

## Estruturação do Espaço Público

Antes da definição de regras de zoneamento, o trabalho cria um método para estruturar os corredores (novos e existentes) e suas áreas de influência.

Para tal estruturação, a definição da localização das paradas de transporte público é essencial, por estas serem as principais geradoras dos fluxos de pedestres.

Acredita-se que os parâmetros urbanísticos não devem ser definidos por zonas, devendo relacionar-se diretamente com as vias que configuram.

### Classificação dos corredores

Depois da definição das paradas os corredores foram classificados em 6 tipos:

#### Tipo 1

Eixos de transporte coletivo que contam (ou contarão) com o corredor de ônibus e até duas faixas de viário por sentido. O eixo deve contar atualmente com uma calçada mínima de 3 metros.

Considerou-se o eixo de tipo 1 adequado para os pedestres.

#### Tipo 2

Eixos de transporte coletivo que contam (ou contarão) com o corredor de ônibus e até três faixas de viário por sentido. O eixo deve contar atualmente com uma calçada mínima de três metros.

Considerou-se o eixo tipo 2 como adequado para os pedestres.

#### Tipo 3

Eixos de transporte coletivo que contam (ou contarão) com o corredor de ônibus e número indiferente de viário por sentido. O eixo deve possuir calçada inferior a três metros. Dessa maneira a adequação do eixo para os pedestres é inviável. No caso de futuras desapropriações o eixo deve ser classificado de acordo com suas novas dimensões.

Considerou-se o eixo tipo 3 não adequado para os pedestres.

#### Tipo 4

Eixos de transporte coletivo que contam (ou contarão) com corredor de ônibus e mais de três faixas de viário por sentido. As calçadas são inferiores a oito metros e a via possui características de via expressa. Este tipo de via se mostra inadequável para os pedestres por ter uma desproporção muito grande entre viário e calçadas, além da velocidade, tornando o ambiente agressivo, poluído e ruidoso.

Considerou-se o eixo tipo 4 inadequável para os pedestres.

#### Tipo 5

Eixos de transporte coletivo que contam (ou contarão) com o corredor de ônibus, até três faixas por sentido e grande canteiro central. O eixo deve possuir calçada mínima de 3 metros.

Considerou-se o eixo tipo 5 como inadequável para os pedestres.

#### Tipo 6

Eixos de transporte coletivo que contam (ou contarão) com corredor de ônibus, quantidade de faixas de viário por sentido e tamanho das calçadas indiferentes.

O eixo deve possuir vias locais que podem ser transformadas em vias de baixa velocidade e prioridade para os pedestres e ciclistas. Apesar da grande escala do eixo consegue-se criar um espaço reservado e agradável para os pedestres.

Considerou-se o eixo tipo 6 como adequável aos pedestres.

#### Vias especiais – Paralela e Perpendicular

Após a definição dos tipos de corredores e se são ou não adequáveis para a intensa circulação de pedestres pôde ser feita a hierarquização do viário.

No caso dos eixos não adequáveis a primeira paralela se torna uma via especial, onde os pedestres devem ser conduzidos para realizar suas atividades e deslocamentos.

As vias perpendiculares que dão acesso às paradas também se transformam em ruas especiais.

As vias especiais recebem um tratamento diferenciado, com grandes calçadas, áreas de permanência e viário local de dimensões mínimas compartilhado com ciclistas.

#### Divisão dos quarteirões

Para facilitar o deslocamento a pé os quarteirões de grandes dimensões são divididos. Idealmente a localização destas novas vias ou fruições públicas deverá ser previamente marcado pelo poder público, podendo ser executado pelo empreendedor usando a ferramenta de doação (adicionando a área doada ao potencial construtivo básico do imóvel).

Foram considerados grandes, quarteirões com uma de suas faces com mais de 140 metros, sendo obrigatória sua divisão no momento da transformação dos lotes.

#### Parâmetros urbanísticos

Para receber o adensamento proposto pelo PDE os corredores e áreas de influência devem receber novas áreas verdes e de permanência.

A demarcação das vias especiais e classificação dos eixos adequados aos pedestres permitem o uso da ferramenta de doação para áreas verdes.

Nestas áreas o empreendedor recebe o benefício de 1,2 com relação à área doada adicionada no potencial construtivo do lote. Estas áreas devem possuir forma regular, com área mínima de 300m<sup>2</sup> e lado mínimo de 15 metros.

Somente é permitida uma área verde por quarteirão com a exceção dos quarteirões de encontro entre vias especiais ou vias especiais e eixos adequáveis, onde serão permitidas duas áreas, uma em cada face de tais vias.

### Fachada ativa

Além da fachada ativa incentivada em toda a área de influência, nas vias especiais e eixos adequáveis elas se tornam obrigatórias em valores de no mínimo 50 e 70% da testada do lote.

### Interface com o espaço público

Em toda a área de influência a construção de muros foi proibida.

No caso de estacionamentos em sobressolo, que são interessantes em áreas de várzea pelo elevado nível do lençol freático, estes devem ter um recuo de no mínimo 10 metros. Neste recuo deve-se construir uma edificação com outro uso, sendo permitido um acesso máximo ao estacionamento de 7 metros (sem a construção).

Diversos instrumentos usados na proposta se beneficiam de lotes grandes, pois grande parte das melhorias dos eixos e áreas de influência podem ser realizados pelo empreendedor. Sendo assim não adotou-se o lote máximo uma vez que os problemas gerados pelos grandes lotes acontece pela interface da construção com o espaço público.

### Construção no alinhamento

Para ser considerada fachada ativa a construção não tem que estar necessariamente no alinhamento do lote, desde que o recuo não seja fechado por vegetação, muros ou gradis.

No entanto para definição espacial nos eixos e ruas foi exigido um mínimo de 50% de construção no alinhamento em toda a área de influência.

### Adequação do viário

Toda a área de influência deve ter seu viário adequado para o novo adensamento baseado no transporte coletivo. Para que seja mais confortável, seguro e agradável para os pedestres as travessias podem ser diminuídas, os raios de curvatura das

esquinas reduzidos com ampliação das calçadas e a conexão (por calçadão com via de acesso) de áreas verdes existentes ilhadas por viário.

Tais obras assim como a efetiva transformação das vias especiais em prioritárias para pedestres pode acontecer em qualquer momento, mesmo depois de parte do adensamento já tiver acontecido e a estruturação dada pelos parâmetros urbanísticos esteja mais consolidada.