

ARQUITETURA E
URBANISMO
Bruno Wlaschitz

GUIA DE PACOBAÍBA:
CONSTRUINDO UMA NOVA CENTRALIDADE ATRAVÉS DA
MOBILIDADE E URBANISMO SUSTENTÁVEL



INTRODUÇÃO

CONCEITO DO PROJETO

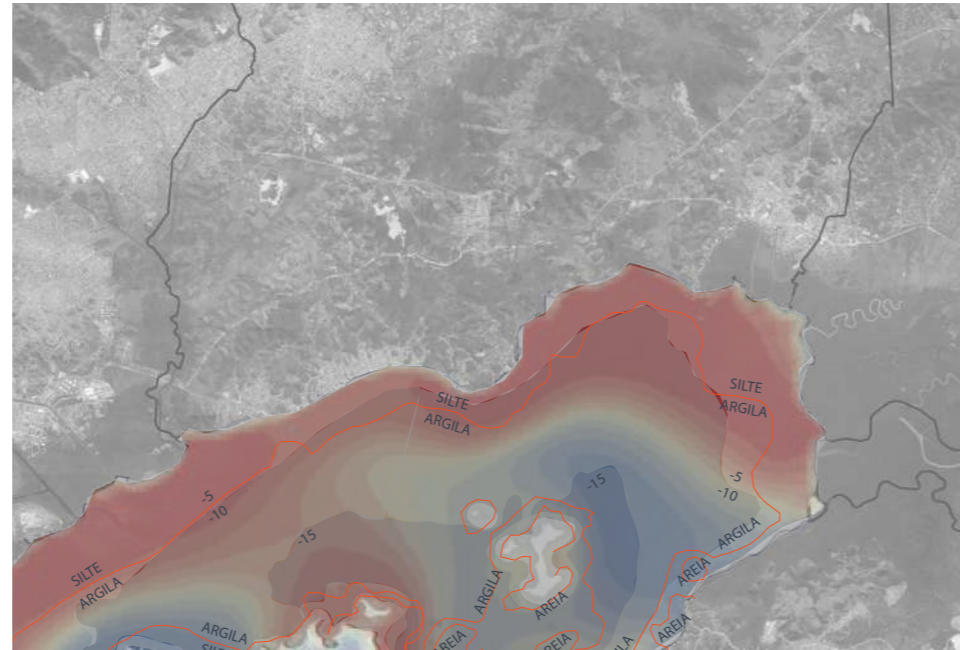
DIRETRIZES

FASEAMENTO

INTRODUÇÃO

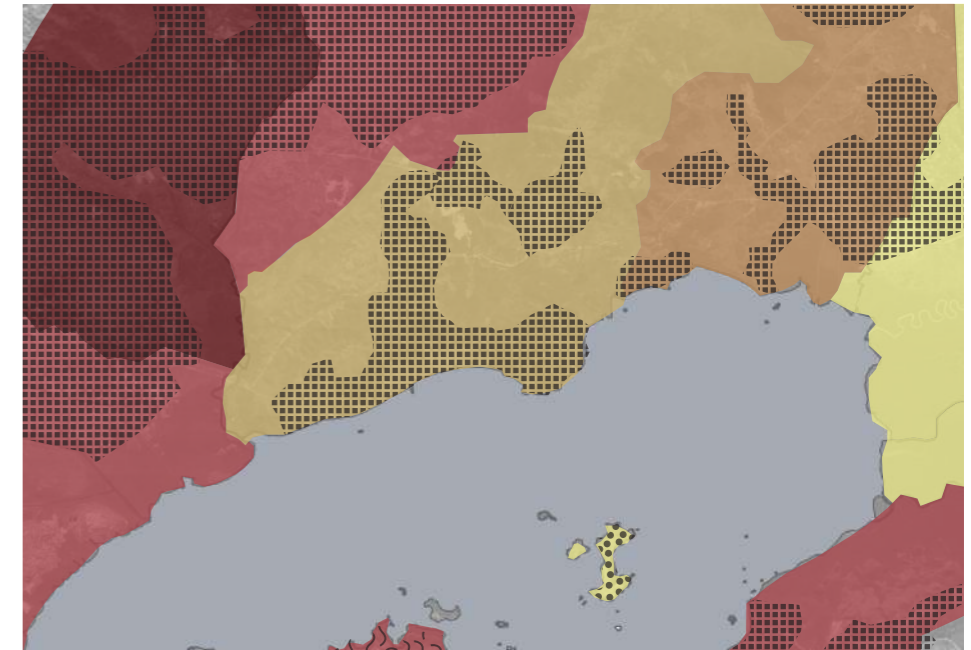
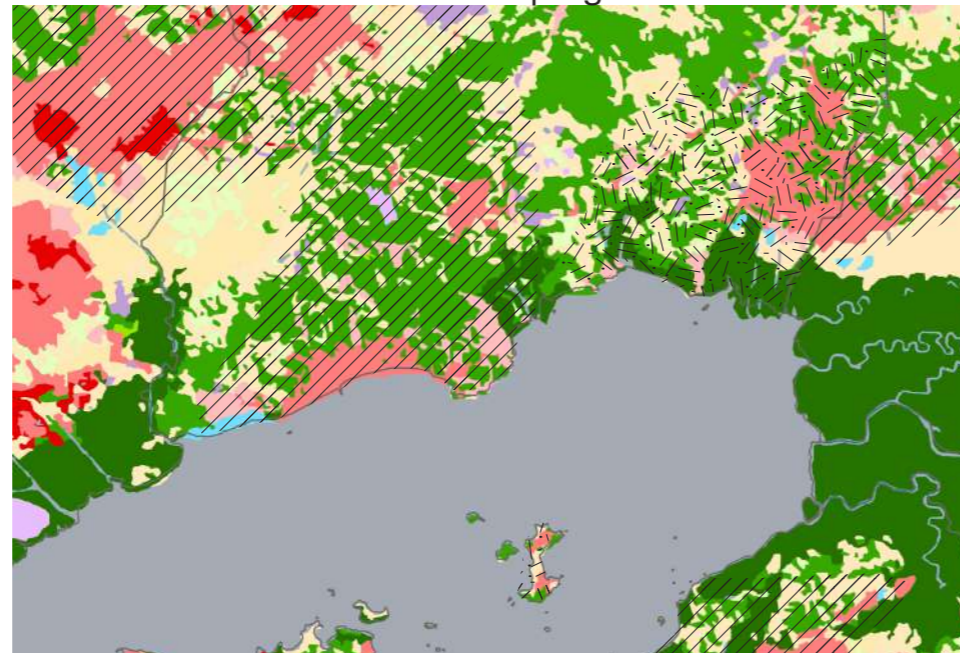
MAGÉ

- Município de Magé para o desenvolvimento daquilo que foi estudado no TFG1.
- Baixa densidade populacional
- Pouca quantidade de empregos
- Baixa renda per capita
- Induzir atividades econômicas
- Incentivar densidade pop.
- Criar nova centralidade em uma área pouco explorada
- Incentivar o cuidado e a limpeza do fundo da Baía
- Explorar potencial turístico
- Projeto urbano baseado no conceito de bairro planejado
- Usos diversificados
- Escala do pedestre
- Urbanização sustentável
- Integração do espaço público e privado
- Valorização do meio ambiente
- Espaço eficiente e diversificado



Acúmulo de Resíduos

Uso e Cobertura dos Solos + Empregos



Densidade Populacional + Renda per Capita

Acúmulo de Resíduos

- Menor Probabilidade
- Média Probabilidade
- Maior Probabilidade

Densidade Populacional

- 0 - 35.000
- 35.000 - 80.000
- 80.000 - 150.000
- 150.000 - 300.000
- 300.000 - 5.000.000

Uso e Cobertura dos Solos

- Pastagem
- Restinga
- Floresta
- Mangue
- Agricultura
- Área Úmida
- Urb. Baixa Dens.
- Urb. Média Dens.

Renda per Capita

- 1/2 SM - 1 SM
- 1 SM - 2 SM
- 2 SM - 5 SM

Empregos

- 0 - 10.000
- 10.000 - 25.000

CONCEITO DO PROJETO

LOCALIZAÇÃO

Área total
390,775 km²

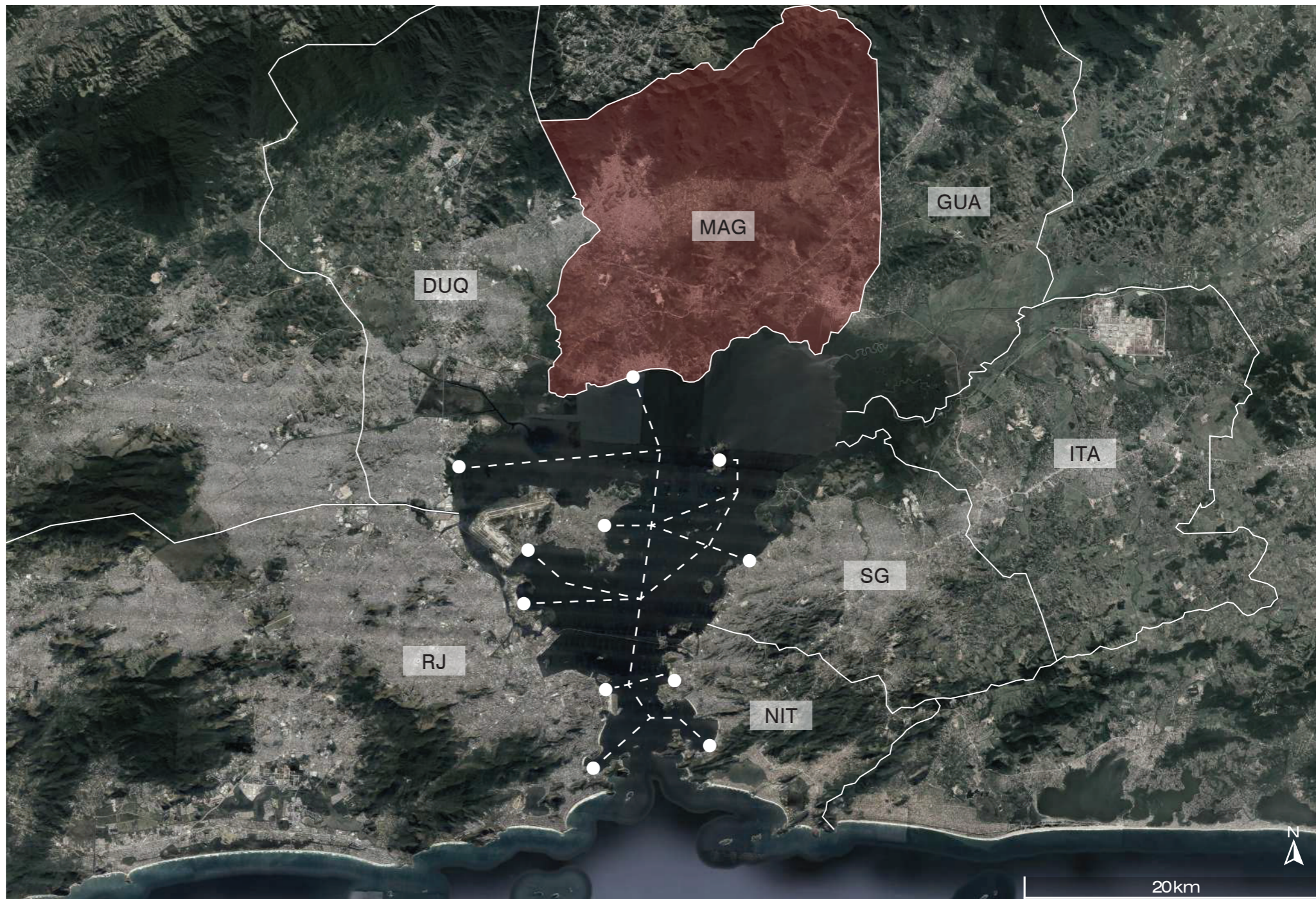
População total
1991: 163.733 hab.
2000: 205.830 hab. (cresc. 25,7%)
2010: 227.322 hab. (cresc. 10,4%)
2019: 245.071 hab. (cresc. 7,8%)

Densidade populacional
2019: 585,13 hab./km²

IDHM
O Índice de Desenvolvimento Humano de Magé é 0,709, em 2010, o que situa o município na faixa de Desenvolvimento Humano Alto (IDHM entre 0,700 e 0,799).

Renda Per Capita
A renda per capita média de Magé cresceu 115,14% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 263,82, em 1991, para R\$ 428,24, em 2000, e para R\$ 567,59, em 2010.

Trabalho
A taxa de atividade da população passou de 63,57% em 2000 para 63,22% em 2010. Ao mesmo tempo, a taxa de desocupação passou de 19,97% em 2000 para 11,36% em 2010.



CONTEXTO

Bairros

- 01 - Guia de Pacobaíba
- 02 - Piedade
- 03 - Suruí
- 04 - Estrela
- 05 - Vila Inhomirim
- 06 - Magé, Centro
- 07 - Santo Aleixo

Zoneamento

- Zona de Expansão Urbana
- Zona Residencial
- Área de Atividade Industrial
- Área Rural
- Área Ímpar de Utilização
- Área de Preservação

////// APA Guapimirim

- Rodovia
- Ferrovia
- Estação de Trem
- Estação Hidroviária
- Possível expansão ferroviária



RECORTE

Área total do município

39.000 hectares

Área aproximada do recorte

420 hectares

População total do município

245.071 hab.

População total do recorte

23.324 hab.

56 habitantes por hectar

Expectativa de crescimento populacional para a década de 2020-2030

População total: 284.036 hab.

aumento de 38.965 hab.

População recorte: 29.857 hab.


aumento de 6.533 hab.

** Com a inclusão do projeto em questão, aliado ao conceito de demanda induzida, estima-se:*

População recorte: 32.857 hab.








aumento de 9.533 hab.

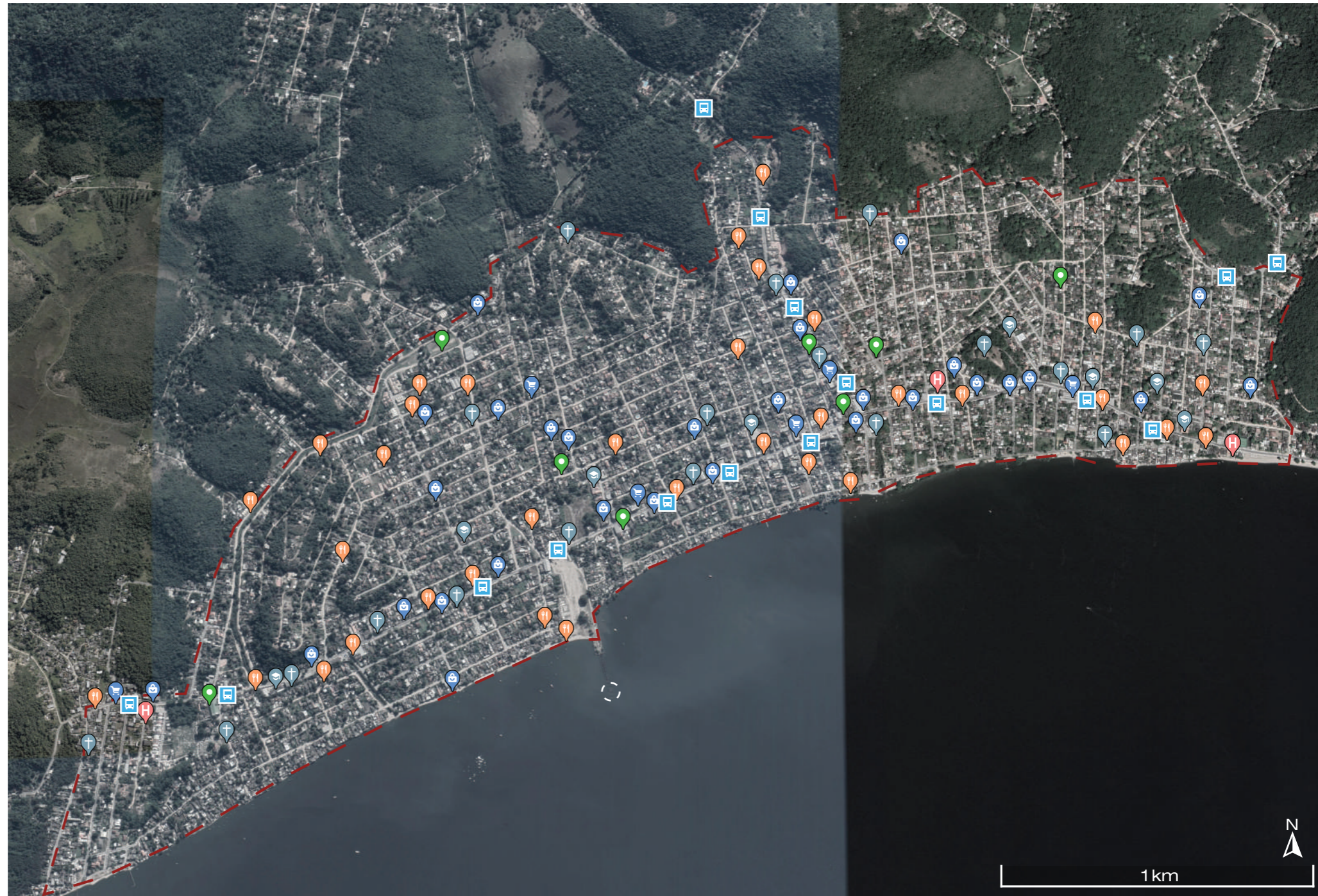
79 habitantes por hectar

 Plano de Incentivo Populacional e à Atividades Econômicas



CONTEXTO

-  Loja
-  Mercado
-  Bar / Restaurante
-  Clínica / Posto
-  Estação Hidroviária
-  Igreja
-  Escola
-  Área de Esportes
-  Ponto de Ônibus



VISTA GERAL

RECORTE TOTAL



VISTA GERAL

MANTIDO / ALTERADO



MALHA VIÁRIA ATUAL



— Via Pavimentada

— Via Natural

MALHA VIÁRIA PROPOSTA

- Via Pavimentada
- Via Fechada
- Via Alterada
- Via Aberta
- - - Via com Intertravado
- - - Via nivelada com a calçada e com prioridade para pedestres

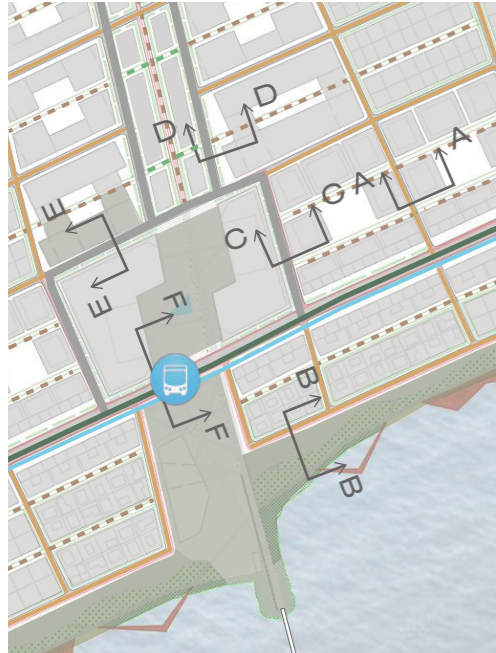


HIERARQUIA VIÁRIA



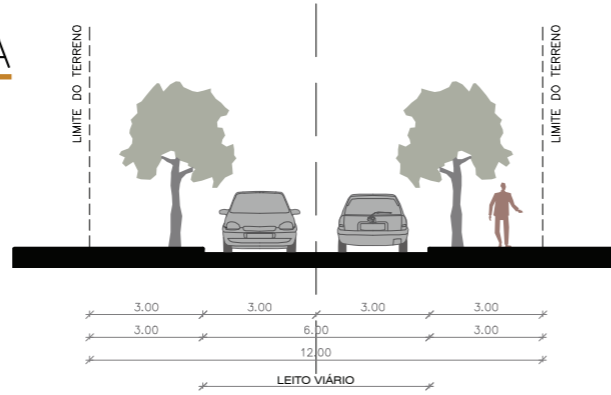
- Via Pavimentada
- Via Fechada
- Via Alterada
- Via Aberta
- ⋯ Via com Intertravado
- ⋯ Via nivelada com a calçada e com prioridade para pedestres

PERFIS VIÁRIOS

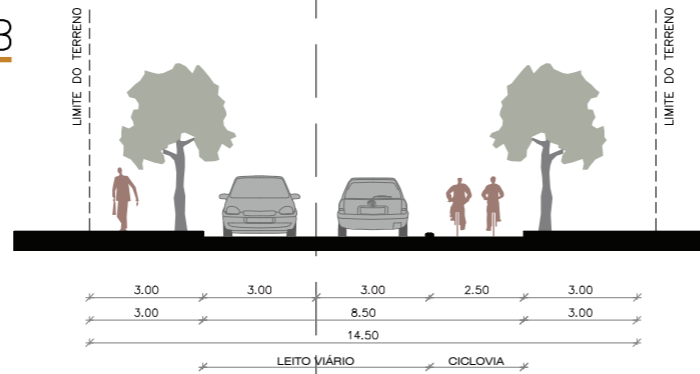


- Corredor BRT
- Estrutural
- Coletora
- Local
- - - Via com intertravado
- - - Via nivelada com a calçada e com prioridade para pedestres

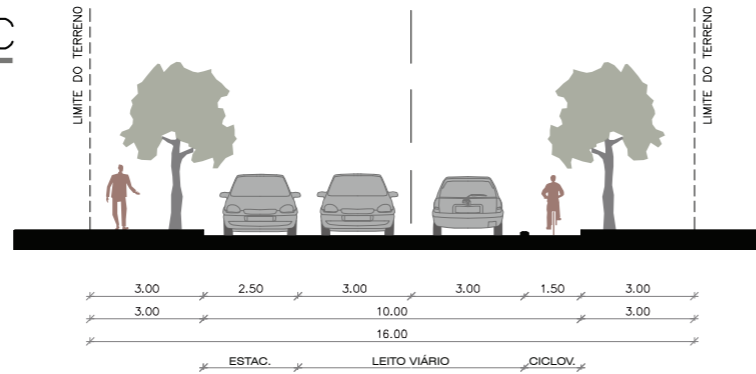
AA



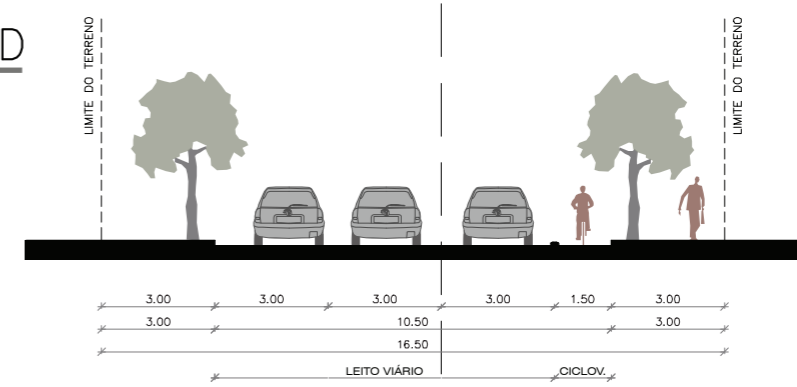
BB



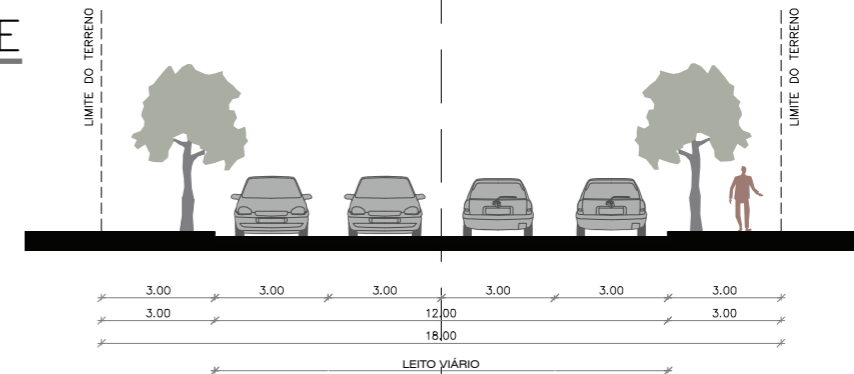
CC



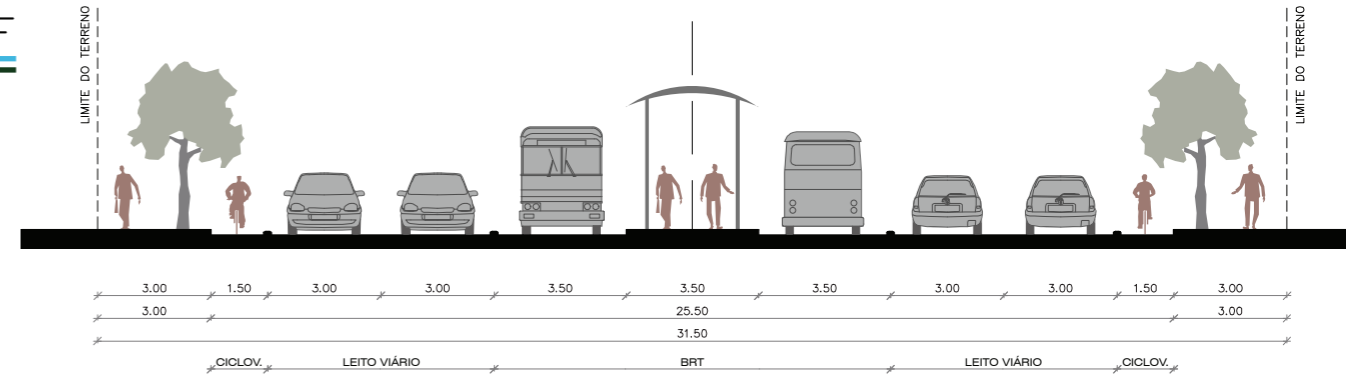
DD



EE



FF

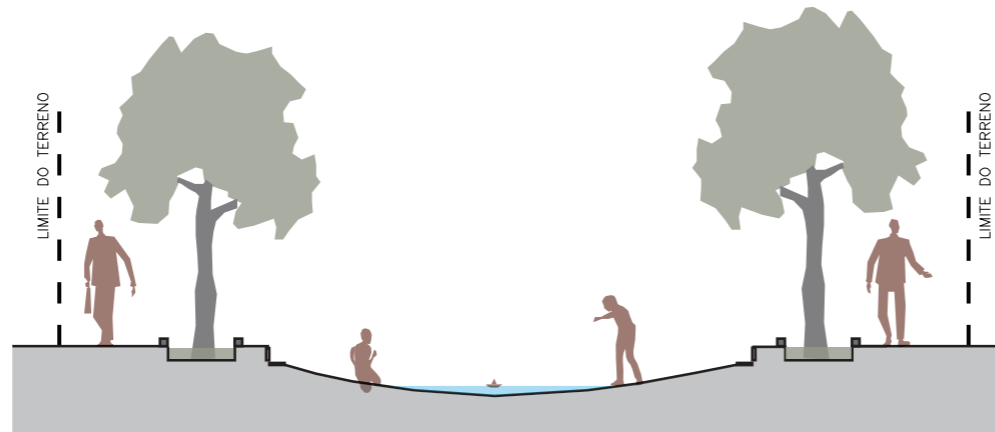


CORTE VIÁRIO

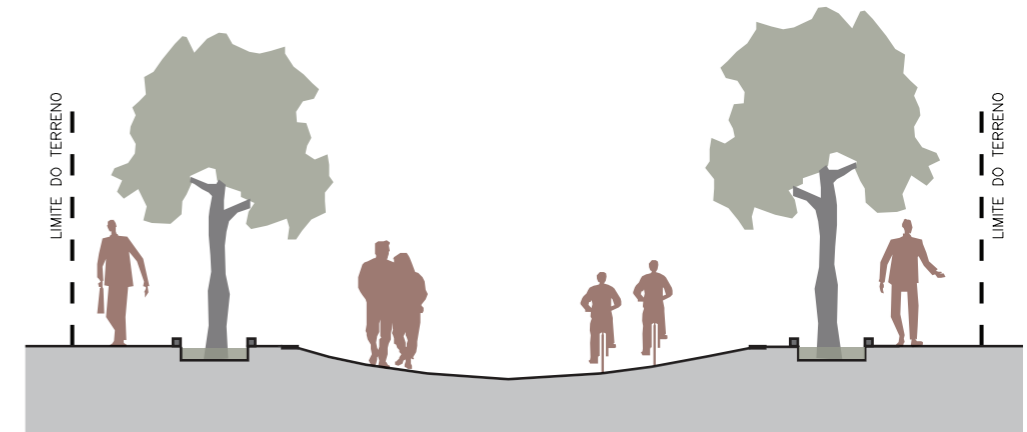


- Corredor BRT
- Estrutural
- Coletora
- Local
- Via com intertravado
- Via nivelada com a calçada e com prioridade para pedestres







..... Via com intertravado

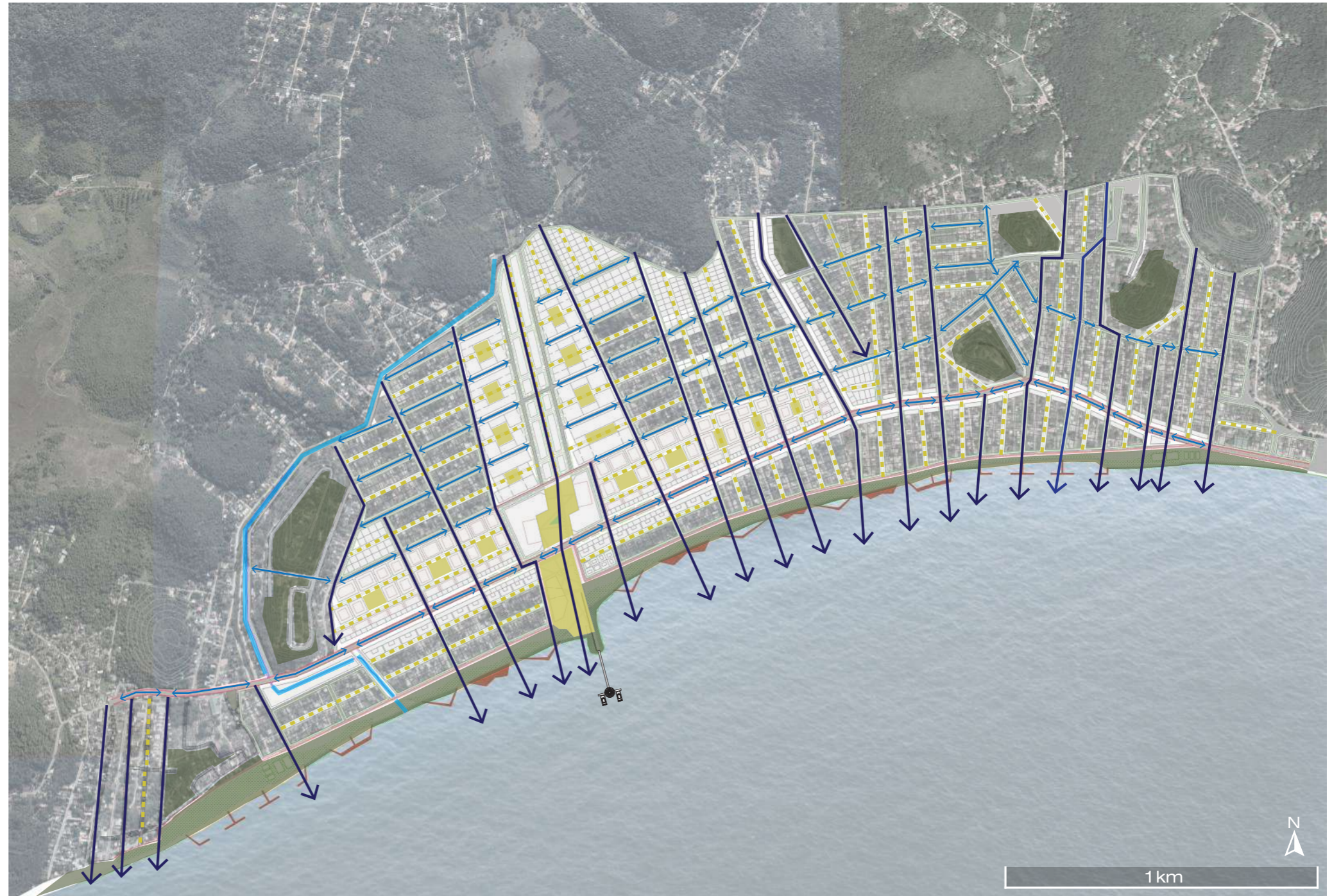


..... Via com intertravado nivelada com a calçada







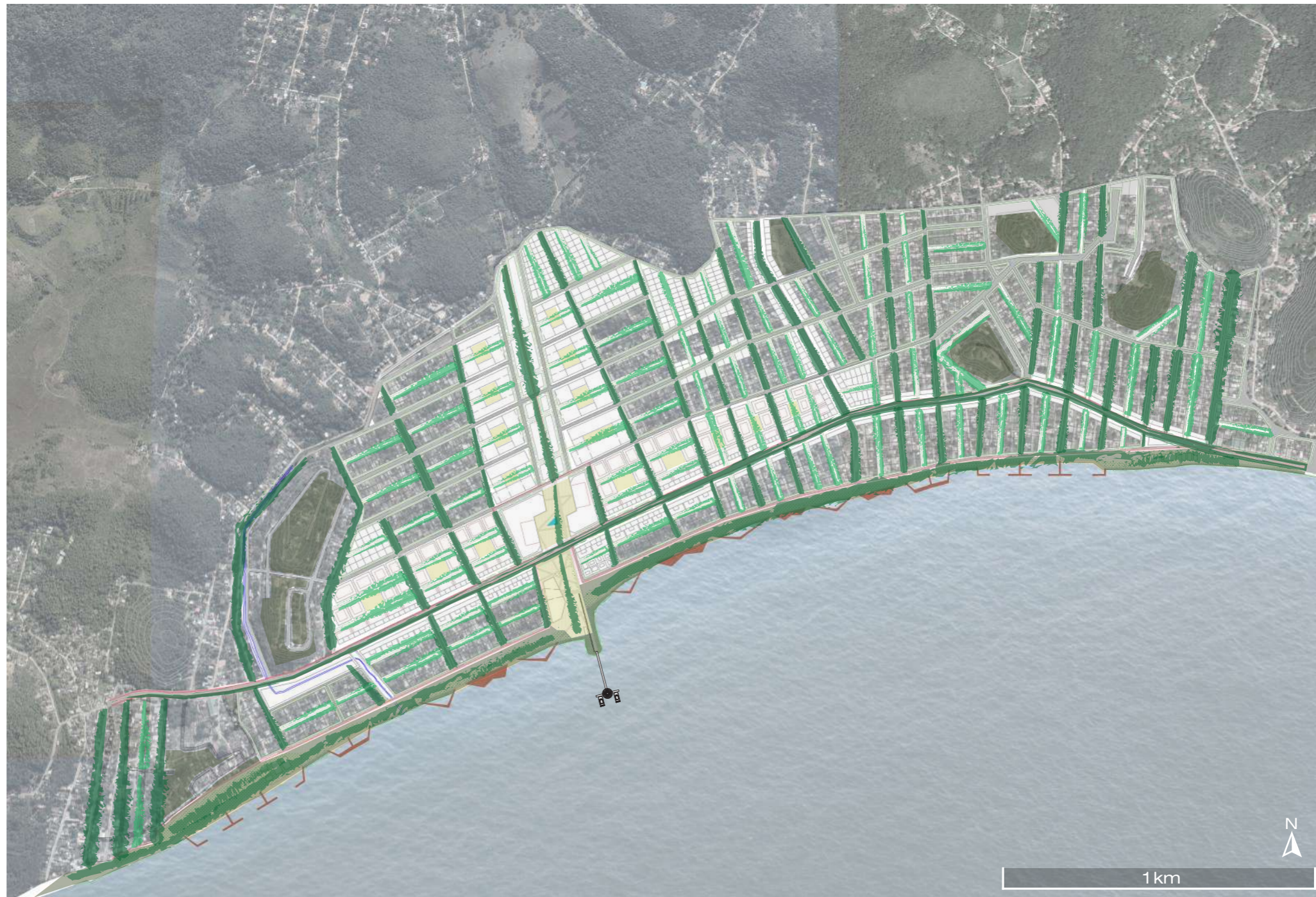
DRENAGEM

-  Praça
-  Área Verde
-  Via com intertravado
-  Canal
-  Caimento principal de águas pluviais
-  Caimento secundário de águas pluviais



ARBORIZAÇÃO

-  Praça
-  Área Verde
-  Vegetação principal de grande porte
-  Vegetação secundária de médio porte







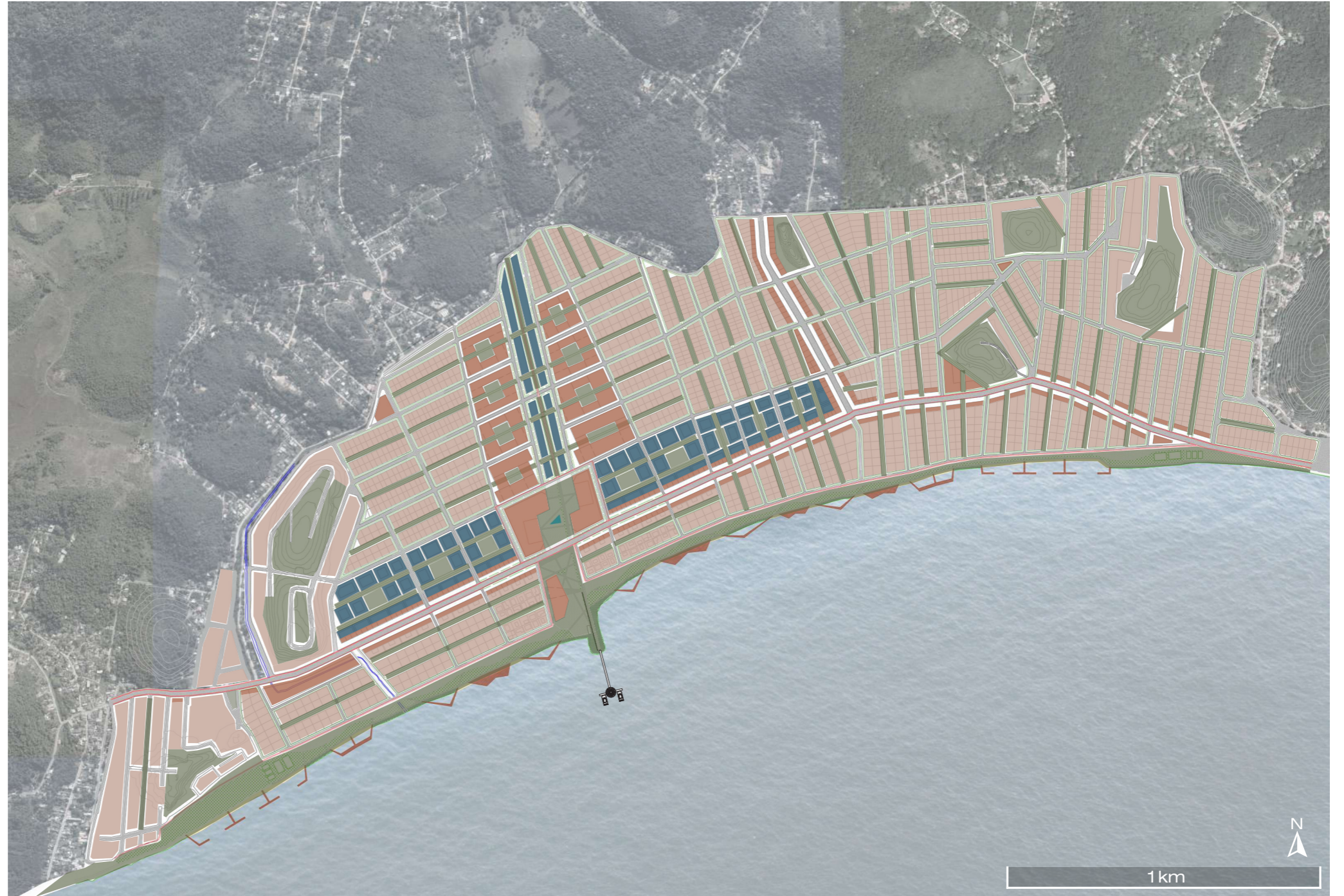
SETORIZAÇÃO

- Residencial
- Comércio e Serviços
- Uso Misto
- Empresarial
- Cultura e Lazer
- Área Verde

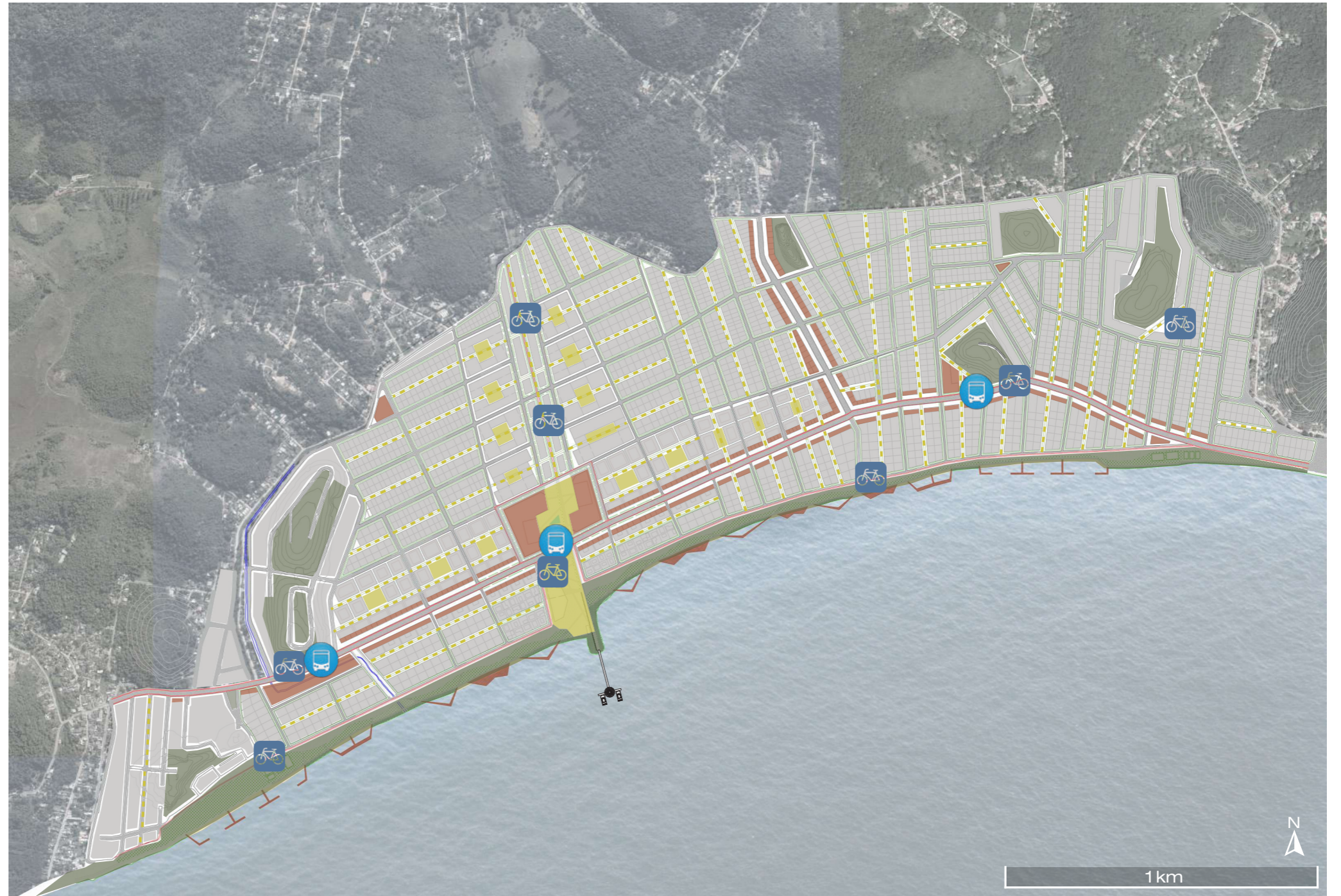


ZONEAMENTO

-  Residencial
80%
-  Comercial e Serviços
8%
-  Uso Misto
2%
-  Área Verde e Lazer
20%




ESPAÇOS PÚBLICOS



CICLOVIAS



- Ciclovía
-  Bicicletário










CENTRO DO PROJETO



DIRETRIZES

TIPOLOGIA / GABARITO

TAXA DE OCUPAÇÃO

	Baixo Residencial 1-3 pavimentos 65%
	Baixo Uso Misto 1-3 pavimentos 60%
	Baixo Comercial e Serviços 1-5 pavimentos 50%
	Médio Residencial 3-5 pavimentos 80%
	Médio Uso Misto 3-5 pavimentos 60%
	Médio Comercial e Serviços 5-7 pavimentos 60%
	Alto Uso Misto 5-10 pavimentos 80%
	Alto Comercial e Serviços 5-10 pavimentos 50%
	Área Verde e Lazer 1 pavimento 5%



RECUOS

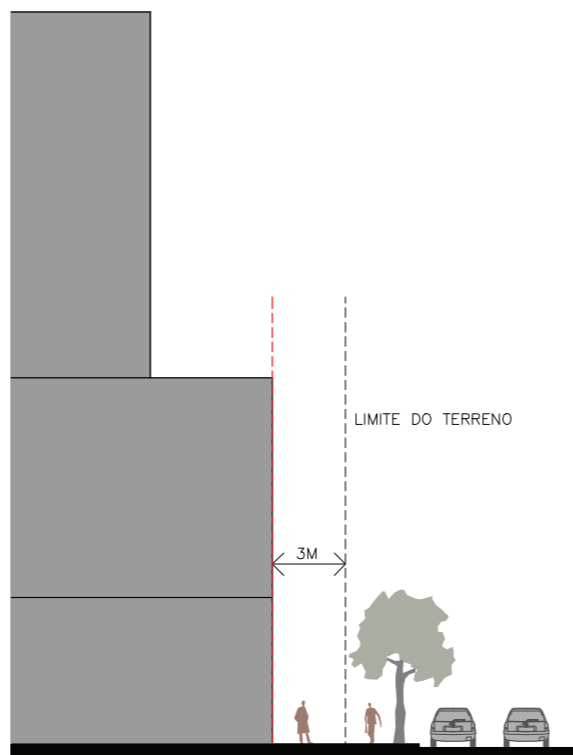
- 3m fixo calçada
- 5m fixo calçada
- 3m + verde + extra
- 5m + estacionamento



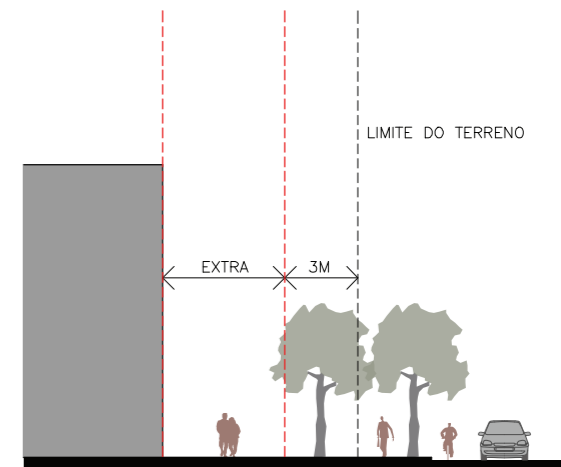
RECUOS



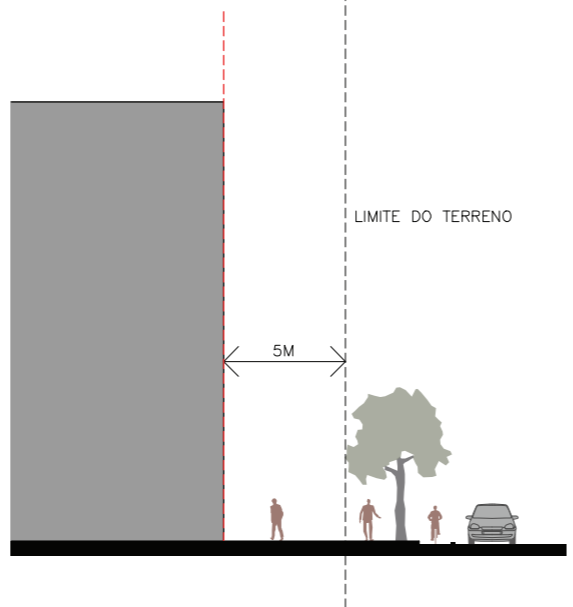
RECUO 3M



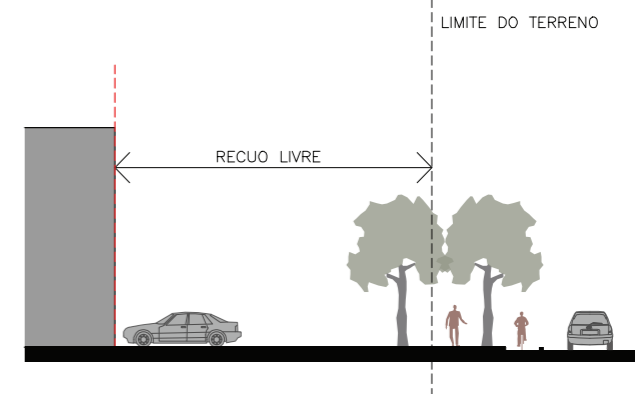
RECUO 3M +
VERDE + EXTRA



RECUO 5M



RECUO 5M +
ESTACIONAMENTO



FASEAMENTO

FASES DE ENTREGAS



- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3
- Fase 4

CENTRO DO PROJETO



- Fase 1A (198mil m²)
- Fase 1B (149mil m²)
- Fase 1C (68mil m²)
- Fase 1D (140mil m²)

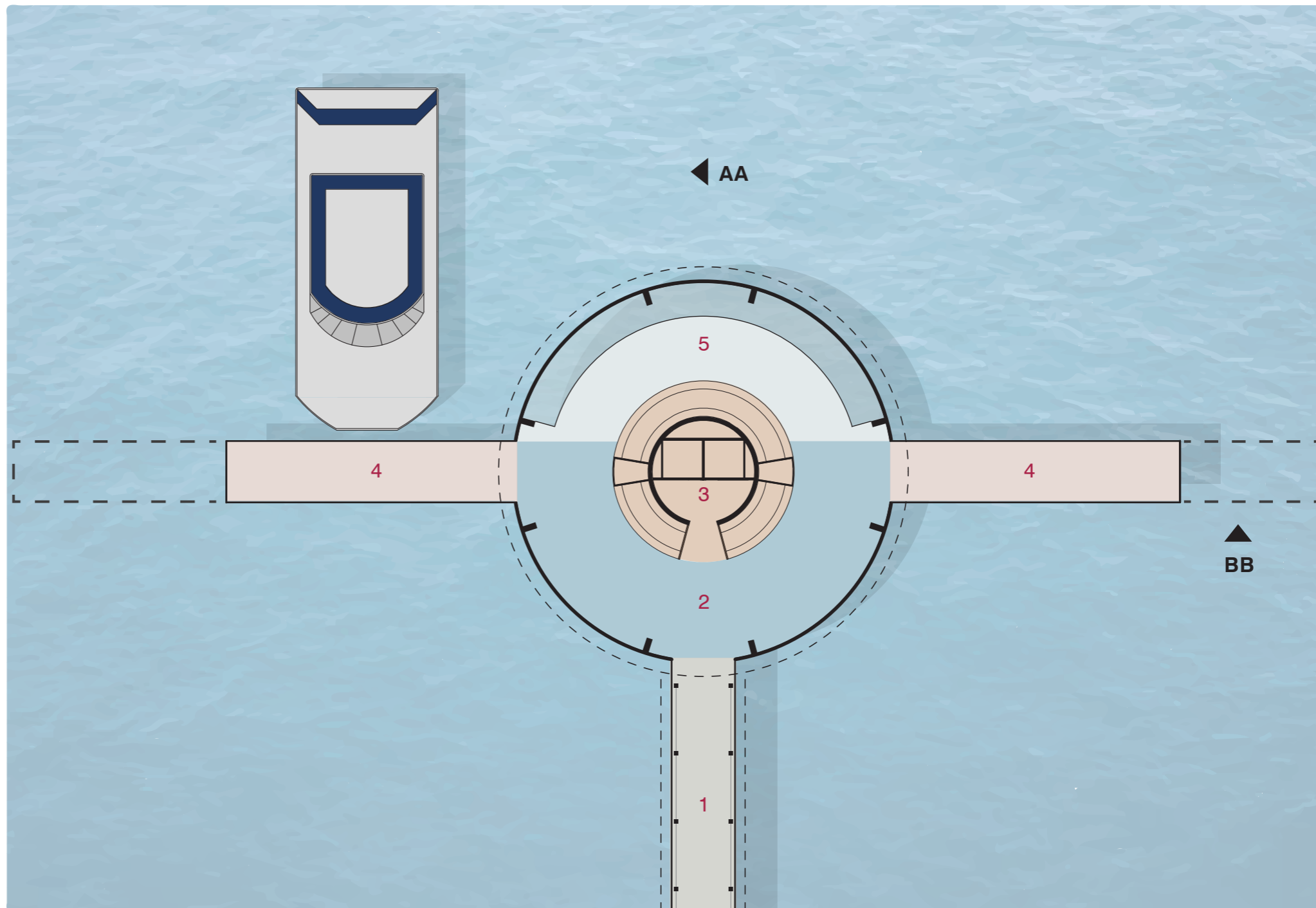
ESTAÇÃO HIDROVIÁRIA

- 1. Pier de Acesso
- 2. Passagem
- 3. Serviços
- 4. Embarque / Desembarque
- 5. Estar

— — Possibilidade de Ampliação

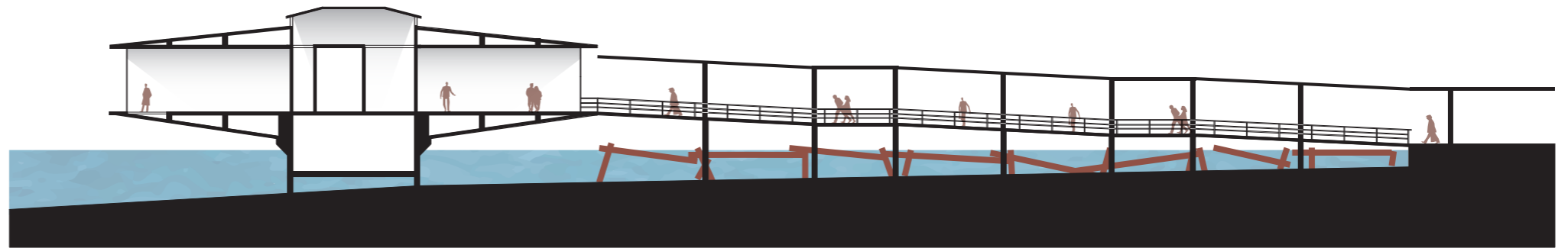
Expectativa de 60 mil passageiros por mês

PLANTA BAIXA
1:250

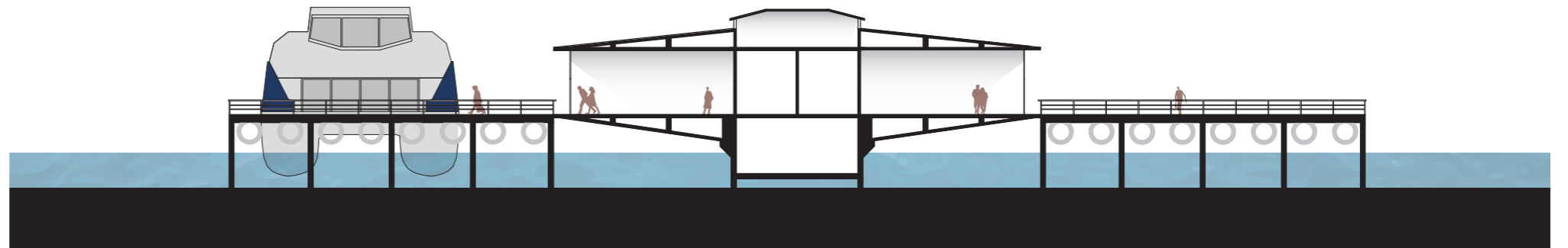


ESTAÇÃO HIDROVIÁRIA

AA



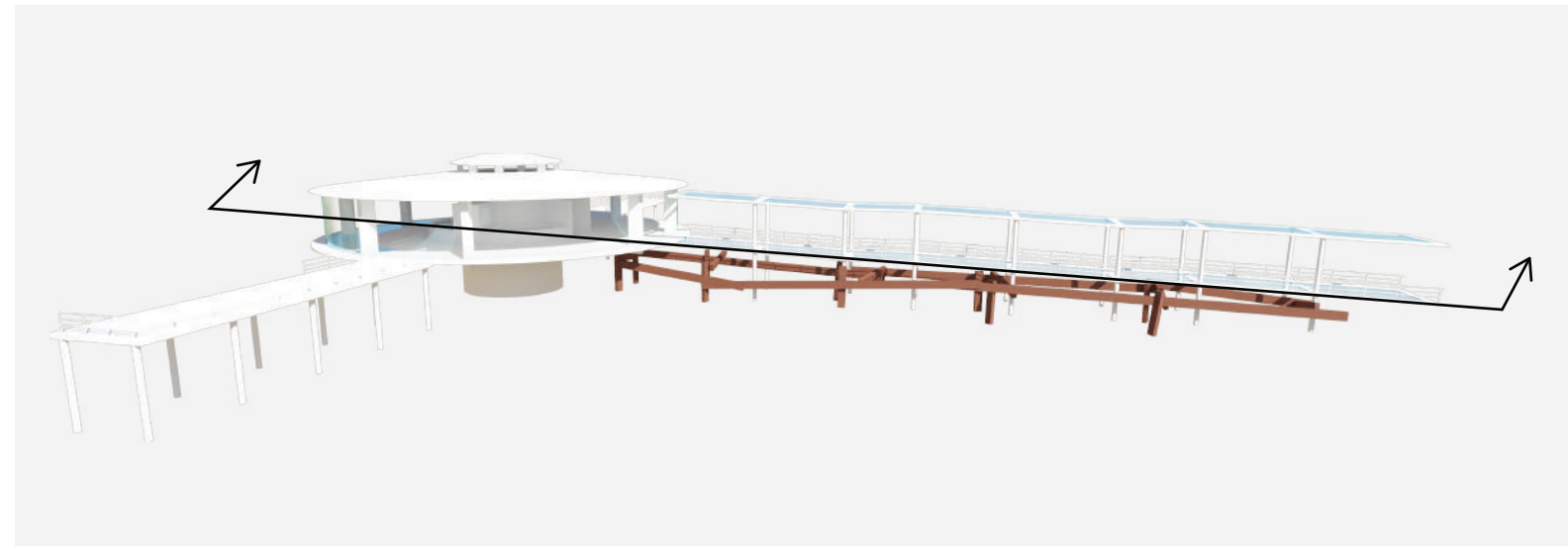
BB



CORTE AA E CORTE BB
1:250

ESTAÇÃO HIDROVIÁRIA

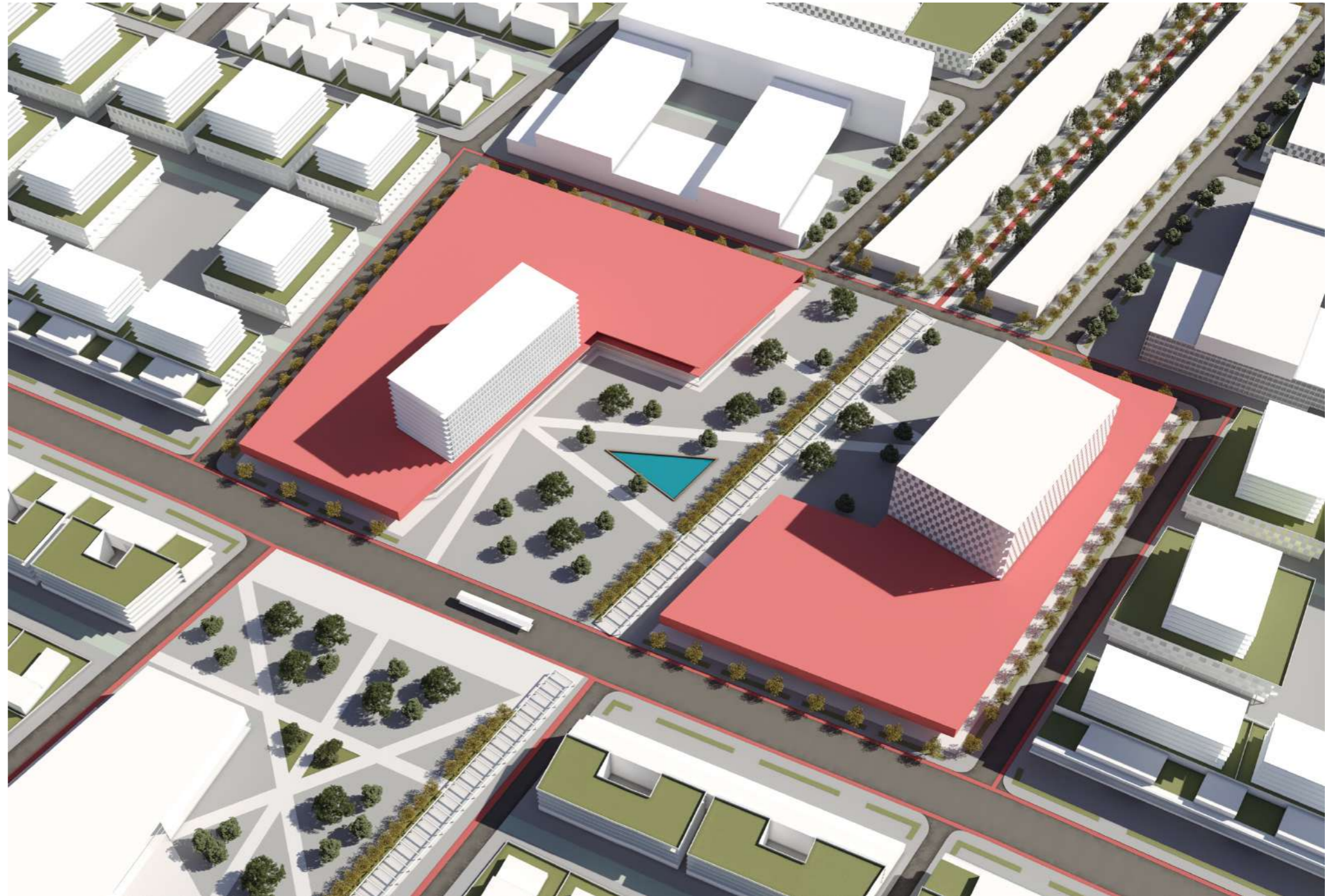




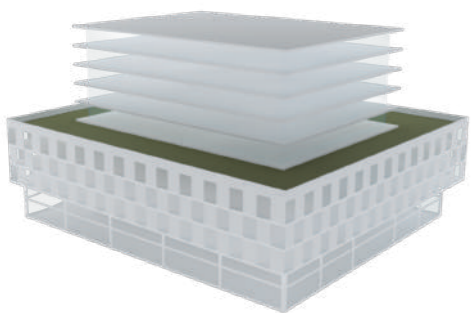
PRAÇA CHEGADA



PRAÇA COMERCIAL



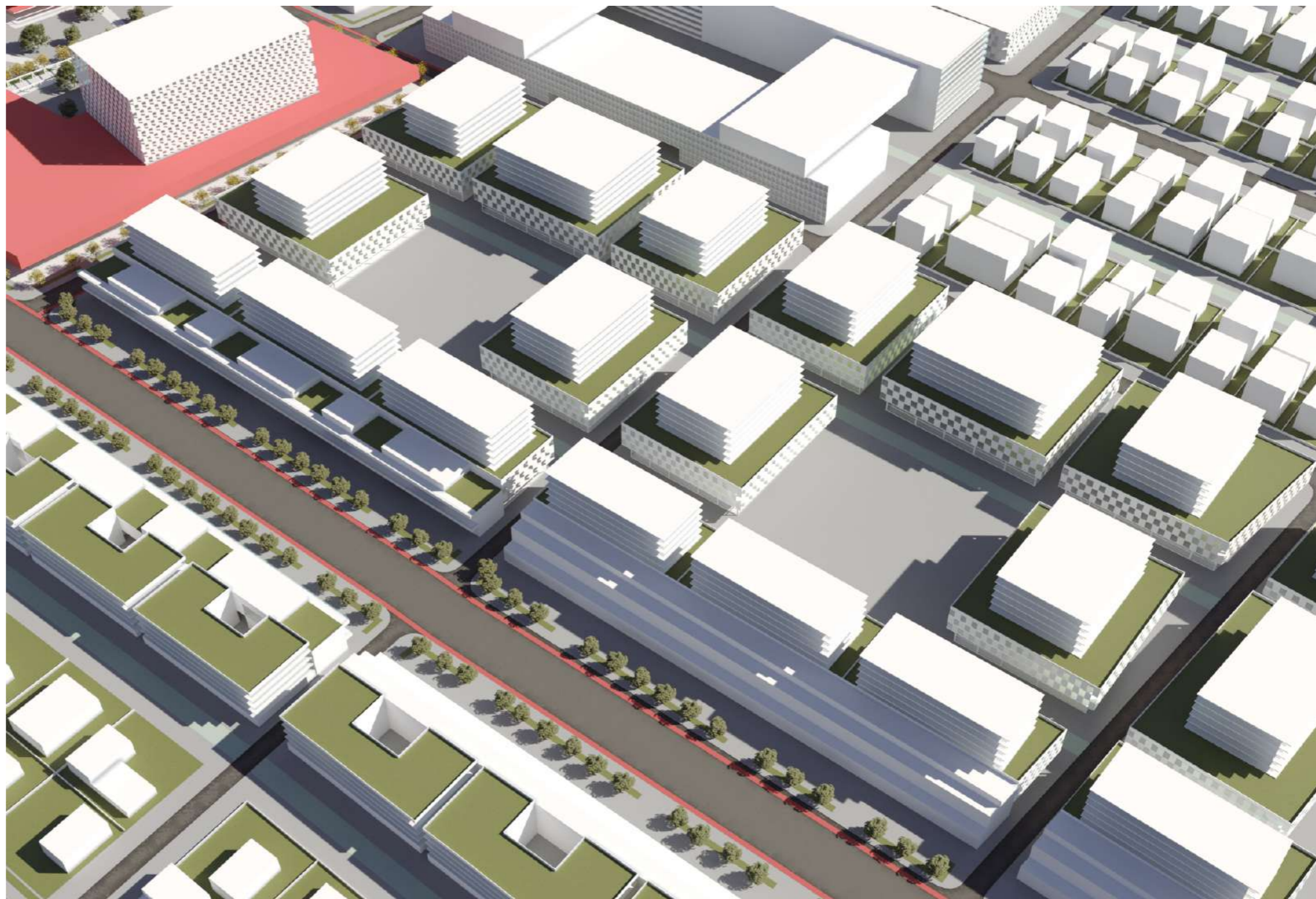
QUADRA DE USO MISTO



5 pavimentos
residencial

3 pavimentos
serviços

2 pavimentos
comércio



VISTA GERAL



TÍTULO DO TRABALHO

Guia de Pacobaíba: Construindo uma nova centralidade através da mobilidade e urbanismo sustentável.

ANO / SEMESTRE

2020.1 (concluído no PLE de 2020)

TEMA

Mobilidade Urbana e Planejamento Urbano

NOME DO ESTUDANTE

Bruno Wlaschitz Lopes

NOME DO PROFESSOR ORIENTADOR

Rodrigo Rinaldi Mattos

RESUMO DO TRABALHO

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro enfrenta diariamente um grande dilema: centralidade x mobilidade. Refletido em longos engarrafamentos que suscitam elevados transtornos e custos para a sociedade, o fato é que, a estrutura rodoviária existente e em construção é insuficiente frente à demanda e o papel central que o município do Rio de Janeiro exerce na região.

A descentralização, através da construção de novas centralidades, juntamente com a exploração do transporte hidroviário na Baía de Guanabara, são as estratégias aqui exploradas para minimizar os movimentos pendulares e, ao mesmo tempo, aumentar a oferta de ligações intermunicipais.

A Guia de Pacobaíba, em Magé, é o objeto de estudo para o experimento dessas estratégias, devido ao seu potencial revelado nas análises deste projeto. Através dos conceitos de mobilidade e urbanismo sustentável, busca-se traçar as diretrizes de um espaço eficiente e diversificado que cria um novo cenário de possibilidades e interações.

3 PALAVRAS CHAVES

- . mobilidade urbana
- . urbanismo sustentável
- . centralidade

LATITUDE E LONGITUDE DO LOCAL DE INTERVENÇÃO

LA: 22°42'50.02"S

LO: 43°10'0.87"O