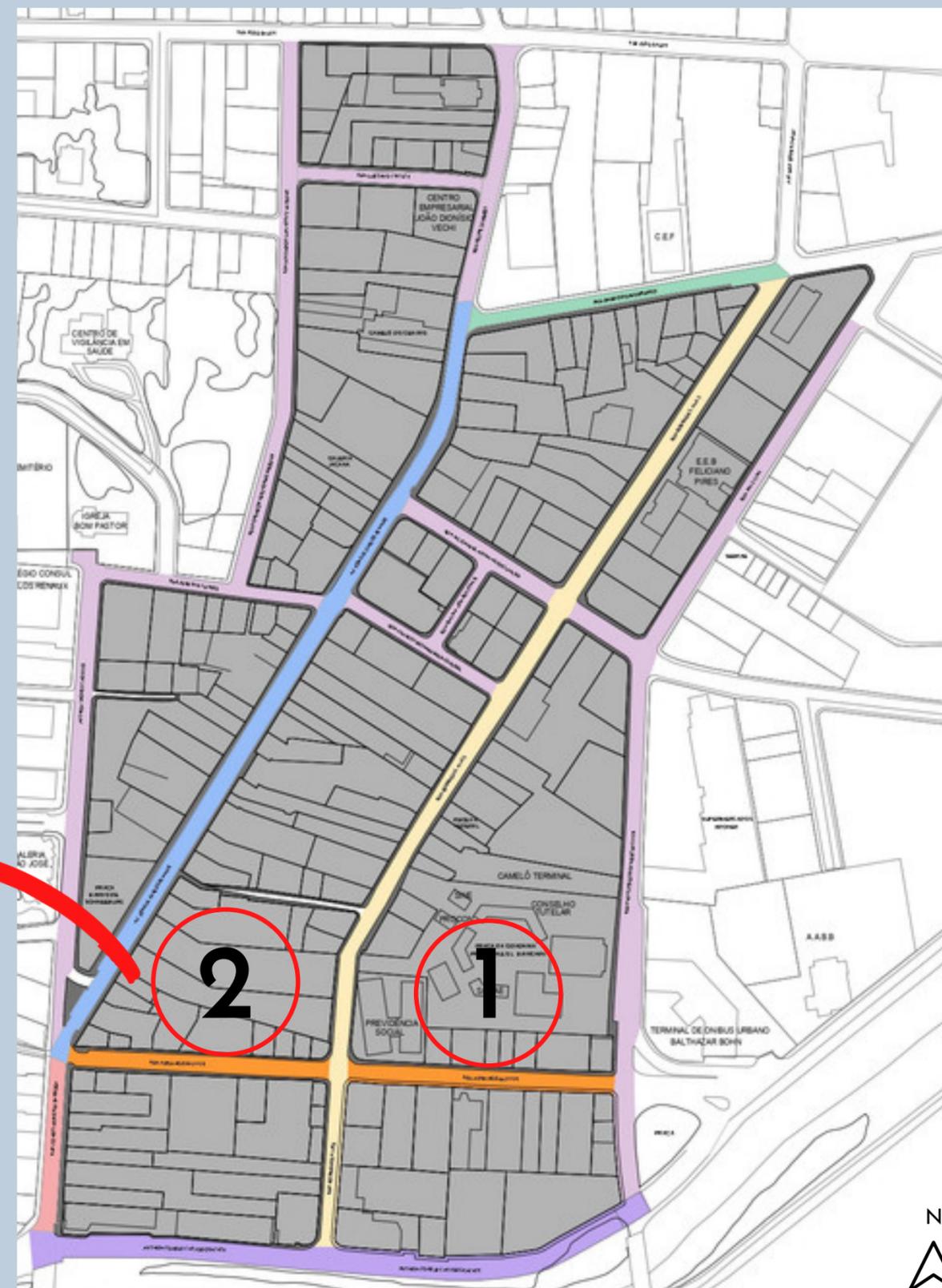
Jacarandá mimoso

ARBORIZAÇÃO DE CALÇADAS

Proposta de implantação em relação a calçada

Em passeios com largura igual ou superior a 2,00 m e inferior a 2,40 m, poderão ser plantadas árvores de pequeno e médio porte com altura até 8,00 m.

Como exemplo a Rua Prefeito Germano (1) Schaefer e Rodrigues Alves (2), podem ser arborizadas dessa forma.



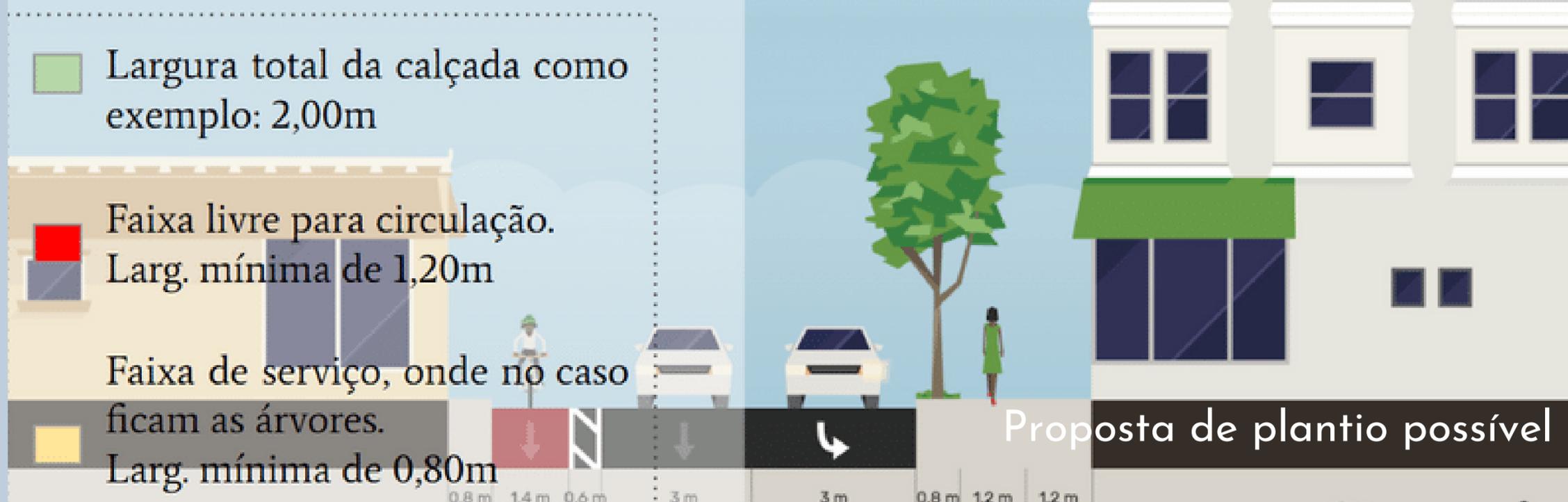
Proposta de plantio possível

ARBORIZAÇÃO DE CALÇADAS

Largura da calçada x Dimensões do espaço para a árvore

Largura da calçada (L) m	Passagem de pedestres m	Largura mínima do canteiro ($l_c=40\%$ de L) m	Comprimento do canteiro ($C=2 \times l_c$) m	Área mínima do Espaço Árvore m^2
2,00	1,20	0,80	1,60	1,28
2,50	1,50	1,00	2,00	2,00
3,00	1,80	1,20	2,40	2,88
4,00	2,40	1,60	3,20	5,12

Em passeios com largura superior a 3,00 m, poderão ser plantadas árvores de pequeno, médio ou grande porte com altura superior a 12,00 m



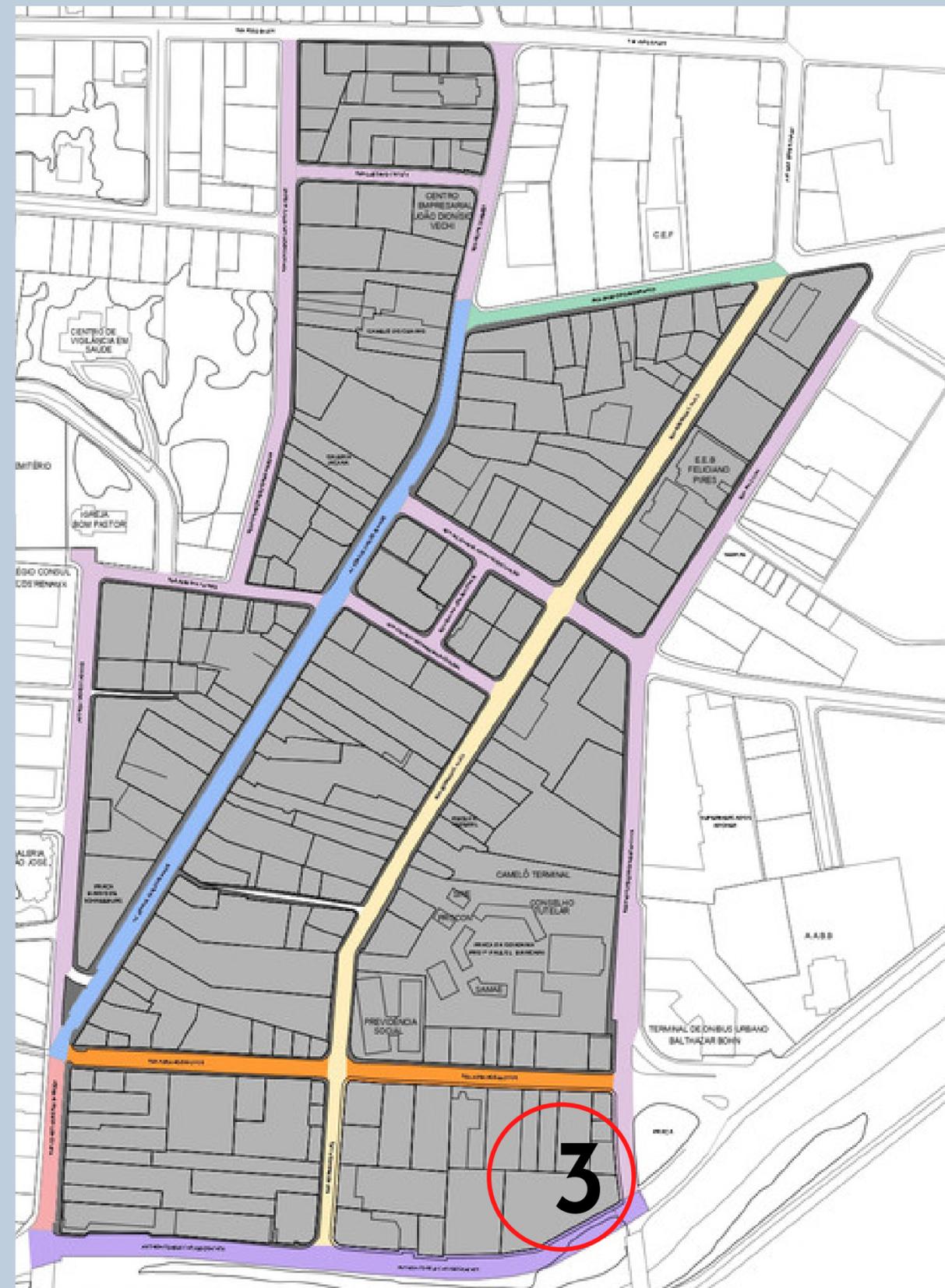
ARBORIZAÇÃO DE CALÇADAS

Proposta de implantação em relação a calçada

Em passeios com largura igual ou superior a 2,40 m e inferior a 3,00 m, poderão ser plantadas árvores de pequeno, médio ou grande porte, com altura até 12,00m.

Na Av. Arno Carlos Gracher podemos implantar uma arborização de grande porte (3).

Largura do passeio (m)	Largura mínima do canteiro (m) ^B	Área mínima do canteiro (m ²) ^C	DAP ^A máximo (m)
Menor que 1,90	Não é recomendado o plantio de árvores		
1,90 a 2,09	0,60	0,60	Até 0,50
2,10 a 2,39	0,80	0,80	Até 0,70
2,40 a 2,79	1,00	1,20	Até 0,90
Maior que 2,80	1,40	2,00	Até 1,20



Proposta de plantio possível

VESTIÁRIOS E PARACICLOS

A proposta apresentada é criar uma lei em que fica estabelecida a obrigatoriedade de criação de paraciclos e vestiários em novos edifícios seja ele público ou privado.

Exemplo de Iniciativa pública:



Um exemplo de iniciativa privada é o Aro 27 Bike Café, no bairro de Pinheiros, em São Paulo. Ele oferece estacionamento para a bike, oficina, vestiário e loja.



Estacionamento ao ar livre para bicicletas



Bicicletário coberto na Av. Paulista em pontos estratégicos.

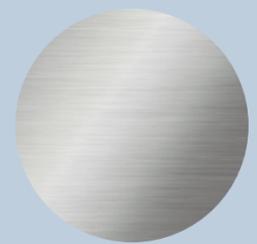


Chuveiros e vestiários públicos



MOBILIÁRIO URBANO

Materiais propostos:



Aço

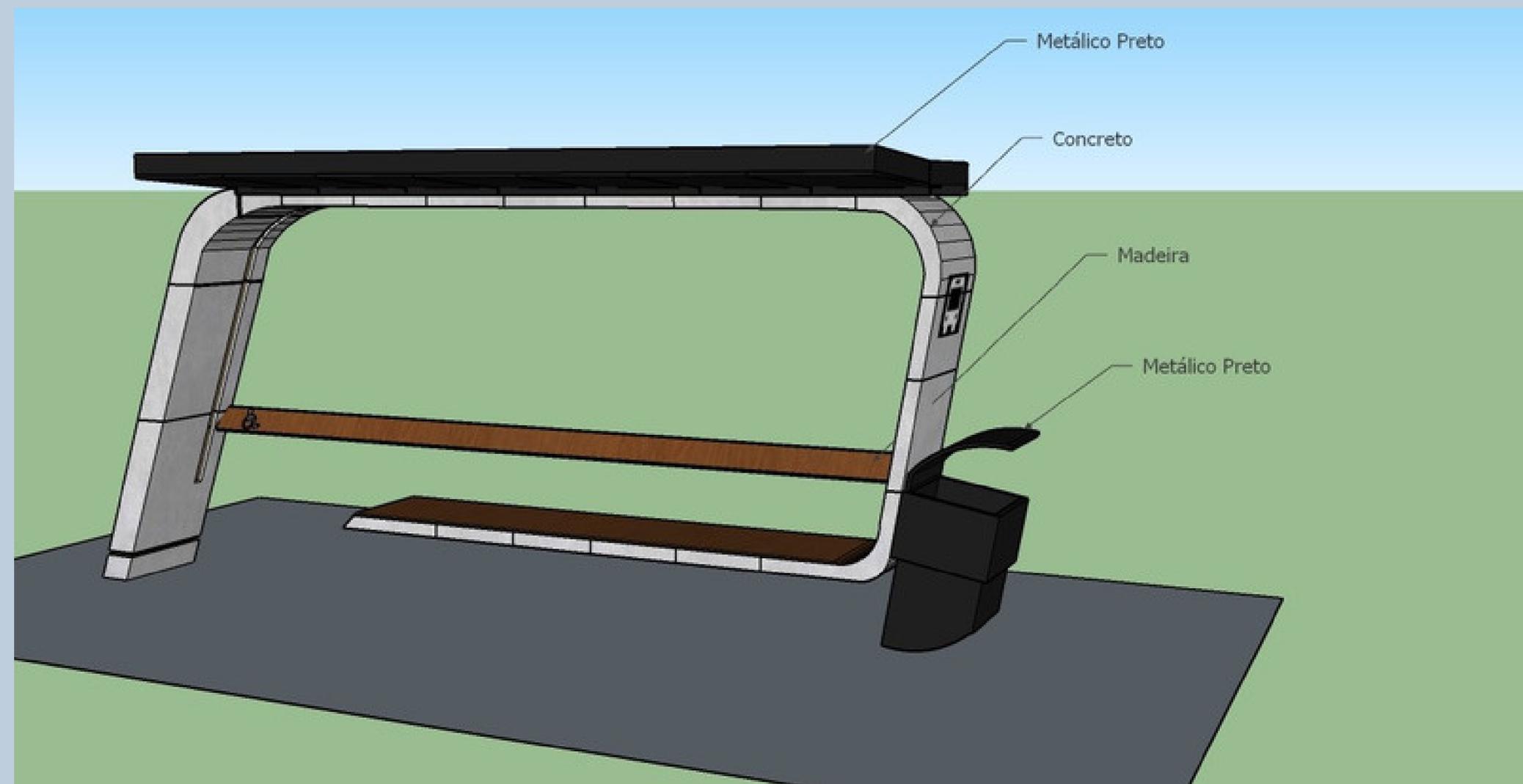


Madeira Ipê



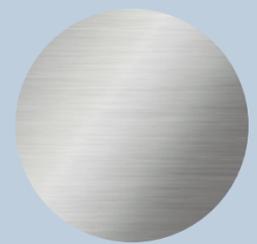
Concreto

Detalhamento:



MOBILIÁRIO URBANO

Materiais propostos:



Aço

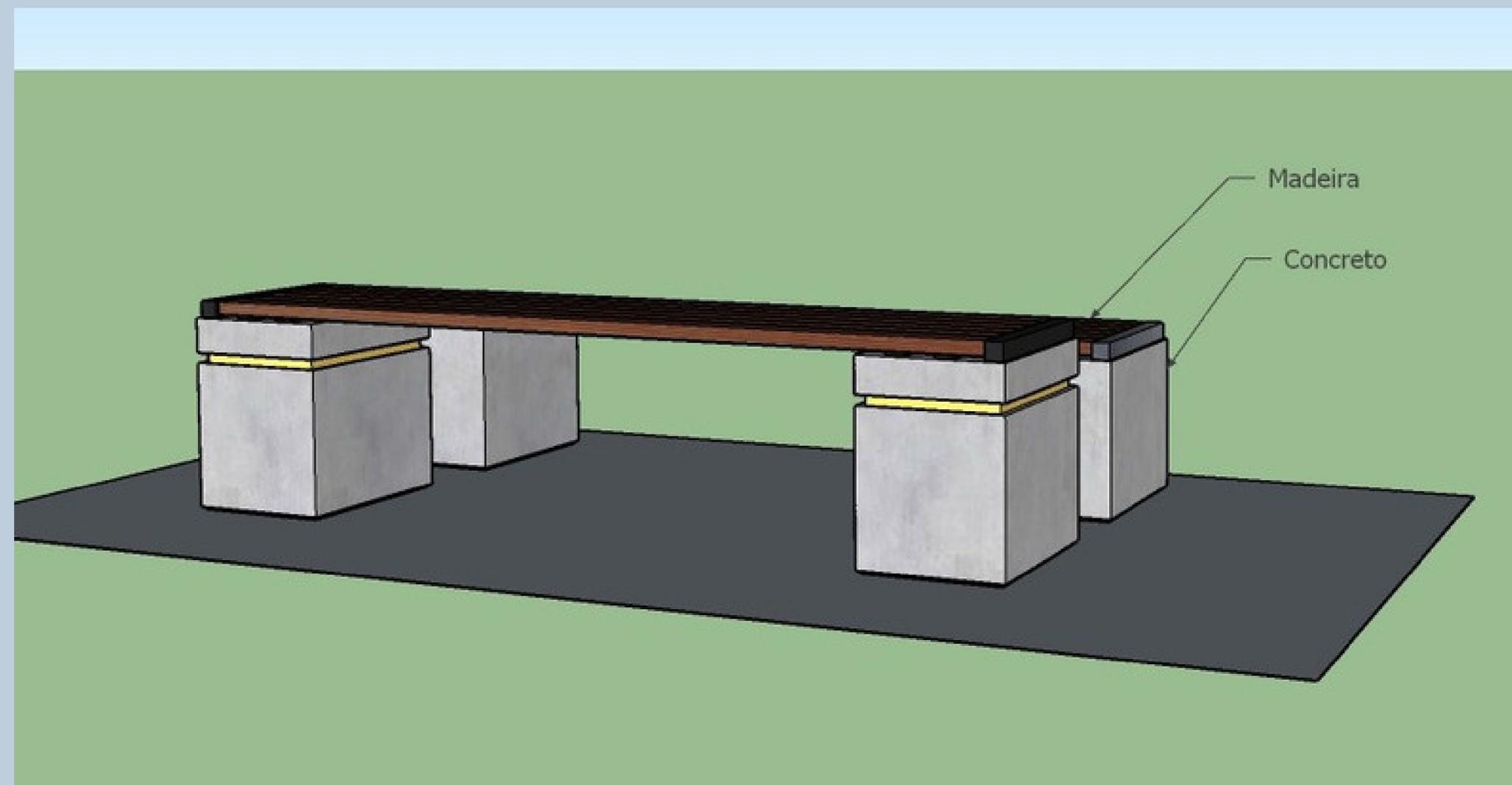


Madeira Ipê



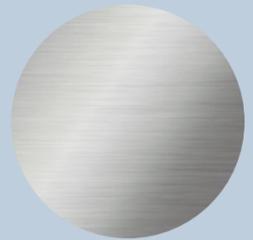
Concreto

Detalhamento:



MOBILIÁRIO URBANO

Materiais propostos:



Aço

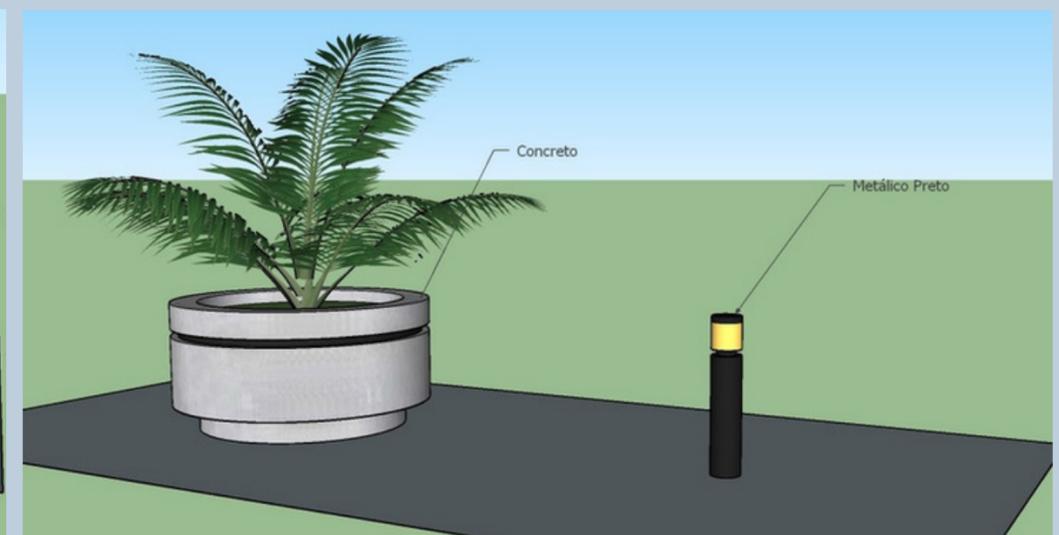
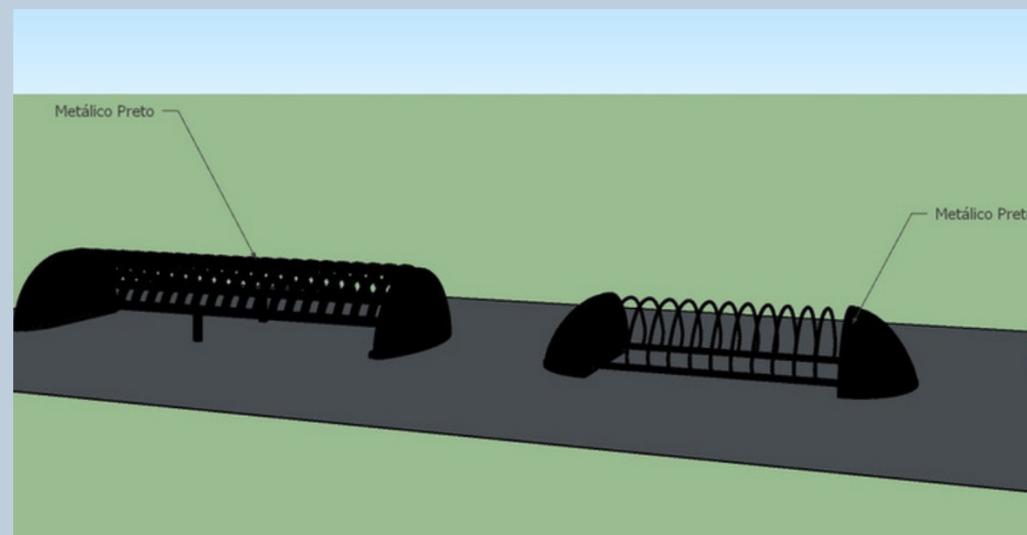
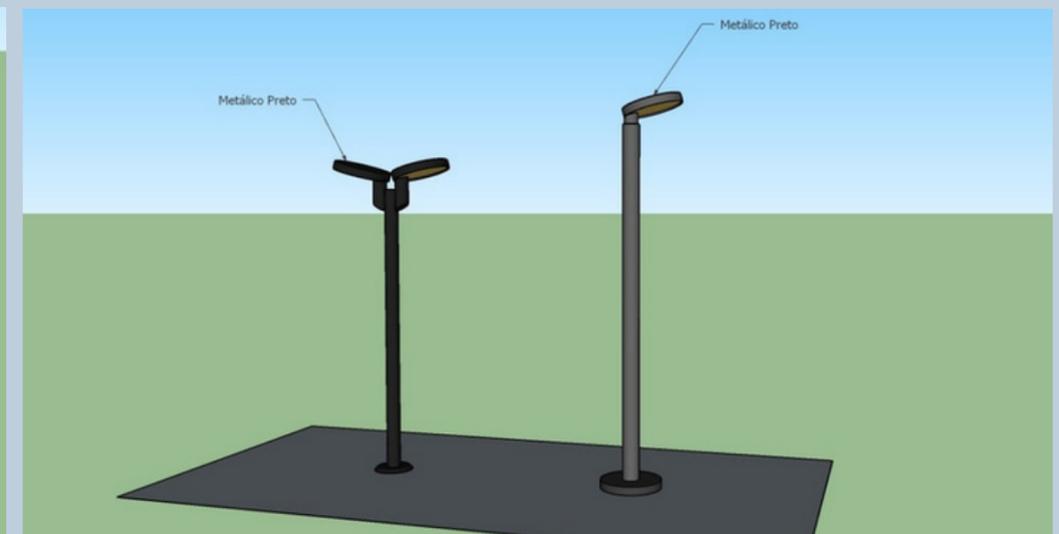
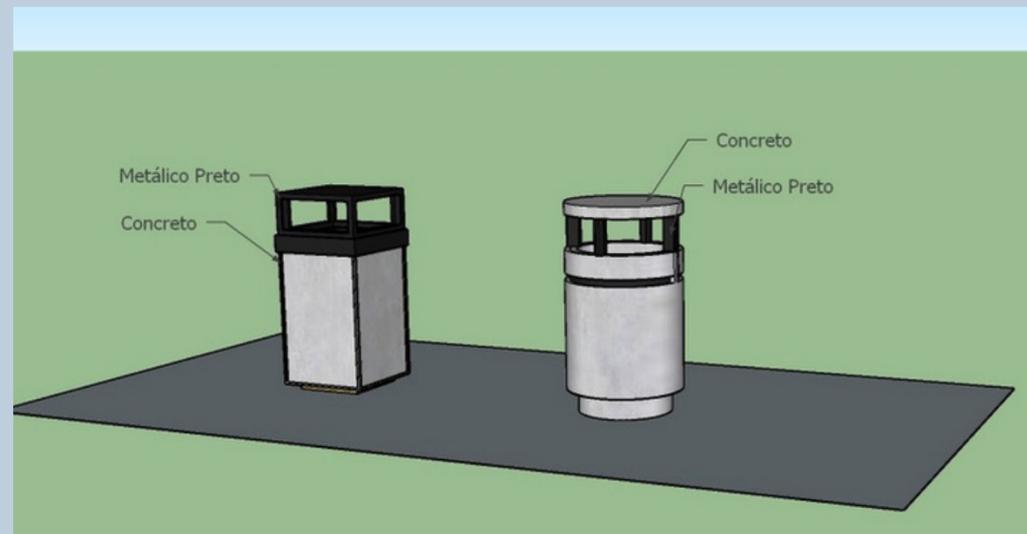


Madeira Ipê



Concreto

Detalhamento:

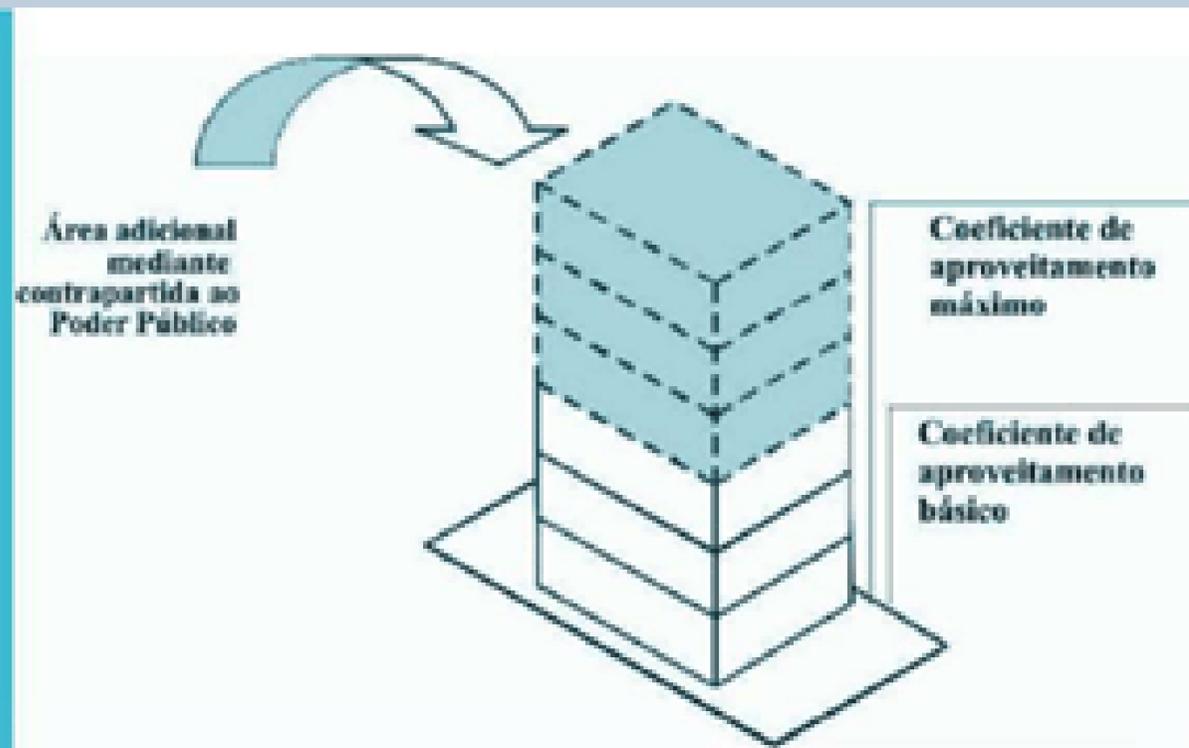


LEGISLAÇÃO

OUTORGA ONEROSA

A Outorga Onerosa do Direito de Construir nada mais é que uma concessão emitida pelo poder público para que o proprietário do imóvel construa acima do coeficiente básico estabelecido mediante o pagamento de uma contrapartida financeira.

Como se aplica?



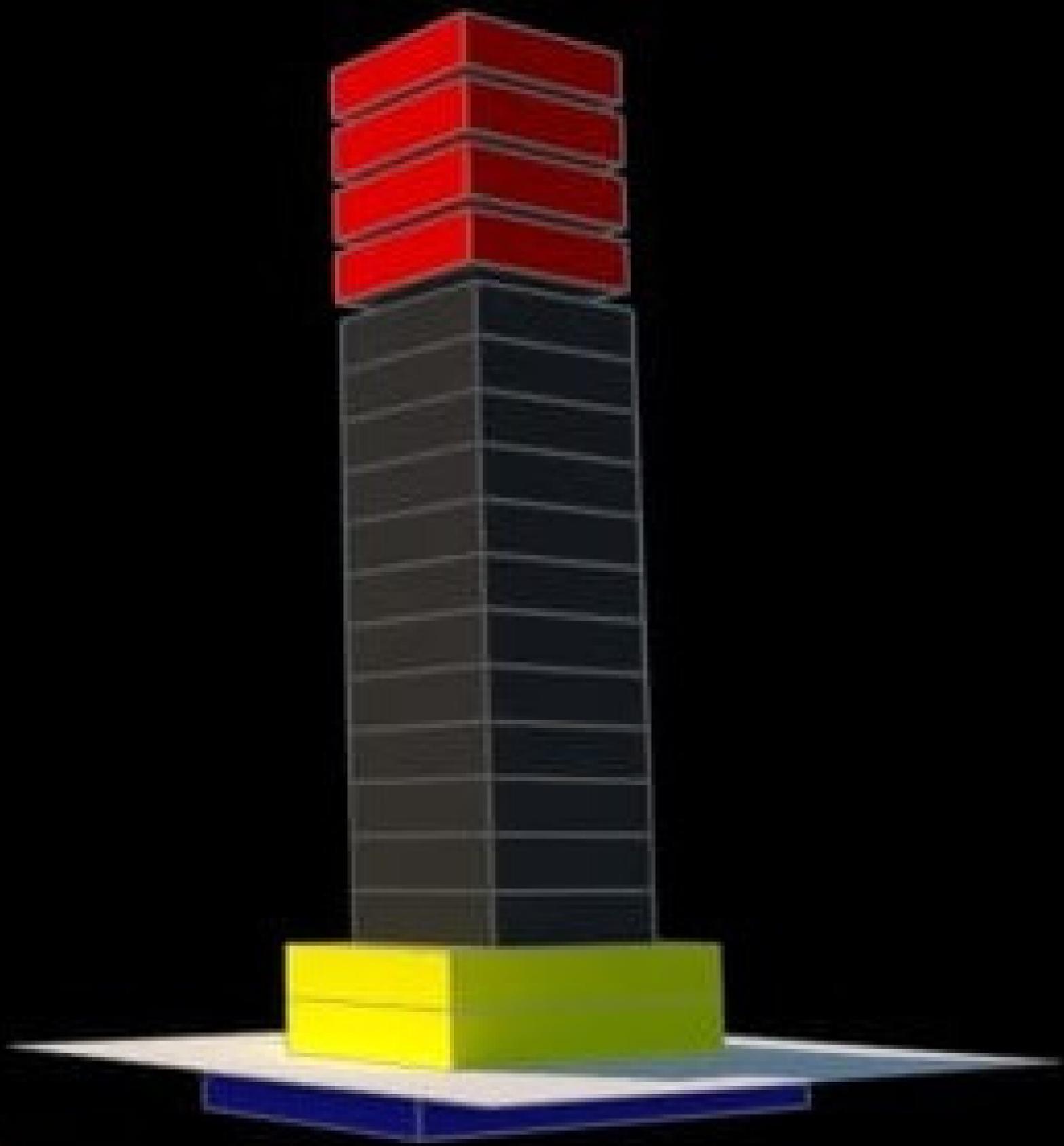
É realizado um cálculo, onde o empreendedor paga para construir até 4 pavimentos a mais que o permitido, levando fundos a prefeitura.

OUTORGA ONEROSA - BRUSQUE/SC

Z	ZONAS URBANAS	IA	20%	IA+	NP	G+	NP+	TON	20%	TON	IP
				20%			G+			+20%	%
1*	Centro II	4	0,8	4,8	16	+4	20	85			15
2*	Centro I / São Luiz	4	0,8	4,8	12	+4	16	80	5	85	15
3*	Santa Rita / Santa Terezinha	4	0,8	4,8	12	+4	16	80	5	85	15

A outorga onerosa pode ser uma oportunidade para remover grande parte dos estacionamentos das vias aumentando, assim, áreas de passeio e de estar público.

O construtor cria um pavimento de garagem destinado ao público (estacionamento pago) . Em contrapartida ele pode acrescentar duas ou três vezes dessa área em pavimentos adicionais no edifício, lembrando que o térreo deverá obrigatoriamente ser composto por fachadas ativas.



FACHADA ATIVA: IDENTIDADE VISUAL

Um dos grandes objetivos do planejamento urbano moderno é estimular a mobilidade ativa e, por consequência, diminuir o alto número de automóveis nas ruas. As fachadas ativas podem ser ótimas ferramentas nessa estratégia, uma vez que tornam as ruas mais agradáveis para pedestres, incentivando esse modo de locomoção.

Contudo, o conceito vai além disso: para uma fachada ser considerada ativa, ela deve ter permeabilidade física, ou seja, permitir que os pedestres conheçam um pouco do interior daquele prédio, de fora, assim como possibilitar que quem está dentro visualize a calçada).



Barzinhos no térreo do Copan (São Paulo) são exemplos de uso misto das edificações. (Imagem: A Vida no Centro/Reprodução)

FACHADA ATIVA: IDENTIDADE VISUAL

TIPOS DE FACHADAS



A – ativo

Pequenas unidades (lojas), muitas portas (15-20 portas a cada 100m) Ampla variedade de funções Nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas Muitos detalhes no relevo da fachada Predominância de articulação vertical na fachada Bons detalhes e materiais



B – convidativo

Unidades (lojas) relativamente pequenas (10-14 portas a cada 100m) Alguma variação de funções Poucas unidades cegas e passivas Relevos na fachada Muitos detalhes



C – misto

Unidades (lojas) grandes e pequenas (6-10 portas a cada 100m) Modesta variação de funções Algumas unidades passivas e cegas Relevos modestos na fachada Poucos detalhes



E – inativo

Grandes unidades (lojas), poucas (ou sem) portas (0-2 portas a cada 100m) Nenhuma variação visível de função Unidades passivas ou cegas Fachadas uniformes, nenhum detalhe, nada para se ver



D – monótono

Grandes unidades (lojas), poucas portas (2-5 portas a cada 100m) Variação de função quase inexistente Muitas unidades cegas ou desinteressantes Poucos (ou nenhum) detalhes

FACHADA ATIVA: IDENTIDADE VISUAL

Exemplos em Santa Catarina:



Calçadão da Rua Felipe Schmidt em Florianópolis/SC



Rua XV de Novembro em Blumenau/SC

FACHADA ATIVA: IDENTIDADE VISUAL

Exemplos de Diretrizes Urbanísticas que já são adotadas:

Floriópolis - SC

- O térreo deve ser visualmente aberto, comunicando-se com a calçada
- A interface da fachada com a calçada no térreo deve ser de pelo menos 70%
- O desenho do edifício deve estimular diversos usos e entradas –fluxo
- Evidenciar a entrada principal do edifício
- Tratar as esquinas com usos comerciais
- Térreo comercial do mesmo nível do passeio em frente
- Iluminação externa no térreo para valorizar o espaço e garantir segurança ao pedestre.

CURITIBA - PR

1. Quando 50% da área da fachada ao nível da rua foi utilizada par uso comercial ou Prestação de serviços será concedida a construção de mais um pavimento.



FACHADA ATIVA: IDENTIDADE VISUAL

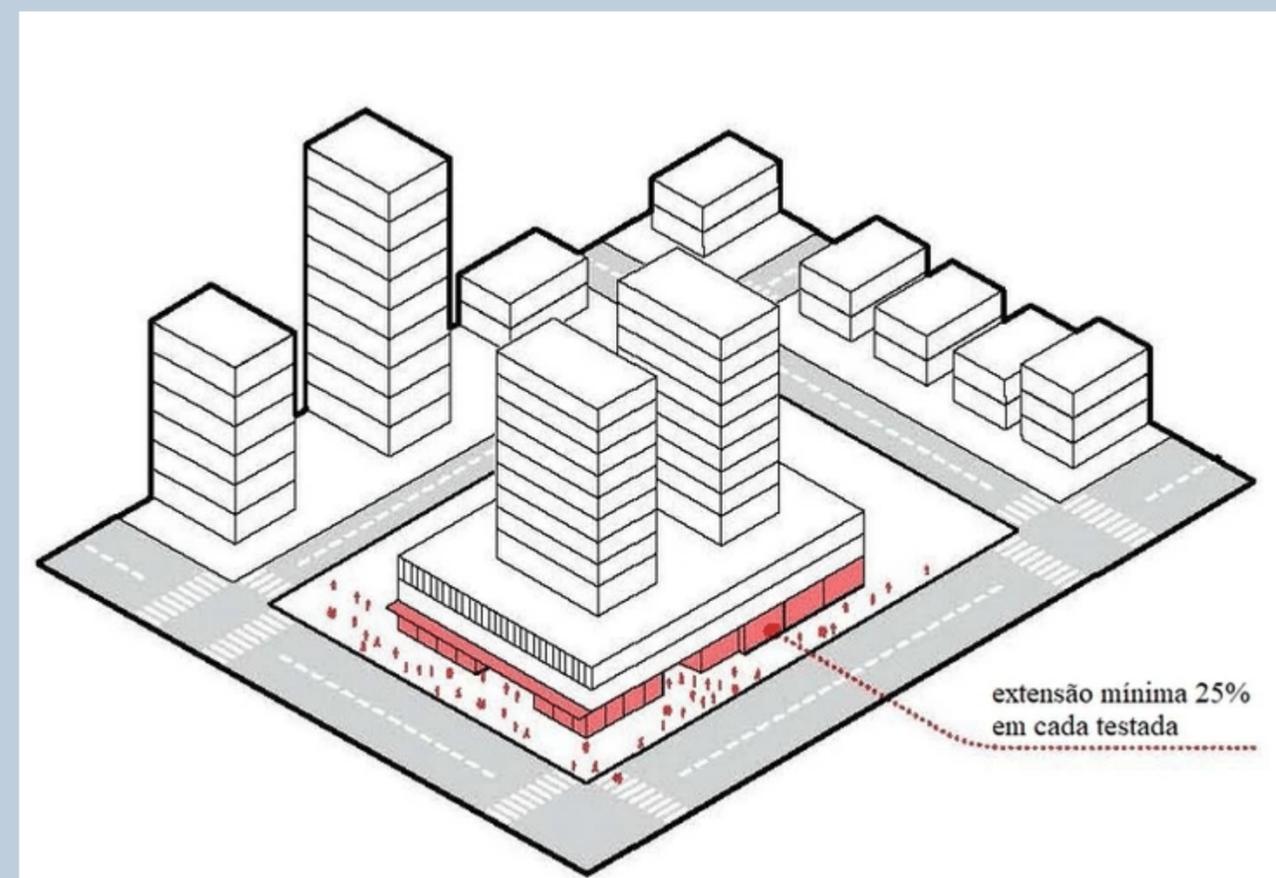
Exemplos de Diretrizes Urbanísticas:

São Paulo - SP

- Deve estar a no máximo 5m de recuo a partir do alinhamento frontal do terreno (em caso de doação vale o novo alinhamento).
- Ter frente com medida mínima equivalente a 25% da testada do terreno (medida da divisa frontal), sendo o mínimo 3m.
- Possuir aberturas a cada 20m de extensão com permeabilidade visual e acesso direto à rua, sem muros, gradis, vagas* ou espaços de embarque-desembarque ou manobra de veículos.

- É permitido possuir mais de um andar (acima ou abaixo), desde que integrados e fazendo parte de um mesmo compartimento edificado.

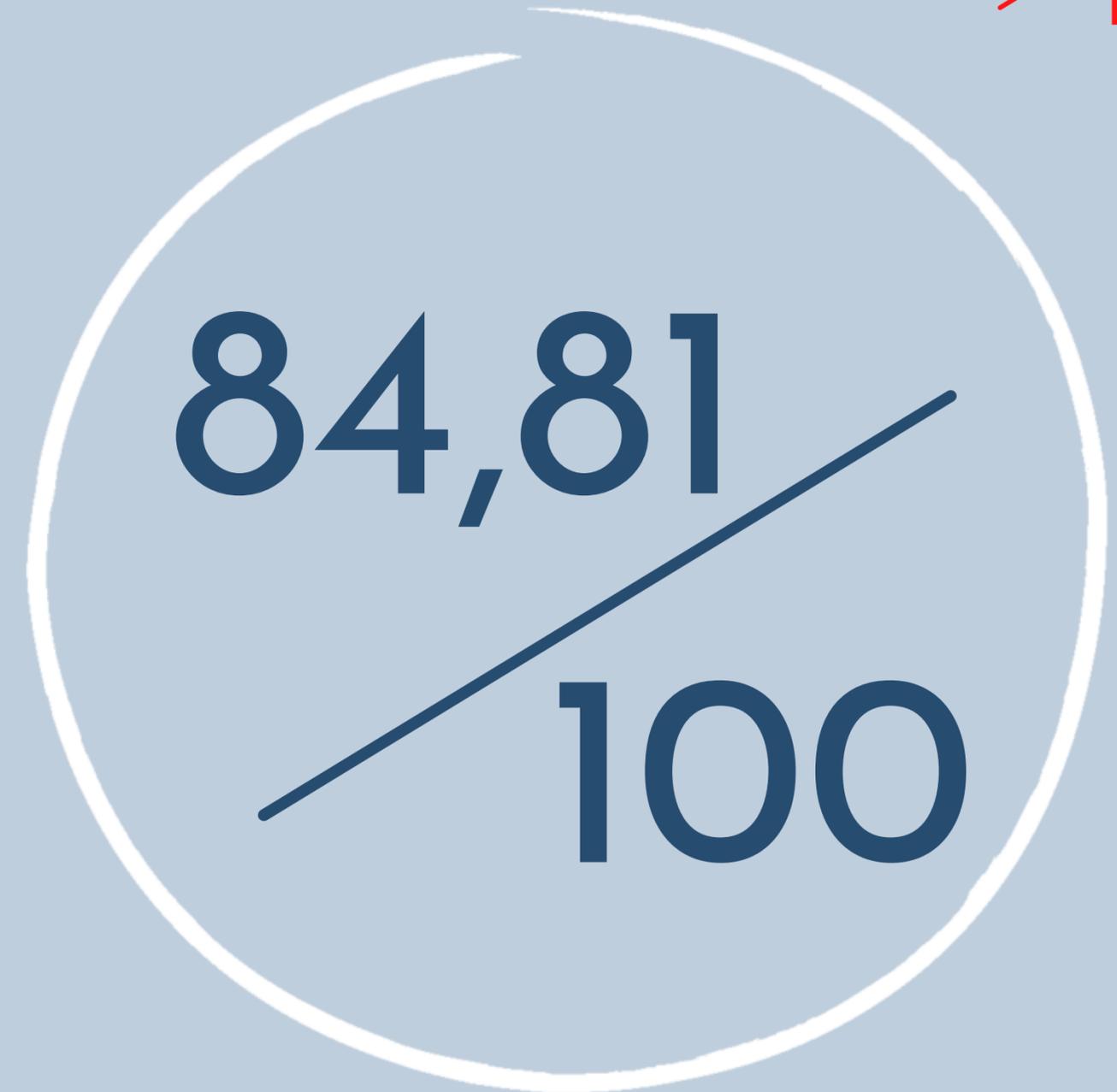
-Pode ter suas aberturas e acessos para áreas de fruição, inclusive em forma de galeria interna ao edifício, desde que garantido o acesso direto à rua.



PONTUAÇÃO DA PROPOSTA

ANTES: ~~39,26~~
100

CAMINHAR: 15/15
PEDALAR: 5/5
CONECTAR: 12/15
TRANSPORTE PÚBLICO: ATENDE
MISTURAR: 18/25
ADENSAR: 15/15
COMPACTAR: 9,81/10
MUDAR: 10/15



OBRIGADO!