

O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO



TRILHAR VACARIA

DÉBORA ZEN PASTORE

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ORIENTADOR: JUAN JOSÉ MASCARÓ

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO

TRILHAR VACARIA

O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

DÉBORA ZEN PASTORE
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E
URBANISMO
ORIENTADOR: JUAN JOSÉ MASCARÓ

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO

TRILHAR VACARIA

O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

BANCA EXAMINADORA

RAQUEL RODHEN BRESOLIN

MÁRCIA HUNTER

MARINA DE ALCÂNTARA

PROFESSOR ORIENTADOR JUAN JOSÉ MASCARÓ

DADOS INTERNACIONAIS DA CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO

L0000 - PASTORE, DEBORA ZEN
PARQUE LINEAR EM VACARIA - TRILHAR VACARIA / DEBORA ZEN PASTORE 2020
130F.

FUNDO,

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (GRADUAÇÃO) - UNIVERSIDADE DE PASSO

FACULDADE DE ENGENHARIA E ARQUITETURA, CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO,
PASSO FUNDO, 2020.

ORIENTAÇÃO: JUAN JOSÉ MASCARÓ

1. PARQUE LINEAR 2. CORREDOR VERDE 3. VACARIA

PASSO FUNDO, AGOSTO DE 2020



“A estrada de ferro que corta a cidade como uma cicatriz, através de fábricas, moinhos e pátios ferroviários abandonados. Um percurso que se faz numa área esquecida, para qual a cidade deu as costas. Viagem por um mundo em suspensão; apesar da passagem do trem, reina a mais completa imobilidade. Esses espaços, estão a espera que alguma coisa aconteça. Aqui, o passado aguarda o futuro.”

Nelson Brissac Peixoto

A GRA DECI MEN TOS

Tantos os aprendizados, em fases diferentes que me tornarão quem sou hoje.

Gostaria de agradecer a Deus, por me capacitar e me manter forte durante essa caminhada, tudo que fiz foi dado por Ele. Aos meus pais, Romildo e Mirela, por tudo e mais um tanto. Por todo amor incondicional, apoio, confiança e aconchego nas horas difíceis. Por darem asas aos meus sonhos, este trabalho também é de vocês! A minha família, por todo suporte, atenção e carinho. Agradeço a todos os amigos que fiz na UPF, que me acompanharam desde o início ou que fizemos durante a trajetória, por tudo que compartilhamos. Agradeço aos amigos da vida, tanto que moram perto como os que moram distante. Gostaria de agradecer a todos profissionais que passaram pela minha trajetória no curso de arquitetura, o meu maior respeito aos mestres. Por fim, agradeço ao meu orientador Juan Jose Mascaró por toda dedicação, aprendizado e engajamento. Por tudo que vi e vivi nesses anos, GRATIDÃO!

SU- MÁ- RIO

TÓPICO 01 **12** SOBRE O TRABALHO

RESUMO P.14
INTRODUÇÃO P.16
OBJETIVO P.17
JUSTIFICATIVA P.17

TÓPICO 02 **18** PARQUES LINEARES, CORREDORES VERDES E DESENVOLVIMENTO SUSTENTAVEL

ORIGENS P.20
CONCEITO P.22
PARQUES LINEARES P.26

TÓPICO 03 **28** REFERÊNCIAS PROJETUAIS

HIGH LINE - NOVA YORK P.30
MADRID RIO - MADRID P.46
RIO ZILIMARK - TURQUIA P.62
ORLA DO GUAÍBA - POA P.76

TÓPICO 04 **92** O LUGAR

HISTÓRICO P.96
A FERROVIA TRANSFORMANDO AS DINAMICAS URBANAS P.98
HISTÓRIA NO RIO GRANDE DO SUL P.100
A FERROVIA EM VACARIA P.101
INSERÇÃO P.103
CARACTERIZAÇÃO P.106
TERRENO, ENTORNO E DIAGNÓSTICOS P.110

TÓPICO 05 **133** O PROJETO

CONCEITO DE PROJETO P.134
PROGRAMA DE NECESSIDADES P.136
ORGANOGRAMA P.137
PRÉ DIMENSIONAMENTO P. 138
PARTIDO GERAL
PROPOSTA 01 P 139
PROPOSTA 02 P 141
PROPOSTA 03 P 143
DIRETRIZES P.148
IMPLANTAÇÃO P.154
PERSPECTIVAS P.158
SETOR HISTÓRICO P.170
SETOR CRIATIVO P.172
SETOR LAZER P.174
SETOR ECOLÓGICO P.176
COILARI P.180
PARQUE PEDREIRA P.181
SUSTENTABILIDADE P.182





SOBRE O TRABALHO

RESUMO

As cicatrizes contam histórias. São marcas deixadas na pele muitas vezes por consequência de algum acidente. A perda da integridade dos tecidos causam um impacto estético e quem as carrega e provoca diversas maneiras de se lidar com elas. Algumas vezes procuram corrigi-las, outras vezes, por carregarem a história de superação, são assumidas em sua natureza. No contexto urbano a história se repete. As cidades também carregam cicatrizes geradas por estruturas que contam a história e que muitas vezes trazem um impacto ao segregar o tecido urbano assim como a história da linha férrea.

O interesse em estudar a região de Vacaria é pela proximidade com a cidade, o afeto com ela e a vivência com os espaços que a cidade impõe e com a falta deles, assim os conhecimentos obtidos ao longo do curso despertaram o interesse por espaços de qualidade no meio urbano desta cidade. Impossível falar sobre a linha férrea sem citar a história por trás da chegada dos carris às cidades. Ao olhar para a área, o que se vê é uma linha fina e tortuosa que percorre e penetra a cidade como uma cicatriz urbana, ao que parece, está sufocada e cansada de se esconder entre edifícios e de ser esquecida.

O seguinte trabalho busca por meio da arquitetura e do urbanismo formas de resgatar a vivacidade da linha férrea de vacaria através de um eixo verde, a fim de transformá-lo em um símbolo urbano para a população vacariense!

ABSTRACT

The scars tell stories. They are marks left on the skin often as a result of an accident. The loss of tissue integrity causes an aesthetic impact and the wearer causes and causes various ways to deal with it. Sometimes they try to correct them, sometimes because they carry the story of overcoming, they are assumed in their nature. In the urban context history repeats itself. Cities also carry scars generated by storytelling structures that often have an impact on segregating urban fabric as well as railway history.

The interest in studying the region of Vacaria is the proximity to the city, the affection with it and the experience with the spaces that the city imposes and the lack of them, so the knowledge obtained throughout the course aroused the interest to propose quality spaces in the urban environment of this city. Impossible to talk about the railway without mentioning the story behind the arrival of rails in the cities. Looking at the area, what you see is a thin, twisting line that runs through and through the city like an urban scar, it seems, is suffocated and tired of hiding between buildings and being forgotten.

The following work seeks through architecture and urbanism ways to rescue the liveliness of the railroad through a green axis in order to transform it into an urban symbol for the Vacaria population.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata da qualificação urbana da área da linha férrea de Vacaria, cidade com cerca de 70 mil habitantes, cortada por duas rodovias federais e a linha de trem, onde atualmente encontra-se em funcionamento, onde é vista como uma barreira física que divide a cidade em fragmentos, delimitando um local que encontra-se abandonado, degradado e inseguro.

Em seu livro “Morte e Vida das Grandes Cidades” Jane Jacobs (1981) afirma que as ruas e suas calçadas e os principais locais públicos, são os órgãos mais vitais de uma cidade, fator este que é diretamente ligado a impressão que as pessoas tem sobre o espaço, e assim poder decidir se é interessante ou não. Sendo assim, ruas e espaços públicos vivos e atraentes, tornam-se mais seguros e mudam a monotonia, contribuem para a convivência da população, estimula a pratica de esportes e fazem com que a cidade construa uma identidade local, melhorando a qualidade de vida, uma vez que passa a participar da vida das pessoas que transitam por ali.

Cabe ao planejamento urbano, inserir e respeitar esses espaços verdes na malha urbana, visto que locais públicos são ainda mais vitais na presença da biodiversidade, contribuindo para o bem estar das pessoas.

Este trabalho se estrutura em quatro vertentes urbanas, a mobilidade, o meio ambiente, a história e os espaços públicos. Sendo assim, nos primeiros dois capítulos irão apresentar o tema e fundamentar seus propósitos de escolha a partir de cases nacionais e internacionais, seguindo com a análise do local e o cenário atual de Vacaria, a fim de se ter o diagnóstico da área. E por fim, o último capítulo irá apresentar o projeto, considerando a fundamentação teórica e as análises subsequentes.

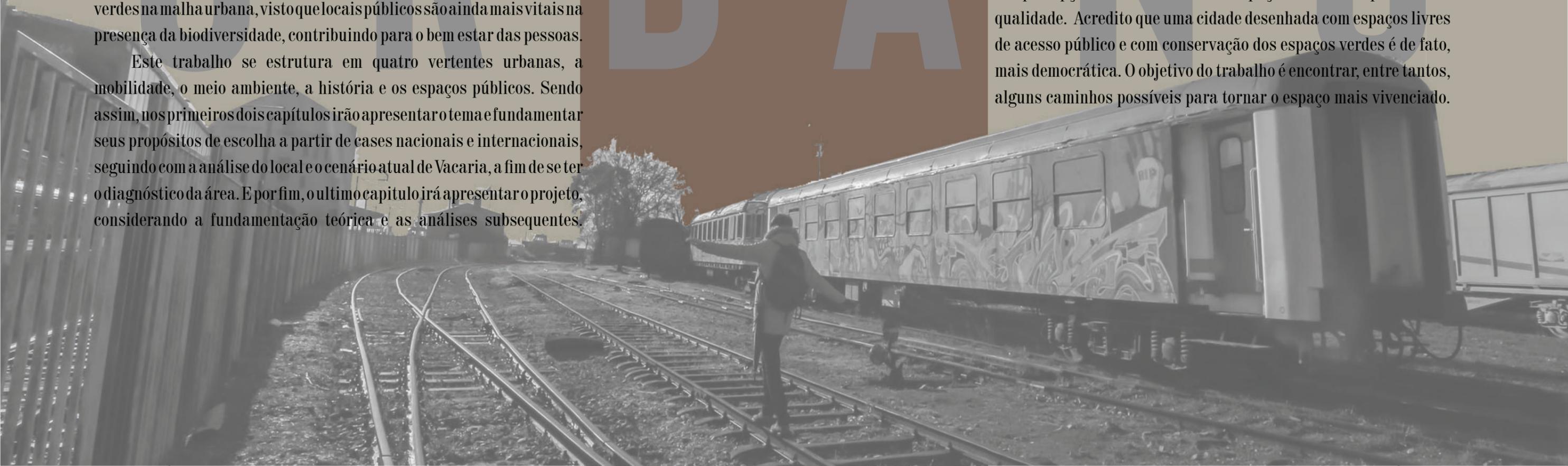
OBJETIVO

A ideia central deste trabalho é recuperar o meio físico entre as margens da linha, através de um parque linear visando a preservação da vegetação existente, a ligação da área com outros bairros da cidade, trazendo desenvolvimento urbano, cultural, social e econômico, através da elaboração do projeto que promova a exploração dos espaços voltados para a integração social, educacional e lazer, gerando espaços de convívio.

JUSTIFICATIVA

Vacaria é a cidade onde passei minha infância e onde mora minha família. O motivo de tela escolhido para situar meu trabalho final de graduação foi o contato que tenho com a cidade e a percepção da necessidade de espaços de lazer e públicos de qualidade. Acredito que uma cidade desenhada com espaços livres de acesso público e com conservação dos espaços verdes é de fato, mais democrática. O objetivo do trabalho é encontrar, entre tantos, alguns caminhos possíveis para tornar o espaço mais vivenciado.

BANCO



An aerial photograph showing a city street with a green corridor. The street is paved and has a double yellow line. To the right of the street is a railway track with gravel. The area is surrounded by lush green trees and vegetation. A large yellow number '2' is overlaid on the left side of the image.

2

PARQUES LINEARES CORREDORES VERDES URBANOS E DESENVOLVIMENTO SUSTENTAVEL

ORIGENS

Na Grécia e no império romano, a ágora e o fórum eram os principais espaços públicos, pois eram os locais dos homens livres, a elite. Os espaços públicos na Idade Média eram localizados e frente as igrejas, principal instituição na época. O processo de adensamento urbano se inicia no século XVIII, desde o fim da Idade Média até a Revolução Industrial. Impulsionado pelo desenvolvimento das máquinas a vapor, e pela emancipação política dos Estados-Nações. As necessidades sanitárias se tornaram o gatilho para a mudança no modo de planejar. As avenidas ganhavam traçado, delimitaram-se praças e jardins urbanos, separando o público do privado, e o interno do externo. Acarretando na formação de bairros para as diferentes camadas sociais, separando operários de proprietários (ASCHER, 2010; DE ANGELIS 2000).



Segundo Ribeiro (2010), o potencial papel do urbanismo se apresenta na preocupação que os projetistas tiveram em conservar a terra e preservar os recursos naturais. Alguns urbanistas se destacaram na busca de soluções alternativas, como Frederick Law Olmsted, que preconizava áreas com espaços livres vegetados, incentivando o convívio mútuo de natureza e sociedade, focando em condições que favorecessem a ocupação e o lazer. Também como Ebenezer Howard, que em 1898 criou o projeto de cidades-jardim. Onde a população seguiria modelos pré-definidos de ocupação, que priorizassem os projetos higienistas e estéticos, impondo cinturões verdes, crescimento planejado, zonas ativas com atividades de educação e política. As quais fossem abrigadas pelas áreas verdes urbanas e funcionassem como zonas de integração da comunidade com o meio em que vivem.

Em 2007, o Worldwatch Institute publicou um relatório State of The World, com dados sobre o impacto da urbanização no planeta. Ocupando apenas 0,4% da superfície terrestre, as cidades são responsáveis por 75% da poluição mundial. Segundo relatório cerca de 60 milhões de pessoas migram anualmente para as cidades, devido ao aumento da mecanização da agricultura (WORLDWATCH INSTITUTE, 2007).

Segundo Mascaró (1996) O processo de urbanização agravou a problemática sobre a escassez de áreas verdes urbanas adequadas ao uso da população. A forma de abrandar os efeitos negativos que esta expansão acarretou é a preservação e qualificação dos resquícios de áreas verdes. Essas áreas quando lineares formam corredores verdes públicos, que são qualificadores do espaço urbano.

Grande parte dos profissionais de planejamento urbano tem buscado melhorar a qualidade de vida da população e a aplicação de princípios de sustentabilidade, que se refletem, na maioria dos casos, na busca de ampliação das áreas verdes, sejam na forma de parques, praças, arborização de vias ou mesmo incentivo aos jardins particulares.

CONCEITOS



As indicações da Organização Mundial da Saúde (OMS) são de 12m² de área verde por habitante, mas Oliveira (1996) relata que a maioria das cidades brasileiras possui em média, somente 5m² de vegetação por habitante. Contudo, atualmente a urbanização não deixou espaços viáveis para tais infraestruturas verdes, ficando assim, um desafio aos planejadores ofertarem alternativas sustentáveis para que a cidade possa vivenciar o seu espaço de forma segura.

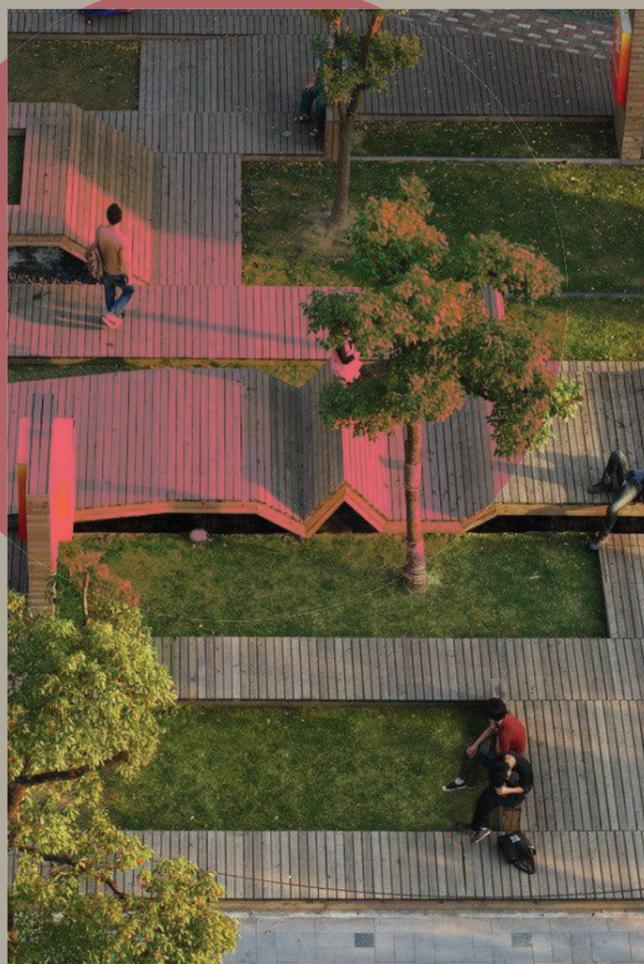
Segundo Mascaró e Mascaró (2009) os investidores comerciais estão dispostos a pagar de 9 a 12% a mais no valor de imóveis que estão em bairros arborizados. E quando se compara à melhora da qualidade do ar, da água, da economia de energia, entre outros fatores, se tornam imensuráveis os atributos que o uso da vegetação pode trazer para os centros urbanos.

O termo corredores verdes ou greenways, é definido pelos autores Frischenbrunder e Pellegrino (2006), os quais são compostos pelos espaços lineares que exercem funções de ligação entre resíduos verdes, proteção de córregos, preservação da biodiversidade, contribuição para escoamento pluvial, e inserção da população com atividades de lazer, convívio e integração do homem com a natureza. Os quais são concebidos para moldar uma nova forma urbana, fornecendo um quadro melhor para o crescimento da cidade.



As áreas verdes urbanas hoje são tratadas como bens com valor incontestável diante da sua significância na conformação e da sobrevivência futura das cidades. São elementos necessários no ciclo biológico de sobrevivência da fauna e da flora, que se tornaram vulnerável diante dos processos de ocupação e adensamento populacional. As áreas verdes possuem um caráter determinante na morfologia urbana sustentável, no qual sua presença se torna um fator decisivo para a qualidade da vivência urbana (TOKÉN, 2000).

A infraestrutura verde urbana permitem que as cidades se adaptem melhor as mudanças climáticas, permitindo além de a absorção do gas carbônico, equilíbrio da luminosidade, regulação da umidade do ar, diminuição da velocidade dos ventos e auxílio a fauna e flora, e é constituído pelos espaços públicos, privados e pela vegetação que os compõe (MASCARÓ, 1996).



REQUALIFICAÇÃO DO
ESPAÇO PÚBLICO



PARQUES LINEARES

⊙ parque como espaço público para a apreciação da natureza e para a prática do ócio aparece pela primeira vez na Europa no final do século XVIII. A revolução industrial e a mecanização dos processos do campo, obrigaram os camponeses a procurarem empregos nas cidades. Gradativamente, a cidade industrial moderna foi privando o homem do contato com a natureza, devido ao ritmo de trabalho, a urbanização e a concentração de pessoas (NAGANO, 2018).

Segundo Nagano (2018), o Parque entendido como espaço público, surge como processo de resgatar a natureza perdida com a industrialização e a urbanização, de proporcionar descanso, tanto físico quanto mental.

O primeiro parque linear do mundo surgiu em 1878, com o sistema de Parques de Boston, de autoria do arquiteto Frederick Law, o mesmo autor que projetou junto com Calvert Vaux, o Central Park. O projeto interligava os parques Franklin, Common, e Jardim Público através de vias-parques, criando um sistema interligado de áreas verdes. A interligação entre parques foi desenvolvida aproveitando a rede de vias existentes e o Rio Muddy. Olmsted preferiu não chamar essas ligações de parques, pois poderiam surgir expectativas que tais lugares talvez não pudessem representar o ideário de parque (SCHENK, 2008). Em vez disso, preferiu chamar de parkways, pois entendia que esses espaços faziam conexão entre os espaços verdes da cidade.

A partir da década de 1920, as parkways mudaram sua concepção, fruto da ascensão do automóvel como meio de transporte, mudando a percepção da natureza durante o trajeto devido a velocidade dos veículos. O resultado foi a pavimentação das parkways para se adequarem ao novo modo de locomoção. O retorno dos parques lineares como estruturas de lazer, recreação e infraestrutura, espaços de sociabilidade e com qualidades paisagísticas, ocorreu a partir da segunda metade do século XX, com a expansão do subúrbio que colocava em risco áreas verdes preservadas (NAGANO, 2018). Na mesma época o termo greenway substituiu o parkway, pois não ficava diretamente ligado à via de locomoção pública, tornando assim abrangente ao tema de um espaço linear livre junto a algum recurso natural, convertido para usos humanos, tanto recreativos, de mobilidade, descanso e infraestrutura, quanto para preservação ecológica.





REFERÊNCIAS PROJETUAIS

3



AMÉRICA

ESTADOS UNIDOS

NOVA YORK

HIGH LINE

1930 - Parte da ferrovia é elevada oito metros do chão com objetivo de remover trens das ruas mais movimentadas daquela região;

1980 - Os trens pararam de transitar pela área pois não havia mais depósitos e distribuidoras em Manhattan, tornando a ferrovia obsoleta.

1991 - O trecho mais ao sul, entre a Bank St. e Gansevoort St., foi demolido para a construção de um edifício

1999 - Oshua David e Robert Hammond, com o intuito de impedir a demolição pela prefeitura, criaram o grupo Friends of the High Line, eles formaram uma parceria com a cidade de Nova York para manter o elevado como um parque público;

2002 - A cidade autorizou a reutilização do High Line e lançou um concurso para o envio de projetos de revitalização. Participaram 720 equipes de 36 países

2009 - Inaugura a primeira fase do parque com uma arquitetura moderna, jardins com plantas nativas e árvores em meio aos prédios comerciais da cidade. O acesso ao parque se dá por vários pontos, alguns dispõem de elevadores;

2011 - Em junho é aberta a segunda fase do high line totalizando 2,33 km, com espreguiçadeiras, bancos peel-up e continuação dos jardins da primeira fase;

1999 - Foi inaugurada a extensão e última fase do parque, que ganhou um pequeno teatro em forma de coliseu.



"Uma Nova York mais humana"

High Line é um parque linear com cercade dois quilômetros e meio de comprimento, construído em 2009, que resultou de uma proposta de requalificação de uma linha de caminho de ferro desativada desde 1980. Este projeto resultou da Colaboração entre James Corner Field Operations, Diller Scofidio, Renfro e Piet Oudoft, e da comunidade.

PARQUE URBANO
EM LINHA FERROVIÁRIA
ELEVADA



O High Line surgiu como um projeto de linha de trem para o transporte de mercadorias, para a parte Oeste da ilha de Manhattan, uma região industrial. A linha férrea causou muitos acidentes, o que fez com que aprovassem o Projeto de Melhoria do West Side, que incluiu a construção da linha elevada de trem, distanciando-a a 8 metros do nível do solo (ou seja, dos pedestres).

THE HIGH LINE

CONCEITO

Inspirada na paisagem selvagem semeada deixada após o abandono da linha, a equipe criou um sistema de pavimentação que incentiva o crescimento natural que cria uma paisagem 'sem caminho'. Por meio de uma estratégia de agricultura - parte agricultura, parte arquitetura - a superfície da Linha alta é digitalizada em unidades discretas de pavimentação e plantio que são montadas ao longo das 2,4 km em uma variedade de gradientes de 100% de pavimentação a 100% de suavidade, ricamente biótopos com vegetação.

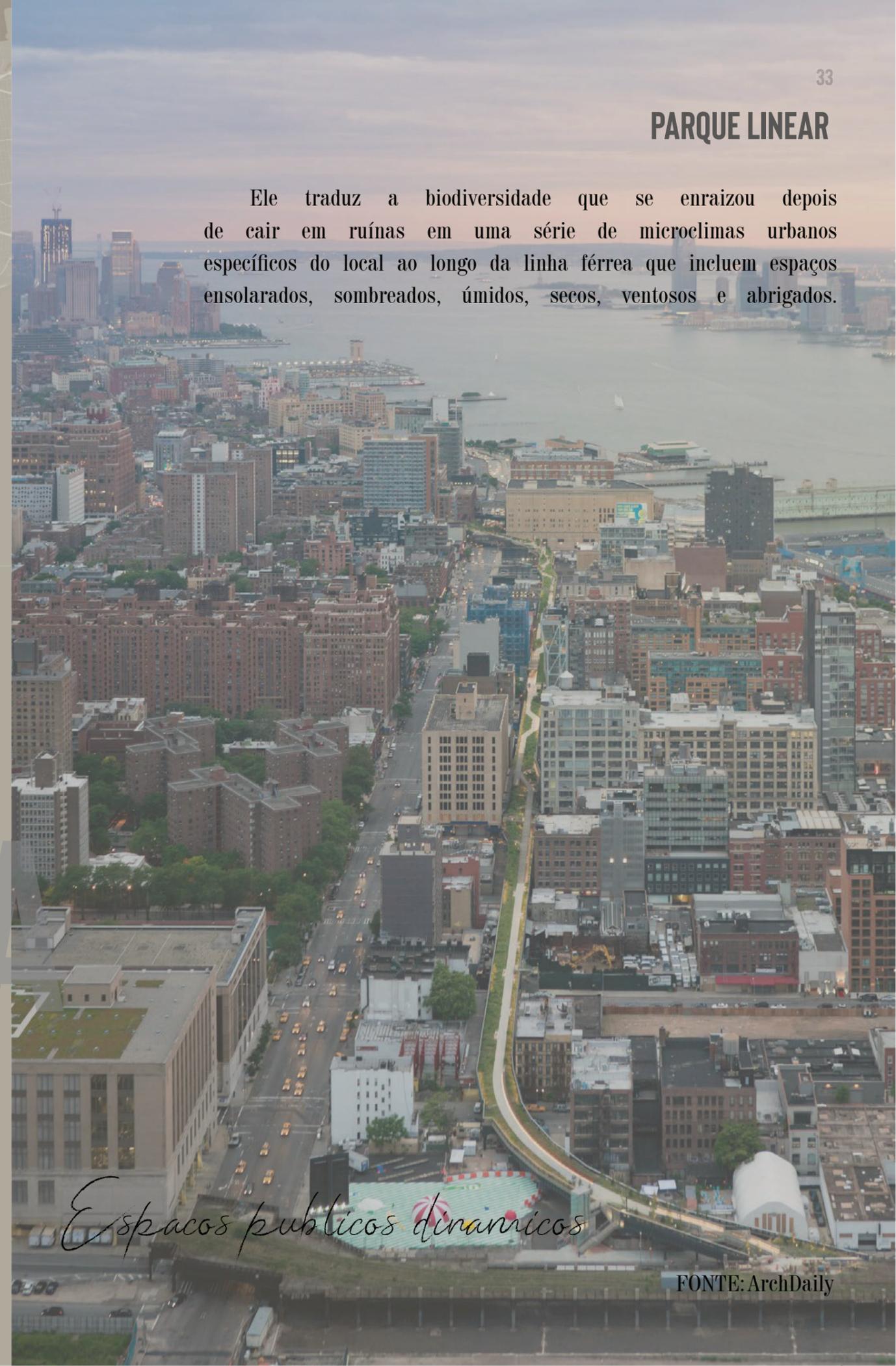
OBJETIVOS

Inspirada na beleza melancólica e encontrada na High Line, onde a natureza recuperou uma peça de infraestrutura urbana que antes era vital, a equipe de design pretende transformar esse transporte industrial em um instrumento pós-industrial de lazer.

Acredite ou não, a High Line já foi destinada a demolição. Felizmente, a comunidade reuniu-se para reutilizá-lo, criando o parque que você vê hoje, para que todos possam desfrutar. Desde então, tornou-se uma inspiração global para as cidades transformarem zonas industriais não utilizadas em espaços públicos dinâmicos.

PARQUE LINEAR

Ele traduz a biodiversidade que se enraizou depois de cair em ruínas em uma série de microclimas urbanos específicos do local ao longo da linha férrea que incluem espaços ensolarados, sombreados, úmidos, secos, ventosos e abrigados.



Espacos publicos dinamicos

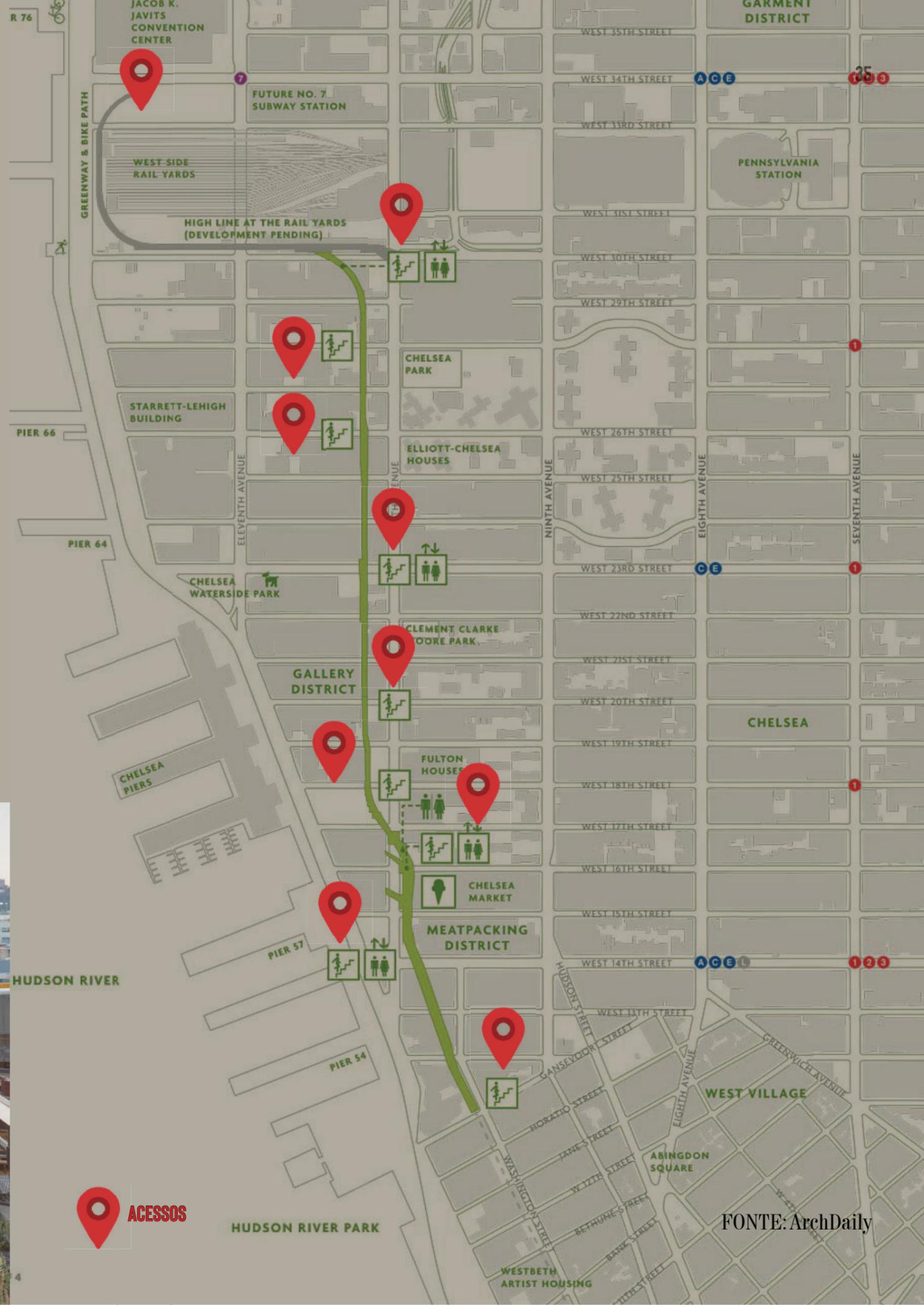
THE HIGH LINE

E O SEU ENTORNO

A região passa a perder o caráter industrial que possuía, e passa a atrair novos moradores e turistas. Novos prédios de alta arquitetura começam a surgir, podemos destacar obras de arquitetos mundialmente conhecidos, como de Zaha Hadid, Frank Gehry e Bjarke Ingels.

São inúmeras as formas de apropriação do espaço, o High Line passa a ser um local para a arte, muitos prédios cedem suas fachadas cegas para artistas, é um espaço para atividades físicas, exposições, música, dança, encontros e por aí vai.

Toda a vegetação foi inspirada pelas que haviam crescido na linha férrea enquanto estava abandonada, como se a fauna e a flora estivessem recuperado o seu lugar em meio a paisagem urbana. Aliados a isso, luminárias LED de alta eficiência foram instaladas aos trilhos para iluminar todo o caminho.



PROGRAMA

ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO

Ancorado no extremo sul com degraus de assentos de teca recuperada, é um local popular para piqueniques, além dos espaços verdes ao longo de todo o parque. pode encontrar instalações artísticas específicas do local.



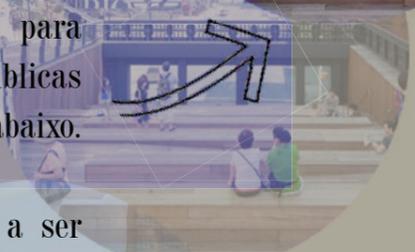
ESPAÇOS DE ALIMENTAÇÃO

A High Line percorre a antiga casa da National Biscuit Company,. Foi aqui que o biscoito Oreo foi inventado, usando farinha entregue pelos trens nesta passagem. Agora é a praça de alimentação ao ar livre.



ESPAÇOS CULTURAIS

Uma janela extraordinária para a rua foi criada removendo as vigas de aço da estrutura original da High Line. O anfiteatro (totalmente acessível para cadeiras de rodas) é o local de apresentações públicas e de observação diária de pessoas na rua abaixo.



Esta é a última seção do trilho original a ser transformada em espaço público. O Spur abriga a Coach Passage, um grande espaço de encontro ao ar livre, e o High Line Plinth, um local dedicado a obras de arte monumentais.

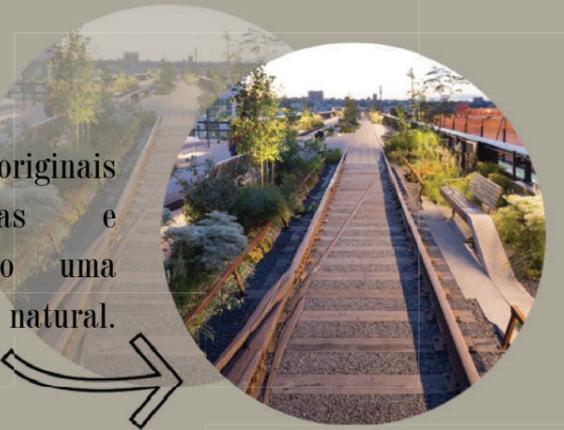


ESPAÇO PÚBLICO HÍBRIDO

ARTE NATUREZA DESIGN

ESPAÇOS HISTÓRICOS

Aqui, os trilhos de trem de aço originais percorrem o caminho entre as pessoas e outros arbustos e árvores entregando uma convergência mágica do industrial e do natural.



ESPAÇOS VERDES

Os jardineiros deixam essa paisagem de plantas autopropelidas praticamente sem cultivo, honrando a icônica paisagem urbana que surgiu nessas faixas depois que os trens pararam de rodar. As vistas de 360 graus do rio Hudson e da cidade aqui são impressionantes.



Projetado para complementar o microclima natural deste trecho do parque, onde florescem magnólia de folhas grandes, sassafrás aromáticos e outras árvores, o caminho suavemente sobe dois metros acima da High Line, deixando-o frente a frente com as copas das árvores.

ESPAÇOS DE LAZER

Quando a High Line ainda era uma ferrovia vazia, a água se acumulava naturalmente nesse local - é por isso que os projetistas planejaram o recurso sutil da água aqui.



THE HIGH LINE



A construção começou com a remoção de tudo na estrutura, incluindo trilhos, lastro de cascalho, solo e plantações, detritos e uma fina camada de concreto. À medida que cada seção da via férrea era removida, ela era etiquetada, inspecionada e armazenada - muitos dos trilhos e outros artefatos foram devolvidos aos seus locais originais e integrados ao projeto paisagístico.

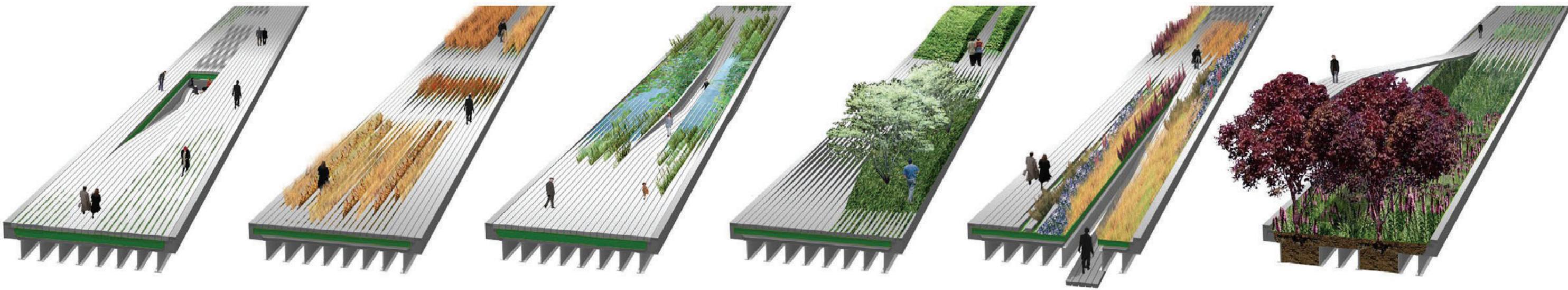
CONSTRUÇÃO PAISAGÍSTICA

Na fase final da construção, foram instalados os caminhos da High Line, pontos de acesso, plantações, móveis e iluminação. Os caminhos, criados a partir de pavimentadoras de concreto pré-moldado - ou pranchas - foram colocados em uma série de suportes de pedestal, e elementos de irrigação e infraestrutura elétrica foram executados no vazio abaixo deles. Em alguns locais onde as escadas foram instaladas, as vigas de aço foram removidas - permitindo que as escadas passassem pela estrutura da High Line e oferecendo aos visitantes a oportunidade de ver as enormes vigas de aço que sustentavam toda a estrutura. Além disso, elementos de iluminação LED com baixo consumo de energia foram instalados para iluminar os caminhos do parque à noite sem entrar em conflito com a luz ambiente do céu circundante da cidade.

A chance de transformar um abandonado remanescente de nosso passado em uma parte vital de nosso futuro

PAISAGISMO

Os trilhos antigos fazem parte do paisagismo, e as espécies plantadas (quase aleatoriamente) crescem com variados volumes e alturas, criando uma atmosfera natural e criativa – como se as plantas tivessem nascido ali sozinhas, meio que invadindo a linha do trem, brindando a passagem do tempo com flores. A visão paisagística tinha essa intenção desde o projeto cuidando das espécies que resistiram ao frio e preparando espaço para as novas que chegarão com a primavera.



PIT
0% : 100%

PLAINS
40% : 60%

BRIDGE
50% : 50%

MOUND
55% : 45%

RAMP
60% : 40%

FLYOVER
100% : 10%



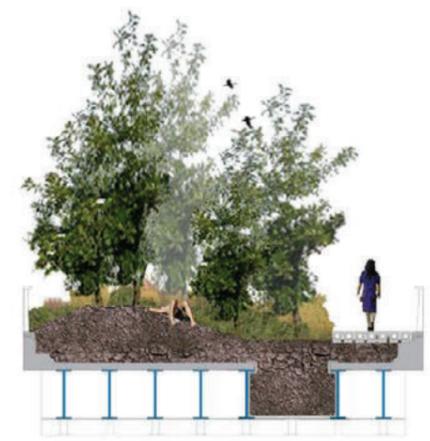
MOSSLAND
Dieranum
Leucobryum
Polytrichum
Thuidium
wet



TALL MEADOW
Avena
Festuca
Miscanthus
Pennisetum
Sorghastrum
dry



WETLAND
Aster
Carex
Epimedium
Luzula
Lythrum
Verbena
wet



WOODLAND THICKET
Adiantum spp.
Asarum
Betula nigra 'Heritage'
Clethra barbinervis
Sassafras albidum
Osmunda spp.
Viburnum dilitatum
wet/average



MIXED PERENNIAL MEADOW
Artemisia
Eryngium giganteum
Heuchera
Monarda
Persicaria
Sanguisorba officinalis
Salvia
dry/average



YOUNG WOODLAND
Agastache
Buxus sempervirens
Cercis canadensis
Lavatera
Rhus chinensis
Salix eleagnos
average

FONTE: ArchDaily

Através da requalificação do espaço, e da historicidade local, a proposta interage mesclando esses aspectos com o novo uso de um espaço público verde. Aliando a história e tomando partido desta para o seu uso paisagístico, e de mobiliário, criou-se cenários propiciando uma vivência do passado, conjuntamente com a sustentabilidade de reuso dos materiais.

SUSTENTABILIDADE

MOBILIÁRIO

o mobiliário adequa-se a cada uma das diferentes partes e espaços do High Line através de bancos em diferentes formatos e arquibancadas quase que exclusivamente em madeira.

RESULTADOS

Desde 2009 até agora, o Parque já recebeu mais de 8 milhões de visitantes, em proporções quase iguais de nova-iorquinos;

Atualmente, o High Line possui mais de 300 espécies de plantas perenes, gramíneas, arbustos e árvores;

Desde o novo zoneamento da área em 2005, combinado com a abertura do Parque em 2009, já foram criados mais de 12 mil empregos, 2.558 novas residências e 1.000 quartos de hotéis;

A prefeitura já arrecadou R\$ 1,8 bi com a valorização da área. Apenas em construções autorizadas com o novo zoneamento, que permitiu prédios mais altos na vizinhança, surgiram 35 edifícios residenciais e comerciais. Outros 12 estão em construção (dados de 2013);

PAISAGEM SEM CAMINHO





EUROPA

ESPAÑA

MADRID

MADRID RIO

1773 - Parte ao longo do Rio Manzanares era ocupado pelas famílias na sua beira, para recreação;

1929 - Início-se o projeto de qualificação da mobilidade de Madrid, com a urbanização e o crescimento da cidade;

1970 - Iniciou-se a construção do projeto viário da M30, anel viário com características de rodovia;

2004 - O conselho de Madrid, autorizou a transferência da propriedade da via para a Prefeitura, viabilizando futuros projetos e modificações;

2005 - O governo de Madrid resolveu encarar o problema de frente. Era preciso repensar a M-30, que tinha dividido a cidade em duas. O projeto, claro, foi polêmico, ainda mais quando os engarrafamentos se tornaram monstruosos, depois que o trânsito da antiga rodovia teve que ser desviado para outros caminhos, por conta das obras;

2006 - A rodovia então foi soterrada, dando espaço para a construção de uma área pública verde;

2011 - Inauguração oferecendo aos cidadãos espaços para prática esportiva e informações a respeito da história da cidade.

que Madrid Río faz é aliar dois objetivos urbanos fundamentais em um só desenho: a necessidade da mobilidade em uma cidade cada vez mais saturada e a necessidade de espaços públicos para investir na qualidade de vida das pessoas. Este projeto concilia muito bem estes principais propósitos: além de trazer a revitalização do espaço, também renova a paisagem, convertendo antigas barreiras (a autoestrada) da cidade em costura entre seus cenários.

PARQUE URBANO
ENTORNO DO RIO
MANZANARES



MADRID RIO

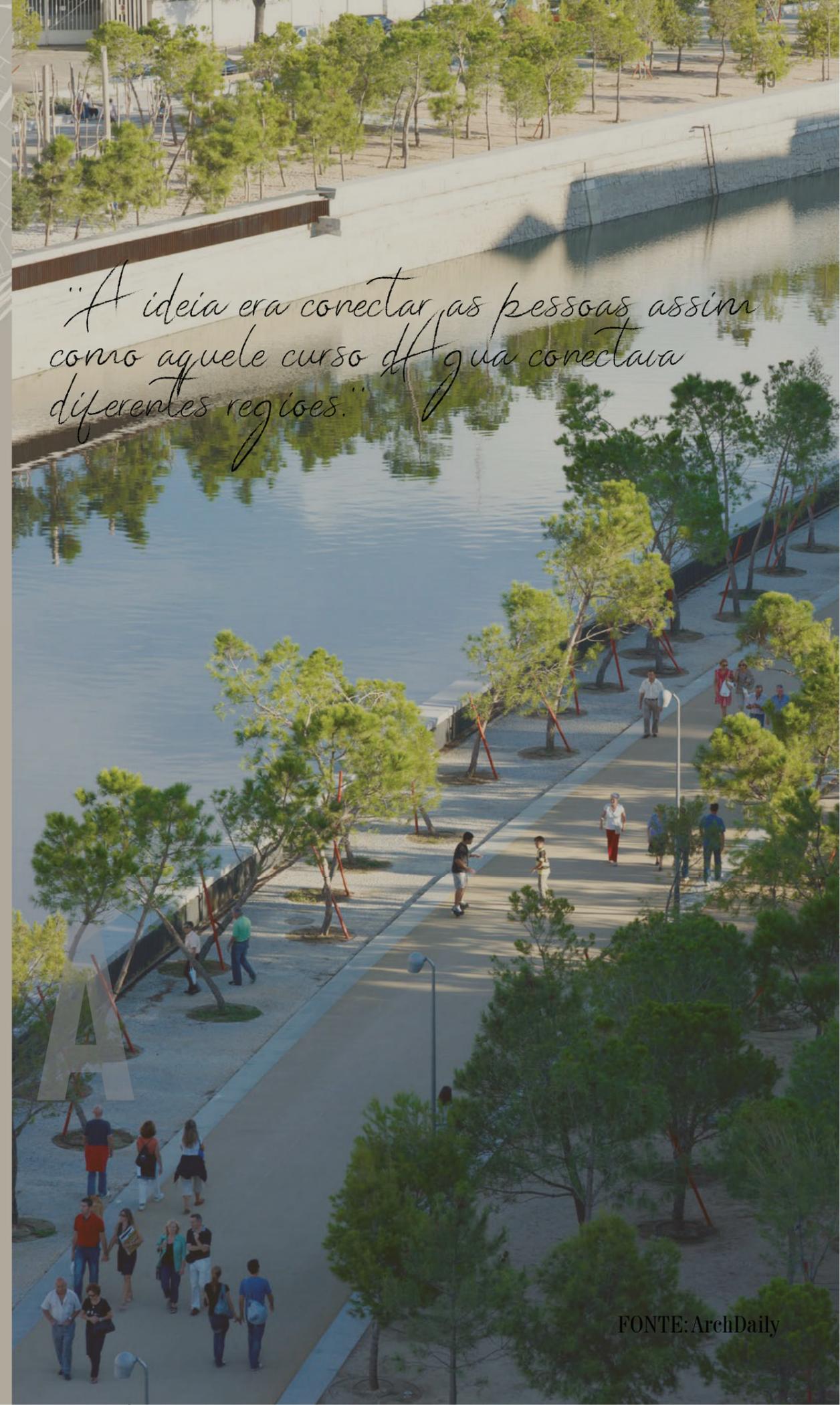
CONCEITO

O motivo dominante para a maior parte do projeto é a água. O rio Manzares canalizado e abandonado é cercado por paredes arquitetônicas. O parque é baseado nas diferentes emoções e paisagens no contexto da água, o que faz desse elemento algo sensível e explorável. O sistema de riachos atravessa o parque e formará em cruzamentos e com a topografia diferentes espaços e lugares. Os diversos riachos têm cada um seu próprio caráter.

OBJETIVO

O projeto resolveu devolver às pessoas o espaço antes ocupado apenas por carros, ao transformar uma das maiores marginais da cidade em um parque de 9 km de extensão. A avenida, que antes poluía e separava bairros e pessoas, agora é o ponto de encontro de muitos madrileños que redescobriram uma área quase abandonada do centro e do Rio Manzanares.

“Nosso objetivo foi, desde o primeiro dia, que os cidadãos pensassem naquele espaço como feito para eles, como um lugar em que era permitido se apropriar.”



“A ideia era conectar as pessoas assim como aquele curso de água conectava diferentes regiões.”

PROPOSTA



MADRID RIO E SEU ENTORNO

Os obstáculos não foram só climáticos: em um primeiro momento, a população da cidade era contra a obra. Garrido admite que a comunicação sobre os objetivos de uma enorme e duradoura intervenção urbana deveria ter sido melhor implementada. “Com a construção dos túneis, a percepção era de que o transporte por carros seria priorizada”, exemplifica ele. Para tentar corrigir essa falha no diálogo com os cidadãos, o coordenador relata que a equipe abriu-se às demandas e buscou absorvê-las na medida do possível. Os equipamentos sociais e esportivos hoje presentes nas margens do Manzanares são um exemplo disso e constituem uma reivindicação dos moradores da região.

O projeto, agora concluído, conecta a cidade de Madri às valiosas paisagens exteriores que a circundam e, assim, o rio Manzanares foi transformado no ponto de conexão entre a cidade e sua geografia, através da construção de um corredor arborizado em suas margens e em uma dúzia de pontes e passarelas que atravessam os bairros transversalmente e superam as principais infra-estruturas de tráfego que os fragmentam.



Esquema tridimensional do núcleo da avenida

Já antigas instalações – como os matadouros, por exemplo – estão sendo reformadas e abrigarão futuras exposições e estúdios de arte e dança, fomentando o cenário cultural e criativo de Madri. Todas essas mudanças “verdes” no centro da cidade vêm agradando, especialmente, os moradores da região que foram os maiores beneficiados com a transformação.

O Manzanares não é um rio de grandes extensões, nascendo a 70km ao norte de Madri e com foz 20 km ao sul da cidade, mas ganha destaque por estar em uma região seca, com poucos rios e pouca chuva. Essas características foram um desafio extra para um projeto que visava deixar a cidade mais verde, apesar da barreira climática

PROGRAMA

ÁREAS DE RECREAÇÃO

São 17 áreas de recreação ao longo do parque, para diferentes usos, como : infantil, pistas de skate, quadras esportivas, pistas para corrida e escalada, espaços para parada e convívio social.



TÚNEIS

O coordenador do projeto destaca também as avenidas que, com a criação dos túneis, puderam tornar-se grandes espaços verdes, flexibilizando a mobilidade.

CENTROS DE INTERPRETAÇÃO E CRIAÇÃO ARTÍSTICA

Conjuntamente com os espaços culturais, agrega-se para que a comunidade possa usufruir de um espaço de livre criação.



ESPAÇO DE ALIMENTAÇÃO

Quiosques e cafés distribuídos ao longo do parque.



ESPAÇOS CULTURAIS

Também se trata de um espaço onde é desfrutado de uma grande oferta cultural, as atividades culturais como exposições, festivais musicais, peças de teatro, etc. que são realizadas no Matadero Madrid.



PONTES

Como forma de conexão entre os bairros através do rio, as pontes de construção, como a ponte monumental de Arganzuela ou ponte de Perrault. Em Madrid Río está também a Explanada del Puente del Rey, onde a seleção espanhola de futebol celebrou a vitória no Mundial de Futebol da África do Sul em 2010



PRAIA ARTIFICIAL

Espaço de diversão para adultos e crianças



ESPAÇOS VERDES

O parque conta com diversas espécies ao longo do curso do rio, mais de 33.500, mesclando espaços densos e a sombra, á espaços livres para á prática de piquenique entre a família e amigos.

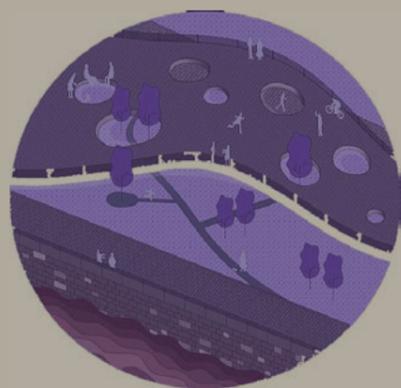


CICLOVIA

Com mais de 30 km de ciclovia e espaços para a prática de atividade esportiva e caminhada.



MADRID RIO



Os obstáculos não foram só climáticos: em um primeiro momento, a população da cidade era contra a obra. Garrido admite que a comunicação sobre os objetivos de uma enorme e duradoura intervenção urbana deveria ter sido melhor implementada. “Com a construção dos túneis, a percepção era de que o transporte por carros seria priorizada”, exemplifica ele. Para tentar corrigir essa falha no diálogo com os cidadãos, o coordenador relata que a equipe abriu-se às demandas e buscou absorvê-las na medida do possível. Os equipamentos sociais e esportivos hoje presentes nas margens do Manzanares são um exemplo disso e constituem uma reivindicação dos moradores da região.

SISTEMA DE PONTE

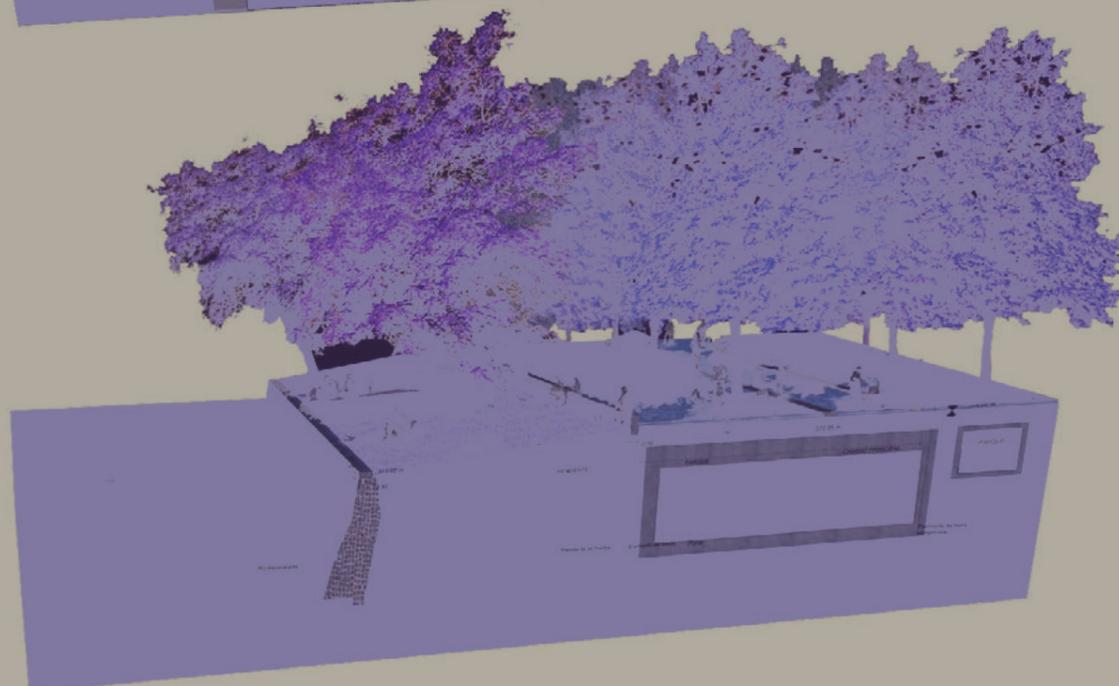
A circulação transversal e o antigo isolamento das duas margens são resolvidos com as 11 novas passarelas que atravessam o rio, somadas às 22 pré-existentes no total de 33 pontes e passarelas ao longo do parque.

“Madri volta ao rio e seu uso se torna social novamente.”

CONSTRUÇÃO

PAISAGISMO

Primeiro, o corredor que corre ao longo da margem direita do rio. É a estrutura de continuidade fundamental que percorre toda a extensão do parque e é chamada de Pine Hall. É construído sobre os túneis na sua totalidade e tem uma largura média de 30 metros e 6 km de comprimento. Mais de 9.000 unidades de *Pinus pinea*, *Pinus Halepensis* e *Pinus Pinaster*, de vários tamanhos, formas e agrupamentos com uma estrutura de plantio florestal, foram plantadas na laje de concreto que cobre a passagem de carros. Todos os espécimes foram selecionados principalmente em campos onde existe a possibilidade de extrair plantas com morfologias naturais (troncos trançados, troncos duplos, troncos inclinados, etc.), obtendo-se assim uma extensão controlada dos pinhais da cordilheira norte de Madrid.



SUSTENTA BILIDADE

Quase metade da área do projeto está localizada nos telhados dos túneis, nas complexas instalações técnicas associadas a eles e na grande infraestrutura urbana. Neste enorme “edifício subterrâneo”, a vegetação é o principal material de construção. O projeto propõe como estratégia geral a construção de uma camada densa, quase florestal, e, assim, fabricar uma paisagem com material vivo em um substrato subterrâneo inerte e artificial.

Mais de 500 mil árvores foram plantadas, criando um grande espaço de ócio para a população que, agradecida, utiliza atualmente os mais de 10 km de itinerários destinados à prática esportiva e também como excelente alternativa para as horas livres.

Criação de um parque linear de 1.500.000 m², que, somado às outras áreas verdes e aos seis distritos que se interligam, integra um total de 820 hectares;

Recuperação do patrimônio histórico da cidade;

Integração entre diversos bairros da cidade;

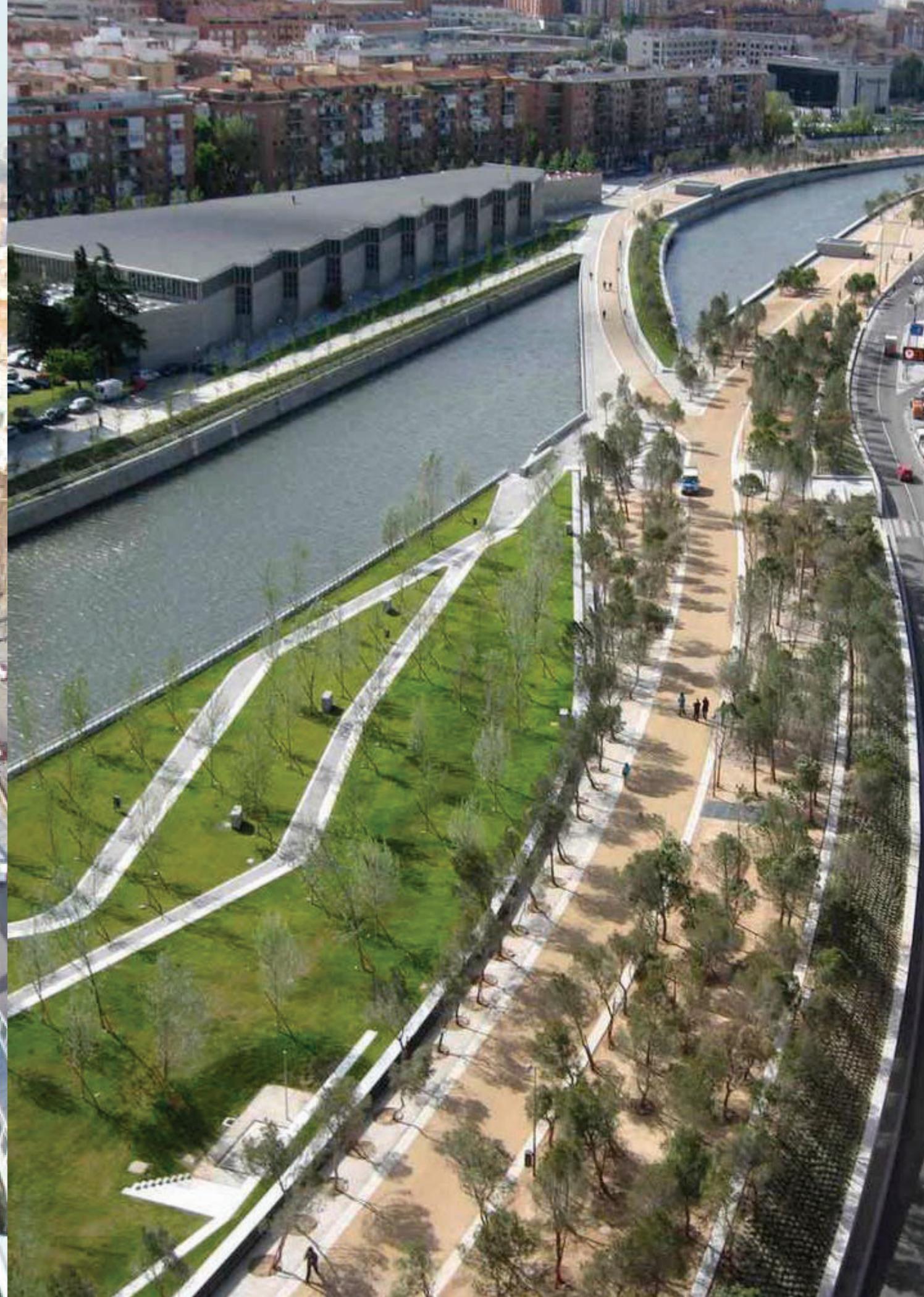
Aproximadamente 30 km de vias cicláveis;

Parques, que tinham relevância apenas na escala dos bairros, foram incorporados a uma rede de áreas verdes de envergadura metropolitana;

O antigo matadouro da cidade, localizado junto ao parque, foi renovado e convertido em complexo cultural, que é amplamente utilizado;

RESULTA DOS







ASIA

TURQUIA

SIVAS RIO

KIZILIRMAK

“Uma combinação de características geográficas fez com que a cidade de Sivas permanecesse um dos maiores pontos focais de assentamento e trânsito na região da Grande Anatólia, na Turquia;

A região é dividida em duas pelo rio Kizilirmak, o rio mais longo da Turquia, e há muito tempo é considerada uma barreira à unificação. Devido a problemas de acesso e segurança, o rio Kizilirmak foi separado de Sivas, percebido como algo fora do perímetro da cidade.”

Agora, os avanços na mitigação de inundações abriram as possibilidades de o rio ser reintegrado ao tecido da cidade.

Para investigar o possível papel do rio em reunir holisticamente as duas metades da área, o município de Sivas abriu uma competição para projetar seis milhões de metros quadrados de terreno adjacente à orla. Um esquema de uma equipe formada por ONZ Architects e Mdesign adotou uma abordagem que também considerou o local em termos de suas possibilidades biológicas e culturais. Seu projeto estabelece o Corredor do Rio Kizilirmak como uma "coluna ecológica e recreativa", gerenciando a planície aluvial e integrando programas públicos vitais por toda parte.

PARQUE URBANO
ENTORNO DO RIO
KIZILIRMAK



RIO KIZILIMARK

CONCEITO

Com o motivo de reavivar o entorno da orla, a proposta surge como uma maneira de interligar o centro da cidade ao rio através de áreas de corredores verdes.

OBJETIVO

Um dos principais objetivos do projeto era manter uma fortaleza sobre o fluxo do rio, usando técnicas de mitigação de enchentes para garantir que o problema não impedisse o uso futuro da orla. As flutuações sazonais no fluxo e nível do rio devido ao derretimento da neve ou ao calor extremo tiveram que ser consideradas e contabilizadas. Uma vez estabilizada a planície de inundação, a área ao redor da orla pode ser acessada seletivamente e uma série de corredores de pedestres pode levar as pessoas de volta à margem do rio.

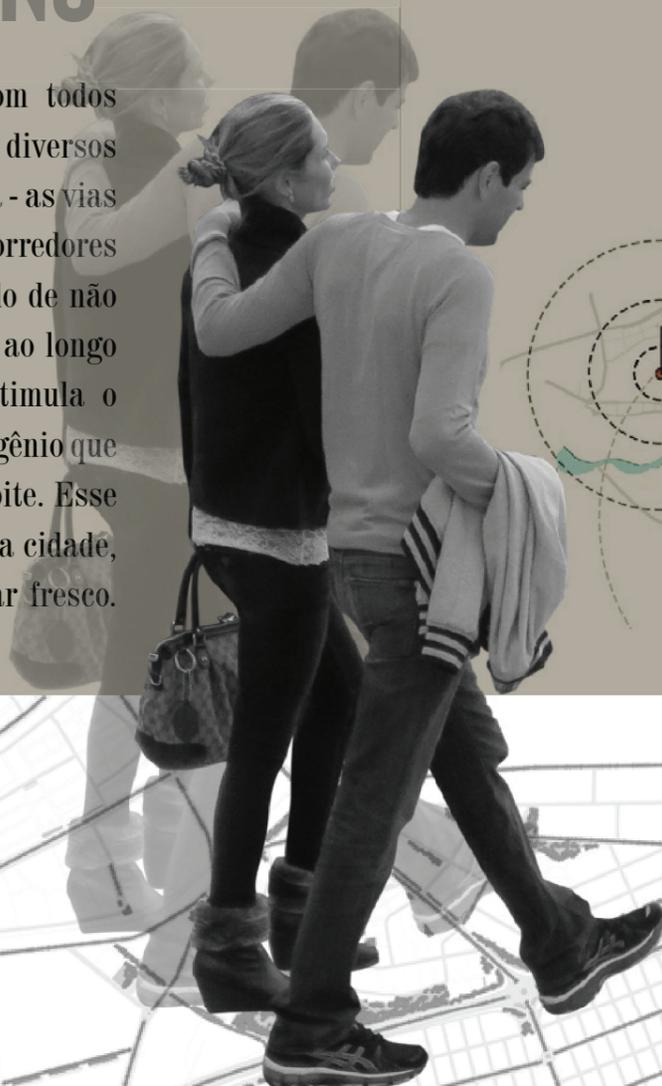


"Coluna ecológica e recreativa"



RIO KIZILIMARK E SEU ENTORNO

Para permitir que os usuários interajam com todos os componentes de um corredor ecológico saudável - diversos ecossistemas terrestres e aquáticos, áreas úmidas e flora - as vias de pedestres tornam esses espaços habitáveis. Um dos corredores leva do centro da cidade para a orla, tomando o cuidado de não interromper ou substituir as características ecológicas ao longo do caminho. O fluxo desses corredores ecológicos estimula o movimento do ar, com a matéria biológica produzindo oxigênio que é transportado para cima durante o dia e revertido à noite. Esse movimento é direcionado pelos corredores que fluem pela cidade, levando o ar poluído para longe e substituindo-o por ar fresco.



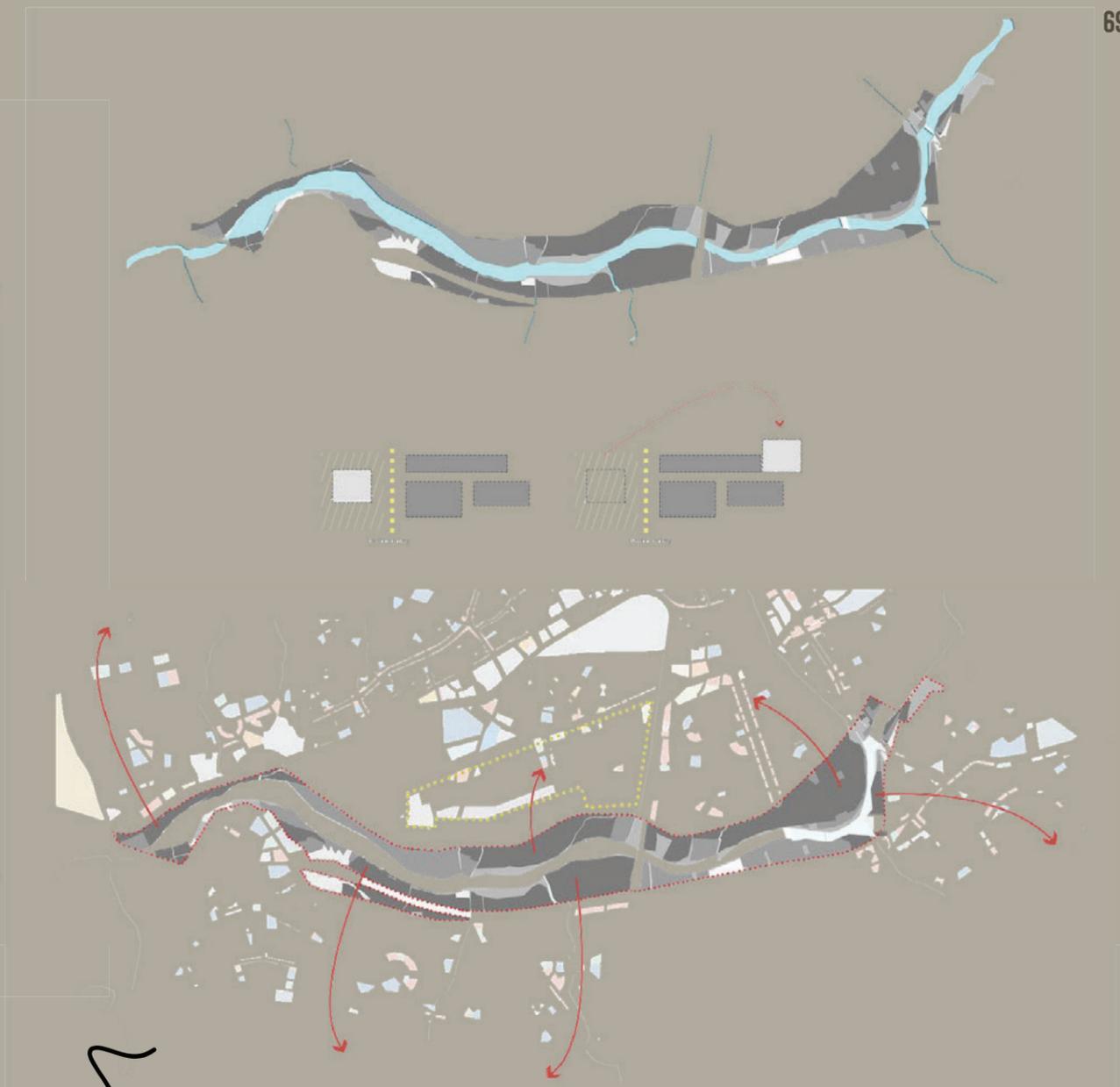
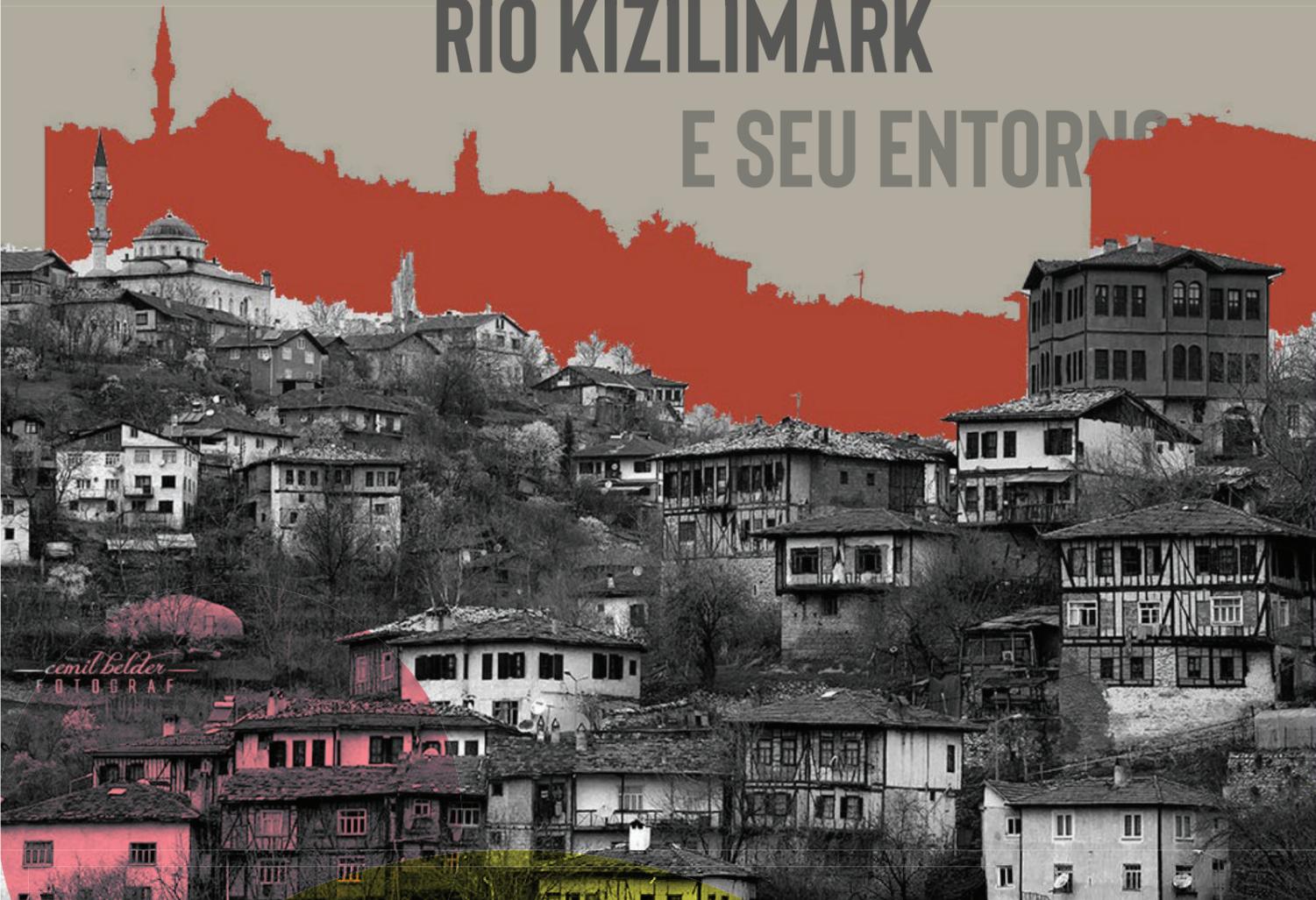
67

Mapa com pontos focais propostos para atrair as pessoas a visitar a beira do rio.

Em vez de eliminar as oito pontes existentes que atravessam o rio, esse esquema as utiliza como objetos históricos integrais para impulsionar o projeto. Os arquitetos os descreveram como “vestígios importantes e canais de transporte”.



RIO KIZILIMARK E SEU ENTORNO



Foi adotado o sistema do direito de tranferencia de construção das propriedades que circudam o rio Kizilimark, tranferindo a posse á outras regiões da cidade mais próximas.

Sistema de mapa de densidade populacional da cidade de Sivas



PROGRAMA

BIBLIOTECA

Projetada para atender os cidadãos e os alunos das escolas estaduais, nacionais e de universidades vizinhas.



JARDINS DE LEITURA

Atrelado a biblioteca municipal em espaço amplo e aberto que contempla a visual do parque linear.



ÁREAS DE LAZER

Atrelado a biblioteca municipal em espaço amplo e aberto que contempla a visual do parque linear.



MUSEU

Um museu e centro de arte informa os visitantes sobre a história de Sivas enquanto exhibe obras de estudantes e artistas locais.



ARTESANATO

Estudios de artesanato locais com salas de exposições de arte

conjuntamente internas.



ESPAÇO DE EVENTOS

Ópera, espetáculos de teatro e balé serão alojados dentro do grande salão, e espaços de menor escala para sediar oficinas e funções culturais que estarão espalhadas pelo parque.

CASA DE REMO

Casas de barcos e clubes de remo também são integrados ao projeto, aproveitando o rio para remo e canoagem.



ÁREAS VERDES

Os elementos da paisagem, incluindo jardins temáticos, jardins de plantas aromáticas, endêmicas ou medicinais e áreas para piquenique, criam uma variedade de condições para os usuários ao longo do ano, garantindo a máxima funcionalidade do local para os habitantes de Sivas.

ÁREAS DE ALIMENTAÇÃO

As instalações públicas essenciais, como restaurantes, cafés, banheiros e jardins de chá, estão distribuídas por todo o esquema, criando bolsões de atividades interconectados.



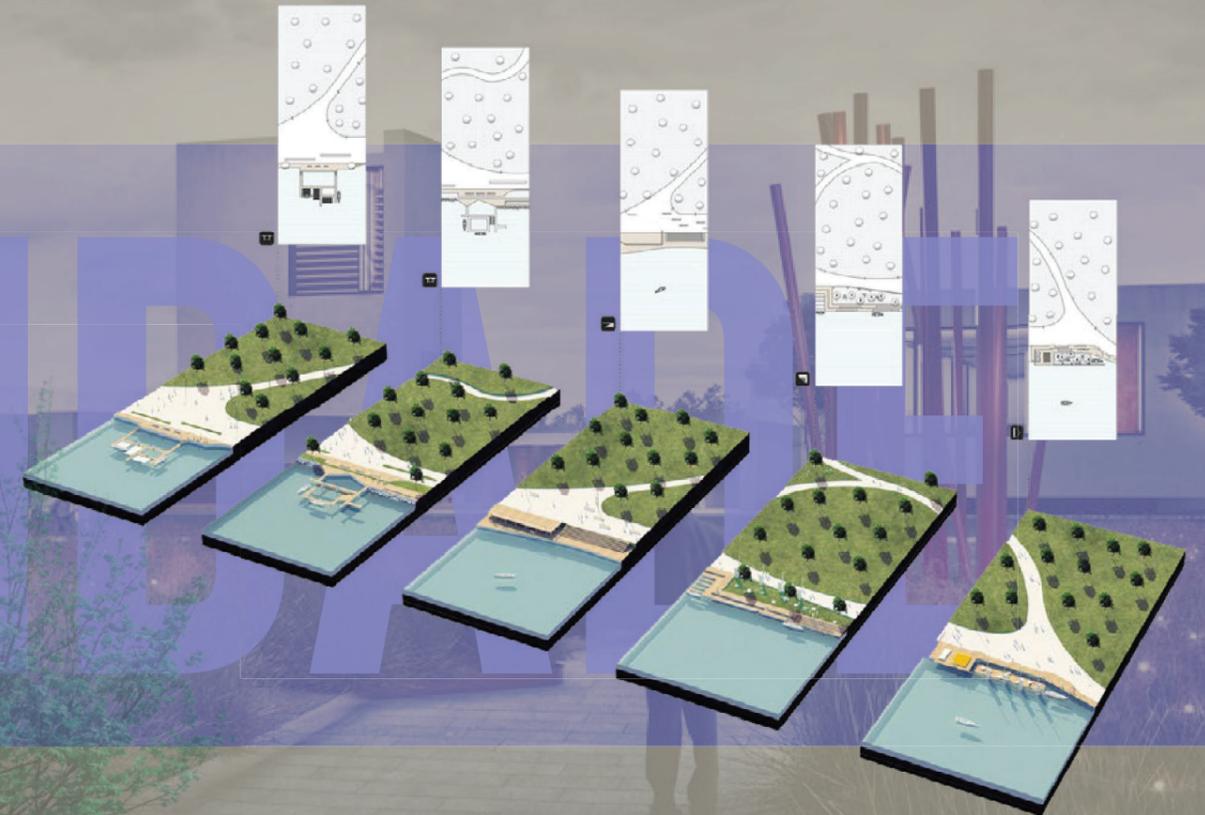
RIO KIZILIMARK

O “City Gate” conterá uma estação de trem de alta velocidade, projetada para máxima eficiência para que novos visitantes da cidade cheguem diretamente ao centro da cidade.



PAISAGISMO

O ecoturismo é um aspecto importante do design, e espaços construídos envolventes, como salas de exposições e instalações, estão entrelaçados na orla. Pontos turísticos de ocorrência natural, como miradouros ou mirantes, também são acentuados no design conjuntamente com aspectos diferenciais para o movimento do paisagismo ao longo da orla do rio.







AMERICA

BRASIL

PORTO ALEGRE

ORLA GUAÍBA

É um projeto de regeneração urbana e ambiental que afetará positivamente a qualidade de vida dos porto-alegrenses, gerando efeitos sociais, econômicos e ambientais sistêmicos. Conectam-se as pessoas, a cultura, a história e a natureza em um círculo virtuoso de valorização, devolvendo para a cidade e seus cidadãos o uso e apreciação de um de seus mais preciosos patrimônios naturais: a Orla do Guaíba. É uma intervenção de 56,7ha ao longo de 1,5km da margem do Lago Guaíba em Porto Alegre, a maior metrópole do sul do Brasil.

PARQUE URBANO
DA ORLA DO GUAÍBA

2011 - O prefeito de Porto Alegre, José Fortunati (PDT), anunciou a revitalização de 5,9 quilômetros da orla do Guaíba, entre a Usina do Gasômetro, no centro, e a foz do Arroio Cavalhada, na zona sul da cidade.

2012 - O arquiteto Jaime Lerner e o prefeito José Fortunati apresentam o projeto. A intenção era começar as obras até julho e concluí-las em 2013.

2014 - Revisto, o projeto é entregue com um custo 22% inferior ao previsto. De R\$ 74 milhões estipulados anteriormente, o orçamento recua para R\$ 57,4 milhões. A primeira licitação recebeu duas propostas. Porém, ambas acabaram desclassificadas. Uma apresentou preço além do previsto no edital, e outra teve problemas com a documentação exigida.

2015 - Foi dada a largada para as obras de revitalização da orla do Guaíba, em Porto Alegre.;

2018 - Depois de 2 anos de obras, tapumes e atrasos, é inaugurada pela Prefeitura de Porto Alegre e entregue a população.



ORLA DO GUAÍBA

CONCEITO

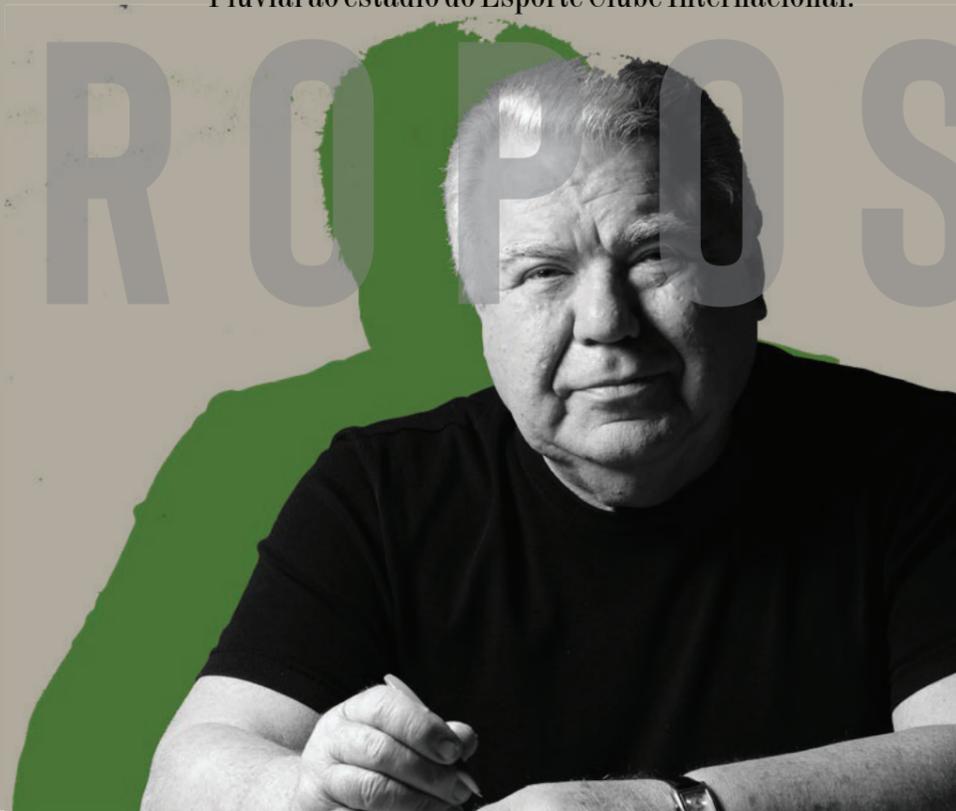
Conectar as pessoas, a cultura, a história e a natureza em um círculo virtuoso de valorização, devolvendo para a cidade e seus cidadãos o uso e apreciação de um de seus mais preciosos patrimônios naturais: a Orla do Guaíba.



OBJETIVO

A implantação da estratégia de ocupação e o projeto de paisagismo da Orla do Guaíba proposto pelo arquiteto e urbanista Jaime Lerner tem como objetivo mudar esta realidade ao buscar incentivar a coexistência entre a cidade e suas águas: o desejo de acolhimento recíproco e incondicional entre o Lago e a cidade banhada por suas águas, onde habitam os corações daqueles que amam a sua linda paisagem será incentivado pela recuperação do contato físico e visual com o Guaíba, nos 7 km de Orla que vai do seu Porto Fluvial ao estádio do Esporte Clube Internacional.

PROPOSTA



ORLA DO GUAÍBA E SEU ENTORNO

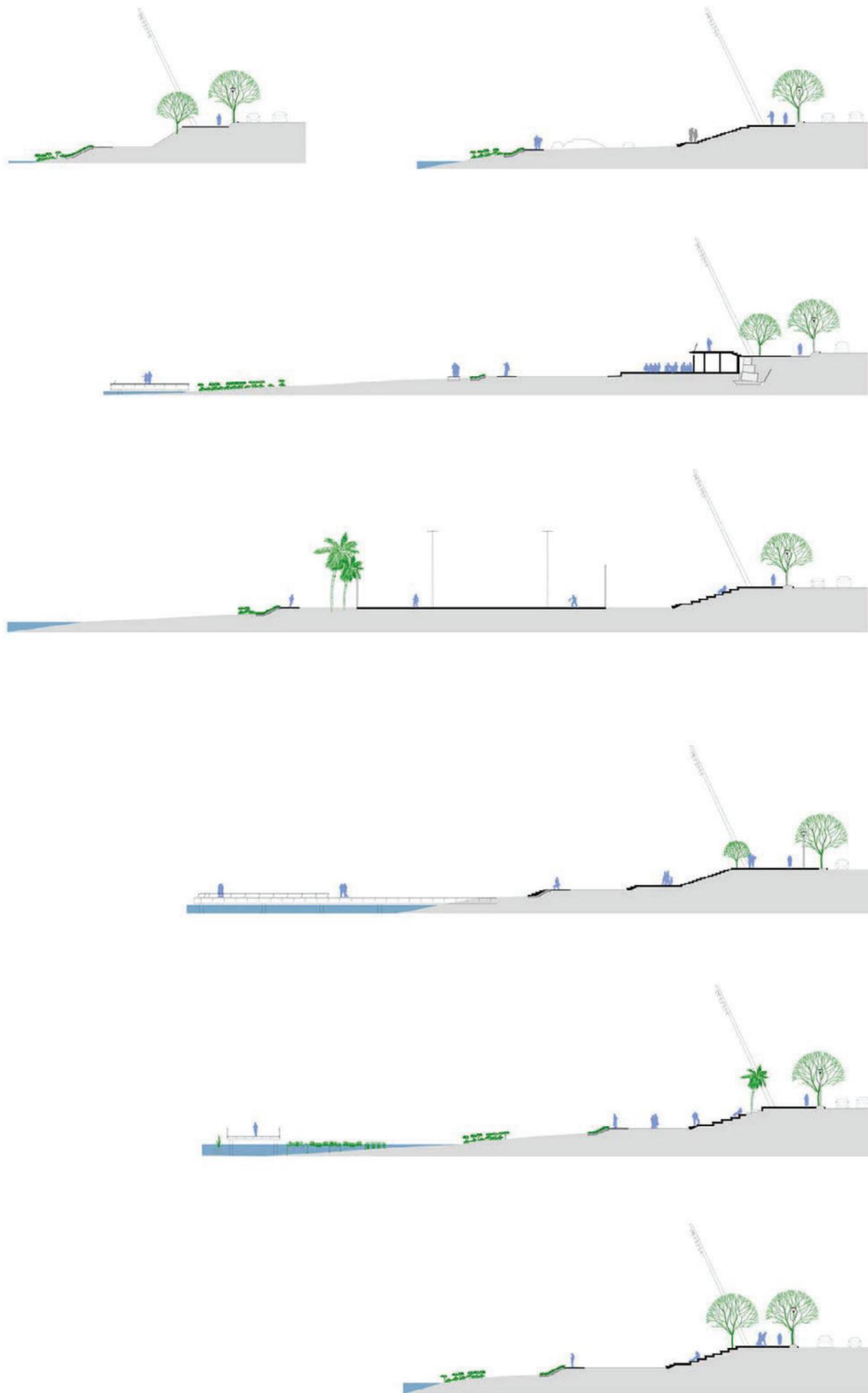
O programa traz os elementos necessários para a valorização de seu entorno, através do crescimento do turismo, valorização imobiliária e recuperação do ambiente natural.

As qualidades arquitetônicas do projeto estão ligadas a forma como ele se insere na paisagem, tirando partido da topografia para acomodar a infraestrutura necessária e criar passeios de contemplação do cenário. Os materiais são concreto, vidro, madeira e aço em seus acabamentos naturais, garantindo leveza ao conjunto. As formas curvas tiram partido da plasticidade do concreto e o desenho se relaciona ao movimento das águas, desenvolvendo-se gentilmente ao longo do terreno.

A dimensão cênica será revalorizada pela implantação de arquibancadas que correm ao longo de todo o parque, oferecendo os melhores assentos para se apreciar o “pôr do sol mais bonito do mundo”.

Um elemento importante da solução é a luz. Durante o dia, a luz do sol e seus reflexos no Guaíba guiam o espetáculo; após o anoitecer, é a vez da arquitetura com seu projeto luminotécnico criar no calçadão o semblante de um céu estrelado.





PROGRAMA

ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO

O parque conta com espaços para piquenique, lugar para tomar um chimarrão e além de possuir a vista para o por do sol.



ESPAÇO ESPORTIVO

O parque ainda conta com aparelhos de ginástica e quatro quadras: duas para futebol, com piso de concreto, e duas para vôlei, com areia.

PLAYGROUND

Além de andar de bicicleta e correr pela grama, os pequenos podem brincar no playground com balanço, gangorra, escorregador e outros brinquedos.

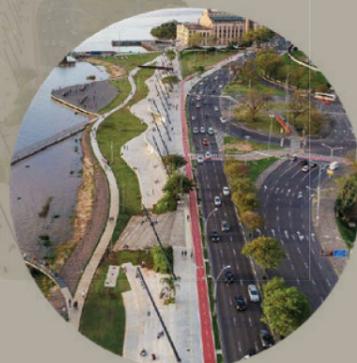


ESPAÇOS DE ALIMENTAÇÃO

Um restaurante panorâmico construído sobre o Guaíba, próximo à Usina do Gasômetro, além de espaços para mais 4 bares.

CICLOVIA

Caminhar e andar de bicicleta, atividades que já mencionamos, podem ser considerados esportes, quando feitas com alguma intensidade. Mas outras práticas esportivas também têm na nova orla um ótimo lugar para sua prática: andar de skate e patins na ciclovia ou correr nos passeios, por exemplo.



"Além disso, o parque tem grande impacto positivo no tecido social da cidade: ao recuperar uma área degradada, aumenta o senso de pertencimento da população e demonstra o cuidado da cidade por seu patrimônio e seus habitantes."

ORLA DO GUAÍBA

A demora para abertura – a autorização de construção foi assinada em setembro de 2015 e o prazo de finalização era de 12 a 18 meses - é considerada dentro da normalidade pela Prefeitura em virtude das proporções da obra.

Ainda, a preocupação do Executivo foi de não forçar a aceleração do processo para poder entregá-lo quando estivesse, de fato, pronto. O empreendimento também é tido pelo município como bastante econômico. Isso porque, apesar de levantamento do Observatório Social de Porto Alegre ter mostrado que serviços específicos tiveram variações de quantidades e valores de 1.000% até 4.000% com relação ao projeto inicial, o valor global da obra teve um aumento consideravelmente abaixo dos 25% permitidos pela legislação.

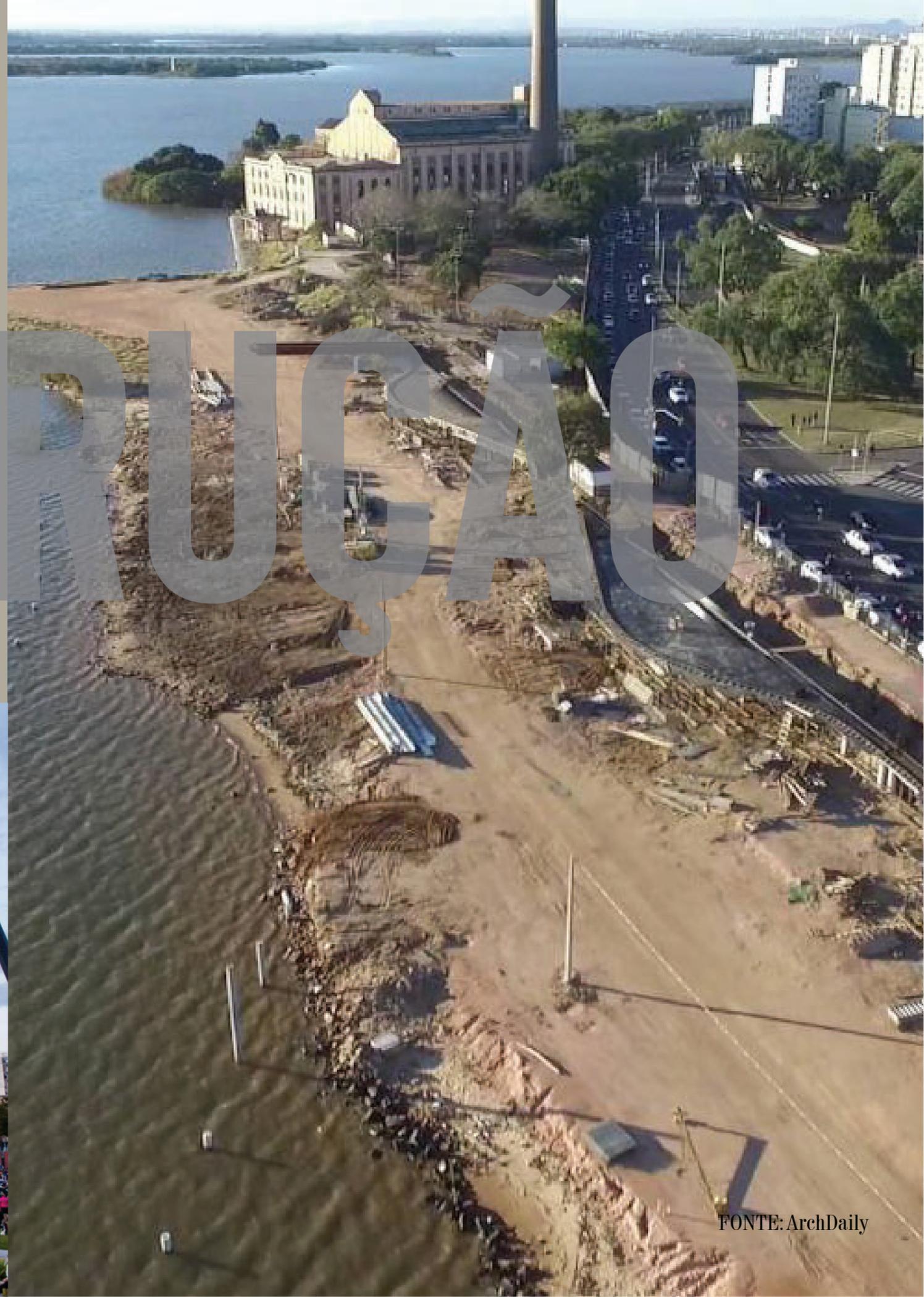






Figura 1 : Orla do Guaíba vista de cima .



Figura 2 : High Line NY



Figura 3: High Line NY



Figura 4 : Madrid Rio e piscinas



Figura 5: Orla do Guaíba

Figura 1 : Orla do Rio Kizilimark

Figura 2 : High Line NY

Figura 3: Orla do Guaíba

Figura 4 : Rio Kizilimark

Figura 5: Madrid Rio



NOTAS



Parque da Orla do Guaíba contribuiu como referencial teórico pois se insere no mesmo estado do projeto em estudo.

Por se tratar de um escritório de arquitetura com um nome de relevância, foi possível estudar as propostas de outros projetos pelo Brasil. Um marco para a população que agora possui um espaço para de área pública para livre manifestações, levando e consideração a nossa atualidade.

Já o Parque Madrid Rio se insere por um extenso trecho ao longo do Manzanares, e a principal problemática era conectar a população no entorno de um lado ao outro.

Possui um extenso programa que acompanha o seu entorno, com diversos espaços de uso público. O projeto serviu de base para entender as barreiras e falta de conexões que ocorrem também na área de estudo.



projeto do rio Kizilimark traz como benefício a inserção de vários elementos culturais para a população ao longo da intervenção, como se trata de outro país e continente foi possível observar a maneira como o projeto é uma ferramenta de apropriação pública de um espaço privado ao longo de um grande potencial que é o rio.

O estudo do High Line Park é uma tentativa de buscar a historicidade de um local antes abandonado e transformar em um espaço vivenciado pelos moradores. Trouxe vários benefícios a ser aplicado no projeto pois é o que mais se aproxima do estudo. Por fim, um grande área de fluxo de trens que impulsionou a economia, a cultura e o modo de vida das pessoas.



4

O
LUGAR



LOCALIZAÇÃO



AMÉRICA DO SUL



BRASIL



RIO GRANDE DO SUL



VACARIA



HISTÓRICO

Antes da “revolução das ferrovias” ou da “era das ferrovias”, como assinalado por Hobsbawm (2011), o mundo era extremamente grande para a maioria da população, se for considerado que o transporte terrestre era muito difícil, feito a pé, por carroças ou cavalos. No entanto, o mundo naquele período também podia ser entendido como extremamente pequeno, se houver a ponderação de que a maioria da população nascia e permanecia por toda a vida no mesmo local de origem, segundo Kerber, 2017.

O transporte de mercadorias por vias terrestres, assim como o de passageiros, era lento e caro. Até o início do século XIX, o transporte naval era mais rápido e barato do que o terrestre, não obstante as intempéries a que estava sujeito. Assim, consideradas as condições dos meios de transporte da época “Hamburgo (estava) mais perto da Bahia do que do interior da Pomerânia” (HOBSBAWM, 2011a, p. 31).

As estradas de ferro foram consequência técnica da Revolução Industrial. A atividade de mineração de carvão no norte da Inglaterra foi essencial para o desenvolvimento das ferrovias. Em 1800, a Grã-Bretanha era o maior produtor mundial de carvão. Este foi a principal fonte de energia no século XIX e seu emprego se dava tanto na indústria como no uso doméstico. A indústria carvoeira necessitava de meios mais eficientes para transportar as imensas quantidades de carvão do fundo das minas até a superfície e dali para o embarque em navios. Os trilhos eram utilizados nas galerias subterrâneas para mover pequenos carros e, assim, seu uso foi aperfeiçoado ao tracionamento com máquinas a vapor e a utilização em distâncias maiores. A primeira ferrovia foi construída na Inglaterra, em 1825, com 61 quilômetros de extensão e ligava o campo de carvão de Durham ao litoral, entre as cidades de Stockton e Darlington. Três anos depois havia pequenas linhas férreas nos Estados Unidos e na França e na década seguinte eram construídas na Alemanha, Bélgica e Rússia. Entretanto, até a década de 1850 as ferrovias tinham pouca importância econômica, com mínima penetração em países como Espanha, Suíça ou na Península Balcânica. (KERBER, 2017).



A FERROVIA TRANSFORMANDO AS DINÂMICAS URBANAS



No Brasil, a primeira ferrovia foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Eram 14 quilômetros de trilhos que ligavam o Rio de Janeiro a Petrópolis. Apesar de ter sido uma iniciativa individual, Mauá contou com auxílios do governo imperial, com quem mantinha estreita relação. O exército colocou-lhe à disposição para auxiliar no projeto, por exemplo, um oficial do corpo de engenheiros do Império, Major Amaro Emílio da Veiga (ANTUNES, 1954).

No Rio Grande do Sul, a primeira linha férrea construída e tráfegada tinha 42 quilômetros de extensão e ligava Porto Alegre a Novo Hamburgo. Sua inauguração se deu em 14 de abril de 1874. A “The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limitet”, empresa constituída em Londres, seria responsável pela primeira estrada de ferro.

O transporte ferroviário foi sinônimo de inovação a partir da segunda década do século XIX até início do XX e se expandiu rapidamente pelo mundo. O norte do Rio Grande do Sul tem sua história marcada pela presença da ferrovia. Ela impulsionou o início da colonização, dirigida pelo Estado e efetuada também por companhias colonizadoras particulares, e gerou expectativa de grande desenvolvimento econômico quando da sua implantação. Nos arredores das estações ferroviárias constituíram-se povoados que deram origem a municípios (KERBER, 2017).

Com o passar das décadas do século XX, a ferrovia perdeu espaço como elemento modernizador não só no norte do Rio Grande do Sul, mas em todo o Brasil. Os sucessivos governos passaram a investir na construção de rodovias e também a incentivar a indústria ligada a veículos automotores, transferindo assim para as rodovias o papel de realizar a integração nacional.



Tronco Principal Sul, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, foi entregue em partes: entre os anos de 1963 e 1965, uniu as cidades de Mafra e Lajes - daí o nome da linha Mafra-Lajes, e foi construída pelos 2o Batalhão Ferroviário. Esse trecho transportou passageiros até 1978. Entre os anos de 1967 e 1969, foram entregues os trechos ligando Lajes a Roca Salles, no RS, mas este sem o transporte de passageiros. O trecho entre as estações de General Luz e Roca Salles foi aberto aos poucos durante os anos 1960, como continuação do Tronco Principal Sul. Também passaram trens de passageiros entre Montenegro-Nova e General Luz, e mesmo assim, apenas até por volta de 1978. Hoje pela linha trafegam os cargueiros da ALL, que assumiu como concessionária as linhas do Rio Grande do Sul em 1996. Unido às linhas que vinham de Itapeva, em SP, via Pinhalzinho e Ponta Grossa, entregues na primeira metade dos anos 1970, essa linha toda ficou conhecida como Tronco Principal Sul e com isso praticamente toda a antiga linha Itararé-Uruguaí da RVPSC acabou por ser desativada.



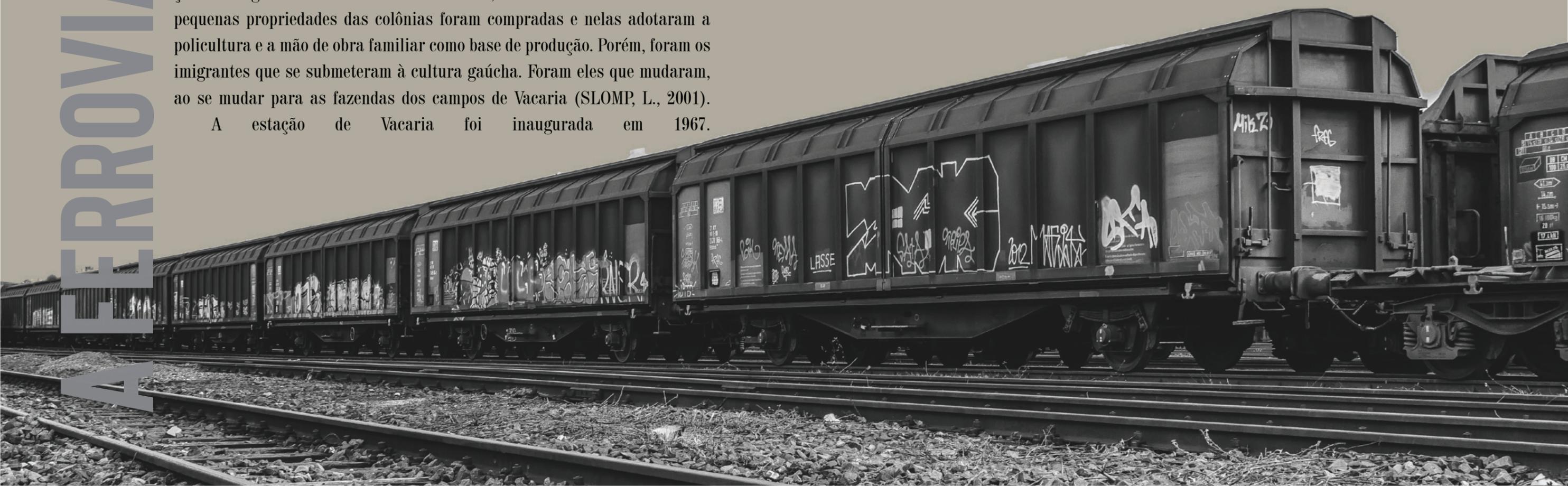
RIOGRANDE DO SUL

Em 1740 já existiam moradores espalhados pelos Campos de Vacaria, estabelecidos como posseiros, sem títulos de formalidades legais de posse de terra. No ano de 1800, a Freguesia aparece nos mapas cartográficos do Rio Grande do Sul, ligada a Santo Antônio da Patrulha. No que se refere a sua população nas serras de 1847 ela possuía 2.012 habitantes livres, sendo 1.064 mulheres e 1.036 homens. No ano de 1850, a freguesia se converte em Vila. Já no ano de 1890, ela aparece nos mapas desmembrada de Santo Antonio da Patrulha (Borges, M., 2001).

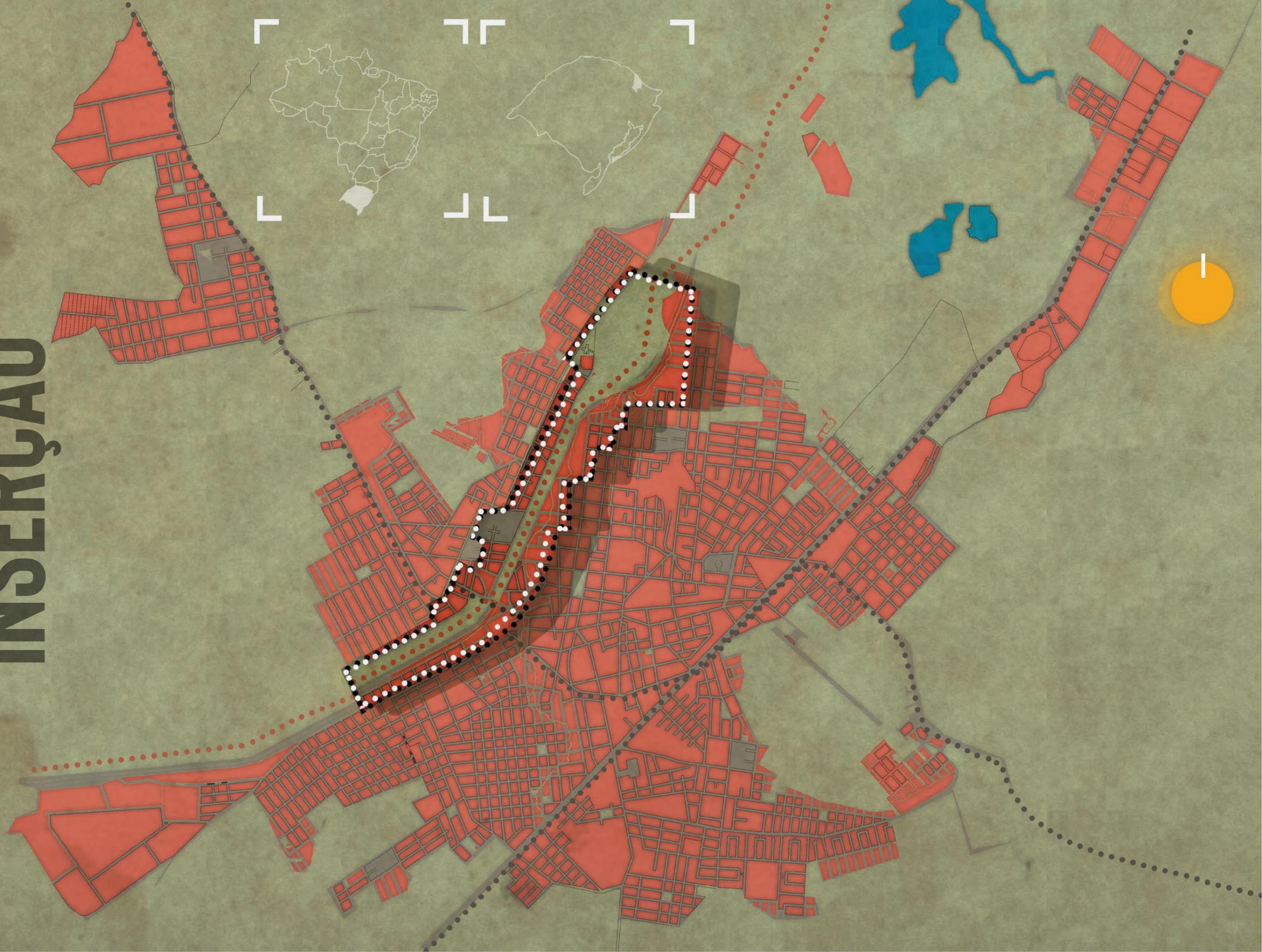
Cabe destacar que Vacaria constitui uma região dentro de Rio Grande do Sul que sempre se caracterizou como fornecedor de produtos primários para o centro do país. A base da economia de Vacaria sempre foi a pecuária, então vai sofrer também com os ciclos da economia do estado e do país. A economia também tem reflexo na cultura e na organização social de uma região. Os fazendeiros de origem lusa, no Rio Grande do Sul eram latifundiários e criadores de gado. Na província sulina, no século XIX, constituíram uma classe. Das suas fileiras saíram os governantes provinciais, sendo também detentores do poder dominante de do poder hegemônico. A utilização da mão de obra escrava marcou não só a base da produção colonial como a provincial. (SLOMP, L., 2001).

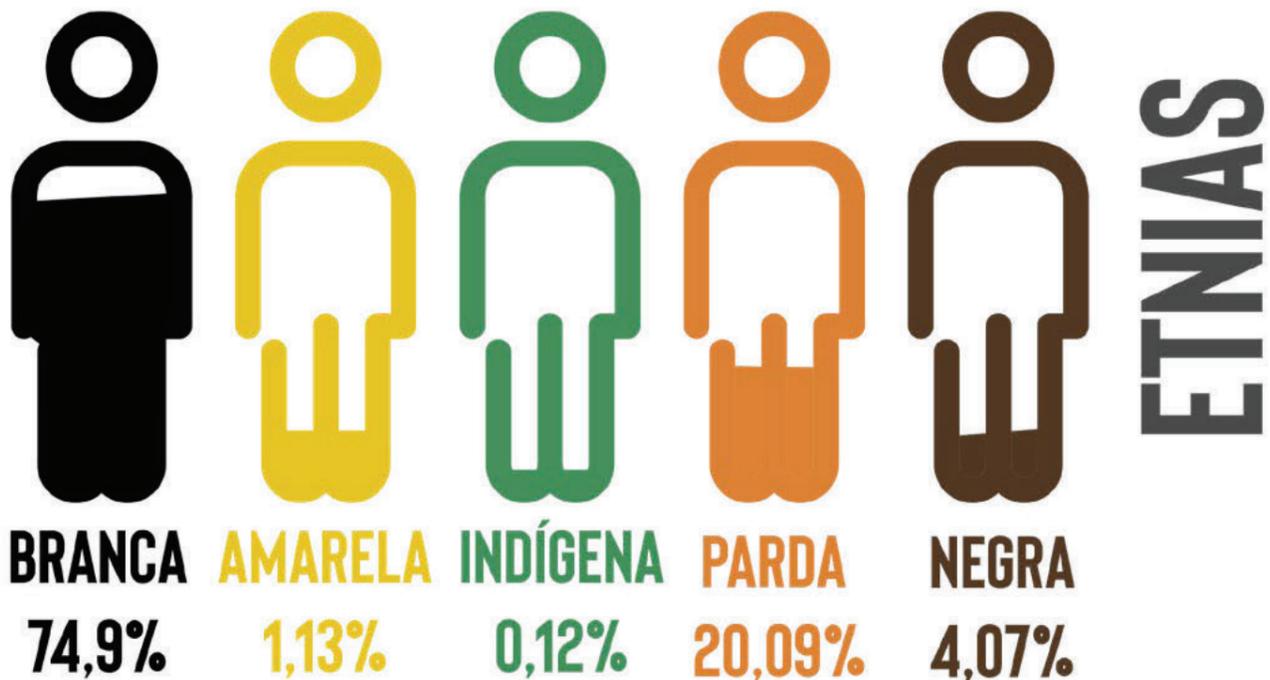
Quando os italianos vieram para Vacaria houve importantes mudanças. Os imigrantes tinham outra mentalidade, outra atividade econômica. As pequenas propriedades das colônias foram compradas e nelas adotaram a policultura e a mão de obra familiar como base de produção. Porém, foram os imigrantes que se submeteram à cultura gaúcha. Foram eles que mudaram, ao se mudar para as fazendas dos campos de Vacaria (SLOMP, L., 2001).

A estação de Vacaria foi inaugurada em 1967.

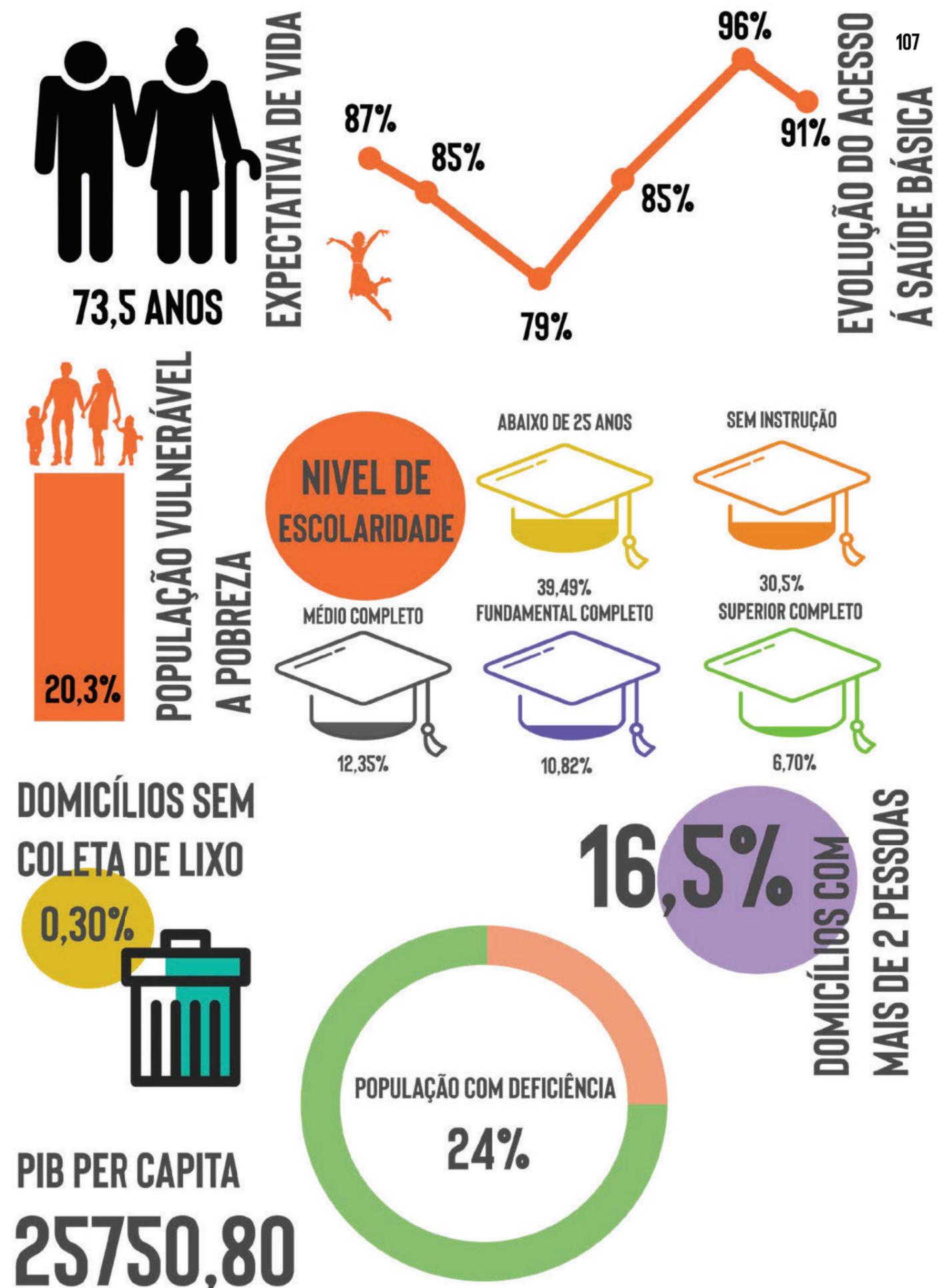
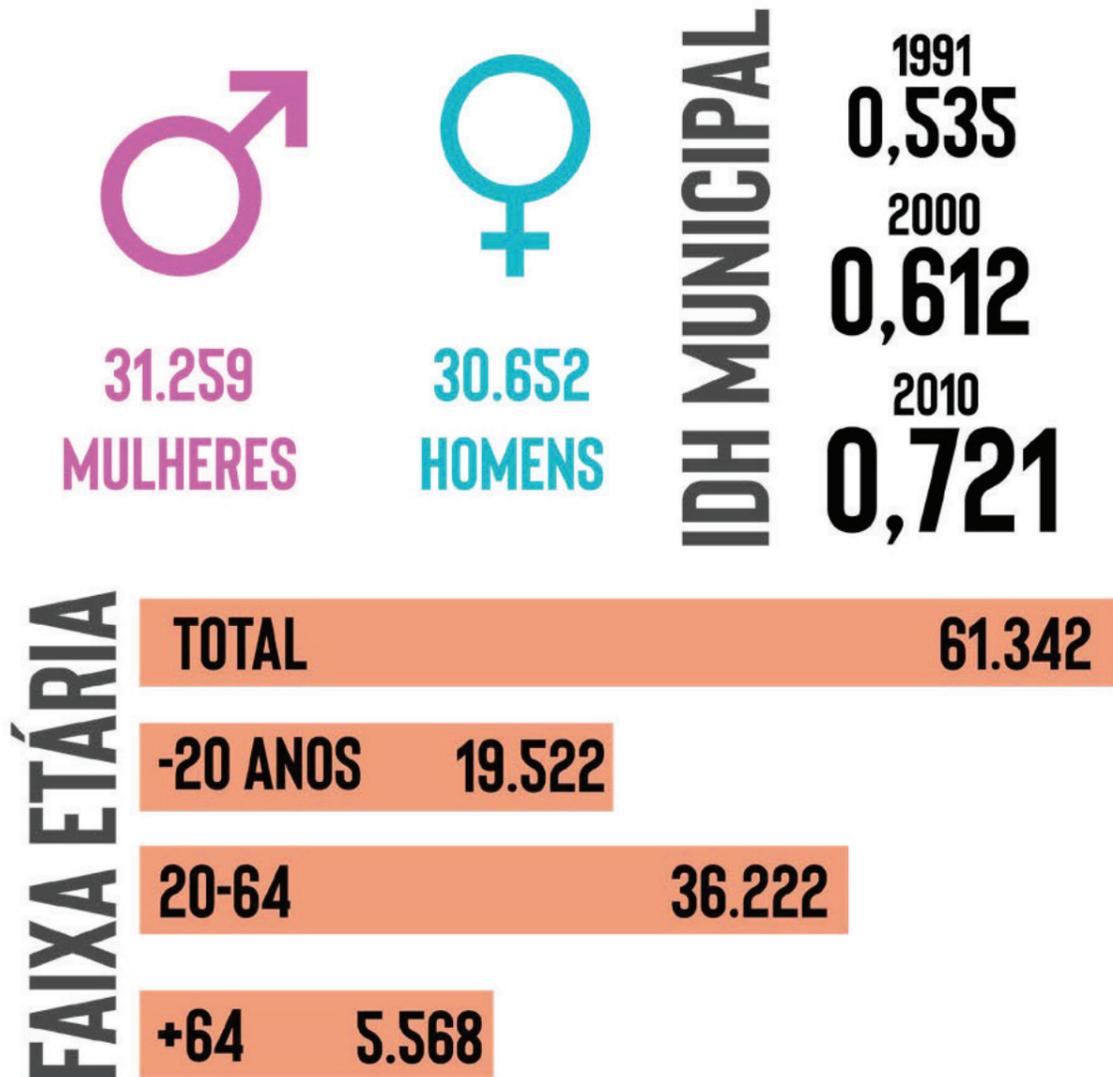


INSERÇÃO





CARACTERIZAÇÃO



DADOS TÉCNICOS

Parque Linear

LOCALIZAÇÃO: Latitude: 28° 30' 39" Sul, Longitude: 50° 55' 47" Oeste.

CIDADE: Vacaria

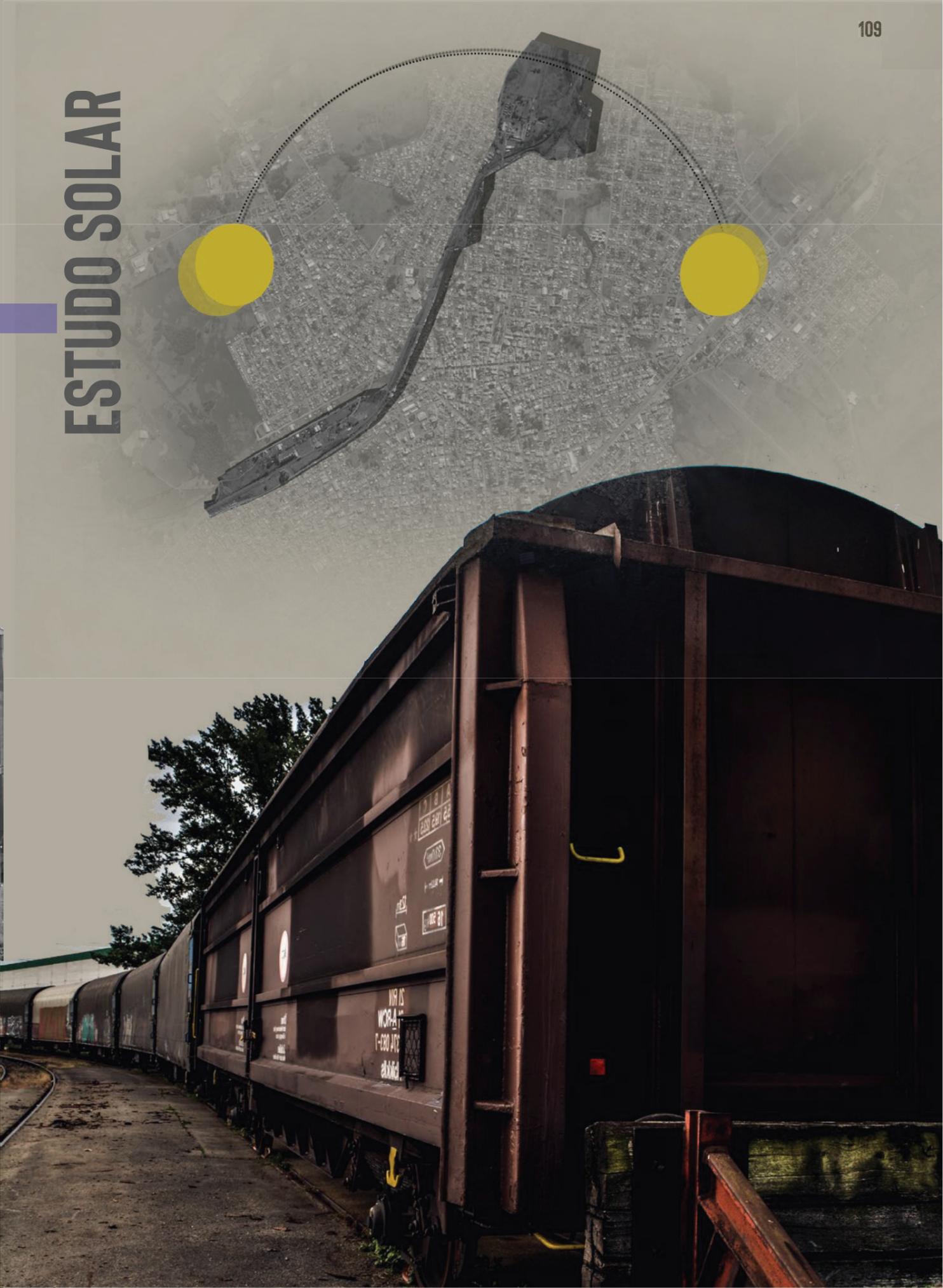
ESTADO: Rio Grande do Sul

ÁREA TOTAL DO TERRENO: 563.166m² / 56hA

ÁREA LINEAR DO TERRENO: 4km de extensão



ESTUDO SOLAR



A área de projeto se localiza na parte nordeste da cidade onde a linha do trem divide duas extremidades da cidade, gerando problemas de mobilidade e conexões.

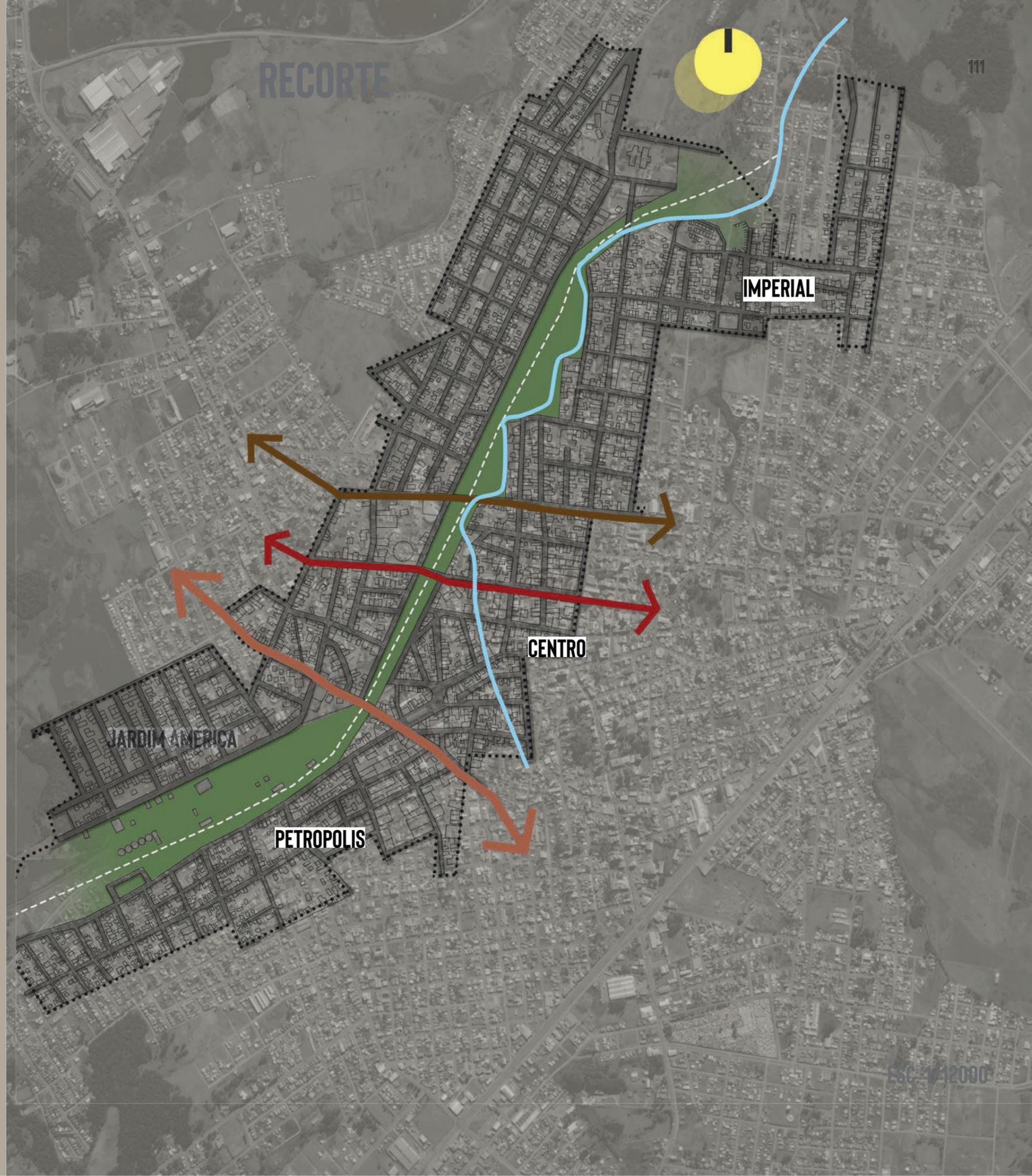
A área tem aproximadamente 56Ha e 4km de extensão que percorre desde o bairro Kennedy até o bairro Imperial.

No local do projeto há três edificações abandonadas que eram a antiga estação férrea e depósitos. Atualmente se encontram em estado de degradação e utilizado por usuários de drogas.

Nesta área a oeste possui também algumas residências irregulares de uma população de classe média que invade a área de estudo mas que estão em processo de regularização fundiária.

Além disso existe uma empresa de grãos particular que construiu a sua sede nesta área.

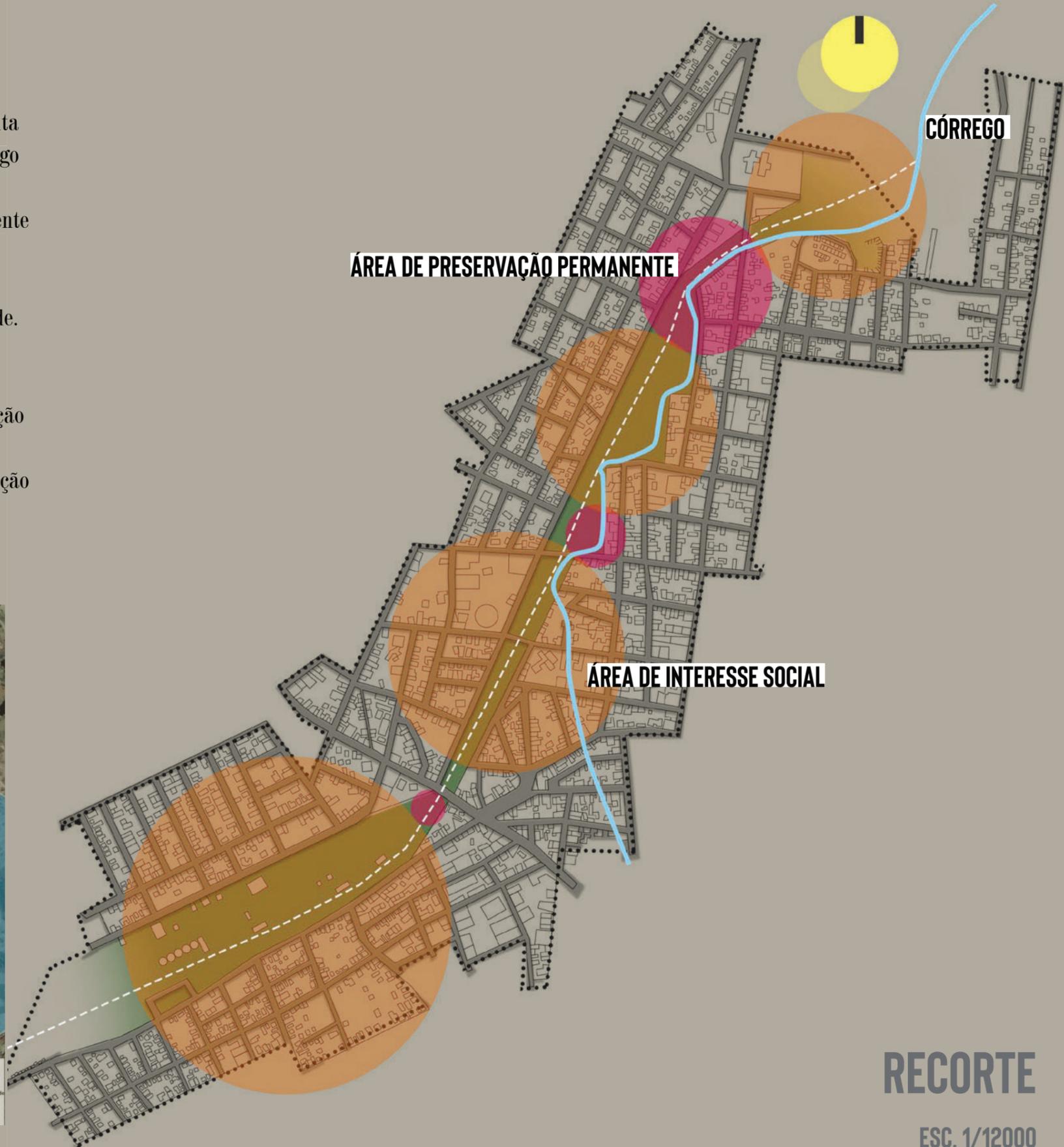
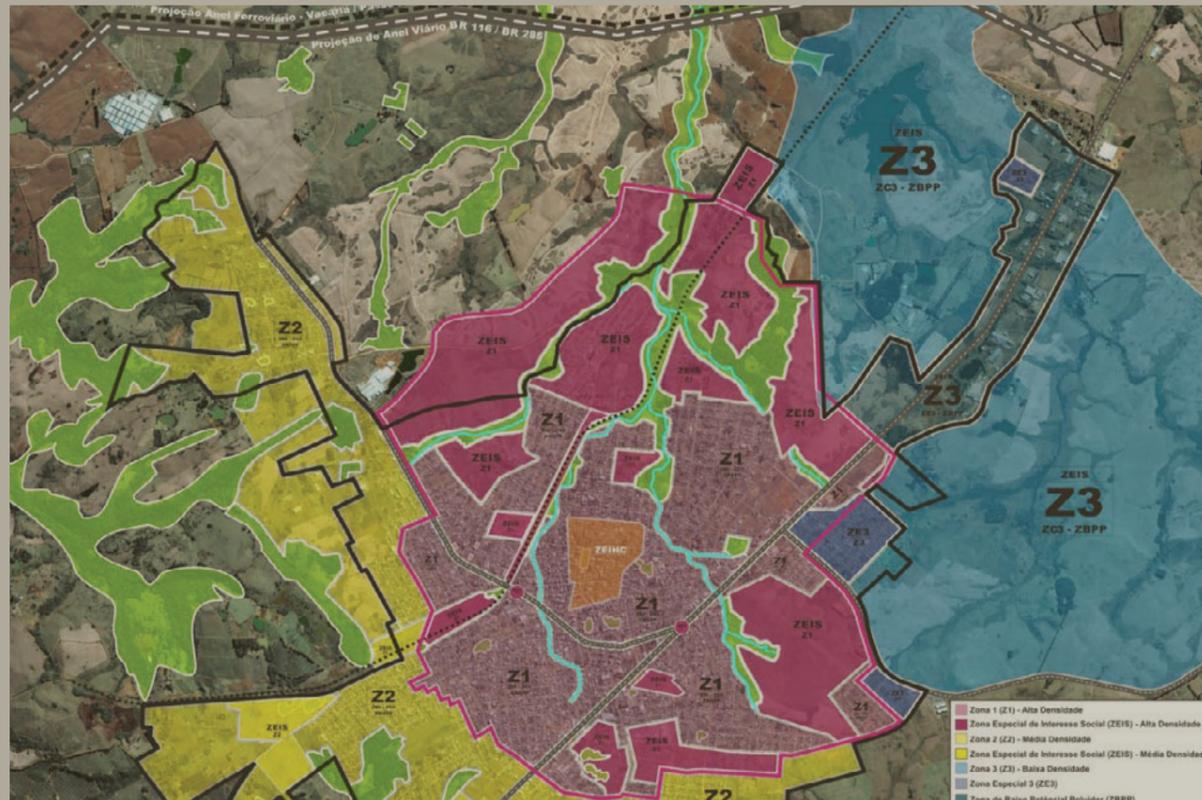
As vias que cortam a linha férrea se concentram em três ruas, uma delas (grifada em laranja) é onde percorre a BR 285, e onde se concentra todo o fluxo dos bairros a oeste em direção ao centro da cidade. As outras duas passagens não possuem muito movimento, uma delas (grifada em marrom) é passagem em nível e possui sinalizadores, e a outra (grifada em vermelho) possui um viaduto para a passagem do trem.



A área em estudo compreende as Zonas Z1 de alta densidade com ZEIS, zona de interesse social. Em partes se apresenta a Zona ZPA, que caracteriza área de preservação permanente ao longo do curso de um córrego.

Alta Densidade Caracteriza-se por estar situada estrategicamente na área de abrangência do futuro anel viário, BR 116 e BR-285, Instituto Federal, aeroporto e ferrovia. Tem potencial para o desenvolvimento industrial, comercial e residencial de alta densidade.

IV - A Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), são áreas públicas ou privadas destinadas prioritariamente a: 1) execução de programas e projetos habitacionais de interesse social; 2) implantação de equipamentos urbanos e comunitários; 3) criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes; 4) criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental; 5) proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.



ENTORNO

SETOR 01

SETOR 02

SETOR 03

SETOR 04



SETOR HISTÓRICO

O Setor 01 é onde se localiza a antiga estação ferroviária, com dois edifícios de um pavimento em estado de degradação e atualmente local de usuários de drogas. É a área do terreno com maior faixa livre, e seu entorno é majoritariamente composto por edificações residenciais de 2 pavimentos. É uma área que alto fluxo na via lateral, que conecta duas BR's (116 e 285) e por não possuir nenhuma via que transpasse os dois bairros, causa um problema de mobilidade na cidade.

SETOR CRIATIVO

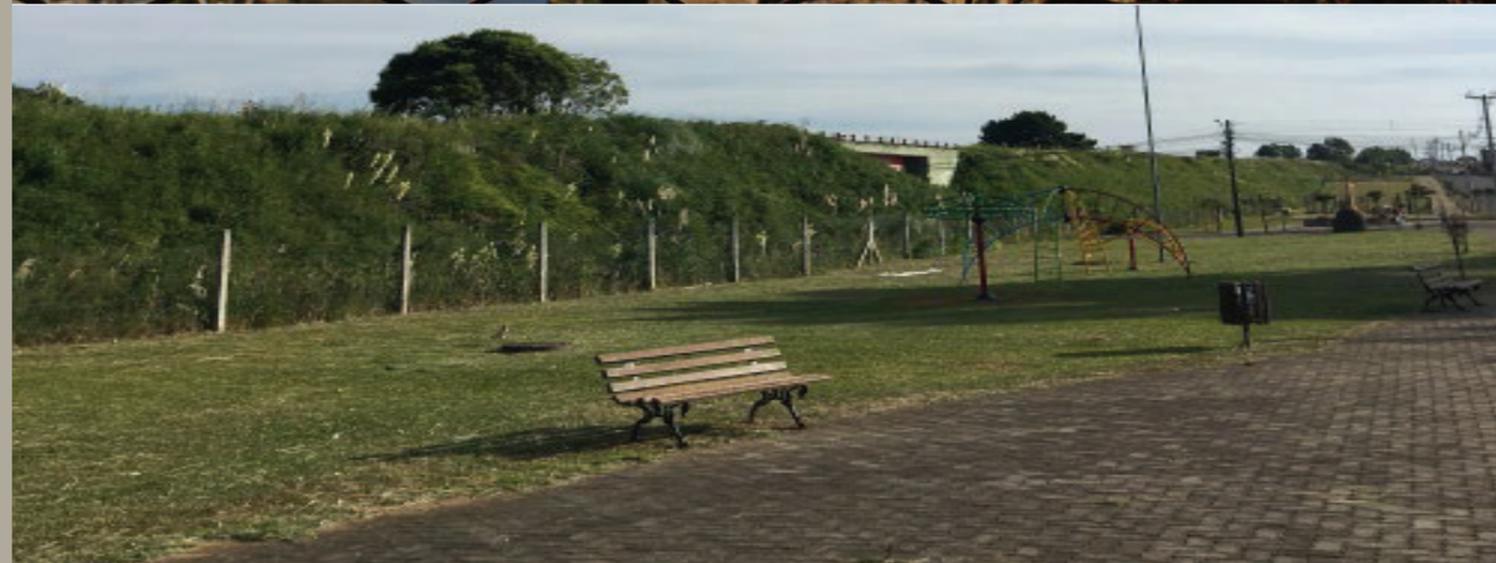
Já o Setor 02, é onde possui maior desnível em relação á via ferroviária e o passeio público, ficando assim elevada. O seu entorno, é predominantemente misto, com residencias e comércio, pois se localiza perto da BR 285. A área possui algumas academias e playgrounds na linha da ferrovia atualmente, construido recentemente.

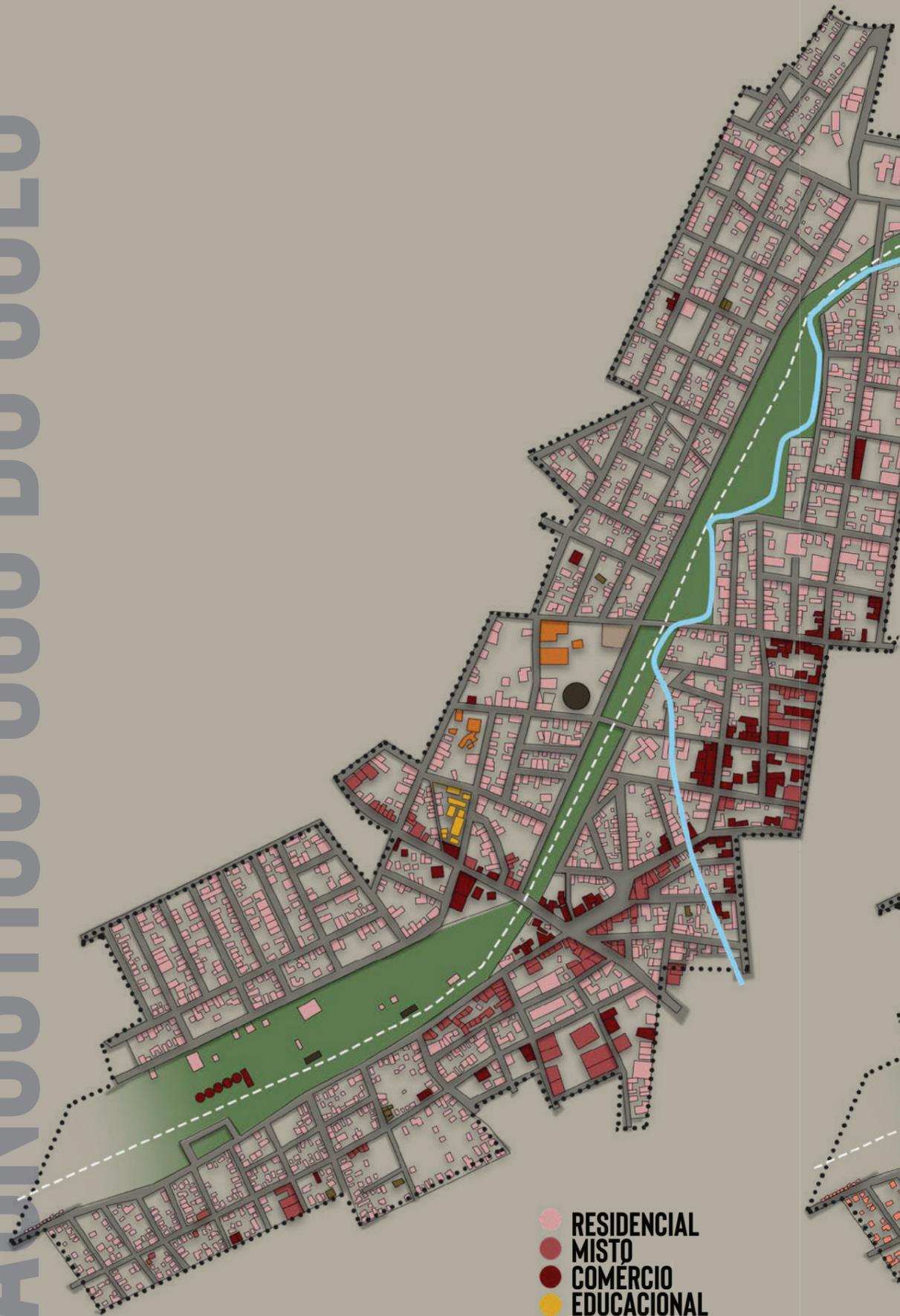
SETOR LAZER

O setor três é identificado por estar em uma área de bairro residencial, a área é de uso residencial e de no máximo 2 pavimentos. Em um dos lados a via férrea é acompanhada de uma grande via, já o outro lado não possui ligação alguma, com a linha e nem como outro bairro posto.

SETOR ECOLÓGICO

Á área do Setor 04 é rodeada por uma grande área verde , se caracteriza pelo fim da malha urbana de um lado, e no outro um bairro ainda em consolidação predominantemente residencial e de população de baixa renda.





- RESIDENCIAL
- MISTO
- COMERCIO
- EDUCACIONAL
- RELIGIOSO
- HISTORICO/CULTURAL
- PENITENCIARIA
- HOSPITALAR



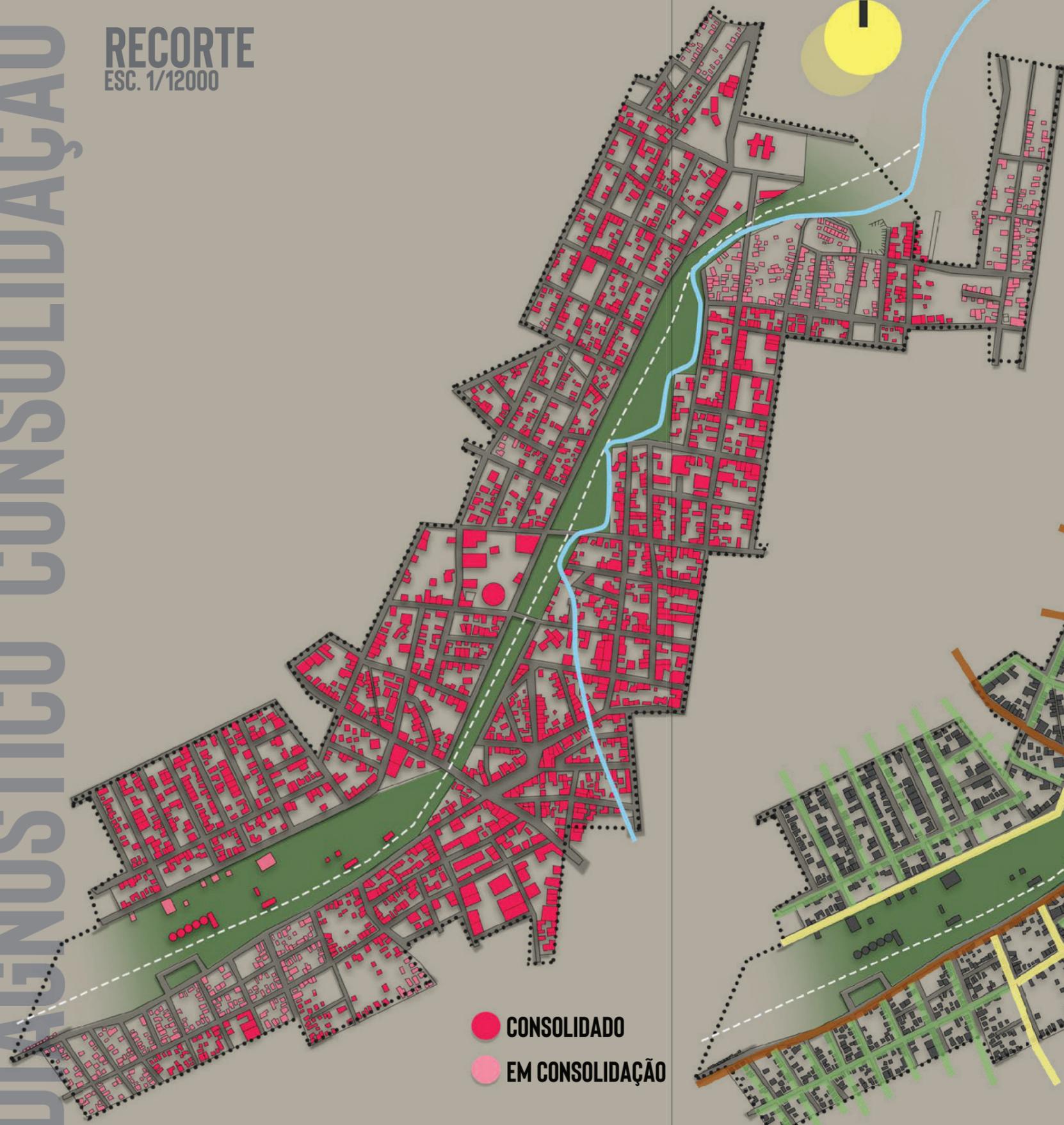
- 1-2 PAVIMENTOS
- 2-3 PAVIMENTOS

RECORTE
ESC. 1/12000

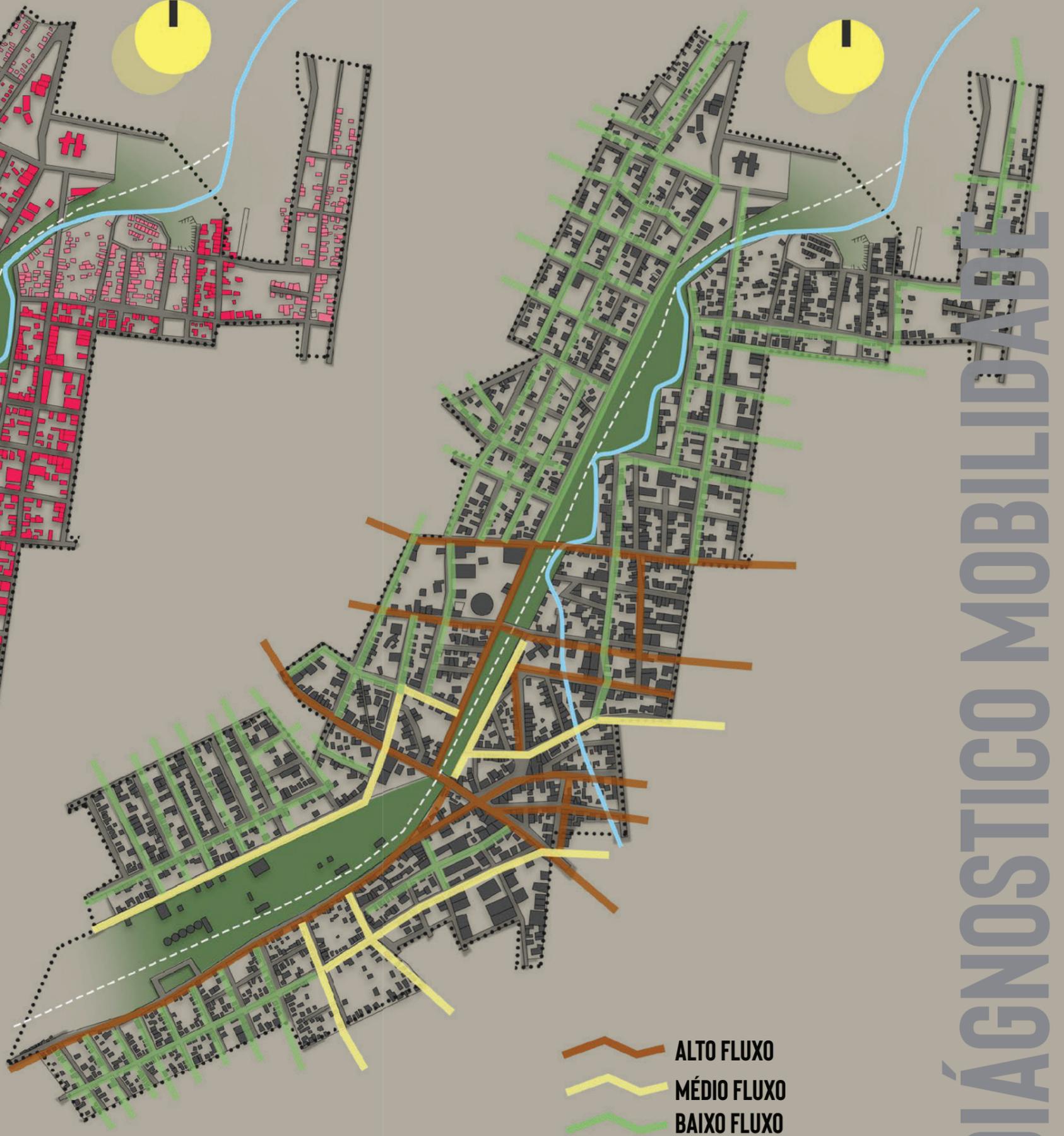
DIAGNOSTICO CONSOLIDACAO

DIAGNOSTICO MOBILIDADE

RECORTE
ESC. 1/12000



- CONSOLIDADO
- EM CONSOLIDACAO



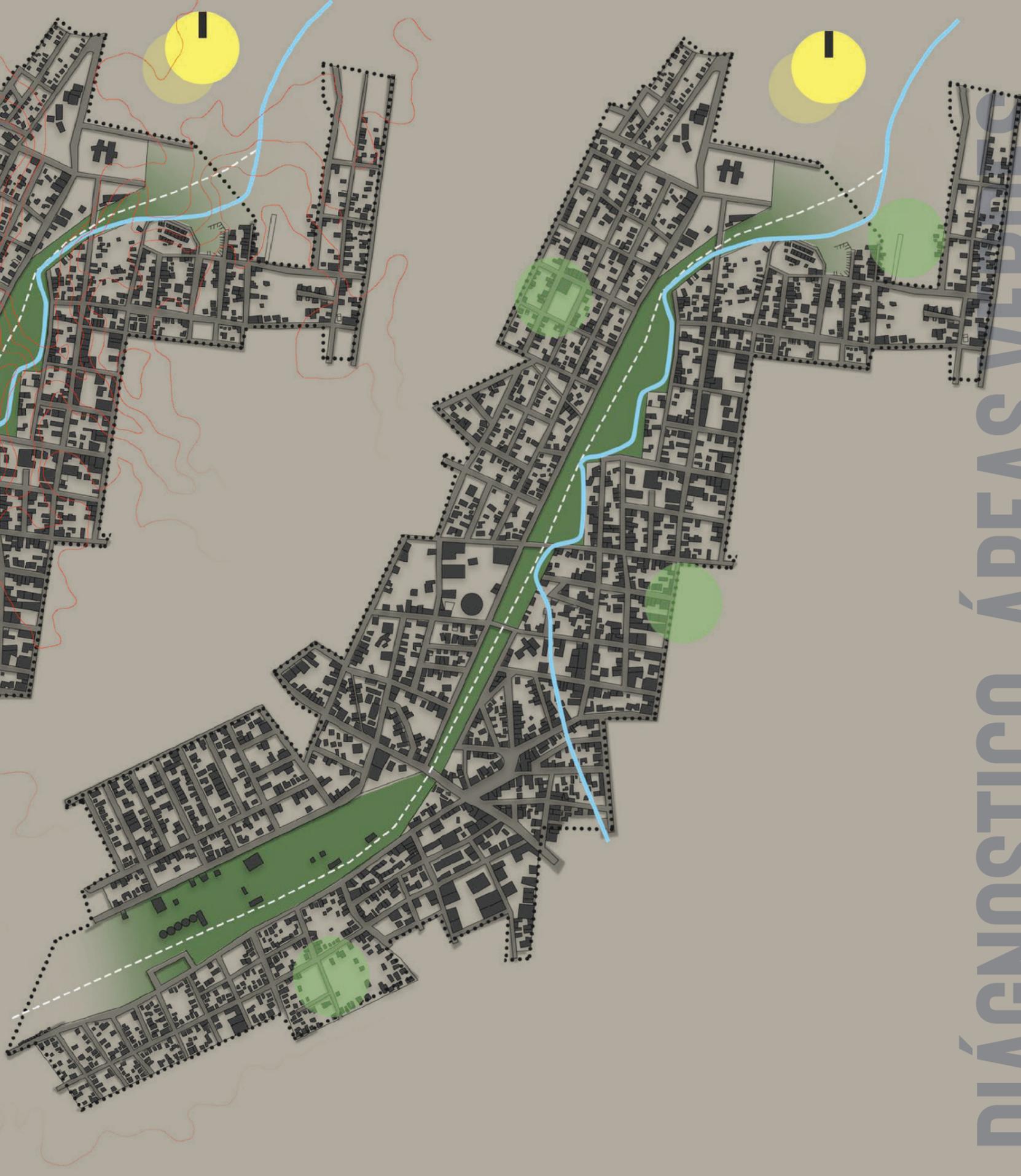
- ALTO FLUXO
- MEDIO FLUXO
- BAIXO FLUXO

DIAGNOSTICO NOLE

RECORTE
ESC. 1/12000



RECORTE
ESC. 1/12000



FORÇAS

- ELEVADO POTENCIAL TURÍSTICO DA ÁREA E DA CIDADE;
- ROTAS TURÍSTICAS PRESENTES PRÓXIMAS À CIDADE;
- GRANDE ÁREA COMO VAZIO URBANO;
- POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA;
- PRESENÇA DE CIRCUITOS PRÓXIMOS QUE ATIVAM A REGIÃO;
- EXISTÊNCIA DE EVENTOS PRÓXIMOS A REGIÃO COM CARÊNCIA DE ESPAÇO ADEQUADO;
- LOCAL EXPRESIVO DE GRANDE POTENCIAL PAISAGÍSTICO;
- VEGETAÇÃO NATIVA;
- PREDOMINÂNCIA DE RESIDÊNCIAS FAVORECENDO O CONVÍVIO SOCIAL;
- DEMANDA DE SERVIÇOS LOCAIS;
- ÁREA PARA EQUIPAMENTOS DE LAZER;
- CONSTRUÇÕES HISTÓRICAS;
- MELHORA DA CARACTERIZAÇÃO URBANA;

- INSEGURANÇA;
- TRÁFICO DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO NA ÁREA;
- VAZIO URBANO DE USO INADEQUADO;
- FRACA NOTORIEDADE DA REGIÃO COM POTENCIAL;
- SENSO COMUNITÁRIO SEGMENTADO;
- FALTA DE INFRAESTRUTURA;
- DESCONEXÃO COM BAIRROS;
- EDIFÍCIOS EM ABANDONO;
- DEGRADAÇÃO DA ÁREA;
- DESCASO COM ESPAÇOS PÚBLICOS;
- CONFLITOS ENTRE PEDESTRES E VEÍCULOS;
- ESPAÇOS OCIOSOS;
- FALTA DE DIVERSIDADE DE USOS;
- FALTA DE VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM;

FRAQUEZAS

- CRIAR CONDIÇÕES DE ATRAÇÃO DA POPULAÇÃO;
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS ADEQUADOS;
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS DE LAZER A POPULAÇÃO;
- IMPLEMENTAÇÃO DE RECOLHIMENTO DE DADOS DA SOCIEDADE SOBRE SUAS NECESSIDADES EM RELAÇÃO À ÁREA;
- CRIAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS;
- CRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NECESSÁRIOS;
- APROVEITAMENTO DA PAISAGEM NATURAL;
- APROVEITAMENTO DOS ESPAÇOS ABERTOS PARA FOMENTAR O CONVÍVIO SOCIAL;
- POSSIBILITAR DIVERSIDADE DE USOS; INTEGRAÇÃO SOCIAL;
- GRANDE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS;
- MELHORIA DA IDENTIDADE VISUAL DA CIDADE;

OPORTUNIDADES

- INSUFICIÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DE OFERTAS TURÍSTICAS;
- PROSTITUIÇÃO E USO DE DROGAS;
- DESCASO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS;
- ACEITAÇÃO DA SOCIEDADE;
- POLUIÇÃO DO CÓRREGO;
- DETERIORIZAÇÃO DO LOCAL PELA FALTA DE VIGILÂNCIA;
- CONFLITO NA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES;
- FALTA DE MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS;
- ÁREAS OCIOSAS;

AMEAÇAS

MÉTODO SWOT



PERFIL



20%

50%

40%

DO MORADOR

PÚBLICO ATIVO

SETOR 1 : Localizado mais na parte oeste do terreno, nos bairros Kennedy, Petrópolis e Jardim América. Uma área mais antiga mas que está em desenvolvimento. Se caracteriza pela maior população idosa residente por se tratar de bairros mais calmos.

SETOR 3: Bairro ainda em crescimento e de renda média contempla em sua maioria idosos e adultos. Bairros Glória e Vitória.

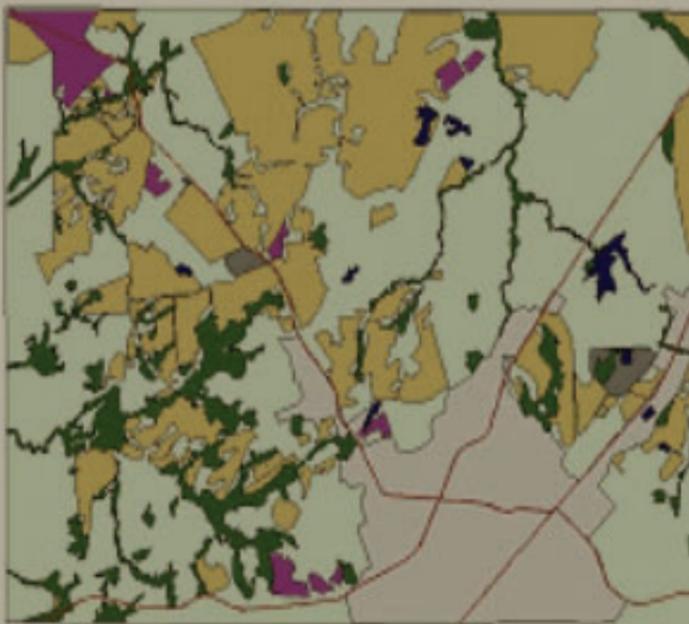
SETOR 2 : Localizado no entroncamento das BRS com a área central da cidade. Com grande fluxo de veículos, a maior porcentagem residente é de pessoas em idade ativa e idosos.

SETOR 4 : Bairro mais distante e ainda em consolidação, pessoas de baixa renda . Apresenta em sua maioria população adulta e crianças .





D.



F.



Campo nativo

Lavoura

Corpos d'água

Outros

Veg. nat. remanescente de mata

Urbano

Pomar

Estrada

DIAGNÓSTICO DE NOVA ROTA DO TREM

A estrada de ferro em Vacaria ainda esta em seu funcionamento para transporte de cargas para regioes do RS, principalmente transporte de grãos. Para viabilizar o estudo da proposta de um parque linear público na área, e que fosse um espaço destinado a área turística e ao lazer da população, é proposto uma nova rota para a passagem do trilho. A prefeitura já possui estudos para isso, no entanto não possuem datas para iniciar essa evolução, visto que o transporte por trilhos está no entermeio da cidade causando problemas de mobilidade.

Analisando os mapas de evolução da área urbana do município (anexo ao lado), a cidade se desenvolve em direção noroeste ficando a área da ferrovia cada vez mais enclausurada em meio a malha urbana. Sendo assim a proposta em nível acadêmico, seria uma nota rota para os trilhos em sentido sudeste ao mapa, ficando assim afastado da cidade e longe do sentido de evolução do perímetro urbano.

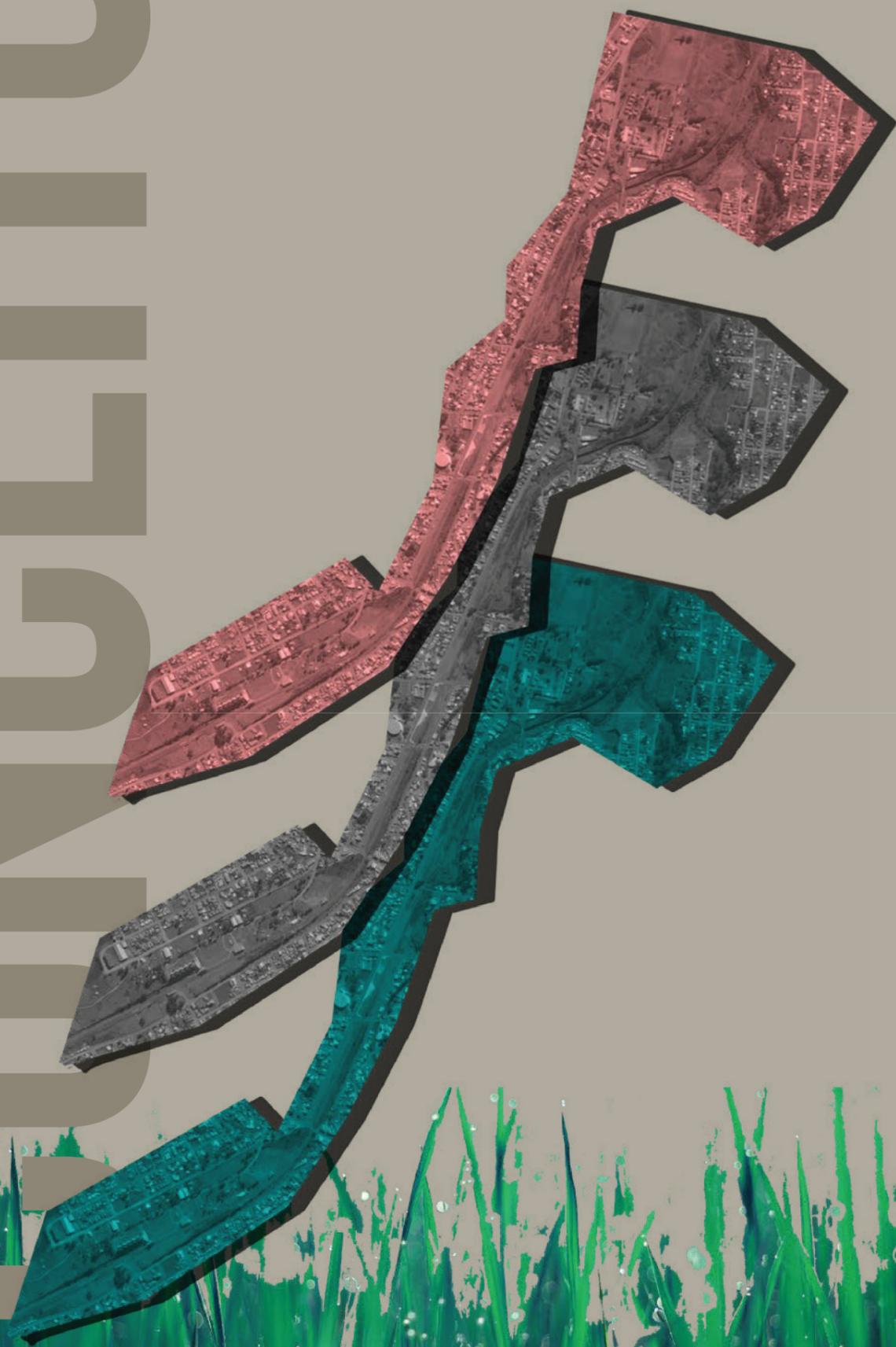


O PROJETO



5

CO
TE
FE
CE
NA
CO
CO



As cicatrizes contam histórias. São marcas deixadas na pele muitas vezes por consequência de algum acidente. A perda da integridade dos tecidos causam um impacto estético e quem as carrega e provoca diversas maneiras de se lidar com elas. Algumas vezes procuram corrigi-las, outras vezes, por carregarem a história de superação, são assumidas em sua natureza. No contexto urbano a história se repete. As cidades também carregam cicatrizes geradas por estruturas que contam a história e que muitas vezes trazem um impacto ao segregar o tecido urbano assim como a história da linha férrea.

O interesse em estudar a região de Vacaria é pela proximidade com a cidade, o afeto com ela e a vivência com os espaços que a cidade impõe e com a falta deles, assim os conhecimentos obtidos ao longo do curso despertaram o interesse por espaços de qualidade no meio urbano desta cidade. Impossível falar sobre a linha férrea sem citar a história por trás da chegada dos carris às cidades. Ao olhar para a área, o que se vê é uma linha fina e tortuosa que percorre e penetra a cidade como uma cicatriz urbana, ao que parece, está sufocada e cansada de se esconder entre edifícios e de ser esquecida.

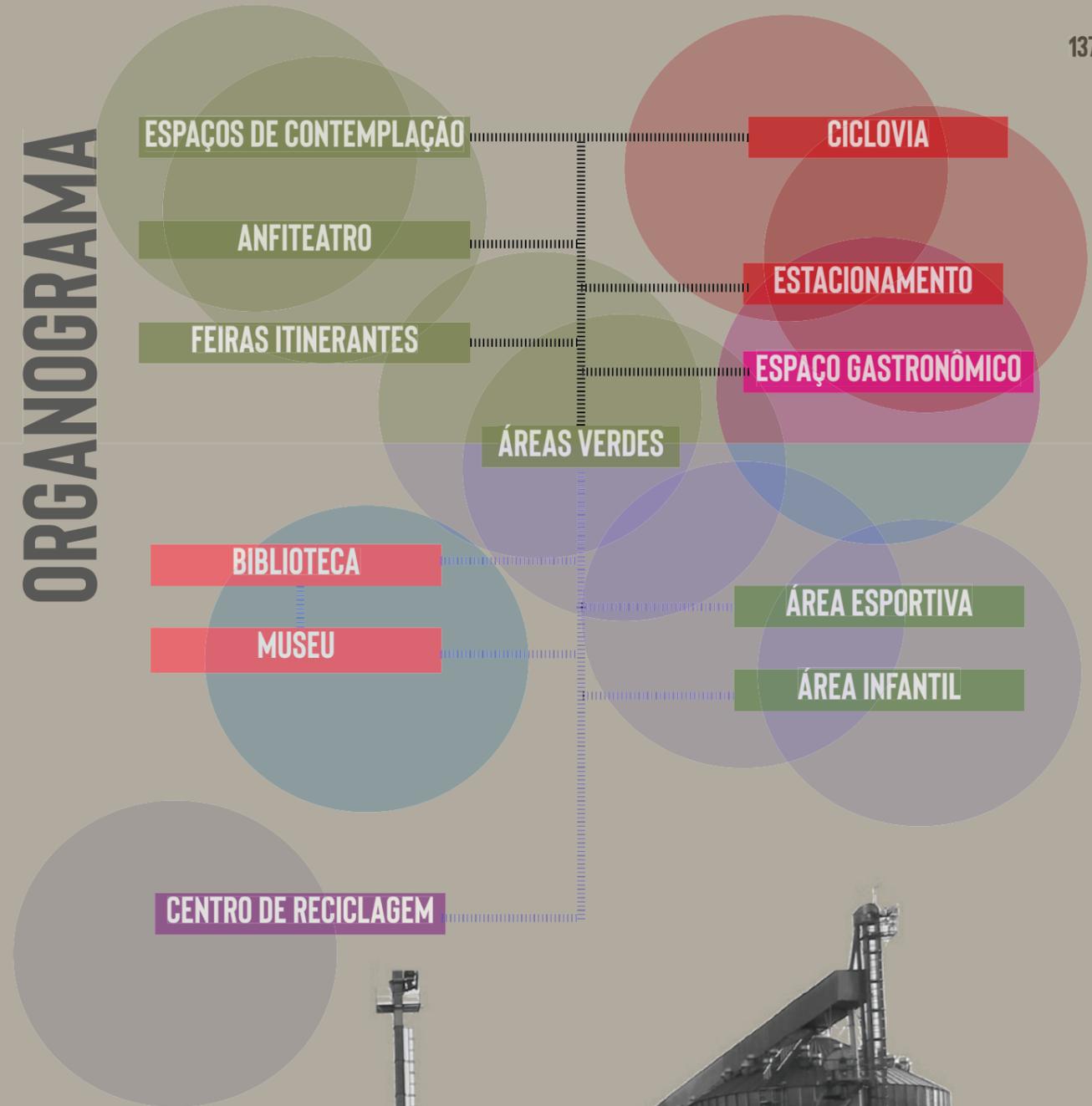
O seguinte trabalho busca por meio da arquitetura e do urbanismo formas de resgatar a vivacidade da linha férrea de vacaria através de um eixo verde, a fim de transformá-lo em um símbolo urbano para a população vacariense.

REGENERAÇÃO URBANA RESGATE HISTÓRICO



ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO
 ÁREAS VERDES
 ESPAÇO GASTRONÔMICO
 ÁREA TURÍSTICA
 MUSEU MUNICIPAL
 BIBLIOTECA MUNICIPAL
 ESPAÇO PARA FEIRAS ITINERANTES
 ANFITEATRO
 TÚNEIS E PASSARELAS - MOBILIDADE
 ÁREA INFANTIL
 ESPAÇO ESPORTIVO
 CENTRO DE RECICLAGEM
 CICLOVIA E CIRCUITOS
 ESTACIONAMENTO

ORGANOGRAMA



LAZER

ÁREA ESPORTIVA

Área infantil de playground, quadra de basquete, quadra de futebol, quadra de voleibol, bicicross, quadra de skate, ciclovias.

3350M²

ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO

Áreas verdes que contemplam o parque todo.

SERVIÇO

ESTACIONAMENTO

300 VAGAS 4500M²

SANITÁRIOS

GASTRONÔMICO

ESPAÇO GASTRONÔMICO

Restaurantes e bares

600M²

CULTURA

BIBLIOTECA

Biblioteca e espaços de leitura para aulas .

1000M²

MUSEU

Municipal com seu acervo pequeno .

200M²

AMBIENTAL

CENTRO DE RECICLAGEM

600M²

EVENTOS

ANFITEATRO

Espaço livre para manifestações culturais e para receber eventos da cidade.

1350M²

FEIRAS ITINERANTES

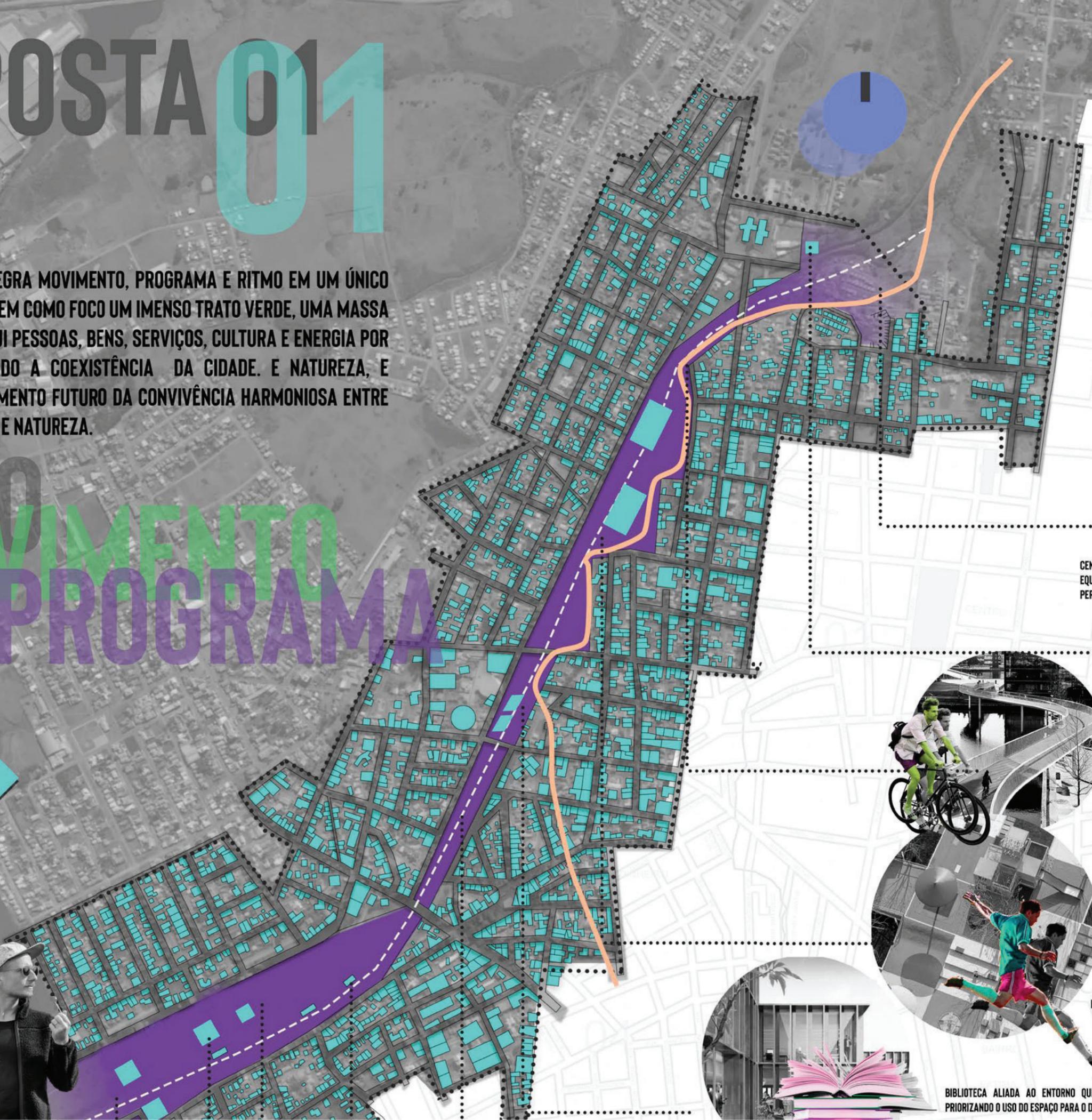
Espaço livre para colocação das feiras de produtos e artesanatos, além de feiras do livro e outros eventos.

1050M²

PROPOSTA 01

O DESIGN DA PROPOSTA INTEGRA MOVIMENTO, PROGRAMA E RITMO EM UM ÚNICO SISTEMA. O NOVO DESENHO TEM COMO FOCO UM IMENSO TRATO VERDE, UMA MASSA VEGETAL ATIVA QUE DISTRIBUI PESSOAS, BENS, SERVIÇOS, CULTURA E ENERGIA POR TODO O PARQUE, MOSTRANDO A COEXISTÊNCIA DA CIDADE. E NATUREZA, E EXPLORANDO O DESENVOLVIMENTO FUTURO DA CONVIVÊNCIA HARMONIOSA ENTRE HUMANO, CIDADE, PAISAGEM E NATUREZA.

RITMO
MOVIMENTO
PROGRAMA



CIRCUITOS DE CAMINHOS POR DENTRO DA VEGETAÇÃO COM ESPAÇOS AULAS SOBRE ECOLOGIA

CENTRO DE RECICLAGEM E DE ESTUDOS AMBIENTAIS, PRÓXIMOS AOS EQUIPAMENTOS DE RECICLADORES JÁ EXISTENTES E A ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE.



CIRCUITO E CAMINHADAS E IMPLEMENTAÇÃO DE CICLOVIAS AO LONGO DE TODO O PERÍMETRO DO PARQUE, INCORPORANDO À PRÁTICA À CIDADE.



ESPAÇO DE LAZER COM QUADRAS ESPORTIVAS E ESPAÇOS DE RECREAÇÃO



BIBLIOTECA ALIADA AO ENTORNO QUE POSSUI ESCOLAS DE NÍVEL FUNDAMENTAL PRIORIZANDO O USO DO ESPAÇO PARA O DESENVOLVIMENTO EDUCACIONAL.

PROPOSTA 02

ESTA PROPOSTA É UMA MANEIRA DE CONECTAR A CIDADE, AS PESSOAS E O AMBIENTE DESCONHECIDO. É UMA FORMA DE FAZER COM QUE A POPULAÇÃO SEJA ATRAÍDA PARA O PARQUE E SENDO ASSIM TENHA CURIOSIDADE EM PERCORRER, CONHECER E DESFRUTAR DO RESTANTE. ESTA É UMA OPÇÃO QUE MESCLA SEUS SETORES AO LONGO DOS SEUS 4KM DE EXTENSÃO

CONEXÃO
MESCLA
DIFUSÃO



CAMINHOS E CIRCUITOS PELA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE



BIBLIOTECA E MUSEU MUNICIPAL EM UM SÓ EDIFÍCIO



CENTRO DE RECICLAGEM E ESTUDOS AMBIENTAIS PRÓXIMO AO CORREGO E ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE



PROPOSTA 03

A PROPOSTA TEM COMO SEU ALIADO A TOPOGRAFIA, UMA MANEIRA DE ALOCAR USOS E SERVIÇOS AO LONGO DO PARQUE SE APROVEITANDO DE DESNÍVEIS E TIRANDO COMO PARTIDO ALTOS E BAIXOS, FAZENDO QUE O USUÁRIO TENHA UMA PERSPECTIVA DIFERENTE ACIMA DA PAISAGEM E DEFINE UMA NOVA REDE ESPACIAL ACIMA DO PLANO DO SOLO.

O PROJETO DO PARQUE TEVE COMO PREMISSA O MÍNIMO IMPACTO SOBRE A ÁREA DE CONSERVAÇÃO, BUSCANDO LOCALIZAR AS PRINCIPAIS ATIVIDADES JUNTO ÀS BORDAS E MINIMIZAR A IMPERMEABILIZAÇÃO DO SOLO AO MÁXIMO. ÁREAS DE INTERVENÇÃO PRIORIZOU CAMINHOS CAPAZES DE CONECTAR AS ÁREAS DO PARQUE ENTRE SI E COM A CIDADE, CRUZANDO ÁREAS DE ESTAR, JARDINS E ESPAÇOS MULTIUSO ESTRATEGICAMENTE POSICIONADOS, RESPEITANDO E INCORPORANDO AS PRÉ-EXISTÊNCIAS.

SOLO EXTREMIDADE DE PERSPECTIVAS



CENTRO DE RECICLAGEM E ESTUDOS AMBIENTAIS PRÓXIMO AO CORREGO E ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE
CAMINHOS E CIRCUITOS PELA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE



ÁREA DE LAZE E CONTEMPLAÇÃO



ÁREA PARA FEIRAS ITINERANTES, EVENTOS MENSIS QUE OCORREM NA CIDADE.
ÁREA DE PRODUÇÃO DE ARTESANATO.



CONCLUSÃO

A escolha partiu-se do pressuposto que a dinâmica dos usos do entorno é que definem os usos que são colocados ao longo do eixo do parque. A Proposta 02 é que melhor se encaixa no quesito, possui dinâmica, mescla e difusão dos usos.



12 CRITÉRIOS PARA DETERMINAR UM BOM ESPAÇO PÚBLICO

O primeiro princípio dos autores dinamarqueses considera que as cidades devem oferecer segurança aos pedestres, para que possam se locomover com total segurança pelas ruas, sem ter a constante preocupação de que serão atingidos por um veículo. Esta perspectiva também sugere educar os pedestres a ter precaução e ensiná-los que não existem motivos para temer o trânsito de veículos.

Para que os espaços públicos sejam seguros e permitam a circulação das pessoas, é importante que exista a possibilidade de realizar atividades noturnas, um requisito essencial para que as pessoas se sintam seguras é contar com boa iluminação.

As condições climáticas nem sempre são as melhores para se realizar atividades ao ar livre, por isso, os lugares públicos deveriam incluir áreas adequadas para proteger-se do calor, da chuva e do vento, e evitar, assim, uma experiência sensorial incômoda. Se considerarmos que as áreas verdes ajudam a aliviar o calor, a poluição e os ruídos, a sua multiplicação em áreas urbanas deveria ser uma medida incentivada pelos órgãos responsáveis.

Para que os espaços públicos atraiam pessoas a fim de caminhar, é importante que estes apresentem certas características em toda a sua extensão. Neste sentido, se existem fachadas interessantes de edifícios e superfícies regulares que garantam o acesso a todos, este critério se cumprirá em toda sua totalidade. Além disso, se as superfícies e os acessos são adequados, deficientes físicos também poderão se desfrutar destes locais.

O quinto critério presente no livro considera que os lugares públicos devem ser agradáveis para que as pessoas possam permanecer por grandes intervalos de tempo e apreciar as fachadas e paisagens que a cidade oferece.

Ao percorrer espaços públicos que recebem numerosas visitas, um dos aspectos mais comuns é que a disponibilidade de assentos não é suficiente. Deve-se aumentar a quantidade de mobiliário urbano nestes espaços públicos. Desta forma, não apenas se organiza a circulação das pessoas, mas também se estabelecem as funções dos lugares. Como produto disto, pode-se destinar lugares para descanso, lazer, leitura, etc.

1

PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO

2

SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS

3

PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESAGRADÁVEIS

4

ESPAÇOS PARA CAMINHAR

5

ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA

6

TER ONDE SENTAR

7

POSSIBILIDADE DE OBSERVAR

8

OPORTUNIDADE DE CONVERSAR

9

LOCAIS PARA SE EXERCITAR

10

ESCALA HUMANA

11

POSSIBILIDADE DE APROVEITAR O CLIMA

12

BOA EXPERIÊNCIA SENSORIAL

Embora nem sempre os espaços públicos sejam lugares ao ar livre, o livro argumenta que se deve garantir visuais para paisagens para que os cidadãos tenham possibilidade de contemplar as perspectivas da cidade.

Os espaços públicos, entendidos como locais de lazer e de encontro, devem contar com um mobiliário urbano que convide e fomente a interação entre as pessoas. Para que isto seja possível, devem existir baixos níveis de ruído que permitam que as pessoas possam conversar sem interrupções. Assim, os lugares públicos não devem estar próximos a locais com ruídos desagradáveis, como os de motores de veículos.

Nos últimos anos, as praças de Santiago (Chile) vêm incluindo aparelhos de exercícios com o objetivo de incentivar um estilo de vida menos sedentário e por fim, mais saudável. Esta tendência poderia representar uma primeira tentativa de cumprir com este critério que estabelece que os locais públicos devem garantir o acesso à equipamentos esportivos à todos os cidadãos.

Quando se constroem grandes obras, o ideal é que se garanta que os cidadãos possam se relacionar com esta nova infraestrutura em uma escala humana, ou seja, as dimensões não superem aquilo que está ao alcance de uma pessoa comum. Por exemplo, a cidade e seus espaços públicos deveriam ser constituídos a partir de uma escala humana, levando em conta a perspectiva dos olhos das pessoas.

Nas regiões com clima mais extremo, as atividades ao ar livre tendem a ser limitadas. Para potencializar estas atividades, devem ser criados espaços públicos que se relacionem com o clima e a topografia da cidade onde serão construídos.

Os parques tendem a conectar as pessoas com seus sentidos a um nível comumente inatingível em outros espaços urbanos. Para fomentar esse vínculo, os espaços públicos devem contar com bons acessos e pontos de encontro com a natureza, através da presença de animais, cursos de água, árvores e outras plantas. Do mesmo modo, para assegurar que os visitantes permanecem mais tempo no lugar, devem contar com um mobiliário urbano confortável, que tenha um desenho e acabamento de qualidade e que esteja feito com bons materiais.

PROBLEMAS:

Falta de permeabilidade visual;
 Grande vazio urbano;
 Mobilidade de entre bairros;
 depredação dos edifícios;
 Utilizados por usuários de drogas;
 Insegurança no entorno;
 Sbutilização do espaço;
 Falta de acessibilidade entre bairros opostos;
 Alto fluxo de veículos ;
 Precensa de residencias irregulares;
DIRETRIZES:
 Utilizar o grande espaço para encontro da população;
 Ocupar os vazios;
 Promover a integração entre bairros;
 Valorizar as edificações históricas;

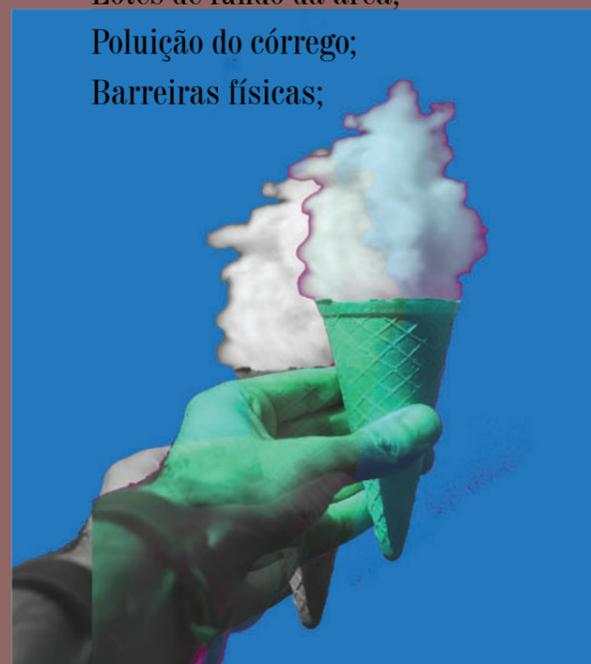
POTENCIALIDADES:

Presença dos edifícios da antiga estação férrea;
 Grande vazio urbano;
 Alto Fluxo de veículos;
 Rota de circuitos de caminhadas;
 Área de faixa livre;
 Utilização da comunidade como passagem;
 Pequenos comércios próximos;
ESTRATÉGIAS:
 Abrir o espaço e permitir o fluxo das pessoas por dentro de todo o parque;
 Áreas de lazer;
 Áreas de encontro;
 Área gastronômica;
 Realocar o museu municipal;
 Espaço de feiras itinerantes;
 Eliminar barreiras física;

PROBLEMAS:

Topografia acentuada;
 Falta de permeabilidade;
 Área estreita;
 Falta de diálogo entre os dois lados da via;
 Lotes de fundo da área;

Poluição do córrego;
 Barreiras físicas;

**POTENCIALIDADES:**

Comércio crescente;
 Proximidade com a área central;
 Proximidade com escolas;
 Alto fluxo de pessoas;
 Topografia em evidência ;
 Utilização da comunidade para alguns esportes;
DIRETRIZES:
 Promover permeabilidade;
 Apropriar-se da topografia;
 Urbanização da região;
 Qualificar a região;
 Elevação do parque como vias peatonais;
ESTRATÉGIAS:
 Abertura de vias peatonais;
 Adequação das vias e acessos;
 Áreas de lazer;
 Áreas infantis;

PROBLEMAS:

Lotes de fundo;
 Desníveis topográficos;
 Afastamento do centro da cidade;
 Presença do tráfico de drogas;
 Insegurança;
 Poluição do córrego;
DIRETRIZES:
 Promover permeabilidade;
 Apropriar-se da topografia;
 Qualificar a área;
 Criar interesses na área;

POTENCIALIDADES:

Presença de área de preservação permanente;
 Área ativa de pessoas;
 Potencial visual;
 Utilização da comunidade;
ESTRATÉGIAS:
 Criação de passeios;
 Áreas esportivas;
 Ruas peatonais;
 Áreas de contemplação;
 Recuperar o meio ambiente urbano;
 Implementar elevação do parque;

**PROBLEMAS:**

Lotes de fundo;
 Desníveis topográficos;
 Afastamento do centro da cidade;
 Falta de vitalidade;

DIRETRIZES:
 Promover permeabilidade;
 Apropriar-se da topografia;
 Qualificar a área;
 Criar interesses na área;
 Se apropriar das visuais;

POTENCIALIDADES:

Presença de área de preservação permanente;
 Potencial visual;
 Área verde;
 Área de pedreira;
ESTRATÉGIAS:
 Criação de passeios;
 Áreas esportivas;
 Ruas peatonais;
 Áreas de contemplação;
 Conexão entre bairros através de ruas;
 Centro ecológico;



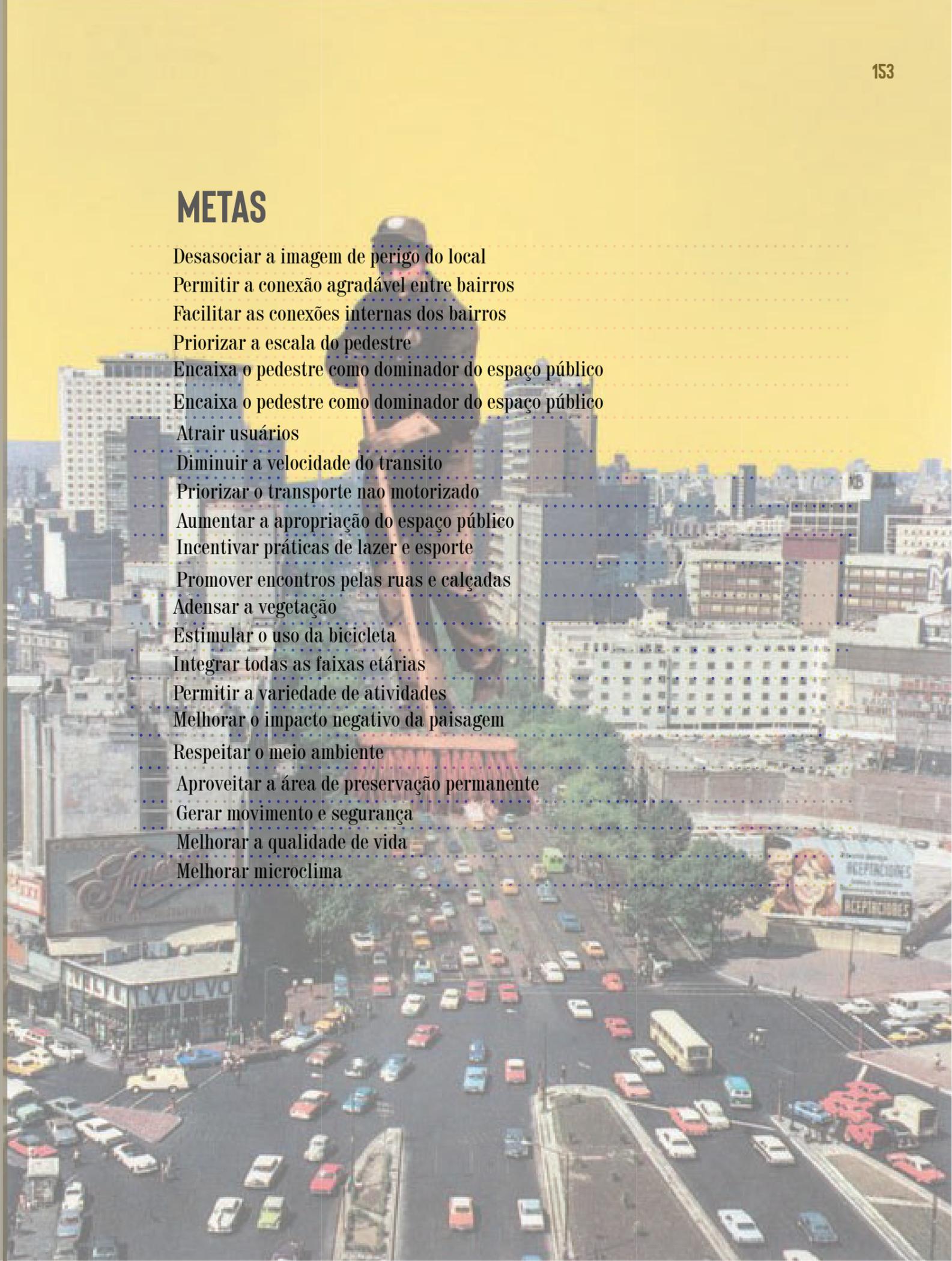
OBJETIVOS ESPECÍFICOS

MEIOS

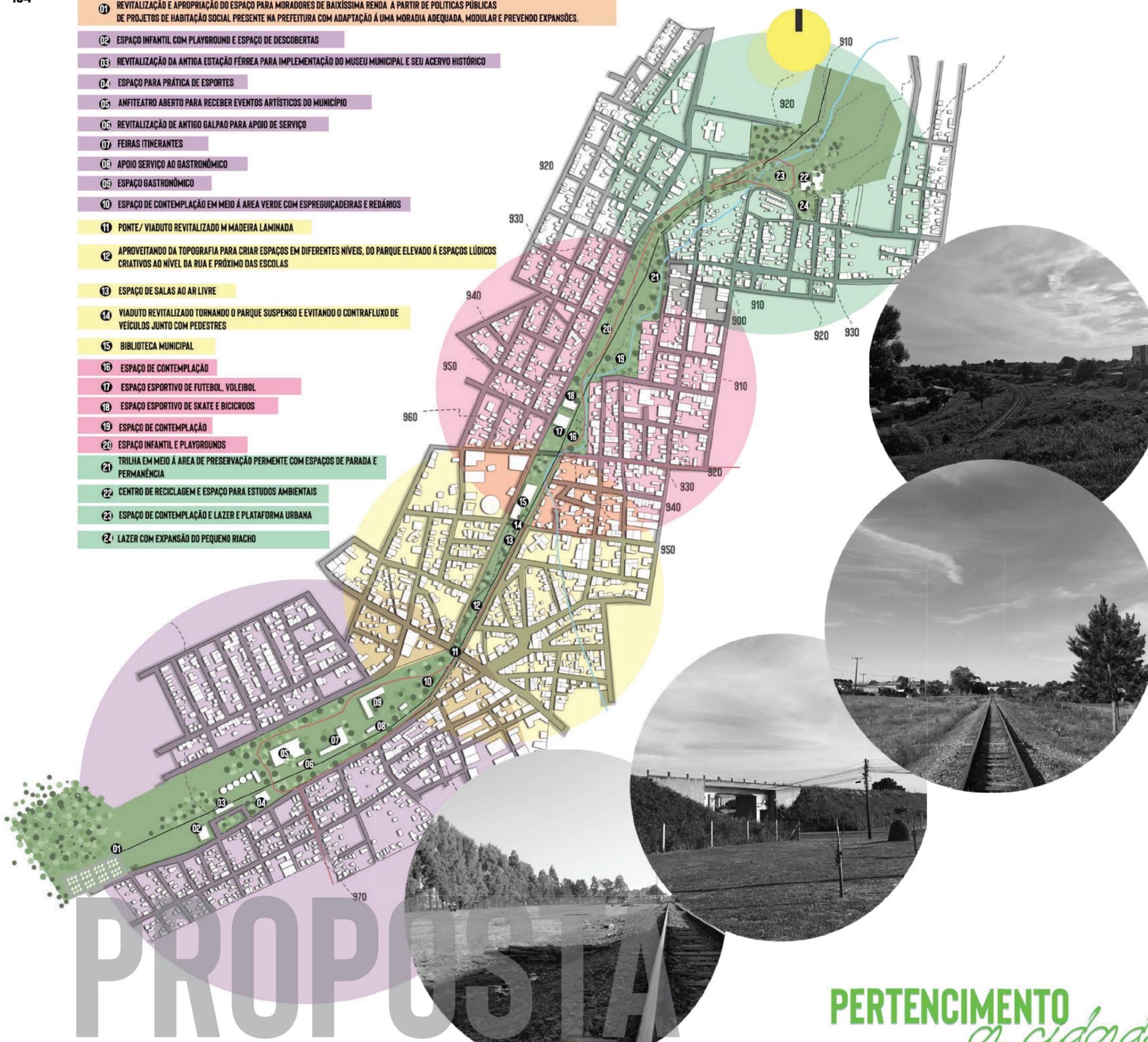
01	MELHORAR A ACESSIBILIDADE DE PEDESTRES	Eliminar barreiras físicas
02	DAR SEGURANÇA E COMODIDADE AO PEDESTRE E CICLISTA	Desenho de espaços adequados
03	RECUPERAR MEIO AMBIENTE URBANO	Transformar o meio ambiente
04	ORDENAR A COLETA E ARMAZENAGEM DE MATERIAL RECICLAVEL	Adaptação da infraestrutura
05	PRESERVAÇÃO DA ÁREA PERMANENTE	Aproveitamento da potencial desse espaço
06	PROPOR INFRAESTRUTURA DE LAZER E CONTEMPLAÇÃO	Aproveitamento da potencial verde do espaço
07	PROPOR INFRAESTRUTURA PARA EVENTOS	Criar espaços para as feiras e eventos ao ar livre
08	ESPAÇOS LÚDICOS E APROVEITAMENTO DAS ESCOLAS	Espaços de aulas ao ar livre e espaços para crianças
09	INCENTIVAR A APROPRIAÇÃO PELOS MORADORES	Espaços públicos atrativos ao dia e a noite
10	PROPOR ESPAÇOS PARA A PRÁTICA DE ESPORTES	Espaços esportivos
11	PRESERVAR EDIFÍCIOS HISTÓRICOS A CIDADE	Introduzir o museu municipal
12	PROPOR RESIDÊNCIAS ADEQUADAS A REALOCAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS	Propor uma edificação modelo

METAS

Desasociar a imagem de perigo do local
 Permitir a conexão agradável entre bairros
 Facilitar as conexões internas dos bairros
 Priorizar a escala do pedestre
 Encaixa o pedestre como dominador do espaço público
 Encaixa o pedestre como dominador do espaço público
 Atrair usuários
 Diminuir a velocidade do trânsito
 Priorizar o transporte não motorizado
 Aumentar a apropriação do espaço público
 Incentivar práticas de lazer e esporte
 Promover encontros pelas ruas e calçadas
 Adensar a vegetação
 Estimular o uso da bicicleta
 Integrar todas as faixas etárias
 Permitir a variedade de atividades
 Melhorar o impacto negativo da paisagem
 Respeitar o meio ambiente
 Aproveitar a área de preservação permanente
 Gerar movimento e segurança
 Melhorar a qualidade de vida
 Melhorar microclima



- 01 REVITALIZAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PARA MORADORES DE BAIXÍSSIMA RENDA A PARTIR DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROJETOS DE HABITAÇÃO SOCIAL PRESENTE NA PREFEITURA COM ADAPTAÇÃO A UMA MORADIA ADEQUADA, MODULAR E PREVENDO EXPANSÕES.
- 02 ESPAÇO INFANTIL COM PLAYGROUND E ESPAÇO DE DESCOBERTAS
- 03 REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO MUSEU MUNICIPAL E SEU ACERVO HISTÓRICO
- 04 ESPAÇO PARA PRÁTICA DE ESPORTES
- 05 ANFITEATRO ABERTO PARA RECEBER EVENTOS ARTÍSTICOS DO MUNICÍPIO
- 06 REVITALIZAÇÃO DE ANTIGO GALPAO PARA APOIO DE SERVIÇO
- 07 FEIRAS ITINERANTES
- 08 APOIO SERVIÇO AO GASTRONÔMICO
- 09 ESPAÇO GASTRONÔMICO
- 10 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO EM MEIO À ÁREA VERDE COM ESPREGUIÇADEIRAS E REDÁRIOS
- 11 PONTE/ VIADUTO REVITALIZADO M MADEIRA LAMINADA
- 12 APROVEITANDO DA TOPOGRAFIA PARA CRIAR ESPAÇOS EM DIFERENTES NÍVEIS, DO PARQUE ELEVADO À ESPAÇOS LÚDICOS CRIATIVOS AO NÍVEL DA RUA E PRÓXIMO DAS ESCOLAS
- 13 ESPAÇO DE SALAS AO AR LIVRE
- 14 VIADUTO REVITALIZADO TORNANDO O PARQUE SUSPENSO E EVITANDO O CONTRAFLUXO DE VEÍCULOS JUNTO COM PEDESTRES
- 15 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 16 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 17 ESPAÇO ESPORTIVO DE FUTEBOL, VOLEIBOL
- 18 ESPAÇO ESPORTIVO DE SKATE E BICICROS
- 19 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 20 ESPAÇO INFANTIL E PLAYGROUNDS
- 21 TRILHA EM MEIO À ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE COM ESPAÇOS DE PARADA E PERMANÊNCIA
- 22 CENTRO DE RECICLAGEM E ESPAÇO PARA ESTUDOS AMBIENTAIS
- 23 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO E LAZER E PLATAFORMA URBANA
- 24 LAZER COM EXPANSÃO DO PEQUENO RIACHO



6KM CICLOVIA

VIADUTOS E VEÍCULOS

ESPORTES

INFANTIL

CONTEMPLAÇÃO

EQUIPAMENTOS

MOBILIDADE

PROPOSTA

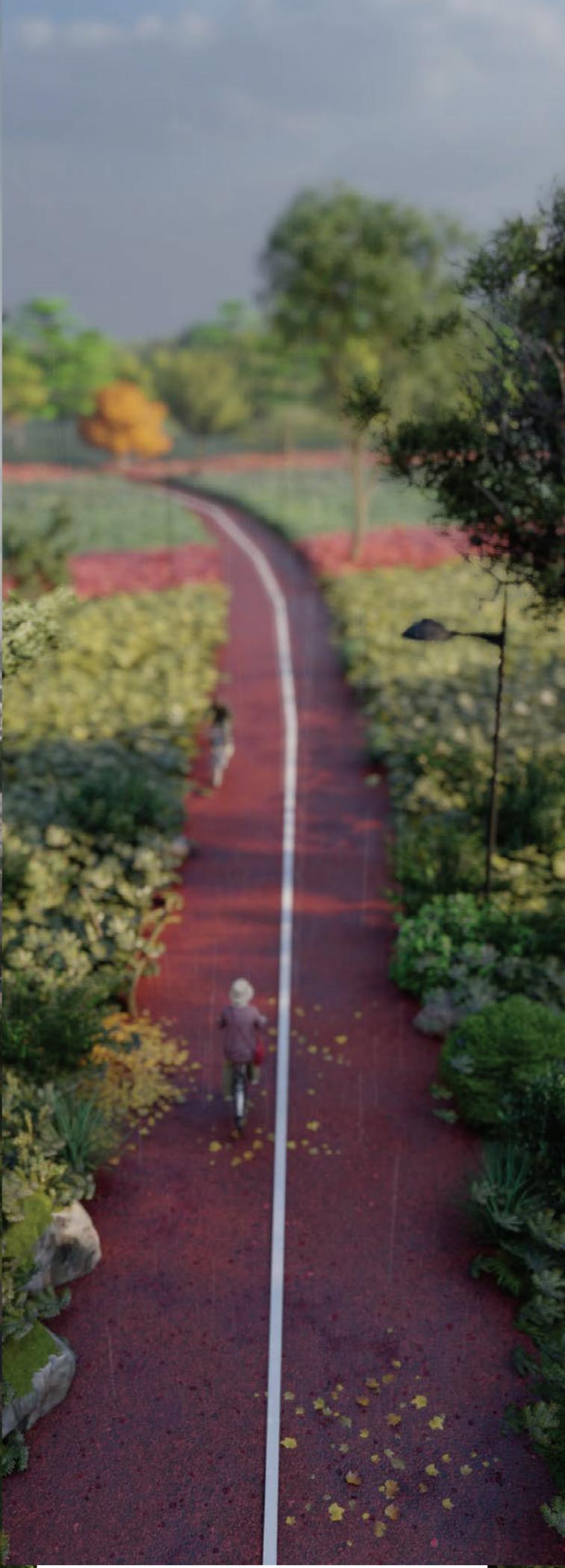
PERTENCIMENTO
a cidade



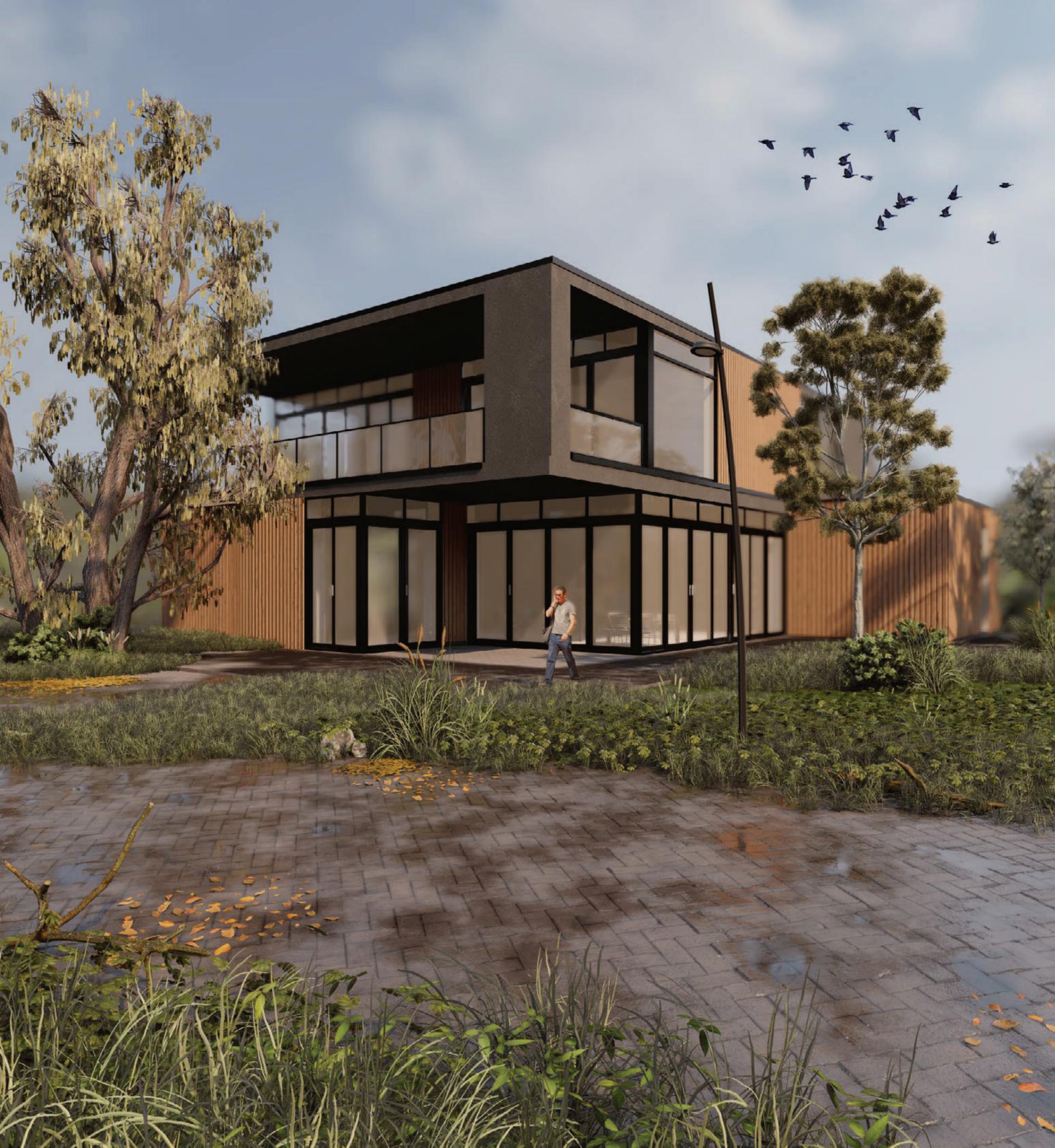
IMPLANTAÇÃO

ESC. 1













O projeto parte do terreno urbano atual para reordená-lo através de um sistema de visualização, rotas e acessos que permitem uma degradação contínua do parque em direção à cidade e vice-versa. O Paisagismo, a vegetação nativa, percursos para caminhadas, ciclovias, áreas de piquenique, e a reutilização dos edifícios da antiga estação férrea. Ambas estruturas revitalizadas para receber um museu que contará toda a história do município e da linha férrea. De qualquer rua do setor, o interior é acessado através de caminhos que se desintegram e se reúnem em outras praças que abrigam as áreas do parque com usos esportivos e de lazer. Ao norte, o parque se estende com toda as atividade recreativas e de uso comun aliados a uma grande área de preservação permanente.

Convívio

Uma decisão projetual a este setor consiste em construir, sobre as camadas da história e do caráter que já definiam o espaço, um parque que faz um aceno ao passado ferroviário, no qual se estruturou toda a cidade. Em vez de enviar e receber mercadorias, esses dois espaços oferecem oportunidades de engajamento e interação, troca de ideias e conversas.

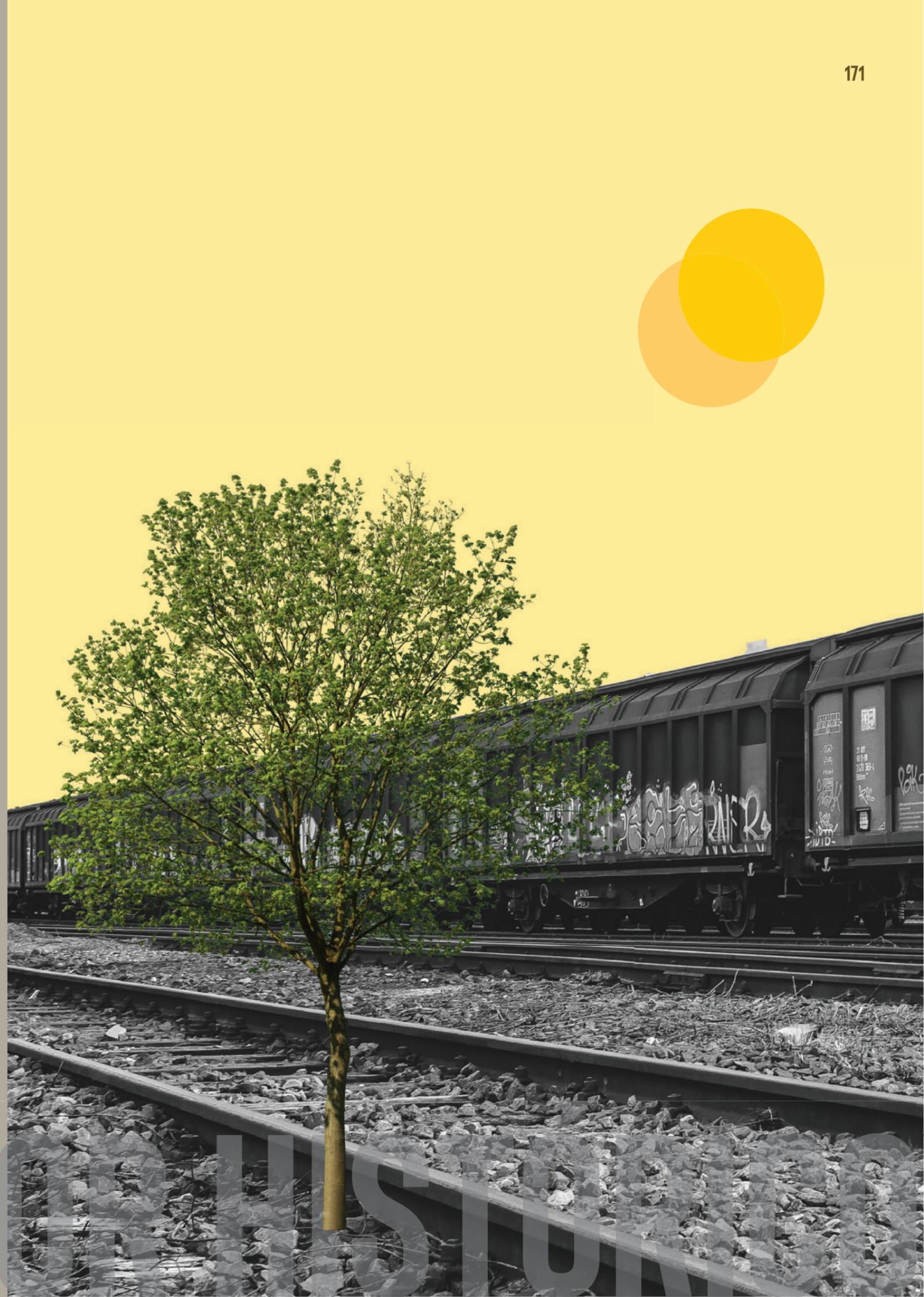
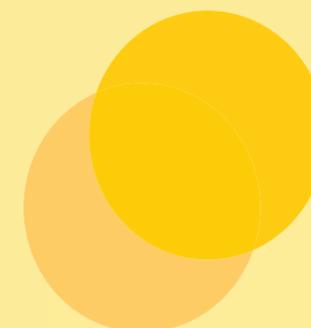
Ao se reconectar à ferrovia e sua história, o parque traz a oportunidade de restaurar e melhorar o ambiente natural, melhorando simultaneamente a qualidade de vida dos cidadãos.

Evolução

Ser humano e meio ambiente tornaram-se a prioridade deste projeto. Ruas estreitas e outros elementos são projetados para que o ambiente seja favorável aos pedestres, para que dirigir na área se torne menos desejável e que os espaços públicos sejam agradáveis e funcionais. Inúmeras entradas diretas tornaram o território mais conveniente e acessível. Cada sucessiva alteração procurou reutilizar e integrar a estrutura original ao invés de apagá-la, respeitando a história da área e revelando o processo de sua evolução.

História

SETOR HISTÓRICO



SETOR CRIATIVO

O conceito geral do setor gira em torno do seu próprio entorno. Eventos que acontecem em um entorno natural entre dois ambientes, entre usos, entre usuários, entre atividades e entre movimento.

Usos

Provocando uma espécie de espaço descontínuo, intersticial, um “tecido” entre dois elementos, uma “experiência de sentir o local”. Assim, o projeto pretende valorizar os usuários e suas interações e apropriar-se da ideia de movimento contínuo, por isso seu percurso não é linear, mas sim composto de pausas e ritmos descontínuos, ainda que formando uma unidade urbana.

Movimento

Esta área também pretende fazer referência as cores, as atividades e ao movimento das crianças.

Crianças

O projeto de paisagismo, através da modelagem do terreno, criou-se uma sequência espacial em um cenário de cores, formas, percursos e caminhos, tornando-se uma atraente experiência de descoberta



Atividade

Esta área de projeto está totalmente ligada à prática de atividades físicas, que são presentes na área e são de uso dos moradores do setor.

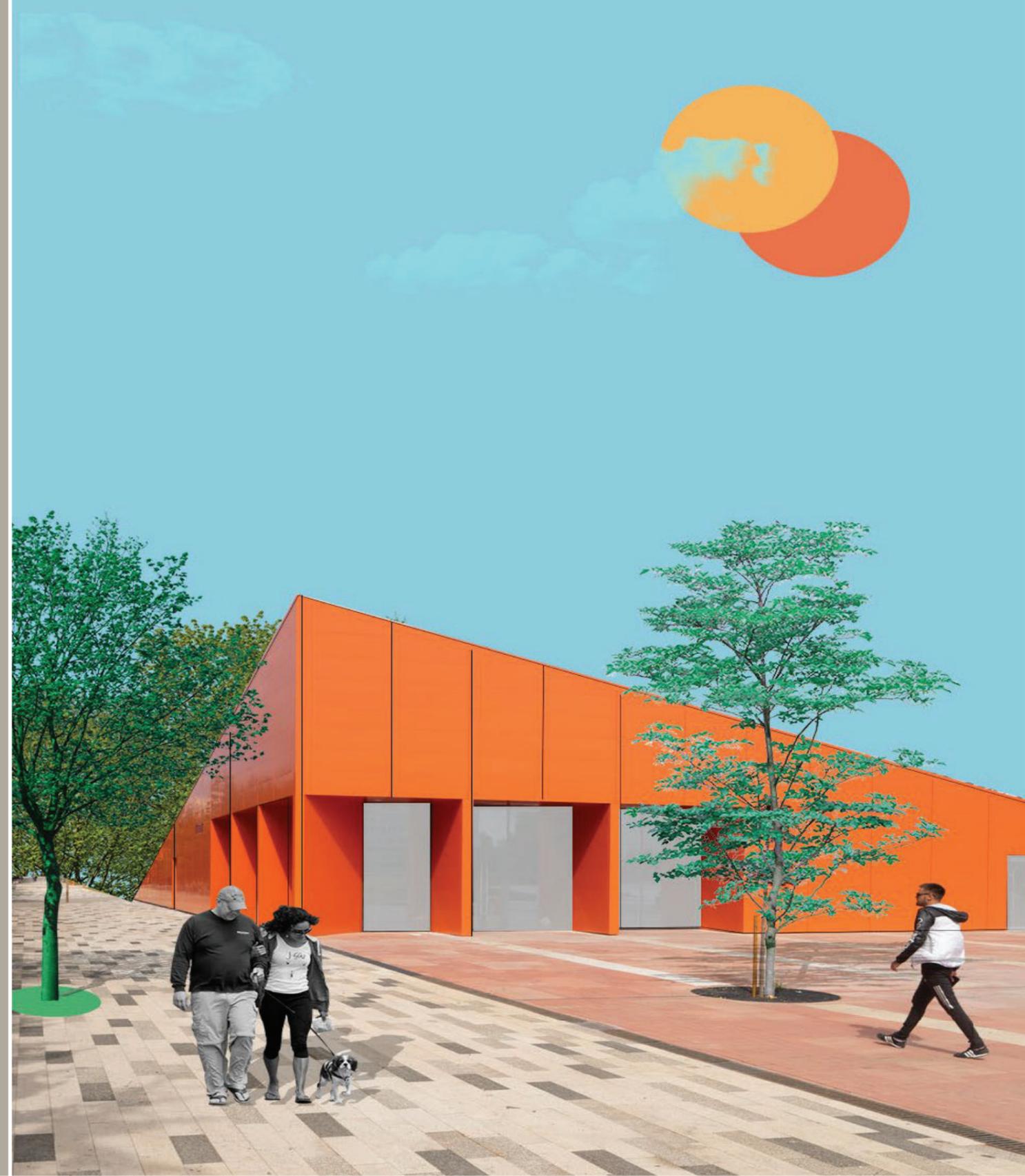
Engloba os mais diversos esportes e possibilita a prática de outras atividades e que tem o objetivo de incitar o percurso do usuário através de diversos espaços de texturas, vegetação, descanso, sombra e observação.

Apreciação

Este espaço foi transformado num organismo vivo que é estruturado por diversas escalas, ritmos e velocidades num contexto de cidade contemporânea, com os objetivos de tornar transparente a identidade do local, e de criar um espaço de interação social em estreita relação com os elementos naturais.

Ritmo

SETOR LAZER



Árvore floridas, gramíneas ornamentais, plantas nativas com cores sazonais, hortas produtivas, trilhas, preservação e sustentabilidade.

Sustentabilidade

O objetivo das áreas verdes é criar um entorno natural no local. Foi proposto o uso de algumas espécies vegetais, sempre considerando as condições climáticas adversas minimizando o impacto térmico nos percursos de pedestres e de descanso.

O parque mostra também um novo modelo de resiliência no que diz respeito ao contato do meio urbano com a água, evidenciando uma abordagem mais suave voltada para a proteção dos elementos d'água. Uma trilha que se espalha ligeiramente pela área de preservação permanente foi traçada proporcionando um passeio de perspectivas variáveis do horizonte e enquadramentos da paisagem.

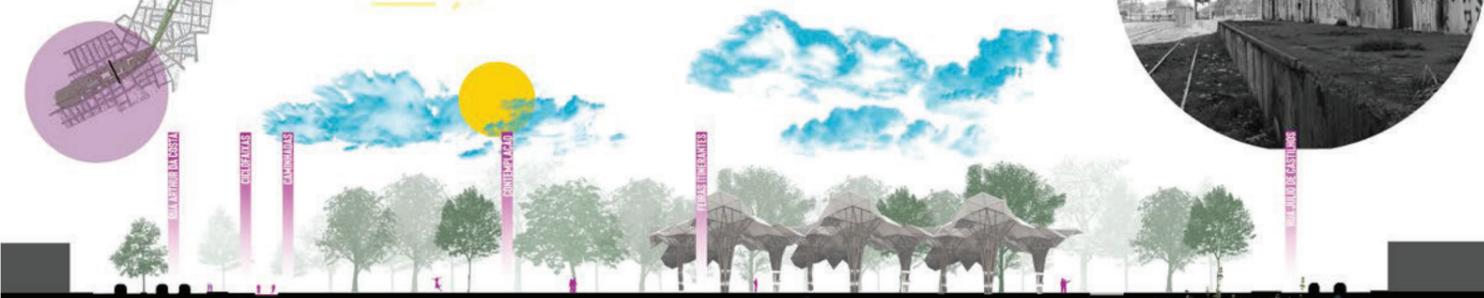
*Paisagismo
Funcional*



SETOR ECOLOGICO

SETOR HISTÓRICO

Setor Histórica



1/300



SETOR LAZER

Setor Lazer



ESC. 1/300



SETOR CRIATIVO

Setor Criativo



ESC. 1/300



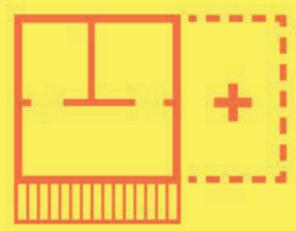
SETOR ECOLÓGICO

Setor Ecológico



ESC. 1/300





CO [LAR]

HABITAÇÃO SOCIAL FLEXÍVEL E EVOLUTIVA

FLEXIBILIDADE
MODULAÇÃO
EVOLUÇÃO



1. ORGANIZAÇÃO INTERNA DOS CÔMODOS

PARTINDO DA MALHA DE 3,50 X 4,0 M, DEFINIDA COMO BASE PARA A MODULAÇÃO. OS QUARTOS FORAM LOCALIZADOS NA FACHADA NOROESTE, PERMITINDO A ABERTURA DE JANELAS

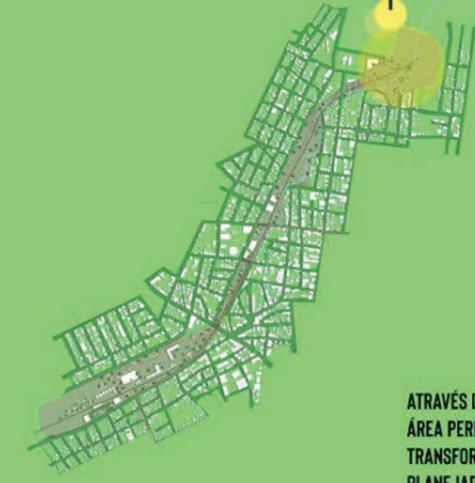
2. MATERIAIS E REVESTIMENTOS.

ADOTANDO-SE COMPONENTES MODULARES DE FORMA A GARANTIR A DIVERSIDADE DE SOLUÇÕES E DE ESPAÇOS, CHEGOU-SE A UM RESULTADO QUE GARANTE QUALIDADE ESPACIAL SEM ELEVADOS CUSTOS. RACIONALIDADE DA CONSTRUÇÃO, DURABILIDADE E REAPROVEITAMENTO DOS MATERIAIS E POSSIBILIDADE DE EXPANSÃO FORAM ASPECTOS IMPORTANTES PARA AS DECISÕES PROJETUAIS.

3. EVOLUÇÃO NO TEMPO.

A CASA, ENTENDIDA COMO PROCESSO, PODE MODIFICAR-SE AO LONGO DO TEMPO DE ACORDO COM AS DEMANDAS FAMILIARES. EM UM DADO MOMENTO PODE OCORRER UMA PRIMEIRA EXPANSÃO, COM O ACRÉSCIMO DE UM CÔMODO PARA COMÉRCIO, E POSTERIORMENTE, COM O CRESCIMENTO DA FAMÍLIA, PODE-SE INCLUIR MAIS UM MÓDULO ESTRUTURAL PARA CRIAR UM NOVO QUARTO.

3 DORMITÓRIOS + COMÉRCIO



PARQUE PEDREIRA

RECUPERAÇÃO DA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

ATRAVÉS DE UMA SÉRIE DE TÉCNICAS REGENERATIVAS DE PROJETO, EM PARTICULAR AQUELAS DE CAPTAÇÃO DO FLUXO DE ÁGUA DA CHUVA, PRESERVAÇÃO DA ÁREA PERMANENTE E APROVEITAMENTO DA LUZ SOLAR, UM RIO QU ERA ESQUECIDO, AGORA POTENCIALIZADO EM UM TERRENO URBANO DETERIORADO FORAM TRANSFORMADOS EM UM PARQUE QUE FUNCIONA COMO PARTE DA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA DA ÁREA QUE É COMO INÍCIO E FIM DE UM EIXO VEICULAR PLANEJADO EM ESCALA MUNICIPAL E QUE INCLUI MÚLTIPLOS SERVIÇOS DE ECOSISTEMA, A GESTÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, LIMPEZA DE ÁGUA E RECUPERAÇÃO DE HABITATS NATIVOS, BEM COMO A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO PÚBLICO AGRAVÁVEL PARA O ENCONTRO.

A ESTRATÉGIA FOI CRIAR UMA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA BASEADA NA GESTÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, RECUPERAÇÃO DA MATA NATIVA, E TRANSFORMAR A ÁGUA EM UM AGENTE ATIVO NA RECUPERAÇÃO DE UM ECOSISTEMA SAUDÁVEL PARA PROPORCIONAR SERVIÇOS CULTURAIS E RECREATIVOS NATURAIS QUE TRANSFORMARIAM UMA CIDADE INDUSTRIAL EM UM AMBIENTE HUMANO HABITÁVEL.

RECUPERAÇÃO
PRESERVAÇÃO



O parque oferece imensos benefícios ecológicos neste terreno, localizado numa área urbana densa, levando em consideração o impacto social, financeiro e ecológico na comunidade imediata. Soluções sustentáveis e de longo prazo, como gerenciamento de águas pluviais e células no solo estrategicamente posicionadas, compõem a infraestrutura verde e desempenham um papel fundamental no projeto.

Várias novas árvores, todas nativas da região, foram plantadas. Um sistema estrutural expansivo de células no solo foi instalado para permitir que as raízes das árvores cresçam grandes e largas sem interromper o pavimento, bem como para limpar a poluição da água da chuva. Essas células fornecem a cada árvore um grande volume de solo, criando um ambiente ideal para uma floresta urbana de grandes copas a longo prazo. Além de nutrir as árvores e plantas nativas, essas células no solo possibilitam um excelente manejo de águas pluviais, reduzindo a quantidade de água que entra nos sistemas combinados de esgoto.

Considerando a importância do bioma para o equilíbrio hídrico do território, foi proposto um paisagismo funcional, que promove drenagem urbana sustentável. As águas pluviais serão encaminhadas para o córrego através de biovaletas que filtram a água naturalmente antes de desaguar. As biovaletas possuem também um caráter educativo, trazendo para a superfície o potencial das águas pluviais.

Além disto, contará com espaços de energia fotovoltaica para abastecer toda a iluminação necessária.



SUSTENTABILIDADE

MASCARÓ, J. J. et al. Infraestrutura verde: base de desenvolvimento sustentável para as cidades de médio porte. Relatório Final de Pesquisa 2013. Passo Fundo, 2013.

MASCARÓ, L. R. de. *Ambiência Urbana*. Porto Alegre: Sagra: DC Luzzatto, 1996.

MASCARÓ, L; MASCARÓ, J. *Vegetação urbana*. Porto Alegre: Mais Quatro Editora, 2009. 204 p.

OLIVEIRA, C. H. *Planejamento ambiental na cidade de São Carlos (SP) com ênfase nas áreas públicas e áreas verdes: diagnóstico e propostas*. 1996. Dissertação (Mestrado em Ecologia) – Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, 1996.

RIBEIRO, M. E. J. *Infraestrutura verde: Uma estratégia de conexão entre pessoas e lugares. Por um planejamento urbano ecológico para Goiânia*. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Engenharia e Arquitetura de São Paulo, 2010.

BORGES, Maria Neli Ferreira de. *História de Vacaria: evolução urbana e formação dos bairros*. Caxias do Sul: EDUCS, 2001.

SLOMP, Loraine Gironi. *Colonos e Fazendeiros: Imigrantes italianos nos campos de Vacaria*. Porto Alegre: Edições Est, 2001.

HERZOG, Cecilia P. *Corredores verdes: expansão urbana sustentável através da articulação entre espaços livres, conservação ambiental e aspectos histórico culturais*. In: Terra, Carlos G. e Andrade Rubens de. *Coleção Paisagens Culturais – Materialização da Paisagem através das Manifestações Sócio Culturais*. UFRJ EBA, 2008.

NAGANO, Wellington Tohoru. *A experiência paulistana em parques lineares: Estudo do parque linear Itain*. 2018. 201 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

KERBER, Aline Austurian. *A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul: uma história do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos/RS (1957-1997)*. 2017. 175 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017.

CAVACO, Inês Isabel Guerreiro. *FERROVIAS EM ESPAÇO URBANO – SUA TRANSFORMAÇÃO EM VIAS VERDES*. 2017. 113 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade do Algarve, Algarve, 2017.

ANEXOS PRANCHAS

BANCA 01



O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

TRILHAR VACARIA

Parque Linear Urbano



LATITUDE: 28° 30' 39" SUL, LONGITUDE: 50° 55' 47" OESTE.
CIDADE: VACARIA
ESTADO: RIO GRANDE DO SUL
ÁREA TOTAL DO TERRENO: 563.166M² / 56HA
ÁREA LINEAR DO TERRENO: 4KM DE EXTENSÃO

temática

NA GRÉCIA E NO IMPÉRIO ROMANO, A ÁGORA E O FÓRUM ERAM OS PRINCIPAIS ESPAÇOS PÚBLICOS, POIS ERAM OS LOCAIS DOS HOMENS LIVRES, A ELITE. OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA IDADE MÉDIA ERAM LOCALIZADOS À FRENTE AS IGREJAS, PRINCIPAL INSTITUIÇÃO NA ÉPOCA. O PROCESSO DE ADENSAMENTO URBANO SE INICIA NO SÉCULO XVII, DESDE O FIM DA IDADE MÉDIA ATÉ A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL, IMPULSIONADO PELO DESENVOLVIMENTO DAS MÁQUINAS A VAPOR, E PELA EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DOS ESTADOS-NAÇÕES. AS NECESSIDADES SANITÁRIAS SE TORNAHAM O GATILHO PARA A MUDANÇA DO MODO DE PLANEJAR. AS AVENIDAS CARRAVAM TRILHA, DELIMITARAM-SE PRACAS E JARDINS URBANOS, SEPARANDO O PÚBLICO DO PRIVADO, E O INTERNO DO EXTERNO, ACARRETANDO NA FORMAÇÃO DE BAIROS PARA AS DIFERENTES CAMADAS SOCIAIS, SEPARANDO OPERÁRIOS DE PROPRIETÁRIOS (SCHER, 2010; DE ANGELIS, 2000).

conceitos

O TERMO CORREDORES VERDES OU GREENWAYS, É DEFINIDO PELOS AUTORES FRISCHENBRUNDER E PELLEGRINO (2006), OS QUAIS SÃO COMPOSTOS PELOS ESPAÇOS LINEARES QUE EXERCEM FUNÇÕES DE LIGAÇÃO ENTRE RESÍDUOS VERDES, PROTEÇÃO DE CÓRREGOS, PRESERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, CONTRIBUIÇÃO PARA ESCORRIMENTO PLUVIAL, E INSERÇÃO DA POPULAÇÃO COM ATIVIDADES DE LAZER, CONVÍVIO E INTEGRAÇÃO DO HOMEM COM A NATUREZA. OS QUAIS SÃO CONCEBIDOS PARA MOLAR UMA NOVA FORMA URBANA, FORNECENDO UM QUADRO MELHOR PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE.

REGENERAÇÃO URBANA

AS CICATRIZES CONTAM HISTÓRIAS. SÃO MARCAS DEIXADAS NA PELE MUITAS VEZES POR CONSEQUÊNCIA DE ALGUM ACIDENTE. A PERDA DA INTEGRIDADE DOS TECIDOS CAUSAM UM IMPACTO ESTÉTICO E QUEM AS CARREGA E PROVOCAM DIVERSAS MANEIRAS DE SE LIDAR COM ELAS. ALGUMAS VEZES PROCURAM CORRIGI-LAS, OUTRAS VEZES, POR CARREGAREM A HISTÓRIA DE SUPERAÇÃO, SÃO ASSUMIDAS EM SUA NATUREZA. NO CONTEXTO URBANO A HISTÓRIA SE REPETE. AS CIDADES TAMBÉM CARREGAM CICATRIZES GERADAS POR ESTRUTURAS QUE CONTAM A HISTÓRIA E QUE MUITAS VEZES TRAZEM UM IMPACTO AO SEGREGAR O TECIDO URBANO ASSIM COMO A HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA. O INTERESSE EM ESTUDAR A REGIÃO DE VACARIA É PELA PROXIMIDADE COM A CIDADE. O DIÁLOGO COM ELA E A VIVÊNCIA COM OS ESPAÇOS QUE A CIDADE IMPÕE E COM A FALTA DELES, ASSIM OS CONHECIMENTOS OBTIDOS AO LONGO DO CURSO DESPERTARAM O INTERESSE POR ESPAÇOS DE QUALIDADE NO MEIO URBANO DESTA CIDADE. IMPOSSÍVEL FALAR SOBRE A LINHA FÉRREA SEM CITAR A HISTÓRIA POR TRÁS DA CHEGADA DOS CARRIS AS CIDADES. AO OLHAR PARA A ÁREA, O QUE SE VÊ É UMA LINHA FINA E TORTUOSA QUE PERCORRE E PENETRA A CIDADE COMO UMA CICATRIZ URBANA, AO QUE PARECE, ESTÁ SUFICIENTE E CONSIDERA DE SE ESCONDER ENTRE EDIFÍCIOS E DE SER ESQUECIDA. O SEQUINTE TRABALHO BUSCA POR MEIO DA ARQUITETURA E DO URBANISMO FORMAS DE RESGATAR A VIVÊNCIA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA ATRAVÉS DE UM EIXO VERDE, A FIM DE TRANSFORMAR UM SIMBOLO URBANO PARA A POPULAÇÃO VACARIENSE.

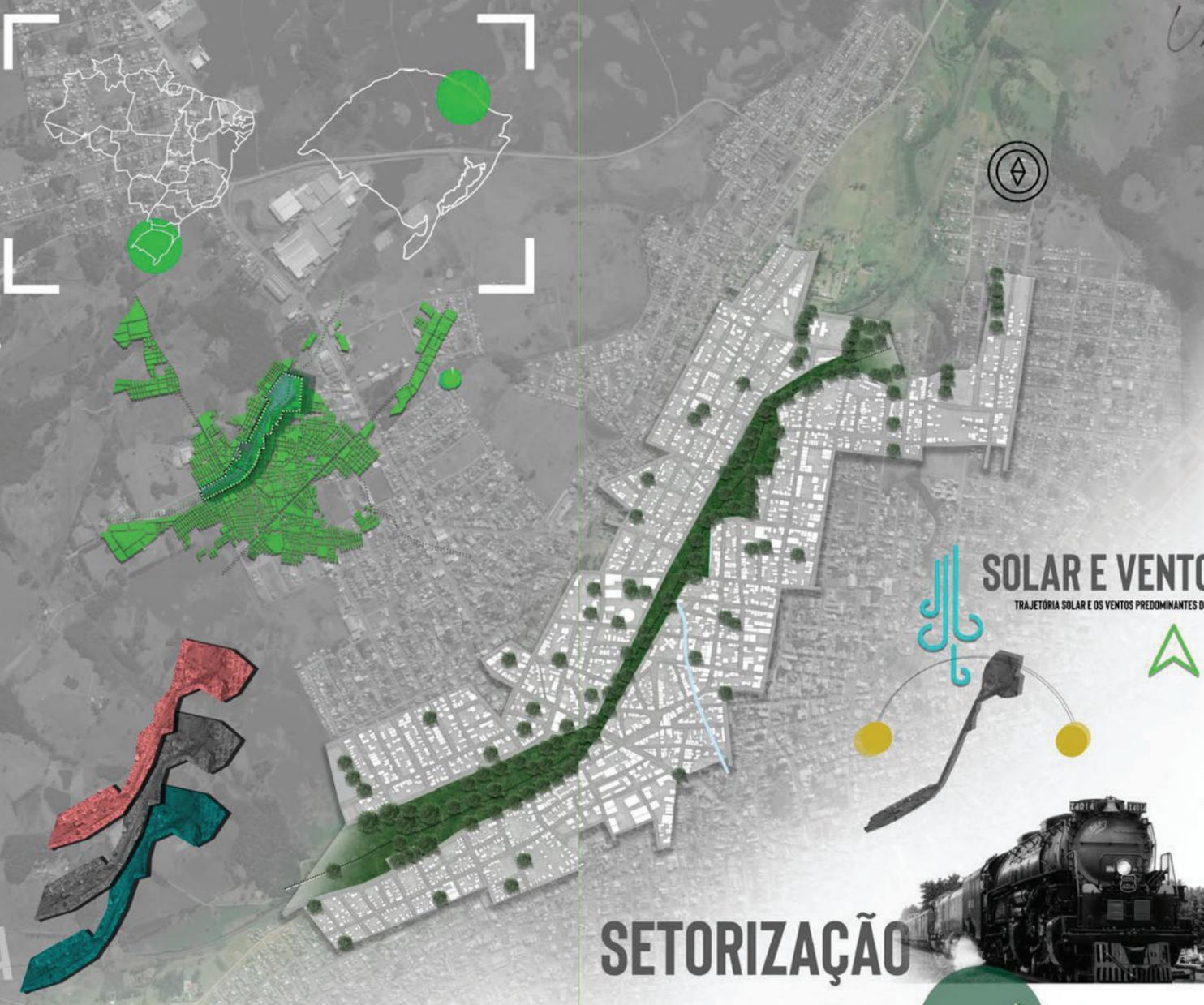
OBJETIVO

A IDEIA CENTRAL DESTES TRABALHOS É RECUPERAR O MEIO FÍSICO ENTRE AS MARGENS DA LINHA, ATRAVÉS DE UM PARQUE LINEAR VISANDO A PRESERVAÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE, A LIGAÇÃO DA ÁREA COM OUTROS BAIROS DA CIDADE, TRAZENDO DESENVOLVIMENTO URBANO, CULTURAL, SOCIAL E ECONÔMICO, ATRAVÉS DA ELABORAÇÃO DO PROJETO QUE PROMOVA A EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS VOLTADOS PARA A INTEGRAÇÃO SOCIAL, EDUCACIONAL E LAZER, GERANDO ESPAÇOS CONVÍVIO.



O PRESENTE TRABALHO TRATA DA QUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA, CIDADE COM CERCA DE 70 MIL HABITANTES, CORTADA POR DUAS RODOVIAS FEDERAIS E A LINHA DE TREM, ONDE ATUALMENTE ENCONTRA-SE EM FUNCIONAMENTO, ONDE É VISTA COMO UMA BARREIRA FÍSICA QUE DIVIDE A CIDADE EM FRAGMENTOS, DELIMITANDO UM LOCAL QUE ENCONTRA-SE ABANDONADO, DEGRADADO E INSEGURO. VACARIA É A CIDADE ONDE PASSEI MINHA INFÂNCIA E ONDE MORA MINHA FAMÍLIA. O MOTIVO DE TER ESCOLHIDO PARA SITUAR MEU TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO FOI O CONTATO QUE TENHO COM A CIDADE E A PERCEÇÃO DA NECESSIDADE DE ESPAÇOS DE LAZER E PÚBLICOS DE QUALIDADE. ACREDITO QUE UMA CIDADE DESENHADA COM ESPAÇOS LIVRES DE ACESSO PÚBLICO E COM CONSERVAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES É

JUSTIFICATIVA

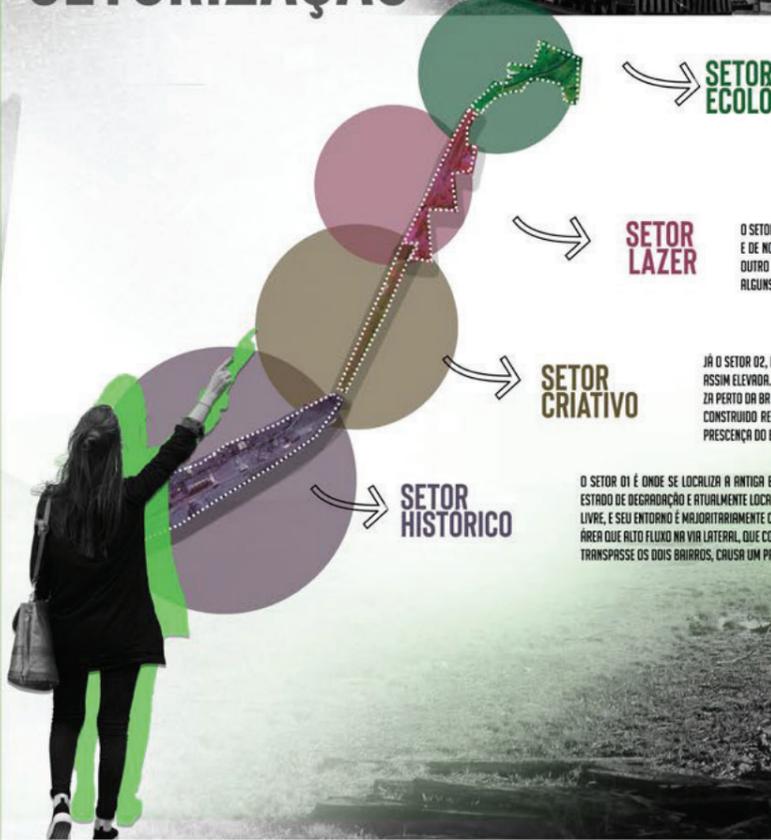


SOLAR E VENTOS

TRAJETÓRIA SOLAR E OS VENTOS PREDOMINANTES DO NORTE.



SETORIZAÇÃO



SETOR ECOLÓGICO

ÁREA DO SETOR 04 É ADEQUADA POR UMA GRANDE ÁREA VERDE, SE CARACTERIZA PELA FIM DA MALHA URBANA DE UM LADO, E NO OUTRO UM BAIRO AINDA EM CONSOLIDAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL, E DE POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA. O SETOR POSSUI UMA FAIXA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE AO LONGO DE UM PEQUENO CÓRREGO, ALÉM DAS POTENCIALIDADES VISUAIS ATRATIVAS DO LOCAL.

SETOR LAZER

O SETOR TRÊS É IDENTIFICADO POR ESTAR EM UMA ÁREA DE BAIRO RESIDENCIAL, A ÁREA É DE USO RESIDENCIAL E DE NO MÁXIMO 2 PAVIMENTOS, EM UM DOS LADOS A VIA FÉRREA É ACOMPANHADA DE UMA GRANDE VIA, JÁ O OUTRO LADO NÃO POSSUI LIGAÇÃO ALGUMA, COM A LINHA E NEM COM O OUTRO BAIRO OPOSTO POIS POSSUI ALGUNS LOTES DE FUNDO.

SETOR CRIATIVO

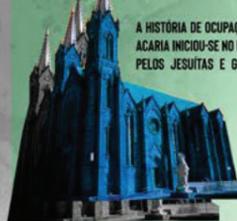
JÁ O SETOR 02, É ONDE POSSUI MAIOR DESNÍVEL EM RELAÇÃO À VIA FERROVIÁRIA E O PASSEIO PÚBLICO, FICANDO ASSIM ELEVADA. O SEU ENTORNO, É PREDOMINANTEMENTE MISTO, COM RESIDÊNCIAS E COMÉRCIOS, PUIS SE LOCALIZA PERTO DA BR 285, A ÁREA POSSUI ALGUMAS ACADEMIAS E PLAYGROUNDS NA LINHA DA FERROVIA ATUALMENTE CONSTRUÍDO RECENTEMENTE. EM SEU ENTORNO POSSUI ALGUMAS ESCOLAS DE ENSINO FUNDAMENTAL, ALÉM DA PRESEÇA DO ESPAÇO CULTURAL DA CASA DO POVO.

SETOR HISTÓRICO

O SETOR 01 É ONDE SE LOCALIZA A ANTIGA ESTATION FERROVIÁRIA, COM DOIS EDIFÍCIOS DE UM PAVIMENTO EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ATUALMENTE LOCAL DE USUÁRIOS DE DROGAS. É A ÁREA DO TERRENO COM MAIOR FAIXA LIVRE, E SEU ENTORNO É MAJORITARIAMENTE COMPOSTO POR EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS DE 2 PAVIMENTOS, É UMA ÁREA QUE ALTO FLUXO NA VIA LATERAL, QUE CONECTA DUAS BVS (116 E 285) E POR NÃO POSSUIR NENHUMA VIA DE TRANSPASSE OS DOIS BAIROS, CAUSA UM PROBLEMA DE MOBILIDADE NA CIDADE.

Um breve passeio pela história

VACARIA, EM CASTELHANO, BAQUERÍA, ERA O NOME DADO ÀS GRANDES EXTENSÕES DE CAMPOS NATURAIS, ONDE OS MISSIONÁRIOS JESUÍTAS DOS SETE POVOS DAS MISSÕES DEIXAVAM OS SEUS REBANHOS PARA SE CRIAREM SOLTOS. O MUNICÍPIO SERVIU DE PASSAGEM PARA OS TROPEIROS, OS QUAIS PROPORCIONARAM A VINDA DOS PRIMEIROS Povoadores DO SERTÃO DE VACARIA. A FUNDAÇÃO DA CIDADE ESTÁ LIGADA À SUA CHEGADA. EM BUSCA DE GADO E TERRA E, TAMBÉM, AO ACHADO DE UMA IMAGEM DE NOSSA SENHORA, MARCADO POR GRANDE MISTÉRIO. NA PRIMEIRA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, O MUNICÍPIO JÁ SE FAZIA PRESENTE, INTEGRADO A SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA, COM O NOME DE FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA DA VACARIA. EM 1850, A VILA FOI ELEVADA A CATEGORIA DE CIDADE.



A HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA ONDE SE FORMOU, MAIS TARDE, A CIDADE DE VACARIA INICIOU-SE NO FIM DO SÉCULO XVII, COM O PROCESSO DE DEMARCAÇÃO E CRIAÇÃO DA BAQUERIA DE LOS PINARES PELOS JESUÍTAS E GUARANÍS DAS MISSÕES DA BANDA OCIDENTAL, BEM COMO DA ORIENTAL, DO RIO URUGUAI.

USUÁRIOS

PARA ENTENDER O PERFIL DO MORADOR É NECESSÁRIO ANALISAR EM SETORES A ÁREA DE ESTUDO. CADA SUBDISTRITO COM SUA FAIXA ETÁRIA, EM ANÁLISE, PODE-SE PERCEBER QUE MAJORITARIAMENTE A PRESEÇA É DE UM PÚBLICO ATIVO EM IDADE ADULTA, OS QUE UTILIZARIAM O ESPAÇO PELA PESQUISA DOS MORADORES DO ENTORNO, MAS SENDO ASSIM, É IMPORTANTE RESALTAR QUE O PROJETO É PENSADO PARA QUE TODAS AS IDADES POSSAM USUFRUIR DO ESPAÇO, SENDO DESENHADO PARA TODA A POPULAÇÃO VACARIENSE.



POPULAÇÃO
70 MIL



RELIGIÃO PREDOMINANTE
CATÓLICA



EXPECTATIVA DE VIDA
73 ANOS



ESCOLARIDADE
ENSINO FUNDAMENTAL



POBREZA
12.500



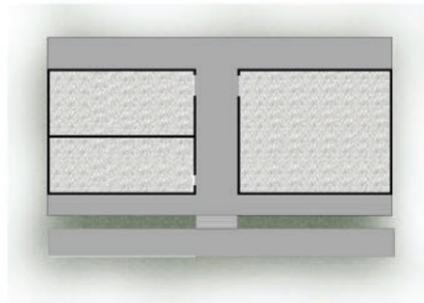
POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA
25%

Novos caminhos para a ferrovia

A ESTACION DE FERRO EM VACARIA AINDA ESTÁ EM SEU FUNCIONAMENTO PARA TRANSPORTE DE CARGAS PARA REGIÕES DO RS, PRINCIPALMENTE TRANSPORTE DE GRãos. PARA VIRABILIZAR O ESTUDO DA PROPOSTA DE UM PARQUE LINEAR PÚBLICO NA ÁREA, E QUE FOSSE UM ESPAÇO DESTINADO À ÁREA TURÍSTICA E AO LAZER DA POPULAÇÃO, É PROPOSTO UMA NOVA ROTA PARA A PASSAGEM DO TREM. A PREFEITURA JÁ POSSUI ESTUDOS PARA ISSO, NO ENTANTO NÃO POSSUEM DATAS PARA INICIAR ESSA EVOLUÇÃO, VISTO QUE O TRANSPORTE POR TRILHOS ESTÁ NO ENTENDEO DA CIDADE CUSANDO PROBLEMAS DE MOBILIDADE. ANÁLISANDO OS MAPAS DE EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO, A CIDADE SE DESENVOLVE EM DIREÇÃO NORDESTE FICANDO A ÁREA DA FERROVIA CADA VEZ MAIS ENCLAUSURADA EM MEIO A MALHA URBANA. SENDO ASSIM A PROPOSTA EM NÍVEL ACADÊMICO, SERIA UMA NOVA ROTA PARA OS TRILHOS EM SENTIDO SUDESTE AO MAPA, FICANDO ASSIM AFASTADO DA CIDADE E LONGE DO SENTIDO DE EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO.



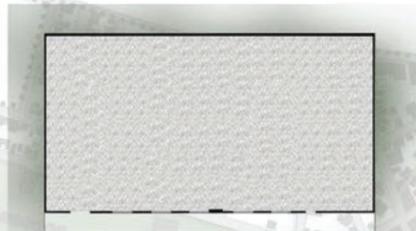
PRÉ EXISTÊNCIAS DIAGNÓSTICOS



O EDIFÍCIO ESTÁ EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ABANDONADO. ANTIGAMENTE ERA UTILIZADO PELA ESTAÇÃO FÉRREA, MAS HOJE É SUBUTILIZADO POR USUÁRIOS DE DROGAS.

01

O EDIFÍCIO 02 E 03 SÃO DE MESMA DIMENSÃO E CARÁTER, E ESTÃO SENDO UTILIZADOS PARA DEPÓSITOS DE MAQUINÁRIOS.



02 E 03

DIAGNÓSTICOS



MÉTODO SWOT

FORÇAS

ELEVADO POTENCIAL TURÍSTICO DA ÁREA E DA CIDADE;
ROTAS TURÍSTICAS PRESENTES PRÓXIMAS À CIDADE;
GRANDE ÁREA COMO VAZIO URBANO;
POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA;
PRESEÇA DE CIRCUITOS PRÓXIMOS QUE ATIVAM A REGIÃO;
EXISTÊNCIA DE EVENTOS PRÓXIMOS À REGIÃO COM CARÊNCIA DE ESPAÇO ADEQUADO.

FRAQUEZAS

INSEGURANÇA;
TRAFICO DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO NA ÁREA;
VAZIO URBANO DE USO INADEQUADO;
FRACA NOTORIEDADE DA REGIÃO COM POTENCIAL;
SENDO COMUNITÁRIO SEGMENTADO;
FALTA DE INFRAESTRUTURA;
DESCONEÇÃO COM BARRIOS;
EDIFÍCIOS EM ABANDONO.

OPORTUNIDADES

CRIAR CONDIÇÕES DE ATRAÇÃO DA POPULAÇÃO;
CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS ADEQUADOS;
CRIAÇÃO DE ESPAÇOS DE LAZER A POPULAÇÃO;
IMPLEMENTAÇÃO DE RECOLHIMENTO DE DADOS DA SOCIEDADE SOBRE SUAS NECESSIDADES EM RELAÇÃO À ÁREA;
CRIAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS;
CRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NECESSÁRIOS.

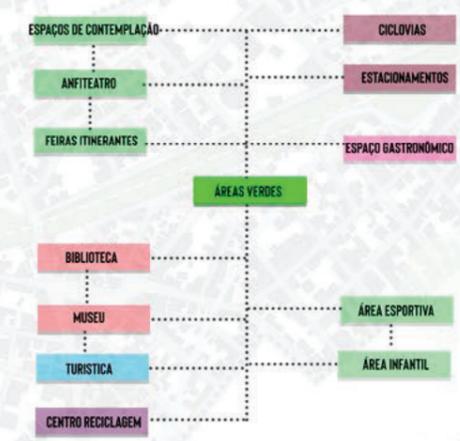
AMEAÇAS

INSUFICIÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DE OFERTAS TURÍSTICAS;
PROSTITUIÇÃO E USO DE DROGAS;
DESCASO DOS ORGÃOS PÚBLICOS;
ACEITAÇÃO DA SOCIEDADE AO DESATIVAMENTO DE ALGUMAS VIAS.

PROGRAMA

- ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO
- ÁREAS VERDES
- ESPAÇO GASTRONÔMICO
- ÁREA TURÍSTICA
- MUSEU MUNICIPAL
- BIBLIOTECA MUNICIPAL
- ESPAÇO PARA FEIRAS ITINERANTES
- ANFITEATRO
- ÁREA INFANTIL
- ESPAÇO ESPORTIVO
- CENTRO DE RECICLAGEM
- CICLOVIA E CIRCUITOS
- ESTACIONAMENTOS

FLUXOGRAMA



- # SETORES
- LAZER
 - SERVIÇO
 - GASTRONÔMICO
 - CULTURAL
 - TURÍSTICO
 - AMBIENTAL
 - EVENTOS

Aqui o passado aguarda o futuro.



PROPOSTA 01

O DESIGN DA PROPOSTA INTEGRA MOVIMENTO, PROGRAMA E RITMO EM UM ÚNICO SISTEMA. O NOVO DESENHO TEM COMO FOCO UM IMENSO TRATO VERDE, UMA MASSA VEGETAL ATIVA QUE DISTRIBUI PESSOAS, BENS, SERVIÇOS, CULTURA E ENERGIA POR TODO O PARQUE, MOSTRANDO A COEXISTÊNCIA DA CIDADE, E NATUREZA, E EXPLORANDO O DESENVOLVIMENTO FUTURO DA CONVIVÊNCIA HARMONIOSA ENTRE HUMANO, CIDADE, PAISAGEM E NATUREZA.

RITMO MOVIMENTO PROGRAMA



CIRCUITOS DE CAMINHOS POR DENTRO DA VEGETAÇÃO COM ESPAÇOS AULAS SOBRE ECOLOGIA

CENTRO DE RECICLAGEM E DE ESTUDOS AMBIENTAIS, PRÓXIMO AOS EQUIPAMENTOS DE RECICLAGEM JÁ EXISTENTES E A ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE.



CIRCUITO E CAMINHADAS E IMPLEMENTAÇÃO DE CICLOVIAS AO LONGO TODO O PERÍMETRO DO PARQUE, INCORPORANDO A PRÁTICA À CIDADANIA



ESPAÇO DE LAZER COM QUADRAS ESPORTIVAS E ESPAÇOS DE RECREAÇÃO



BIBLIOTECA ALIADA AO ENTORNO QUE POSSUI ESCOLAS DE NÍVEL FUNDAMENTAL PRIORIZANDO O USO DO ESPAÇO PARA O DESENVOLVIMENTO EDUCACIONAL.



ÁREA CRIATIVA DE ESTUDOS AO AR LIVRE



ESPAÇO GASTRONÔMICO COM PUBS E RESTAURANTES COM ESPAÇOS AO AR LIVRE



ESPAÇO PARA FEIRAS ITNERANTES, FEIRA DO PRODUTOR, FEIRA DE PEQUENOS FRUTOS, FEIRA DO LIVRO E DE ARTESANATO, ALÉM DE UM LOCAL PRÓPRIO PARA AS OFICINAS.



QUADRAS, AMFITEATRO PARA RECEBER OS EVENTOS DA CIDADE



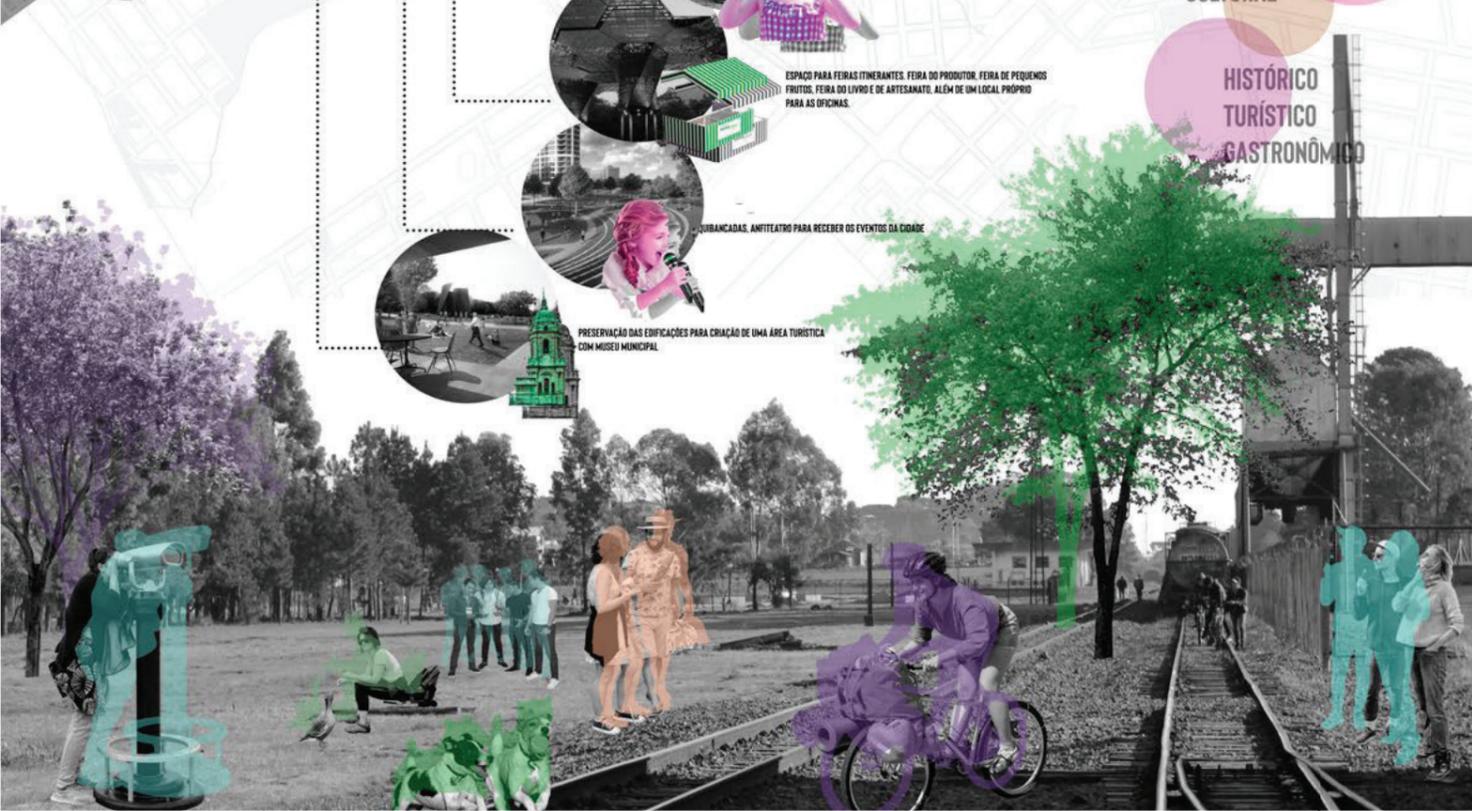
PRESERVAÇÃO DAS ENFITESES PARA CRIAÇÃO DE UMA ÁREA TURÍSTICA COM MUSEU MUNICIPAL

ECOLÓGICO AMBIENTAL

LAZER ESPORTIVO

CRIATIVO CULTURAL

HISTÓRICO TURÍSTICO GASTRONÔMICO



PROPOSTA 02

ESTA PROPOSTA É UMA MANEIRA DE CONECTAR A CIDADE, AS PESSOAS E O AMBIENTE DESCONHECIDO. É UMA FORMA DE FAZER COM QUE A POPULAÇÃO SEJA ATRAÍDA PARA O PARQUE E SENDO ASSIM TENHA CURIOSIDADE EM PERCORRER, CONHECER E DESFRUTAR DO RESTANTE. ESTA É UMA OPÇÃO QUE MESCLA SEUS SETORES AO LONGO DOS SEUS 4KM DE EXTENSÃO

CONEXÃO MESCLA DIFUSÃO



CAMINHOS E CAMINHADAS PELA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

BIBLIOTECA E MUSEU MUNICIPAL EM UM DO EDIFÍCIO



CENTRO DE RECICLAGEM E ESTUDOS AMBIENTAIS PRÓXIMO AO CORREIO E ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE



ÁREA PARA FEIRAS ITNERANTES, EVENTOS MENSUAIS QUE OCORREM NA CIDADE, ÁREA DE PRODUÇÃO DE ARTESANATO.



ÁREA ESPORTIVA E DE LAZER



ESPAÇO DE EVENTOS, PARA AMFITEATRO, PALCO E ÁREA DE SERVIÇO PARA RECEBER OS EVENTOS E SHOWS



REMOÇÃO DOS EDIFÍCIOS DA ANTIGA ESTAÇÃO PARA NOVOS USOS

ECOLÓGICO LAZER CULTURA

AMBIENTAL

EVENTOS

LAZER ESPORTIVO

EVENTOS LAZER



PROPOSTA 03

A PROPOSTA TEM COMO SEU ALIADO A TOPOGRAFIA, UMA MANEIRA DE ALOCAR USOS E SERVIÇOS AO LONGO DO PARQUE SE APROVEITANDO DE DESNÍVEIS E TIRANDO COMO PARTIDO ALTOS E BAIXOS, FAZENDO QUE O USUÁRIO TENHA UMA PERSPECTIVA DIFERENTE ACIMA DA PAISAGEM E DEFINE UMA NOVA REDE ESPACIAL ACIMA DO PLANO DO SOLO.

O PROJETO DO PARQUE TEVE COMO PREMISSA O MÍNIMO IMPACTO SOBRE A ÁREA DE CONSERVAÇÃO, BUSCANDO LOCALIZAR AS PRINCIPAIS ATIVIDADES JUNTO ÀS BORDAS E MINIMIZAR A IMPERMEABILIZAÇÃO DO SOLO AO MÁXIMO. ÁREAS DE INTERVENÇÃO PRIORIZOU CAMINHOS CAPAZES DE CONECTAR AS ÁREAS DO PARQUE ENTRE SI E COM A CIDADE, CRUZANDO ÁREAS DE ESTAR, JARDINS E ESPAÇOS MULTIUSO ESTRATEGICAMENTE POSICIONADOS, RESPEITANDO E INCORPORANDO AS PRÉ-EXISTÊNCIAS.

SOLO EXTREMIDADE PERSPECTIVAS



CENTRO DE RECICLAGEM E ESTUDOS AMBIENTAIS PRÓXIMO AO CORREDO E ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE
CAMINHOS E CIRCUITOS PELA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

ÁREA DE LAZER E CONTEMPLAÇÃO

ÁREA PARA FEIRAS ITINERANTES, EVENTOS MENSAIS QUE OCORREM NA CIDADE
ÁREA DE PRODUÇÃO DE ARTESANATO

TOPOGRAFIA EM PLATOS PARA CONTEMPLAÇÃO

ÁREA DE LAZER E CONTEMPLAÇÃO COM CAMINHOS ELEVADOS EM MEIO AS ÁRVORES

PARQUE POR CIMA DAS RIAS QUE ATRAVESAM UM LADO AO OUTRO

ÁREA ESPORTIVA E DE LAZER COM CAMINHOS ELEVADOS

ÁREA ESPORTIVA E ÁREA INFANTIL

ESPAÇO DE EVENTOS, PARA ANFITEATRO, PALCO E ÁREA DE SERVIÇO PARA RECEBER OS EVENTOS

ESTAÇÃO GASTRONÔMICA E ÁREA BOÊMIA AO AR LIVRE
BIBLIOTECA E MUSEU MUNICIPAL EM UM SO EDIFÍCIO

BANCA 02

O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

TRILHAR VACARIA

Parque Linear Urbano

LATITUDE: 28° 30' 39" SUL, LONGITUDE: 50° 55' 47" OESTE.
CIDADE: VACARIA
ESTADO: RIO GRANDE DO SUL
ÁREA TOTAL DO TERRENO: 563.166M² / 56HA
ÁREA LINEAR DO TERRENO: 4KM DE EXTENSÃO



temática

NA GRÉCIA E NO IMPÉRIO ROMANO, A ÁGORA E O FÓRUM ERAM OS PRINCIPAIS ESPAÇOS PÚBLICOS, POIS ERAM OS LOCAIS DOS HOMENS LIVRES, A ELITE. OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA IDADE MÉDIA ERAM LOCALIZADOS E FRENTE AS IGREJAS, PRINCIPAL INSTITUIÇÃO NA ÉPOCA. O PROCESSO DE ADENSAMENTO URBANO SE INICIA NO SÉCULO XVIII, DESDE O FIM DA IDADE MÉDIA ATÉ A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL. IMPULSIONADO PELO DESENVOLVIMENTO DAS MÁQUINAS A VAPOR, E PELA EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DOS ESTADOS-NAÇÕES, AS NECESSIDADES SANITÁRIAS SE TORNARAM O CATALISADOR PARA A MUDANÇA NO MODO DE PLANEJAR. AS AVENIDAS GANHAVAM TRAÇADO, DELIMITAVAM-SE PRAÇAS E JARDINS URBANOS, SEPARANDO O PÚBLICO DO PRIVADO, E O INTERIO DO EXTERNO, ACARACTERANDO NA FORMAÇÃO DE BAIROS PARA AS DIFERENTES CAMADAS SOCIAIS, SEPARANDO OPERÁRIOS DE PROPRIETÁRIOS (RISCHER, 2010; DE ANGELIS 2000).

conceitos

O TERMO CORREDORES VERDES OU GREENWAYS, É DEFINIDO PELOS AUTORES FRISCHENBRUNDER E PELLEGRINO (2006), OS QUAIS SÃO COMPOSTOS PELOS ESPAÇOS LINEARES QUE EXERCEM FUNÇÕES DE LIGAÇÃO ENTRE RESÍDUOS VERDES, PROTEÇÃO DE CÓRREGOS, PRESERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, CONTRIBUIÇÃO PARA ESCORRIMENTO PLUVIAL, E INSERÇÃO DA POPULAÇÃO COM ATIVIDADES DE LAZER, CONVÍVIO E INTEGRAÇÃO DO HOMEM COM A NATUREZA. OS QUAIS SÃO CONCEBIDOS PARA MOLRAR UMA NOVA FORMA URBANA, FORNECENDO UM QUADRO MELHOR PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE.

REGENERAÇÃO URBANA

AS CICATRIZES CONTAM HISTÓRIAS. SÃO MARCOS DEIXADOS NA PELE MUITAS VEZES POR CONSEQUÊNCIA DE ALGUM ACIDENTE. A PERDA DA INTEGRIDADE DOS TECIDOS CAUSAM UM IMPACTO ESTÉTICO E QUEM AS CARREGA E PROVOCAM DIVERSAS MANEIRAS DE SE LIDAR COM ELAS. ALGUMAS VEZES PRODUZEM CORRUGAÇÕES, OUTRAS VEZES, POR CARREGAREM A HISTÓRIA DE SUPERAÇÃO, SÃO ASSUMIDAS EM SUA NATUREZA. NO CONTEXTO URBANO A HISTÓRIA SE REPETE. AS CIDADES TAMBÉM CARREGAM CICATRIZES GERADAS POR ESTRUTURAS QUE CONTAM A HISTÓRIA E QUE MUITAS VEZES TRAZEM UM IMPACTO AO SEGREGAR O TECIDO URBANO ASSIM COMO: A HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA. O INTERESSE EM ESTUDAR A REGIÃO DE VACARIA É PELA PROXIMIDADE COM A CIDADE, O AFETO COM ELA E A VIVÊNCIA COM OS ESPAÇOS QUE A CIDADE IMPÕE E COM A FALTA DELES. ASSIM OS CONHECIMENTOS OBTIDOS AO LONGO DO CURSO DESPERTARAM O INTERESSE POR ESPAÇOS DE QUALIDADE NO MEIO URBANO DESTA CIDADE. IMPOSSÍVEL FALAR SOBRE A LINHA FÉRREA SEM CITAR A HISTÓRIA POR TRÁS DA CHEGADA DOS CARRIS AS CIDADES, AO OLHAR PARA A ÁREA, O QUE SE VÊ É UMA LINHA FINA E TORTUOSA QUE PERCORRE E PENETRA A CIDADE COMO UMA CICATRIZ URBANA, AO QUE PARECE, ESTÁ SUPERADA E CANSADA DE SE ESCONDER ENTRE EDIFÍCIOS E DE SER ESQUECIDA. O SEGUNTO TRABALHO BUSCA POR MEIO DA ARQUITETURA E DO URBANISMO FORMAS DE RESGATAR A VIVÊNCIA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA ATRAVÉS DE UM EIXO VERDE, A FIM DE TRANSFORMAR UM SÍMBOLO URBANO PARA A POPULAÇÃO VACARIENSE.

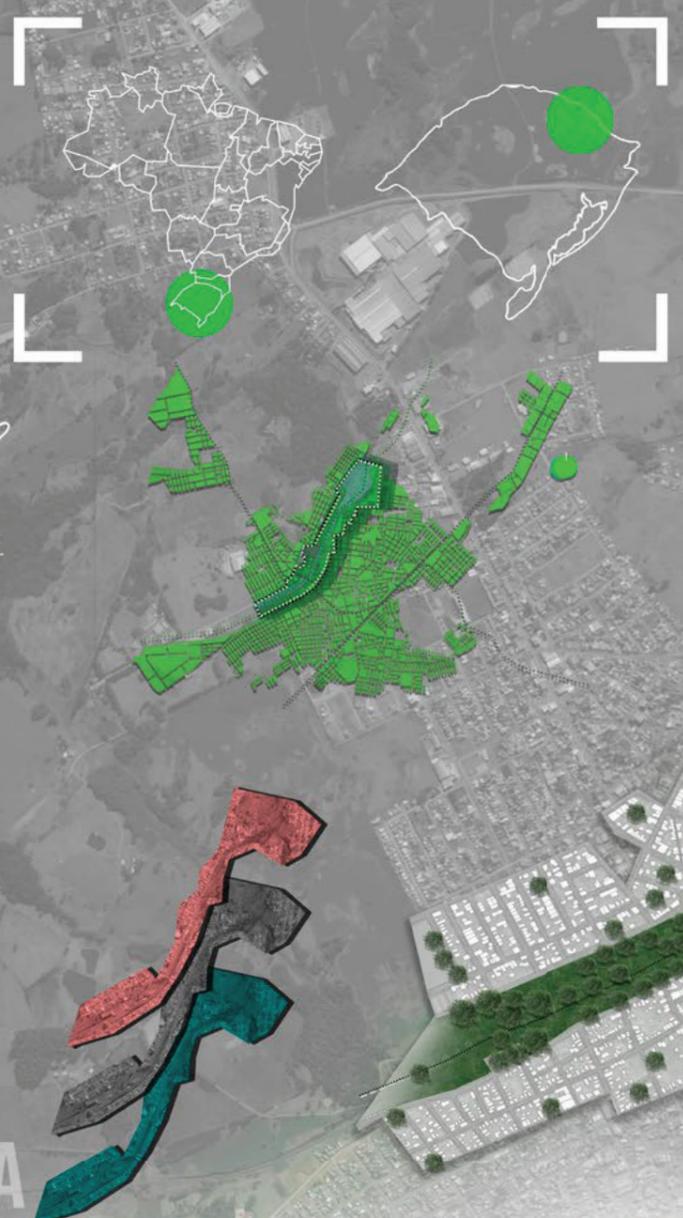
OBJETIVO

A IDEIA CENTRAL DESTES TRABALHOS É RECUPERAR O MEIO FÍSICO ENTRE AS MARGENS DA LINHA, ATRAVÉS DE UM PARQUE LINEAR VISANDO A PRESERVAÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE, A LIGAÇÃO DA ÁREA COM OUTROS BAIROS DA CIDADE, TRAZENDO DESENVOLVIMENTO URBANO, CULTURAL, SOCIAL E ECONÔMICO, ATRAVÉS DA ELABORAÇÃO DO PROJETO QUE PROMOVA A EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS VOLTADOS PARA A INTEGRAÇÃO SOCIAL, EDUCACIONAL E LAZER, GERANDO ESPAÇOS DE CONVÍVIO.

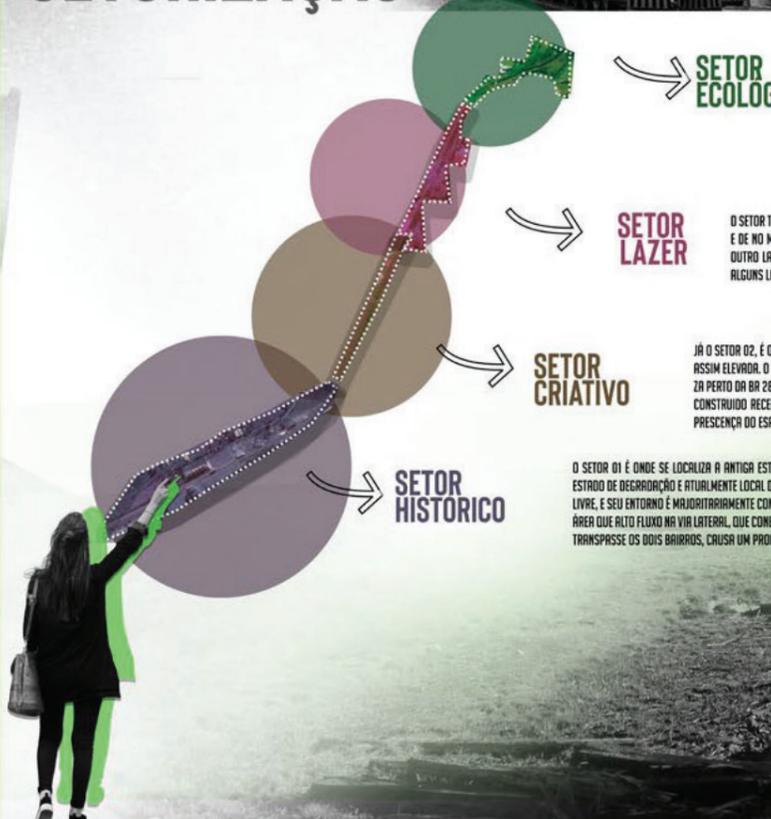


O PRESENTE TRABALHO TRATA DA QUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA, CIDADE COM CERCA DE 70 MIL HABITANTES, CORTADA POR DUAS RODOVIAS FEDERAIS E A LINHA DE TREM, ONDE ATUALMENTE ENCONTRA SE EM FUNCIONAMENTO, ONDE É VISTA COMO UMA BARREIRA FÍSICA QUE DIVIDE A CIDADE EM FRAGMENTOS, DELIMITANDO UM LOCAL QUE ENCONTRA-SE ABANDONADO, DEGRADADO E INSEGURO. VACARIA É A CIDADE ONDE PASSEI MINHA INFÂNCIA E ONDE MORA MINHA FAMÍLIA. O MOTIVO DE TELA ESCOLHIDO PARA SITUAR MEU TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO FOI O CONTATO QUE TENHO COM A CIDADE E A PERCEPÇÃO DA NECESSIDADE DE ESPAÇOS DE LAZER E PÚBLICOS DE QUALIDADE. ACREDITO QUE UMA CIDADE DESENHADA COM ESPAÇOS LIVRES DE ACESSO PÚBLICO E COM CONSERVAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES É

JUSTIFICATIVA



SETORIZAÇÃO



SOLAR E VENTOS

TRAJETÓRIA SOLAR E OS VENTOS PREDOMINANTES DO NORTE.



SETOR ECOLÓGICO

ÁREA DO SETOR 04 É ADEQUADA POR UMA GRANDE ÁREA VERDE, SE CARACTERIZA PELO FIM DA MALHA URBANA DE UM LADO, E NO OUTRO UM BARRIO AINDA EM CONSOLIDAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL E DE POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA. O SETOR POSSUI UMA FAIXA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE AO LONGO DE UM PEQUENO CÓRREGO, ALÉM DAS POTENCIALS VISUAS ATRATIVAS DO LOCAL.

SETOR LAZER

O SETOR TRÊS É IDENTIFICADO POR ESTAR EM UMA ÁREA DE BARRIO RESIDENCIAL, A ÁREA É DE USO RESIDENCIAL E DE NO MÁXIMO 2 PAVIMENTOS. EM UM DOS LADOS A VIA FÉRREA É ACOMPANHADA DE UMA GRANDE VIA, JA O OUTRO LADO NÃO POSSUI LIGAÇÃO ALGUMA, COM A LINHA E NEM COM O OUTRO BARRIO OPOSTO POIS POSSUI ALGUNS LOTES DE FUNDO.

SETOR CRIATIVO

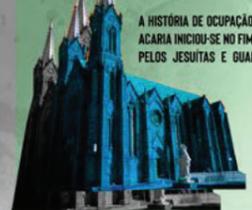
JÁ O SETOR 02, É ONDE POSSUI MAIOR DESNÍVEL EM RELAÇÃO A VIA FERROVIÁRIA E O PASSEIO PÚBLICO, FICANDO ASSIM ELEVADA. O SEU ENTORNO, É PREDOMINANTEMENTE MISTO, COM RESIDÊNCIAS E COMÉRCIOS, PÓS SE LOCALIZA PERTO DA BR 285. A ÁREA POSSUI ALGUMAS ACRODUMOS E PLAYGROUNDS NA LINHA DA FERROVIA RECENTEMENTE CONSTRUÍDO RECENTEMENTE. EM SEU ENTORNO POSSUI ALGUMAS ESCOLAS DE ENSINO FUNDAMENTAL, ALÉM DA PRESENÇA DO ESPAÇO CULTURAL DA CASA DO POVO.

SETOR HISTÓRICO

O SETOR 01 É ONDE SE LOCALIZA A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, COM DOIS EDIFÍCIOS DE UM PAVIMENTO EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ATUALMENTE LOCAL DE USUÁRIOS DE DROGAS. É A ÁREA DO TERRENO COM MAIOR FAIXA LIVRE. E SEU ENTORNO É MAJORITARIAMENTE COMPOSTO POR EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS DE 2 PAVIMENTOS. É UMA ÁREA QUE ALTO FLUXO NA VIA LATERAL, QUE CONECTA DUAS BR'S (116 E 285) E POR NÃO POSSUIR NENHUMA VIA DE TRANSPASSE OS DOIS BAIROS, CAUSA UM PROBLEMA DE MOBILIDADE NA CIDADE.

Um breve passeio pela história

VACARIA, EM CASTELHAMO, BAQUERIA. ERA O NOME DADO ÀS GRANDES EXTENSÕES DE CAMPOS NATURAIS, ONDE OS MISSIONÁRIOS JESUITAS DOS SETE POVOS DAS MISSÕES DEIXAVAM OS SEUS REBANHOS PARA SE CRIAREM SOLTOS. O MUNICÍPIO SERVIU DE PASSAGEM PARA OS TROPEIROS, OS QUAIS PROPORCIONARAM A VINDA DOS PRIMEIROS POVADORES DO SERTÃO DE VACARIA. A FUNDAÇÃO DA CIDADE ESTÁ LIGADA A SUA CHEGADA. EM BUSCA DE GADO E TERRA E TAMBÉM, AO ACHADO DE UMA IMAGEM DE NOSSA SENHORA, MARCADO POR GRANDE MISTÉRIO, NA PRIMEIRA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. O MUNICÍPIO JÁ SE FAZIA PRESENTE, INTEGRADO A SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA, COM O NOME DE FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA DA VACARIA. EM 1850, A VILA FOI ELEVADA À CATEGORIA DE CIDADE.



A HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA ONDE SE FORMOU MAIS TARDE, A CIDADE DE VACARIA INICIOU-SE NO FIM DO SÉCULO XVII, COM O PROCESSO DE DEMARCAÇÃO E CRIAÇÃO DA BAQUERIA DE LOS PINARES PELOS JESUITAS E GUARANIS DAS MISSÕES DA BANDA OCIDENTAL, BEM COMO DA ORIENTAL, DO RIO URUGUA

USUÁRIOS

PARA ENTENDER O PERFIL DO MORADOR É NECESSÁRIO ANALISAR EM SETORES A ÁREA DE ESTUDO. CADA SUBDISTRITO COM SUA FAIXA ETÁRIA. EM ANÁLISE, PODE-SE PERCEBER QUE MAJORITARIAMENTE A PRESENÇA É DE UM PÚBLICO ATIVO EM IDADE ADULTA, OS QUE UTILIZARIAM O ESPAÇO PELA PESQUISA DOS MORADORES DO ENTORNO. MAS SENDO ASSIM, É IMPORTANTE RESALTAR QUE O PROJETO É PENSADO PARA QUE TODAS AS IDADES POSSAM USUFRUIR DO ESPAÇO, SENDO DESENHADO PARA TODA A POPULAÇÃO VACARIENSE.

	POPULAÇÃO 70MIL		RELIGIÃO PREDOMINANTE CATÓLICA
	EXPECTATIVA DE VIDA 73 ANOS		ESCOLARIDADE ENSINO FUNDAMENTAL
	POBREZA 12.500		POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA 25%

Novos caminhos para a ferrovia

A ESTRADA DE FERRO EM VACARIA AINDA ESTÁ EM SEU FUNCIONAMENTO PARA TRANSPORTE DE CARGAS PARA REGIÕES DO RS, PRINCIPALMENTE TRANSPORTE DE GRãos. PARA VIBRALIZAR O ESTUDO DA PROPOSTA DE UM PARQUE LINEAR PÚBLICO NA ÁREA, E QUE FOSSE UM ESPAÇO DESTINADO A ÁREA TURÍSTICA E AO LAZER DA POPULAÇÃO, É PROPOSTO UMA NOVA ROTA PARA A PASSAGEM DO TREM. A PREFEITURA JÁ POSSUI ESTUDOS PARA ISSO, NO ENTANTO NÃO POSSUEM DADOS PARA INICIAR ESSA EVOLUÇÃO, VISTO QUE O TRANSPORTE POR TRILHOS ESTÁ NO ENTERMEIO DA CIDADE CAUSANDO PROBLEMAS DE MOBILIDADE. ANALISANDO OS MAPAS DE EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO, A CIDADE SE DESENVOLVE EM DIREÇÃO NORDESTE FICANDO A ÁREA DA FERROVIA CADA VEZ MAIS ENCLAUSTRADA EM MEIO A MALHA URBANA. SENDO ASSIM A PROPOSTA EM NÍVEL ACRODUMICO, SEMIA UMA NOVA ROTA PARA OS TRILHOS EM SENTIDO SUDESTE AO MAPA, FICANDO ASSIM AFASTADO DA CIDADE E LONGE DO SENTIDO DE EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO.

URBANO
VERDE
EVOLUÇÃO
HISTÓRIA
MOBILIDADE
TRANSFORMAÇÃO



DIAGNÓSTICOS



PROGRAMA

- ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO
- ÁREAS VERDES
- ESPAÇO GASTRONÔMICO
- ÁREA TURÍSTICA
- MUSEU MUNICIPAL
- BIBLIOTECA MUNICIPAL
- ESPAÇO PARA FEIRAS ITINERANTES
- ANFITEATRO
- ÁREA INFANTIL
- ESPAÇO ESPORTIVO
- CENTRO DE RECICLAGEM
- CICLOVIA E CIRCUITOS
- ESTACIONAMENTOS

FLUXOGRAMA



SETORES

- LAZER
- SERVIÇO GASTRONÔMICO
- CULTURAL
- TURÍSTICO
- AMBIENTAL
- EVENTOS

PRÉ EXISTÊNCIAS

DIAGNÓSTICOS



O EDIFÍCIO ESTÁ EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ABANDONADO. ANTIGAMENTE ERA UTILIZADO PELA ESTAÇÃO FÉRREA, MAS HOJE É SUBUTILIZADO POR USUÁRIOS DE DROGAS.

MÉTODO SWOT

126

FORÇAS

- ELEVADO POTENCIAL TURÍSTICO DA ÁREA E DA CIDADE.
- ROTAS TURÍSTICAS PRESENTES PRÓXIMAS À CIDADE.
- GRANDE ÁREA COMO VAZIO URBANO.
- POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA.
- PRESENÇA DE CIRCUITOS PRÓXIMOS QUE ATIVAM A REGIÃO.
- EXISTÊNCIA DE EVENTOS PRÓXIMOS À REGIÃO COM CARÊNCIA DE ESPAÇO ADEQUADO.
- LOCAL EXPRESSIVO DE GRANDE POTENCIAL PAISAGÍSTICO.
- VEGETAÇÃO NATIVA.
- PREDOMINÂNCIA DE RESIDÊNCIAS FAVORECENDO O CONVÍVIO SOCIAL.
- DEMANDA DE SERVIÇOS LOCAIS.
- ÁREA PARA EQUIPAMENTOS DE LAZER.
- CONSTRUÇÕES HISTÓRICAS.
- MELHORA DA CARACTERIZAÇÃO URBANA.

FRAQUEZAS

- INSEGURANÇA.
- TRÁFICO DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO NA ÁREA.
- VAZIO URBANO DE USO INADEQUADO.
- FRACA NOTORIEDADE DA REGIÃO COM POTENCIAL.
- SENSO COMUNITÁRIO SEGMENTADO.
- FALTA DE INFRAESTRUTURA.
- DESCONEXÃO COM BAIRROS.
- EDIFÍCIOS EM ABANDONO.
- DEGRADAÇÃO DA ÁREA.
- DESCASO COM ESPAÇOS PÚBLICOS.
- CONFLITOS ENTRE PEDESTRES E VEÍCULOS.
- ESPAÇOS OCIOSOS.
- FALTA DE DIVERSIDADE DE USOS.
- FALTA DE VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM.

OPORTUNIDADES

- CRIAR CONDIÇÕES DE ATRAÇÃO DA POPULAÇÃO.
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS ADEQUADOS.
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS DE LAZER A POPULAÇÃO.
- IMPLEMENTAÇÃO DE RECOLHIMENTO DE DADOS DA SOCIEDADE SOBRE SUAS NECESSIDADES EM RELAÇÃO À ÁREA.
- CRIAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS.
- CRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NECESSÁRIOS.
- APROVEITAMENTO DA PAISAGEM NATURAL.
- APROVEITAMENTO DOS ESPAÇOS ABERTOS PARA FOMENTAR O CONVÍVIO SOCIAL.
- POSSIBILITAR DIVERSIDADE DE USOS, INTEGRAÇÃO SOCIAL.
- GRANDE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS.
- MELHORIA DA IDENTIDADE VISUAL DA CIDADE.

AMEAÇAS

- INSUFICIÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DE OFERTAS TURÍSTICAS.
- PROSTITUIÇÃO E USO DE DROGAS.
- DESCASO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS.
- ACEITAÇÃO DA SOCIEDADE.
- POLUIÇÃO DO CÓRREGO.
- DETERIORAÇÃO DO LOCAL PELA FALTA DE VIGILÂNCIA.
- CONFLITO NA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES.
- FALTA DE MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS.
- ÁREAS OCIOSAS.



DIRETRIZES ESPECÍFICAS

SETOR HISTÓRICO

PROBLEMAS
FALTA DE PERMEABILIDADE VISUAL; GRANDE VAZIO URBANO; MOBILIDADE DE ENTRE BAIRROS; UTILIZADOS POR USUÁRIOS DE DROGAS; INSEGURANÇA NO ENTORNO; SUBUTILIZAÇÃO DO ESPAÇO; FALTA DE ACESSIBILIDADE ENTRE BAIRROS OPPOSTOS; ALTO FLUXO DE VEÍCULOS; PRECENSA DE RESIDÊNCIAS IRREGULARES; UTILIZAR O GRANDE ESPAÇO PARA ENCONTRO DA POPULAÇÃO; OCUPAR OS VAZIOS; PROMOVER A INTEGRAÇÃO ENTRE BAIRROS; VALORIZAR AS EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS.

POTENCIALIDADES
PRECENSA DOS EDIFÍCIOS DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA; GRANDE VAZIO URBANO; ALTO FLUXO DE VEÍCULOS; ROTA DE CIRCUITOS DE CAMINHADAS; ÁREA DE FAIXA LIVRE; UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE COMO PASSAGEM; PEQUENOS COMÉRCIOS PRÓXIMOS.

ESTRATÉGIAS
ABRIR O ESPAÇO E PERMITIR O FLUXO DAS PESSOAS POR DENTRO DE TODO O PARQUE; ÁREAS DE LAZER; ÁREAS DE ENCONTRO; ÁREA GASTRONÔMICA; REALOCAR O MUSEU MUNICIPAL; ESPAÇO DE FEIRAS ITINERANTES; ELIMINAR BARREIROS FÍSICA.

SETOR CRIATIVO

PROBLEMAS
TOPOGRAFIA ACENTUADA; FALTA DE PERMEABILIDADE; ÁREA ESTREITA; FALTA DE DIÁLOGO ENTRE OS DOIS LADOS DA VIA; LOTES DE FUNDO DA ÁREA; POLUIÇÃO DO CÓRREGO; BARREIROS FÍSICAS.

POTENCIALIDADES
COMÉRCIO CRESCENTE; PROXIMIDADE COM A ÁREA CENTRAL; PROXIMIDADE COM ESCOLAS; ALTO FLUXO DE PESSOAS; TOPOGRAFIA EM EVIDÊNCIA; UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE PARA ALGUNS ESPORTES.

ESTRATÉGIAS
ABERTURA DE VIAS PEATONAIS; ADEQUAÇÃO DAS VIAS E ACESSOS; ÁREAS DE LAZER; ÁREAS INFANTIS.

SETOR LAZER

PROBLEMAS
PROBLEMAS: LOTES DE FUNDO; DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS; AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE; PRESENÇA DO TRÁFICO DE DROGAS; INSEGURANÇA; POLUIÇÃO DO CÓRREGO.

POTENCIALIDADES
PRECENÇA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE; ÁREA ATIVA DE PESSOAS; POTENCIAL VISUAL; UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE; CRIAÇÃO DE PASSEIOS; ÁREAS ESPORTIVAS; RUAS PEATONAIS; ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO; QUALIFICAR A ÁREA; SE APROPRIAR DAS VISUAIS;

ESTRATÉGIAS
PROMOVER PERMEABILIDADE; APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA; CRIAR INTERESSES NA ÁREA; SE APROPRIAR DAS VISUAIS;

SETOR ECOLÓGICO

PROBLEMAS
LOTES DE FUNDO; DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS; AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE; FALTA DE VITALIDADE; CRIAÇÃO DE PASSEIOS; PROMOVER PERMEABILIDADE; APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA; CRIAR INTERESSES NA ÁREA; SE APROPRIAR DAS VISUAIS;

POTENCIALIDADES
PRECENÇA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE; POTENCIAL VISUAL; ÁREA VERDE; ÁREA DE PEDREIRA; CRIAÇÃO DE PASSEIOS; ÁREAS ESPORTIVAS; RUAS PEATONAIS; ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO; CONEXÃO ENTRE BAIRROS ATRAVÉS DE RUAS; CENTRO ECOLÓGICO.

ESTRATÉGIAS
CRIAÇÃO DE PASSEIOS; ÁREAS ESPORTIVAS; RUAS PEATONAIS; ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO; CONEXÃO ENTRE BAIRROS ATRAVÉS DE RUAS; CENTRO ECOLÓGICO.

Aqui o passado aguarda o futuro.



PERSPECTIVAS

CONEXÃO

MESCLA

DIFUSÃO

12 CRITÉRIOS PARA DETERMINAR UM BOM ESPAÇO PÚBLICO - JAN GEHL

01 Proteção Contra o tráfego
O PRIMEIRO PRINCÍPIO DOS AUTORES DINAMARQUESES CONSIDERA QUE AS CIDADES DEVEM OFERECER SEGURANÇA AOS PEDESTRES. PARA QUE POSSAM SE LOCOMOVER COM TOTAL SEGURANÇA PELAS RUAS, SEM TER A CONSTANTE PREOCUPAÇÃO DE QUE SERÃO ATINGIDOS POR UM VEÍCULO. ESTA PERSPECTIVA TAMBÉM SUGERE EDUCAR OS PEDESTRES A TER PRECAUÇÃO E ENSINA-LOS QUE NÃO EXISTEM MOTIVOS PARA TEMER O TRÂNSITO DE VEÍCULOS.

02 Segurança nas espaços públicos
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM SEGUROS E PERMITAM A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, É IMPORTANTE QUE EXISTA A POSSIBILIDADE DE REALIZAR ATIVIDADES NOTURNAS, UM REQUISITO ESSENCIAL PARA QUE AS PESSOAS SE SINTAM SEGURAS É CONTAR COM BOA ILUMINAÇÃO.

03 Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis
AS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS NEM SEMPRE SÃO AS MELHORES PARA SE REALIZAR ATIVIDADES AO AR LIVRE. POR ISSO, OS LUGARES PÚBLICOS DEVERIAM INCLUIR ÁREAS ADEQUADAS PARA PROTEGER-SE DO CALOR, DA CHUVA E DO VENTO, E EVITAR, ASSIM, UMA EXPERIÊNCIA SENSORIAL INCOMODA. SE CONSIDERARMOS QUE AS ÁREAS VERDES AJUDAM A ALIVIAR O CALOR, A POLUIÇÃO, E OS RUÍDOS, A SUA MULTIPLICAÇÃO EM ÁREAS URBANAS DEVERIA SER UMA MEDIDA INCENTIVADA PELOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS.

04 Espaços para caminhar
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS ATRAIAM PESSOAS A FIM DE CAMINHAR, É IMPORTANTE QUE ESTES APRESENTEM CERTAS CARACTERÍSTICAS EM TODA A SUA EXTENSÃO. NESTE SENTIDO, SE EXISTEM FACHADAS INTERESSANTES DE EDIFÍCIOS E SUPERFÍCIES REGULARES QUE GARANTAM O ACESSO A TODOS, ESTE CRITÉRIO SE CUMPRIRÁ EM TODA SUA TOTALIDADE. ALÉM DISSO, SE AS SUPERFÍCIES E OS ACESSOS SÃO ADEQUADOS, DEFICIENTES FÍSICOS TAMBÉM PODERÃO SE DESFRUTAR DESTES LOCAIS.

05 Espaços de permanência
O QUINTO CRITÉRIO PRESENTE NO LIVRO CONSIDERA QUE OS LUGARES PÚBLICOS DEVEM SER AGRADÁVEIS PARA QUE AS PESSOAS POSSAM PERMANECER POR GRANDES INTERVALOS DE TEMPO E Apreciar AS FACHADAS E PAISAGENS QUE A CIDADE OFERECE.

06 Ser onde ventar
AO PERCORRER ESPAÇOS PÚBLICOS QUE RECEBEM NUMEROSAS VISITAS, UM DOS ASPECTOS MAIS COMUNS É QUE A DISPONIBILIDADE DE ASSENTOS NÃO É SUFICIENTE. DEVE-SE AUMENTAR A QUANTIDADE DE MOBILIÁRIO URBANO NESTES ESPAÇOS PÚBLICOS. DESTA FORMA, NÃO APENAS SE ORGANIZA A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, MAS TAMBÉM SE ESTABELECEM AS FUNÇÕES DOS LUGARES. COMO PRODUTO DISTO, PODE-SE DESTINAR LUGARES PARA DESCANSO, LAZER, LEITURA, ETC.

07 Possibilidade de observar
EMBORA NEM SEMPRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM LUGARES AO AR LIVRE, O LIVRO ARGUMENTA QUE SE DEVE GARANTIR VISUAIS PARA PAISAGENS PARA QUE OS CIDADÃOS TENHAM POSSIBILIDADE DE CONTEMPLAR AS PERSPECTIVAS DA CIDADE.

08 Oportunidade de conversar
OS ESPAÇOS PÚBLICOS, ENTENDIDOS COMO LOCAIS DE LAZER E DE ENCONTRO, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO QUE CONVIDE E FOMENTE A INTERAÇÃO ENTRE AS PESSOAS. PARA QUE ISTO SEJA POSSÍVEL, DEVEM EXISTIR BAIXOS NÍVEIS DE RUÍDO QUE PERMITAM QUE AS PESSOAS POSSAM CONVERSAR SEM INTERRUPÇÕES. ASSIM, OS LUGARES PÚBLICOS NÃO DEVEM ESTAR PRÓXIMOS A LOCAIS COM RUÍDOS DESAGRADÁVEIS, COMO OS DE MOTORES DE VEÍCULOS.

09 Locais para exercitar
NOS ÚLTIMOS ANOS, AS PRAÇAS DE SANTIAGO (CHILE) VÊM INCLUINDO APARELHOS DE EXERCÍCIOS COM O OBJETIVO DE INCENTIVAR UM ESTILO DE VIDA MENOS SEDENTÁRIO E POR FIM, MAIS SAUDÁVEL. ESTA TENDÊNCIA PODERIA REPRESENTAR UMA PRIMEIRA TENTATIVA DE CUMPRIR COM ESTE CRITÉRIO QUE ESTABELECE QUE OS LOCAIS PÚBLICOS DEVEM GARANTIR O ACESSO A EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS A TODOS OS CIDADÃOS.

10 Escala humana
QUANDO SE CONSTRÓEM GRANDES OBRAS, O IDEAL É QUE SE GARANTA QUE OS CIDADÃOS POSSAM SE RELACIONAR COM ESTA NOVA INFRAESTRUTURA EM UMA ESCALA HUMANA, OU SEJA, AS DIMENSÕES NÃO SUPEREM AQUELO QUE ESTÁ AO ALCANCE DE UMA PESSOA COMUM. POR EXEMPLO, A CIDADE E SEUS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVERIAM SER CONSTITUÍDOS A PARTIR DE UMA ESCALA HUMANA, LEVANDO EM CONTA A PERSPECTIVA DOS OLHOS DAS PESSOAS.

11 Possibilidade de aproveitar o clima
NAS REGIÕES COM CLIMA MAIS EXTREMO, AS ATIVIDADES AO AR LIVRE TÊM DE SER LIMITADAS. PARA POTENCIALIZAR ESTAS ATIVIDADES, DEVEM SER CRIADOS ESPAÇOS PÚBLICOS QUE SE RELACIONEM COM O CLIMA E A TOPOGRAFIA DA CIDADE ONDE SERÃO CONSTRUÍDOS.

12 Boa experiência sensorial
OS PARQUES TÊM DE CONECTAR AS PESSOAS COM SEUS SENTIDOS A UM NÍVEL COMUMENTE INATINGÍVEL EM OUTROS ESPAÇOS URBANOS. PARA FOMENTAR ESSE VÍNCULO, OS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVEM CONTAR COM BONS ACESSOS E PONTOS DE ENCONTRO COM A NATUREZA, ATRAVÉS DA PRESENÇA DE ANIMAIS, CURSOS DE ÁGUA, ÁRVORES E OUTRAS PLANTAS. DO MESMO MODO, PARA ASSEGURAR QUE OS VISITANTES PERMANEÇAM MAIS TEMPO NO LUGAR, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO CÔMODO, QUE TENHA UM DESENHO E APARTEAMENTO DE QUALIDADE E QUE ESTEJA FEITO COM BONS MATERIAIS.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

- 01 REVITALIZAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PARA MORADORES DE BAIXÍSSIMA RENDA A PARTIR DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROJETOS DE HABITAÇÃO SOCIAL PRESENTE NA PREFEITURA COM ADAPTAÇÃO À UMA MORADIA ADEQUADA, MODULAR E PREVENDO EXPANSÕES.
- 02 ESPAÇO INFANTIL COM PLAYGROUND E ESPAÇO DE DESCOBERTAS
- 03 REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO MUSEU MUNICIPAL E SEU ACERVO HISTÓRICO
- 04 ESPAÇO PARA PRÁTICA DE ESPORTES
- 05 ANFITEATRO ABERTO PARA RECEBER EVENTOS ARTÍSTICOS DO MUNICÍPIO
- 06 REVITALIZAÇÃO DE ANTIGO GALPAD PARA APOIO DE SERVIÇO
- 07 FEIRAS ITINERANTES
- 08 APOIO SERVIÇO AO GASTRONÔMICO
- 09 ESPAÇO GASTRONÔMICO
- 10 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO EM MEIO À ÁREA VERDE COM ESPREGUÇADEIRAS E REDÁRIOS
- 11 PONTE/VIADUTO REVITALIZADO EM MADEIRA LAMINADA
- 12 APROVEITANDO DA TOPOGRAFIA PARA CRIAR ESPAÇOS EM DIFERENTES NÍVEIS, DO PARQUE ELEVADO À ESPAÇOS LÚDICOS CRIATIVOS AO NÍVEL DA RUA E PRÓXIMO DAS ESCOLAS
- 13 ESPAÇO DE SALAS AO AR LIVRE
- 14 VIADUTO REVITALIZADO TORNANDO O PARQUE SUSPENSO E EVITANDO O CONTRAFLUXO DE VEÍCULOS JUNTO COM PEDESTRES
- 15 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 16 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 17 ESPAÇO ESPORTIVO DE FUTEBOL, VOLEIBOL
- 18 ESPAÇO ESPORTIVO DE SKATE E BICICROSS
- 19 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 20 ESPAÇO INFANTIL E PLAYGROUNDS
- 21 TRILHA EM MEIO À ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMITE COM ESPAÇOS DE PARADA E PERMANÊNCIA
- 22 CENTRO DE RECICLAGEM E ESPAÇO PARA ESTUDOS AMBIENTAIS
- 23 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO E LAZER E PLATAFORMA URBANA
- 24 LAZER COM EXPANSÃO DO PEQUENO RIACHO



"Primeiro modelamos a cidade, depois é for nos modelar"
Jan Gehl

6KM CICLOVIA

VIADUTOS E VEÍCULOS

ESPORTES

INFANTIL

CONTEMPLAÇÃO

EQUIPAMENTOS

MOBILIDADE

PERTENCIMENTO
na cidade

SETOR HISTÓRICO

Setor Histórica



ESC. 1/300



SETOR LAZER

Setor Lazer



ESC. 1/300



SETOR CRIATIVO

Setor Criativa



ESC. 1/300



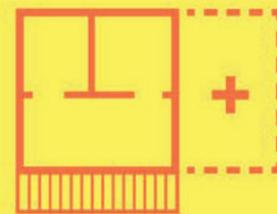
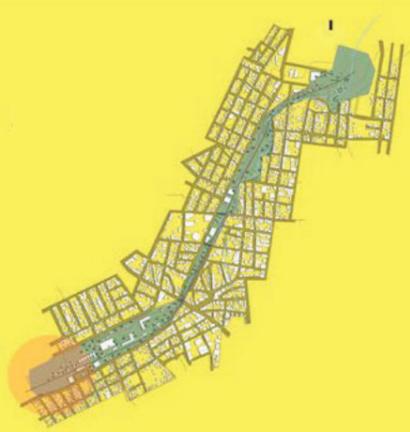
SETOR ECOLÓGICO

Setor Ecológico



ESC. 1/300

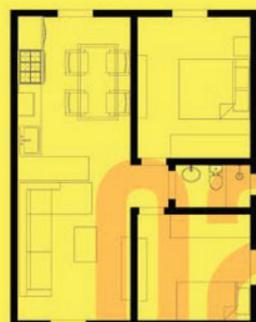




CO [LAR]

HABITAÇÃO SOCIAL FLEXÍVEL E EVOLUTIVA

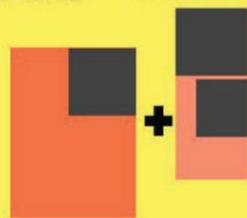
FLEXIBILIDADE
MODULAÇÃO
EVOLUÇÃO



1 DORMITÓRIO



2 DORMITÓRIOS



3 DORMITÓRIOS + COMÉRCIO

1. ORGANIZAÇÃO INTERNA DOS CÔMODOS

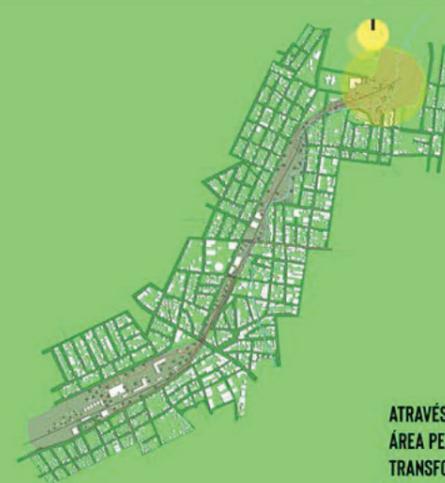
PARTINDO DA MALHA DE 3,50 X 4,0 M, DEFINIDA COMO BASE PARA A MODULAÇÃO, OS QUARTOS FORAM LOCALIZADOS NA FACHADA NOROESTE, PERMITINDO A ABERTURA DE JANELAS

2. MATERIAIS E REVESTIMENTOS.

ADOTANDO-SE COMPONENTES MODULARES DE FORMA A GARANTIR A DIVERSIDADE DE SOLUÇÕES E DE ESPAÇOS, CHEGOU-SE A UM RESULTADO QUE GARANTE QUALIDADE ESPACIAL SEM ELEVADOS CUSTOS. RACIONALIDADE DA CONSTRUÇÃO, DURABILIDADE E REAPROVEITAMENTO DOS MATERIAIS E POSSIBILIDADE DE EXPANSÃO FORAM ASPECTOS IMPORTANTES PARA AS DECISÕES PROJETAIS.

3. EVOLUÇÃO NO TEMPO.

A CASA, ENTENDIDA COMO PROCESSO, PODE MODIFICAR-SE AO LONGO DO TEMPO DE ACORDO COM AS DEMANDAS FAMILIARES. EM UM DADO MOMENTO PODE OCORRER UMA PRIMEIRA EXPANSÃO, COM O ACRÉSCIMO DE UM CÔMODO PARA COMÉRCIO, E POSTERIORMENTE, COM O CRESCIMENTO DA FAMÍLIA, PODE-SE INCLUIR MAIS UM MÓDULO ESTRUTURAL PARA CRIAR UM NOVO QUARTO.



PARQUE PEDREIRA

RECUPERAÇÃO DA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

ATRAVÉS DE UMA SÉRIE DE TÉCNICAS REGENERATIVAS DE PROJETO, EM PARTICULAR AQUELAS DE CAPTAÇÃO DO FLUXO DE ÁGUA DA CHUVA, PRESERVAÇÃO DA ÁREA PERMANENTE E APROVEITAMENTO DA LUZ SOLAR, UM RIO QU ERA ESQUECIDO, AGORA POTENCIALIZADO EM UM TERRENO URBANO DETERIORADO FORAM TRANSFORMADOS EM UM PARQUE QUE FUNCIONA COMO PARTE DA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA DA ÁREA QUE É COMO INÍCIO E FIM DE UM EIXO VERDE PLANEJADO EM ESCALA MUNICIPAL E QUE INCLUI MÚLTIPLOS SERVIÇOS DE ECOSISTEMA, A GESTÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, LIMPEZA DE ÁGUA E RECUPERAÇÃO DE HABITATS NATIVOS, BEM COMO A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO PÚBLICO AGRAVÁVEL PARA O ENCONTRO.

A ESTRATÉGIA FOI CRIAR UMA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA BASEADA NA GESTÃO DE ÁGUAS E RECUPERAÇÃO DA MATA NATIVA, E TRANSFORMAR A ÁGUA EM UM AGENTE ATIVO NA REGENERAÇÃO DE UM ECOSISTEMA SAUDÁVEL PARA PROPORCIONAR SERVIÇOS CULTURAIS E NATURAIS QUE TRANSFORMARIAM UMA CIDADE INDUSTRIAL EM UM AMBIENTE HUMANO HABITÁVEL.

RECUPERAÇÃO
PRESERVAÇÃO



BANGGA 03



O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

TRILHAR VACARIA

Parque Linear Urbano

LATITUDE: 28° 30' 39" SUL, LONGITUDE: 50° 55' 47" OESTE.
CIDADE: VACARIA
ESTADO: RIO GRANDE DO SUL
ÁREA TOTAL DO TERRENO: 563.166M² / 56HA
ÁREA LINEAR DO TERRENO: 4KM DE EXTENSÃO



temática

NA GRÉCIA E NO IMPÉRIO ROMANO, A ÁGORA E O FÓRUM ERAM OS PRINCIPAIS ESPAÇOS PÚBLICOS, POIS ERAM OS LOCAIS DOS HOMENS LIVRES, A ELITE. OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA IDADE MÉDIA ERAM LOCALIZADOS E FRENTE AS IGREJAS, PRINCIPAL INSTITUIÇÃO NA ÉPOCA. O PROCESSO DE ADENSAMENTO URBANO SE INICIA NO SÉCULO XVII, DESDE O FIM DA IDADE MÉDIA ATÉ A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL, IMPULSIONADO PELO DESENVOLVIMENTO DAS MÁQUINAS A VAPOR, E PELA EMANIPACÃO POLÍTICA DOS ESTADOS-NAÇÕES. AS NECESSIDADES SANITÁRIAS SE TORNARAM O CATALISADOR PARA A MUDANÇA NO MODO DE PLANEJAR. AS AVENIDAS GANHAVAM TRAÇADO, DELIMITAVAM-SE PARQUES E JARDINS URBANOS, SEPARANDO O PÚBLICO DO PRIVADO, E O INTERNO DO EXTERNO, RECARACTERANDO NA FORMAÇÃO DE BARRIOS PARA AS DIFERENTES CAMADAS SOCIAIS, SEPARANDO OPERÁRIOS DE PROPRIETÁRIOS (SCHER, 2010; DE ANGELIS, 2000).

conceitos

O TERMO CORREDORES VERDES OU GREENWAYS, É DEFINIDO PELOS AUTORES FRISCHENBRUNDER E PELLEGRINO (2006), OS QUAIS SÃO COMPOSTOS PELOS ESPAÇOS LINEARES QUE EXERCEM FUNÇÕES DE LIGAÇÃO ENTRE RESÍDUOS VERDES, PROTEÇÃO DE CÓRREGOS, PRESERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, CONTRIBUIÇÃO PARA ESCORRIMENTO PLUVIAL, E INSERÇÃO DA POPULAÇÃO COM ATIVIDADES DE LAZER, CONVÍVIO E INTEGRAÇÃO DO HOMEM COM A NATUREZA. OS QUAIS SÃO CONCEBIDOS PARA MOLRAR UMA NOVA FORMA URBANA, FORNECENDO UM URBANO MELHOR PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE.

REGENERAÇÃO URBANA

AS CICATRIZES CONTAM HISTÓRIAS. SÃO MARCAS DEIXADAS NA PELE MUITAS VEZES POR CONSEQUÊNCIA DE ALGUM ACIDENTE. A PERDA DA INTEGRIDADE DOS TECIDOS CAUSAM UM IMPACTO ESTÉTICO E QUEM AS CARREGA E PROVOCAM DIVERSAS MANEIRAS DE SE LIDAR COM ELAS. ALGUMAS VEZES PROCURAM COBRIR-LAS, OUTRAS VEZES, POR CARREGAREM A HISTÓRIA DE SUPERAÇÃO, SÃO ASSUMIDAS EM SUA NATUREZA. NO CONTEXTO URBANO A HISTÓRIA SE REPETE. AS CIDADES TAMBÉM CARREGAM CICATRIZES DEIXADAS POR ESTRUTURAS QUE CONTAM A HISTÓRIA E QUE MUITAS VEZES TRAZEM UM IMPACTO AO SEGREGAR O TECIDO URBANO ASSIM COMO, A HISTÓRIA DA LINHA FERREA. O INTERESSE EM ESTUDAR A REGIÃO DE VACARIA É PELA PROXIMIDADE COM A CIDADE, O AFETO COM ELA E A VIVÊNCIA COM OS ESPAÇOS QUE A CIDADE IMPÕE E COM A FALTA DELES. ASSIM OS CONHECIMENTOS OBTIDOS AO LONGO DO CURSO DESPERTARAM O INTERESSE POR ESPAÇOS DE QUALIDADE NO MEIO URBANO DESTA CIDADE. IMPOSSÍVEL FALAR SOBRE A LINHA FERREA SEM CONTAR A HISTÓRIA POR TRÁS DA CHEGADA DOS CARRIS NAS CIDADES. NO ULTIMO PARA A ÁREA, O QUE SE VÊ É UMA LINHA FINA E TORTUOSA QUE PERCORRE E PENETRA NA CIDADE COMO UMA CICATRIZ URBANA, AO QUE PARECE, ESTÁ SUPERADA E CONSIDERA DE SE ESCONDER ENTRE EDIFÍCIOS E DE SER ESQUECIDA. O SEQUINTE TRABALHO BUSCA POR MEIO DA ARQUITETURA E DO URBANISMO FORMAS DE RESGATAR A VIVÊNCIA DA LINHA FERREA DE VACARIA ATRAVÉS DE UM EIXO VERDE, A FIM DE TRANSFORMAR UM SÍMBOLO URBANO PARA A POPULAÇÃO VACARIENSE.



URBANO
VERDE
EVOLUÇÃO
HISTÓRIA
MOBILIDADE
TRANSFORMAÇÃO

OBJETIVO

A IDEIA CENTRAL DESTA TRABALHO É RECUPERAR O MEIO FÍSICO ENTRE AS MARGENS DA LINHA, ATRAVÉS DE UM PARQUE LINEAR VISANDO A PRESERVAÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE, A LIGAÇÃO DA ÁREA COM OUTROS BARRIOS DA CIDADE, TRAZENDO DESENVOLVIMENTO URBANO, CULTURAL, SOCIAL E ECONÔMICO, ATRAVÉS DA ELABORAÇÃO DO PROJETO QUE PROMOVA A EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS VOLTADOS PARA A INTEGRAÇÃO SOCIAL, EDUCACIONAL E LAZER, GERANDO ESPAÇOS DE CONVÍVIO.

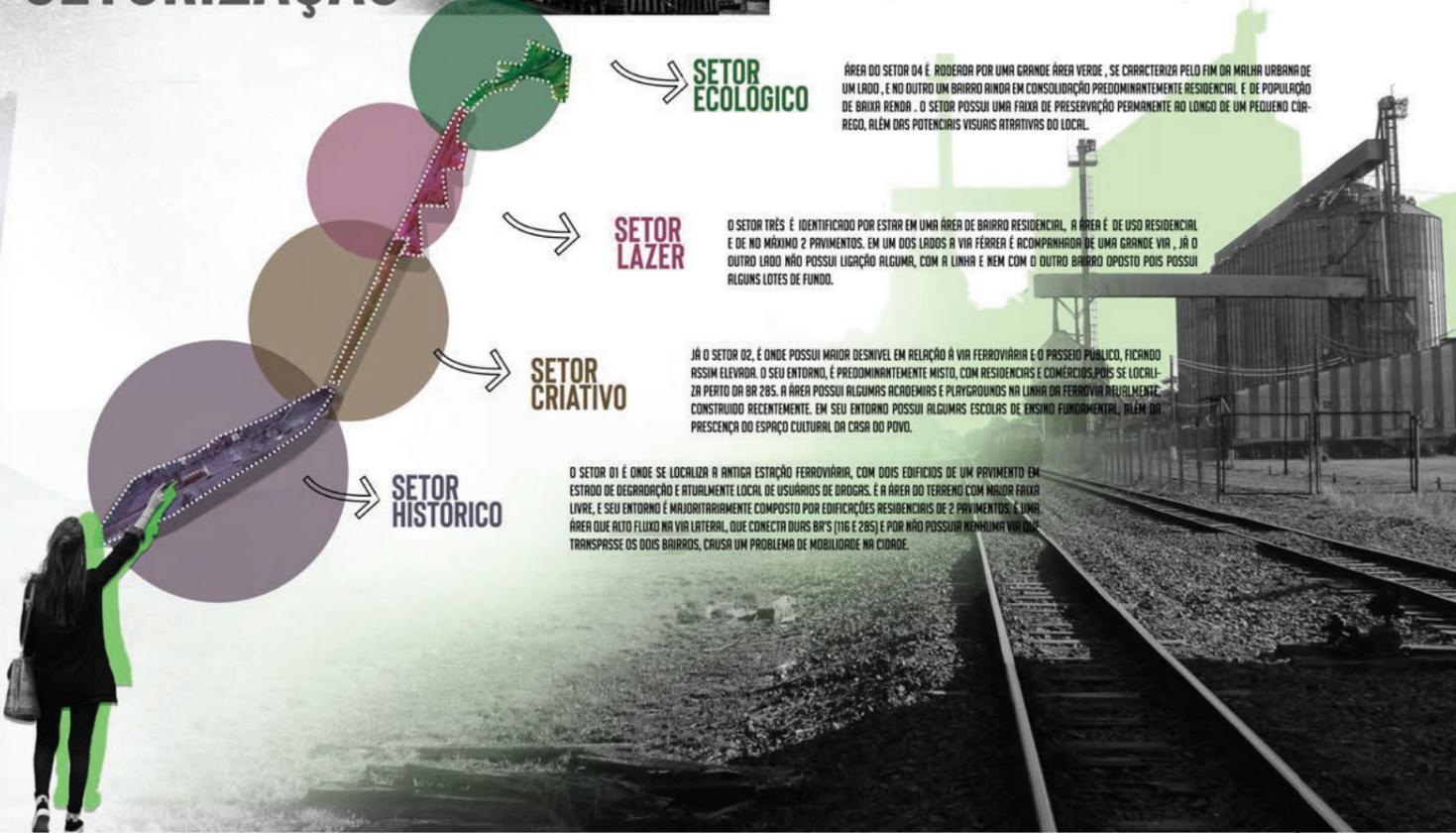


O PRESENTE TRABALHO TRATA DA QUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA, CIDADE COM CERCA DE 70 MIL HABITANTES, CORTADA POR DUAS RODOVIAS FEDERAIS E A LINHA DE TREM, ONDE ATUALMENTE ENCONTRA SE EM FUNCIONAMENTO, ONDE É VISTA COMO UMA BARREIRA FÍSICA QUE DIVIDE A CIDADE EM FRAGMENTOS, DELIMITANDO UM LOCAL QUE ENCONTRA-SE ABANDONADO, DEGRADADO E INSEGURO. VACARIA É A CIDADE ONDE PASSEI MINHA INFÂNCIA E ONDE MORA MINHA FAMÍLIA. O MOTIVO DE TELA ESCOLHIDO PARA SITUAR MEU TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO FOI O CONTATO QUE TENHO COM A CIDADE E A PERCEÇÃO DA NECESSIDADE DE ESPAÇOS DE LAZER E PÚBLICOS DE QUALIDADE. ACREDITO QUE UMA CIDADE DESENHADA COM ESPAÇOS LIVRES DE ACESSO PÚBLICO E COM CONSERVAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES É

JUSTIFICATIVA



SETORIZAÇÃO



SOLAR E VENTOS

TRAJETÓRIA SOLAR E OS VENTOS PREDOMINANTES DO NORTE.



SETOR ECOLÓGICO

ÁREA DO SETOR 04 É RODEADA POR UMA GRANDE ÁREA VERDE, SE CARACTERIZA PELO FIM DA MALHA URBANA EM UM LADO, E NO OUTRO UM BARRIO AINDA EM CONSOLIDAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL E DE POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA. O SETOR POSSUI UMA FAIXA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE AO LONGO DE UM PEQUENO CÓRREGO, ALÉM DAS POTENCIAIS VISUAIS ATRATIVAS DO LOCAL.

SETOR LAZER

O SETOR TRÊS É IDENTIFICADO POR ESTAR EM UMA ÁREA DE BARRIO RESIDENCIAL, A ÁREA É DE USO RESIDENCIAL E DE NO MÁXIMO 2 PAVIMENTOS. EM UM DOS LADOS A VIA FERREA É ACOMPANHADA DE UMA GRANDE VIA, JÁ O OUTRO LADO NÃO POSSUI LIGAÇÃO ALGUMA, COM A LINHA E NEM COM O OUTRO BARRIO OPOSTO POIS POSSUI ALGUNS LOTES DE FUNDO.

SETOR CRIATIVO

JÁ O SETOR 02, É ONDE POSSUI MAIOR DESNÍVEL EM RELAÇÃO À VIA FERROVIÁRIA E O PASSEIO PÚBLICO, FICANDO ASSIM ELEVADA. O SEU ENTORNO É PREDOMINANTEMENTE MISTO, COM RESIDÊNCIAS E COMÉRCIOS POIS SE LOCALIZA PERTO DA BR 285. A ÁREA POSSUI ALGUMAS ACADEMIAS E PLAYGROUNDS NA LINHA DA FERROVIA RECENTEMENTE CONSTRUÍDO RECENTEMENTE. EM SEU ENTORNO POSSUI ALGUMAS ESCOLAS DE ENSINO FUNDAMENTAL, ALÉM DA PRESENÇA DO ESPAÇO CULTURAL DA CASA DO POVO.

SETOR HISTÓRICO

O SETOR 01 É ONDE SE LOCALIZA A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, COM DOIS EDIFÍCIOS DE UM PAVIMENTO EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ATUALMENTE LOCAL DE USUÁRIOS DE DROGAS. E A ÁREA DO TERRENO COM MAIOR FAIXA LIVRE, E SEU ENTORNO É MAJORITARIAMENTE COMPOSTO POR EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS DE 2 PAVIMENTOS. É UMA ÁREA QUE ALTO FLUXO NA VIA LATERAL, QUE CONECTA DUAS BR'S (116 E 285) E POR NÃO POSSUIR NENHUMA VIA QUE TRANSPASSE OS DOIS BARRIOS, CAUSA UM PROBLEMA DE MOBILIDADE NA CIDADE.

Um breve passeio pela história

VACARIA, EM CASTELHANO, BAQUERIA, ERA O NOME DADO AS GRANDES EXTENSÕES DE CAMPOS NATURAIS, ONDE OS MISSIONÁRIOS JESUITAS DOS SETE POVOS DAS MISSÕES DEIXAVAM OS SEUS REBANHOS PARA SE CRIAREM SOLTOS. O MUNICÍPIO SERVIU DE PASSAGEM PARA OS TROPEZEIROS. OS QUAIS PROPORCIONARAM A VINDA DOS PRIMEIROS PIONADORES DO SERTÃO DE VACARIA. A FUNDAÇÃO DA CIDADE ESTÁ LIGADA À SUA CHEGADA, EM BUSCA DE GADO E TERRA E, TAMBÉM, AO ACHADO DE UMA IMAGEM DE NOSSA SENHORA, MARCADO POR GRANDE MISTÉRIO. NA PRIMEIRA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, O MUNICÍPIO JÁ SE FAZIA PRESENTE, INTEGRADO À SANTO ANTÔNIO DA PATULHA, COM O NOME DE FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA BA VACARIA. EM 1850, A VILA FOI ELEVADA À CATEGORIA DE CIDADE.



A HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA ONDE SE FORMIU, MAIS TARDE, A CIDADE DE VACARIA INICIOU-SE NO FIM DO SÉCULO XVII, COM O PROCESSO DE DEMARCAÇÃO E CRIAÇÃO DA BAQUERIA DE LOS PINARES PELOS JESUITAS E GUARANIS DAS MISSÕES DA BANDA OCIDENTAL, BEM COMO DA ORIENTAL, DO RIO URUGUA.

USUÁRIOS

PARA ENTENDER O PERFIL DO MORADOR É NECESSÁRIO ANALISAR EM SETORES A ÁREA DE ESTUDO. CADA SUBDISTRITO COM SUA FAIXA ETÁRIA. EM ANÁLISE, PODE-SE PERCEBER QUE MAJORITARIAMENTE A PRESENÇA É DE UM PÚBLICO ATIVO EM IDADE ADULTA, OS QUE UTILIZARIAM O ESPAÇO PELA PESQUISA DOS MORADORES DO ENTORNO. MAS SENDO ASSIM, É IMPORTANTE RESALTAR QUE O PROJETO É PENSADO PARA QUE TODAS AS IDADES POSSAM USUFRUIR DO ESPAÇO, SENDO DESENHADO PARA TODA A POPULAÇÃO VACARIENSE.

	POPULAÇÃO 70MIL		RELIGIÃO PREDOMINANTE CATÓLICA
	EXPECTATIVA DE VIDA 73 ANOS		ESCOLARIDADE ENSINO FUNDAMENTAL
	POBREZA 12.500		POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA 25%

Novos caminhos para a ferrovia

A ESTRADA DE FERRO EM VACARIA AINDA ESTÁ EM SEU FUNCIONAMENTO PARA TRANSPORTE DE CARGAS PARA REGIÕES DO RS, PRINCIPALMENTE TRANSPORTE DE GRãos. PARA VIABILIZAR A PROPOSTA DE UM PARQUE LINEAR PÚBLICO NA ÁREA, E QUE FOSSE UM ESPAÇO DESTINADO À ÁREA TURÍSTICA E AO LAZER DA POPULAÇÃO, É PROPOSTO UMA NOVA ROTA PARA A PASSAGEM DO TRILHO. A PREFEITURA JÁ POSSUI ESTUDOS PARA ISSO, NO ENTANTO NÃO POSSUEM DATAS PARA INICIAR ESSA EVOLUÇÃO, VISTO QUE O TRANSPORTE POR TRILHOS ESTÁ NO ENTENDEDO DA CIDADE CAUSANDO PROBLEMAS DE MOBILIDADE. ANALISANDO OS MAPAS DE EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO, A CIDADE SE DESENVOLVE EM DIREÇÃO NORDESTE FICANDO A ÁREA DA FERROVIA CADA VEZ MAIS ENCLAUSTRADA EM MEIO À MALHA URBANA. SENDO ASSIM A PROPOSTA EM NÍVEL ACADÊMICO, SERIA UMA NOTA ROTA PARA OS TRILHOS EM SENTIDO SUDESTE AO MAPA, FICANDO ASSIM AFRASTADO DA CIDADE E LONGE DO SENTIDO DE EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO.



DIAGNÓSTICOS



PROGRAMA

- ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO
- ÁREAS VERDES
- ESPAÇO GASTRONÔMICO
- ÁREA TURÍSTICA
- MUSEU MUNICIPAL
- BIBLIOTECA MUNICIPAL
- ESPAÇO PARA FEIRAS ITINERANTES
- ANFITEATRO
- ÁREA INFANTIL
- ESPAÇO ESPORTIVO
- CENTRO DE RECICLAGEM
- CICLOVIA E CIRCUITOS
- ESTACIONAMENTOS

FLUXOGRAMA



- ## SETORES
- LAZER
 - SERVIÇO
 - GASTRONÔMICO
 - CULTURAL
 - TURÍSTICO
 - AMBIENTAL
 - EVENTOS

PRÉ EXISTÊNCIAS



O EDIFÍCIO ESTÁ EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ABANDONADO. ANTIGAMENTE ERA UTILIZADO PELA ESTAÇÃO FÉRREA, MAS HOJE É SUBUTILIZADO POR USUÁRIOS DE DROGAS.

MÉTODO SWOT

FORÇAS

- ELEVADO POTENCIAL TURÍSTICO DA ÁREA E DA CIDADE.
- ROTAS TURÍSTICAS PRESENTES PRÓXIMAS A CIDADE.
- GRANDE ÁREA COMO VAZIO URBANO.
- POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA.
- PRESENÇA DE CIRCUITOS PRÓXIMOS QUE ATIVAM A REGIÃO.
- EXISTÊNCIA DE EVENTOS PRÓXIMOS A REGIÃO COM CARENÇA DE ESPAÇO ADEQUADO.
- LOCAL EXPRESSIVO DE GRANDE POTENCIAL PAISAGÍSTICO.
- VEGETAÇÃO NATIVA.
- PREDOMINÂNCIA DE RESIDÊNCIAS FAVORECENDO O CONVÍVIO SOCIAL.
- DEMANDA DE SERVIÇOS LOCAIS.
- ÁREA PARA EQUIPAMENTOS DE LAZER.
- CONSTRUÇÕES HISTÓRICAS.
- MELHORA DA CARACTERIZAÇÃO URBANA.

FRAQUEZAS

- INSEGURANÇA.
- TRÁFICO DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO NA ÁREA.
- VAZIO URBANO DE USO INADEQUADO.
- FRACA NOTORIEDADE DA REGIÃO COM POTENCIAL.
- SENSO COMUNITÁRIO SEGMENTADO.
- FALTA DE INFRAESTRUTURA.
- DESCONEXÃO COM BAIRROS.
- EDIFÍCIOS EM ABANDONO.
- DEGRADAÇÃO DA ÁREA.
- DESCASO COM ESPAÇOS PÚBLICOS.
- CONFLITOS ENTRE PEDESTRES E VEÍCULOS.
- ESPAÇOS OCIOSOS.
- FALTA DE DIVERSIDADE DE USOS.
- FALTA DE VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM.

OPORTUNIDADES

- CRIAR CONDIÇÕES DE ATRAÇÃO DA POPULAÇÃO.
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS ADEQUADOS.
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS DE LAZER A POPULAÇÃO.
- IMPLEMENTAÇÃO DE RECOLHIMENTO DE DADOS DA SOCIEDADE SOBRE SUAS NECESSIDADES EM RELAÇÃO À ÁREA.
- CRIAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS.
- CRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NECESSÁRIOS.
- APROVEITAMENTO DA PAISAGEM NATURAL.
- APROVEITAMENTO DOS ESPAÇOS ABERTOS PARA FOMENTAR O CONVÍVIO SOCIAL.
- POSSIBILITAR DIVERSIDADE DE USOS: INTEGRAÇÃO SOCIAL.
- GRANDE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS.
- MELHORIA DA IDENTIDADE VISUAL DA CIDADE.

AMEAÇAS

- INSUFICIÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DE OFERTAS TURÍSTICAS.
- PROSTITUIÇÃO E USO DE DROGAS.
- DESCASO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS.
- ACEITAÇÃO DA SOCIEDADE.
- POLUIÇÃO DO CÔRREGO.
- DETERIORIZAÇÃO DO LOCAL PELA FALTA DE VIGILÂNCIA.
- CONFLITO NA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES.
- FALTA DE MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS.
- ÁREAS OCIOSAS.



DIRETRIZES ESPECÍFICAS

SETOR HISTÓRICO

PROBLEMAS

- FALTA DE PERMEABILIDADE VISUAL.
- GRANDE VAZIO URBANO.
- MOBILIDADE DE ENTRE BAIRROS.
- DEPRADAÇÃO DOS EDIFÍCIOS.
- UTILIZADOS POR USUÁRIOS DE DROGAS.
- INSEGURANÇA NO ENTORNO.
- SBUTILIZAÇÃO DO ESPAÇO.
- FALTA DE ACESSIBILIDADE ENTRE BAIRROS OPPOSTOS.
- ALTO FLUXO DE VEÍCULOS.
- PRESENÇA DE RESIDÊNCIAS IRREGULARES.

POTENCIALIDADES

- PRESENÇA DOS EDIFÍCIOS DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA.
- GRANDE VAZIO URBANO.
- ALTO FLUXO DE VEÍCULOS.
- ROTA DE CIRCUITOS DE CAMINHADAS.
- ÁREA DE FAIXA LIVRE.
- UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE COMO PASSAGEM.
- PEQUENOS COMÉRCIOS PRÓXIMOS.

ESTRATÉGIAS

- ABRIR O ESPAÇO E PERMITIR O FLUXO DAS PESSOAS POR DENTRO DE TODO PARQUE.
- ÁREAS DE LAZER.
- ÁREAS DE ENCONTRO.
- ÁREA GASTRONÔMICA.
- REALOCAR O MUSEU MUNICIPAL.
- ESPAÇO DE FEIRAS ITINERANTES.
- ELIMINAR BARREIRAS FÍSICAS.

SETOR CRIATIVO

PROBLEMAS

- TOPOGRAFIA ACENTUADA.
- FALTA DE PERMEABILIDADE.
- ÁREA ESTREITA.
- FALTA DE DIÁLOGO ENTRE OS DOIS LADOS DA VIA.
- LOTES DE FUNDO DA ÁREA.
- POLUIÇÃO DO CÔRREGO.
- BARREIRAS FÍSICAS.

POTENCIALIDADES

- COMÉRCIO CRESCENTE.
- PROXIMIDADE COM A ÁREA CENTRAL.
- PROXIMIDADE COM ESCOLAS.
- ALTO FLUXO DE PESSOAS.
- TOPOGRAFIA EM EVIDÊNCIA.
- UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE PARA ALGUNS ESPORTES.

ESTRATÉGIAS

- ABERTURA DE VIAS PEATONAIS.
- ADEQUAÇÃO DAS VIAS E ACESSOS.
- ÁREAS DE LAZER.
- ÁREAS INFANTIS.

SETOR LAZER

PROBLEMAS

- LOTES DE FUNDO.
- DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS.
- AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE.
- PRESENÇA DO TRÁFICO DE DROGAS.
- INSEGURANÇA.
- POLUIÇÃO DO CÔRREGO.

POTENCIALIDADES

- PRESENÇA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE.
- ÁREA ATIVA DE PESSOAS.
- POTENCIAL VISUAL.
- UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE.
- CREAÇÃO DE PASSEIOS.
- ÁREAS ESPORTIVAS.
- RUAS PEATONAIS.
- ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO.
- RECUPERAR O MEIO AMBIENTE URBANO.
- IMPLEMENTAR ELEVAÇÃO DO PARQUE.

SETOR ECOLÓGICO

PROBLEMAS

- LOTES DE FUNDO.
- DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS.
- AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE.
- FALTA DE VITALIDADE.

POTENCIALIDADES

- PRESENÇA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE.
- POTENCIAL VISUAL.
- ÁREA VERDE.
- ÁREA DE PEDREIRA.
- CREAÇÃO DE PASSEIOS.
- ÁREAS ESPORTIVAS.
- RUAS PEATONAIS.
- ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO.
- CONEXÃO ENTRE BAIRROS ATRAVÉS DE RUAS.
- CENTRO ECOLÓGICO.



PERSPECTIVAS

CONEXÃO

MESCLA

DIFUSÃO

12 CRITÉRIOS PARA DETERMINAR UM BOM ESPAÇO PÚBLICO - JAN GEHL

01 Proteção Contra o tráfego
O PRIMEIRO PRINCÍPIO DOS AUTORES DINAMARQUESES CONSIDERA QUE AS CIDADES DEVEM OFERECER SEGURANÇA AOS PEDESTRES, PARA QUE POSSAM SE LOCOMOVER COM TOTAL SEGURANÇA PELAS RUAS, SEM TER A CONSTANTE PREOCUPAÇÃO DE QUE SERÃO ATINGIDOS POR UM VEÍCULO. ESTA PERSPECTIVA TAMBÉM SUGERE EDUCAR OS PEDESTRES A TER PRECAUÇÃO E ENSINÁ-LOS QUE NÃO EXISTEM MOTIVOS PARA TEMER O TRÂNSITO DE VEÍCULOS.

02 Segurança nas áreas públicas
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM SEGUROS E PERMITAM A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, É IMPORTANTE QUE EXISTA A POSSIBILIDADE DE REALIZAR ATIVIDADES NOTURNAS, UM REQUISITO ESSENCIAL PARA QUE AS PESSOAS SE SINTAM SEGURAS É CONTAR COM BOA ILUMINAÇÃO.

03 Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis
AS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS NEM SEMPRE SÃO AS MELHORES PARA SE REALIZAR ATIVIDADES AO AR LIVRE. POR ISSO, OS LUGARES PÚBLICOS DEVERIAM INCLUIR ÁREAS ADEQUADAS PARA PROTEGER-SE DO CALOR, DA CHUVA E DO VENTO, E EVITAR, ASSIM, UMA EXPERIÊNCIA SENSORIAL INCOMODA. SE CONSIDERARMOS QUE AS ÁREAS VERDES AJUDAM A ALIVIAR O CALOR, A POLUIÇÃO E OS RUIDOS, A SUA MULTIPLICAÇÃO EM ÁREAS URBANAS DEVERIA SER UMA MEDIDA INCENTIVADA PELOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS.

04 Espaços para caminhar
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS ATRAIAM PESSOAS A FIM DE CAMINHAR, É IMPORTANTE QUE ESTES APRESENTEM CERTAS CARACTERÍSTICAS EM TODA A SUA EXTENSÃO. NESTE SENTIDO, SE EXISTEM FACHADAS INTERESSANTES DE EDIFÍCIOS E SUPERFÍCIES REGULARES QUE GARANTAM O ACESSO A TODOS, ESTE CRITÉRIO SE CUMPRIRÁ EM TODA SUA TOTALIDADE. ALÉM DISSO, SE AS SUPERFÍCIES E OS ACESSOS SÃO ADEQUADOS, DEFICIENTES FÍSICOS TAMBÉM PODERÃO SE DESFRUTAR DESTES LOCAIS.

05 Espaços de permanência
O QUINTO CRITÉRIO PRESENTE NO LIVRO CONSIDERA QUE OS LUGARES PÚBLICOS DEVEM SER AGRADEÁVEIS PARA QUE AS PESSOAS POSSAM PERMANECER POR GRANDES INTERVALOS DE TEMPO E APRECIAR AS FACHADAS E PAISAGENS QUE A CIDADE OFERECE.

06 Ter onde sentar
AO PERCORRER ESPAÇOS PÚBLICOS QUE RECEBEM NUMEROSAS VISITAS, UM DOS ASPECTOS MAIS COMUNS É QUE A DISPONIBILIDADE DE ASSENTOS NÃO É SUFICIENTE. DEVE-SE AUMENTAR A QUANTIDADE DE MOBILIÁRIO URBANO NESTES ESPAÇOS PÚBLICOS. DESTA FORMA, NÃO APENAS SE ORGANIZA A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, MAS TAMBÉM SE ESTABELEÇAM AS FUNÇÕES DOS LUGARES, COMO PRODUTO DISSO, PODE-SE DESTINAR LUGARES PARA DESCANSO, LAZER, LEITURA, ETC.

07 Possibilidade de observar
EMBORA NEM SEMPRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM LUGARES AO AR LIVRE, O LIVRO ARGUMENTA QUE SE DEVE GARANTIR VISUAIS PARA PAISAGENS PARA QUE OS CIDADÃOS TENHAM POSSIBILIDADE DE CONTEMPLAR AS PERSPECTIVAS DA CIDADE.

08 Oportunidade de conversar
OS ESPAÇOS PÚBLICOS, ENTENDIDOS COMO LOCAIS DE LAZER E DE ENCONTRO, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO QUE CONVIDE E FOMENTE A INTERAÇÃO ENTRE AS PESSOAS. PARA QUE ISTO SEJA POSSÍVEL, DEVEM EXISTIR BAIXOS NÍVEIS DE RUÍDO QUE PERMITAM QUE AS PESSOAS POSSAM CONVERSAR SEM INTERRUPÇÕES. ASSIM, OS LUGARES PÚBLICOS NÃO DEVEM ESTAR PRÓXIMOS A LOCAIS COM RUIDOS DESAGRADEÁVEIS, COMO OS DE MOTORES DE VEÍCULOS.

09 Locais para exercitar
NOS ÚLTIMOS ANOS, AS PRAÇAS DE SANTIAGO (CHILE) VÊM INCLUINDO APARELHOS DE EXERCÍCIOS COM O OBJETIVO DE INCENTIVAR UM ESTILO DE VIDA MENOS SEDENTÁRIO E POR FIM, MAIS SAUDÁVEL. ESTA TENDÊNCIA PODERIA REPRESENTAR UMA PRIMEIRA TENTATIVA DE CUMPRIR COM ESTE CRITÉRIO QUE ESTABELECE QUE OS LOCAIS PÚBLICOS DEVEM GARANTIR O ACESSO A EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS A TODOS OS CIDADÃOS.

10 Escala humana
QUANDO SE CONSTRÓEM GRANDES OBRAS, O IDEAL É QUE SE GARANTA QUE OS CIDADÃOS POSSAM SE RELACIONAR COM ESTA NOVA INFRAESTRUTURA EM UMA ESCALA HUMANA, OU SEJA, AS DIMENSÕES NÃO SUPEREM AQUELO QUE ESTÁ AO ALCANCE DE UMA PESSOA COMUM. POR EXEMPLO, A CIDADE E SEUS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVERIAM SER CONSTITUÍDOS A PARTIR DE UMA ESCALA HUMANA, LEVANDO EM CONTA A PERSPECTIVA DOS OLHOS DAS PESSOAS.

11 Possibilidade de aproveitar o clima
NAS REGIÕES COM CLIMA MAIS EXTREMO, AS ATIVIDADES AO AR LIVRE TÊM DE SER LIMITADAS. PARA POTENCIALIZAR ESTAS ATIVIDADES, DEVEM SER CRIADOS ESPAÇOS PÚBLICOS QUE SE RELACIONEM COM O CLIMA E A TOPOGRAFIA DA CIDADE ONDE SERÃO CONSTRUÍDOS.

12 Boa experiência sensorial
OS PARQUES TÊM DE CONECTAR AS PESSOAS COM SEUS SENTIDOS A UM NÍVEL COMUMENTE INATINGÍVEL EM OUTROS ESPAÇOS URBANOS. PARA FOMENTAR ESSE VÍNCULO, OS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVEM CONTAR COM BONS ACESSOS E PONTOS DE ENCONTRO COM A NATUREZA, ATRAVÉS DA PRESENÇA DE ANIMAIS, CURSOS DE ÁGUA, ÁRVORES E OUTRAS PLANTAS. DO MESMO MODO, PARA ASSEGURAR QUE OS VISITANTES PERMANEÇAM MAIS TEMPO NO LUGAR, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO CÔMODO, QUE TENHA UM DESENHO E ACABAMENTO DE QUALIDADE E QUE ESTEJA FEITO COM BONS MATERIAIS.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

- 01 REVITALIZAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PARA MORADORES DE BAIXÍSSIMA RENDA A PARTIR DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROJETOS DE HABITAÇÃO SOCIAL PRESENTE NA PREFEITURA COM ADAPTAÇÃO A UMA MORADIA ADEQUADA, MODULAR E PREVENDO EXPANSÕES.
- 02 ESPAÇO INFANTIL COM PLAYGROUND E ESPAÇO DE DESCOBERTAS
- 03 REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO MUSEU MUNICIPAL E SEU ACERVO HISTÓRICO
- 04 ESPAÇO PARA PRÁTICA DE ESPORTES
- 05 ANFITEATRO ABERTO PARA RECEBER EVENTOS ARTÍSTICOS DO MUNICÍPIO
- 06 REVITALIZAÇÃO DE ANTIGO GALPAO PARA APOIO DE SERVIÇO
- 07 FEIRAS ITINERANTES
- 08 APOIO SERVIÇO AO GASTRONÔMICO
- 09 ESPAÇO GASTRONÔMICO
- 10 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO EM MEIO À ÁREA VERDE COM ESPREGUICADEIRAS E REDÁRIOS
- 11 PONTE/ VIADUTO REVITALIZADO EM MADEIRA LAMINADA
- 12 APROVEITANDO DA TOPOGRAFIA PARA CRIAR ESPAÇOS EM DIFERENTES NÍVEIS, DO PARQUE ELEVADO ÀS ÁREAS URBANAS CRIATIVAS AO NÍVEL DA RUA E PRÓXIMO DAS ESCOLAS
- 13 ESPAÇO DE SALAS AO AR LIVRE
- 14 VIADUTO REVITALIZADO TORNANDO O PARQUE SUSPENSO E EVITANDO O CONTRAFLUXO DE VEÍCULOS JUNTO COM PEDESTRES
- 15 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 16 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 17 ESPAÇO ESPORTIVO DE FUTEBOL, VOLEIBOL
- 18 ESPAÇO ESPORTIVO DE SKATE E BICICROSS
- 19 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 20 ESPAÇO INFANTIL E PLAYGROUNDS
- 21 TRILHA EM MEIO À ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE COM ESPAÇOS DE PARADA E PERMANÊNCIA
- 22 CENTRO DE RECICLAGEM E ESPAÇO PARA ESTUDOS AMBIENTAIS
- 23 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO E LAZER E PLATAFORMA URBANA
- 24 LAZER COM EXPANSÃO DO PEQUENO RIACHO



"Primeiro modelamos o cidade, depois éfor nos modelar" Jan Gehl

6KM CICLOVIA

VIADUTOS E VEÍCULOS

ESPORTES

INFANTIL

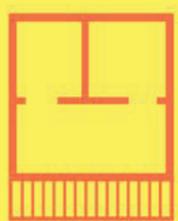
CONTEMPLAÇÃO

EQUIPAMENTOS

MOBILIDADE

PERTENCIMENTO

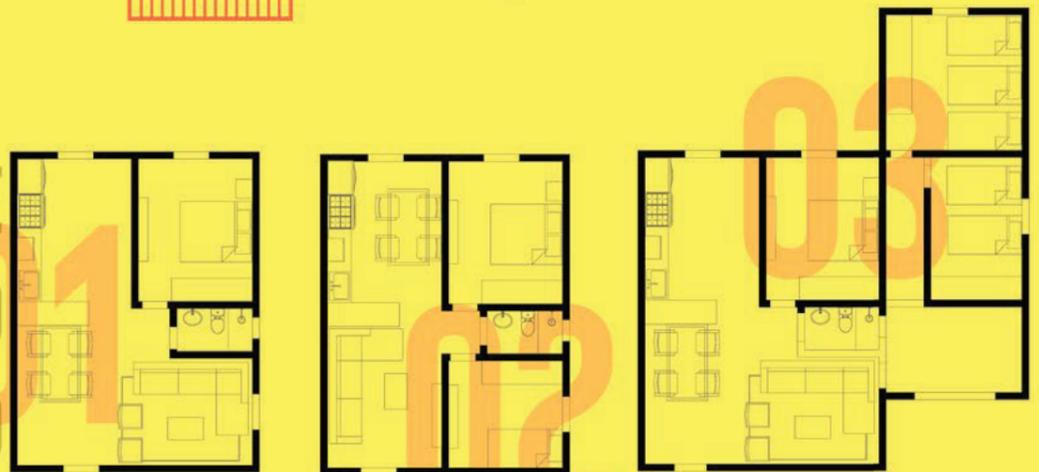
na cidade



COLLAR

HABITAÇÃO SOCIAL FLEXÍVEL E EVOLUTIVA

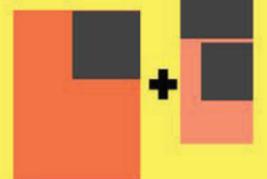
FLEXIBILIDADE
MODULAÇÃO
EVOLUÇÃO



1 DORMITÓRIO



2 DORMITÓRIOS



3 DORMITÓRIOS + COMÉRCIO

1. ORGANIZAÇÃO INTERNA DOS CÔMODOS

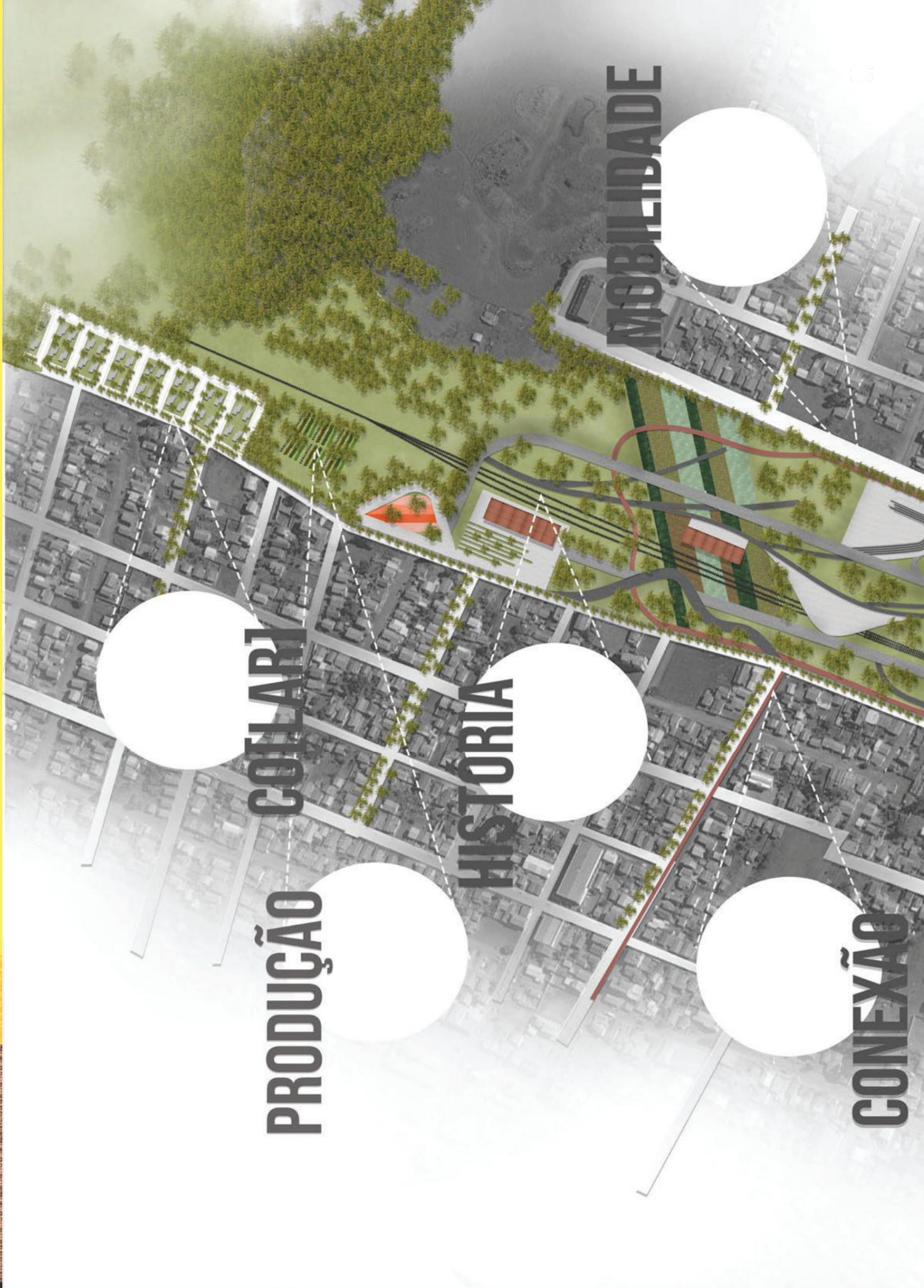
PARTINDO DA MALHA DE 3,50 X 4,0 M. DEFINIDA COMO BASE PARA A MODULAÇÃO. OS QUARTOS FORAM LOCALIZADOS NA FACHADA NOROESTE, PERMITINDO A ABERTURA DE JANELAS

2. MATERIAIS E REVESTIMENTOS.

ADOTANDO-SE COMPONENTES MODULARES DE FORMA A GARANTIR A DIVERSIDADE DE SOLUÇÕES E DE ESPAÇOS, CHEGOU-SE A UM RESULTADO QUE GARANTE QUALIDADE ESPACIAL SEM ELEVADOS CUSTOS. RACIONALIDADE DA CONSTRUÇÃO, DURABILIDADE E REAPROVEITAMENTO DOS MATERIAIS E POSSIBILIDADE DE EXPANSÃO FORAM ASPECTOS IMPORTANTES PARA AS DECISÕES PROJETUAIS.

3. EVOLUÇÃO NO TEMPO.

A CASA, ENTENDIDA COMO PROCESSO, PODE MODIFICAR-SE AO LONGO DO TEMPO DE ACORDO COM AS DEMANDAS FAMILIARES. EM UM DADO MOMENTO PODE OCORRER UMA PRIMEIRA EXPANSÃO, COM O ACRÉSCIMO DE UM CÔMODO PARA COMÉRCIO, E POSTERIORMENTE, COM O CRESCIMENTO DA FAMÍLIA, PODE-SE INCLUIR MAIS UM MÓDULO ESTRUTURAL PARA CRIAR UM NOVO QUARTO.



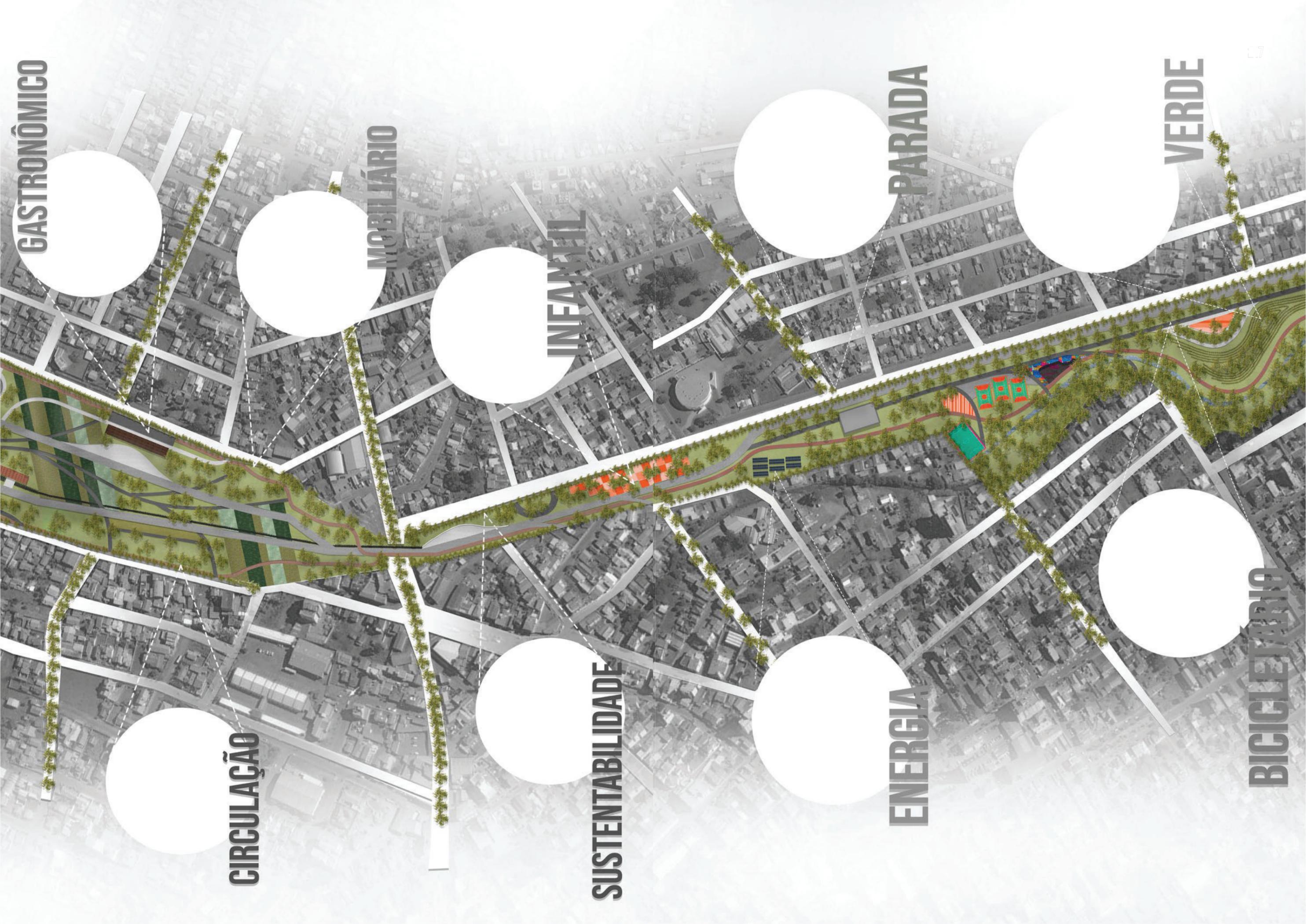
MOBILIDADE

COLLARI

HISTÓRIA

PRODUÇÃO

CONEXÃO



GASTRONÔMICO

MOBILIÁRIO

INFANTIL

PARADA

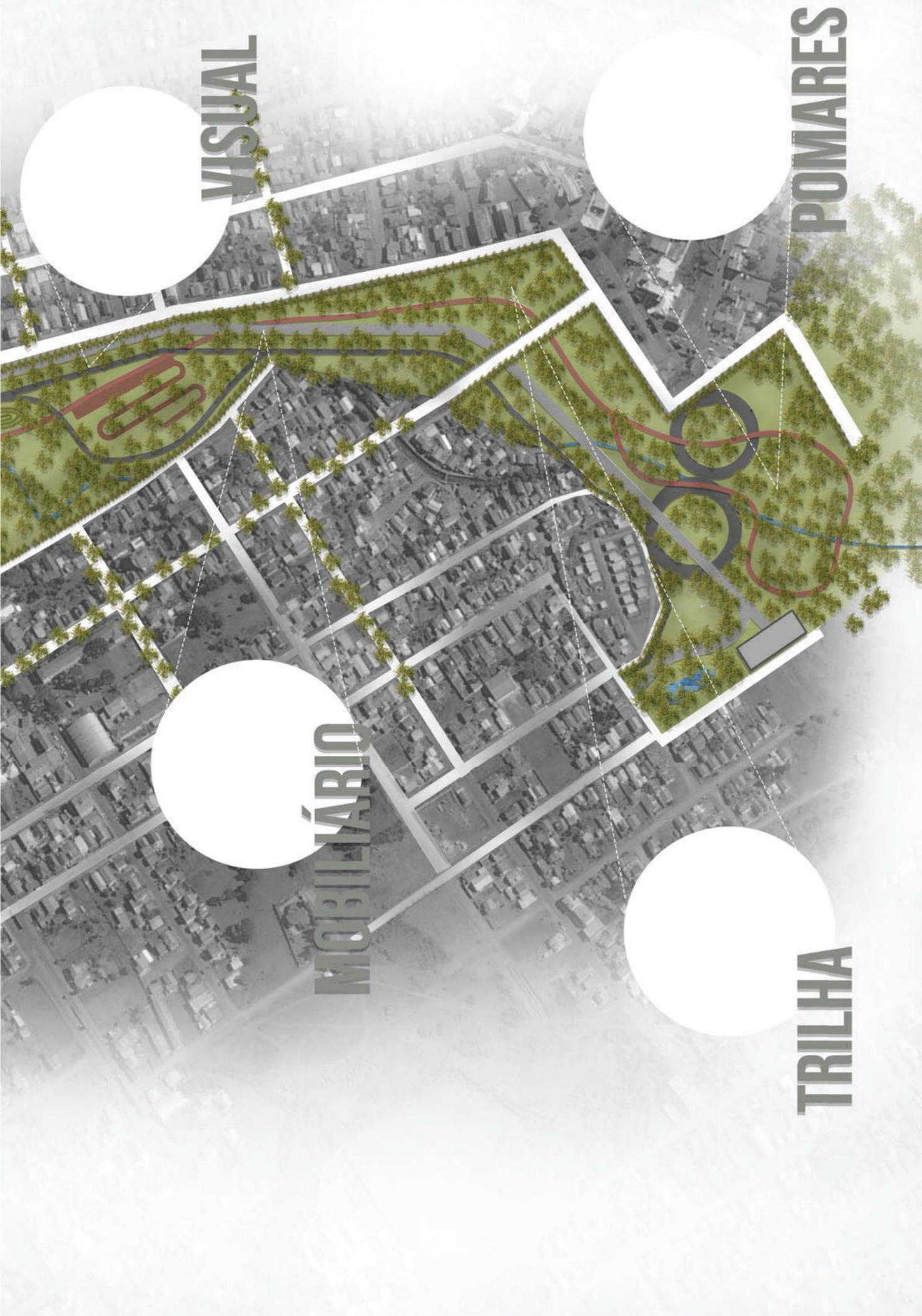
VERDE

CIRCULAÇÃO

SUSTENTABILIDADE

ENERGIA

BICICLETÁRIO

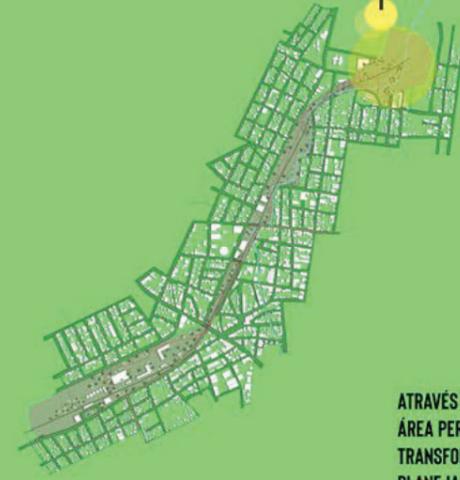


VISUAL

POMARES

MOBILIÁRIO

TRILHA



PARQUE PEDREIRA

RECUPERAÇÃO DA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

ATRAVÉS DE UMA SÉRIE DE TÉCNICAS REGENERATIVAS DE PROJETO, EM PARTICULAR AQUELAS DE CAPTAÇÃO DO FLUXO DE ÁGUA DA CHUVA, PRESERVAÇÃO DA ÁREA PERMANENTE E APROVEITAMENTO DA LUZ SOLAR, UM RIO QUE ERA ESQUECIDO, AGORA POTENCIALIZADO EM UM TERRENO URBANO DETERIORADO FORAM TRANSFORMADOS EM UM PARQUE QUE FUNCIONA COMO PARTE DA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA DA ÁREA QUE É COMO INÍCIO E FIM DE UM EIXO VERDE PLANEJADO EM ESCALA MUNICIPAL E QUE INCLUI MÚLTIPLOS SERVIÇOS DE ECOSISTEMA, A GESTÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, LIMPEZA DE ÁGUA E RECUPERAÇÃO DE HABITATS NATIVOS, BEM COMO A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO PÚBLICO AGRADÁVEL PARA O ENCONTRO.

A ESTRATÉGIA FOI CRIAR UMA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA BASEADA NA GESTÃO DE ÁGUAS, RECUPERAÇÃO DA MATA NATIVA, E TRANSFORMAR A ÁGUA EM UM AGENTE ATIVO NA REGENERAÇÃO DE UM ECOSISTEMA SAUDÁVEL PARA PROPORCIONAR SERVIÇOS CULTURAIS E NATURAIS QUE TRANSFORMARIAM UMA CIDADE INDUSTRIAL EM UM AMBIENTE HUMANO HABITÁVEL.

RECUPERAÇÃO
PRESERVAÇÃO



BANGGA 04



O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

TRILHAR VACARIA

Parque Linear Urbano



LATITUDE: 28° 30' 39" SUL, LONGITUDE: 50° 55' 47" OESTE.
CIDADE: VACARIA
ESTADO: RIO GRANDE DO SUL
ÁREA TOTAL DO TERRENO: 563.168M² / 56HA
ÁREA LINEAR DO TERRENO: 4KM DE EXTENSÃO



temática

NA GRÉCIA E NO IMPÉRIO ROMANO, O FÓRUM ERA O PRINCIPAL ESPAÇO PÚBLICO, POIS ERA O LOCAL DOS HOMENS LIVRES, A ELITE. OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA IDADE MÉDIA ERAM LOCALIZADOS À FRENTE DAS IGREJAS, PRINCIPAL INSTITUIÇÃO NA ÉPOCA. O PROCESSO DE ADENSAMENTO URBANO SE INICIA NO SÉCULO XVII, DESDE O FIM DA IDADE MÉDIA ATÉ A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL. IMPULSIONADO PELO DESENVOLVIMENTO DAS MÁQUINAS A VAPOR, E PELA EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DOS ESTADOS-NAÇÕES. AS NECESSIDADES SANITÁRIAS SE TORNARAM O CATALISADOR PARA A MUDANÇA DO MODO DE PLANEJAR. AS AVENIDAS CARREAVAM TRÁFICO, DELIMITAVAM-SE PRAÇAS E JARDINS URBANOS, SEPARANDO O PÚBLICO DO PRIVADO, E O INTERNO DO EXTERNO. ACHARRETIANDO NA FORMAÇÃO DE BARRIOS PARA AS DIFERENTES CAMADAS SOCIAIS, SEPARANDO OPERÁRIOS DE PROPRIETÁRIOS (JASCHER, 2010; DE ANGELOS 2000).

conceitos

O TERMO CORREDORES VERDES DO GREENWAYS, É DEFINIDO PELOS AUTORES FRISCHENBRUNNER E PELLEGRINO (2008). OS QUIAS SÃO COMPOSTOS PELOS ESPAÇOS LINEARES QUE EXERCEM FUNÇÕES DE LIGAÇÃO ENTRE RESÍDUOS VERDES, PROTEÇÃO DE CÓRREGOS, PRESERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, CONTRIBUIÇÃO PARA ESCURTIMENTO PLUVIAL, E INSERÇÃO DA POPULAÇÃO COM ATIVIDADES DE LAZER, CONVÍVIO E INTEGRAÇÃO DO HOMEM COM A NATUREZA. OS QUIAS SÃO CONCEBIDOS PARA MODAR UMA NOVA FORMA URBANA, FORNECENDO UM OMBRO MELHOR PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE.

REGENERAÇÃO URBANA

AS CICATRIZES CONTAM HISTÓRIAS. SÃO MARCOS DEIXADOS NA PELE MUITAS VEZES POR CONSEQUÊNCIA DE ALGUM ACIDENTE. A PERDA DA INTEGRIDADE DOS TECIDOS CAUSAM UM IMPACTO ESTÉTICO E QUEM AS CARREGA E PROVIDE DIVERSAS MANEIRAS DE SE LIDAR COM ELAS. ALGUMAS VEZES PROCURAM CORRIGI-LAS. OUTRAS VEZES, POR CARREGAREM A HISTÓRIA DE SUPERAÇÃO, SÃO ASSUMIDAS EM SUA NATUREZA. NO CONTEXTO URBANO A HISTÓRIA SE REPETE. AS CIDADES TAMBÉM CARREGAM CICATRIZES GERADAS POR ESTRUTURAS QUE CONTAM A HISTÓRIA E QUE MUITAS VEZES TRAZEM UM IMPACTO AO SEGREGAR O TECIDO URBANO ASSIM COMO A HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA. O INTERESSE EM ESTUDAR A REGIÃO DE VACARIA É PELA PROXIMIDADE COM A CIDADE, O AFETO COM ELA E A VIVÊNCIA COM OS ESPAÇOS QUE A CIDADE IMPÕE E COM A FALTA DELES. ASSIM OS CONHECIMENTOS OBTIDOS AO LONGO DO CURSO DESPERTARAM O INTERESSE POR ESPAÇOS DE QUALIDADE NO MEIO URBANO DESTA CIDADE. IMPOSSÍVEL FALAR SOBRE A LINHA FÉRREA SEM CITAR A HISTÓRIA POR TRÁS DA CHEGADA DOS CARRIS AS CIDADES. AO OLHAR PARA A ÁREA, O QUE SE VÊ É UMA LINHA FINA E TORTUOSA QUE PERCORRE E PENETRA A CIDADE COMO UMA CICATRIZ URBANA, AO QUE PARECE, ESTÁ SUFICIENTE E CONSCIENTE DE SE ESCONDER ENTRE EDIFÍCIOS E DE SE RESISTIR. O SEGUINTE TRABALHO BUSCA POR MEIO DA ARQUITETURA E DO URBANISMO FORMAR DE RESGATAR A VIVÊNCIA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA ATRAVÉS DE UM EIXO VERDE. A FIM DE TRANSFORMAR-LA EM SIMBOLO URBANO PARA A POPULAÇÃO VACARIENSE.



URBANO VERDE
EVOLUÇÃO
HISTÓRIA
MOBILIDADE
TRANSFORMAÇÃO

OBJETIVO

A IDEIA CENTRAL DESTA TRABALHO É RECUPERAR O MEIO FÍSICO ENTRE AS MARGENS DA LINHA, ATRAVÉS DE UM PARQUE LINEAR VISANDO A PRESERVAÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE, A LIGAÇÃO DA ÁREA COM OUTROS BARRIOS DA CIDADE, TRAZENDO DESENVOLVIMENTO URBANO, CULTURAL, SOCIAL E ECONÔMICO, ATRAVÉS DA ELABORAÇÃO DO PROJETO QUE PROMOVA A EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS VOLTADOS PARA A INTEGRAÇÃO SOCIAL, EDUCACIONAL E LAZER, GERANDO ESPAÇOS DE CONVÍVIO.



O PRESENTE TRABALHO TRATA DA QUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA, CIDADE COM CERCA DE 70 MIL HABITANTES, CORTADA POR DUAS RODOVIAS FEDERAIS E A LINHA DE TREM, ONDE ATUALMENTE ENCONTRA SE EM FUNCIONAMENTO, ONDE É VISTA COMO UMA BARREIRA FÍSICA QUE DIVIDE A CIDADE EM FRAGMENTOS, DELIMITANDO UM LOCAL QUE ENCONTRA-SE ABANDONADO, DEGRADADO E INSEGURO. VACARIA É A CIDADE ONDE PASSEI MINHA INFÂNCIA E ONDE MORO MINHA FAMÍLIA. O MOTIVO DE TELA ESCOLHIDO PARA SITUAR MEU TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO FOI O CONTATO QUE TENHO COM A CIDADE E A PERCEÇÃO DA NECESSIDADE DE ESPAÇOS DE LAZER E PÚBLICOS DE QUALIDADE. ACREDITO QUE UMA CIDADE DESENHADA COM ESPAÇOS LIVRES DE ACESSO PÚBLICO E COM CONSERVAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES É

JUSTIFICATIVA

SETORIZAÇÃO



SETOR ECOLÓGICO

ÁREA DO SETOR 04 É RODEADA POR UMA GRANDE ÁREA VERDE, SE CARACTERIZA PELO FIM DA MALHA URBANA DE UM LADO, E NO OUTRO UM BARRIO AINDA EM CONSOLIDAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL, E DE POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA. O SETOR POSSUI UMA FAIXA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE AO LONGO DE UM PEQUENO CÓRREGO, ALÉM DAS POTENCIAIS VISURAS ATRATIVAS DO LOCAL.

SETOR LAZER

O SETOR TRÊS É IDENTIFICADO POR ESTAR EM UMA ÁREA DE BARRIO RESIDENCIAL, A ÁREA É DE USO RESIDENCIAL E DE NO MÁXIMO 2 PAVIMENTOS. EM UM DOS LADOS A VIA FÉRREA É ACOMPANHADA DE UMA GRANDE VIA, JÁ O OUTRO LADO NÃO POSSUI LIGAÇÃO ALGUMA, COM A LINHA E NEM COM O OUTRO BARRIO OPOSTO POIS POSSUI ALGUNS LOTES DE FUNDO.

SETOR CRIATIVO

JÁ O SETOR 02, É ONDE POSSUI MAIOR DESNÍVEL EM RELAÇÃO À VIA FERROVIÁRIA E O PASSEIO PÚBLICO, FICANDO ASSIM ELEVADA. O SEU ENTORNO, É PREDOMINANTEMENTE MISTO, COM RESIDÊNCIAS E COMÉRCIOS. POIS SE LOCALIZA PERTO DA BR 285. A ÁREA POSSUI ALGUNS ACADEMIAS E PLAYGROUNDS NA LINHA DA FERROVIA RECENTEMENTE CONSTRUÍDO RECENTEMENTE. EM SEU ENTORNO POSSUI ALGUMAS ESCOLAS DE ENSINO FUNDAMENTAL, ALÉM DA PRESENÇA DO ESPAÇO CULTURAL DA CASA DO POVO.

SETOR HISTÓRICO

O SETOR 01 É ONDE SE LOCALIZA A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, COM DOIS EDIFÍCIOS DE UM PAVIMENTO EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ATUALMENTE LOCAL DE USUÁRIOS DE DROGAS. É A ÁREA DO TERRENO COM MAIOR FAIXA LIVRE, E SEU ENTORNO É MAJORITARIAMENTE COMPOSTO POR EDIFÍCIOS RESIDENCIAIS DE 2 PAVIMENTOS. É UMA ÁREA QUE ALTO FLUXO NA VIA LATERAL, QUE CONECTA DUAS BR'S (116 E 285) E POR NÃO POSSUIR NENHUMA VIA DE TRANSPORTE OS DOIS BARRIOS, CAUSA UM PROBLEMA DE MOBILIDADE NA CIDADE.

SOLAR E VENTOS

TRAJETÓRIA SOLAR E OS VENTOS PREDOMINANTES DO NORTE.



POPULAÇÃO
70 MIL



RELIGIÃO PREDOMINANTE
CATÓLICA



EXPECTATIVA DE VIDA
73 ANOS



ESCOLARIDADE
ENSINO FUNDAMENTAL



POBREZA
12.500



POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA
25%

Novos caminhos para a ferrovia

A ESTRADA DE FERRO DE VACARIA AINDA ESTÁ EM SEU FUNCIONAMENTO PARA TRANSPORTE DE CARGAS PARA REGIÕES DO RS, PRINCIPALMENTE TRANSPORTE DE GRãos. PARA VIBILIZAR O ESTUDO DA PROPOSTA DE UM PARQUE LINEAR PÚBLICO NA ÁREA, E QUE FOSSE UM ESPAÇO DESTINADO A ÁREA TURÍSTICA E AO LAZER DA POPULAÇÃO, É PROPOSTO UMA NOVA ROTA PARA A PASSAGEM DO TRILHO. A PREFEITURA JÁ POSSUI ESTUDOS PARA ISSO, NO ENTANTO NÃO POSSUEM DATAS PARA INICIAR ESSA EVOLUÇÃO, VISTO QUE O TRANSPORTE POR TRILHOS ESTÁ NO ENTERMEIO DA CIDADE CAUSANDO PROBLEMAS DE MOBILIDADE. ANALISANDO OS MAPAS DE EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO, A CIDADE SE DESENVOLVE EM DIREÇÃO NORDESTE FICANDO A ÁREA DA FERROVIA CADA VEZ MAIS ENCLAUSTRADA EM MEIO A MALHA URBANA. SENDO ASSIM A PROPOSTA EM NÍVEL ACADÊMICO, SERIA UMA NOVA ROTA PARA OS TRILHOS EM SENTIDO SUDESTE AO MAPA, FICANDO ASSIM AFASTADO DA CIDADE E LONGE DO SENTIDO DE EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO.

Um breve passeio pela história

VACARIA, EM CASTELHANO, BAQUERÍA, ERA O NOME DADO ÀS GRANDES EXTENSÕES DE CAMPOS NATURAIS, ONDE OS MISSIONÁRIOS JESUITAS DOS SETE POVOS DAS MISSÕES DEIXAVAM OS SEUS REBANHOS PARA SE CRIAREM SOZINHOS. O MUNICÍPIO SERVIU DE PASSAGEM PARA OS TROPEIROS, OS QUAIS PROPORCIONARAM A VINDA DOS PRIMEIROS POVOADORES DO SERTÃO DE VACARIA. A FUNDAÇÃO DA CIDADE ESTÁ LIGADA À SUA CHEGADA. EM BUSCA DE GADO E TERRA E, TAMBÉM, AO ACHADO DE UMA IMAGEM DE NOSSA SENHORA, MARCADO POR GRANDE MISTÉRIO, NA PRIMEIRA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, O MUNICÍPIO JÁ SE FAZIA PRESENTE, INTEGRADO A SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA, COM O NOME DE FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA DA VACARIA. EM 1850, A VILA FOI ELEVADA A CATEGORIA DE CIDADE.



A HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA ONDE SE FORMOU, MAIS TARDE, A CIDADE DE VACARIA INICIOU-SE NO FIM DO SÉCULO XVII, COM O PROCESSO DE DEMARCAÇÃO E CRIAÇÃO DA BAQUERIA DE LOS PINARES PELOS JESUITAS E GUARANÍS DAS MISSÕES DA BANDA OCIDENTAL, BEM COMO DA ORIENTAL, DO RIO URUGUA.

USUÁRIOS

PARA ENTENDER O PERFIL DO MORADOR É NECESSÁRIO ANALISAR EM SETORES A ÁREA DE ESTUDO, CADA SUBSTRITO COM SUA FAIXA ETÁRIA. EM ANÁLISE, PODE-SE PERCEBER QUE MAJORITARIAMENTE A PRESENÇA É DE UM PÚBLICO ATIVO EM IDADE ADULTA. OS QUE UTILIZARIAM O ESPAÇO PELA PESQUISA DOS MORADORES DO ENTORNO, MAS SENDO ASSIM, É IMPORTANTE RESALTAR QUE O PROJETO É PENSADO PARA QUE TODAS AS IDADES POSSAM USUFRUIR DO ESPAÇO, SENDO DESENHADO PARA TODA A POPULAÇÃO VACARIENSE.



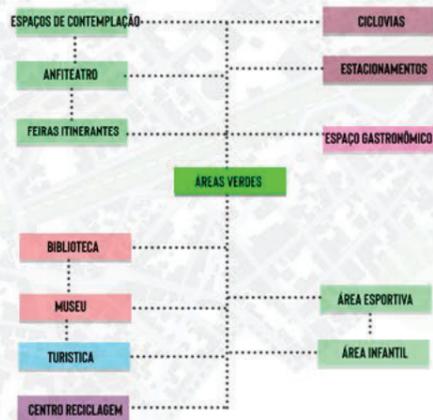
DIAGNÓSTICOS



PROGRAMA

- ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO
- ÁREAS VERDES
- ESPAÇO GASTRONÔMICO
- ÁREA TURÍSTICA
- MUSEU MUNICIPAL
- BIBLIOTECA MUNICIPAL
- ESPAÇO PARA FEIRAS ITINERANTES
- ANFITEATRO
- ÁREA INFANTIL
- ESPAÇO ESPORTIVO
- CENTRO DE RECICLAGEM
- CICLOVIA E CIRCUITOS
- ESTACIONAMENTOS

FLUXOGRAMA



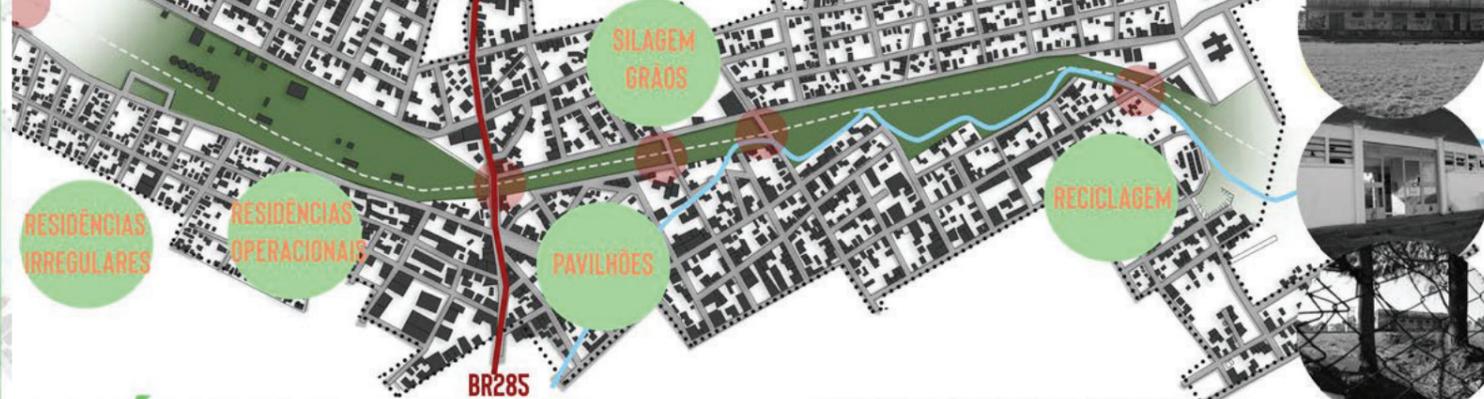
SETORES

- LAZER
- SERVIÇO
- GASTRONÔMICO
- CULTURAL
- TURÍSTICO
- AMBIENTAL
- EVENTOS

Aqui o passado aguarda o futuro.



PRÉ EXISTÊNCIAS



MÉTODO SWOT

FORÇAS

FRAQUEZAS

126

- ELEVADO POTENCIAL TURÍSTICO DA ÁREA E DA CIDADE.
- ROTAS TURÍSTICAS PRESENTES PRÓXIMAS A CIDADE.
- GRANDE ÁREA COMO VAZIO URBANO.
- POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA.
- PRESENÇA DE CIRCUITOS PRÓXIMOS QUE ATIVAM A REGIÃO.
- EXISTÊNCIA DE EVENTOS PRÓXIMOS A REGIÃO COM CARENÇA DE ESPAÇO ADEQUADO.
- LOCAL EXPRESIVO DE GRANDE POTENCIAL PAISAGÍSTICO.
- VEGETAÇÃO NATIVA.
- PREDOMINÂNCIA DE RESIDÊNCIAS FAVORECENDO O CONVÍVIO SOCIAL.
- DEMANDA DE SERVIÇOS LOCAIS.
- ÁREA PARA EQUIPAMENTOS DE LAZER.
- CONSTRUÇÕES HISTÓRICAS.
- MELHORA DA CARACTERIZAÇÃO URBANA.

- INSEGURANÇA.
- TRÁFICO DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO NA ÁREA.
- VAZIO URBANO DE USO INADEQUADO.
- FRACA NOTORIEDADE DA REGIÃO COM POTENCIAL.
- SENSO COMUNITÁRIO SEGMENTADO.
- FALTA DE INFRAESTRUTURA.
- DESCONEXÃO COM BAIRROS.
- EDIFÍCIOS EM ABANDONO.
- DEGRADAÇÃO DA ÁREA.
- DESCASO COM ESPAÇOS PÚBLICOS.
- CONFLITOS ENTRE PEDESTRES E VEÍCULOS.
- ESPAÇOS OCIOSOS.
- FALTA DE DIVERSIDADE DE USOS.
- FALTA DE VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM.

OPORTUNIDADES

AMEAÇAS

- CRIAR CONDIÇÕES DE ATRAÇÃO DA POPULAÇÃO.
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS ADEQUADOS.
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS DE LAZER A POPULAÇÃO.
- IMPLEMENTAÇÃO DE RECOLHIMENTO DE DADOS DA SOCIEDADE SOBRE SUAS NECESSIDADES EM RELAÇÃO À ÁREA.
- CRIAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS.
- CRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NECESSÁRIOS.
- APROVEITAMENTO DA PAISAGEM NATURAL.
- APROVEITAMENTO DOS ESPAÇOS ABERTOS PARA FOMENTAR O CONVÍVIO SOCIAL.
- POSSIBILITAR DIVERSIDADE DE USOS: INTEGRAÇÃO SOCIAL.
- GRANDE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS.
- MELHORIA DA IDENTIDADE VISUAL DA CIDADE.

- INSUFICIÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DE OFERTAS TURÍSTICAS.
- PROSTITUIÇÃO E USO DE DROGAS.
- DESCASO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS.
- ACEITAÇÃO DA SOCIEDADE.
- POLUIÇÃO DO CÓRREGO.
- DETERIORIZAÇÃO DO LOCAL PELA FALTA DE VIGILÂNCIA.
- CONFLITO NA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES.
- FALTA DE MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS.
- ÁREAS OCIOSAS.

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

SETOR HISTÓRICO

PROBLEMAS

- FALTA DE PERMEABILIDADE VISUAL DA ANTIGA ESTAÇÃO FERREA.
- MOBILIDADE DE ENTRE BAIRROS: UTILIZADOS POR USUÁRIOS DE DROGAS.
- INSEGURANÇA NO ENTORNO: SUBUTILIZAÇÃO DO ESPAÇO.
- FALTA DE ACESSIBILIDADE ENTRE BAIRROS OPOSTOS.
- ALTO FLUXO DE VEÍCULOS: PRECENSA DE RESIDÊNCIAS IRREGULARES.
- DIRETRIZES:** UTILIZAR O GRANDE ESPAÇO PARA ENCONTRO DA POPULAÇÃO: OCUPAR OS VAZIOS: PROMOVER A INTEGRAÇÃO ENTRE BAIRROS: VALORIZAR AS EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS.

POTENCIALIDADES:

- PRECENSA DOS EDIFÍCIOS DA ANTIGA ESTAÇÃO FERREA: GRANDE VAZIO URBANO.
- ALTO FLUXO DE VEÍCULOS: ROTA DE CIRCUITOS DE CAMINHADAS: ÁREA DE FAIXA LIVRE: UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE COMO PASSAGEM: PEQUENOS COMÉRCIOS PRÓXIMOS.
- ESTRATÉGIAS:** ABRIR O ESPAÇO E PERMITIR O FLUXO DAS PESSOAS POR DENTRO DE TODO O PARQUE: ÁREAS DE LAZER: ÁREAS DE ENCONTRO: ÁREA GASTRONÔMICA: REALOCAR O MUSEU MUNICIPAL: ESPAÇO DE FEIRAS ITINERANTES: ELIMINAR BARREIRAS FÍSICA.

SETOR CRIATIVO

PROBLEMAS

- TOPOGRAFIA ACENTUADA: FALTA DE PERMEABILIDADE: ÁREA ESTREITA: FALTA DE DIÁLOGO ENTRE OS DOIS LADOS DA VIA: LOTES DE FUNDO DA ÁREA: POLUIÇÃO DO CÓRREGO: BARREIRAS FÍSICAS.
- DIRETRIZES:** PROMOVER PERMEABILIDADE: APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA: URBANIZAÇÃO DA REGIÃO: QUALIFICAR A REGIÃO: ELEVACÃO DO PARQUE COMO VIAS PEATONAIS.

POTENCIALIDADES:

- COMERCIO CRESCENTE: PROXIMIDADE COM A ÁREA CENTRAL: PROXIMIDADE COM ESCOLAS: ALTO FLUXO DE PESSOAS: TOPOGRAFIA EM EVIDÊNCIA: UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE PARA ALGUNS ESPORTES.
- ESTRATÉGIAS:** ABERTURA DE VIAS PEATONAIS: ADEQUAÇÃO DAS VIAS E ACESSOS: ÁREAS DE LAZER: ÁREAS INFANTIS.

SETOR LAZER

PROBLEMAS

- LOTES DE FUNDO: DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS: AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE.
- PRESENÇA DO TRÁFICO DE DROGAS: INSEGURANÇA: POLUIÇÃO DO CÓRREGO.
- DIRETRIZES:** PROMOVER PERMEABILIDADE: APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA: QUALIFICAR A ÁREA: CRIAR INTERESSES NA ÁREA.

POTENCIALIDADES:

- PRECENSA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE: ÁREA ATIVA DE PESSOAS: POTENCIAL VISUAL: UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE.
- ESTRATÉGIAS:** CRIAÇÃO DE PASSEIOS: ÁREAS ESPORTIVAS: RUAS PEATONAIS: ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO: RECUPERAR O MEIO AMBIENTE URBANO: IMPLEMENTAR ELEVACÃO DO PARQUE.

SETOR ECOLÓGICO

PROBLEMAS

- LOTES DE FUNDO: DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS: AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE: FALTA DE VITALIDADE.
- DIRETRIZES:** PROMOVER PERMEABILIDADE: APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA: QUALIFICAR A ÁREA: CRIAR INTERESSES NA ÁREA: SE APROPRIAR DAS VISUAIS.

POTENCIALIDADES:

- PRECENSA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE: POTENCIAL VISUAL: ÁREA VERDE: ÁREA DE PEDREIRA.
- ESTRATÉGIAS:** CRIAÇÃO DE PASSEIOS: ÁREAS ESPORTIVAS: RUAS PEATONAIS: ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO: CONEXÃO ENTRE BAIRROS ATRAVÉS DE RUAS: CENTRO ECOLÓGICO.



PERSPECTIVAS

CONEXÃO

MESCLA

DIFUSÃO

12 CRITÉRIOS PARA DETERMINAR UM BOM ESPAÇO PÚBLICO - JAN GEHL

01 Proteção Contra o tráfego
O PRIMEIRO PRINCÍPIO DOS AUTORES DINAMARQUESES CONSIDERA QUE AS CIDADES DEVEM OFERECER SEGURANÇA AOS PEDESTRES. PARA QUE POSSAM SE LOCOMOVER COM TOTAL SEGURANÇA PELAS RUAS, SEM TER A CONSTANTE PREOCUPAÇÃO DE QUE SERÃO ATINGIDOS POR UM VEÍCULO. ESTA PERSPECTIVA TAMBÉM SUGERE EDUCAR OS PEDESTRES A TER PRECAUÇÃO E ENSINA-LOS QUE NÃO EXISTEM MOTIVOS PARA TEMER O TRÂNSITO DE VEÍCULOS.

02 Segurança nas espaços públicos
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM SEGUROS E PERMITAM A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, É IMPORTANTE QUE EXISTA A POSSIBILIDADE DE REALIZAR ATIVIDADES NOTURNAS. UM REQUISITO ESSENCIAL PARA QUE AS PESSOAS SE SINTAM SEGURAS É CONTAR COM BOA ILUMINAÇÃO.

03 Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis
AS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS NEM SEMPRE SÃO AS MELHORES PARA SE REALIZAR ATIVIDADES AO AR LIVRE. POR ISSO, OS LUGARES PÚBLICOS DEVERIAM INCLUIR ÁREAS ADEQUADAS PARA PROTEGER-SE DO CALOR, DA CHUVA E DO VENTO, E EVITAR, ASSIM, UMA EXPERIÊNCIA SENSORIAL INCOMODA. SE CONSIDERARMOS QUE AS ÁREAS VERDES AJUDAM A ALIVIAR O CALOR, A POLUIÇÃO E OS RUÍDOS, A SUA MULTIPLICAÇÃO EM ÁREAS URBANAS DEVERIA SER UMA MEDIDA INCENTIVADA PELOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS.

04 Espaços para caminhar
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS ATRAIAM PESSOAS A FIM DE CAMINHAR, É IMPORTANTE QUE ESTES APRESENTEM CERTAS CARACTERÍSTICAS EM TODA A SUA EXTENSÃO. NESTE SENTIDO, SE EXISTEM FACHADAS INTERESSANTES DE EDIFÍCIOS E SUPERFÍCIES REGULARES QUE GARANTAM O ACESSO A TODOS, ESTE CRITÉRIO SE CUMPRIRÁ EM TODA SUA TOTALIDADE. ALÉM DISSO, SE AS SUPERFÍCIES E OS ACESSOS SÃO ADEQUADOS, DEFICIENTES FÍSICOS TAMBÉM PODERÃO SE DESFRUTAR DESTES LOCAIS.

05 Espaços de permanência
O QUINTO CRITÉRIO PRESENTE NO LIVRO CONSIDERA QUE OS LUGARES PÚBLICOS DEVEM SER AGRADÁVEIS PARA QUE AS PESSOAS POSSAM PERMANECER POR GRANDES INTERVALOS DE TEMPO E Apreciar AS FACHADAS E PAISAGENS QUE A CIDADE OFERECE.

06 Ser onde ventar
AO PERCORRER ESPAÇOS PÚBLICOS QUE RECEBEM NUMEROSAS VISITAS, UM DOS ASPECTOS MAIS COMUNS É QUE A DISPONIBILIDADE DE ASSENTOS NÃO É SUFICIENTE. DEVE-SE AUMENTAR A QUANTIDADE DE MOBILIÁRIO URBANO NESTES ESPAÇOS PÚBLICOS. DESTA FORMA, NÃO APENAS SE ORGANIZA A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, MAS TAMBÉM SE ESTABELECEM AS FUNÇÕES DOS LUGARES. COMO PRODUTO DISSO, PODE-SE DESTINAR LUGARES PARA DESCANSO, LAZER, LEITURA, ETC.

07 Possibilidade de observar
EMBORA NEM SEMPRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM LUGARES AO AR LIVRE, O LIVRO ARGUMENTA QUE SE DEVE GARANTIR VISUAIS PARA PAISAGENS PARA QUE OS CIDADÃOS TENHAM POSSIBILIDADE DE CONTEMPLAR AS PERSPECTIVAS DA CIDADE.

08 Oportunidade de conversar
OS ESPAÇOS PÚBLICOS, ENTENDIDOS COMO LOCAIS DE LAZER E DE ENCONTRO, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO QUE CONVIDE E FOMENTE A INTERAÇÃO ENTRE AS PESSOAS. PARA QUE ISTO SEJA POSSÍVEL, DEVEM EXISTIR BAIXOS NÍVEIS DE RUÍDO QUE PERMITAM QUE AS PESSOAS POSSAM CONVERSAR SEM INTERRUPÇÕES. ASSIM, OS LUGARES PÚBLICOS NÃO DEVEM ESTAR PRÓXIMOS A LOCAIS COM RUÍDOS DESAGRADÁVEIS, COMO OS DE MOTORES DE VEÍCULOS.

09 Locais para exercitar
NOS ÚLTIMOS ANOS, AS PRAÇAS DE SANTIAGO (CHILE) VÊM INCLUINDO APARELHOS DE EXERCÍCIOS COM O OBJETIVO DE INCENTIVAR UM ESTILO DE VIDA MENOS SEDENTÁRIO E POR FIM, MAIS SAUDÁVEL. ESTA TENDÊNCIA PODERIA REPRESENTAR UMA PRIMEIRA TENTATIVA DE CUMPRIR COM ESTE CRITÉRIO QUE ESTABELECE QUE OS LOCAIS PÚBLICOS DEVEM GARANTIR O ACESSO À EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS A TODOS OS CIDADÃOS.

10 Escala humana
QUANDO SE CONSTRÓEM GRANDES OBRAS, O IDEAL É QUE SE GARANTA QUE OS CIDADÃOS POSSAM SE RELACIONAR COM ESTA NOVA INFRAESTRUTURA EM UMA ESCALA HUMANA, OU SEJA, AS DIMENSÕES NÃO SUPEREM AQUELO QUE ESTÁ AO ALCANCE DE UMA PESSOA COMUM. POR EXEMPLO, A CIDADE E SEUS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVERIAM SER CONSTITUÍDOS A PARTIR DE UMA ESCALA HUMANA, LEVANDO EM CONTA A PERSPECTIVA DOS OLHOS DAS PESSOAS.

11 Possibilidade de aproveitar o clima
NAS REGIÕES COM CLIMA MAIS EXTREMO, AS ATIVIDADES AO AR LIVRE TÊM DE SER LIMITADAS. PARA POTENCIALIZAR ESTAS ATIVIDADES, DEVEM SER CRIADOS ESPAÇOS PÚBLICOS QUE SE RELACIONEM COM O CLIMA E A TOPOGRAFIA DA CIDADE ONDE SERÃO CONSTRUÍDOS.

12 Boa experiência sensorial
OS PARQUES TÊM DE CONECTAR AS PESSOAS COM SEUS SENTIDOS A UM NÍVEL COMUMENTE INATINGÍVEL EM OUTROS ESPAÇOS URBANOS. PARA FOMENTAR ESSE VÍNCULO, OS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVEM CONTAR COM BONS ACESSOS E PONTOS DE ENCONTRO COM A NATUREZA, ATRAVÉS DA PRESENÇA DE ANIMAIS, CURSOS DE ÁGUA, ÁRVORES E OUTRAS PLANTAS. DO MESMO MODO, PARA ASSEGURAR QUE OS VISITANTES PERMANEÇAM MAIS TEMPO NO LUGAR, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO CÔMODO, QUE TENHA UM DESIGN E APARTEAMENTO DE QUALIDADE E QUE ESTEJA FEITO COM BONS MATERIAIS.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

- 01 REVITALIZAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PARA MORADORES DE BAIXÍSSIMA RENDA A PARTIR DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROJETOS DE HABITAÇÃO SOCIAL PRESENTE NA PREFEITURA COM ADAPTAÇÃO À UMA MORADIA ADEQUADA, MODULAR E PREVENDO EXPANSÕES.
- 02 ESPAÇO INFANTIL COM PLAYGROUND E ESPAÇO DE DESCOBERTAS
- 03 REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO MUSEU MUNICIPAL E SEU ACERVO HISTÓRICO
- 04 ESPAÇO PARA PRÁTICA DE ESPORTES
- 05 ANFITEATRO ABERTO PARA RECEBER EVENTOS ARTÍSTICOS DO MUNICÍPIO
- 06 REVITALIZAÇÃO DE ANTIGO GALPÃO PARA APOIO DE SERVIÇO
- 07 FEIRAS ITINERANTES
- 08 APOIO SERVIÇO AO GASTRONÔMICO
- 09 ESPAÇO GASTRONÔMICO
- 10 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO EM MEIO À ÁREA VERDE COM ESPREGUIÇADEIRAS E REDÁRIOS
- 11 PONTE/VIADUTO REVITALIZADO EM MADEIRA LAMINADA
- 12 APROVEITANDO DA TOPOGRAFIA PARA CRIAR ESPAÇOS EM DIFERENTES NÍVEIS, DO PARQUE ELEVADO À ESPAÇOS LÚDICOS CRIATIVOS AO NÍVEL DA RUA E PRÓXIMO DAS ESCOLAS
- 13 ESPAÇO DE SALAS AO AR LIVRE
- 14 VIADUTO REVITALIZADO TORNANDO O PARQUE SUSPENSO E EVITANDO O CONTRAFIUXO DE VEÍCULOS JUNTO COM PEDESTRES
- 15 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 16 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 17 ESPAÇO ESPORTIVO DE FUTEBOL, VOLEIBOL
- 18 ESPAÇO ESPORTIVO DE SKATE E BICICLOS
- 19 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 20 ESPAÇO INFANTIL E PLAYGROUNDS
- 21 TRILHA EM MEIO À ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMITE COM ESPAÇOS DE PARADA E PERMANÊNCIA
- 22 CENTRO DE RECICLAGEM E ESPAÇO PARA ESTUDOS AMBIENTAIS
- 23 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO E LAZER E PLATAFORMA URBANA
- 24 LAZER COM EXPANSÃO DO PEQUENO RIACHO



"Primeiro nos deformamos a cidade, depois é for nos deformar"
Jan Gehl

6KM CICLOVIA

VIADUTOS E VEÍCULOS

ESPORTES

INFANTIL

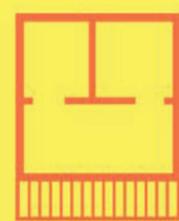
CONTEMPLAÇÃO

EQUIPAMENTOS

MOBILIDADE

PERTENCIMENTO
a cidade

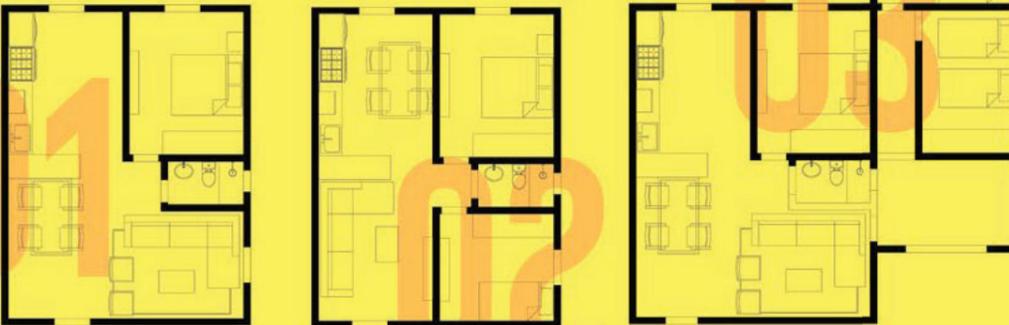




COLLAR

HABITAÇÃO SOCIAL FLEXÍVEL E EVOLUTIVA

FLEXIBILIDADE
MODULAÇÃO
EVOLUÇÃO



- 1. ORGANIZAÇÃO INTERNA DOS CÔMIDOS**
PARTINDO DA MALHA DE 3,50 X 4,0 M, DEFINIDA COMO BASE PARA A MODULAÇÃO. OS QUARTOS FORAM LOCALIZADOS NA FACHADA NOROESTE, PERMITINDO A ABERTURA DE JANELAS
- 2. MATERIAIS E REVESTIMENTOS.**
ADOTANDO-SE COMPONENTES MODULARES DE FORMA A GARANTIR A DIVERSIDADE DE SOLUÇÕES E DE ESPAÇOS, CHEGOU-SE A UM RESULTADO QUE GARANTE QUALIDADE ESPACIAL SEM ELEVADOS CUSTOS. RACIONALIDADE DA CONSTRUÇÃO, DURABILIDADE E REAPROVEITAMENTO DOS MATERIAIS E POSSIBILIDADE DE EXPANSÃO FORAM ASPECTOS IMPORTANTES PARA AS DECISÕES PROJETUAIS.
- 3. EVOLUÇÃO NO TEMPO.**
A CASA, ENTENDIDA COMO PROCESSO, PODE MODIFICAR-SE AO LONGO DO TEMPO DE ACORDO COM AS DEMANDAS FAMILIARES. EM UM DADO MOMENTO PODE OCORRER UMA PRIMEIRA EXPANSÃO, COM O ACRÉSCIMO DE UM CÔMODO PARA COMÉRCIO, E POSTERIORMENTE, COM O CRESCIMENTO DA FAMÍLIA, PODE-SE INCLUIR MAIS UM MÓDULO ESTRUTURAL PARA CRIAR UM NOVO QUARTO.



As feiras podem ser montadas e desmontadas a cada evento ou dia da feira que ocorre uma vez por semana. O espaço amplo possibilita diversos layouts e conta com um apoio de materiais no antigo pavilhão restaurado.

Estrutura básica de paletes e madeira reflorestada tratada com facilidade de montagem e transporte e fechamento em lona translúcida.



Viver em um ambiente insalubre e que não proporciona condições de habitabilidade necessárias são as características das residências irregulares da linha férrea.

A casa é entendida como um processo de evolução de acordo com as demandas das famílias. Por isso o Colar é uma casa baseada em módulos, pensada especialmente para a área em estudo.



Remeter ao passado através de um vagão literário, para que a comunidade possa trocar, doar e aproveitar o tempo no meio da literatura.

Cultivada em ambiente coletivo as hortas urbanas trazem o benefício de estar em um espaço público. Gerando economia e alimento para as pessoas mais pobres do entorno onde está inserida.



A ciclovia proposta irá percorrer os principais pontos da cidade entre trabalho e lazer, beneficiando a mobilidade através do ciclismo, proporcionando as pessoas que possam usufruir do espaço que a cidade oferece por completo, reduzindo números de tráfego de automóveis e outros veículos com a finalidade também, e gerar qualidade de vida através de um exercício físico com segurança.



PRODUÇÃO COLIAR

HISTÓRIA

CONEXÃO



Os espaços infantis foram pensados para que fosse criado uma atmosfera lúdica e de entretenimento as crianças, assim como também espaços para sentar e ficar para ser usado pelos acompanhantes, além de servirem como espaços educativos e para aulas ao ar livre.

Lúdico

Os mobiliários urbanos para a proposta foram adaptados a cada espaço do parque, assim o mobiliário se modifica conforme o uso, com espaços de leituras cobertos para uma estada maior, bancos modulares que conseguem diversificar a forma de se unir, e grandes bancos para poder reunir.



CIRCULAÇÃO

Conexões

Calçadas foram ampliadas para criar a conexão direta do passeio público com o convite as pessoas a entrarem no parque. As que estão localizadas no entorno imediato com 4m, piso podotátil, e faixa de serviço para a área arborizada e de manutenção com jardins de chuva

SUSTENTABILIDADE



As biovaletas foram criadas nos passeios públicos a fim de captar toda a água da chuva que se deposita pela vegetação. Funcionando como um jardim de chuva utilizando a água para uso em todo o parque.

Gestão Urbana



Módulo Base - Parte de um módulo de bicicletário integrado ao espaço de parklet para ser utilizado em duas vagas de estacionamentos.

BICICLETÁRIO

A plataforma de bicicletários foi pensada para ser utilizada em pontos estratégicos na cidade, preferencialmente na área central. O módulo possui estrutura metálica com capacidade para a fixação de bicicletas com segurança, proporcionando que a comunidade possa utilizar da ciclovia para o transporte ao trabalho de uma maneira saudável e segura.



o módulo pode ser acrescentado a medida da necessidade, assim como o exemplo dois, que conta com um sanitário público e o espaço superior utilizado



ESPAÇOS



ENERGIA

A captação de energia solar fotovoltaica é uma das estratégias de sustentabilidade aplicadas ao projeto. O espaço que se tem livre na área foi aproveitado para a colocação e toda a energia captada será utilizada na iluminação do parque.



As paradas de ônibus serão em estrutura metálica para fácil montagem e transporte, além da forma pura e simples presente que brinca com a palavra "BUS" fazendo parte de sua estrutura.

PARADA

VISUAL

Os totens informativos e placas de informações seguem o padrão do esquema, em estilo puro, com linhas retas e feito em madeira de reflorestamento tratada com letras em auto relevo.



CENTRO

MOBILIÁRIO

O mobiliário linear em alguns locais do parque remetem a antiga linha férrea, linhas retas e puras que transpassam formando bancos menores e maiores, para reuniões de grupos ou para uma pessoa somente.



Preservação

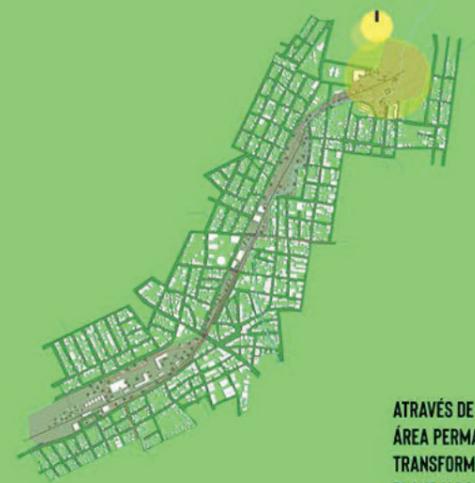
A trilha passa em meio a área de preservação permanente, reflorestada onde é possível encontrar placas de sinalização e identificação das espécies.



ESC. 1/350

PARQUE PEDREIRA

RECUPERAÇÃO DA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE



ATRAVÉS DE UMA SÉRIE DE TÉCNICAS REGENERATIVAS DE PROJETO, EM PARTICULAR AQUELAS DE CAPTAÇÃO DO FLUXO DE ÁGUA DA CHUVA, PRESERVAÇÃO DA ÁREA PERMANENTE E APROVEITAMENTO DA LUZ SOLAR, UM RIO QUE ERA ESQUECIDO, AGORA POTENCIALIZADO EM UM TERRENO URBANO DETERIORADO FORAM TRANSFORMADOS EM UM PARQUE QUE FUNCIONA COMO PARTE DA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA DA ÁREA QUE É COMO INÍCIO E FIM DE UM EIXO VERDE PLANEJADO EM ESCALA MUNICIPAL E QUE INCLUI MÚLTIPLOS SERVIÇOS DE ECOSISTEMA, A GESTÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, LIMPEZA DE ÁGUA E RECUPERAÇÃO DE HABITATS NATIVOS, BEM COMO A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO PÚBLICO AGRADÁVEL PARA O ENCONTRO.

A ESTRATÉGIA FOI CRIAR UMA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA BASEADA NA GESTÃO DE ÁGUAS E RECUPERAÇÃO DA MATA NATIVA, E TRANSFORMAR A ÁGUA EM UM AGENTE ATIVO NA REGENERAÇÃO DE UM ECOSISTEMA SAUDÁVEL PARA PROPORCIONAR SERVIÇOS CULTURAIS E NATURAIS QUE TRANSFORMARIAM UMA CIDADE INDUSTRIAL EM UM AMBIENTE HUMANO HABITÁVEL.

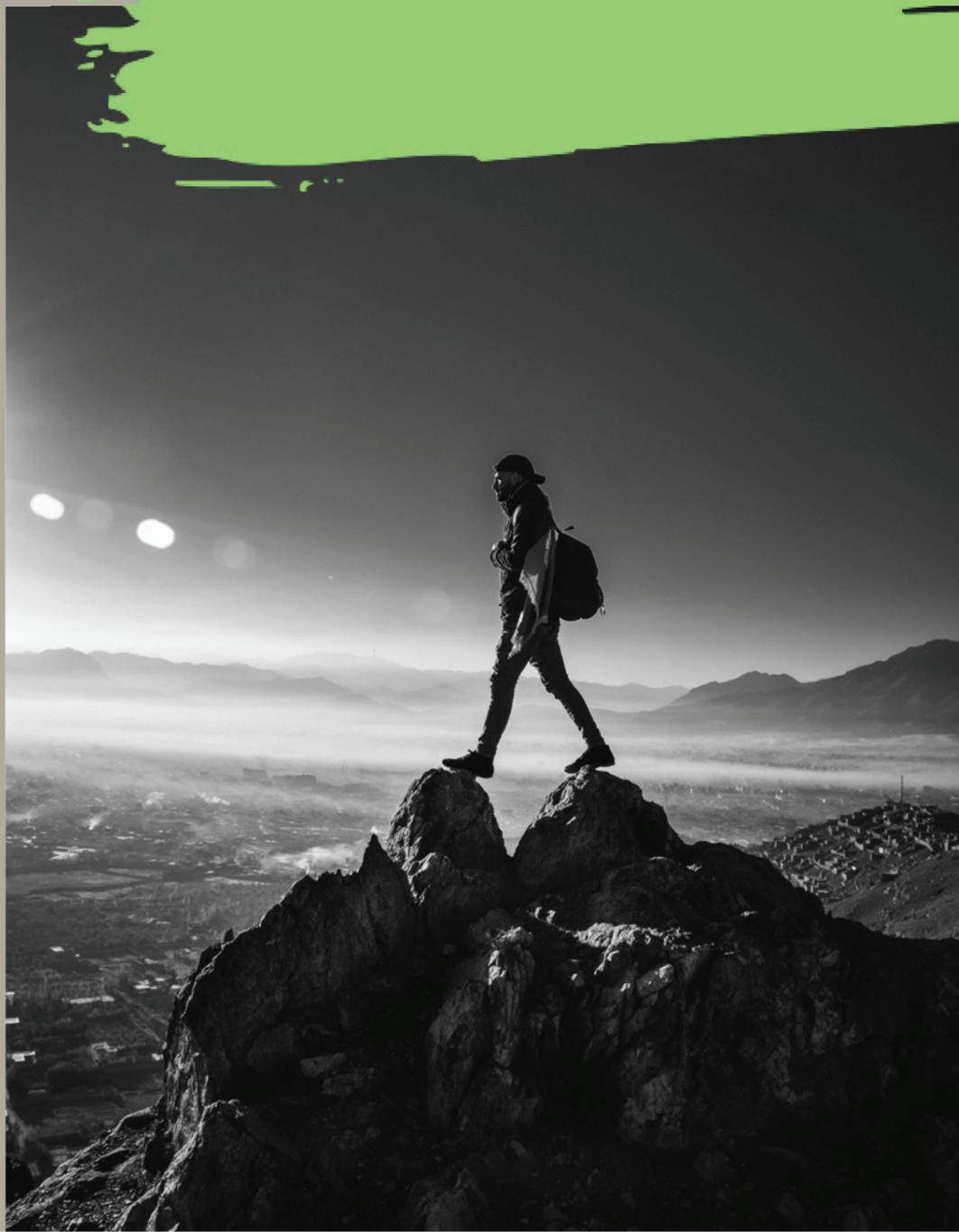


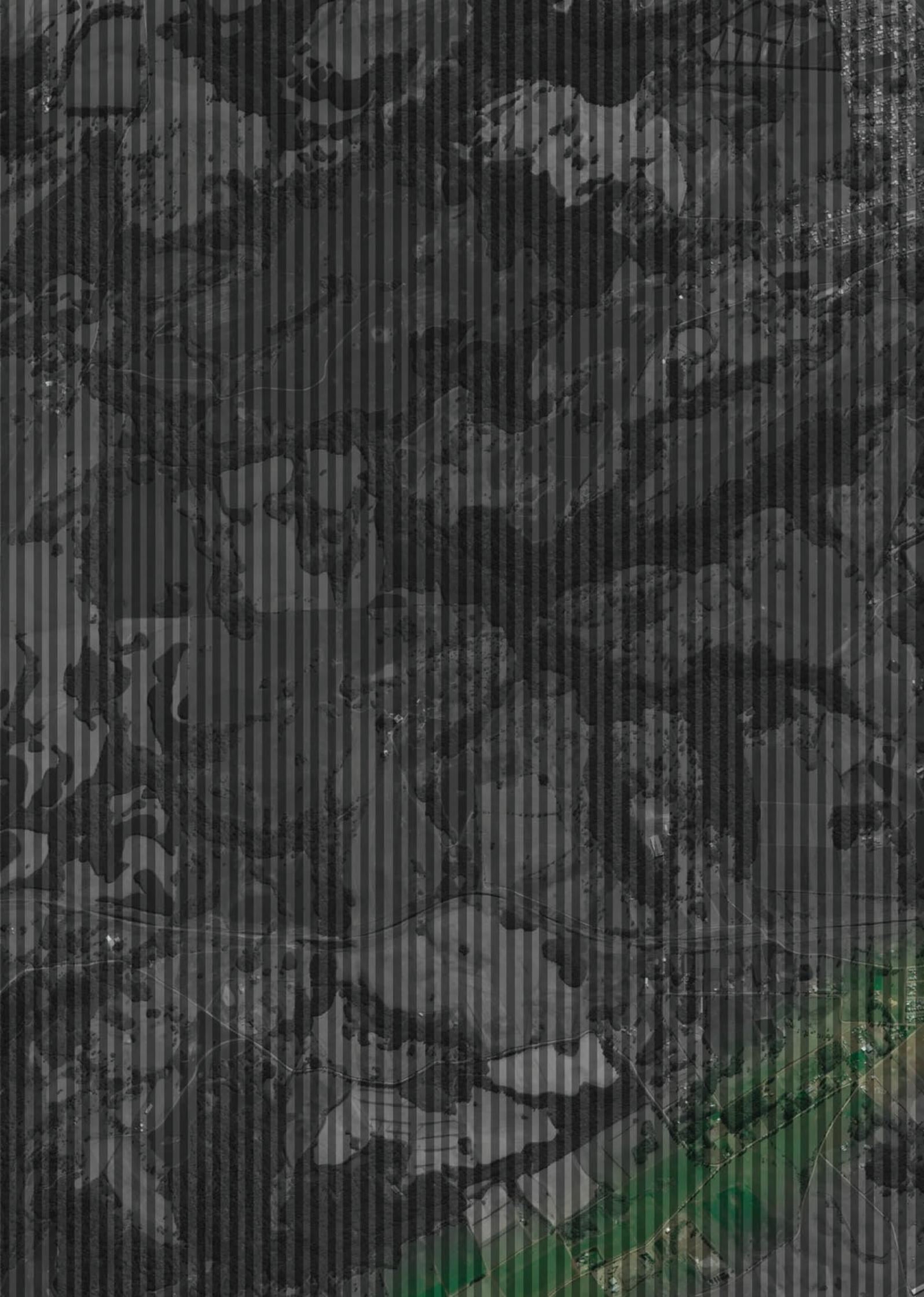
ISTO NÃO

É

O FIM DA

LINHA ...





O CAMINHO DO TREM COMO REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

TRILHAR VACARIA

Parque Linear Urbano



LATITUDE: 28° 30' 39" SUL, LONGITUDE: 50° 55' 47" OESTE.
CIDADE: VACARIA
ESTADO: RIO GRANDE DO SUL
ÁREA TOTAL DO TERRENO: 563.166M² / 56HA
ÁREA LINEAR DO TERRENO: 4KM DE EXTENSÃO



temática

NA GRÉCIA E NO IMPÉRIO ROMANO, A ÁGORA E O FÓRUM ERAM OS PRINCIPAIS ESPAÇOS PÚBLICOS, POIS ERAM OS LOCAIS DOS HOMENS LIVRES, A ELITE. OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA IDADE MÉDIA ERAM LOCALIZADOS E FRENTE AS IGREJAS, PRINCIPAL INSTITUIÇÃO NA ÉPOCA. O PROCESSO DE ADENSAMENTO URBANO SE INICIA NO SÉCULO XVIII, DESDE O FIM DA IDADE MÉDIA ATÉ A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL, IMPULSIONADO PELO DESENVOLVIMENTO DAS MÁQUINAS A VAPOR, E PELA EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DOS ESTADOS-NAÇÕES. AS NECESSIDADES SANITÁRIAS SE TORNARAM O GATILHO PARA A MUDANÇA DO MODO DE PLANEJAR. AS AVENIDAS GANHARAM TRAÇADO, DELIMITARAM-SE PRAÇAS E JARDINS URBANOS, SEPARANDO O PÚBLICO DO PRIVADO, E O INTERNO DO EXTERNO, ACARRETANDO NA FORMAÇÃO DE BAIROS PARA AS DIFERENTES CAMADAS SOCIAIS, SEPARANDO OPERÁRIOS DE PROPRIETÁRIOS (ASCHER, 2010; DE ANGELIS, 2000).

conceitos

O TERMO CORREDORES VERDES OU GREENWAYS, É DEFINIDO PELOS AUTORES FRISCHENBRUNDER E PELLEGRINO (2006), OS QUAIS SÃO COMPOSTOS PELOS ESPAÇOS LINEARES QUE EXERCEM FUNÇÕES DE LIGAÇÃO ENTRE RESÍDUOS VERDES, PROTEÇÃO DE CÓRREGOS, PRESERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, CONTRIBUIÇÃO PARA ESCORRIMENTO PLUVIAL, E INSERÇÃO DA POPULAÇÃO COM ATIVIDADES DE LAZER, CONVÍVIO E INTEGRAÇÃO DO HOMEM COM A NATUREZA, OS QUAIS SÃO CONCEBIDOS PARA MOLDAR UMA NOVA FORMA URBANA, FORNECENDO UM QUADRO MELHOR PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE.

REGENERAÇÃO URBANA

AS CICATRIZES CONTAM HISTÓRIAS, SÃO MARCAS DEIXADAS NA PELE MUITAS VEZES POR CONSEQUÊNCIA DE ALGUM ACIDENTE. A PERDA DA INTEGRIDADE DOS TECIDOS CAUSAM UM IMPACTO ESTÉTICO E QUEM AS CARREGA E PROVOKA DIVERSAS MANEIRAS DE SE LIDAR COM ELAS. ÀS VEZES PROCURAM CORRIGI-LAS, OUTRAS VEZES, POR CARREGAREM A HISTÓRIA DE SUPERÇÃO, SÃO ASSUMIDAS EM SUA NATUREZA. NO CONTEXTO URBANO A HISTÓRIA SE REPETE. AS CIDADES TAMBÉM CARREGAM CICATRIZES GERADAS POR ESTRUTURAS QUE CONTAM A HISTÓRIA E QUE MUITAS VEZES TRAZEM UM IMPACTO AO SEGREGAR O TECIDO URBANO ASSIM COMO: A HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA. O INTERESSE EM ESTUDAR A REGIÃO DE VACARIA É PELA PROXIMIDADE COM A CIDADE, O AFETO COM ELA E A VIVÊNCIA COM OS ESPAÇOS QUE A CIDADE IMPÕE E COM A FALTA DELES. ASSIM OS CONHECIMENTOS OBTIDOS AO LONDO DO CURSO DESPERTARAM O INTERESSE POR ESPAÇOS DE QUALIDADE NO MEIO URBANO DESTA CIDADE. IMPOSSÍVEL FALAR SOBRE A LINHA FÉRREA SEM CITAR A HISTÓRIA POR TRÁS DA CHEGADA DOS CARROS AS CIDADES. NO OLHAR PARA A ÁREA, O QUE SE VÊ É UMA LINHA FINA E TORTUOSA QUE PERCOIPE E PENETRA A CIDADE COMO UMA CICATRIZ URBANA, AO QUE PARECE, ESTÁ SUBCINDO E CAUSADA DE SE ESCONDER ENTRE EDIFÍCIOS E DE SER ESQUECIDO. O SEQUINTE TRABALHO BUSCA POR MEIO DA ARQUITETURA E DO URBANISMO FORMOS DE RESGATAR A VIVÊNCIA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA ATRAVÉS DE UM EIXO VERDE, A FIM DE TRANSFORMÁ-LO EM SÍMBOLO URBANO PARA A POPULAÇÃO VACARENSE.

OBJETIVO

A IDEIA CENTRAL DESTA TRABALHO É RECUPERAR O MEIO FÍSICO ENTRE AS MARGENS DA LINHA, ATRAVÉS DE UM PARQUE LINEAR VISANDO A PRESERVAÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE, A LIGAÇÃO DA ÁREA COM OUTROS BAIROS DA CIDADE, TRAZENDO DESENVOLVIMENTO URBANO, CULTURAL, SOCIAL E ECONÔMICO, ATRAVÉS DA ELABORAÇÃO DO PROJETO QUE PROMOVA A EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS VOLTADOS PARA A INTEGRAÇÃO SOCIAL, EDUCACIONAL E LAZER, GERANDO ESPAÇOS DE CONVÍVIO.



O PRESENTE TRABALHO TRATA DA QUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DA LINHA FÉRREA DE VACARIA, CIDADE COM CERCA DE 70 MIL HABITANTES, CORTADA POR DUAS RODOVIAS FEDERAIS E A LINHA DE TREM, ONDE ATUALMENTE ENCONTRA SE EM FUNCIONAMENTO, ONDE É VISTA COMO UMA BARREIRA FÍSICA QUE DIVIDE A CIDADE EM FRAGMENTOS, DELIMITANDO UM LOCAL QUE ENCONTRA-SE ABANDONADO, DEGRADADO E INSEGURO. VACARIA É A CIDADE ONDE PASSEI MINHA INFÂNCIA E ONDE MORA MINHA FAMÍLIA. O MOTIVO DE TELA ESCOLHIDO PARA SITUAR MEU TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO FOI O CONTATO QUE TENHO COM A CIDADE E A PERCEPÇÃO DA NECESSIDADE DE ESPAÇOS DE LAZER E PÚBLICOS DE QUALIDADE. ACREDITO QUE UMA CIDADE DESENHADA COM ESPAÇOS LIVRES DE ACESSO PÚBLICO E COM CONSERVAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES É

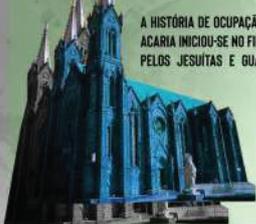
JUSTIFICATIVA

URBANO
VERDE
EVOLUÇÃO
HISTÓRIA
MOBILIDADE
TRANSFORMAÇÃO



Um breve passeio pela história

VACARIA, EM CASTELHANO, BAQUERIA, ERA O NOME DADO ÀS GRANDES EXTENSÕES DE CAMPOS NATURAIS, ONDE OS MISSIONÁRIOS JESUITAS DOS SETE POVOS DAS MISSÕES DEIXAVAM OS SEUS REBANHOS PARA SE CRIAREM SOLTOS. O MUNICÍPIO SERVIU DE PASSAGEM PARA OS TROPEIROS, OS QUAIS PROPORCIONARAM A VINDA DOS PRIMEIROS POVOADORES DO SERTÃO DE VACARIA. A FUNDAÇÃO DA CIDADE ESTÁ LIGADA À SUA CHEGADA, EM BUSCA DE GADO E TERRA E, TAMBÉM, AO ACHADO DE UMA IMAGEM DE NOSSA SENHORA, MARCADO POR GRANDE MISTÉRIO, NA PRIMEIRA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. O MUNICÍPIO JÁ SE FAZIA PRESENTE, INTEGRADO À SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA, COM O NOME DE FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA DA VACARIA. EM 1850, A VILA FOI ELEVADA À CATEGORIA DE CIDADE.



A HISTÓRIA DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA ONDE SE FORMOU, MAIS TARDE, A CIDADE DE VACARIA INICIOU-SE NO FIM DO SÉCULO XVII, COM O PROCESSO DE DEMARCAÇÃO E CRIAÇÃO DA BAQUERIA DE LOS PINARES PELOS JESUITAS E GUARANIS DAS MISSÕES DA BANDA OCIDENTAL, BEM COMO DA ORIENTAL, DO RIO URUGUAI

USUÁRIOS

PARA ENTENDER O PERFIL DO MORADOR É NECESSÁRIO ANALISAR EM SETORES A ÁREA DE ESTUDO, CADA SUBDISTRITO COM SUA FAIXA ETÁRIA. EM ANÁLISE, PODE-SE PERCEBER QUE MAJORITARIAMENTE A PRESENÇA É DE UM PÚBLICO ATIVO EM IDADE ADULTA, OS QUE UTILIZARIAM O ESPAÇO PELA PESQUISA DOS MORADORES DO ENTORNO, MAS SENDO ASSIM, É IMPORTANTE RESALTAR QUE O PROJETO É PENSADO PARA QUE TODAS AS IDADES POSSAM USUFRUIR DO ESPAÇO, SENDO DESENHADO PARA TODA A POPULAÇÃO VACARIENSE.

	POPULAÇÃO 70MIL		RELIGIÃO PREDOMINANTE CATÓLICA
	EXPECTATIVA DE VIDA 73 ANOS		ESCOLARIDADE ENSINO FUNDAMENTAL
	POBREZA 12.500		POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA 25%



Novos caminhos para a ferrovia

A ESTRADE DE FERROVA EM VACARIA AINDA ESTÁ EM SEU FUNCIONAMENTO PARA TRANSPORTE DE CARGAS PARA REGIÕES DO RS, PRINCIPALMENTE TRANSPORTE DE GRãos. PARA VIABILIZAR O ESTUDO DA PROPOSTA DE UM PARQUE LINEAR PÚBLICO NA ÁREA, E QUE FOSSE UM ESPAÇO DESTINADO À ÁREA TURÍSTICA E AO LAZER DA POPULAÇÃO, É PROPOSTO UMA NOVA ROTA PARA A PASSAGEM DO TRILHO. A PREFEITURA JÁ POSSUI ESTUDOS PARA ISSO, NO ENTANTO NÃO POSSUEM DATAS PARA INICIAR ESSA EVOLUÇÃO, VISTO QUE O TRANSPORTE POR TRILHOS ESTÁ NO ENTENDEDO DA CIDADE CAUSANDO PROBLEMAS DE MOBILIDADE. ANALISANDO OS MAPAS DE EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO, A CIDADE SE DESENVOLVE EM DIREÇÃO NOROESTE FICANDO A ÁREA DA FERROVIA CADA VEZ MAIS ENCLAUSURADA EM MEIO À MALHA URBANA, SENDO ASSIM A PROPOSTA EM NÍVEL ACADÊMICO, SERIA UMA NOVA ROTA PARA OS TRILHOS EM SENTIDO SUDESTE NO MAPA, FICANDO ASSIM AFASTADO DA CIDADE E LONGE DO SENTIDO DE EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO.

SETORIZAÇÃO



SETOR ECOLÓGICO

ÁREA DO SETOR 04 É RODEADA POR UMA GRANDE ÁREA VERDE, SE CARACTERIZA PELO FIM DA MALHA URBANA DE UM LADO, E NO OUTRO UM BARRIO AINDA EM CONSOLIDAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL E DE POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA. O SETOR POSSUI UMA FAIXA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE AO LONGO DE UM PEQUENO CÓRREGO, ALÉM DAS POTENCIAIS VISUAIS ATRATIVAS DO LOCAL.

SETOR LAZER

O SETOR TRÊS É IDENTIFICADO POR ESTAR EM UMA ÁREA DE BARRIO RESIDENCIAL, A ÁREA É DE USO RESIDENCIAL E DE NO MÁXIMO 2 PAVIMENTOS. EM UM DOS LADOS A VIA FERREA É ACOMPANHADA DE UMA GRANDE VIA, JÁ O OUTRO LADO NÃO POSSUI LIGAÇÃO ALGUMA, COM A LINHA E NEM COM O OUTRO BARRIO OPOSTO POIS POSSUI ALGUNS LOTES DE FUNDO.

SETOR CRIATIVO

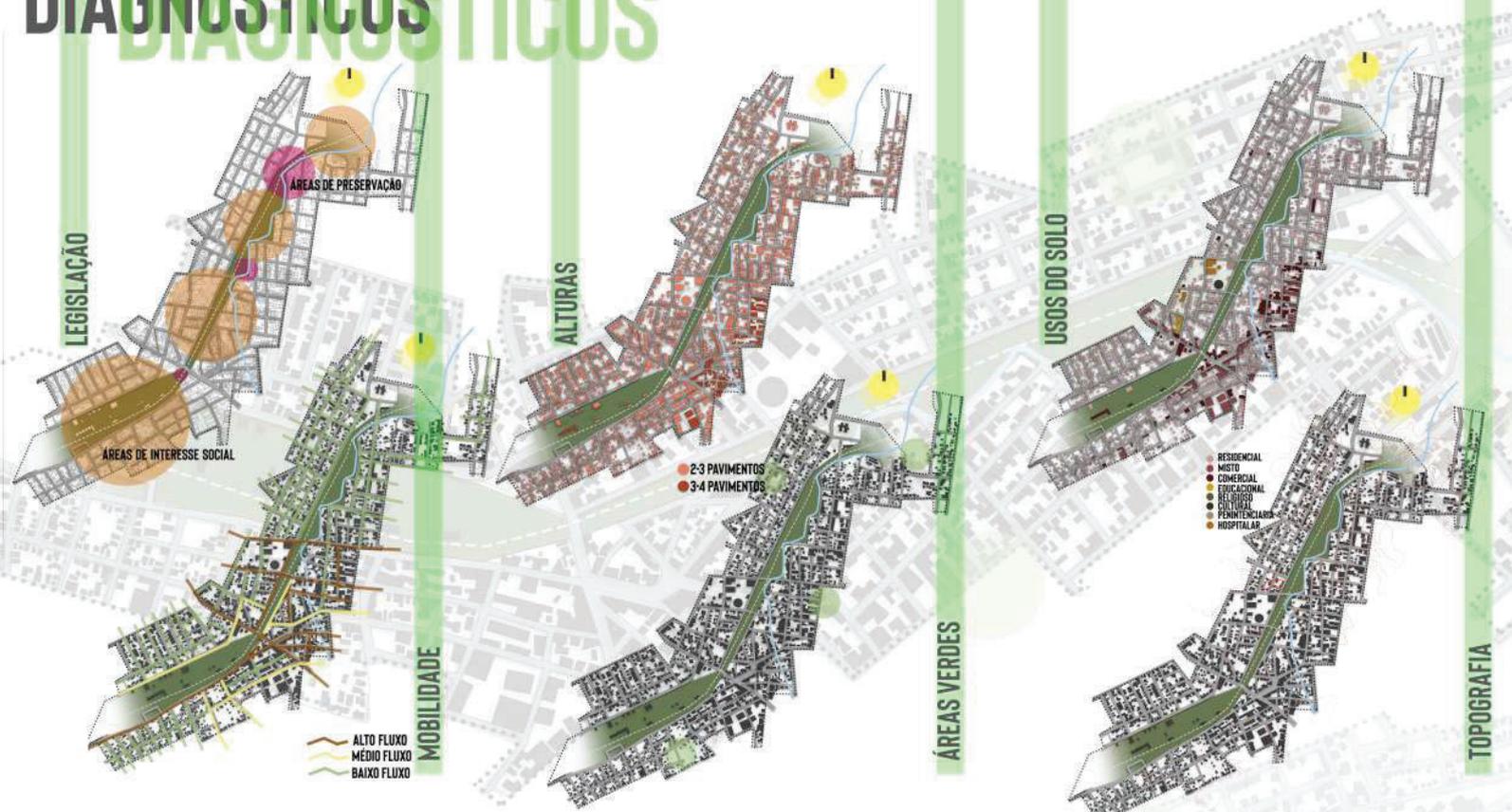
JÁ O SETOR 02, É ONDE POSSUI MAIOR DESNÍVEL EM RELAÇÃO À VIA FERROVIÁRIA E O PASSEIO PÚBLICO, FICANDO ASSIM ELEVADA. O SEU ENTORNO, É PREDOMINANTEMENTE MISTO, COM RESIDÊNCIAS E COMÉRCIOS, POIS SE LOCALIZA PERTO DA BR 285. A ÁREA POSSUI ALGUMAS ACADÊMIAS E PLAYGROUNDS NA LINHA DA FERROVIA RECENTEMENTE CONSTRUÍDO RECENTEMENTE. EM SEU ENTORNO POSSUI ALGUMAS ESCOLAS DE ENSINO FUNDAMENTAL, ALÉM DA PRESENÇA DO ESPAÇO CULTURAL DA CASA DO POVO.

SETOR HISTÓRICO

O SETOR 01 É ONDE SE LOCALIZA A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, COM DOIS EDIFÍCIOS DE UM PAVIMENTO EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO E ATUALMENTE LOCAL DE USUÁRIOS DE DROGAS. É A ÁREA DO TERRENO COM MAIOR FAIXA LIVRE, E SEU ENTORNO É MAJORITARIAMENTE COMPOSTO POR EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS DE 2 PAVIMENTOS, É UMA ÁREA QUE ALTO FLUXO NA VIA LATERAL, QUE CONECTA DUAS BR'S (116 E 285) E POR NÃO POSSUIR NENHUMA VIA DE TRANSPORTE DOS DOIS BARRIOS, CAUSA UM PROBLEMA DE MOBILIDADE NA CIDADE.



DIAGNÓSTICOS



PROGRAMA

- ESPAÇOS DE CONTEMPLAÇÃO
- ÁREAS VERDES
- ESPAÇO GASTRONÔMICO
- ÁREA TURÍSTICA
- MUSEU MUNICIPAL
- BIBLIOTECA MUNICIPAL
- ESPAÇO PARA FEIRAS ITINERANTES
- ANFITEATRO
- ÁREA INFANTIL
- ESPAÇO ESPORTIVO
- CENTRO DE RECICLAGEM
- CICLOVIA E CIRCUITOS
- ESTACIONAMENTOS

FLUXOGRAMA



- # SETORES
- LAZER
 - SERVIÇO GASTRONÔMICO
 - CULTURAL
 - TURÍSTICO
 - AMBIENTAL
 - EVENTOS

Aqui o passado aguarda o futuro.



PRÉ EXISTÊNCIAS



MÉTODO SWOT

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

SETOR HISTÓRICO SETOR CRIATIVO

126

- ELEVADO POTENCIAL TURÍSTICO DA ÁREA E DA CIDADE;
- ROTAS TURÍSTICAS PRESENTES PRÓXIMAS A CIDADE;
- GRANDE ÁREA COMO VAZIO URBANO;
- POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA;
- PRESENÇA DE CIRCUITOS PRÓXIMOS QUE ATIVAM A REGIÃO;
- EXISTÊNCIA DE EVENTOS PRÓXIMOS A REGIÃO COM CARENCIA DE ESPAÇO ADEQUADO;
- LOCAL EXPRESSIVO DE GRANDE POTENCIAL PAISAGÍSTICO;
- VEGETAÇÃO NATIVA;
- PREDOMINÂNCIA DE RESIDÊNCIAS FAVORECENDO O CONVÍVIO SOCIAL;
- DEMANDA DE SERVIÇOS LOCAIS;
- ÁREA PARA EQUIPAMENTOS DE LAZER;
- CONSTRUÇÕES HISTÓRICAS;
- MELHORA DA CARACTERIZAÇÃO URBANA;

- INSEGURANÇA;
- TRÁFICO DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO NA ÁREA;
- VAZIO URBANO DE USO INADEQUADO;
- FRACA NOTORIEDADE DA REGIÃO COM POTENCIAL;
- SENSO COMUNITÁRIO SEGMENTADO;
- FALTA DE INFRAESTRUTURA;
- DESCONEXÃO COM BAIRROS;
- EDIFÍCIOS EM ABANDONO;
- DEGRADAÇÃO DA ÁREA;
- DESCASO COM ESPAÇOS PÚBLICOS;
- CONFLITOS ENTRE PEDESTRES E VEÍCULOS;
- ESPAÇOS OCIOSOS;
- FALTA DE DIVERSIDADE DE USOS;
- FALTA DE VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM;

FRAQUEZAS

PROBLEMAS

FALTA DE PERMEABILIDADE VISUAL;
GRANDE VAZIO URBANO;
MOBILIDADE DE ENTRE BAIRROS;
DEPREDAÇÃO DOS EDIFÍCIOS;
UTILIZADOS POR USUÁRIOS DE DROGAS;
INSEGURANÇA NO ENTORNO;
SUBUTILIZAÇÃO DO ESPAÇO;
FALTA DE ACESSIBILIDADE ENTRE BAIRROS OPOSTOS;
ALTO FLUXO DE VEÍCULOS;
PRESENÇA DE RESIDÊNCIAS IRREGULARES;

DIRETRIZES

UTILIZAR O GRANDE ESPAÇO PARA ENCONTRO DA POPULAÇÃO;
OCUPAR OS VAZIOS;
PROMOVER A INTEGRAÇÃO ENTRE BAIRROS;
VALORIZAR AS EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS;

POTENCIALIDADES

PRESENÇA DOS EDIFÍCIOS DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA;
GRANDE VAZIO URBANO;
ALTO FLUXO DE VEÍCULOS;
ROTA DE CIRCUITOS DE CAMINHADAS;
ÁREA DE FAIXA LIVRE;
UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE COMO PASSAGEM;
PEQUENOS COMÉRCIOS PRÓXIMOS;

ESTRATÉGIAS

ABRIR O ESPAÇO E PERMITIR O FLUXO DAS PESSOAS POR DENTRO DE TODO O PARQUE;
ÁREAS DE LAZER;
ÁREAS DE ENCONTRO;
ÁREA GASTRONÔMICA;
REALOCAR O MUSEU MUNICIPAL;
ESPAÇO DE FEIRAS ITINERANTES;
ELIMINAR BARREIRAS FÍSICA;

PROBLEMAS

TOPOGRAFIA ACENTUADA;
FALTA DE PERMEABILIDADE;
ÁREA ESTREITA;
FALTA DE DIALOGO ENTRE OS DOIS LADOS DA VIA;
LOTES DE FUNDO NA ÁREA;
POLUIÇÃO DO CÔRREGO;
BARREIRAS FÍSICAS;

DIRETRIZES

PROMOVER PERMEABILIDADE;
APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA;
URBANIZAÇÃO DA REGIÃO;
QUALIFICAR A REGIÃO;
ELEVACÃO DO PARQUE COMO VIAS PEATONAIS;

POTENCIALIDADES

COMÉRCIO CRESCENTE;
PROXIMIDADE COM A ÁREA CENTRAL;
PROXIMIDADE COM ESCOLAS;
ALTO FLUXO DE PESSOAS;
TOPOGRAFIA EM EVIDÊNCIA;
UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE PARA ALGUNS ESPORTES;

ESTRATÉGIAS

ABERTURA DE VIAS PEATONAIS;
ADEQUAÇÃO DAS VIAS E ACESSOS;
ÁREAS DE LAZER;
ÁREAS INFANTIS;

- CRIAR CONDIÇÕES DE ATRAÇÃO DA POPULAÇÃO;
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS ADEQUADOS;
- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS DE LAZER A POPULAÇÃO;
- IMPLEMENTAÇÃO DE RECOLHIMENTO DE DADOS DA SOCIEDADE SOBRE SUAS NECESSIDADES EM RELAÇÃO À ÁREA;
- CRIAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS;
- CRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NECESSÁRIOS;
- APROVEITAMENTO DA PAISAGEM NATURAL;
- APROVEITAMENTO DOS ESPAÇOS ABERTOS PARA FOMENTAR O CONVÍVIO SOCIAL;
- POSSIBILITAR DIVERSIDADE DE USOS; INTEGRAÇÃO SOCIAL;
- GRANDE CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS;
- MELHORIA DA IDENTIDADE VISUAL DA CIDADE;

OPORTUNIDADES

- INSUFICIÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DE OFERTAS TURÍSTICAS;
- PROSTITUIÇÃO E USO DE DROGAS;
- DESCASO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS;
- ACEITAÇÃO DA SOCIEDADE;
- POLUIÇÃO DO CÔRREGO;
- DETERIORAÇÃO DO LOCAL PELA FALTA DE VIGILÂNCIA;
- CONFLITO NA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES;
- FALTA DE MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS;
- ÁREAS OCIOSAS;

AMEAÇAS

SETOR LAZER

PROBLEMAS

LOTES DE FUNDO;
DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS;
AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE;
PRESENÇA DO TRÁFICO DE DROGAS;
INSEGURANÇA;
POLUIÇÃO DO CÔRREGO;

DIRETRIZES

PROMOVER PERMEABILIDADE;
APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA;
QUALIFICAR A ÁREA;
CRIAR INTERESSES NA ÁREA;

POTENCIALIDADES

PRESENÇA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE;
ÁREA ATIVA DE PESSOAS;
POTENCIAL VISUAL;
UTILIZAÇÃO DA COMUNIDADE;
ESTRATÉGIAS:
CRIAÇÃO DE PASSEIOS;
ÁREAS ESPORTIVAS;
RUAS PEATONAIS;
ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO;
RECUPERAR O MEIO AMBIENTE URBANO;
IMPLEMENTAR ELEVACÃO DO PARQUE;

SETOR ECOLÓGICO

PROBLEMAS

LOTES DE FUNDO;
DESNÍVEIS TOPOGRÁFICOS;
AFASTAMENTO DO CENTRO DA CIDADE;
FALTA DE VITALIDADE;
DIRETRIZES:
PROMOVER PERMEABILIDADE;
APROPRIAR-SE DA TOPOGRAFIA;
QUALIFICAR A ÁREA;
CRIAR INTERESSES NA ÁREA;
SE APROPRIAR DAS VISUAIS;

POTENCIALIDADES

PRESENÇA DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE;
POTENCIAL VISUAL;
ÁREA VERDE;
ÁREA DE PEDREIRA;
ESTRATÉGIAS:
CRIAÇÃO DE PASSEIOS;
ÁREAS ESPORTIVAS;
RUAS PEATONAIS;
ÁREAS DE CONTEMPLAÇÃO;
CONEXÃO ENTRE BAIRROS ATRAVÉS DE RUAS;
CENTRO ECOLÓGICO;



PERSPECTIVAS

CONEXÃO

MESCLA

DIFUSÃO

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

12 CRITÉRIOS PARA DETERMINAR UM BOM ESPAÇO PÚBLICO - JAN GEHL

01 *Proteção Contra a Infecção*
O PRIMEIRO PRINCÍPIO DOS AUTORES DINAMARQUESES CONSIDERA QUE AS CIDADES DEVEM OFERECER SEGURANÇA AOS PEDESTRES, PARA QUE POSSAM SE LOCOMOVER COM TOTAL SEGURANÇA PELAS RUAS, SEM TER A CONSTANTE PREOCUPAÇÃO DE QUE SERÃO ATINGIDOS POR UM VEÍCULO. ESTA PERSPECTIVA TAMBÉM SUGERE EDUCAR OS PEDESTRES A TER PRECAUÇÃO E ENSINÁ-LOS QUE NÃO EXISTEM MOTIVOS PARA TEMER O TRÂNSITO DE VEÍCULOS.

02 *Segurança nos espaços públicos*
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM SEGUROS E PERMITAM A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, É IMPORTANTE QUE EXISTA A POSSIBILIDADE DE REALIZAR ATIVIDADES NOTURNAS, UM REQUISITO ESSENCIAL PARA QUE AS PESSOAS SE SINTAM SEGURAS E CONTAR COM BOA ILUMINAÇÃO.

03 *Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis*
AS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS NEM SEMPRE SÃO AS MELHORES PARA SE REALIZAR ATIVIDADES AO AR LIVRE. POR ISSO, OS LUGARES PÚBLICOS DEVERIAM INCLUIR ÁREAS ADEQUADAS PARA PROTEGER-SE DO CALOR, DA CHUVA E DO VENTO, E EVITAR, ASSIM, UMA EXPERIÊNCIA SENSORIAL INCOMODA. SE CONSIDERARMOS QUE AS ÁREAS VERDES AJUDAM A ALIVIAR O CALOR, A POLUIÇÃO E OS RUIDOS, A SUA MULTIPLICAÇÃO EM ÁREAS URBANAS DEVERIA SER UMA MEDIDA INCENTIVADA PELOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS.

04 *Espaços para caminhar*
PARA QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS ATRAIAM PESSOAS A FIM DE CAMINHAR, É IMPORTANTE QUE ESTES APRESENTEM CERTAS CARACTERÍSTICAS EM TODA A SUA EXTENSÃO. NESTE SENTIDO, SE EXISTEM FACHADAS INTERESSANTES DE EDIFÍCIOS E SUPERFÍCIES REGULARES QUE GARANTAM O ACESSO A TODOS, ESTE CRITÉRIO SE CUMPRIRÁ EM TODA SUA TOTALIDADE. ALÉM DISSO, SE AS SUPERFÍCIES E OS ACESSOS SÃO ADEQUADOS, DEFICIENTES FÍSICOS TAMBÉM PODERÃO SE DESFRUTAR DESTES LOCAIS.

05 *Espaços de permanência*
O QUINTO CRITÉRIO PRESENTE NO LIVRO CONSIDERA QUE OS LUGARES PÚBLICOS DEVEM SER AGRAVÁVEIS PARA QUE AS PESSOAS POSSAM PERMANECER POR GRANDES INTERVALOS DE TEMPO E APECIAR AS FACHADAS E PAISAGENS QUE A CIDADE OFERECE.

06 *Ter onde sentar*
AO PERCORRER ESPAÇOS PÚBLICOS QUE RECEBEM NUMEROSAS VISITAS, UM DOS ASPECTOS MAIS COMUNS É QUE A DISPONIBILIDADE DE ASSENTOS NÃO É SUFICIENTE. DEVE-SE AUMENTAR A QUANTIDADE DE MOBILIÁRIO URBANO NESTES ESPAÇOS PÚBLICOS. DESTA FORMA, NÃO APENAS SE ORGANIZA A CIRCULAÇÃO DAS PESSOAS, MAS TAMBÉM SE ESTABELEÇAM AS FUNÇÕES DOS LUGARES. COMO PRODUTO DISTO, PODE-SE DESTINAR LUGARES PARA DESCANSO, LAZER, LEITURA, ETC.

07 *Possibilidade de observar*
EMBORA NEM SEMPRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS SEJAM LUGARES AO AR LIVRE, O LIVRO ARGUMENTA QUE SE DEVE GARANTIR VISUAIS PARA PAISAGENS PARA QUE OS CIDADÃOS TENHAM POSSIBILIDADE DE CONTEMPLAR AS PERSPECTIVAS DA CIDADE.

08 *Oportunidade de conversar*
OS ESPAÇOS PÚBLICOS, ENTENDIDOS COMO LOCAIS DE LAZER E DE ENCONTRO, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO QUE CONVIDE E FOMENTE A INTERAÇÃO ENTRE AS PESSOAS. PARA QUE ISTO SEJA POSSÍVEL, DEVEM EXISTIR BAIXOS NÍVEIS DE RUIDO QUE PERMITAM QUE AS PESSOAS POSSAM CONVERSAR SEM INTERRUPÇÕES. ASSIM, OS LUGARES PÚBLICOS NÃO DEVEM ESTAR PRÓXIMOS A LOCAIS COM RUIDOS DESAGRADÁVEIS, COMO OS DE MOTORES DE VEÍCULOS.

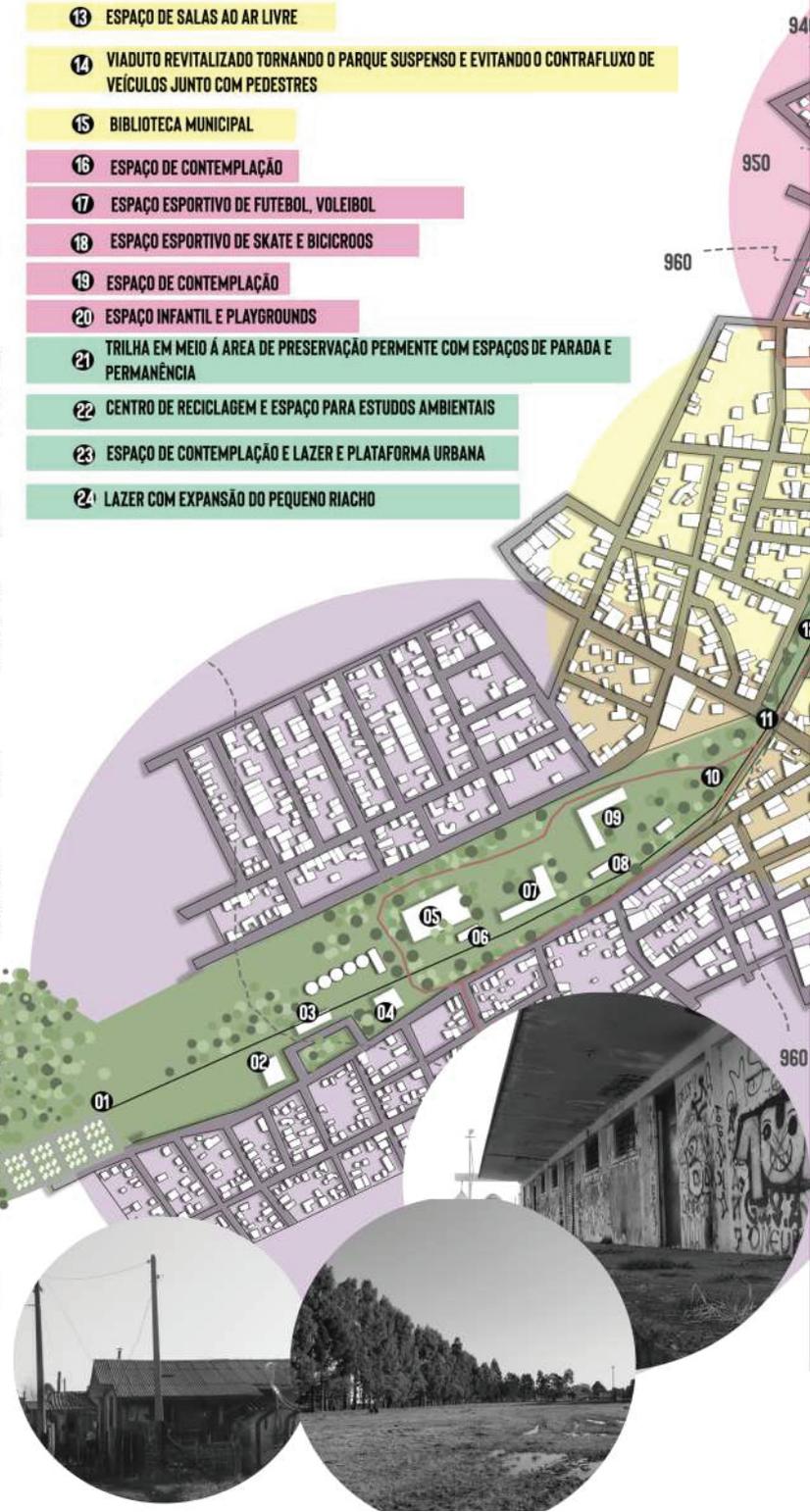
09 *Locais para exercitar*
NOS ÚLTIMOS ANOS, AS PRAÇAS DE SANTIAGO (CHILE) VÊM INCLUINDO APARELHOS DE EXERCÍCIOS COM O OBJETIVO DE INCENTIVAR UM ESTILO DE VIDA MENOS SEDENTÁRIO E POR FIM, MAIS SAUDÁVEL. ESTA TENDÊNCIA PODERIA REPRESENTAR UMA PRIMEIRA TENTATIVA DE CUMPRIR COM ESTE CRITÉRIO QUE ESTABELECE QUE OS LOCAIS PÚBLICOS DEVEM GARANTIR O ACESSO À EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS À TODOS OS CIDADÃOS.

10 *Escala humana*
QUANDO SE CONSTRUÍM GRANDES OBRAS, O IDEAL É QUE SE GARANTA QUE OS CIDADÃOS POSSAM SE RELACIONAR COM ESTA NOVA INFRAESTRUTURA EM UMA ESCALA HUMANA, OU SEJA, AS DIMENSÕES NÃO SUPEREM AQUELO QUE ESTÁ AO ALCANCE DE UMA PESSOA COMUM. POR EXEMPLO, A CIDADE E SEUS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVERIAM SER CONSTITUÍDOS A PARTIR DE UMA ESCALA HUMANA, LEVANDO EM CONTA A PERSPECTIVA DOS OLHOS DAS PESSOAS.

11 *Possibilidade de aproveitar o clima*
NAS REGIÕES COM CLIMA MAIS EXTREMO, AS ATIVIDADES AO AR LIVRE TÊM DE SER LIMITADAS. PARA POTENCIALIZAR ESTAS ATIVIDADES, DEVEM SER CRIADOS ESPAÇOS PÚBLICOS QUE SE RELACIONEM COM O CLIMA E A TOPOGRAFIA DA CIDADE ONDE SERÃO CONSTRUÍDOS.

12 *Bom experiência sensorial*
OS PARQUES TÊM DE CONECTAR AS PESSOAS COM SEUS SENTIDOS A UM NÍVEL COMUMENTE INATINGÍVEL EM OUTROS ESPAÇOS URBANOS. PARA FOMENTAR ESSE VÍNCULO, OS ESPAÇOS PÚBLICOS DEVEM CONTAR COM BONS ACESSOS E PONTOS DE ENCONTRO COM A NATUREZA, ATRAVÉS DA PRESENÇA DE ANIMAIS, CURSOS DE ÁGUA, ÁRVORES E OUTRAS PLANTAS. DO MESMO MODO, PARA ASSEGURAR QUE OS VISITANTES PERMANEÇAM MAIS TEMPO NO LUGAR, DEVEM CONTAR COM UM MOBILIÁRIO URBANO CÔMODO, QUE TENHA UM DESENHO E ACABAMENTO DE QUALIDADE E QUE ESTEJA FEITO COM BONS MATERIAIS.

- 01 REVITALIZAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PARA MORADORES DE BAIXÍSSIMA RENDA A PARTIR DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROJETOS DE HABITAÇÃO SOCIAL PRESENTE NA PREFEITURA COM ADAPTAÇÃO À UMA MORADIA ADEQUADA, MODERNA E COM ACESSO ÀS SERVIÇOS URBANOS
- 02 ESPAÇO INFANTIL COM PLAYGROUND E ESPAÇO DE DESCOBERTAS
- 03 REVITALIZAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO MUSEU MUNICIPAL E SEU ACERVO HISTÓRICO
- 04 ESPAÇO PARA PRÁTICA DE ESPORTES
- 05 ANFITEATRO ABERTO PARA RECEBER EVENTOS ARTÍSTICOS DO MUNICÍPIO
- 06 REVITALIZAÇÃO DE ANTIGO GALPÃO PARA APOIO DE SERVIÇO
- 07 FEIRAS ITINERANTES
- 08 APOIO SERVIÇO AO GASTRONÔMICO
- 09 ESPAÇO GASTRONÔMICO
- 10 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO EM MEIO À ÁREA VERDE COM ESPREGUÇADEIRAS E REDÁRIOS
- 11 PONTE/ VIADUTO REVITALIZADO EM MADEIRA LAMINADA
- 12 APROVEITANDO DA TOPOGRAFIA PARA CRIAR ESPAÇOS EM DIFERENTES NÍVEIS, DO PARQUE ELEVADO ÀS ÁREAS URBANAS CRIATIVAS AO NÍVEL DA RUA E PRÓXIMO DAS ESCOLAS
- 13 ESPAÇO DE SALAS AO AR LIVRE
- 14 VIADUTO REVITALIZADO TORNANDO O PARQUE SUSPENSO E EVITANDO O CONTRAFLUXO DE VEÍCULOS JUNTO COM PEDESTRES
- 15 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 16 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 17 ESPAÇO ESPORTIVO DE FUTEBOL, VOLEIBOL
- 18 ESPAÇO ESPORTIVO DE SKATE E BICICLOS
- 19 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO
- 20 ESPAÇO INFANTIL E PLAYGROUNDS
- 21 TRILHA EM MEIO À ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE COM ESPAÇOS DE PARADA E PERMANÊNCIA
- 22 CENTRO DE RECICLAGEM E ESPAÇO PARA ESTUDOS AMBIENTAIS
- 23 ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO E LAZER E PLATAFORMA URBANA
- 24 LAZER COM EXPANSÃO DO PEQUENO RIACHO



"Primeiro modelamos a cidade, depois éfor nos modelar"
para pais

ÚBLICAS
ODULAR E PREVENDO EXPANSÕES.

TRICO

ÚDICOS



6KM CICLOVIA

VIADUTOS E VEÍCULOS

ESPORTES

INFANTIL

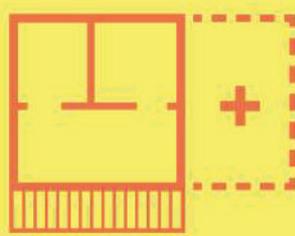
CONTEMPLAÇÃO

EQUIPAMENTOS

MOBILIDADE

PERTENCIMENTO
a cidade





CO [LAR]

HABITAÇÃO SOCIAL FLEXÍVEL E EVOLUTIVA

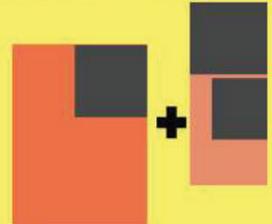
FLEXIBILIDADE
MODULAÇÃO
EVOLUÇÃO



1 DORMITÓRIO



2 DORMITÓRIOS



3 DORMITÓRIOS + COMÉRCIO

1. ORGANIZAÇÃO INTERNA DOS CÔMODOS

PARTINDO DA MALHA DE 3,50 X 4,0 M, DEFINIDA COMO BASE PARA A MODULAÇÃO. OS QUARTOS FORAM LOCALIZADOS NA FACHADA NOROESTE, PERMITINDO A ABERTURA DE JANELAS

2. MATERIAIS E REVESTIMENTOS.

ADOTANDO-SE COMPONENTES MODULARES DE FORMA A GARANTIR A DIVERSIDADE DE SOLUÇÕES E DE ESPAÇOS, CHEGOU-SE A UM RESULTADO QUE GARANTE QUALIDADE ESPACIAL SEM ELEVADOS CUSTOS. RACIONALIDADE DA CONSTRUÇÃO, DURABILIDADE E REAPROVEITAMENTO DOS MATERIAIS E POSSIBILIDADE DE EXPANSÃO FORAM ASPECTOS IMPORTANTES PARA AS DECISÕES PROJETAIS.

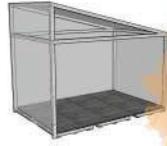
3. EVOLUÇÃO NO TEMPO.

A CASA, ENTENDIDA COMO PROCESSO, PODE MODIFICAR-SE AO LONGO DO TEMPO DE ACORDO COM AS DEMANDAS FAMILIARES. EM UM DADO MOMENTO PODE OCORRER UMA PRIMEIRA EXPANSÃO, COM O ACRÉSCIMO DE UM CÔMODO PARA COMÉRCIO, E POSTERIORMENTE, COM O CRESCIMENTO DA FAMÍLIA, PODE-SE INCLUIR MAIS UM MÓDULO ESTRUTURAL PARA CRIAR UM NOVO QUARTO.





As feiras podem ser montadas e desmontadas a cada evento ou dia da feira que ocorre uma vez por semana. O espaço amplo possibilita diversos layouts e conta com um apoio de materiais no antigo pavilhão restaurado.



Estrutura básica de paletes e madeira reflorestada tratada com fácil montagem e transporte e fechamento em lona translúcida.



Viver em um ambiente insalubre e que não proporciona condições de habitabilidade necessárias são as características das residências irregulares da linha férrea.

A casa é entendida como um processo de evolução de acordo com as demandas das famílias. Por isso o Colar é uma casa baseada em módulos, pensada especialmente para a área em estudo.

PRODUÇÃO COLAR

HISTORIA



Remeter ao passado através de um vagão literário, para que a comunidade possa trocar, doar e aproveitar o tempo no meio da literatura.

Cultivada em ambiente coletivo as hortas urbanas trazem o benefício de estar em um espaço público. Gerando economia e alimento para as pessoas mais pobres do entorno onde está inserida.

Urbanas



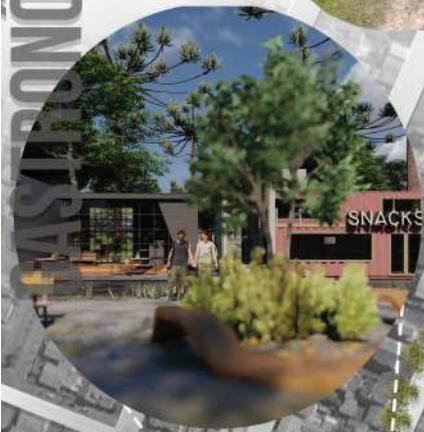
Mobilidade

A ciclovia proposta irá percorrer os principais pontos da cidade entre **trabalho e lazer**, beneficiando a mobilidade através do ciclismo, proporcionando as pessoas que possam usufruir do espaço que a cidade oferece por completo, reduzindo números de tráfego de automóveis e outros veículos com a finalidade também, e gerar qualidade de vida através de um exercício físico com segurança.



CONEXAO





Os mobiliários urbanos para a proposta foram adaptados a cada espaço do parque, assim o mobiliário se modifica conforme o uso, com espaços de leituras cobertos para uma estada maior, bancos modulares que conseguem diversificar a forma de se unir, e grandes bancos para poder reunir.

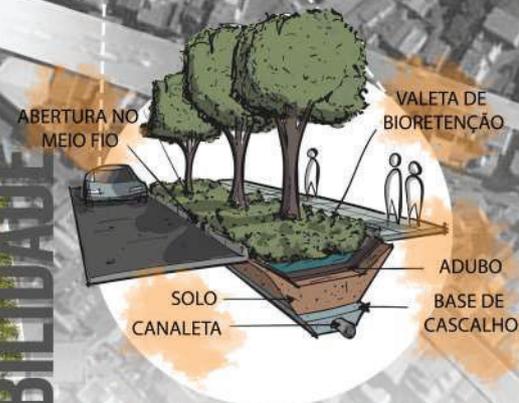
Os espaços infantis foram pensados para que fosse criado uma atmosfera lúdica e de entretenimento as crianças, assim como também espaços para sentar e ficar para ser usado pelos acompanhantes, além de servirem como espaços educativos e para aulas ao ar livre.

Lúdico



As Calçadas foram ampliadas para criar a conexão direta do passeio público com o convite as pessoas a entrarem no parque. As que estão localizadas no entorno imediato com 4m, piso podotátil, e faixa de serviço para a área arborizada e de manutenção com jardins de chuva

Conexão



As biovaletas foram criadas nos passeios públicos a fim de captar toda a água da chuva que se deposita pela vegetação. Funcionando como um jardim de chuva utilizando a água para uso em todo o parque.

Gestão Urbana



BICICLETÁRIO

Módulo Base - Parte de um módulo de bicicletário integrado ao espaço de parklet para ser utilizado em duas vagas de estacionamentos.



A plataforma de bicicletários foi pensada para ser utilizada em pontos estratégicos na cidade, preferencialmente na área central. O módulo possui estrutura metálica com capacidade para a fixação de bicicletas com segurança, proporcionando que a comunidade possa utilizar da ciclovia para o transporte ao trabalho de uma maneira saudável e segura.

o módulo pode ser acrescentado a medida da necessidade, assim como o exemplo dois, que conta com um sanitário público e o espaço superior utilizado



ESPAÇOS



As paradas de ônibus serão em estrutura metálica para fácil montagem e transporte, além da forma pura e simples presente que brinca com a palavra "BUS" fazendo parte de sua estrutura.

ENERGIA



A captação de energia solar fotovoltaica é uma das estratégias de sustentabilidade aplicadas ao projeto. O espaço que se tem livre na área foi aproveitado para a colocação e toda a energia captada será utilizada na iluminação do parque.



PARADA

VISUAL

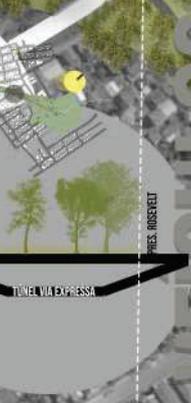
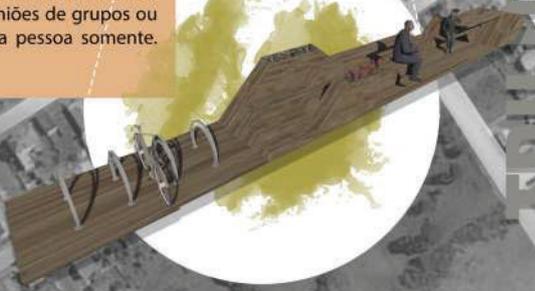
Os totens informativos e placas de informações seguem o padrão do esquema, em estilo puro, com linhas retas e feito em madeira de reflorestamento tratada com letras em auto relevo.



GENIRO

MOBILIÁRIO

O mobiliário linear em alguns locais do parque remetem a antiga linha férrea, linhas retas e puras que transpassam formando bancos menores e maiores, para reuniões de grupos ou para uma pessoa somente.

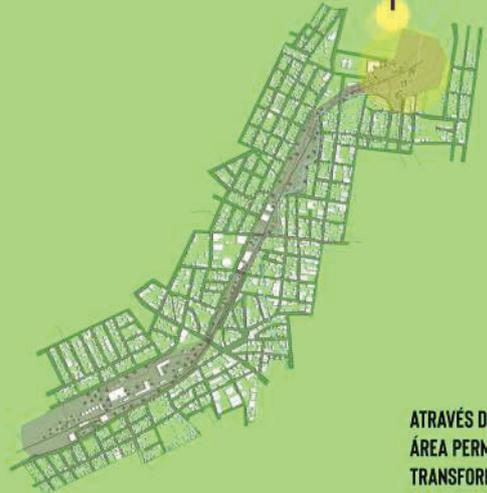


Preservação

A trilha passa em meio a área de preservação permanente, reflorestada onde é possível encontrar placas de sinalização e identificação das espécies.

ESC. 1/3500





PARQUE PEDREIRA

RECUPERAÇÃO DA ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

ATRVÉS DE UMA SÉRIE DE TÉCNICAS REGENERATIVAS DE PROJETO, EM PARTICULAR AQUELAS DE CAPTAÇÃO DO FLUXO DE ÁGUA DA CHUVA, PRESERVAÇÃO DA ÁREA PERMANENTE E APROVEITAMENTO DA LUZ SOLAR, UM RIO QU ERA ESQUECIDO, AGORA POTENCIALIZADO EM UM TERRENO URBANO DETERIORADO FORAM TRANSFORMADOS EM UM PARQUE QUE FUNCIONA COMO PARTE DA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA DA ÁREA QUE É COMO INÍCIO E FIM DE UM EIXO VERDE PLANEJADO EM ESCALA MUNICIPAL E QUE INCLUI MÚLTIPLOS SERVIÇOS DE ECOSISTEMA, A GESTÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, LIMPEZA DE ÁGUA E RECUPERAÇÃO DE HABITATS NATIVOS, BEM COMO A CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO PÚBLICO AGRADÁVEL PARA O ENCONTRO.

A ESTRATÉGIA FOI CRIAR UMA INFRAESTRUTURA ECOLÓGICA BASEADA NA GESTÃO DE ÁGUAS E RECUPERAÇÃO DA MATA NATIVA, E TRANSFORMAR A ÁGUA EM UM AGENTE ATIVO NA REGENERAÇÃO DE UM ECOSISTEMA SAUDÁVEL PARA PROPORCIONAR SERVIÇOS CULTURAIS E NATURAIS QUE TRANSFORMARIAM UMA CIDADE INDUSTRIAL EM UM AMBIENTE HUMANO HABITÁVEL.

RECUPERAÇÃO
PRESERVAÇÃO

CARVALHO

CEREJEIRA

PITANGUEIRA

ARAÇA

ARAUCÁRIA

CORTICEIRA
DO BANHADO

AÇOITA CAVALO

PATA DE VACA

