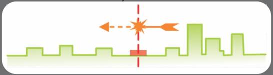
CONCEITUAÇÃO

PROBLEMA: EFEITO BARREIRA

SEGREGAÇÃO DA CIDADE



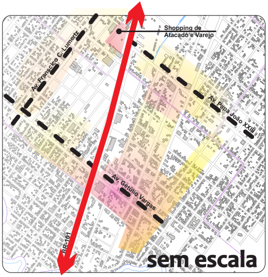
SOLUÇÃO?

REPENSAR O PLANO DIRETOR

O plano diretor atual trabalha de forma convencional de zoneamento, que agravam ainda mais o problema do impacto da rodovia BR-101, definindo o uso das margens da rodovia para atividades de comércio pesado

NOVA FORMA DE PENSAR O URBANISMO

Visto a dimensão dos impactos gerados pela mutilação da cidade pelas rodovias de alto fluxo, é preciso pensar em novas maneiras de se fazer urbanismo. Além do convencional zoneamento, como já visto nos estudos realizados pelo o Arquiteto e Urbanismo Rem Koolhas, é preciso projetar os espaços urbanos e estabelecer parâmetros que estimulam a urbanidade, através da miscigenação das atividades.



sem escala

Analisando os cheios e vazios dos bairros Centro, Nova Brasília, Parque das Avenidas e Januária, junto ao estudo histórico de Sombrio, começamos a entender melhor os vetores de crescimento da cidade.

Na zona leste da cidade, nota-se maior concentração no centro histórico, sob o eixo da Av. Getúlio Vargas e no Parque das Avenidas sob o eixo da Av. Papa João XXIII. Entre as duas avenidas encontra-se uma área ainda pouco adensada e cheia de vazios urbanos. Ao observarmos estes vazios ao longo das décadas, percebemos que este surgiu após a rápida ocupação sob o eixo da Av. Papa João XXIII após sua pavimentação. Hoje, estes dois eixos atratores atuam entre si, formando um novo vetor de crescimento, onde a tendência de crescimento expande-se de uma avenida em direção a outra.

Na zona oeste da cidade, há uma menor densidade e a ocupação do território segue em direção ao grande vazio urbano entra a BR-101 e a Av. Frascisco Cardoso Lumertz.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

O Estatuto da Cidade fornece instrumentos que podem viabilizar grandes intervenção urbana pensando em novas formas de se projetar a cidade. Um destes instrumentos é a Operação Urbana Consorciada: Termo definido para intervenções ou medidas em cooperação entre o Poder Público Municipal e os proprietários ou investidores privados, com o objetivo de alcançar melhorias urbanas, sociais e valorização ambiental.

ZEICO (ZONA ESPECIAL DE INTERESSE COLETIVO)

Propõe-se a definição dos espaços lindeiros a rodovia BR-101 como uma zona urbana com tratamento diferenciado, voltado para o interesse coletivo e para a revitalização do ambiente urbano da cidade de Sombrio.

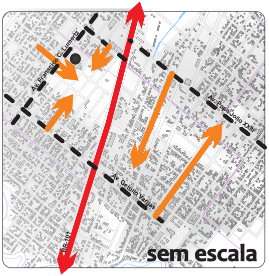
PENSAR A CIDADE A PARTIR DO TEMPO

No processo de projeção da cidade, não se deve impor decisões rígidas e de controle, tão pouco afirmar-se como uma solução final, mas sim, que este dê as condições adequadas para desencadear um processo, que a partir dos tempos o espaço se torne um conjunto de projetos formando assim a cidade. Desta forma propor os elementos de estruturação e norteadores para os seguintes projetos complementares ao longo do tempo.

INTEGRAÇÃO P

LEGISLAÇÃO ES

Estas zonas especiais trabal
e especificavas no novo plan

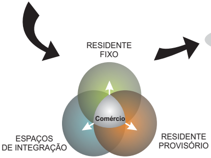


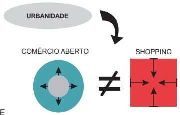
Com base nos dados coletados nas análises, percebe-se que o desenvolvimento comercial e o adensamento ao longo de eixos atratores tendem a se aproximarem, supondo assim a estruturação de uma nova grande centralidade entre as avenidas Getúlio Vargas, Franscisco Cardoso Lumertz, Papa João XXIII e a rua Padre João Heitz.

Porém esta nova centralidade fica comprometida com a barreira gerada pela rodovia BR-101, que divide ao meio esta área. Espaços degradadas e a alta concentração de comércios pesados ao longo da rodovia geram um espaço de baixa qualidade urbana, área esta que carece de espaços de lazer.

PÚBLICO ALVO			
MORADORES **PERMANÊNCIA**	MORAR	LAZER	
	TRABALHAR		COMÉRCIO
TURISTAS **PASSAGEM**	COMPRAR		
	HOTEL		

A proposta busca integrar dois públicos alvos, os moradores da cidade, de longa permanência e os turistas de compra, com curta permanência que utilizam-se dos shopping sem quaisquer relação com a cidade.





Através de uma nova centralidade voltada para o comércio voltado para a cidade.

NOVA CENTRALIDADE

ÚBLICO PRIVADO

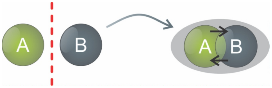
POTENCIALIDADES

Aliar soluções valorizando as potencialidades existentes na cidade e no recorte transformando o problema em uma eventual potencialidade projetual.

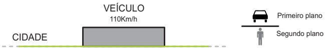
PECIAL

ham com legislações específicas
o diretor.

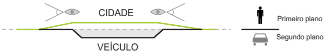
PROPOSTA DE VIADUTOS PARA VEÍCULOS



Para solucionar o problema de conectividade da cidade sem sobrepor o veículo sobre o pedestre, foi adotado o rebaixamento da rodovia meio nível (3m) e conectar a cidade sobre a BR através de uma arquitetura topográfica, eliminando o visual negativo que o excesso de veículos provoca, colocando os usuários em uma topografia construída, direcionando os olhares às paisagens urbanas e naturais ao longo da topografia plana da cidade.



Proposta de rebaixar meio nível da rodovia e elevar a cidade

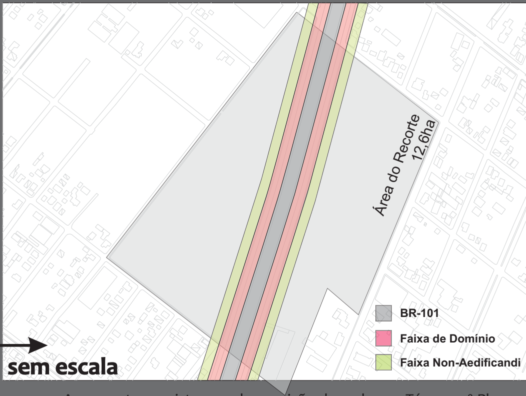


ELE

Kem
gran
uma
a imp
elem
cons

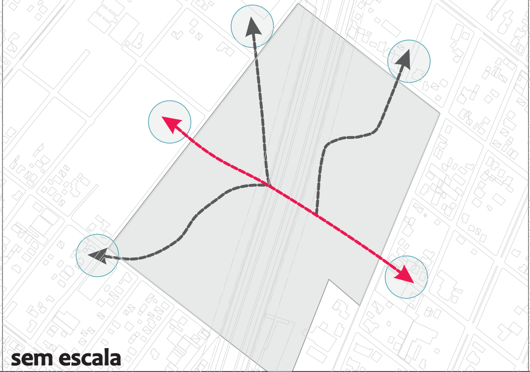
MENTO DE MARCAÇÃO NA PAISAGEM

Koolhaas afirma a importância de se trabalhar
des escalas e diferentes tipologias para gerar
nova paisagem urbana. Koolhaas também relata
portância de estradas, pontes e viadutos como
entos marcantes na paisagem. O que pode ser
iderado um pórtico de marcação da cidade.

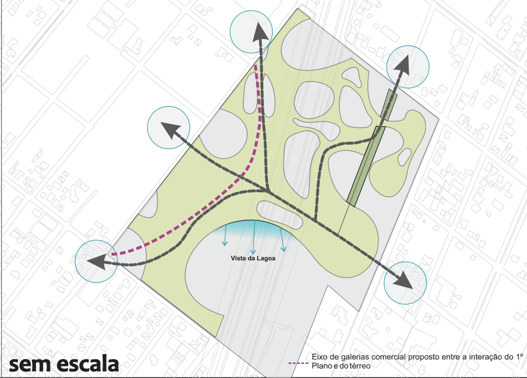


A proposta consiste na sobreposição de 3 planos: Térreo - 1º Plano (Elevado) - 2º Plano (Cobertura). Através dos eixos de conexão entre os principais bairros e em destaque o eixo de conexão entre o Centro e a zona Oeste. Sobre as extremidades de cada eixo de conexão entre os bairros o plano se deforma até o chão para formar os pontos de acesso ao plano, ao qual será ocupado pelos pedestres.

O Plano 2 funciona como uma cobertura que protege os usuários do nível 1. Esta cobertura apresenta estrutura metálica
Este plano de cobertura se deforma na direção oposta do 1º plano conformando os espaços que poderão ser ocupados com edificações.

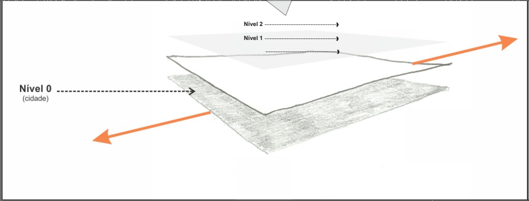


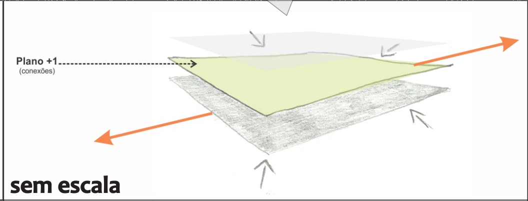
sem escala



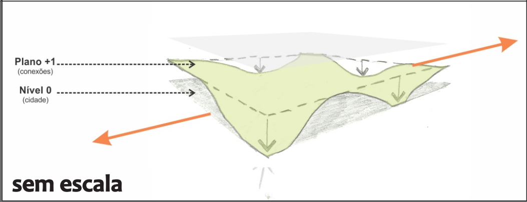
sem escala

- - - Eixo de galerias comercial proposto entre a interação do 1º Plano e do térreo

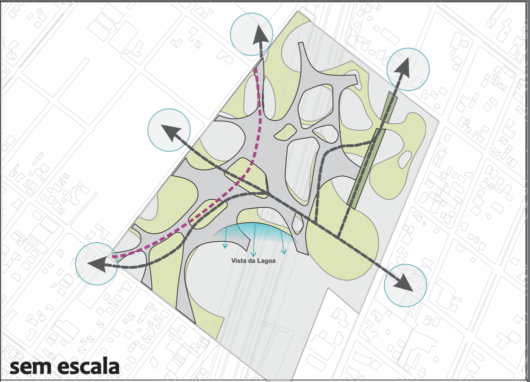




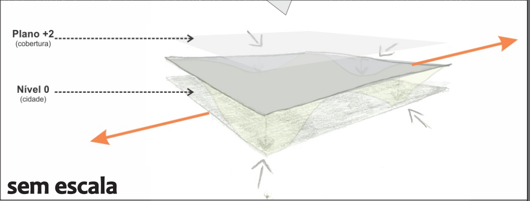
sem escala



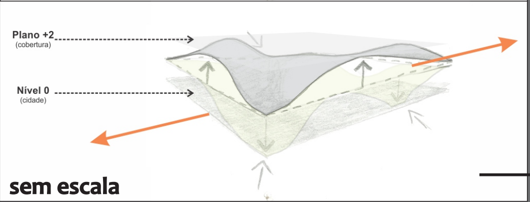
sem escala



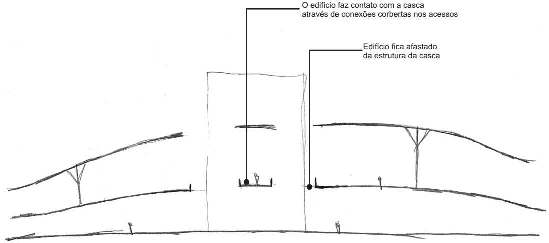
sem escala



sem escala



sem escala

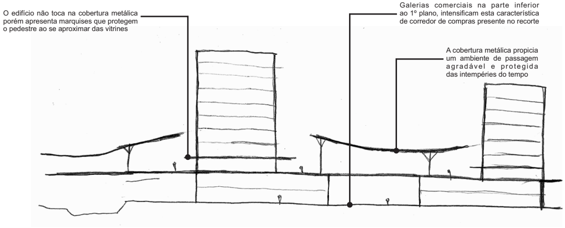

O edifício faz contato com a casca através de conexões corbertas nos acessos

Edifício fica afastado da estrutura da casca

Nos edifícios que se encontram sobre a estrutura em forma de casca, os edifícios possuem uma estrutura independente e ficam inseridos em vazios da casca, conectando-se a ela apenas por conexões passarelas que são cobertas através da cobertura metálica.

A cobertura metálica não toca os edifícios totalmente, somente em pontos de conexões com o edifício, que também servem de estruturação para a estrutura metálica.

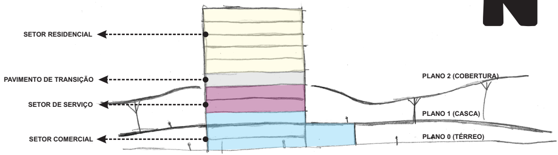
sem escala


O edifício não toca na cobertura metálica porém apresenta marquises que protegem o pedestre ao se aproximar das vitrines

Galerias comerciais na parte inferior ao 1º plano, intensificam esta característica de corredor de compras presente no recorte

A cobertura metálica propicia um ambiente de passagem agradável e protegida das intempéries do tempo

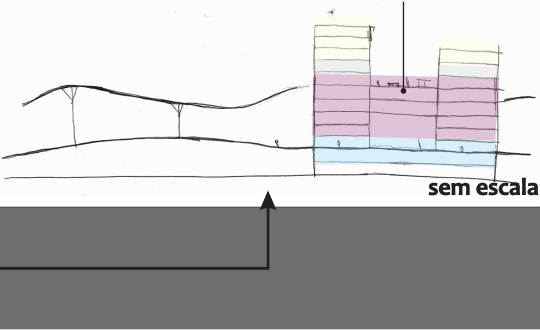
sem escala



As sobreposições de planos servem como ferramenta para definição de parâmetros de uso urbano: O setor de comércio fica localizado sobre o plano térreo (cidade) e no pavimento de relação direta com o plano 1; O setor de serviço se encontra entre o plano 1 e a cobertura; Os pavimentos de apartamentos residenciais encontram-se logo acima do plano 2 (cobertura) após um pavimento de transição.

sem escala

O pavimento de transição é um pavimento diferenciado o qual o plano diretor pode estabelecer diretrizes de usos especiais, tais como atividades e espaços voltados para o setor de serviço ou equipamentos para uso dos apartamentos residenciais.



sem escala