



VAGAS PARA VIVER: REPENSANDO O CARROCENTRISMO NO CENTRO HISTÓRICO - PORTO ALEGRE

Rodrigo Dalenogare Jaskowiak
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
rodrigare@gmail.com

CATEGORIA DO TRABALHO:

- Congresso de Trabalhos Finais em Arquitetura e Urbanismo (COTF)
- Pitaco no Projeto Alheio (PIPA)
- Mostra Acadêmica (MAC)

1. RESUMO

O Centro Histórico é o bairro mais consolidado da cidade de Porto Alegre, a história da cidade se confunde com a do bairro, a cidade começa a crescer e vira a capital do Rio Grande do Sul pelo seu porto localizado no bairro e apesar de ser uma área de 225 hectares, ele se divide em diversas áreas e zonas, e mesmo sendo um bairro consolidado, passar por diversos períodos de reformas que continuam até hoje. O objetivo deste trabalho de conclusão de curso é a criação de um plano urbanístico de escala intermediária focado no bairro Centro Histórico em Porto Alegre - Rio Grande do Sul, o plano é constituído de diretrizes com propostas diversas que visam diminuir o protagonismo do uso do automóvel particular na área central da cidade, criando espaços que incentivem o uso de outros modais mais saudáveis para a população, a cidade e a economia local, ao mesmo tempo que cria diretrizes de usos do solo para estacionamentos da área, que estão perdendo o uso atual. Como metodologia foram utilizados a pesquisa online com moradores e utilizadores da região; levantamentos através de dados do governo municipal, governo do estado e governo federal e derivas com diversos meios de locomoção pela área.





2. PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; Pedestre; Ciclista; Público; Estacionamento.

3. INTRODUÇÃO

O Centro Histórico, assim como a cidade de Porto Alegre, é caracterizado por um incentivo e protagonismo do uso de automóveis particulares em relação aos outros modais, além disso, o bairro é uma área há muito tempo consolidada e com pouco espaço para novas construções, mesmo assim, o centro apresenta carências em seu uso do solo. Para tratar essa problemática, o trabalho se constituirá de um plano urbanístico de média escala focalizado no bairro Centro Histórico que tratará o sistema de transporte como um todo e buscará reverter a lógica de incentivo de uso do automóvel particular que é utilizada desde a metade do século passado, o plano também tratará da escassez e pouca homogeneidade de usos no bairro através de um plano de reutilização de estacionamentos e edifícios garagens.

4. MEMORIAL

Imagens:

Imagem 1: Pontos turísticos.

Imagem 2: Zonas de uso.

Imagem 3: Demarcação da área.

Imagem 4: Abrangência de compartilhamento.

Imagem 5: Comércio e serviços.

Imagem 6: Corredores de ônibus.

Imagem 7: Tipos de vias.





- Imagem 8: Praças e parques.
- Imagem 9: Figura fundo.
- Imagem 10: Densidade demográfica.
- Imagem 11: Plano diretor cicloviário.
- Imagem 12: Vias com restrição a automóveis particulares.
- Imagem 13: Restrições a garagens.
- Imagem 14: Caminhos temáticos.
- Imagem 15: Demarcação da área.
- Imagem 16: Abrangência de terminais modais.
- Imagem 17: Vias com incentivos peatonal.
- Imagem 18: Zonas de interesse.
- Imagem 19: PDCI já implantado.
- Imagem 20: Alturas de estacionamentos.
- Imagem 21: Bens tombados.
- Imagem 22: Abrangência de pontos de cultura.
- Imagem 23: Comércio e serviços.
- Imagem 24: Comércio e serviços e áreas de lazer.
- Imagem 25: Mapa sensorial.
- Imagem 26: Mapa síntese de usos do solo.
- Imagem 27: Mapa síntese viário.
- Imagem 28: Mapa síntese.
- Imagem 29: Vista isométrica de cruzamentos elevados.
- Imagem 30: Locais de intervenção para cruzamentos elevados.
- Imagem 31: Vista isométrica de redução de velocidade para 50 km/h.
- Imagem 32: Vias de intervenção para redução de velocidade para 50 km/h.
- Imagem 33: Vista isométrica de redução de zona calma.
- Imagem 34: Vias de intervenção para zona calma.
- Imagem 35: Vista isométrica de zona de acesso local, coletivo e de serviço.
- Imagem 36: Vias de intervenção para redução de velocidade para 50 km/h.
- Imagem 37: Vista isométrica de vias sem segregação entre modais.





Imagem 38: Vias de intervenção de vias sem segregação entre modais.

Imagem 39: Vista isométrica de vias com faixa de rolagem reduzida com vagas para estacionamento.

Imagem 40: Vista isométrica de vias com faixa de rolagem reduzida com parklets.

Imagem 41: Vias de intervenção de faixa de rolagem reduzida e uso do espaço sobressalente.

Imagem 42: Vista isométrica de vias com faixa de rolagem reduzida com expansão da calçada.

Imagem 43: Vista isométrica de vias com faixa de rolagem reduzida com vaga viva permanente.

Imagem 44: Vias de intervenção de faixa de rolagem reduzida e uso do espaço sobressalente.

Imagem 45: Vista isométrica de faixa exclusiva de ônibus e lotação.

Imagem 46: Vias de intervenção de faixa exclusiva de ônibus e lotação.

Imagem 47: Vista isométrica de vias com ciclovias unidirecionais.

Imagem 48: Vias de intervenção de vias com ciclovias unidirecionais.

Imagem 49: Vista isométrica de vias com ciclovias bidirecionais.

Imagem 50: Vias de intervenção de vias com ciclovias bidirecionais.

Imagem 51: Vista isométrica de vias com ciclorrotas.

Imagem 52: Vias de intervenção de vias com ciclorrotas.

Imagem 53: Vista isométrica de vias com caminhos turísticos.

Imagem 54: Vias de intervenção de vias com caminhos turísticos.

Imagem 55: Vista isométrica de vias com plano inclinado.

Imagem 56: Vias de intervenção de plano inclinado.

Imagem 57: Vista isométrica de vias com plano inclinado para ciclistas.

Imagem 58: Vias de intervenção de plano inclinado para ciclistas.

Imagem 59: Mapa de intervenções viárias.

Imagem 60: Estacionamentos e edifícios garagens.

Imagem 61: Vista isométrica de estacionamentos em terrenos sem edificações consideráveis.





Imagem 62: Vista isométrica de estacionamentos em barracões.

Imagem 63: Estacionamentos tipo A.1 e A.2.

Imagem 64: Vista isométrica de estacionamentos em terrenos com edificações consideráveis.

Imagem 65: Estacionamentos tipo B.

Imagem 66: Vista isométrica de estacionamentos em andar térreo ou primeiros pavimentos de edifícios comerciais ou residenciais.

Imagem 67: Vista isométrica de estacionamentos em andar subsolo de edifícios comerciais ou residenciais.

Imagem 68: Estacionamentos tipo C.1 e C.2.

Imagem 69: Vista isométrica de estacionamentos com 2 a 4 pavimentos exclusivos para estacionamento.

Imagem 70: Estacionamentos tipo D.

Imagem 71: Vista isométrica de estacionamentos com mais de 4 pavimentos exclusivos para estacionamento.

Imagem 72: Estacionamentos tipo E.

Imagem 73: Vista isométrica de estacionamentos com 2 a 4 pavimentos exclusivos para estacionamento.

Imagem 74: Estacionamentos tipo D.

Imagem 75: Estacionamentos categorizados por tipos.

Imagem 76: Vista isométrica de praças públicas.

Imagem 77: Novas praças públicas.

Imagem 78: Vista isométrica de Pontos de Cultura.

Imagem 79: Novos Pontos de Cultura.

Imagem 80: Vista isométrica de hortas públicas.

Imagem 81: Novas hortas públicas.

Imagem 82: Vista isométrica de Pontos de Cultura.

Imagem 83: Novos Pontos de Cultura.

Imagem 84: Vista isométrica de hortas públicas.

Imagem 85: Novas hortas públicas.





Imagem 86: Vista isométrica de hotéis

Imagem 87: Novos hotéis.

Imagem 88: Estacionamento não alterados.

Imagem 89: Mapa de intervenções de uso do solo.

Imagem 90: Implantação da área da Mauá.

Imagem 91: Detalhamento da área da Mauá.

Imagem 92: Corte de situação atual Mauá.

Imagem 93: Corte de proposta pra Mauá.

Imagem 94: Implantação da área da Espírito Santo.

Imagem 95: Detalhamento da área da Espírito Santo.

Imagem 96: Corte de situação atual Espírito Santo.

Imagem 97: Corte de proposta pra Espírito Santo.

Gráficos:

Gráfico 1: Relação de custos de cada modal para sociedade e cidadão.

Gráfico 2: Moradores do bairro.

Gráfico 3: Grau de escolaridade.

Gráfico 4: Sexo.

Gráfico 5: Idas ao centro.

Gráfico 6: Impressão de engarrafamento.

Gráfico 7: Motivos de ir ao centro.

Gráfico 8: O que falta no centro.

Gráfico 9: Idades.

Gráfico 10: Etnias.

Gráfico 11: Quantidades de saída do centro.

Gráfico 12: Porque vai ao centro.

Gráfico 13: Mora em Porto Alegre.

Gráfico 14: Quão engarrafado (carro).

Gráfico 15: Porque carro particular.

Gráfico 16: Tempo de locomoção (modais).





Gráfico 17: Onde deixa o carro no centro.

Gráfico 18: Satisfação com o trânsito (modais).

Gráfico 19: Satisfação com o trânsito (carro).

Tabelas:

Tabela 1: Grupos de estacionamentos.

Tabela 2: Novos usos.

Tabela 3: Novas habitações de interesse social.

Tabela 4: Etapas de implantação.

Tabela 5: Entidades envolvidas e meios de implantação de propostas viárias.

Tabela 6: Entidades envolvidas e meios de implantação de propostas de usos do solo.

5. CONCLUSÕES

O trabalho inova ao ser o primeiro plano urbanístico de média escala para a cidade de Porto Alegre, além disso, ele quebra a lógica vigente dos transportes para uma área específica e serve de modelo para outras áreas da cidade e para a cidade em si. Além disso, o trabalho trata das necessidades de usos levantadas na pesquisa e supri elas sem criar novas áreas através de construções, utilizando apenas retrofit de áreas que estão começando a cair em desuso.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Documentos eletrônicos

EPTC. Projeto de Priorização do transporte coletivo. Zero Hora Digital, Porto Alegre, 08 out. 2019. Acessado em 10 nov. 2019. Online. Disponível em: alessandrab@eptc.prefpoa.com.br

