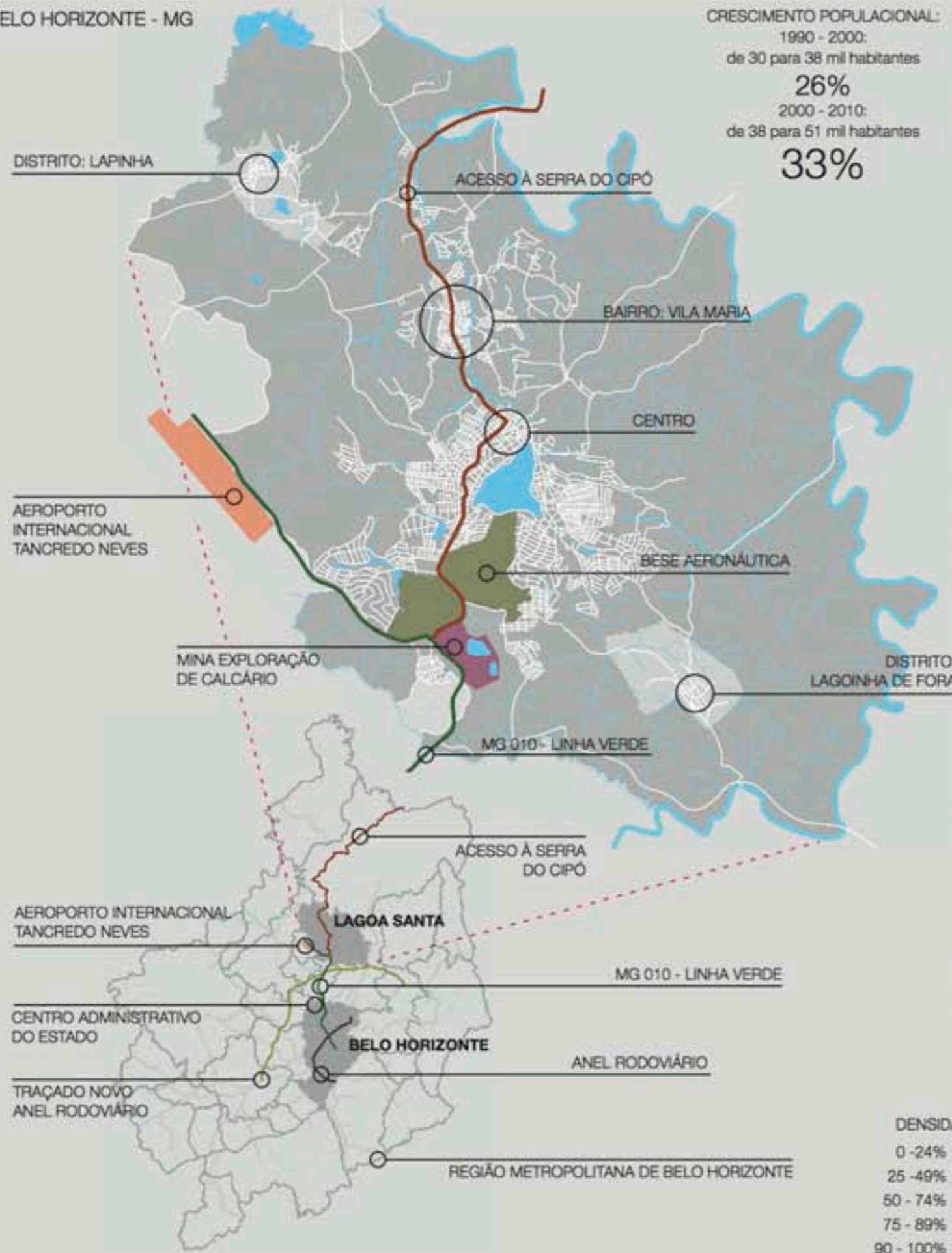
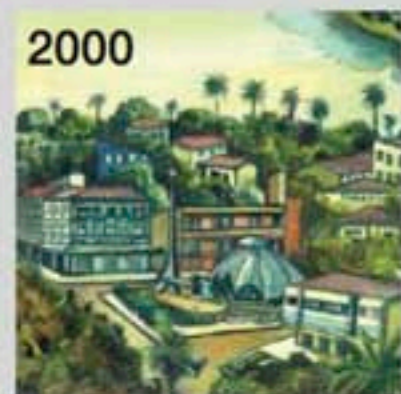
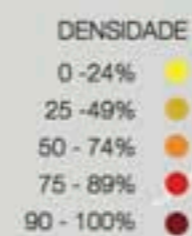


REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - MG
VETOR NORTE
MUNICÍPIO: LAGOA SANTA

Lagoa Santa, famosa por sua ambiência agradável, apresenta uma série de características locais - proximidade ao Aeroporto, à Cidade Administrativa do Estado e facilidade de acesso pela Linha Verde - que fizeram com que nas últimas décadas a cidade passasse por um acelerado e desregulado processo de crescimento e todas as consequências atreladas a ele. Este trabalho buscará realizar em várias escalas uma análise crítica dos caminhos e contradições deste processo de crescimento, desenvolvendo contrapropostas em relação ao modelo de cidade que se pretende construir.



CRESCIMENTO POPULACIONAL:
1990 - 2000:
de 30 para 38 mil habitantes
26%
2000 - 2010:
de 38 para 51 mil habitantes
33%



BOLSÕES URBANOS
historicamente a urbanização da cidade foi marcada pela proliferação de condomínios fechados promovendo uma marcante descontinuidade da malha urbana, assim como a privatização e **SEGREGAÇÃO DE SEUS ESPAÇO PÚBLICO**

VIAS DE FLUXO INTENSO
além de possuir um forte caráter de retiro de fim de semana, a cidade funciona como único acesso à Serra do Cipó - zona turística mais à norte - com estas características associadas à descontinuidade dos fluxos provocada pelo processo de urbanização segregado, tem-se uma inevitável **SATURAÇÃO SAZONAL DA MALHA**

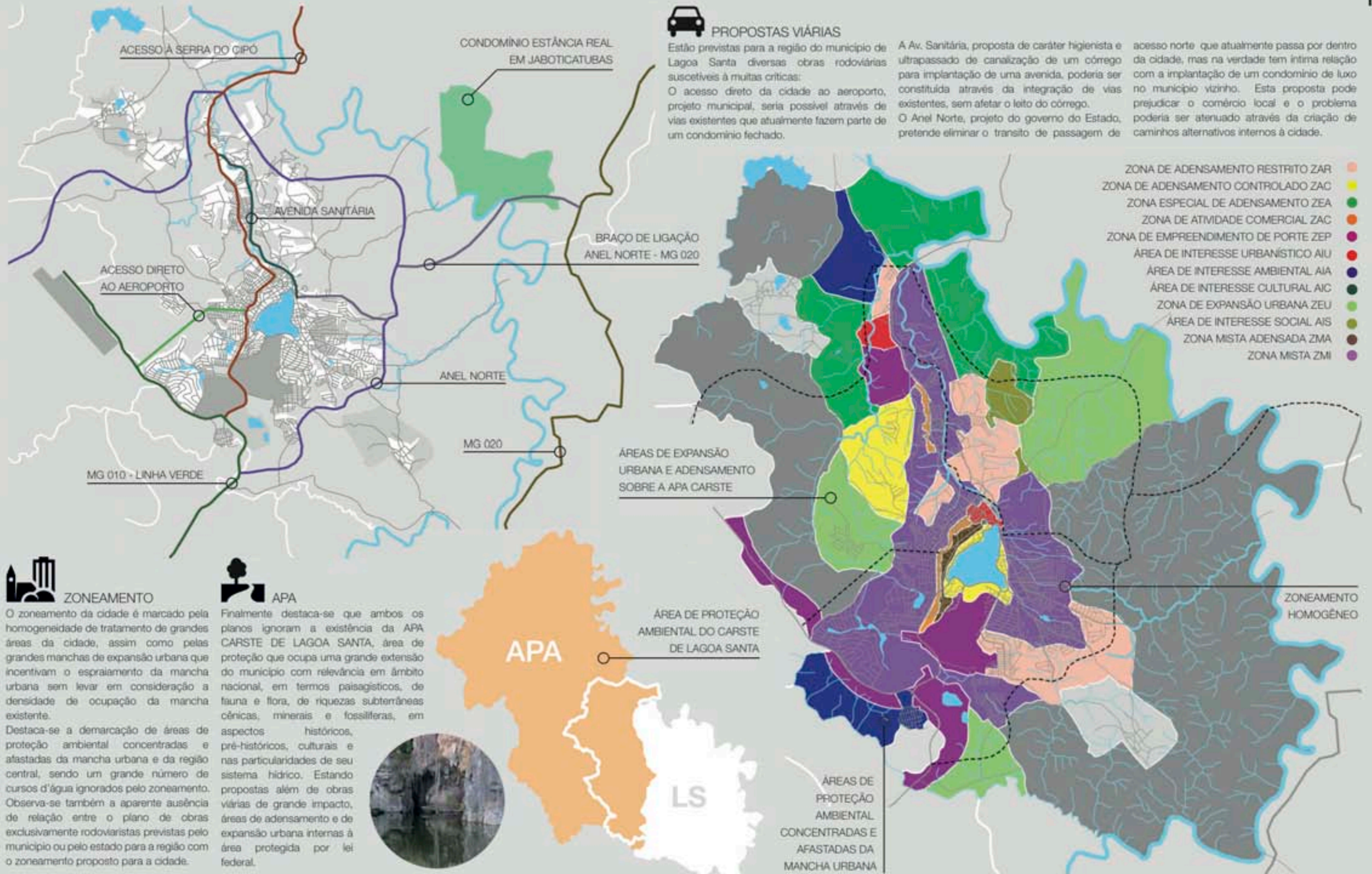
SATURAÇÃO DA REGIÃO CENTRAL
o modelo de urbanização também é responsável por uma extrema divisão de usos provocando a **SATURAÇÃO DA REGIÃO CENTRAL**

DENSIDADE DE OCUPAÇÃO
o crescimento vem ocorrendo de maneira extensiva, atualmente a cidade apresenta 38% de seus lotes vagos em constante valorização através do processo de **CITY MARKETING**

GENTRIFICAÇÃO
a especulação imobiliária provoca processos de **GENTRIFICAÇÃO**

EXPANSÃO DE SUA INFRAESTRUTURA
e o crescimento extensivo impõe ao município a necessidade constante de **EXPANSÃO DE SUA INFRAESTRUTURA**





PROPOSTAS VIÁRIAS

Estão previstas para a região do município de Lagoa Santa diversas obras rodoviárias suscetíveis a muitas críticas: O acesso direto da cidade ao aeroporto, projeto municipal, seria possível através de vias existentes que atualmente fazem parte de um condomínio fechado.

A Av. Sanitária, proposta de caráter higienista e ultrapassado de canalização de um córrego para implantação de uma avenida, poderia ser constituída através da integração de vias existentes, sem afetar o leito do córrego. O Anel Norte, projeto do governo do Estado, pretende eliminar o trânsito de passagem de

acesso norte que atualmente passa por dentro da cidade, mas na verdade tem íntima relação com a implantação de um condomínio de luxo no município vizinho. Esta proposta pode prejudicar o comércio local e o problema poderia ser atenuado através da criação de caminhos alternativos internos à cidade.

ZONEAMENTO

O zoneamento da cidade é marcado pela homogeneidade de tratamento de grandes áreas da cidade, assim como pelas grandes manchas de expansão urbana que incentivam o espraiamento da mancha urbana sem levar em consideração a densidade de ocupação da mancha existente. Destaca-se a demarcação de áreas de proteção ambiental concentradas e afastadas da mancha urbana e da região central, sendo um grande número de cursos d'água ignorados pelo zoneamento. Observa-se também a aparente ausência de relação entre o plano de obras exclusivamente rodoviaristas previstas pelo município ou pelo estado para a região com o zoneamento proposto para a cidade.

APA

Finalmente destaca-se que ambos os planos ignoram a existência da APA CARSTE DE LAGOA SANTA, área de proteção que ocupa uma grande extensão do município com relevância em âmbito nacional, em termos paisagísticos, de fauna e flora, de riquezas subterrâneas cênicas, minerais e fossilíferas, em aspectos históricos, pré-históricos, culturais e nas particularidades de seu sistema hídrico. Estando propostas além de obras viárias de grande impacto, áreas de adensamento e de expansão urbana internas à área protegida por lei federal.



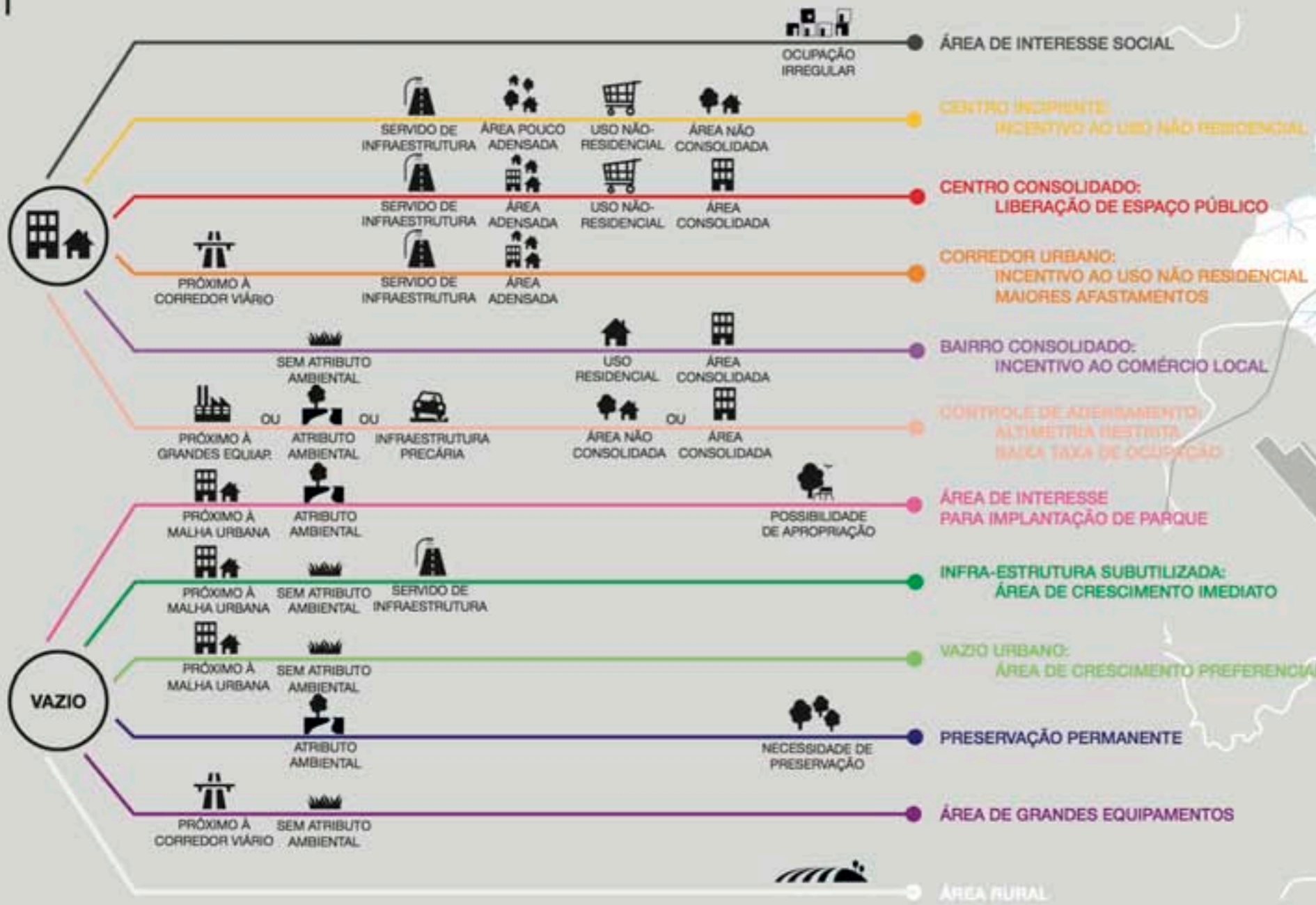
- ZONA DE ADENSAMENTO RESTRITO ZAR
- ZONA DE ADENSAMENTO CONTROLADO ZAC
- ZONA ESPECIAL DE ADENSAMENTO ZEA
- ZONA DE ATIVIDADE COMERCIAL ZAC
- ZONA DE EMPREENDIMENTO DE PORTE ZEP
- ÁREA DE INTERESSE URBANÍSTICO AIU
- ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL AIA
- ÁREA DE INTERESSE CULTURAL AIC
- ZONA DE EXPANSÃO URBANA ZEU
- ÁREA DE INTERESSE SOCIAL AIS
- ZONA MISTA ADENSADA ZMA
- ZONA MISTA ZMI

ZONEAMENTO HOMOGÊNEO

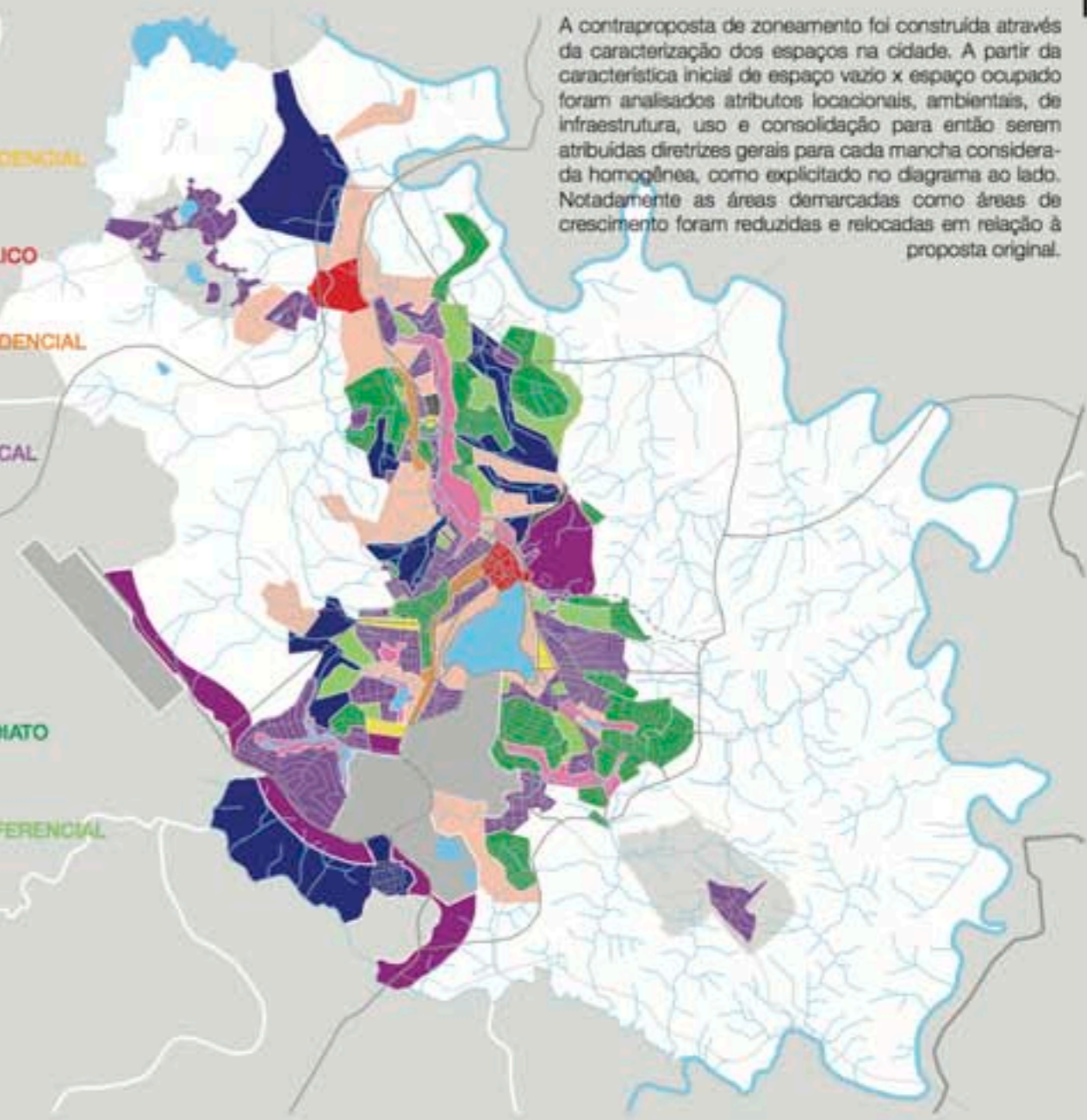
ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL CONCENTRADAS E AFASTADAS DA MANCHA URBANA

ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA E ADENSAMENTO SOBRE A APA CARSTE

ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DO CARSTE DE LAGOA SANTA



A contraproposta de zoneamento foi construída através da caracterização dos espaços na cidade. A partir da característica inicial de espaço vazio x espaço ocupado foram analisados atributos locais, ambientais, de infraestrutura, uso e consolidação para então serem atribuídas diretrizes gerais para cada mancha considerada homogênea, como explicitado no diagrama ao lado. Notadamente as áreas demarcadas como áreas de crescimento foram reduzidas e relocadas em relação à proposta original.



Criar novos caminhos e evidenciar caminhos existentes de entrada e circulação na cidade: aumento da capilaridade

- NOVOS TRECHOS
- TRECHOS COM ALGUMA NECESSIDADE DE ADAPTAÇÃO (alteração de pavimento, mudança de mão, etc.)

REQUALIFICAÇÃO VIÁRIA



Tratamento dos pontos de ENTRONCAMENTO VIÁRIO de grande fluxo. Priorização das soluções de espaço compartilhado = preferência para o pedestre + fluidez para o automóvel.

NÓS VIÁRIOS

Incentivo aos meios de transporte
ALTERNATIVO = OPÇÕES

As distâncias bairro - centro (principal fluxo na cidade) são em sua maioria adequadas ao trajeto em meio de transporte não motorizado.

Transformar vias em mão única divide o fluxo e libera espaço para

REDE CICLOVIÁRIA



Proposta radiocêntrica utilizando o entorno da lagoa para conexão com o centro





Para que fosse possível o aprofundamento do estudo fez-se necessário um primeiro recorte. A área central foi escolhida por se tratar da área mais rica em termos de diversidade de usos, ocupações e atratividade de pessoas, também por se tratar de uma área que já possui alguns espaços livres de uso público e que especialmente apresenta uma grande demanda dos mesmos.

A estratégia é, portanto, estudar a requalificação de espaços existentes, priorizando o pedestre, assim como insinuar a proposição de novos espaços, valorizando a ambiência e potencial do centro como um espaço de coexistência e sociabilidade.



ESPAÇOS PÚBLICOS EXISTENTES

- USOS INSTITUCIONAIS
- HOSPITAL MUNICIPAL
- CENTRO POLI-ESPORTIVO
- CAMPO DE FUTEBOL
- BARES E RESTAURANTES
- FEIRA TEMPORÁRIA
- IGREJAS
- BIBLIOTECA MUNICIPAL
- ESCOLAS
- HORTO MUNICIPAL
- ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ESGOTO
- RODOVIÁRIA MUNICIPAL
- PREFEITURA MUNICIPAL
- DELEGACIA



USOS

- USO COMERCIAL
- USO RESIDENCIAL
- USO MISTO
- USOS INSTITUCIONAIS

Como colocado anteriormente, é marcante a concentração de usos comerciais e de serviços na área central, da mesma maneira, grande parte dos usos institucionais se distribuem pelo perímetro estudado. Esta característica implica em grande quantidade de pessoas atraídas diariamente ao centro.



CONSOLIDADO x VAZIO

- VAZIOS
- EDIFICAÇÕES COM 3 OU + PAVIMENTOS

Apesar de ser uma das bairros mais consolidados da cidade, a área central ainda apresenta uma grande quantidade de áreas vazias, o que permitiria a possibilidade de alterações estruturais em sua configuração antes que o processo de verticalização se alastre.

VEÍCULOS



Como pode ser constatado através dos dois mapas ao lado, a área central é disputada por veículos e pedestres, além de ter que lidar com o trânsito de passagem, único acesso de municípios ao norte que corta a área de estudo. O modelo de urbanização zonificado impõe a prioridade de circulação para os automóveis, que ocupam todo o espaço da rua com seus ruídos e estacionamentos.



- CIRCULAÇÃO LOCAL
- BAIXA CIRCULAÇÃO
- MÉDIA CIRCULAÇÃO
- ALTA CIRCULAÇÃO
- CIRCULAÇÃO REGIONAL



PEDESTRES

Como pode ser observado através dos dois mapas abaixo, uma ampliação e qualificação significativa seria possível através da apropriação pública de espaços vazios, que atualmente servem à especulação imobiliária.



ESPAÇOS PÚBLICOS PROPOSTOS

- IMPLANTAÇÃO DO PARQUE EXPEDICIONÁRIOS
- IMPLANTAÇÃO DO PARQUE LINEAR CÔRREGO SOBRADINHO
- REQUALIFICAÇÃO DO HIPERCENTRO
- REQUALIFICAÇÃO DA MARGEM DA LAGOA
- REQUALIFICAÇÃO CORREDOR VERDE AV. JOÃO DAHER



HIPERCENTRO
Na região do hipercentro a proposta tem como objetivo principal a priorização do pedestre e a renovação dos espaços de convivência. A transformação de alguns trechos estratégicos da malha viária em vias exclusivas para pedestre associada à requalificação das praças, não só melhoraria a paisagem e ambiência, como desincentivaria o uso do automóvel. Foram reservados para o conjunto de praças que articulam o hipercentro, espaços de coexistência, como locais para o lazer infantil, esportes radicais e áreas para feiras temporárias, além de espaços para descanso e contemplação.

MARGEM DA LAGOA: REGIÃO DOS BARES
Na região dos bares a proposta pretende resgatar a tradição dos trampolins, com a construção de um deck que pretende trazer a atenção e fortalecer a relação da população com a água e a lagoa.

MARGEM DA LAGOA: BAIRRO VÁRZEA
Na região do Bairro Várzea a proposta se concentra na tentativa de reapropriação do que já foi um córrego canalizado e hoje não apresenta mais água corrente devido à ocupações à montante. Pretende-se criar sombra e calçadas mais generosas.

CORREDOR VERDE AV. JOÃO DAHER
Para o corredor da Av. João Daher a proposta compreende implantação de ciclovia e arborização extensiva do canteiro central e passeios, proporcionando sombra além da melhoria das calçadas atualmente em mal estado.

PARQUE EXPEDICIONÁRIOS
Na tentativa de tomar partido de atributos naturais, foi proposta a implantação de um parque em área com intensa arborização próxima ao Hospital Municipal, que funcionaria como corta-caminho e serviria às escolas em seu entorno.

PARQUE LINEAR CÓRREGO SOBRADINHO
Para o eixo estruturador da proposta existente de uma Avenida Sanitária propõe-se a implantação de um parque linear. Para a área analisada foi proposta sua divisão em trechos de acordo com atributos ambientais e características do entorno. O trecho inicial pretende ser uma extensão dos espaços de convivência, boêmia, lazer e esporte das margens da lagoa e ao longo do curso do Sobradinho, outros usos ligados à natureza e contemplação seriam introduzidos associados às áreas de preservação. Idealmente o parque seguiria até a foz do córrego no Rio das Velhas.

MOBILIÁRIO URBANO EXISTENTE

Peças com desenho funcionalista enrijecem as possibilidades de ocupação do espaço, são desconfortáveis, não proporcionam sombreamento adequado para apropriação e a escolha de materiais pode aumentar o desconforto térmico.



APOIOS METÁLICOS

BANCOS PRÉ-FABRICADOS EM CONCRETO
triângulo retângulo 150 x 120 x 90cm

COBERTURA EM TECIDO
urban shadow resistente aos raios UV



DIVERSIDADE DE USOS
DO ESPAÇO SOMBREADO



DIVERSIDADE DE CONFORMAÇÕES
E APROPRIAÇÕES



PONTO DE ÔNIBUS

BICICLETÁRIOS

CONTRAPROPOSTA
Como contraproposta, foram desenvolvidas peças de mobiliário que poderiam tanto se dispor em diversas conformações como proporcionar uma multiplicidade de usos e ocupações.

Foi pensado um banco em forma triangular, um bicicletário simples e um poste com peças de encaixar, que proporcionaria sombreamento através de tecidos além de apresentar iluminação em primeiro nível e roteador wireless.

Estes mobiliários seriam distribuídos pelos espaços públicos da cidade transformando sua ambiência como simulado nas pranchas seguintes.

PEÇA TAMPA

PEÇA ILUMINAÇÃO

PEÇA ROTEADOR WIRELESS

PEÇA ALÇA

PEÇAS INTERMEDIÁRIAS
peças tubulares metálicas ocas
(módulos de 30 e 60cm)
permitem a passagem de fiação
e a diversidade de conformações

PEÇA BASE
fixação por rebites



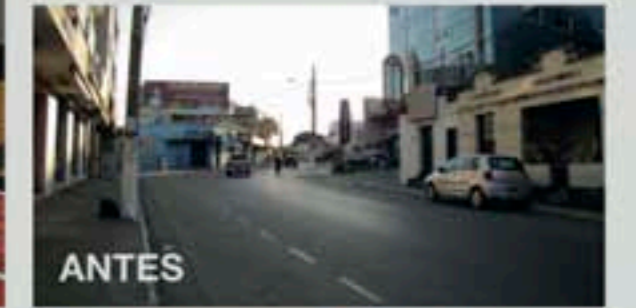


Finalmente a escala do trabalho alcança a escala humana do espaço público. A proposta compreendeu o detalhamento de diversos locais indicados na escala anterior, a seguir foram selecionados algumas para exposição.



1

A Rua Rio Branco, que conecta as praças Dr. Lund e Floriano Peixoto se estruturou historicamente como importante eixo comercial da cidade, nela se encontram diversos bancos e comércios variados. Atualmente suas calçadas são estreitas com estacionamento dos dois lados e constantes engarrafamentos. Como contraproposta, o trânsito de veículos seria redirecionado para transformá-la em via exclusiva para pedestres. Com nova arborização e iluminação a via seria uma extensão das praças e uma estratégia para desincentivar a circulação de veículos no centro.



HIPERCENTRO: AMPLIAÇÃO DA PRAÇA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO E FECHAMENTO PARA PEDESTRES DA RUA RIO BRANCO

PRAÇA RUA ALEOMAR BALEEIRO FOI REQUALIFICADA E AMPLIADA PARA ABRIGAR UMA PARADA DE ÔNIBUS

IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS NA ÁREA CENTRAL

PRAÇA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO AMPLIADA COM O FECHAMENTO DE VIAS EM SEU ENTORNO

RUA RIO BRANCO FECHADA PARA PEDESTRES ACESSO DE VEÍCULOS SOMENTE LOCAL

RUA MIGUEL ANTÔNIO SALOMÃO TRANSFORMADA EM SEM SAÍDA COM FECHAMENTO EM CUL DE SAC

ESTACIONAMENTO PRÓXIMO À IGREJA MANTIDO

CALÇADÃO DO SHOPPING AMPLIADO NOVAMENTE

VIA LATERAL À PRAÇA DR. LUND TRANSFORMADA EM VIA DE PEDESTRES

CRUZAMENTO TRANSFORMADO EM ESPAÇO COMPARTILHADO

TRECHO RUA PROF. JOSÉ EDUARDO FECHADA PARA PEDESTRES

AMPLIAÇÃO DO CALÇADÃO EM FRENTE A ESCOLA E CRIAÇÃO DE BAIAS PARA TRANSPORTE DE CRIANÇAS

2

A praça Floriano Peixoto possui árvores frondosas capazes de proporcionar sombra, que é aproveitada por alguns transeuntes. Ela conta também com a presença de pequenos feirantes. No entanto, atualmente a praça funciona como rotatória, dificultando o acesso de pedestres, cercada por lojas, bares e asfalto. Com o fechamento da Rua Rio Branco ela pôde ser ampliada, garantindo apenas o acesso de veículos local, ela receberia nova iluminação e arborização, o novo mobiliário proporcionaria local adequado para os feirantes.





TRECHO INICIAL DO PARQUE LINEAR CÓRREGO DO SOBRADINHO INTERCESSÃO DO PARQUE COM A MARGEM DA LAGOA

VIAS FORAM TRANSFORMADAS EM MÃO ÚNICA, PERMITINDO A AMPLIAÇÃO DE CALÇADAS E IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS

DECKS SOBRE O CÓRREGO DO SOBRADINHO

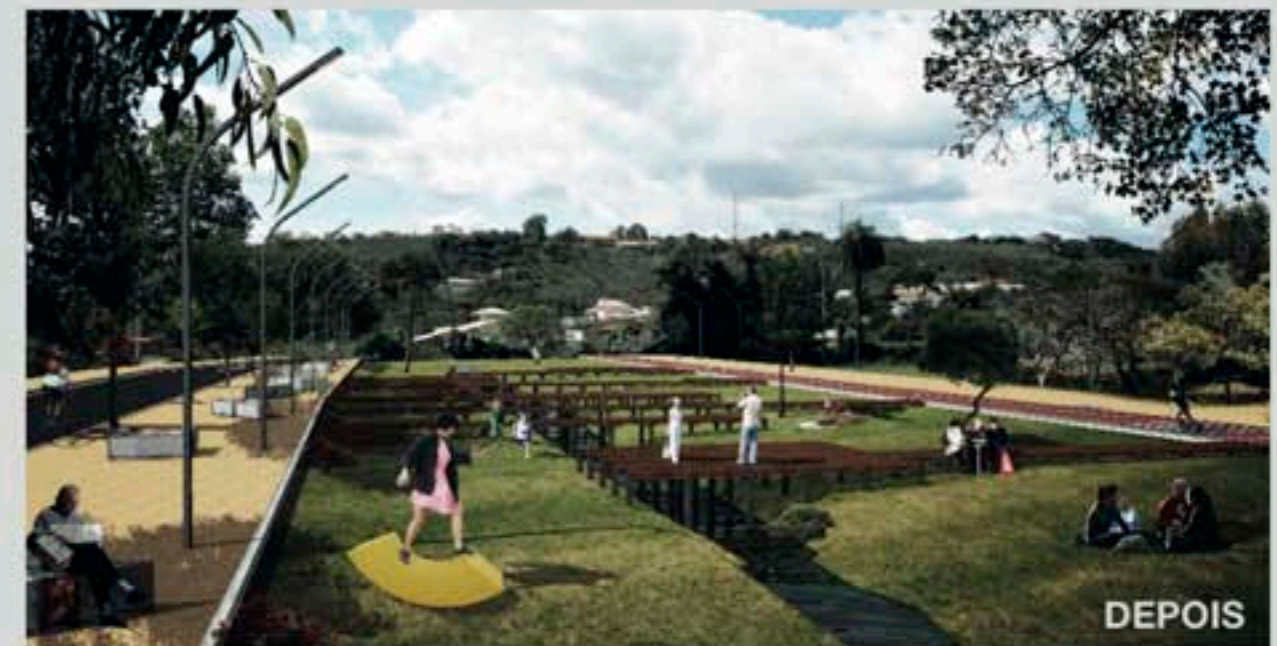
LIMA MAIOR EXIGÊNCIA DE AFASTAMENTO SOBRE LOTES ATUALMENTE VAZIOS AMPLIA O ESPAÇO PÚBLICO

CICLOVIA SOMBREADA JUNTO AO CÓRREGO

PONTE DE ACESSO PARA VEÍCULOS AO POLIESPORTIVO



1 Para o ponto de intercessão entre o Parque Linear do córrego Sobradinho e a margem da lagoa, atualmente uma junção em rotatória cercada por muito asfalto, foi proposta a elevação e alteração do pavimento, estratégias para reduzir a velocidade dos veículos e priorizar a passagem de pedestres entre estas duas grandes áreas públicas de lazer e contato com a natureza. A área da rotatória foi ampliada, utilizando parte da área pública anexa, passaria a ser uma pequena praça, com objetivo de proporcionar estacionamento, ou possível aluguel de bicicletas.



2 Para o eixo em que prefeitura propõe a implantação de uma Avenida Sanitária propõe-se a implantação de um parque linear. Neste trecho inicial, a transformação da via em mão única e a exigência de maior afastamento para os terrenos ainda não edificados, permitiria a abertura de um espaço amplo em ambas as margens do córrego. Além de calçada, ciclovia e extensa área gramada, foram propostos pequenos decks que atravessam o córrego, incentivando o maior contato e visibilidade da água

