



Um

Novo Olhar

Dara Correia Pinto

Rennan Bastos

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO I

RENNAN BASTOS

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA



**Orientadora: Prof. Coord. Tais Trevisan
Curso de Arquitetura e Urbanismo 2018**

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

"A maior atração de uma cidade é a qualidade de vida de seus moradores".

Jaime Lerner

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

SUMÁRIO

1.0 INTRODUÇÃO.....	05
1.1 OBJETIVO GERAL.....	05
1.1.2 OBJETIVO ESPECÍFICO.....	05
1.2 JUSTIFICATIVA.....	05
2.0 DESCRIÇÃO DO TEMA.....	05
2.1 DESAFIO DO ESPAÇO PÚBLICO.....	06
2.2 ESPAÇOS PÚBLICOS - Praça no meio urbano.....	06
2.3 ESPAÇOS PÚBLICOS - O papel das ruas comerciais.....	06
2.4 ESPAÇOS PÚBLICOS - Há soluções para as calçadas.....	07
3.0 LEGISLAÇÃO.....	07
3.1 NBR 9050.....	07
3.1.2 ESCOPO.....	07
3.1.3 TERMOS E DEFINIÇÕES.....	07
3.1.4 APLICAÇÕES ESSENCIAIS.....	08
3.1.5 CIRCULAÇÃO EXTERNA.....	10
3.2 LEI ORGANICA DO MUNICÍPIO.....	13
4.0 REFERENCIAIS PROGRAMÁTICOS.....	14
4.1 PRAÇA DE EVENTOS CASA COR 2014.....	14
4.2 CIDADE PEDRAS BRANCAS.....	15
4.3 RUA VIDAL RAMOS - FLORIANÓPOLIS.....	16
5.0 O MUNICÍPIO.....	17
5.1 HISTÓRICO DO MUNICÍPIO.....	17
5.1.2 ECONOMIA.....	17
5.1.3 TURISMO.....	18
5.2 LOCALIZAÇÃO.....	18
5.2.1 MAPA DE LOCALIZAÇÃO.....	19
5.2.2 MAPA PERÍMETRO URBANO.....	20
6.0 OS TERRENOS.....	21
6.1 MAPA ESCOLHA DOS TERRENOS.....	21
6.2 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO.....	22
6.3 ANÁLISE VOLUMÉTRICA 3D.....	23
6.3.1 PRAÇA SÃO JOÃO.....	23
6.3.2 CENTRO COMERCIAL.....	23
6.3.3 CENTRO DE EVENTOS.....	24
6.3.4 PRAÇA ARAUCARIA.....	24
6.4 CURVAS DE NÍVEL.....	25
6.4.1 PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO.....	25
6.4.2 PRAÇA ARAUCARIA.....	25
6.4.3 CENTRO COMERCIAL.....	26
6.4.4 CENTRO DE EVENTOS.....	26
6.5 MODELO DIGITAL DE ELEVAÇÃO.....	27
6.5.1 PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO.....	27
6.5.2 CENTRO DE EVENTOS.....	27
6.5.3 PRAÇA ARAUCARIA.....	27
6.5.4 CENTRO COMERCIAL.....	27
6.6 ORTOMOSAICO.....	28
6.6.1 PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO.....	28
6.6.2 CENTRO COMERCIAL.....	28
6.6.3 CENTRO DE EVENTOS.....	29
6.6.4 PRAÇA ARAUCARIA.....	29
7.0 ANTE PROJETO.....	30
7.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	30
7.2 ORGANOGRAMA.....	31
7.3 PLANTA DE LOCALIZAÇÃO.....	32
7.3.1 PRAÇA CENTRO DE EVENTOS.....	32
7.3.2 PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO.....	32
7.3.3 CENTRO COMERCIAL.....	33
7.3.4 PRAÇA ARAUCARIA.....	33
7.4 PROPOSTA VOLUMÉTRICA - CROQUI.....	34
8.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
9.0 REFERENCIAIS BIBLIOGRÁFICAS.....	36

DEFINIÇÕES

As cidades desde antes do processo de emancipação especialmente as pequenas sofrem com a ocupação desordenada do solo. De igual forma os equipamentos públicos pela escassez de recursos são implantados deixando de lado obras complementares, porém essenciais como exemplo a questão da acessibilidade.

De fundamental importância e relevância buscar a adaptação das cidades especialmente dos espaços públicos no tocante a acessibilidade e principalmente resgatando a finalidade de cada espaço, ou seja, o atendimento a comunidade de todas as idades.

Nosso Município é carente de recursos, entre outras coisas, tendo que priorizar saúde e educação fica difícil dar lugar a urbanização, ela que faz parte do cartão postal merece ser vista com bons olhos, olhos de quem tem amor pelo que faz, a evolução tem que acontecer e esse passo é muito importante. Conscientizar nossos jovens a valorizar as raízes e o ambiente onde vive é dever nosso, é dever da nossa cultura, cultivar espaços e tradições, para que tudo isso seja possível precisamos apenas da força de vontade, realize hoje meu sonho, projetar espaços urbanos para o município onde nasci e tenho muito orgulho, poder contribuir e dedicar meu tempo para levar lazer e conforto para as pessoas, apenas pelo prazer de transformar sonhos em realidade.

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

Agradecimentos

A Deus, por fazer tudo sempre se resolver da melhor forma possível.
Aos meus pais Antonio Cesar Bastos e Verolcida Bastos, pelo amor, incentivo e apoio incondicional.
Aos meus familiares e amigos, que me completam e fortalecem em todos os momentos da minha vida.
A minha orientadora Tais Trevisan pela paciência e dedicação, por sempre me compreender.
Também quero deixar um agradecimento especial a todos os professores que de uma forma ou outra contribuíram para a realização deste projeto.

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

05

1.0 INTRODUÇÃO

1.1 OBJETIVO GERAL

O trabalho objetiva contribuir de forma geral uma requalificação com sustentabilidade em alguns pontos da cidade, com melhorias nos espaços públicos e respeitando o meio ambiente de forma geral proporcionando um melhor desempenho econômico, cultural e social, através de trabalhos de construção e recuperação de espaços urbanos, como também de infraestrutura que possibilitam valorizar o que já existe. Para elevar a qualidade de vida da população, uma das alternativas é criar novas áreas verdes, o que possibilita convívio, encontros, contato com a natureza, melhoria na qualidade do ar, prática de atividades físicas e culturais.

É papel do arquiteto e urbanista propor novas soluções com a ocupação urbana. Enxergar alternativas abrangentes, sustentáveis em todas as suas frentes, demonstrar a responsabilidade e cuidado com o bem estar da comunidade.

Foram avaliados vários pontos da cidade entre os escolhidos. A requalificação deste projeto visa trazer melhorias em praças, propondo áreas de lazer e convivências associados a ambientes de acessibilidade pública e livre de edificações. Ampliação e reforma das calçadas, padronizando a cidade e tornando o caminhar mais seguro e agradável. Urbanizar o centro da cidade, local onde tem o maior fluxo de pessoas e carro transformando em um dos pontos uma rua comercial, utilizando pavimentação intertravada em algumas vias para induzir os veículos à diminuição da velocidade e torna-lá mais segura.

1.1.2 OBJETIVO ESPECÍFICO

Ampliação e reforma das calçadas: Padronizando e tornando o caminhar mais seguro e agradável dentro das normas ABNT;

Pavimentação intertravada em vias: Para induzir os veículos à diminuição da velocidade e torná-la mais segura;

Reurbanizar praças e canteiros: Elevar a qualidade de vida da comunidade criando novas áreas verdes, propondo área de lazer e convivência, associados a ambientes de acessibilidade pública livre de edificações, ao todo cerca de três praças será reurbanizada.

Requalificar avenida Tancredo Neves: Avenida com extensão de 1,47km fazendo ligação de três bairros tendo o maior fluxo de carros e pessoas na cidade, com falta de acessibilidade e segurança.

Centro comercial: O maior fluxo da cidade passa pelo centro, este local onde tem grande parte das lojas de comércio, lanchonetes, praça, academias, farmácias e supermercados.

1.2 JUSTIFICATIVA

Enquanto estudante de arquitetura e urbanismo, as discussões relacionadas a produção de espaços voltadas para o convívio nas cidades na qual exista uma infinidade de espaços públicos das mais diversas formas, todos pensados nos interesses da população que vive no local. Uma cidade na qual possíveis demolições deem espaços a novos parques. Uma cidade construída para as pessoas e não para os automóveis, Uma cidade assim ainda é algo muito distante das nossas atuais urbes.

No entanto o município de Correia Pinto com apenas 36 anos de emancipação, vem adotando uma série de políticas e iniciativas louváveis no sentido de fortalecer a ocupação dos espaços públicos e de se alterar a lógica de privatização das diversas instâncias da cidade, desde ruas até praças e outros aparelhos de lazer.

O Município vem ganhando desenvolvimento econômico, obtendo assim maior crescimento demográfico, desta maneira o interesse em elaborar este projeto de requalificação urbana, funda-se em exercer meu papel como cidadão e futuro profissional, almejando aplicar todo o conhecimento adquirido ao longo da jornada

acadêmica do curso de arquitetura e urbanismo, buscando através da requalificação sobretudo.

Um instrumento para a melhoria da qualidade de vida da população, promovendo a construção e recuperação de equipamentos de infraestruturas e a valorização do espaços públicos com medidas de dinamização social e econômica, através de melhorias urbanas, de acessibilidade ou centralidade. Ela engloba processos de alteração em uma área urbana com a idéia de lhe dar nova função, totalmente diferente daquelas área já existente.

A reurbanização é um processo de planejamento estratégico, onde é capaz de reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa. Dessa maneira, ela intervém a médio e longo prazo, de forma relacional, assumindo e promovendo vínculos entre territórios, atividades e pessoas, influenciando na melhoria da qualidade do ambiente urbano e nas condições socioeconômicas.

2.0 DESCRIÇÃO DO TEMA

Nada se mantém intacto sem conservação e preservação. Com as áreas urbanas isso não é diferente. Num momento em que o mundo busca qualificar as cidades em prol do meio ambiente e da saúde da população, projetos de transformação urbana desempenham um papel importante. Diferentes formas de intervenções nas cidades podem alterar áreas construídas ou espaços públicos com o objetivo de tratar questões sociais ou até reativar a economia local. Nesse contexto, as práticas de renovação, requalificação, revitalização e reabilitação urbana são acionadas para contribuir para a resolução de uma ampla série de problemas urbanos. Primeiro, é preciso diferenciar os termos que são muitas vezes usados como sinônimos, mas não têm exatamente o mesmo significado. Brevemente: revitalização trata de recuperar o espaço ou construção; renovação trata de substituir e reconstruir, portanto pode alterar o uso; requalificar dá uma nova função enquanto melhora o aspecto; e a reabilitação trata de restaurar, mas sem mudar a função. Cada um desses processos gera, portanto, resultados diferentes para a área

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

06

urbana.

Todas elas, no entanto, estão ligadas à mesma ideia: transformar e regenerar espaços, zonas ou áreas urbanas a fim de rejuvenescer-las através da reconstrução de prédios ou de espaços públicos.

2.1 DESAFIO DO ESPAÇO PÚBLICO

Fabiano Dias

O autor Fabiano Vieira Dias arquiteto e urbanista escritor de diversos artigos publicados em revistas, jornais e web sites, atuante em projetos arquitetônicos em geral.

O artigo "O desafio do espaço público nas cidades do século XXI" o autor inicia falando sobre as cidades que a partir do século XX ganhou mais espaços voltados para si menos para a cidade como um todo, devido ao caos urbano que estende desde grandes cidades como para cidades pequenas. A hierarquia do automóvel no espaço urbano fez com que as pessoas frigussem procurando abrigo em lugares fechados que as propulsionassem tranquilidade e conforto.

Segundo o autor, a crise do espaço urbano se encontra maior em países onde a prioridade é em investir no atendimento as necessidades básicas e de infra-estrutura do que em países como os da Europa que esses problemas já foram resolvidos onde a preocupação é agora com a qualidade e as novas atribuições do espaço público urbano. Estas cidades européias como Berlim, Paris e Barcelona entre outros investem muito na adequação do espaço urbano e se tornam cidades espetáculo onde o espaço que antes não era valorizado deu lugar a novos projetos urbanísticos que qualificaram estas grandes urbanizações e inseriram a Europa no panorama cultural mundial, porém apesar de todo este investimento em espaços públicos voltados a arte, lazer e a cultura não abrangem todas as classes sociais e se limita até onde o poder financeiro consegue enxergar.

2.2 ESPAÇOS PÚBLICOS:

Praça no meio urbano

A paisagem urbana é o cenário onde se desenvolve a história da humanidade, "é na paisagem que todas as forças inter-relacionadas de nossa existência entram em ação" (WATERMAN, 2010, P. 15). Uma cidade é formada por comunidades, que por sua vez é formada por um grupo de pessoas. Porém é uma cidade muito mais que uma simples aglomeração de habitantes, as pessoas sentem necessidade de espaços para se encontrar e se reunir, elas querem ter acesso a praças bem estruturadas, para transitar livremente pela cidade com uma qualidade de vida melhor.

A paisagem é um conjunto de elementos assim como edifícios, juntamente com árvores e mobiliários urbanos tudo isso resulta e despertam habitantes e visitantes da cidade trazendo boas sensações. Nem sempre verdes e espaços livre são o reflexo de um ideal da vida urbana, praça não é apenas um local aberto em meio à cidade, mais ainda um núcleo sociável em meio à malha urbana. Esses espaços se desenvolvem junto com a cidade, tendo diversas funções buscando atender as necessidades de cada uso.

É importante que a acessibilidade seja um requisito essencial para que os espaços públicos sejam bem apropriados e utilizados, em lugares públicos devem ser analisados as qualidades e características dos caminhos de acessos e cruzamentos de vias. os acessos públicos são classificados por três tipos: físico, visual e social.

Os acessos físico corresponde a um espaço livre de qualquer tipo de empecilho, sejam barreiras espaciais ou arquitetônicas. O tipo visual determina uma primeira impressão que a população tem do lugar, possibilita uma rápida identificação do local, se é um local de fácil visibilidade. E, por fim, o tipo de acesso social é a presença de elementos que discrimina o usuário do local, eles podem ser construtivos, serviços, vegetação ou qualquer outro tipo que iniba o acesso onde determina pessoas em um lugar.

Será projetada três praças na cidade de Correia Pinto, onde serem analisadas, o contexto urbano em que elas estão implantadas, dando uma importância para um bom projeto paisagístico onde é possível que as intervenções nos espaços públicos sejam bem aceitas pela comunidade.

2.3 ESPAÇOS PÚBLICOS:

O papel das ruas comerciais

O comércio não é distribuído a esmo no território, ao contrário, está organizado em torno de certas lógicas da cidade tradicional que oscilam entre: individuais ou coletivas, harmoniosas ou conflitantes, fragmentárias ou inclusivas. De qualquer forma, elas representam uma forma de construção do espaço urbano e, como tal, são determinantes da estrutura urbana. O comércio sempre se aproximou da aglomeração de estabelecimentos que dão origem ao surgimento dos "shoppings". Juntos para aumentar a oferta e melhorar a escolha dos consumidores beneficiam assim a atração conjunta podem exercer em relação àquela que exerceriam individualmente.

Os centros comerciais podem, por sua vez, ser de diferentes formatos. Centros tradicionais encontrados nos centros históricos, centros de transferência, como "áreas comerciais" ao longo das ruas ou avenidas, galerias, passeios, grandes superfícies e fachadas.

Dentro desta classificação, é possível distinguir dois modelos: o primeiro é o "tradicional" historicamente, tem se expressado o comércio no território, com locais sobre as ruas, fortemente vinculados com o uso do espaço público e alimentados pelo transporte público de passageiros. O segundo modelo corresponde a uma lógica dos anos 80 e 90 que ainda está viva, em um contexto de profundo individualismo, é caracterizado pela construção de centros comerciais fechados (shoppings, hipermercados).

Trata-se, então, de dois modelos de ocupação territorial conflitantes: centros tradicionais que são inseridos no tecido urbano, enquanto os shoppings ocupam grandes edifícios que desarticulam a trama, e que, eventualmente, transformam-se em barreiras urbanas. Ao

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

07

mesmo tempo em que os centros comerciais tradicionais usam o espaço público, interagindo constantemente com ele, gerando um sentimento de pertencimento, identidade, e favorecendo o encontro entre os cidadãos.

Em geral, as atividades comerciais têm sofrido tradicionalmente um certo rebaixamento no processo de planejamento das cidades. Com base nas alterações recentes, as cidades devem enfrentar novos desafios: a degradação dos centros históricos, a periferação das residências, a especialização das áreas de serviço. O comércio transformou-se em uma atividade urbana que ganhou nova importância no processo de planejamento, dado o seu potencial para regenerar os centros urbanos. Estamos falando de um “urbanismo comercial”, entendido como um campo disciplinar que avança tanto teórica como praticamente- nas relações estabelecidas entre o comércio e as diferentes formas de habitar a cidade.

As administrações municipais, por sua parte, também possuem iniciativa quando veem a possibilidade de concretizar uma obra que beneficiará o conjunto da cidade, e incorporam aos comerciantes convocando-os a participar do desenho, da execução e da gestão de diferentes projetos de valorização dos centros comerciais. Em geral, este tipo de iniciativa aparece com a vontade política de planejar a cidade, materializando-se em um plano urbano, um plano estratégico, ou uma série de projetos articulados.

2.4 ESPAÇOS PÚBLICOS:

Há soluções para as calçadas

Importante por sua extensão e pela qualidade de vida nas cidades, as calçadas são consideradas o principal elemento por onde as pessoas caminham, além de abrigarem a maior parte da vegetação urbana, as cidades só são boas e agradáveis quando nos permitem condições de caminhar com acessibilidade. Quem caminha tem uma visão diferente da cidade, visualiza com uma intensidade nos detalhes, valoriza o que vê e experimenta o que não conhece.

Há vida nas calçadas que precisa ser mantida e até resgatada, apesar de o pedestre ter passado a ser prioridade nos investimentos

públicos de infraestrutura em mobilidade, o espaço público não serve somente para se movimentar, mas sim para conviver, motivo pelo qual se justifica a ampliação das calçadas. Quando nós caminhamos, nós mesmos criamos tempo para ver as faces e os detalhes da vida. Mesmo assim, a realidade das calçadas brasileiras não é nada agradável, na maioria das cidades não há acessibilidade, as vias públicas são projetadas para o automóvel e o pedestre fica cada vez mais sem importância.

Vários municípios começam a resolver o problema da mobilidade pelas calçadas, implementando programas para melhorar os índices de caminhabilidade. A solução é técnica e financeira. Cabe ao município disponibilizar o projeto modelo de uma calçada, de acordo com as normas de acessibilidade, e ao proprietário a necessidade de cadastrá-la e fazer a calçada padronizada conforme orientação da prefeitura.

3. LEGISLAÇÃO

3.1 NBR 9050

3.1.2 ESCOPO

Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade.

No estabelecimento desses critérios e parâmetros técnicos foram consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos, como próteses, aparelhos de apoio, cadeiras de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistivos de audição ou qualquer outro que venha a complementar necessidades individuais.

Esta Norma visa proporcionar a utilização de maneira autônoma, independente e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção.

As áreas técnicas de serviço ou de acesso restrito, como casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico etc., não necessitam ser acessíveis.

As edificações residenciais multifamiliares, condomínios e conjuntos habitacionais necessitam ser acessíveis em suas áreas de uso comum. As unidades autônomas acessíveis são localizadas em rota acessível.

3.1.3 TERMOS E DEFINIÇÕES

Acessibilidade

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Adaptável

Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características possam ser alteradas para que se torne acessível.

Adaptado

Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características originais foram alteradas posteriormente para serem acessíveis.

Adequado

Espaço, edificações, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis.

Área de circulação

Espaço livre de obstáculos, destinado ao uso de todas as pessoas.

Área de descanso

Área adjacente e interligada às áreas de circulação interna ou externa às edificações, destinada a usuários que necessitem de paradas temporárias para posterior continuação do trajeto.

Calçada

Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente,

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

08

não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins.

Calçada rebaixada

Rampa construída ou implantada na calçada, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável.

Equipamento urbano

Todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, em espaços públicos e privados.

Contraste

Diferença perceptível visual, tátil ou sonora equipamento urbano todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, em espaços públicos e privados.

Faixa elevada

Elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar o leito carroçável às calçadas em ambos os lados da via.

Faixa de travessia de pedestres

Sinalização transversal ao leito carroçável, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via.

Rampa

Inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento, com declividade igual ou superior a 5 %.

Mobiliário urbano

Conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.

Passeio

Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

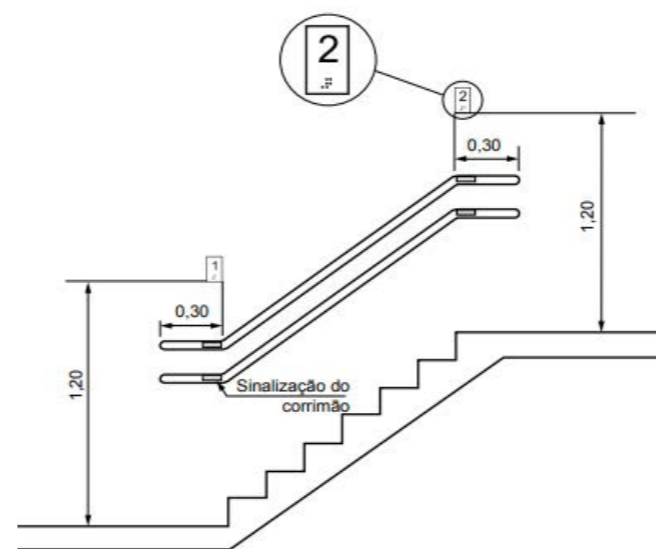
Piso tátil

Piso caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação, principalmente, às pessoas com deficiência visual ou baixa visão. São de dois tipos: piso tátil de alerta e piso tátil direcional.

3.1.4 APLICAÇÕES ESSENCIAIS

Sinalização de pavimento

Os corrimãos de escadas fixas e rampas devem ter sinalização tátil (caracteres em relevo e em braille), identificando o pavimento. Essa sinalização deve ser instalada na geratriz superior do prolongamento horizontal do corrimão. Na parede a sinalização deve ser visual e, opcionalmente, tátil. Alternativamente, estas sinalizações podem ser instaladas nas paredes laterais.



Sinalização de degraus

Degraus isolados

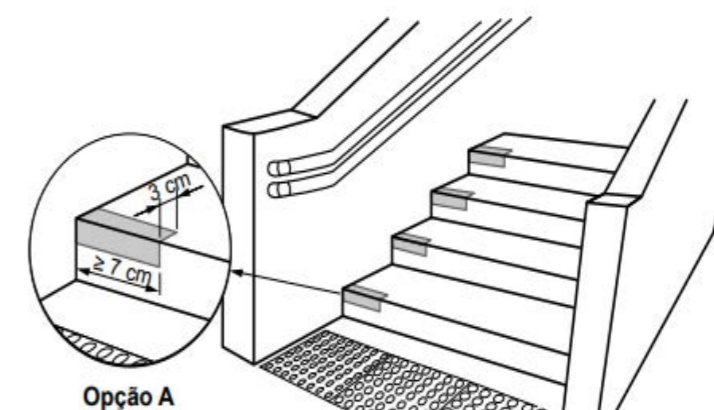
É considerado degrau isolado a sequência de até dois degraus. Este desnível deve ser sinalizado em toda a sua extensão, no piso e no espelho, com uma faixa de no mínimo 3 cm de largura contrastante com o piso adjacente, preferencialmente fotoluminescente ou retroiluminado.

Degraus de escadas

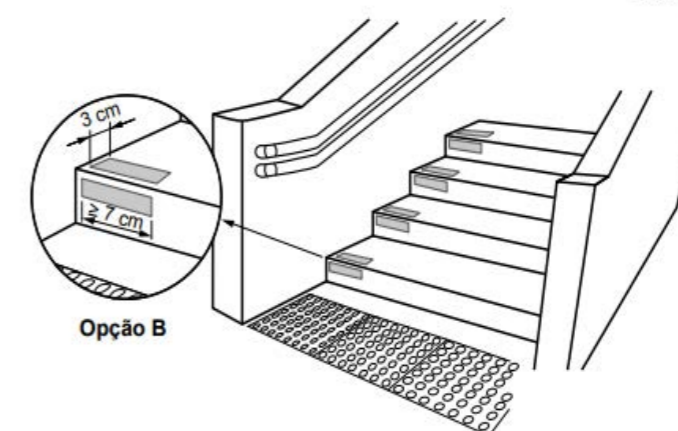
A sinalização visual dos degraus de escada deve ser:

- aplicada aos pisos e espelhos em suas bordas laterais e/ou nas projeções dos corrimãos, contrastante com o piso adjacente, preferencialmente fotoluminescente ou retroiluminado, conforme as opções demonstradas.
- igual ou maior que a projeção dos corrimãos laterais, e com no mínimo 7 cm de comprimento e 3 cm de largura.
- fotoluminescente ou retroiluminada, quando se tratar de saídas de emergência e/ou rota de fuga.

Dimensões em centímetros



Dimensões em centímetros



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

09

Sinalização tátil e visual no piso

Geral

A sinalização tátil e visual no piso pode ser de alerta e direcional, conforme critérios definidos em normas específicas.

Contraste tátil e visual

A sinalização tátil e visual no piso deve ser detectável pelo contraste tátil e pelo contraste visual. O contraste tátil, por meio de relevos, deve estar conforme as Tabelas 4 e 5. O contraste de luminância com a superfície adjacente, em condições secas e molhadas, conforme Tabela 2.

Sinalização tátil e visual de alerta

O contraste tátil e o contraste visual da sinalização de alerta consistem em um conjunto de relevos tronco-cônicos conforme Tabela 4

Tabela 4 – Dimensão da sinalização tátil e visual de alerta

Dimensões em milímetros

Piso tátil de alerta	Recomendado	Mínimo	Máximo
Diâmetro da base do relevo	25	24	28
Distância horizontal entre centros de relevo	50	42	53
Distância diagonal entre centros de relevo	72	60	75
Altura do relevo	4	3	5
NOTA A distância do eixo da primeira linha de relevo até a borda do piso é igual à metade da distância horizontal entre centros. O diâmetro do topo é igual à metade a dois terços do diâmetro da base, respeitando-se os limites acima.			
Relevos táteis de alerta instalados no piso	Recomendado	Mínimo	Máximo
Diâmetro da base do relevo	30	25	30
Diâmetro do topo do relevo	½ do diâmetro da base		
Distância diagonal entre centros do relevo	Diâmetro da base do relevo mais 20		
Altura do relevo	4	3	5

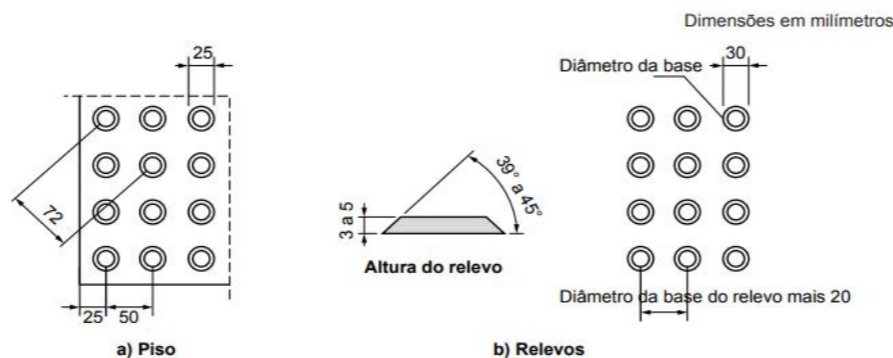
Tabela 5 – Dimensão da sinalização tátil e visual direcional

Dimensões em milímetros

Piso tátil direcional	Recomendado	Mínimo	Máximo
Largura da base do relevo	30	30	40
Largura do topo	25	20	30
Altura do relevo	4	3	5
Distância horizontal entre os centros de relevo	83	70	85
Distância horizontal entre as bases de relevo	53	45	55
Relevos táteis direcionais instalados no piso	Recomendado	Mínimo	Máximo
Largura da base do relevo	40	35	40
Largura do topo do relevo	Largura da base do relevo menos 10		
Distância horizontal entre centros do relevo	Largura da base do relevo mais 30		
Altura do relevo	4	3	5

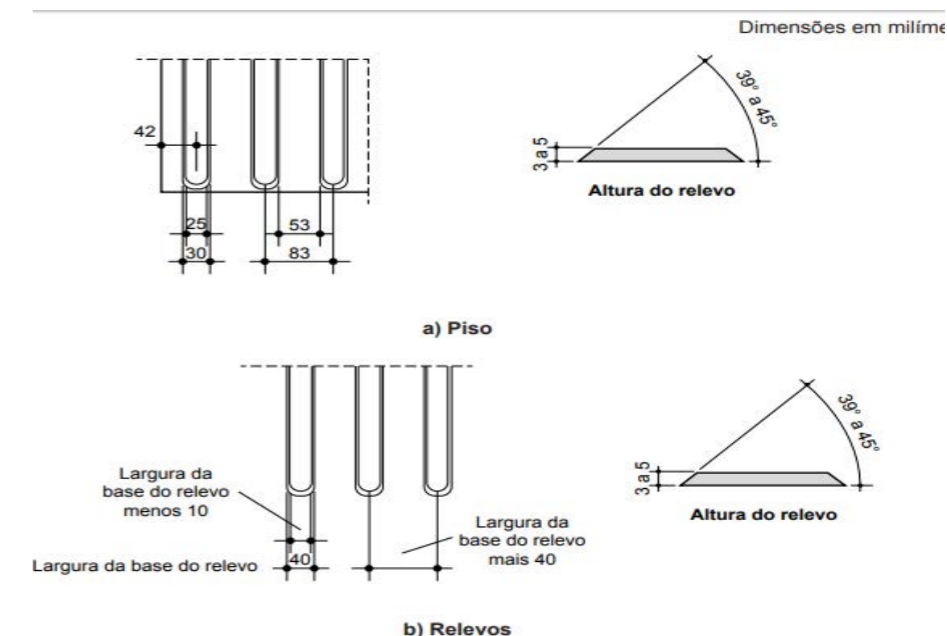
A sinalização tátil e visual de alerta no piso deve ser utilizada para:

- informar à pessoa com deficiência visual sobre a existência de desníveis ou situações de risco permanente, como objetos suspensos não detectáveis pela bengala longa.
- orientar o posicionamento adequado da pessoa com deficiência visual para o uso de equipamentos, como elevadores, equipamentos de autoatendimento ou serviços.
- informar as mudanças de direção ou opções de percursos.
- indicar o início e o término de degraus, escadas e rampas.
- indicar a existência de patamares nas escadas e rampas.
- indicar as travessias de pedestres.



Sinalização tátil e visual direcional

A sinalização tátil e visual direcional no piso deve ser instalada no sentido do deslocamento das pessoas, quando há ausência ou descontinuidade de linha-guia identificável, em ambientes internos ou externos, para indicar caminhos preferenciais de circulação. O contraste tátil e o contraste visual da sinalização direcional consistem em relevos lineares, regularmente dispostos, conforme Tabela 5



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

10

Aplicação da sinalização tátil e visual de alerta e direcional

Para a aplicação da sinalização tátil de alerta e direcional e suas composições, observar o disposto em normas específicas.

Sinalização de vaga reservada para veículo

As vagas reservadas para veículo no estacionamento devem ser sinalizadas e demarcadas com o símbolo internacional de acesso ou a descrição de idoso, aplicado na vertical e horizontal.

As vagas reservadas para idosos ou para pessoas com deficiência em vias e logradouros públicos devem ser sinalizadas, conforme normas específicas

Nas vagas reservadas para pessoas com deficiência que não estejam localizadas em vias e logradouros públicos, a sinalização vertical deve ser conforme abaixo. O símbolo internacional de acesso (SIA) que está na sinalização pode ser trocado pelo SIA.

A borda inferior das placas instaladas deve ficar a uma altura livre entre 2,10 m e 2,50 m em relação ao solo. Em estacionamentos com pé-direito baixo, é permitida sinalização à altura de 1,50 m



3.1.5 CIRCULAÇÃO EXTERNA

Calçadas e vias exclusivas de pedestres devem ter uma faixa livre (passeio) para a circulação sem degraus.

Inclinação transversal

A inclinação transversal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres não pode ser superior a 3%. Eventuais ajustes de soleira devem ser executados sempre dentro dos lotes ou, em calçadas existentes com mais de 2,00 m de largura, podem ser executados nas faixas de acesso.

Inclinação longitudinal

A inclinação longitudinal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras.

Dimensões mínimas da calçada

A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir e demonstrado pela Figura 88

a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m.

b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3%, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre.

c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.

Dimensões em metros

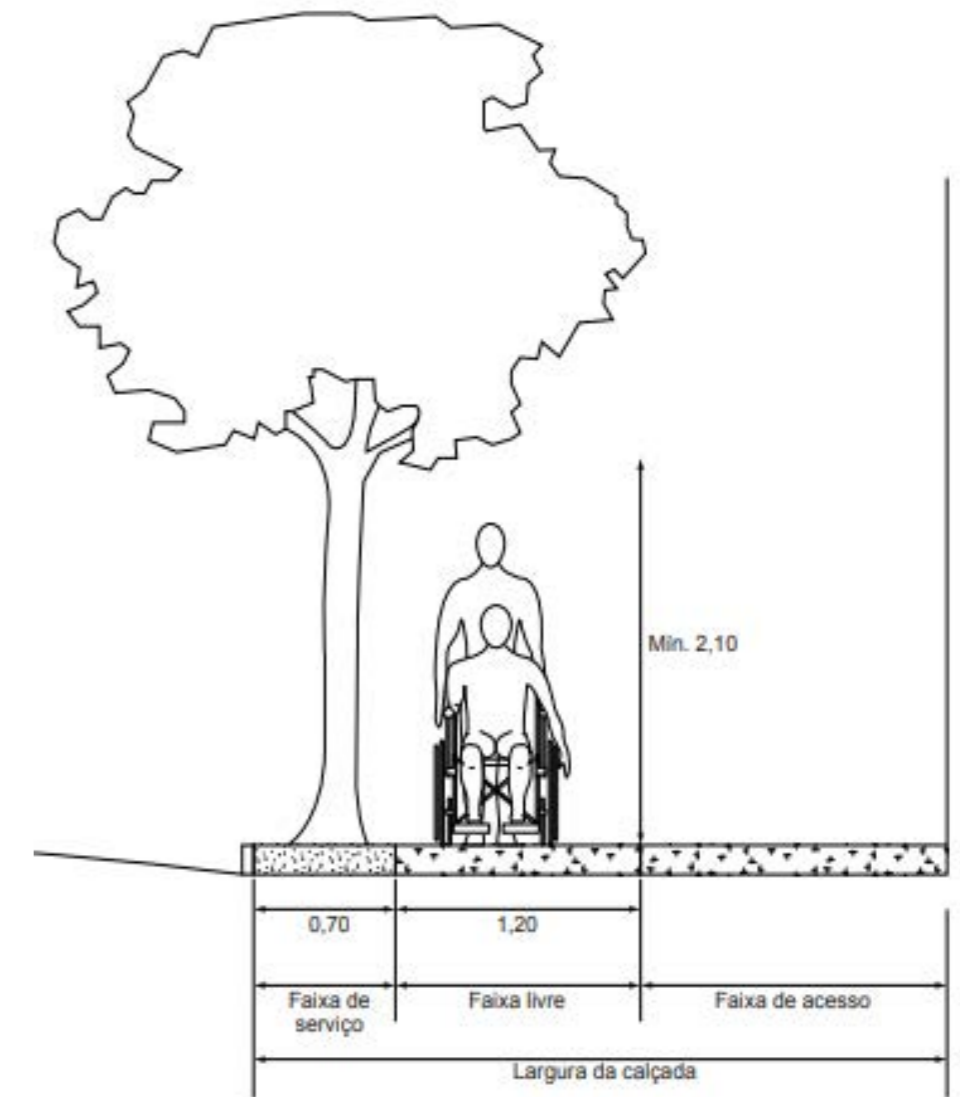


Figura 88 - Faixas de uso da calçada - Corte

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

11

Acesso do veículo ao lote

O acesso de veículos aos lotes e seus espaços de circulação e estacionamento deve ser feito de forma a não interferir na faixa livre de circulação de pedestres, sem criar degraus ou desníveis, conforme exemplo da Figura 89. Nas faixas de serviço e de acesso é permitida a existência de rampas.

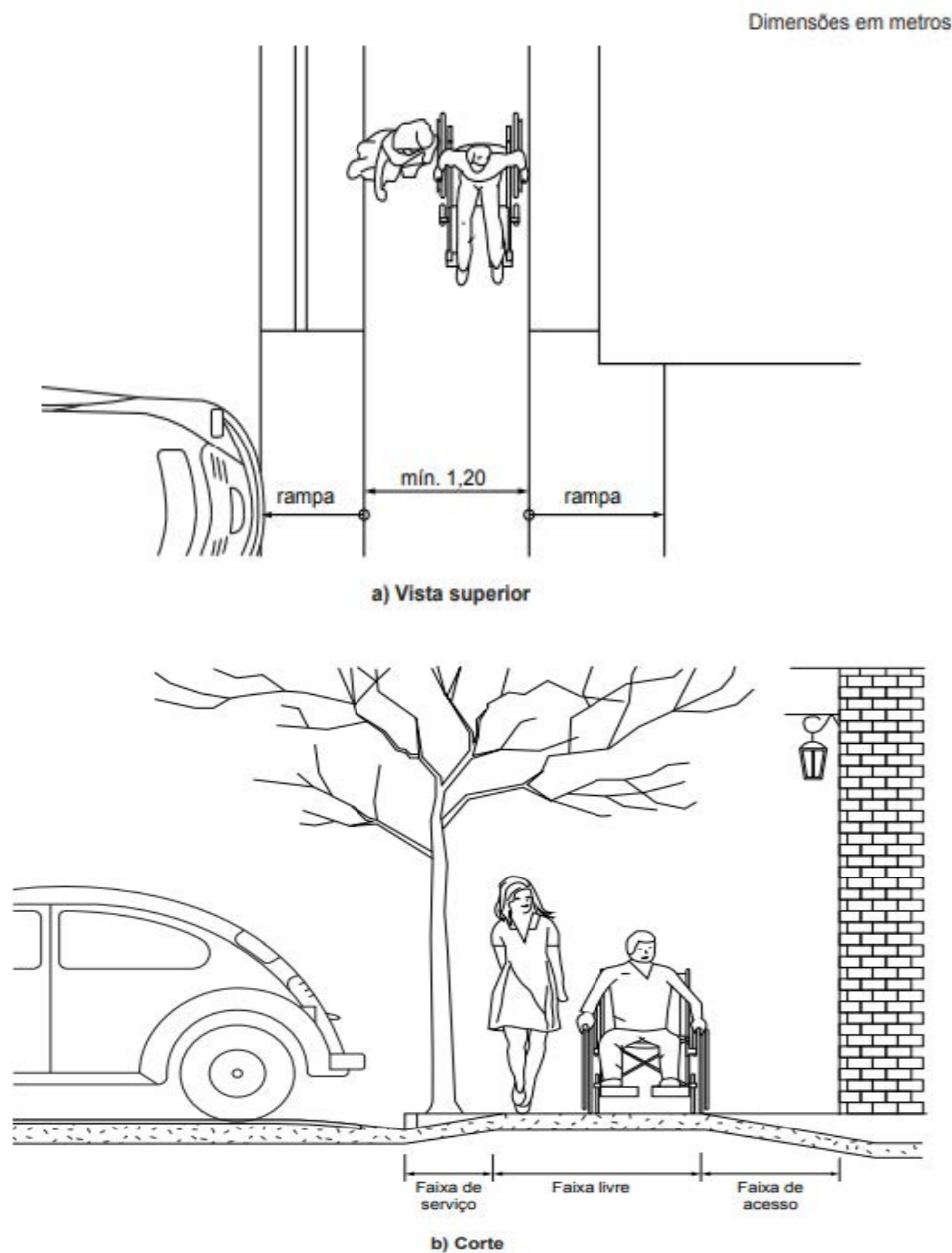


Figura 89 - Acesso do veículo ao lote

Obras sobre o passeio

As obras eventualmente existentes sobre o passeio devem ser convenientemente sinalizadas e isoladas, assegurando-se a largura mínima de 1,20 m para circulação, garantindo-se as condições de acesso e segurança de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, conforme Figura 90.

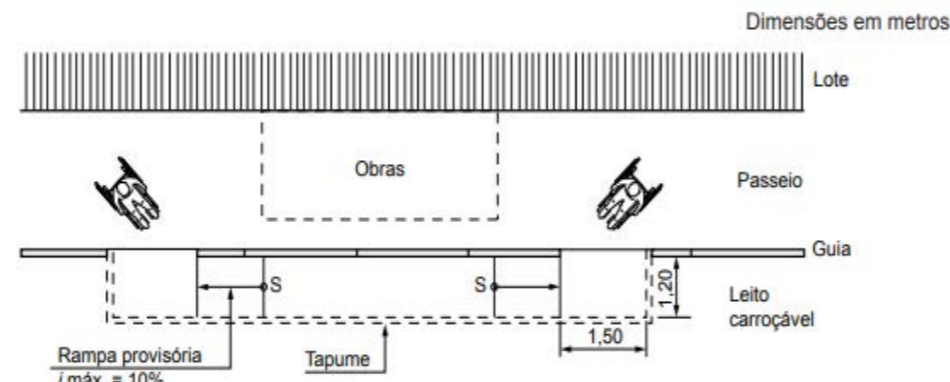


Figura 90 - Rampas de acesso provisórias - Vista superior

Dimensionamento das faixas livres

Admite-se que a faixa livre possa absorver com conforto um fluxo de tráfego de 25 pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura. Para determinação da largura da faixa livre em função do fluxo de pedestres, utiliza-se a seguinte equação:

$$1,20 \text{ m F L i, K}$$

$$= + \sum \geq$$

onde

L é a largura da faixa livre

F é a largura necessária para absorver o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico, considerando o nível de conforto de 25 pedestres por minuto a cada metro de largura

K = 25 pedestres por minuto

$\sum i$ é o somatório dos valores adicionais relativos aos fatores de impedância.

Os valores adicionais relativos aos fatores de impedância (i) são:

- a) 0,45 m junto às vitrines ou comércio no alinhamento.
- b) 0,25 m junto ao mobiliário urbano.
- c) 0,25 m junto à entrada de edificações no alinhamento.

Travessia de pedestres em vias públicas ou em áreas internas de edificações ou espaços de uso coletivo e privado

As travessias de pedestres nas vias públicas ou em áreas internas de edificações ou espaços de uso coletivo e privado, com circulação de veículos, podem ser com redução de percurso, com faixa elevada ou com rebaixamento da calçada.

Redução do percurso da travessia

Para redução do percurso da travessia, é recomendado o alargamento da calçada, em ambos os lados ou não, sobre o leito carroçável, conforme Figura 91. Esta configuração proporciona conforto e segurança e pode ser aplicada tanto para faixa elevada como para rebaixamento de calçada, próximo das esquinas ou no meio de quadra.

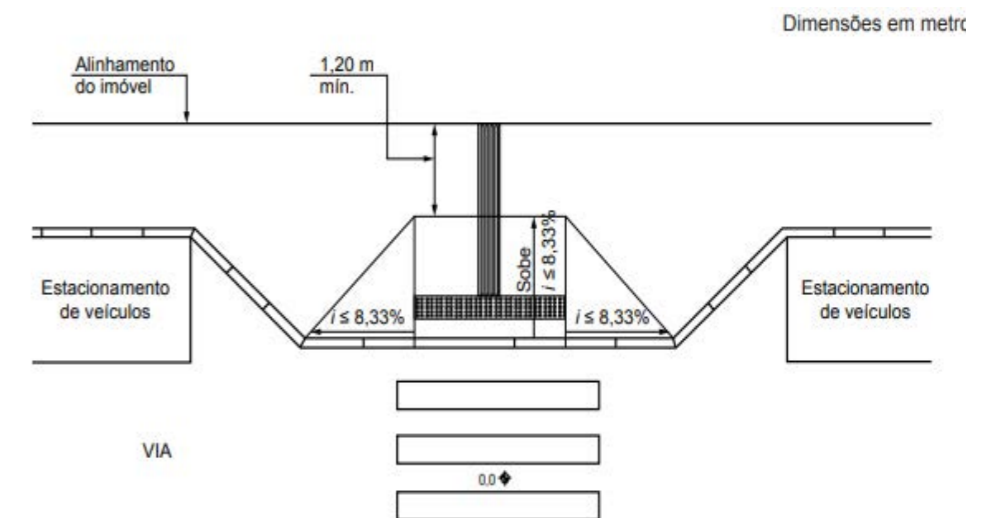


Figura 91 - Redução do percurso de travessia - Exemplo - Vista superior

Faixa elevada para travessia

A faixa elevada, exemplificada na Figura 92

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

12

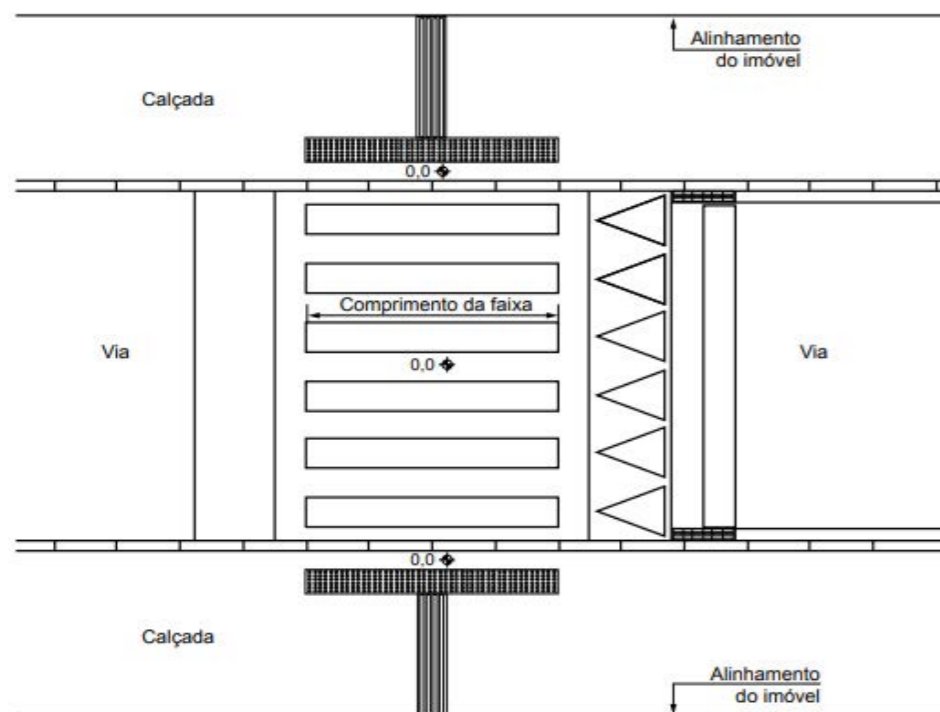


Figura 92 - Faixa elevada para travessia - Exemplo - Vista superior

Rebaixamento de calçadas

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33% (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20 m, da calçada, conforme Figura 93.

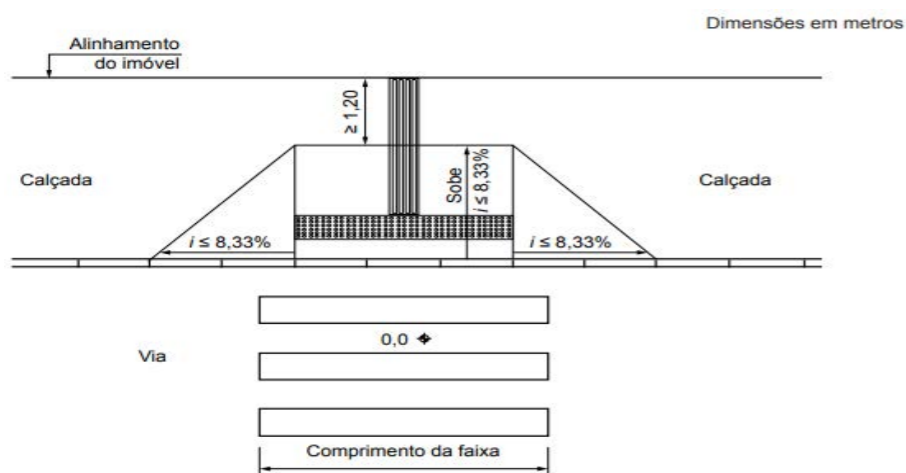


Figura 93 - Rebaixamentos de calçada - Vista superior

Não pode haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável. Em vias com inclinação transversal do leito carroçável superior a 5%, deve ser implantada uma faixa de acomodação de 0,45 m a 0,60 m de largura ao longo da aresta de encontro dos dois planos inclinados em toda a largura do rebaixamento, conforme Figura 94.

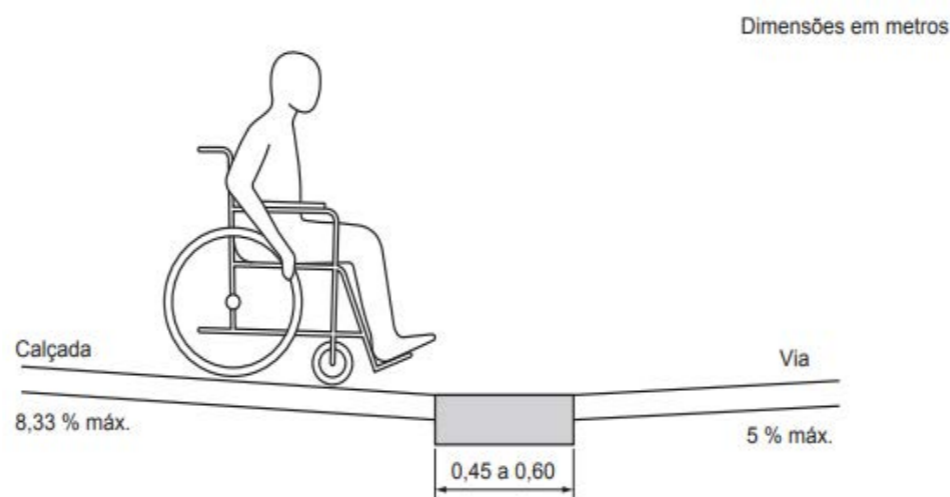


Figura 94 - Faixa de acomodação para travessia - Corte

A largura da rampa central dos rebaixamentos deve ser de no mínimo 1,50 m. Recomenda-se, sempre que possível, que a largura seja igual ao comprimento das faixas de travessia de pedestres. Os rebaixamentos em ambos os lados devem ser alinhados entre si.

O rebaixamento da calçada também pode ser executado entre canteiros, desde que respeitados o mínimo de 1,50 m de altura e a declividade de 8,33%. A largura do rebaixamento deve ser igual ao comprimento da faixa de pedestres, conforme Figura 96.

Em calçada estreita, onde a largura do passeio não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre com largura de no mínimo 1,20 m, deve ser implantada a redução do percurso da travessia ou ser implantada a faixa elevada para travessia conforme ou ainda, pode ser feito o rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 5% (1:20), conforme Figura 96.

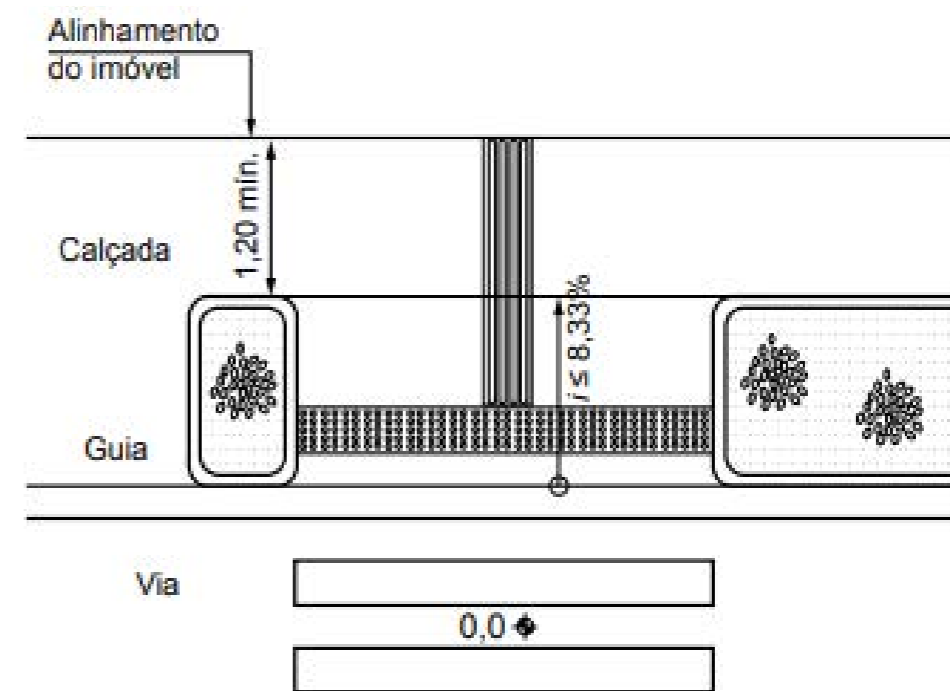


Figura 96 - Rebaixamentos de calçadas estreitas

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

13

Em canteiro divisor de pistas, deve ser garantido rebaixamento do canteiro com largura igual à da faixa de travessia ou ser adotada a faixa elevada

Sinalização da travessia

As travessias devem ser sinalizadas conforme Seção 5 e Norma específica.

Vagas reservadas para veículos

Há dois tipos de vagas reservadas:

- a) para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por idosos
- b) para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência.

Condições das vagas

A sinalização vertical das vagas reservadas deve estar posicionada de maneira a não interferir com as áreas de acesso ao veículo, e na circulação dos pedestres.

"As vagas para estacionamento para idosos devem ser posicionadas próximas das entradas, garantindo o menor percurso de deslocamento."

As vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência devem:

- a) ter sinalização vertical.
- b) contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20 m de largura, quando afastadas da faixa de travessia de pedestres. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas, no caso de estacionamento paralelo, perpendicular ou oblíquo ao meio fio.
- c) estar vinculadas à rota acessível que as interligue aos polos de atração.
- d) estar localizada de forma a evitar a circulação entre veículos;
- e) ter piso regular e estável.
- f) o percurso máximo entre a vaga e o acesso à edificação ou elevadores deve ser de no máximo 50 m.

3.2 LEI ORGANICA DO MUNICÍPIO

DECRETO Nº 1202, DE 28 DE AGOSTO DE 2017

"APROVA "PROJETO PADRÃO DE CALÇADAS" NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE CORREIA PINTO, "E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

CELSO ROGÉRIO ALVES RIBEIRO, Prefeito do Município de Correia Pinto, Estado de Santa Catarina, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VIII, art. 95, da Lei Orgânica do Município.

CONSIDERANDO que a Constituição Federal de 1988, chamada cidadã, buscou dar dignidade à pessoa humana, reduzindo as desigualdades sociais e assegurando o tratamento isonômico a cada indivíduo, valorizando as capacidades individuais e garantindo o acesso à cidadania.

CONSIDERANDO que a Lei Federal nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade, o Decreto Lei nº 5.296/2004 regulamentou as Leis nº 10.048/2000 e 10.098/2000 e a NBR 9050/2015 estabeleceu critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade;

CONSIDERANDO a Lei Municipal nº 109/86 de 15 de maio de 1986, Plano Diretor Físico Territorial Urbano do Município, o Código de Obras e a Lei de Loteamentos.

CONSIDERANDO que as normas técnicas de acessibilidade da ABNT estabelecem os padrões que devem ser respeitados quanto

à construção de calçadas para a circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;

CONSIDERANDO que, diante da complexidade das normas que tratam da acessibilidade, é necessário estabelecer os critérios para aplicabilidade dos conceitos de universalização do acesso, pautados nas exigências legais para a prática de projetar e edificar obras públicas, de forma a se cumprirem alguns dos programas constitucionais a fim de que, dessa forma, reconheça-se um padrão mínimo de dignidade às Pessoas Portadoras de Deficiência Física;

CONSIDERANDO que é dever do Poder Público Municipal, viabilizar e fiscalizar a execução de obras dentro de seu território, DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o "Projeto Padrão de Calçadas", no âmbito do Município de Correia Pinto, de acordo com as normas de acessibilidade vigentes.

Art. 2º Os padrões estabelecidos no projeto anexo a este Decreto deverão ser observados por todos os profissionais, desde a projeção das calçadas até sua completa execução.

Art. 3º A fiscalização da observância dos critérios estabelecidos no "Projeto Padrão de Calçadas" ficará a cargo da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Turismo, Diretoria de Planejamento e Fiscal de Obras.

Art. 4º Este Decreto, acompanhado do "Projeto Padrão de Calçadas", que é parte integrante, entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito, 28 de agosto de 2017.

CELSO ROGÉRIO ALVES RIBEIRO
Prefeito

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

14

4. REFERENCIAS PROGRAMÁTICOS

4.1 PRAÇA DE EVENTOS

Valorizando nossa cultura, o projeto da Praça de Eventos procura aliar beleza e conforto à responsabilidade socioambiental, preocupando-se com o impacto da execução de projetos de arquitetura em nosso estado, tanto no que se refere aos fatores econômico e energético, quanto aos fatores social e cultural.

O traçado do local e o jogo de texturas transmite acolhimento, que convida o público a permanecer e a se aproximar da natureza e da arte.

CASA COR 2014

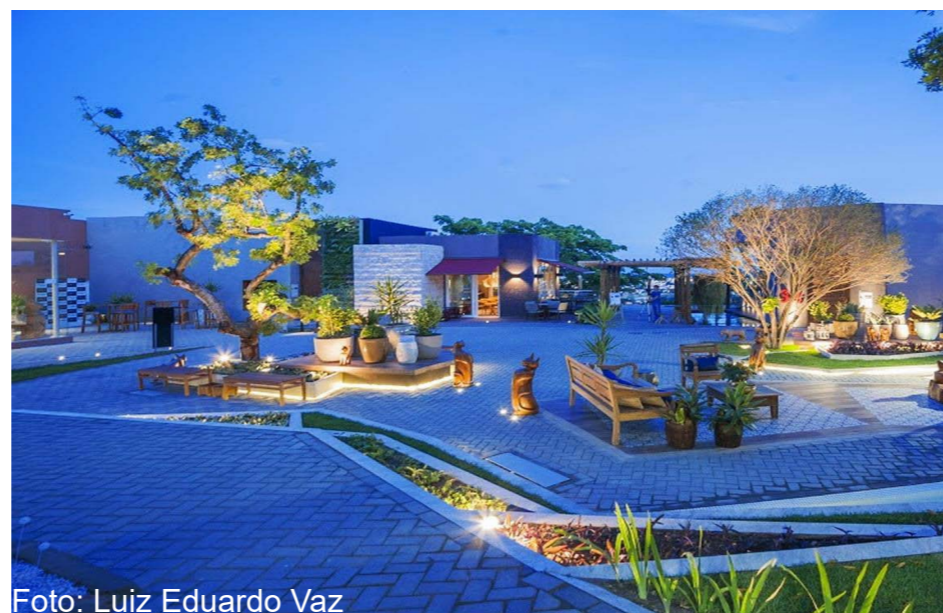


Foto: Luiz Eduardo Vaz



Foto: Luiz Eduardo Vaz

O projeto Praça de Eventos, da Casa Cor Alagoas 2014, foi elaborado pelas arquitetas Lívia Martins, Larissa Lima, Vanine Borges e Joyce Fontan e propõe uma arquitetura responsável com uso de materiais sustentáveis.

Entre vários materiais utilizados o uso de pisos ecológicos foi a alternativa escolhida para abrilhantar o local que ficou lindo. A proposta paisagística valorizou a flora local, com o uso de espécies nativas e elementos da cultura alagoana.

Foram utilizados esculturas em madeira certificada e produtos artesanais feitos com palha da Taboa.



Foto: Luiz Eduardo Vaz

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

15

4.2 CIDADE PEDRAS BRANCAS

PALHOÇA/SC



Fonte: Cidade Pedras Brancas



Fonte: Cidade Pedras Brancas

UMA CIDADE PARA AS PESSOAS

Acreditamos que em uma Cidade para as Pessoas, o convívio e a troca de ideias devem ser abundantes e as diferentes especializações devem estar conectadas. Este é o ambiente propício para o surgimento de novos negócios, conformando uma Cidade Criativa.

Mas queremos ir além ao construir um dos melhores lugares para se viver, melhorando a cidade para as pessoas. Sabemos que o tripé da sustentabilidade envolve também a dimensão econômica e social. E precisamos irradiar esse aprendizado.

Nosso empreendimento tem contribuído para o desenvolvimento econômico da região por meio da geração de empregos e da instalação de novas empresas. Na dimensão social, além do apoio a organizações

sem fins lucrativos que atuam no município, estamos participando ativamente como parceiros no processo de desenvolvimento e integração de comunidades de baixa renda em nosso entorno. Para nós, adotar o conceito de sustentabilidade é ao mesmo tempo simples e extremamente complexo.

É simples porque reflete nossa crença no equilíbrio possível entre o bem-estar das pessoas e a proteção do meio ambiente, e extremamente complexo porque nos obriga, como empresa, a buscar sempre as melhores práticas e tecnologias para garantir esse equilíbrio.

UMA CIDADE CRIATIVA



Fonte: Cidade Pedras Brancas

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

16

4.3 RUA VIDAL RAMOS

FLORIANÓPOLIS/SC

O processo de requalificação da Rua Vidal Ramos começou através da ação dos lojistas, que inicialmente haviam se reunido para elaborar a decoração de natal. Aos poucos, o desejo de aumentar a atratividade e qualidade do espaço da Rua Vidal Ramos mostrou que seria preciso fazer reformas mais estruturais. Foi então que se iniciou um processo de requalificação, que envolveu a melhoria dos espaços públicos e da paisagem, tornando-se mais atrativa para os frequentadores, que vinham trocando as ruas pelas compras nos shopping centers. Este processo aconteceu a partir da parceria firmada entre a Associação Comercial e Industrial de Florianópolis

(ACIF), o Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena e Micro Empresa (SEBRAE), a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) e contou com a participação ativa dos lojistas.

PERFIL DO LOCAL

A Rua Vidal Ramos, situada no centro histórico da Capital do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, é uma ligação estratégica entre o Centro e a Baía Norte. É também importante centro comercial, concentrando cerca de 70 lojas em uma via de 750 metros de extensão. No período de planejamento e implantação das reformas, havia 56 estabelecimentos comerciais, dos quais 80% participaram do projeto de requalificação

A diretriz principal do projeto foi priorizar o pedestre através de melhorias da infraestrutura do local. Assim, o projeto contemplou:

- **Ampliação e reforma das calçadas**, para atender normas de acessibilidade e, tornar o caminhar mais seguro e agradável
- **Implantação de mobiliário urbano** (bancos, lixeiras e totens), de forma a oferecer maior conforto
- **Reforma das fachadas das lojas**, que receberam nova pintura e placas padronizadas para facilitar sua identificação
- **Pavimentação intertravada da via** para induzir os veículos à diminuição da velocidade e torná-la mais segura
- **Reforma do sistema de drenagem e aterramento dos cabos de energia elétrica e telefonia**, tornando a paisagem mais bela



Foto: Divulgação



Foto: Divulgação

Acessibilidade e segurança em rua comercial Florianópolis - SC

Desde que se tornou o mais belo trecho para se passear no centro de Florianópolis, a rua Vidal Ramos virou palco de desfiles de moda promovidos pelos próprios lojistas que mantém comércio no local. Após um processo de reurbanização que a transformou num calçadão, como num shopping a céu aberto.



Foto: Divulgação

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

17

5. O MUNICÍPIO



Perímetro Urbano - Foto Rennan Bastos

5.1 HISTÓRICO DO MUNICÍPIO

Correia Pinto / SC

De uma pequena vila para uma cidade de progresso

Correia Pinto foi fundado por Antônio Correia Pinto de Macedo, que recebeu a incumbência de formar um povoado às margens do Rio Canoas ou Pelotas por serem caudalosos, rápidos e abundantes de peixe, preservando o domínio castelhano e demarcando a ocupação portuguesa. Antônio Correia Pinto de Macedo trouxe consigo de São Paulo sua família, escravos e mais nove famílias com interesses latifundiários, além da missão oficial de ocupação para evitar a entrada dos espanhóis no Brasil.

Se instalaram inicialmente em Taipas, mudando-se posteriormente (1767) para as margens do Rio Canoas, a meia légua abaixo da localização atual da ponte na BR 116. Porém quando as primeiras instalações foram erguidas, ocorreu uma enchente, inundando as casas levantadas e as lavouras iniciadas, desanimando-os, o grupo

volta para os Campos das Lagens, fundando então, em 22 de maio de 1771, a Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lagens.

Alguns habitantes decidem por permanecer nas margens do Rio Canoas, fundando a Vila de São Bom Jesus dos Fundos do Rio Canoas, ou simplesmente Vila do Bom Jesus de Canoas, que crescia com um pouco de urbanização (comércio, igreja, pousada), incentivada com o movimento das tropas, o ciclo da pecuária e outros interesses comerciais. Em 1910, excluindo as fazendas próximas, a Vila constava de 15 casas de moradia, alguns ranchos, Capela Católica, uma biblioteca, um clube (Social, Literário e Recreativo Sete de Setembro), um pequeno armazém (bodega) e um cemitério. Em 20 de outubro de 1920, já com 22 casas de moradia e mais Cartório de Registro Civil, foi instalado o distrito de Correia Pinto, Comarca de Lages, nome dado em homenagem ao fundador de Lages, substituindo a denominação anterior. Após eleições de 19 de setembro daquele ano, na presença do Sub-Delegado de polícia do distrito, Aureliano Alves da Rocha, foi dada a posse ao 1º Juiz de Paz eleito, João Nunes do Amaral, que, no ato realizado em sua residência, declarou instalado o distrito.

O desenvolvimento fora morno, tanto social, cultural, religioso ou comercial. Crescia lentamente como qualquer povoado interiorano eis que um fato inesperado contribui para marcar a mudança daquele povoado para onde hoje se encontra. O governo Federal traça novo projeto da então BR-2 (atual BR-116), o desviando do traçado original, que passava pelo distrito de Correia Pinto Velho. Com o tal projeto, para encurtar as distâncias, foi construída a Ponte do Rio Canoas

Outro fato, também impulsionador de tal mudança, foi o incêndio ocorrido na casa de Domingos Alves Rodrigues que o levou, num momento de dor e dúvidas, a tomar novas decisões. Seu irmão Hortêncio, deu a sugestão de que construísse às margens da nova estrada sua casa. Já pressentia que todo o comércio passaria por aquela rodovia. Assim Domingos o fez, mudando-se para a nova instância. Doou terreno para construção da Igreja Nossa Senhora dos Campos, inaugurada em 1950 - e para a atual Escola Estadual de Educação Básica Nossa Senhora dos Prazeres, além de criar um loteamento (onde hoje se encontra o Bairro Centro) com terrenos de 25 metros de frente por 50 metros de fundo.

5.1.2 ECONOMIA

Correia Pinto espera ter um grande desenvolvimento com ativação do Aeroporto Regional, para a maioria dos passageiros de um aeroporto, aquele espaço é apenas um meio de deslocamento ágil. Porém, para os municípios em que ficam localizados esses empreendimentos, é muito mais do que isso, pois impactam diretamente na economia da cidade. Correia Pinto terá uma grande conectividade local, mais eficiente, que reduz os custos de empresas, aumenta a produtividade e expande o alcance de mercado. Isso também contribui para aumentar o investimento, o comércio, os empregos e consequentemente o aumento de habitantes.

A estrutura está sendo construída há mais de 15 anos e nunca esteve em funcionamento. Os investimentos em todo o período de obras superam R\$ 63 milhões. O maior entrave é a homologação para que os voos possam sair. A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) assumiu, logo a cidade se beneficia com muitas obras em seu entorno para garantir a mobilidade, qualidade das estradas, sinalização e conservação, o que gera uma valorização considerável na região, terá geração de empregos tanto no turismo quanto em áreas como logística, transporte de passageiros, comércio e serviços. Com a geração de mais empregos, maior circulação de pessoas e renda e a inserção de novas empresas, a cidade aumenta a sua arrecadação, possibilitando maiores investimentos para a população.

O município também destaca-se na área da fabricação de papel, tendo duas fábricas do ramo instaladas na cidade, sendo elas, a Klabin SA (Papel e Celulose), a Kimberly-Clark (Papel Higiênico) Nereu Rodrigues se destaca em laminados. Também se destaca outros segmentos, como a produção florestal e comercialização de madeira, possuindo em seu território uma grande área de reflorestamento (pinus e eucalipto). Além destes segmentos a economia da cidade apresenta um bom desempenho no ramo da pecuária destacando a produção de bovinos e na agricultura destaca-se as lavouras de milho, feijão, alho e soja.

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

18

5.1.3 TURISMO

Correia Pinto leva o nome do seu fundador Antonio Correia Pinto de Macedo, que também fundou Lages, município do qual se emancipou.

Localizado às margens da BR-116, entre Lages e Curitiba, tem como principal fonte de riqueza a madeira, com extensa área reflorestada com pinus. Apresenta belas paisagens com rios, cascatas, águas termais e sulfurosas.

Principais categorias de turismo de Correia Pinto:

Confraria do Monge:

Os proprietários do restaurante Confraria do Monge, decidiram celebrar a devoção dos serranos a João Maria de Agostinho. Ele foi um monge andarilho que percorreu a região no século XIX e passou a ser chamado de “profeta” devido aos seus dizeres enigmáticos, à sua aparência (tinha longas barbas brancas) e aos hábitos misteriosos que possuía – da mesma forma como apareceu repentinamente, um dia ele sumiu, sem deixar registros. São João Maria, como era conhecido, teria previsto que um “tapete preto” iria cortar o lugar (os fiéis acreditam ser uma referência ao asfalto, décadas antes desse tipo de pavimentação chegar a Santa Catarina). Anexo a Confraria do Monge existe um agradável parque onde foi construída uma trilha ecológica que lembra algumas dessas passagens, e uma estátua de João Maria esculpida, com base numa foto do monge – um dos raros registros de sua passagem –, em uma pedra de arenito de 3,5 toneladas.

Águas Sulfurosas: localiza-se às margens da BR-116, na altura do km 226. Na localidade, os turistas param para recolher a água e observá-la correr entre os rochedos.

Águas Termais: Lençol térmico numa profundidade de 1.500m, com propriedades medicinais. As águas têm uma temperatura de 42°C e vazão de 600 litros por hora. "Ainda não explorado".

Cascata do Cerro Pelado: Com queda de 35 m e paredão de 85 m, é ideal para a prática de esportes radicais.

Morro da Cruz: De onde se avista boa parte da região.

Parque de Exposição Municipal: Onde se realiza a tradicional Festa do Peão Laçador e Rodeios.

Quedas do Rio Ribeirão: Na localidade de Avencal.

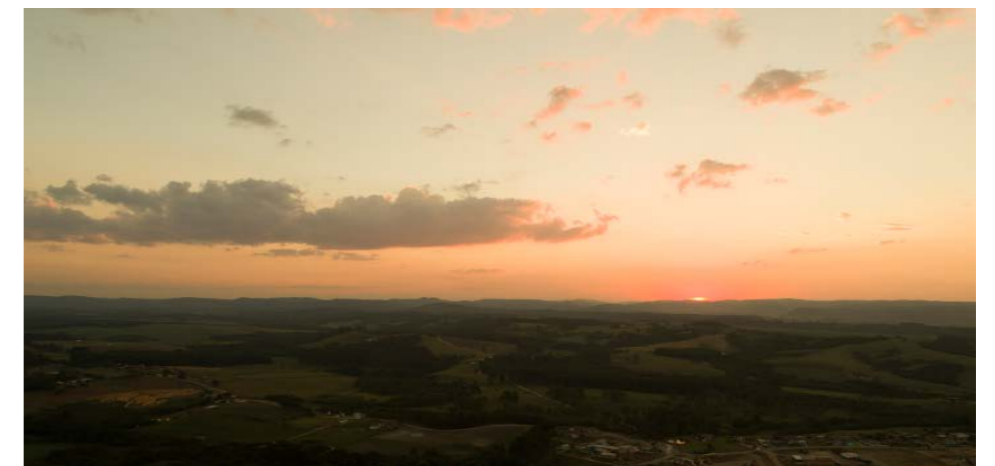
Praça Domingos Alves Rodrigues: Localizada na esquina da Avenida Tancredo Neves com a Rua Getúlio Vargas, no Centro. A área útil da praça ficou em 1.495 metros quadrados com destaque para acessibilidade e diversificação de uso tanto por adultos quanto crianças. Playground, mesas de jogos e bancos, iluminação moderna, espelho d'água, piso de fácil manutenção intercalado com piso drenante e muito sombreamento passam a ser a nova realidade do que antes era apenas calçadas e infraestrutura precária.



Estátua do Peão Laçador - Foto Rennan Bastos



Praça Domingos Alves Rodrigues - Foto Rennan Bastos



Pôr do Sol em Correia Pinto - Foto Rennan Bastos

5.2 LOCALIZAÇÃO

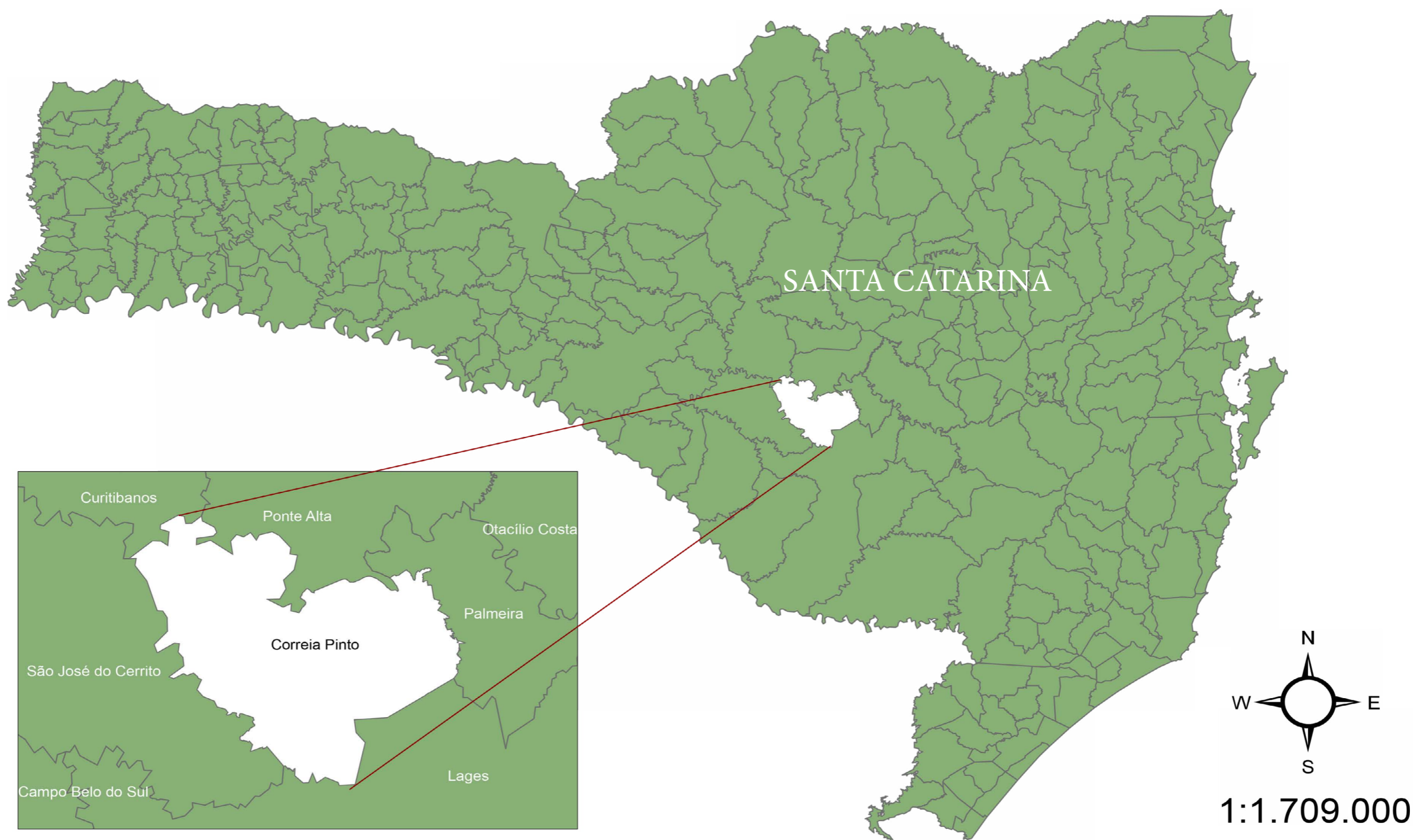
Correia Pinto é um município brasileiro do estado de Santa Catarina. Localiza-se a uma latitude 27°35'05" sul e a uma longitude 50°21'40" oeste, estando a uma altitude de 847 metros. Possui uma área de 623,77 km².

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

19

5.2.1 MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

20

5.2.2 MAPA PERÍMETRO URBANO

INFORMAÇÕES MUNICÍPAIS

Prefeito: Celso Rogério Alves Ribeiro

Vice-Prefeito: Casimiro Reuter de Liz

Microrregião: Microrregião Serrana

Aniversário: 10 de maio

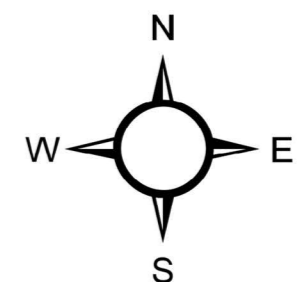
Habitantes: 13358 (IBGE/2017)

Eleitores: 11672 (TSE/2017)

PIB: R\$ 530.235,000,00 (IBGE/2015)

Área Total: 651,61km²

Área Perímetro Urbano: 282,18 km²



1:145.300

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

21

6. OS TERRENOS

Inicialmente, na definição da área a ser estudada, foram escolhidos três bairros significativos da cidade de Correia Pinto, são eles: O bairro São João, Pereira Alves e o Centro.

A escolha destes três bairros foi pela demanda que a comunidade vem pedindo em função de suas peculiaridades, como também pela importância deles na cidade, justificando a intenção de se analisar todas as praças e não apenas uma amostra. O estudo dos espaços públicos do centro da cidade, se justifica, por ser este o bairro que permanece com um intenso movimento, embora a população residente tenha diminuído gradativamente em função das atividades de comércio e serviços, porém permanece um grande fluxo de pessoas circulando tanto a pé, como de veículo particular. Este espaço onde está localizada grande parte das lojas, lanchonetes, praça, academias, farmácias e supermercados.

No bairro São João a comunidade tenta transformar este local em uma praça a mais de sete anos, já foram realizadas reuniões, solicitações a prefeitura.

A praça Araucária junto com a escola Luiz Claudio Madruga, vem sofrendo com falta de segurança para os alunos, reurbanizar esse espaço oferecerá benefício social para os alunos e toda comunidade, além de ter uma nova criação estética, e também para escola que deseja realizar o desenvolvimento de atividades extracurriculares e de programas de educação ambiental.

Praça no centro de eventos, ligação direta com o bairro Pereira Alves e Planalto, atualmente esse espaço utilizado pela secretaria de obras, local com vários entulhos, carros velhos, estacionamentos para as máquinas e equipamentos de manutenção urbana.

Urbanizar Avenida Tancredo Neves, que faz ligação de três bairros, propondo mais vegetações, travessias elevadas, padronizando as calçadas e tornando o caminhar mais agradável.



6.1 MAPA ESCOLHA DOS TERRENOS

1:5.692

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

22

6.2 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Praça Bairro São João - Foto Rennan Bastos



Praça Araucaria- Foto Rennan Bastos



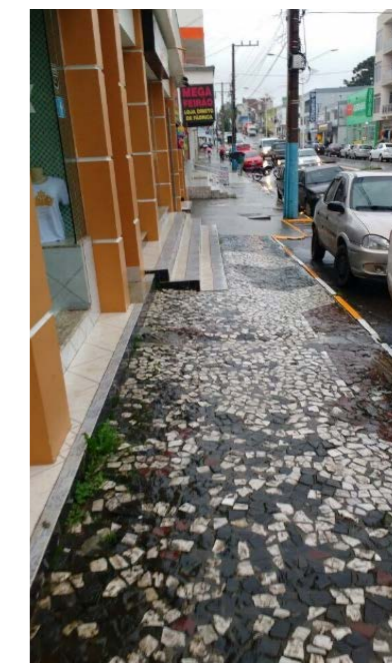
Av. Tancredo Neves- Foto Rennan Bastos



Centro de Eventos- Foto Rennan Bastos



Centro Comercial- Foto Rennan Bastos



Calçadas- Foto Rennan Bastos

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

23

6.3 ANÁLISE VOLUMÉTRICA 3D

MAPEAMENTO AÉREO 3D

Mapeamento Aéreo 3D ou aerofotogrametria é uma técnica usada para mapear um determinado cenário.

Com este modelo é possível analisar a área em questão para tomadas de decisões.

O modelo 3D é gerado a partir da ortofoto e do modelo digital de superfície. Quando se administra um empreendimento, independente se de pequeno ou médio porte, é comum a necessidade de ter o total controle e facilidade de planejamento. Com o Mapeamento Aéreo 3D esta tarefa se torna mais fácil e prática pois, toda sua área estará catalogada, registrada e de fácil acesso para suas tomadas de decisão.

6.3.1 3D PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO



Para esse levantamento foram utilizadas 85 fotos aérea com uma resolução em 0.9 in/px levando em média de 7 minutos de Voo com uma altura de 80 metros e 3 horas de processamento.

6.3.2 3D CENTRO COMERCIAL



Para esse levantamento foram utilizadas 150 fotos aérea com uma resolução em 1.0 in/px levando em média de 10 minutos de Voo com uma altura de 100 metros e 4 horas de processamento.

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

24

6.3.3 3D PRAÇA CENTRO DE EVENTOS



6.3.4 3D PRAÇA ARAUCARIA



Para esse levantamento foram utilizadas 95 fotos aérea com uma resolução em 1.1 in/px levando em média de 10 minutos de Voo com uma altura de 100 metros e 6 horas de processamento.

Para esse levantamento foram utilizadas 46 fotos aérea com uma resolução em 0.5 in/px levando em média de 4 minutos de Voo com uma altura de 80 metros e 2 horas de processamento.

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

25

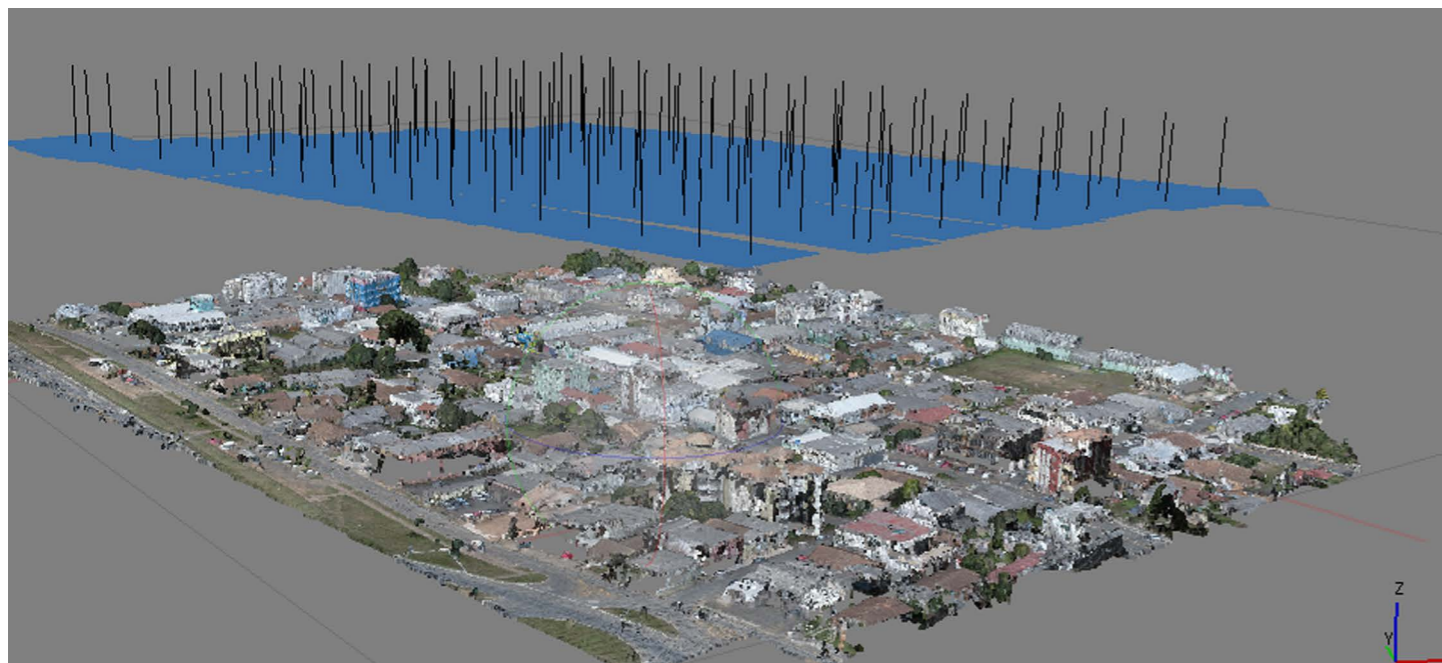
6.4 CURVAS DE NÍVEL

TOPOGRAFIA - COM DRONES

Quando falamos de geração da topografia do terreno, um dos produtos que logo nos vem em mente são as famosas curvas de nível, um tipo de representação altimétrica do terreno composta de linhas e traçados.

A topografia com Drones (Fotogrametria) utiliza o método de aquisição de dados através de medidas fotogramétricas a partir de modelos estereoscópicos, isso é possível devido à sobreposição das imagens aéreas, isso mesmo, quando realizamos um mapeamento aéreo com drones as imagens não são tiradas uma do lado da outra, elas possuem uma sobreposição mínima de 60% em relação às imagens conhecida como sobreposição longitudinal e 30% em relação às faixas de voo conhecida como sobreposição lateral.

E por que as imagens são sobrepostas? Para reproduzir a visão estereoscópica que nós humanos possuímos, nós enxergamos um determinado objeto através de dois ângulos diferentes formados por cada olho, por isso temos a percepção de profundidade dos objetos, com a sobreposição das imagens temos uma visão do mesmo objeto em solo através de dois ângulos distintos formados por cada imagem e com isso temos a percepção de profundidade, ou seja, conseguimos definir a altura dos objetos em solo.



Exemplo de processamento de imagens para fins topográfico

6.4.1 CURVA DE NÍVEL PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO



6.4.2 CURVA DE NÍVEL PRAÇA ARAUCARIA



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

26

6.4.3 CURVA DE NÍVEL CENTRO COMERCIAL



6.4.4 CURVA DE NÍVEL PRAÇA CENTRO DE EVENTOS



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

27

6.5 MODELO DIGITAL DE ELEVAÇÃO

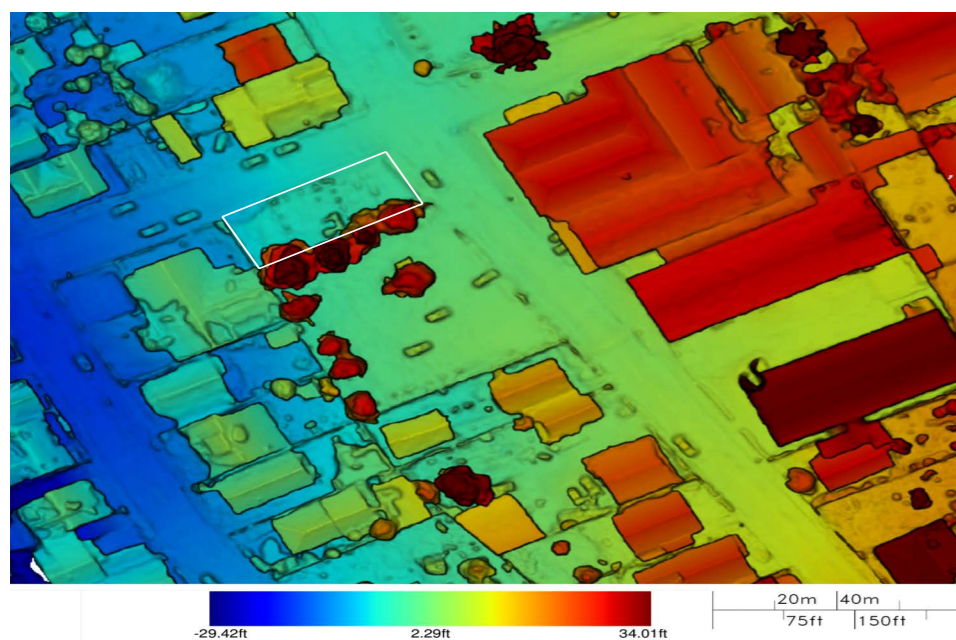
Modelo Digital de Elevação (MDE ou Digital Elevation Model - DEM) é um dos dados mais importantes para análises geoespaciais e para a geração de ortomagens, sendo o DEM clássico uma representação digital de uma seção da superfície, dada por uma matriz de pixels com coordenadas planimétricas (X e Y) e um valor de intensidade do pixel, que corresponde à elevação.

A partir dos modelos pode-se calcular volumes, áreas, desenhar perfis e seções transversais, gerar imagens sombreadas ou em níveis de cinza, gerar mapas de declividade e exposição, gerar fatiamentos em intervalos desejados e perspectivas tridimensionais.

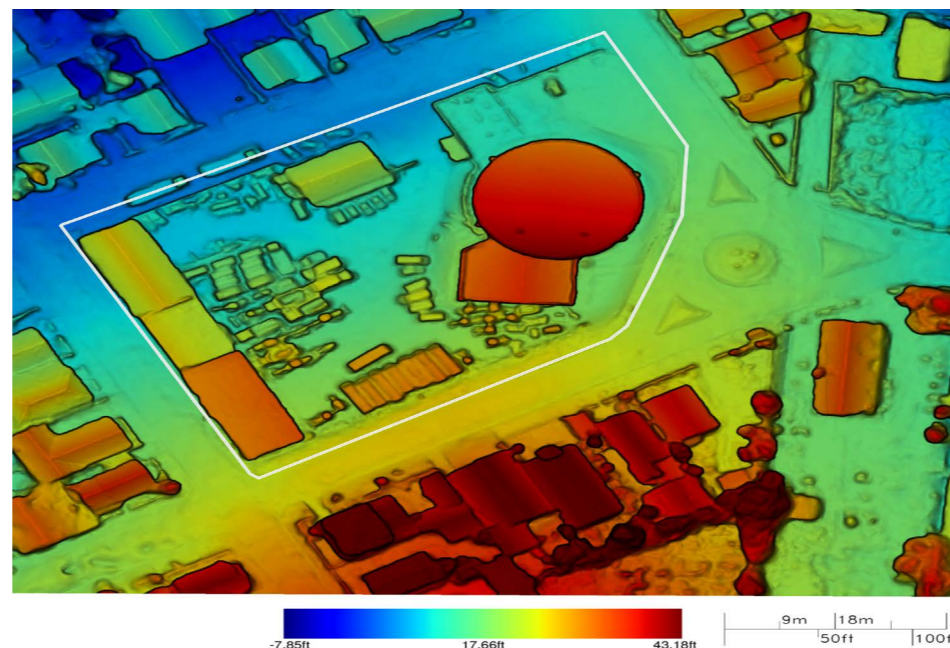
E quando usar o DEM?

- Planejamento urbano
- Projetos de engenharia
- Inspeções de plantas industriais
- Estudos e planejamentos para infraestruturas
- Segurança pública e privada
- Cálculo de volume de pilhas ou objetos

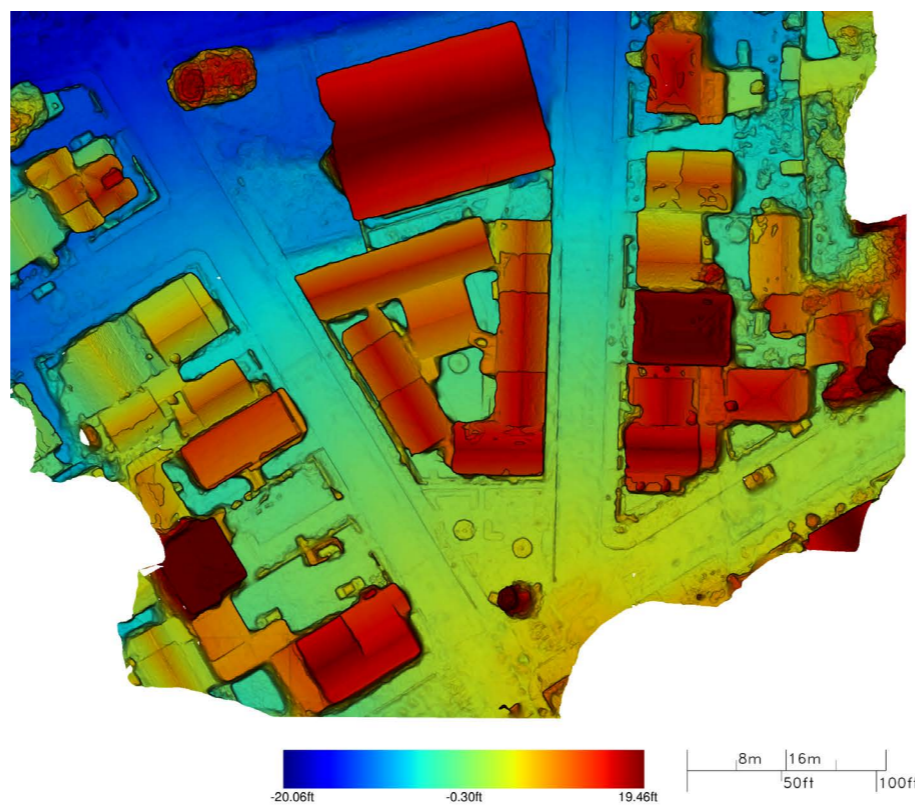
6.5.1 DEM - PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO



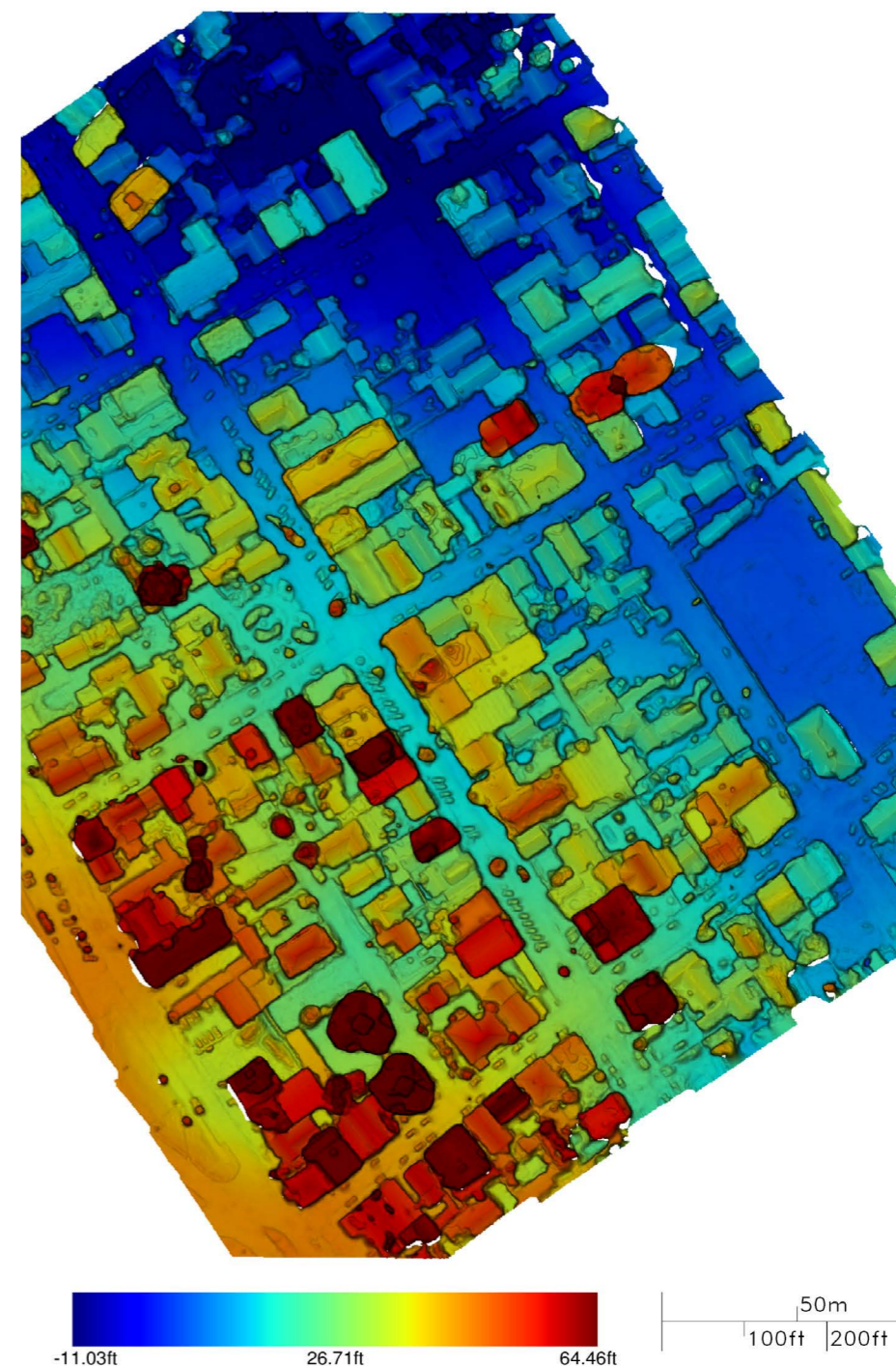
6.5.2 DEM - PRAÇA CENTRO DE EVENTOS



6.5.3 DEM - PRAÇA ARAUCARIA



6.5.4 DEM - CENTRO COMERCIAL



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

28

6.6 ORTOMOSAICO

Ortofoto ou ortomosaico é uma representação fotográfica de uma região da superfície terrestre, no qual todos os elementos apresentam a mesma escala, livre de erros e deformações, com a mesma validade de um plano cartográfico.

Uma ortofotografia se consegue mediante a um conjunto de imagens aéreas, tomadas desde um avião, VANT ou satélite, que tenham sido corrigidas digitalmente para representar uma projeção ortogonal sem efeitos de perspectiva, pela qual é possível realizar medições exatas, ao contrário de uma fotografia aérea simples, que sempre apresenta deformações causadas pela perspectiva da câmera, a altitude ou da velocidade com que se move a câmera.

A este processo de correção digital chama-se de ortoretificação.

6.6.1 ORTOMOSAICO PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO



6.6.2 ORTOMOSAICO CENTRO COMERCIAL



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

29

6.6.4 ORTOMOSAICO PRAÇA ARAUCARIA

6.6.3 ORTOMOSAICO PRAÇA CENTRO DE EVENTOS



ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

30

7. ANTE PROJETO

7.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades na tabela ao lado foi estabelecido através de entrevistas com a comunidade, então com base em dados se determinou a necessidade para melhor atender cada bairro.

TABELA PROGRAMA DE NECESSIDADES



LOCAL	DESCRIÇÃO	NECESSIDADE DA COMUNIDADE	Nº DE ENTREVISTADOS	ÁREA
CENTRO DE EVENTOS	Espaço com muito fluxo de pessoas, onde acaba tendo dificuldade em estacionar carros em dias de eventos, atualmente ao seu redor encontra-se a garagem e secretarias de obras da prefeitura, projeto que é do prefeito tirar essa ocupação e realocar para outro espaço, ficando assim livre para pensar em uma urbanização e praça com estacionamentos.	Áreas verdes, espelho d'água, estacionamento, academia ao ar livre, árvores, arbustos, flores, gramado, iluminação, espaço para eventos ao ar livre.	7	6062,81 m ²
PRAÇA ARAUCARIA	Localizada com a Escola Luiz Claudio Madruga, escola que é uma das mais antigas da cidade e tem uma longa história, hoje consta com falta de segurança nem iluminação no local.	Cascata com espelho d'água, bancos, iluminação, mesas para jogos, espaço deck ao ar livre, playground, pergolados. "manter as arvores que já existem".	4	879m ²
PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO	Localizado no maior Bairro da cidade, este local a comunidade já tenta criar uma praça, a última administração que passou colocou apenas uma academia, sem segurança e sem espaço apropriado, a pouco mais de 4 meses foi feita uma reunião junto com o atual prefeito e a comunidade para concretizar o sonho de muitos que esperam que este por este projeto.	Pergolado, mesas para jogos, academia com cobertura, playground, arvores, flores, gramado, iluminação.	8	445,90m ²
AVENIDA TANCREDO NEVES	O maior fluxo da cidade de carros passa por esta avenida, as calçadas são todas sem padrão, cada uma de um jeito, falta urbanização e sombras nesta via.	Árvores, calçadas padronizadas, travessias elevadas.	2	1,4km
CENTRO COMERCIAL	é uma ligação estratégica e importante centro comercial da cidade com grande fluxo de pedestres contando com 70 edificações comercial entre eles supermercado, farmacia, lojas, lanchonetes, sorveterias e uma praça urbana.	Bancos, travessia elevada, flores, arvores, cachepot, iluminação, aterramento nos cabos de energia elétrica	3	5602,20m ²

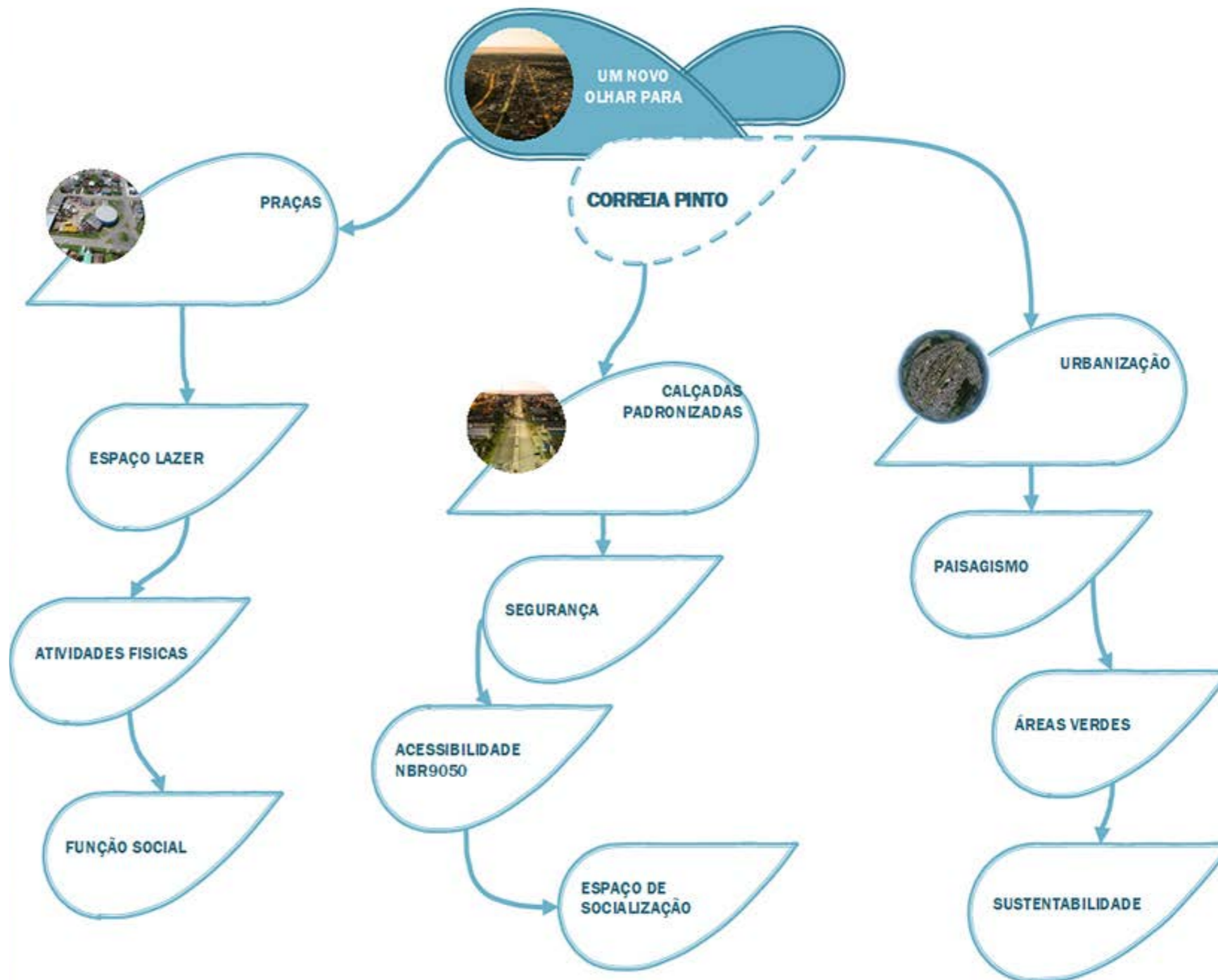
Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

31

7.2 ORGANOGRAMA

MAPA DE ORGANOGRAMA



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

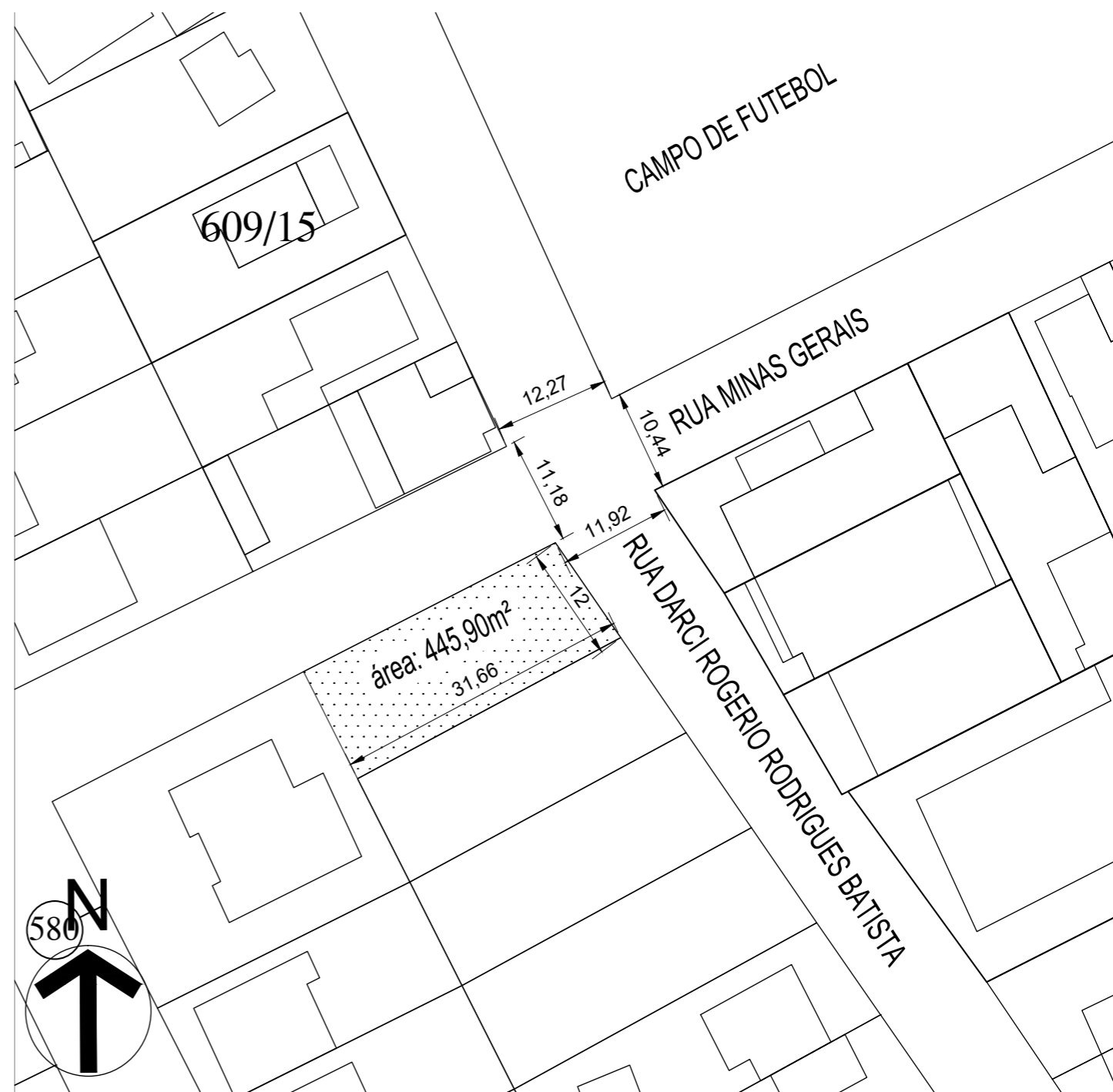
32

7.3 PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

7.3.1 PRAÇA CENTRO DE EVENTOS



7.3.2 PRAÇA BAIRRO SÃO JOÃO



Rennan Bastos

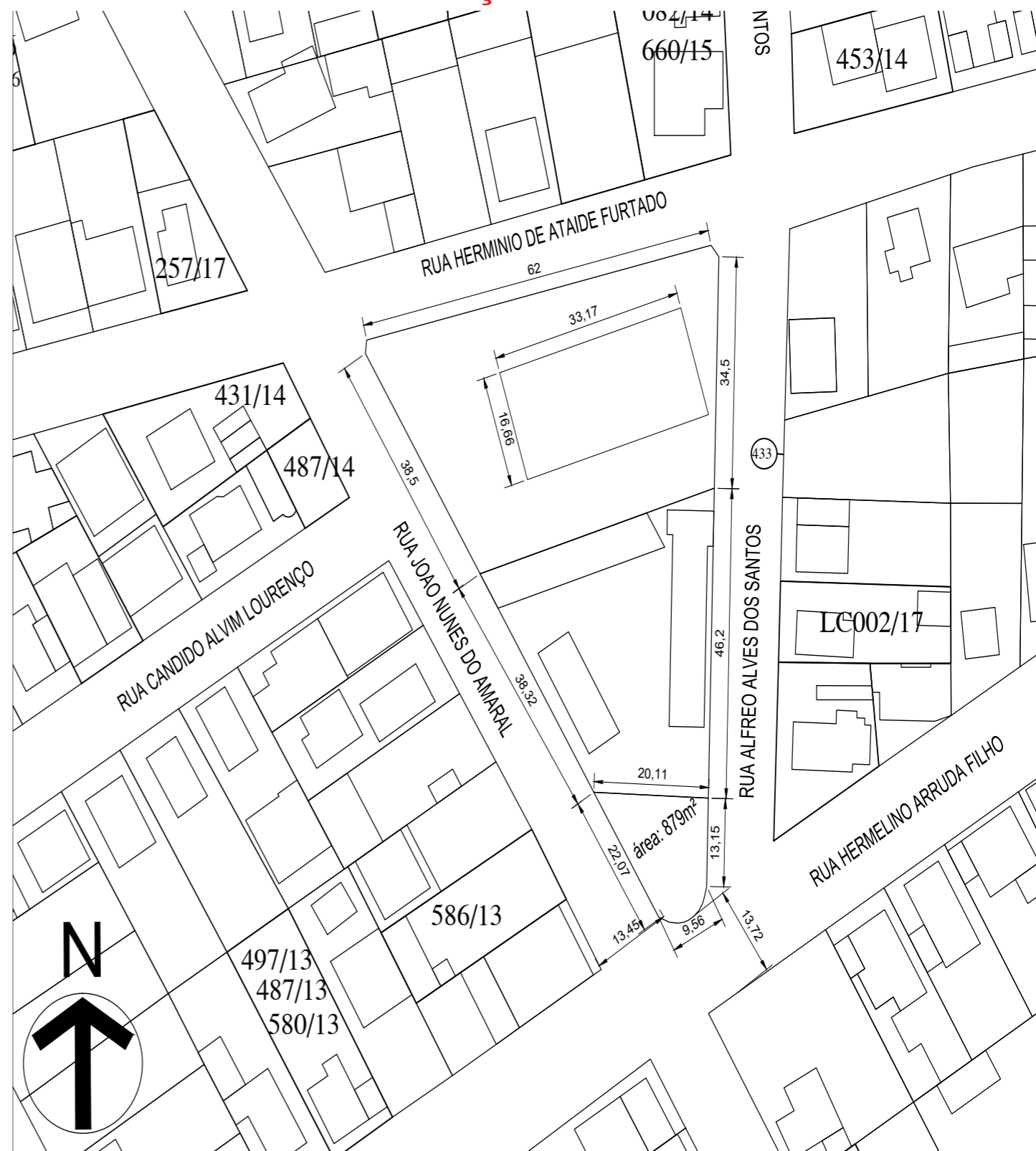
ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

33

7.3.3 CENTRO COMERCIAL



7.3.4 PRAÇA ARAUCARIA

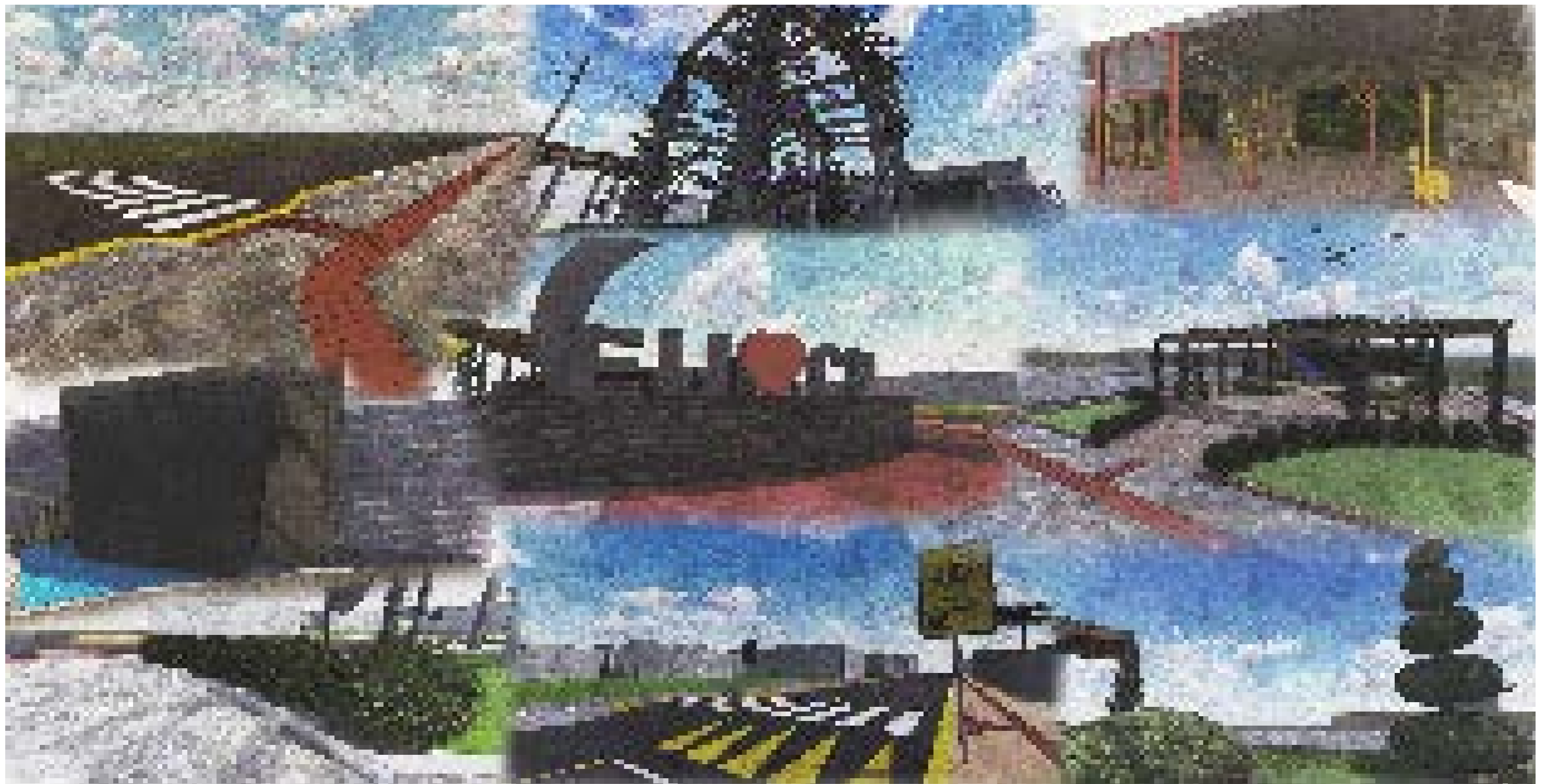


Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

34

7.4 PROPOSTA VOLUMÉTRICA - CROQUI



Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

35

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscando através de análise e estudo o projeto surge como uma proposta para o desenvolvimento e embelezamento do município de Correia Pinto. Em um espaço público, partindo das idéias estudadas durante a etapa de conceituação teórica a respeito do tema apresentado.

Acredito que o projeto vem para fortalecer a sustentabilidade do município buscando melhoria na qualidade de vida, e os anseios da comunidade.

Desta forma o projeto vem para somar no desenvolvimento da cidade, tornando o ambiente mais atrativo para todas as pessoas.

Espera-se que o projeto possa contribuir para o município, de forma que o espaço público urbano represente uma fonte de inspiração para todos.

Rennan Bastos

ESPAÇOS PÚBLICOS E [RE]NOVAÇÃO URBANA

36

9. REFERENCIAIS BIBLIOGRAFICAS

<https://www.geoimage.com.br/ortofoto>

<http://blog.droneng.com.br/mdt-e-mds/>

<http://blog.droneng.com.br/geracao-das-curvas-de-nivel-atraves-da-malha-de-triangulos/>

<https://www.airpixel.com.br/aerofotogrametria-mapeamento-aereo-3d/>

<http://www.correiapinto.sc.gov.br/>

<http://turismo.correiapinto.sc.gov.br/>

https://pt.wikipedia.org/wiki/Correia_Pinto

<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050edicao-2015.pdf>

<http://geocp/home.asp?h=728&w=1366>

- Seplan Prefeitura Municipal de Correia Pinto

<http://www.cidadepedrabranca.com.br/>

http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2014/03/AF_14_FLORIPA_Requalifica%C3%A7%C3%A3o%20Vidal%20Ramos_print.pdf

<http://www.vaninetips.com.br/casa-cor-alagoas-2014/>