

# Avenida São Francisco

um projeto de revitalização





**UnB**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Introdução ao Trabalho Final de Graduação  
Orientadora: Monica Gondim  
Banca avaliadora: Giselle Chalub Martins e  
Benny Schvarsberg  
Aluna: Taís da Silveira Eng Sobral  
Matrícula: 10/0124097



01

**Introdução**

avenidas  
o projeto  
porque a Av. São Francisco?  
intenção

02

**referências**

teóricas  
projetuais  
técnicas

03

**metodologia**

04

**caracterização**

localização  
sobradinho II  
setor Habitacional Grande Colorado  
Avenida São Francisco  
Trechos tipo

05

**diagnóstico**

espaço viário  
espaço de ocupação  
diretrizes  
prognóstico

06

**projeto**

trecho tipo  
novas vias  
bibliografia

# Sumário

# 01

## introdução

# avenidas

As vias servem a diversos propósitos que não somente ao transporte de veículos. Sua importância no contexto urbano engloba diversos fatores que contribuem para o desenvolvimento das cidades. Segundo Jane Jacobs<sup>1</sup>, as ruas são os principais e mais importantes espaços públicos de uma cidade, se a rua for interessante, então a cidade se torna interessante.

A avenida é importante por ser um espaço que pode ser compartilhado entre todas as pessoas, que são os participantes ativos no contexto urbano. Esse espaço serve ao público, promove a cidadania e sustenta diferentes atividades vitais para a comunidade. Por ser um espaço onde a interação com o público costuma ser maior, elas podem apresentar um nível alto de funções que favorecem o desenvolvimento e a organização de atividades econômicas. Oferecem o espaço físico necessário para a movimentação de pessoas e bens, importantes para a realização do comércio e da vitalidade urbana.

Podem também compor e expressar a imagem urbana assim como promovê-la, tanto por sua beleza como por seus problemas. Devem proporcionar ao usuário um espaço seguro para que ele se sinta envolvido em seu entorno, calçadas que tornem a caminhada mais fácil e mais atraente dando a ela a função social de interação entre as pessoas, permitir a implantação de infraestrutura, dar identidade ao lugar, embelezá-lo, entre outros. Quando esses fatores não são atendidos, há o comprometimento da urbanidade: desvalorização do seu entorno, falta de segurança, enfraquecimento das relações sociais.

As cidades que investem em projetos de reestruturação viária buscam revalorizar áreas e lhes dar novo significado.

Projetos como os realizados na Times Square, em Nova York, e o Projeto Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, procuram realizar melhorias funcionais, estéticas, ambientais, sociais e econômicas como priorizar o pedestre, incentivar o uso da bicicleta, implementar novas redes de infraestrutura, criar corredores verdes, polarizar novos investimentos e incentivar a cultura, o urbanismo e o meio ambiente a atuarem juntos.



Imagem 01

Imagem 01 - Delos: Sacred Way. Fonte: < [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sacred\\_Way,\\_Delos\\_03.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sacred_Way,_Delos_03.jpg) >

<sup>1</sup> JACOBS, J. The Death and Life of Great American Cities. New York: Vintage Books, 1961.



Imagem 02

Imagem 02 - Avenida São Francisco. Fonte: UPSA

# o projeto porque a Av. São Francisco?

Localizada no Setor Habitacional Grande Colorado, RA Sobradinho II no Distrito Federal, a Avenida São Francisco é a principal e única avenida do bairro. Ela é de extrema importância para a área porque é responsável por conectar os condomínios à DF- 150, articular o público (comércio, instituições) com o privado (condomínios residenciais), é um corredor de utilidades por onde passam energia elétrica, comunicação e esgoto para as residências além de ser um espaço de circulação de pessoas e informações. Entretanto, sua atual situação carece atenção. Ao longo do seu percurso, encontramos comércios e residências multifamiliares que dividem seu espaço com uma infraestrutura precária, aspecto que demonstra o descaso com a área.

Com este trabalho, o proposto é revitalizar esta via de modo a valorizar o espaço e fazer com que as pessoas se apropriem dele. O objetivo é transformar uma via, atualmente de passagem, em um espaço de conforto, segurança, belo e atraente para a permanência.

A escolha do tema foi baseada nos problemas encontrados na avenida. A ausência de calçadas, descontinuidade das faixas de circulação, grandes extensões de vagas de estacionamento, desorganização do mobiliário urbano, falta de acessibilidade universal, ausência de áreas de lazer, falta de espaços arborizados, todas essas adversidades fazem dela um espaço não convidativo, mais perigoso e menos saudável. Não há preocupação com o espaço público e seu uso.

Se não há preocupação com o espaço, também não há preocupação com o usuário. A comunidade como um todo sofre com a carência de áreas públicas de boa qualidade. Eles precisam se tornar mais atrativos para que as pessoas o ocupem e desenvolvam atividades que melhorem o convívio dos habitantes com o espaço público.

# intenção

O setor Habitacional Grande Colorado possui serviços de energia elétrica, pavimentação e abastecimento de água, porém de formas precárias; Não possui muita arborização nem espaços de lazer. Podemos claramente perceber isso na Avenida São Francisco.

O objetivo do trabalho é organizar o espaço urbano do perímetro da Avenida São Francisco transformando-a em uma via bela, atrativa e integrada com seu entorno. Transforma-la para que não seja um espaço somente de passagem, mas que forneça condições básicas de cidadania e civilidade para os moradores e visitantes. Um espaço que a população seja capaz de reconhecer. Para isso, serão realizadas a padronização e implantação de mobiliário urbano, implantação de acessibilidade universal, uniformização das calçadas, Implantação de ciclovias, organização de áreas de estacionamento, implantação de vegetação arbórea, organização de redes de infraestrutura urbana, padronização de fachadas, definição de gabaritos e ocupação e retirada de barreiras.

Transformar os espaços públicos em lugares atrativos é um dos desafios da urbanização. Para o arquiteto e urbanista Jan Gehl, assim como Jane Jacobs, é importante criar cidades para as pessoas e para a qualidade de vida delas. São elas que transformam um espaço: "[...] Convide as pessoas para usar a cidade e existirão mais pessoas nas ruas."<sup>2</sup>. De acordo com Gehl, a escala humana é a mais importante das escalas e a mais convidativa, logo os espaços devem ser organizados a partir dela.

Portanto, inspirado pela metodologia de planejamento que prioriza as pessoas, para alcançar os objetivos propostos no trabalho, procura-se estabelecer um projeto

<sup>2</sup> Cities for people: A lecture by Jan Gehl. A Melbourne Conversations. Event presented by City of Melbourne. Melbourne Town Hall, May 2011

urbanístico para a Avenida São Francisco, que seja capaz de integra-la ao seu entorno, promover segurança, conforto e prazer no ato de caminhar, criar uma identidade para a área e que os moradores reconheçam a avenida como um espaço deles, tanto quanto suas casas. Para isso o projeto se apoia em referências teóricas, técnicas e projetuais que dão subsídios para a definição de diretrizes e o estabelecimento de uma metodologia para a realização dos trabalhos.



Imagem 03

Imagem 03 - Ausência de calçadas.

# 02

## referências teóricas

Quando procuramos o significado de Avenida no dicionário Aurélio (2010), podemos achar como definição "Logradouro mais largo e importante que a rua", mas porque uma avenida é importante? Ao longo da história, a importância das vias foi se modificando. Elas tendem a ser mais importantes e por isso recebem mais investimentos em melhorias e embelezamento, assim como em sua manutenção. Mas para entendermos a importância delas, precisamos compreender os tipos de avenidas existentes e como elas foram tratadas ao longo dos anos.

# avenida comercial

De acordo com Cutler (1982) os primeiros assentamentos urbanos se localizavam em lugares próximos à água, tanto por proteção quanto pela facilidade de transportar mercadorias. Nesse contexto, algumas dessas cidades se desenvolviam e se tornavam centros o que permitiam que elas possuíssem boas infraestruturas, como estradas. Com o passar do tempo, os corredores de passagem e acesso, por serem mais largos que as outras vias, passaram a abrigar lojas, padarias e pequenas indústrias. Essas vias possuíam um maior número de aberturas, como portas e janelas, que serviam de mostruário dos produtos que eram comercializados. As ruas deixam de ser somente um lugar de passagem e passam a ser um lugar de trocas comerciais. São caracterizadas por serem vias que concentram atividades comerciais semelhantes, uma zona de comércio, como podemos ver na imagem ao lado.



Imagem 04

Imagem 04 - Times Square, Nova York. Avenida comercial com letreiros luminosos. Fonte: < [https://en.wikipedia.org/wiki/Times\\_Square#/media/File:1\\_times\\_square\\_night\\_2013.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Times_Square#/media/File:1_times_square_night_2013.jpg)>. Acesso em: 15 mai. 2016.

# avenida monumental

É possível remontar as avenidas monumentais há séculos antes do cristianismo. Segundo Gondim (2014), essas avenidas tinham caráter grandioso e normalmente eram cercadas por edificações imponentes, que conferiam a elas o ar de monumental (Como podemos ver na imagem seguinte). A princípio, eram de uso exclusivo da realeza e serviam como ligação entre palácios e templos, por isso utilizavam diferentes elementos decorativos que demonstravam o poder e a importância delas. Tendem a serem vias mais largas, com elementos decorativos que reforçam a perspectiva e a majestade dos monumentos. A avenida passa a ter uma importância maior na malha urbana.



Imagem 05

Imagem 05 - Eixo Monumental, Brasília. Fonte: < <https://bentoviana.files.wordpress.com/2012/07/brasc3adlia-vista-do-cc3a9u-c2a9-bento-via-na732.jpg>>. Acesso em: 15 mai. 2016

# avenida paisagística

Já no século XVI, elas ganham outra qualidade: agora as avenidas servem também o propósito de embelezar os espaços. Gondim (2014) afirma que a paisagem de uma cidade também pode estar intimamente ligada a uma avenida, como é o caso da Avenida Beira mar, em Fortaleza ou a Avenida Atlântica, no Rio de Janeiro (Imagem 03). Elas promovem a imagem da cidade, pois margeiam a praia um dos elementos mais marcantes delas, sendo assim, possuem um tratamento estético mais apurado, tem sistema de transporte público viável e costumam ser atrativos turísticos. Tem como objetivo a contemplação do próprio espaço e o lazer. Possuem atrativos paisagísticos e cênicos, são importantes para a realização de festejos e passeios e privilegiam a caminhada dos usuários.



Imagem 06

Imagem 06 - Avenida Atlântica, Rio de Janeiro. Fonte: < [http://www.lopes.com.br/blog/wp-content/uploads/2015/03/blog\\_copacabana.jpg](http://www.lopes.com.br/blog/wp-content/uploads/2015/03/blog_copacabana.jpg)>. Acesso em: 15 mai. 2016

# avenida corredor

Avenidas também tem um grande potencial de transporte coletivo. Em seu livro, Cutler explicita (1982: 146) "... muita terra valiosa dedicada a estacionamentos...". Uma solução seria a implantação de meios de transportes coletivos, como os ônibus. Uma avenida, devido ao seu dimensionamento, é capaz de comportar corredores de ônibus (Imagem 04)W. Proporciona uma circulação maior de pessoas, diminui a quantidade de veículos individuais nas ruas, reduz os custos de produção de serviços, diminui a emissão urbana, aumento da segurança viária.



Imagem 07

Imagem 07 - Bogotá, Colômbia. Corredor de BRT. Fonte: < <https://viagem.catracalivre.com.br/wp-content/uploads/sites/11/2015/05/cidades-sustentaveis3.jpg>>. Acesso em: 15 mai. 2016

# avenida expressa

Cabral (2005) afirma que outro ponto de mudança importante aconteceu a partir do século XX. Neste período começa surgir a presença dos carros nas vias públicas. Por esse motivo, as cidades passam a ser pensadas de forma diferente e as ruas acompanham esse novo pensamento. Surgem então as Avenidas expressas que privilegiam o carro e, portanto, são vias de passagem e não de permanência.



Imagem 08

Imagem 08 - Marginal Tietê, São Paulo. Fonte: < <http://www.issoenoticia.com.br/wp-content/uploads/2015/08/marginal-tiet%C3%AA.jpg>>. Acesso em: 15 mai. 2016

# avenida residencial

Bairros residenciais podem ser encontrados em todos os contextos, tanto de zonas rurais como de zonas urbanas, portanto as avenidas, também. Os projetos de vias residenciais devem partir do contexto de melhorar o espaço habitado assim com a qualidade do meio ambiente. De acordo com o ITE (Institute of Transportation Engineers – 2000) essas avenidas são predominantemente de velocidade baixa e destinadas a pedestres e ciclistas, assim como para o lazer. Devem ser atraentes e confortáveis para promover o uso do transporte público dando ênfase na qualidade do ambiente e do pedestre, proporcionando também segurança.

As avenidas são, portanto, muito mais do que um "Logradouro mais largo e importante que a rua". Elas identificam a dimensão da vida cotidiana, nos mostra diferentes formas de apropriação e representam a espacialidade das relações sociais.



Imagem 09

Imagem 09 - Griffith Avenue, Dublin. Fonte: < [http://s0.geograph.org.uk/geophotos/01/59/32/1593272\\_d6dc537f.jpg](http://s0.geograph.org.uk/geophotos/01/59/32/1593272_d6dc537f.jpg)>. Acesso em: 15 mai. 2016W



# Nova York-EUA

## 9ª avenida

Projeto realizado pelo Departamento de transporte da Cidade de Nova York em 2007. Consistiu na criação de bicicletários e faixas protegidas de bicicleta, redução do número de faixas de carros e criação de refúgios para pedestres.

### Diretriz:

- Separar o fluxo de carro, bicicleta e pedestre;
- Proporcionar mais conforto e segurança para o pedestre.



Imagem 10 - 9ª Avenida Antes do projeto. Fonte: <[http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/rr\\_ite\\_08\\_9thave.PDF](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/rr_ite_08_9thave.PDF)>. Acesso em: 16 mai. 2016



Imagem 11 - 9ª Avenida após fim do projeto. Fonte: <[http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/rr\\_ite\\_08\\_9thave.PDF](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/rr_ite_08_9thave.PDF)>. Acesso em: 16 mai. 2016

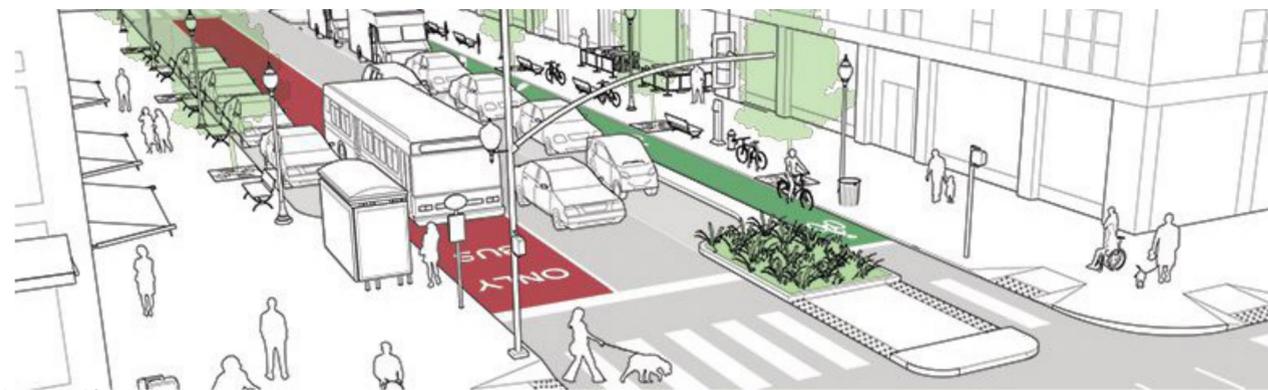


Imagem 12

Imagem 12 - Guia do design urbano, Nova York. Fonte: <[http://nacto.org/wp-content/themes/sink\\_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/downtown-1-way-street/downtown-one-way-2.jpg](http://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/downtown-1-way-street/downtown-one-way-2.jpg)>. Acesso em: 16 abr. 2016

# Madrid - ESP

## Madrid Rio

Após a criação de túneis, as vias de saída e de autoestradas de Madrid deixaram de existir, o que permitiu a realização do projeto de um grande parque linear ao longo do rio Manzanares. Um projeto que propôs recuperar as margens do rio e criar uma nova área urbana. Esse projeto permitiu a criação de novos espaços verdes, monumentos, pontes, barragens, áreas para esportes, lazer para crianças, lugares para eventos culturais entre outros.

### Diretriz:

- Criação de espaços de convívio;
- Integração entre espaços novos e espaços existentes;
- Criação de espaços diferentes que dinamizam a paisagem urbana.



Imagem 14 - Integração do parque com seu entorno. Fonte: <<http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>>. Acesso em: 5abr. 2016



Imagem 15 - Via de pedestres e ciclistas. Fonte: <<http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>>. Acesso em: 5abr. 2016



Imagem 13 - Design urbano da Ciclovia. Fonte: <<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/curb-extensions/bus-bulbs/>>. Acesso em: 16 mai. 2016



Imagem 16

Imagem 16 - Espaços de convívio. Fonte: <<http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>>. Acesso em: 5 abr. 2016  
Autores: West 8 e MRIO arquitectos



Imagem 17 - Pistas de skate. Fonte: <<http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>>. Acesso em: 5abr. 2016

# São José - SC

## Centro histórico

O projeto ganhador do concurso de requalificação urbana do centro histórico de São José, realizado em 2014, apresenta a reurbanização do principal trecho viário da cidade que se baseia em um plano macro de intervenções a longo prazo. Foram realizadas intervenções em equipamentos públicos, culturais, iluminação, áreas verdes, entre outros.

Autores: Cássio Sauer, Camila Thiesen (Metropolitano Arquitetos), Cássio Sauer e Elisa Martins (arquitetura pela rua), Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa, Ignacio de la Vega, Lucas Weinmann e Lucas Zimmer

### Diretriz:

- Criação de mobiliário urbano que valorize a área e que se relacione com ela;
- Incorporação de áreas verdes no percurso.



Imagem 18 - Revitalização da praça da igreja. Fonte: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc/5343fd0ac07a80d9e3000206>>. Acesso em: 2 abr. 2016



Imagem 19 - Requalificação da Praça da Carioca. Fonte: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc/5343fd0ac07a80d9e3000206>>. Acesso em: 2 abr. 2016

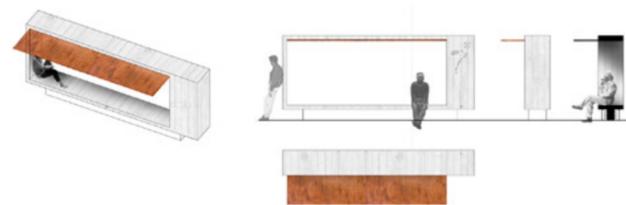


Imagem 20 - Novo Mobiliário. Fonte: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc/5343fd0ac07a80d9e3000206>>. Acesso em: 2 abr. 2016

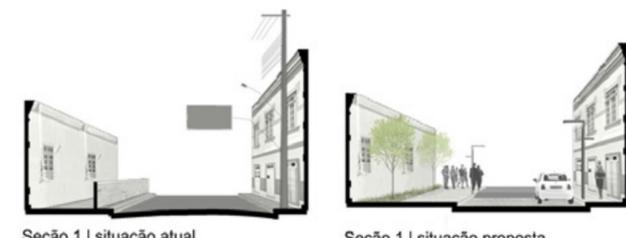


Imagem 21 - Corte Viário antes e depois. Fonte: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc/5343fd0ac07a80d9e3000206>>. Acesso em: 16 mai. 2016

# Búzios - RJ

## centro

O projeto proposto atua principalmente em vias e no centro da cidade. Prevê a implementação de ciclovias, novo mobiliário urbano, melhoria nas calçadas, incrementar o paisagismo e ordenar as vagas de estacionamento. Propôs também a requalificação dos espaços de pedestres e arborização ao longo das calçadas.

Autor: Indio da Costa

### Diretriz:

- Mobiliário urbano que crie identidade;
- Prever inclusão e acessibilidade a todos;
- Melhorar a segurança do pedestre.



Imagem 22 - Travessia elevada de pedestres. Fonte: <<http://www.indiodacosta.com/en/projetos/buzios/>>. Acesso em: 5 abr. 2016



Imagem 23 - Faixas de serviço. Fonte: <<http://www.indiodacosta.com/en/projetos/buzios/>>. Acesso em: 5 abr. 2016



Imagem 24 - Redução do tráfego e prioridade ao pedestre. Fonte: <<http://www.indiodacosta.com/en/projetos/buzios/>>. Acesso em: 5 abr. 2016



Imagem 25 - Mobiliário urbano e diferentes pavimentações. Fonte: <<http://www.indiodacosta.com/en/projetos/buzios/>>. Acesso em: 5 abr. 2016

# Núcleo Bandeirante-DF avenida central

A avenida central o Núcleo bandeirantes é uma das principais da Região Administrativa. É uma avenida tanto de caráter comercial (na sua parte mais nordeste) quanto residencial (parte mais oeste). Em sua parte comercial ela apresenta prédios de uso misto com um comércio diversificado.

## Diretriz:

- Organização de estacionamentos;
- Padronização de quantidade de pavimentos dos prédios;
- Mudança de pavimentação;
- Calçadas largas.



Imagem 26 - Padronização de gabaritos.



Imagem 27 - Diferentes tipos de estacionamentos.



Imagem 28 - Estacionamento com pavimentação diferente.



Imagem 29 - Calçada com piso uniforme e alargada.

# Espinho -POR Alameda 8

Após a linha férrea da cidade de Espinho ser enterrada, o espaço à superfície ficou sem uso. Em 2008 foi lançado um concurso para requalificar a área e o projeto ganhador apresenta criação de praças, postos de turismo, espaços de exposição, cafeteria, estacionamentos de bicicletas, espaços que possam interagir com o espaço público transformando-o em uma "sala de visitas" da cidade.

Autores: Rui Lacerda e Francisco Mangado

## Diretriz:

- Criar uma nova centralidade;
- Transformar a via atual em uma via bonita;
- Criar novos espaços.



Imagem 30 - Praça e jardim. Fonte: < [http://www.espinho.tv/projeto-para-alameda-8-foi-apresentado-a-populacao/#prettyphoto\[post\\_gallery\]/0/](http://www.espinho.tv/projeto-para-alameda-8-foi-apresentado-a-populacao/#prettyphoto[post_gallery]/0/)>. 24 mai. 2016



Imagem 31 - Calçada e Ciclovia. Fonte: < [http://www.espinho.tv/projeto-para-alameda-8-foi-apresentado-a-populacao/#prettyphoto\[post\\_gallery\]/0/](http://www.espinho.tv/projeto-para-alameda-8-foi-apresentado-a-populacao/#prettyphoto[post_gallery]/0/)>. 24 mai. 2016



Imagem 33 - Novos espaços públicos. Fonte: < <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?f=1872593>>. 24 mai. 2016





# sustentabilidade conforto ambiental

Ainda não existe um consenso sobre o que é o termo sustentabilidade, entretanto podemos afirmar que ele passa pelo enfoque ambiental, social, político, econômico e cultural. A sustentabilidade urbana engloba todos esses aspectos e busca, entre eles, um equilíbrio que seja capaz de atingir a sociedade ou as condições de vida dela.

A sustentabilidade urbana busca suprir as necessidades do cidadão, sem acabar com recursos das futuras gerações. Para isso ela procura manter o equilíbrio entre bem estar humano e ecológico, criando espaços que desempenhem um uso adequado à determinada região e assim promover o bem estar. Está relacionada com a integração entre espaço natural e o espaço social. É preciso analisar os espaços urbanos e elaborar estratégias de desenho de paisagem que integrem funções ecológicas e sociais ao desenho da estrutura, permitindo o acesso de todos a uma boa infraestrutura, saneamento básico, transporte público, espaços de lazer.

A agenda 21 (1992) é um documento que fixa o compromisso da sociedade com o desenvolvimento sustentável. Este documento estabeleceu a importância que cada país possui diante do estudo de soluções para problemas socioambientais. A Agenda 21 brasileira foi criada em 1997 e promove padrões de consumo e produção sustentável. Tem como principais desafios a promoção do desenvolvimento sustentável, integração entre meio ambiente e desenvolvimento urbano, promoção de ensino e conscientização da população, fortalecimento do papel do comércio e da indústria, entre outros.

A presença das árvores no cotidiano social é muito importante. A arborização de um espaço pode reestabelecer a relação entre homem e meio natural contribuindo para a qualidade de vida na cidade. Além disso, ela apresenta outros benefícios como proteção contra ventos, função paisagística, diminuição de poluição sonora, sombreamento, absorção de poluição atmosférica, criam lugares agradáveis para encontros, descanso e brincadeiras.

Entretanto é importante escolher espécies arbóreas que convivam em harmonia com o pedestre, as calçadas, o asfalto, as tubulações, etc. Elas devem estar de acordo com o espaço aéreo e subterrâneo disponível.

- calçada mínima para plantio de árvore é 2,4m;
- Devem possuir faixas permeáveis em volta das árvores: de 2m<sup>2</sup>(árvore pequeno porte) e de 3m<sup>2</sup>(árvore de médio/grande porte).

Distância	Objeto
1m	guias rebaixadas e faixas de travessia
2m	mobiliário urbano
5m	esquinas
5m	iluminação pública
1m	instalações subterrâneas
2,4m	fachadas de edificações
0,40cm/min	aresta externa do meio-fio

Tabela 01 - Distância mínima de árvores a outros elementos. Fonte: Secretaria Municipal do Urbanismo e Meio Ambiente - SEUMA



# conforto do usuário

São elementos existentes em vias públicas que buscam atender as necessidades do usuário como iluminação, informação, descanso, ornamento, lazer etc. Tem como função integrar a cidade, fornecer prestação de serviço, dar conforto ao usuário, apoiar atividades vinculadas e também função simbólica.

Para que formem uma identidade, devem ser harmônicos com cores que possibilitem sua fácil compreensão e cada elemento deve ter sua própria identidade que se identifique com todo o conjunto. Seu desenho ajusta-se a diferentes contextos e às necessidades do usuário, maior durabilidade e menor manutenção. Pode ser classificado como permanente ou temporário.



# segurança

A estruturação urbana deve ser capaz de garantir segurança para seus usuários, portanto o planejamento do espaço é extremamente importante.

Garantir vias bem iluminadas e bem sinalizadas diminui os acidentes envolvendo carros e pedestres; Escolher árvores que não obstruam a iluminação e a calçada, dão mais segurança ao pedestre; Projetar calçadas que comportem o fluxo de pedestre evita que estes caminhem pela via; Evitar anúncios luminosos e holofotes que ofusquem a visão do motorista; Todos esses são pequenos cuidados que devem ser tomados que podem garantir mais segurança aos usuários do espaço.



# traffic calm

Termo, através da engenharia de tráfego, define a aplicação de regulamentação e de medidas físicas, desenvolvidas para controlar a velocidade dos motoristas e garantir a segurança viária e do meio ambiente.

Medidas moderadoras de tráfego que estabelecem o planejamento urbano como um processo de modernização com preservação e qualificação dos espaços urbanos incentivando o tráfego de pedestres, o ciclismo, o transporte público e a renovação urbana.

Medidas	Objetivos
ondulações	redução de velocidade
plataformas	atravessem a via sem mudança de nível
mudança de revestimento	melhorar a aparência da via
vegetação/paisagismo	definir espaços e funções urbanas
mobiliário e iluminação	Incentivar o uso dos espaços públicos, aumentar a segurança do pedestre

Tabela 02

Tabela 02 - Medidas moderadoras de tráfego. Fonte: BHTRANS



# desenho viário

O desenho viário deve ser adequado às características físico-operacionais da área e deve ser ajustado às atividades da região. É um importante instrumento no planejamento da mobilidade urbana.

veículo/ Tipo	Dimensão da vaga por ângulo de estacionamento			
	30°/45°/60°/90°		vaga em paralelo	
	Comprimento/	Largura	Comprimento/	Largura
1- passeio/ utilitário	4,5m	2,2m	5,5m	2,2m
pequeno/ médio				
grande/ utilitário	5m	2,4m	6m	2,4m
2- microônibus	8m	3,1m	9m	3,1m

Tabela 03

Tabela 03 - Tamanho de vagas. Fonte: Boletim Técnico CET-SP



# acessibilidade universal

“Acessibilidade é a ausência de barreiras que garante a igualdade de oportunidades”<sup>13</sup>

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos. É o acesso universal ao espaço público para todas as pessoas e suas diferentes necessidades, respeitando os princípios de independência, autonomia e dignidade.

Deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania. As dificuldades, limitações e impedimentos vão desde o simples deslocamento até a mais complexa utilização do espaço. É preciso empregar desenhos universais que promovam a igualdade e a inclusão em seu emprego.

objeto	norma
vaga para idoso	5% das vagas existentes
Vaga para deficiente	2% das vagas existentes
Tamanho vaga para deficiente	5,0m de Comprimento 2,5m de Largura
faixa de circulação para faixa de deficiente	1,2m de Largura e 2,2m mínimo de Comprimento
calçadas	Largura mínima de 1,8m (Espaço para duas cadeiras de rodas passarem simultaneamente)
largura de rampa	Mínimo 1,2m
inclinação máx. de rampas	Obedecer a regra $i = h \times 100 \text{ c}$ (i= inclinação; h= altura do desnível; c= comprimento da projeção horizontal)

Tabela 04 - Normas para acessibilidade. NBR9050

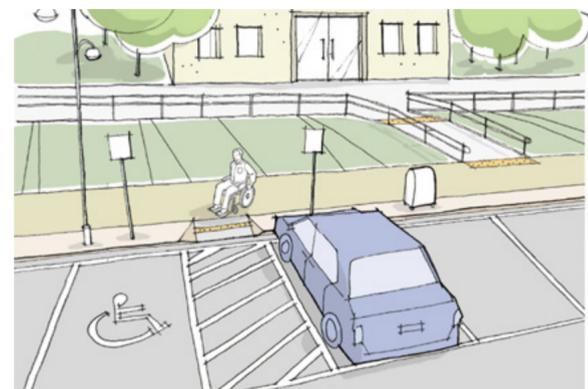


Imagem 34 - Acessibilidade cadeirante. Fonte: < <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Carilhas/manual-desenho-universal.pdf>>. Acesso em: 24 mai. 2016



Imagem 35 - Calçadas e Ciclovias. Fonte: < <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Carilhas/manual-desenho-universal.pdf>>. Acesso em: 24 mai. 2016



# desenho universal

O desenho universal tem como objetivo a elaboração de equipamentos, objetos e estruturas capazes de serem usados por todas as pessoas, sem a necessidade de adaptação ou projeto específico.

As finalidades são: Utilização equitativa, flexibilidade de utilização, utilização simples e intuitiva, informação perceptível, tolerância ao erro, esforço físico mínimo e dimensão e espaço de abordagem e de utilização.

objeto	norma
Espaço entre barreiras	0,90m
alcance manual frontal (pessoa em pé)	0,90m a 1m
alcance manual frontal (pessoa sentada)	0,80m a 1m
alcance manual lateral (pessoa em cadeira de rodas)	0,90m
Informação	transmitidas por sinalizações visuais, táteis e sonoras
rota acessível	uma ou mais rotas acessíveis
travessia de pedestres	rebaixamentos de calçada ou elevação da faixa

Tabela 05 - Normas para desenho universal. Fonte: NBR9050



Imagem 36 - Rotas acessíveis. Fonte: < <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Carilhas/manual-desenho-universal.pdf>>. Acesso em: 24 mai. 2016

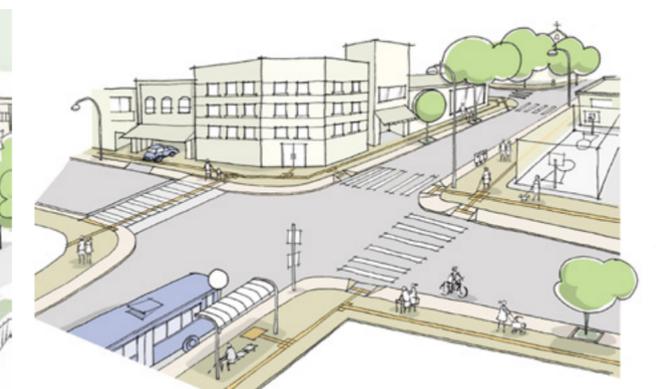


Imagem 37 - Acessibilidade na área pública. Fonte: < <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Carilhas/manual-desenho-universal.pdf>>. Acesso em: 24 mai. 2016

# 03

## metodologia

As referências apresentadas demonstram que para a vitalidade das avenidas é preciso ter como diretrizes: a valorização da paisagem, um maior equilíbrio na distribuição de espaço entre os modos de transporte evitando os impactos do tráfego motorizado, a adoção da acessibilidade universal, a organização e padronização do mobiliário urbano.

Para implementação dessas diretrizes o trabalho se divide em três etapas. A primeira trata da caracterização que inicia pela abordagem mais ampla do contexto urbano da avenida com sua evolução histórica, planos diretores e dados socioeconômicos. Em seguida apresenta a avenida propriamente dita com seus aspectos funcionais, físicos, operacionais e geométricos. Esta etapa permitirá a identificação da avenida segundo a divisão de trechos tipo.

Na etapa seguinte será feito um diagnóstico de seus principais problemas e potencialidades para a definição de ações para cada trecho tipo.

Na terceira etapa será apresentado o projeto de revitalização com propostas para uma intervenção dividida em três fases. A primeira é uma intervenção de curto prazo com a proposta de um novo desenho do sistema viário com a organização de suas calçadas, estacionamentos, faixas de circulação e colocação de mobiliário urbano e arborização. A segunda etapa será uma intervenção a médio prazo, com a implantação de uma via periférica que dá continuidade à Avenida São Francisco e dá acesso à Reserva biológica da Contagem e retira as barreiras dos condomínios. A última será uma intervenção a longo prazo, intervenções futuras com indicações para a iniciativa privadam como padronização de fachadas e letreiros dos comércios, taxa de ocupação, recuos, alturas, entre outros, dos edifícios ao longo

da via.

É importante ressaltar que na primeira parte deste projeto, não se pretende mudar fachadas ou funções das edificações existentes.

A realização do trabalho levará em consideração as recomendações do plano diretor e de documentos técnicos, se apoiará em dados estatísticos, contará com levantamento in loco e com a ajuda da Urbanizadora Paranoazinho (UPSA) que forneceu materiais de estudos já realizados na área.

### Etapas

Intervenção de curto prazo
Novo desenho do sistema viário
Intervenção de médio prazo
Implantação da via paisagística e retirada das barreiras dos condomínios
Intervenção de longo prazo
Padronização de fachadas, letreiros, taxa de ocupação, altura, entre outros, do comércio e dos edifícios ao longo da via

Tabela U6 - Etapas de projeto



# sobradinho II



Imagem 38

Na década de 90, foi criado o Núcleo Habitacional Sobradinho II como parte integrante da Região Administrativa V - Sobradinho, com a intenção de assentar a população de baixa renda. Por um decreto, declarou-se que as terras de particulares eram de utilidade pública e deveriam ser desapropriadas para darem continuidade ao programa de assentamento da população de baixa renda. Assim, em Janeiro de 2004, a RA V foi desmembrada e foi criada a RA XXVI - Sobradinho II. Essa RA engloba sete setores, entre condomínios e assentamentos: Lago Oeste, Setor Habitacional Contagem, Setor Habitacional Boa Vista, Setor Habitacional Região dos Lagos/ Condomínio RK, Setor Habitacional Mansões Sobradinho, Sobradinho II e Grande Colorado.

Em 2015, a população da RA XXVI correspondia a 3,4% (100.755 habitantes) da população total do DF. Desses habitantes, 1,99% são analfabetos e 18,98% tem nível superior completo. Os domicílios urbanos da RA correspondem a 3,8% dos domicílios do DF e a renda domiciliar média mensal é de R\$ 5.764,50, valor muito próximo ao valor médio do DF (R\$ 5.815,61). Mais de 80% dos domicílios possuem automóveis, o que demonstra uma concepção urbanística que privilegia o sistema viário urbano para o uso do automóvel.

## Dados Socioeconômicos



3,4% da pop. total do DF



3,8% dos domicílios urbanos do DF



Renda domiciliar média R\$5.764,50



Média de 2,27 moradores por domicílio



1,99% moradores analfabetos  
18,66% com nível superior completo



Mais de 80% possuem automóveis

De acordo com os dados do PDAD - Sobradinho II 2015, o percentual de atrativos da região é muito baixo e às vezes, inexistente. A quantidade de ruas arborizadas na RA XXVI é menor que 25% da quantidade do DF e a quantidade de jardins e parques é ainda menor, não chegando a 9%. Quanto a ciclovias e espaços culturais, os valores não chegam a 20%, demonstrando a carência dessas atividades na Região. É importante ressaltar que os parcelamentos irregulares correspondem a 67% de todos os parcelamentos da Região.

## Atrativos



Ruas arborizadas 25% menor que no DF



Quantidade de parques menor que 9%



Áreas de preservação mais de 11%



nascentes de água 16%



Ciclovias menor que 1%



Espaços culturais menor que 10%

Ainda de acordo com o PDAD, os níveis de infraestrutura oferecidos na região estão próximos do atendimento total, entretanto o documento não expressa a qualidade dessa infraestrutura.

Infraestrutura		Quantidade em %
Asfalto	Terreno regularizado	94,27
	Terreno Irregular	87,52
Calçada	Terreno regularizado	92,37
	Terreno Irregular	84,73
Meio fio	Terreno regularizado	92,75
	Terreno Irregular	85,85
Iluminação Pública	Terreno regularizado	99,62
	Terreno Irregular	95,90
Rede de água pluvial	Terreno regularizado	79,01
	Terreno Irregular	60,52

Tabela 07

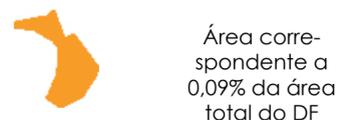
# Setor Habitacional Grande Colorado

Inicialmente, a área hoje conhecida como Grande Colorado fazia parte da antiga Fazenda Paranoazinho e a outra parte a terras da União Federal. O início da ocupação habitacional dessa área foi entre fim dos anos 80 a meados dos anos 90, quando essa passou a ser parcelada e dividida em condomínios residenciais. Os parcelamentos são irregulares, com exceção do Condomínio Vivendas Friburgo, que foi regularizado em 2015 e Mansões Colorado, regularizado em 2016.

A área é composta por 10 parcelamentos, cercada pela Reserva Biológica da Contagem e APA de Cafuringa. De acordo com o DIUR - Diretrizes Urbanísticas: Região de Sobradinho e Grande Colorado - de 2014, essa região é uma Zona Urbana de Uso Controlado II e de acordo com o PDOT, é uma Área de Regularização de Interesse Específico (ARINE). É uma área de muita sensibilidade ambiental ao parcelamento do solo urbano. Sua ocupação irregular causou problemas como a desarticulação do tecido urbano, dificuldade de acesso e circulação e carência de equipamentos públicos.

A População do Grande Colorado corresponde a 0,37% (10.780) da população total do DF e 10,69% da população de Sobradinho II. Sua área corresponde a 0,09% (570,96 ha) da área total do DF. Do número total de lotes (2996), apenas 16% não estão ocupados. Sua densidade populacional é considerada baixa, com valores superiores a 15 e até 50 habitantes por hectare, de acordo com o PDOT/2009. Quanto à situação fundiária dos lotes, eles são áreas desapropriadas ou áreas desapropriadas pela União.

## Dados gerais



Dados referentes ao Grande Colorado. Fonte: SEDUH

## legislação

Aqui estarão apresentadas algumas informações de leis referentes à área em análise para que possa ser feita a compreensão de possíveis diretrizes espaciais.

A lei complementar nº 218 de 07 de junho de 1999 define o Setor Habitacional Grande Colorado, compreendido na Subzona Especial de Conservação 1 (SZEC -1). Essa subzona, localiza-se na Área de proteção ambiental do Cafuringa, de acordo com a Lei complementar nº 56 de 30 de dezembro de 1997.

De acordo com o PDOT, o entorno da Reserva biológica da Contagem (região do Colorado), insere-se na **Zona Urbana de Uso Controlado II**. Essa zona reúne áreas de significativa sensibilidade ambiental, que exigem ocupação e uso urbano disciplinado. Ainda de acordo com este documento, os parcelamentos da região do Grande Colorado que se encontram ocupados são definidos como **Áreas de Regularização de Interesse Específico - ARINE**.

Os parcelamentos do Grande Colorado estão incluídos nessa zona para a valorização de seus atributos ambientais. Os parâmetros de ocupação devem ser compatíveis com a manutenção da integridade ecológica dos seus ecossistemas. Nessa região o uso predominante é habitacional com áreas destinadas a atividades econômicas. De acordo com o DIUR - Diretrizes Urbanas da Região de Sobradinho e Colorado – a Área admite atividades de uso misto, residencial unifamiliar e multifamiliar, comércio de bens e prestação de serviços, indústria de baixa incomodidade, equipamentos públicos e espaços livres de uso público.

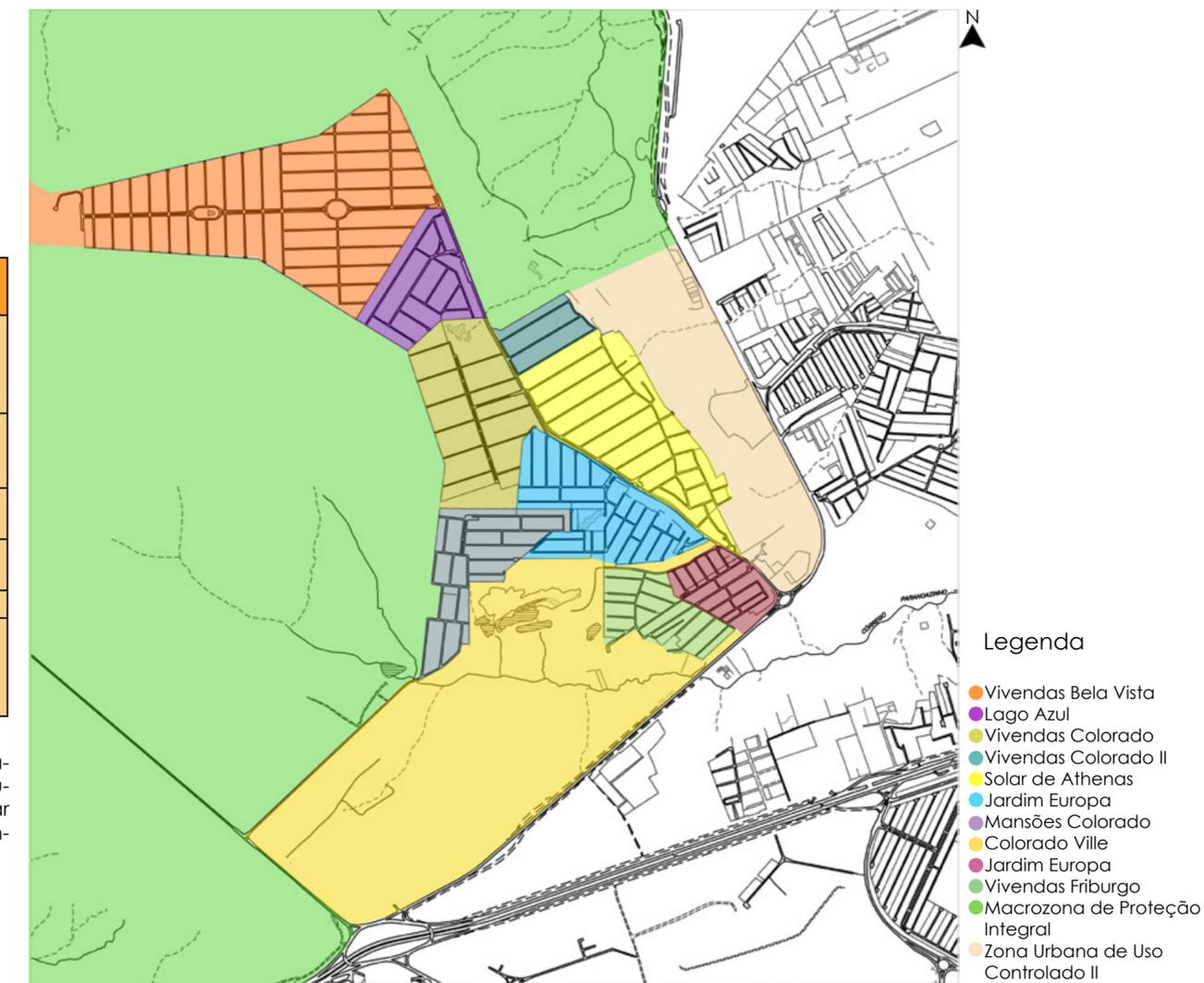
## Usos e atividades permitidos na ARINE

Zona	Usos/ Atividades Admitidas
ARINE	Comércio de Bens e Prestação de serviços, compatível com a escala residencial
	Indústria de Baixa Incomodidade de caráter não poluente
	Residencial – Habitação unifamiliar
	Residencial – Habitação Coletiva (Casas)
	Misto
	Equipamentos públicos comunitários e urbanos e espaços livres de uso público

Tabea 08

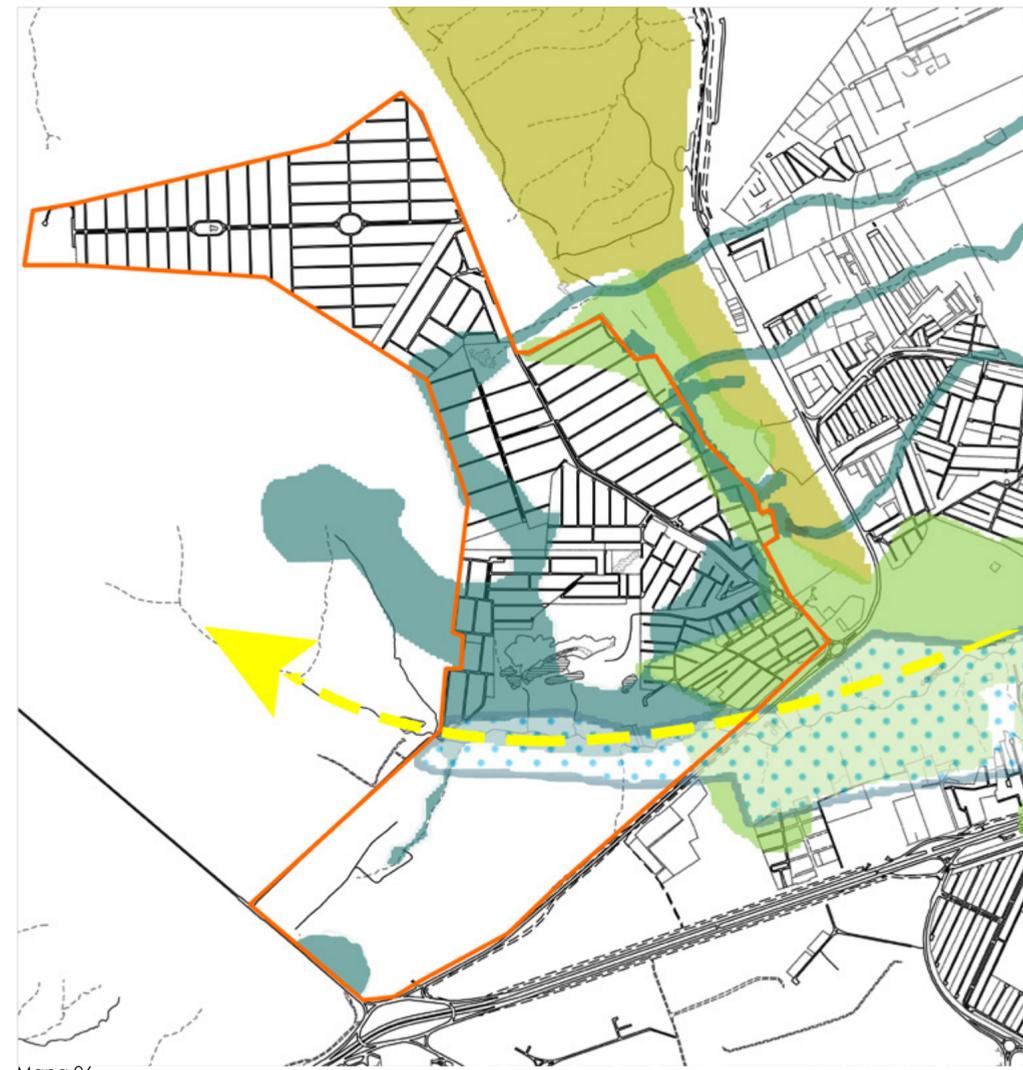
A ARINE Grande Colorado é formada por 10 parcelamentos informais: Colorado Ville, Jardim Europa, Jardim Europa II, Mansões Colorado, Rural Vivendas Colorado II, Solar de Athenas, Vivendas Bela Vista, Vivendas Colorado, Vivendas Friburgo e Vivendas Lago Azul.

Tabela 08 - Usos permitidos na ARINE Grande Colorado. Fonte: DIUR 02/2014



Mapa 05

Mapa 05 - Mapa dos parcelamentos do Grande Colorado.



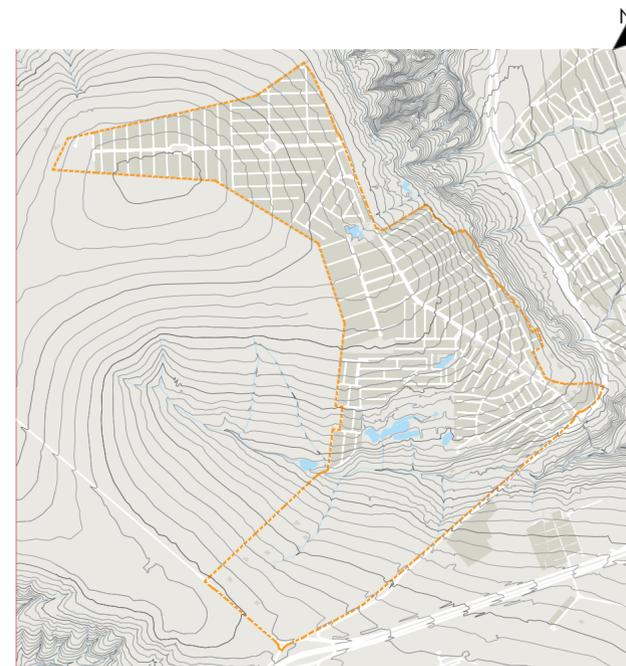
Mapa 06

Mapa 06 - Espaços verdes. Fonte: baseado no DIUR 02/2014.

Boa parte do Grande Colorado margeia a Macrozona de Proteção Integral da Reserva da Contagem. O DIUR apresenta o sistema de espaços verdes da região, que é composto por espaços ambientalmente protegidos. O Parque Paranoazinho foi previsto no PDL Sobradinho para redefinir seus limites e aumentar a extensão do vale do córrego do Paranoazinho. A Área de Proteção Permanente - APP e Zona de alta sensibilidade ambiental são espaços preferenciais para implantação de áreas verdes e parques urbanos. O PDOT propõe um Conector Ambiental - Ribeirão Sobradinho/Córrego Paranoazinho, em uma região de sistema de áreas verdes e parques urbanos. Esse estudo serve também para que em futuros projetos sejam previstos vias parque, ciclovias e transporte coletivo que tornem possível o acesso da população a essas áreas.

Legenda

- Grande Colorado
- Área de Proteção Permanente - APP
- Zona de uso especial - APA do Cafuringa ZUE
- Zona de alta sensibilidade ambiental
- Parque Paranoazinho
- Conector ambiental Sobradinho - PDOT Ribeirão Sobradinho/ Córrego Paranoazinho



Mapa 07

O setor habitacional Grande Colorado encontra-se em uma chapada elevada, entretanto seu entorno é extremamente acidentado, caracterizado pela formação de uma encosta íngreme com alta sensibilidade do solo à erosão.

A conformação do relevo da região a torna uma das mais altas do DF, com 1277 metros acima do nível do mar, associado-a a uma expressiva beleza cênica.

Entretanto, essa mesma topografia é uma das responsáveis pela desarticulação do tecido urbano, dificuldade

Mapa 07 - Mapa topográfico.

de acesso e circulação da área, além de ser determinante para a morfologia dos parcelamentos irregulares. Por terem sido construídos sem a orientação técnica de um projeto urbanístico e de impacto ambiental, esses parcelamentos acabam tendo problemas para a regularização dos mesmos.

O DIUR evidencia os usos e atividades permitidas nos espaços verdes (tabela ao lado). Eles podem ser espaços livres públicos, institucionais ou comunitários, comerciais e de serviços de apoio às atividades esportivas, recreativas, culturais e gastronômicas e atividades administrativas dos parques. A conservação e/ou preservação da natureza e recursos ambientais visa o fortalecimento de conectores ambientais, manter a permeabilidade do solo para recarga de aquíferos, proteção de encostas e conciliar o desenvolvimento urbano com a conservação dos recursos naturais e a qualidade de via.

Os parâmetros de Uso e Ocupação do solo da região obedecem alguns critérios. Os tamanhos máximos e mínimos dos lotes se aplicam para usos residenciais, comerciais, industriais, institucionais e uso misto. Os lotes devem ter no mínimo 125m<sup>2</sup> e no máximo, 2500m<sup>2</sup>. A relação básica entre área edificável e área do terreno de quase todos os usos é de 1, exceto para terrenos residenciais com área maior que 400m<sup>2</sup>, que esse valor se torna 0,8. O coeficiente de aproveitamento máximo do comércio e residencial é de 2 e misto, de 4.

Grande Colorado											
Área de regularização	Tam. dos lotes (m <sup>2</sup> )		Usos								
			Coef. de aproveitamento básico						Coef. de aproveitamento máx.		
ARINE Grande Colorado	Máx	Min	R ≤400m <sup>2</sup>	R >400m <sup>2</sup>	C	I	Ind	M	C	M	R
	2500	125	1	0,8	1	1	1	1	2	4	2

Tabela 10 - Parâmetros Urbanísticos do Setor Habitacional Grande Colorado. Fonte: DIUR 02/2014

C - Comercial I - Institucional R - Residencial Ind - Indústria M - Mista

Zona	Usos/ Atividades permitidas
<b>ESPAÇOS VERDES</b>	Espaços livres de uso público
	Estabelecimentos comerciais e de serviço de apoio às atividades esportivas, recreativas, culturais e gastronômicas.
	Institucionais ou comunitários
	atividades administrativas dos parques e unidades de conservação, quando for o caso

Tabela 09

Tabela 09 - Usos e Atividades Permitidos em Espaços Verdes da ARINE Grande Colorado. Fonte: DIUR 02/2014

Para usos mistos, comércio, serviços e institucional, admite-se na ARINE Grande colorados edifícios com número máximo de 5 pavimentos e com altura máxima de 19,5m de altura, com taxa de permeabilidade de 15%. Os lotes lindeiros devem ter suas divisas com permeabilidade visual mínima de 70%, evitando a utilização de muros cegos que desqualifiquem ou depreciem os espaços públicos. Em lotes que estejam 100% ocupados, deve-se evitar a utilização de cercamento.

Para a implantação de equipamentos urbanos, exige-se que no mínimo 10% dos parcelamentos do Grande Colorado sejam destinados a esse uso. Em espaços livres de uso público, praças, jardins públicos, áreas de lazer, no mínimo 50% da área tem que ser permeável.

## Parâmetros de ocupação do solo



Taxa de permeabilidade  
15%



Nº Máximo de pavimentos  
5 ou 19,5 m de altura



Lote lindeiros devem ter divisa  
com permeabilidade visual  
mínima de 70%



lotes 100% ocupados,  
sem cercamento

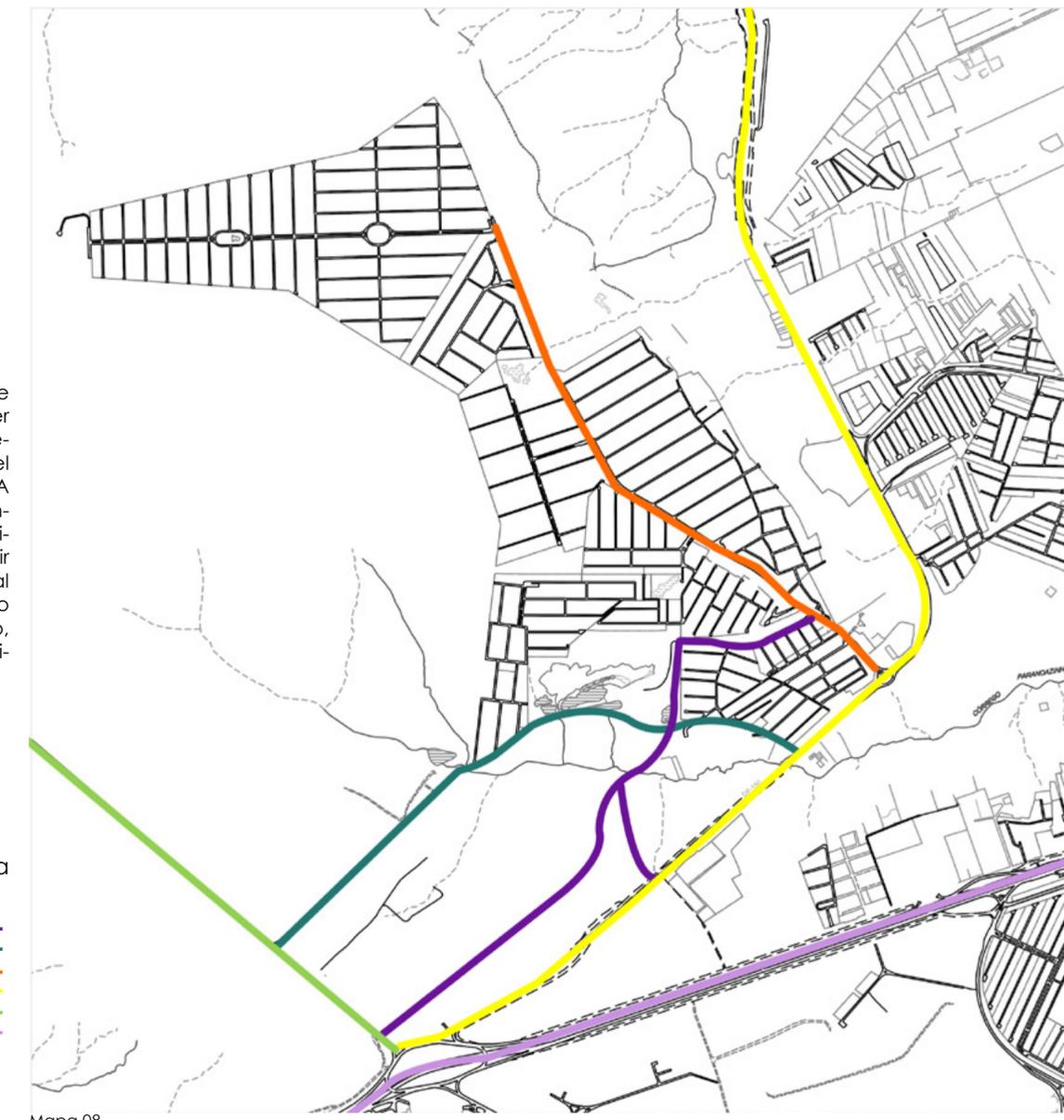


Parcelamentos urbanos devem  
destinar, no mínimo, 10% da sua  
área para a implantação de  
equipamentos urbanos



Em espaços livres de uso público,  
deve-se garantir, no mínimo, 50%  
de área permeável

Para o setor existe um projeto de articulação entre áreas ocupadas e novos parcelamentos para promover a mobilidade urbana e proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma segura, sustentável e socialmente inclusiva. Para isso, serão criadas novas vias. A primeira é uma via de circulação (Circulação e ligações internas e de articulação com os núcleos urbanos de Sobradinho II), uma via parque na encosta do terreno para garantir acesso da população às áreas com sensibilidade ambiental e valorizá-las como elemento de paisagem urbana e a o melhoramento da via de atividades com eixos de comércio, serviços e instituições. No grande Colorado, essa via de atividades é a Avenida São Francisco.

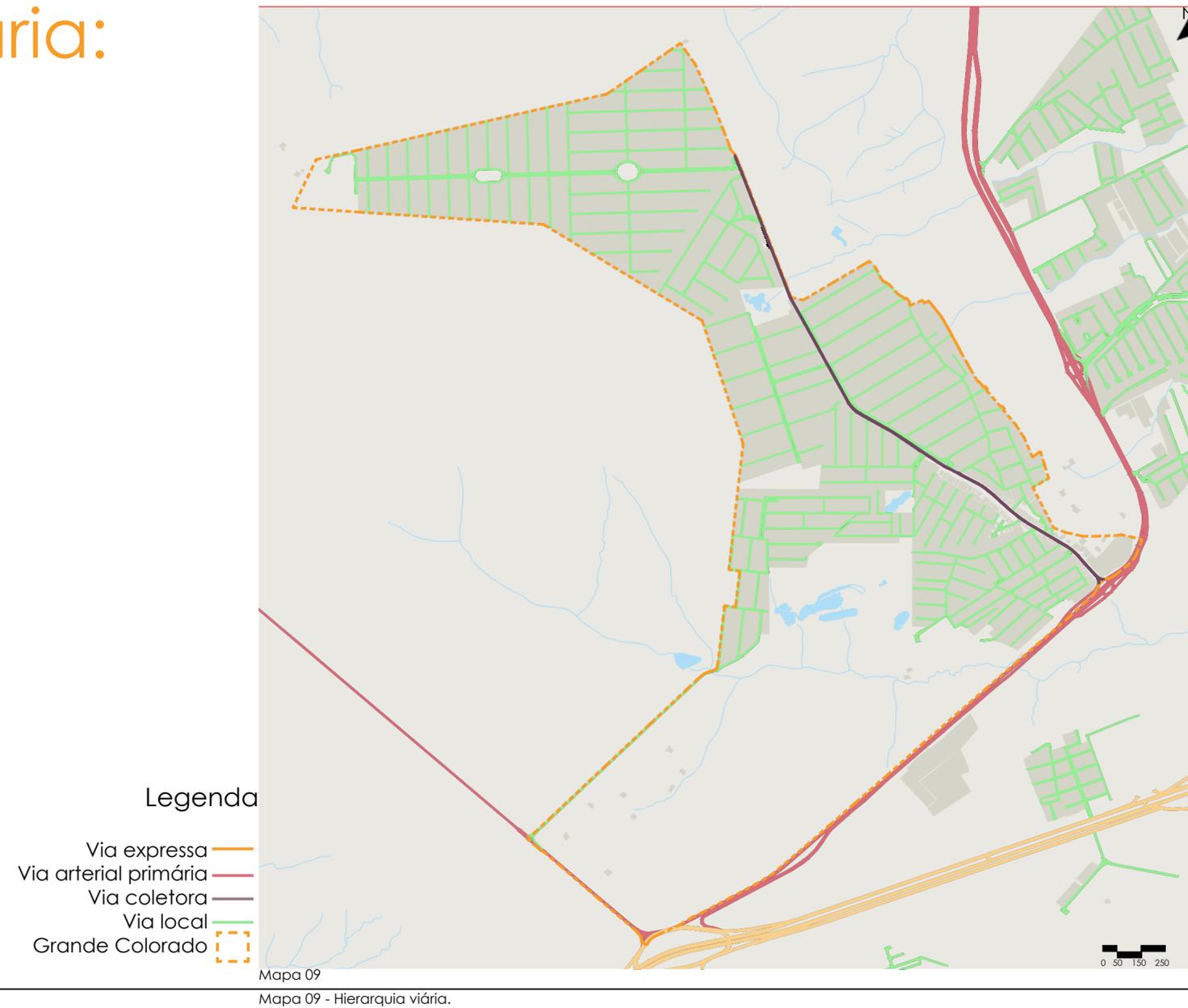


### Legenda

- Via de circulação
- Via Parque
- Via de atividades
- DF - 150
- DF - 001
- BR - 020

Mapa 08

# análise viária: hierarquia



As vias existentes são responsáveis por integrar o sistema rodoviário do Distrito Federal (DF- 150; DF-001) à rodovia federal (BR -020) e às vias internas de acesso e circulação dos condomínios.

A BR - 020 é a via de ligação entre DF 150 e Sobradinho II. O acesso ao Setor habitacional Grande Colorado é feito através da DF - 150. As condições de infraestrutura viária de todas essas vias carecem melhorias, como implantação de sinalização, drenagem, arborização, entre outros.

Em 2012, terminaram as obras de duplicação e restauração da DF-150. Ao total, foram duplicados 14km de extensão da via. Ela é importante pois faz a ligação entre Plano Piloto, Sobradinho, Fercal e Setor Habitacional Grande Colorado. Essa via, entretanto, não possui faixas, semáforos ou passarelas que facilitem a travessia de pedestres.



Imagem 44 - Avenida Sao Francisco.

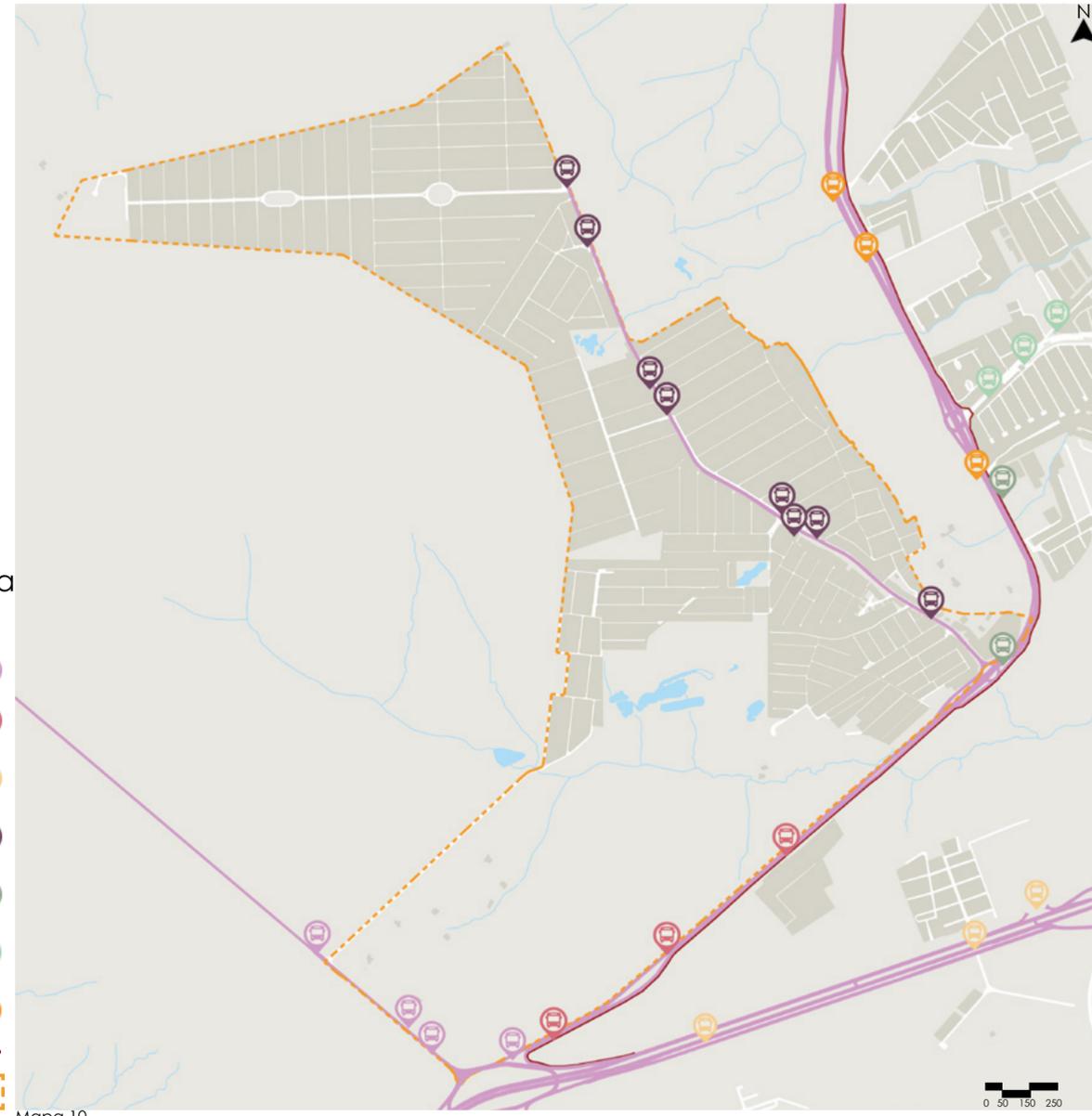


Imagem 43 - DF -150 atualmente.

# análise funcional: transporte público

## Legenda

- Sobradinho I e II/Lago Oeste
- Sobradinho I e II/ Setor Oeste de Sobradinho
- Rodoviária Plano Piloto/ Terminal Asa Sul/ Planaltina/ Eixo Norte-Sul/ Sobradinho
- Sobradinho I e II/ Setor Hoteleiro Quadra Central Brasília
- Sobradinho I e II/Grande Colorado/ Setor Oeste de Sobradinho
- Setor Hoteleiro Quadra Central/ Rodoviária Plano Piloto
- Eixo Norte-Sul/ Grande Colorado/ Sobradinho I e II
- Ciclovia
- Grande Colorado



Mapa 10 - Transporte Público.

De acordo com o Sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), a DF -150 e a Av. São Francisco fazem parte do serviço básico rodoviário que atende às principais necessidades de deslocamento da população do DF. Já a DF-001, faz parte do serviço complementar rural, que atende, exclusivamente áreas rurais do DF.

Nesse sistema viário, não existem vias com tratamento prioritário para o transporte público coletivo, ocorre o compartilhamento desse sistema.

Nessa área, a maioria das linhas de ônibus não são diretas, fazendo com que o usuário tenha que utilizar mais de um ônibus para chegar ao seu destino final. Em nenhuma das paradas de ônibus existe acessibilidade universal nem informações que identifique as linhas que passam por ali.

Quanto à ciclovia, ela só existe na df-150, sem se integrar com nenhuma das outras vias de acesso ou com outros sistemas, que não sejam os pontos existentes na DF-150. Ela encontra-se mal sinalizada, mal conservada e inacabada.

De acordo com o PDTU/DF 2010, no DF, as viagens por transportes não motorizados, bicicleta e a pé, equivalem a 23%. Dentre esses, os ciclistas utilizam mais a bicicleta para se deslocar para o trabalho, cerca de 64,2% das vezes.



Imagem 46 - Para de ônibus DF-150 Fonte: Google Earth



Imagem 48 - Para de ônibus na Av. São Francisco.

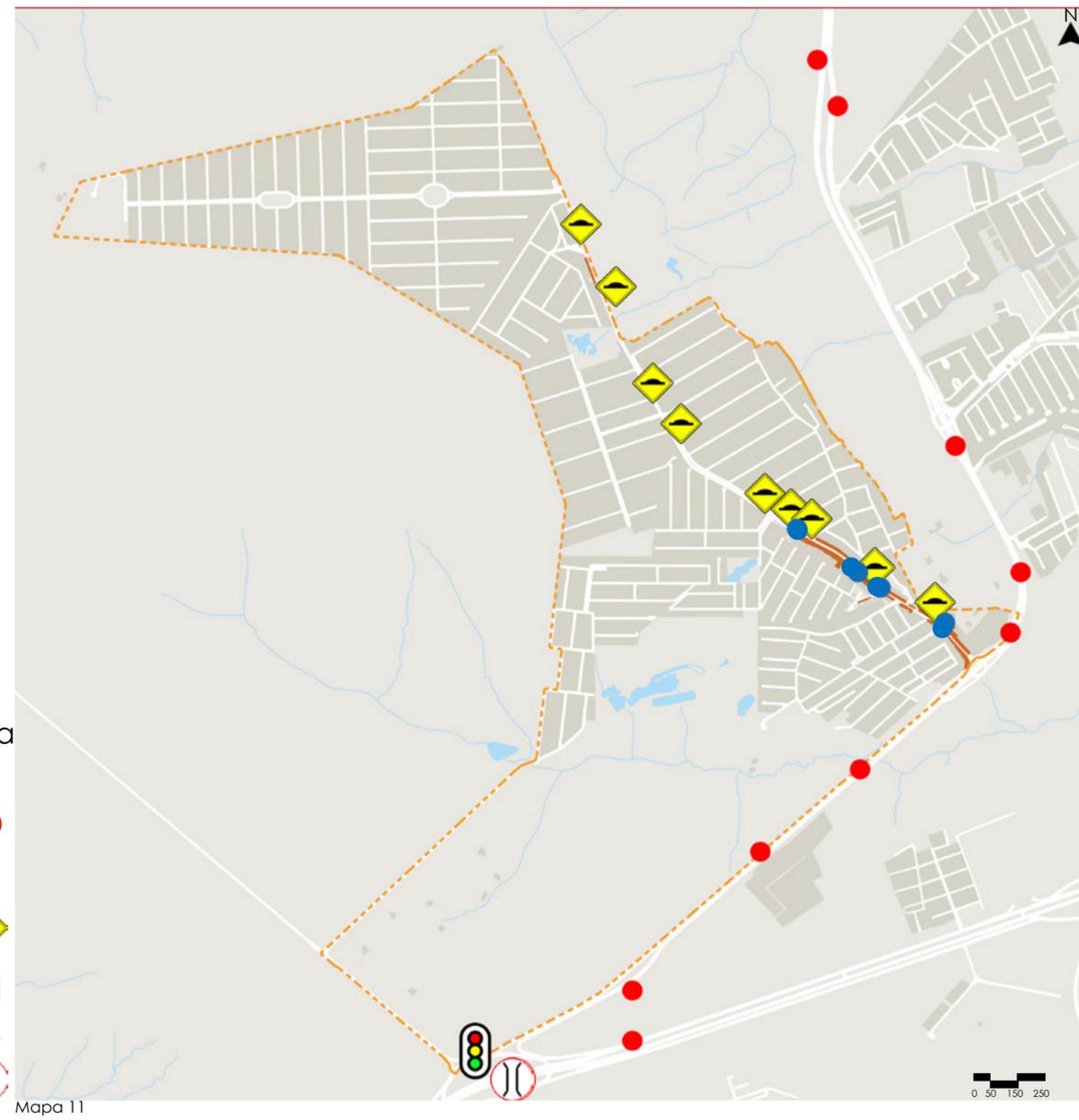


Imagem 45 - Para de ônibus BR-020. Fonte: Google Earth



Imagem 47 - Para de ônibus DF-001. Fonte: Google Earth

# aspectos operacionais: circulação



## Legenda

- Barreira eletrônica – Velocidade limite 80Km ●
- Semáforo
- Lombada
- Estacionamento ■
- Faixa de pedestre ●
- Passarela

Mapa 11

Mapa 11 - Mapa operacional. Fonte: Elaborado pela autora.

As vias arteriais e expressa possuem barreiras eletrônicas ao longo de todo o seu trecho. A velocidade máxima varia de 80km/h a 70km/h, medida para tentar reduzir o número de acidentes com veículos. Na Br-020 existem passarelas para a travessia de pedestres, o que não ocorre na DF-150.

Por ser uma via muito retilínea que incentiva a velocidade dos automóveis, para conter a velocidade dos motoristas na Avenida São Francisco, são utilizadas lombadas, entretanto, na maioria das vezes, elas são mal sinalizadas.

Quanto à travessia de pedestres, existem somente quatro faixas de pedestres ao longo de toda a via e elas estão concentradas na área mais comercial da via.

Os estacionamentos não possuem uma organização e ocupam os espaços que seriam destinados à calçadas.

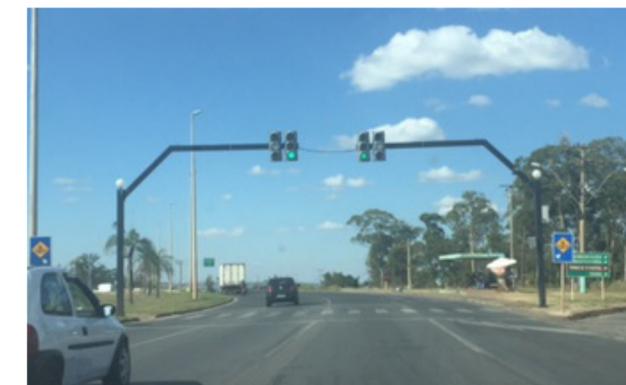


Imagem 49 - Semáforo Balão Colorado. Fonte: Elaborado pela autora



Imagem 50 - Barreira eletrônica. Fonte: Google Earth



Imagem 51 - Lombada. Fonte: Elaborado pela autora



Imagem 52 - Faixa de pedestre. Fonte: Elaborado pela autora

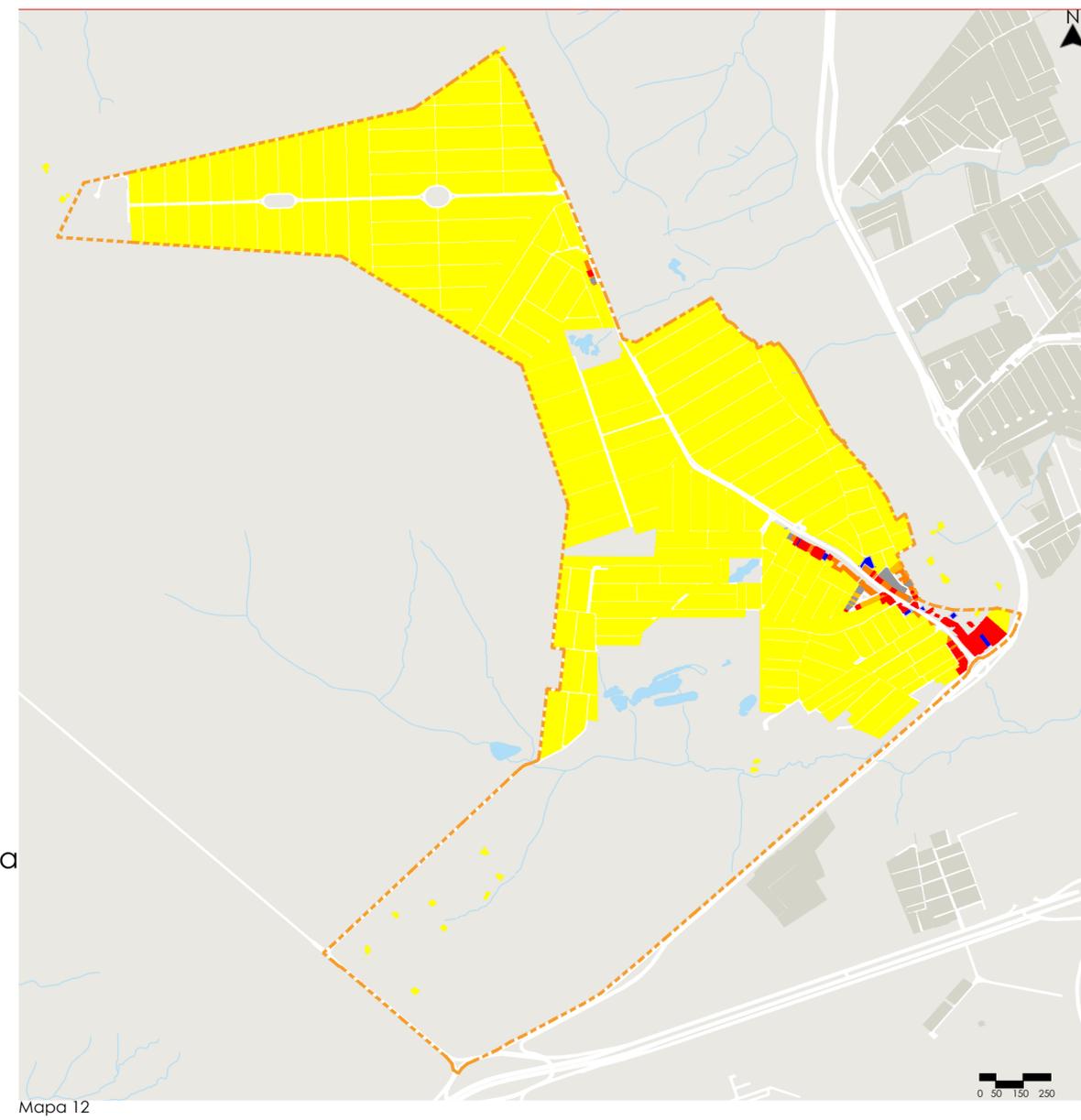


Imagem 53 - Bolsão de estacionamento. Fonte: Elaborado pela autora



Imagem 54 - Passarela. Fonte: <http://www.cpcestruturas.com.br/Entidade/12/DadosPortifolio/?sIP=61>

# aspectos funcionais : uso do solo



Legenda

- Habitação unifamiliar
- Habitação multifamiliar
- Comércio
- Misto
- Institucional
- Vazios Urbanos

Quanto aos aspectos de uso e ocupação do solo no Setor Habitacional Grande Colorado, ele é predominantemente de uso habitacional unifamiliar, caracterizados por condomínios fechados. Tanto o comércio, serviços, habitações multifamiliares e instituições encontram-se ao longo da Avenida São Francisco.

Essas ocupações, que não são habitações unifamiliares, pertencem aos condomínios e são responsáveis por atender as necessidades desses parcelamentos.

Esta ocupação informal gerou problemas como a “desarticulação do tecido urbano, dificuldades de acesso e circulação, além de carência na oferta de equipamentos públicos para atendimento à população residente.”<sup>3</sup>

<sup>3</sup> DIUR 02/2014, p. 5



Imagem 54 - Entrada Condomínio - Residência Unifamiliar



Imagem 55 - Igreja Universal - Institucional

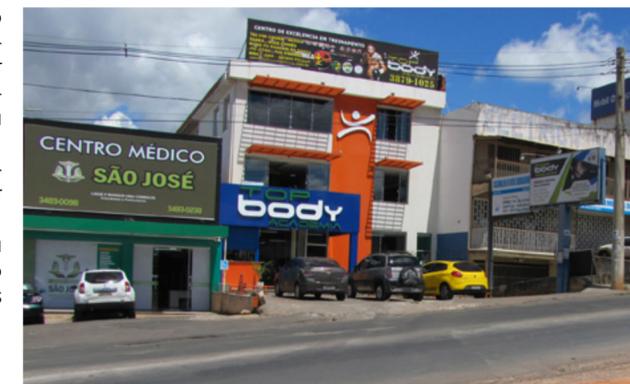


Imagem 56 - Comércio Local



Imagem 57 - Residencial Multifamiliar

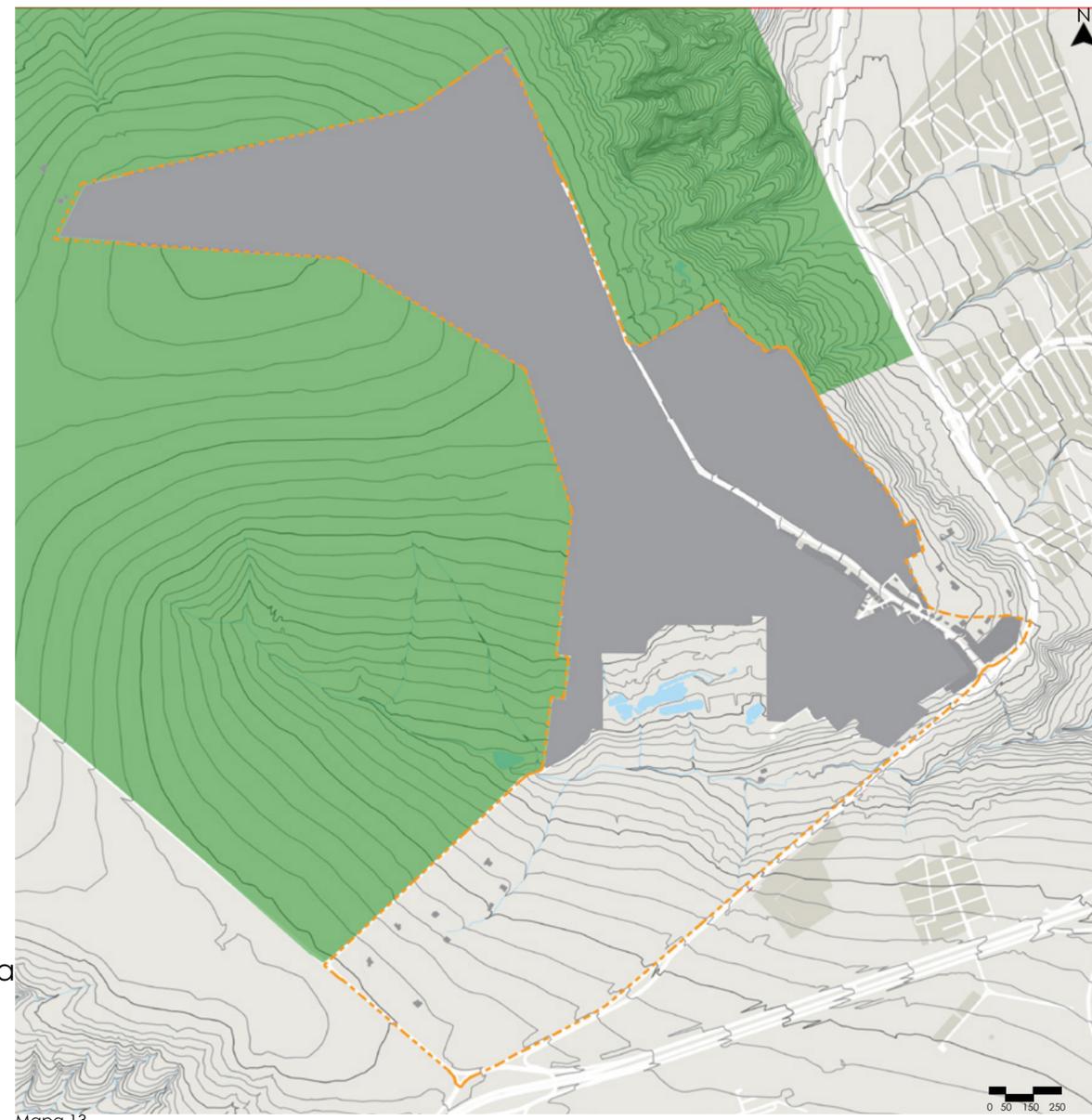


Imagem 58 - Comércio Local e Habitação Multifamiliar - Uso Misto



Imagem 59 - Comércio e Habitação Multifamiliar - Uso Misto

# aspectos de permeabilidade: Barreiras



Legenda

Muros  
Reserva Biológica da Contagem

Mapa 13

Mapa 13 - Mapa de Barreiras.

O cercamento dos condomínios horizontais irregulares, de acordo com a Justiça do Distrito Federal, é ilegal já que não há estudos prévios sobre o impacto da medida, além de ferir o dispositivo da Lei Orgânica do DF (LODF). Todos os parcelamentos do Grande Colorado são murados, o que dificulta a integração e o deslocamento de pessoas entre as áreas e ainda traz insegurança para o pedestre que circula pela Avenida São Francisco. 46% do percurso dessa via apresenta muros cegos ou grades. Isso também dificulta o acesso da população à Reserva Biológica da Contagem.

Como explicitado anteriormente, a quantidade de parques em Sobradinho II é menor do que 9% quando comparado ao DF. O grande Colorado não possui parques, ou nenhum outro atrativo do tipo, que sirva à população. A reserva possui uma beleza cênica com a presença de uma cachoeira e da chapada da contagem. Atualmente, já existe uma via de terra batida, dentro da reserva, que contorna o muro dos condomínios (Imagem 64 e 65) e serve como caminho para os chacareiros que moram atrás desses parcelamentos. Esse caminho possui trechos com cerca de 4m de largura já desmatado.



Imagem 60 - Muro cego e cerca viva.



Imagem 61 - Grades dos condomínios.



Imagem 62 - Reserva da Contagem.



Imagem 63 - Fim da via São Francisco.

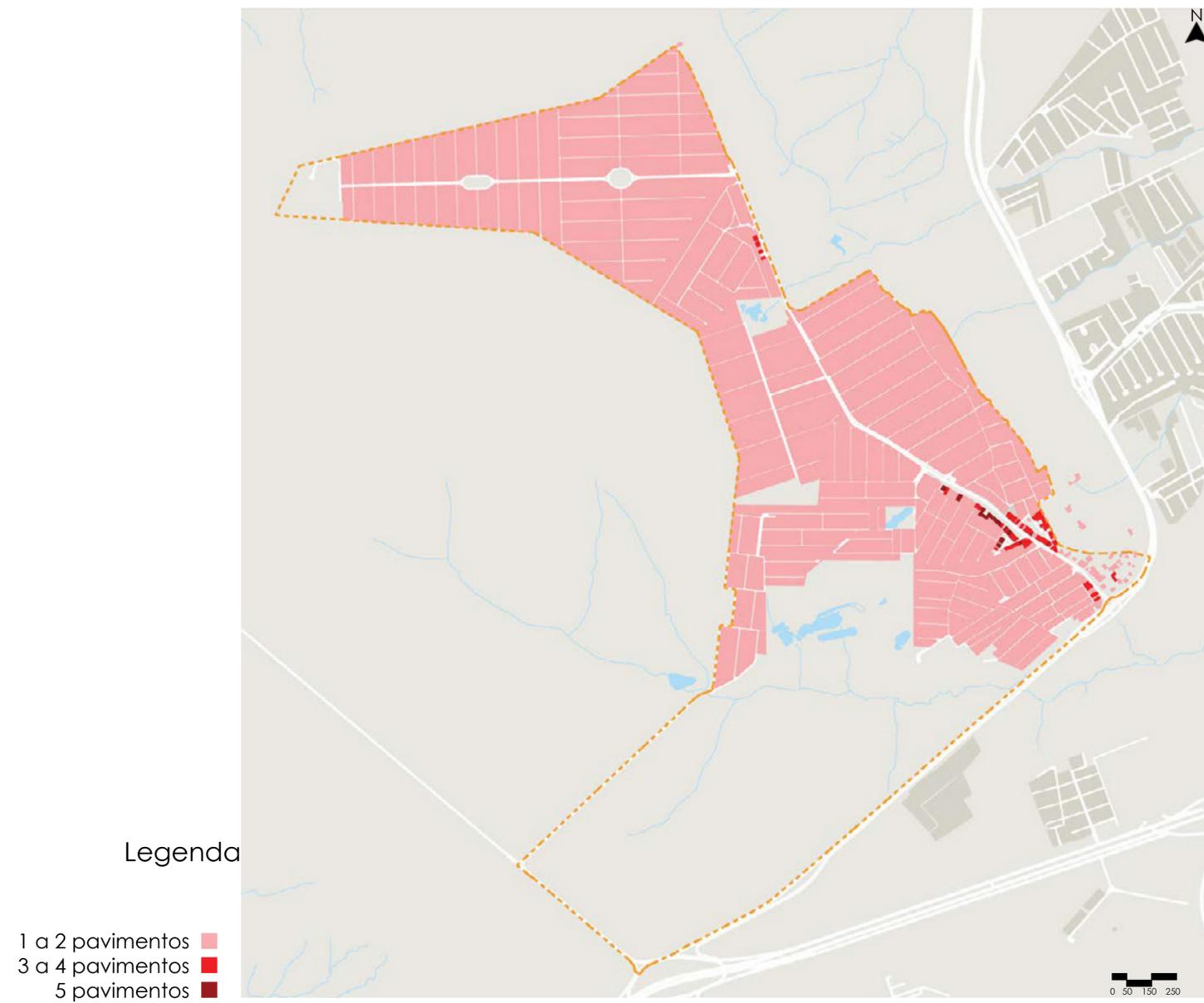


Imagem 64 - Divisa Reserva da Contagem e condomínio Bela Vista. Fonte: <http://siturb.segeth.df.gov.br/>



Imagem 65 - Estrada de terra na Reserva da Contagem. Fonte: <http://siturb.segeth.df.gov.br/>

# aspectos funcionais: gabaritos



O setor habitacional Grande Colorado é predominantemente composto por condomínios horizontais, cujos **GABARITOS** costumam ser de 1 a 2 pavimentos (podendo chegar até a 3 pavimentos, dependendo das regras dos próprios condomínios). É possível perceber uma verticalização de edifícios da Avenida São Francisco. De acordo com o PDOT, admite-se até 5 pavimentos para uso misto, comércio, serviços e institucional na ARINE - Grande Colorado, o que futuramente causará um aumento da população e conseqüente aumento das densidades e das demandas de serviços e infraestrutura urbana.



Imagem 67 - Prédios residenciais.



Imagem 66 - Condomínio horizontal. Fonte: <http://siturb.segeih.df.gov.br/>



Imagem 68 - Edifícios uso misto.



Imagem 69 - Edifícios Av. São Francisco.

# Avenida São Francisco

A Avenida São Francisco é principal via do Grande Colorado. Uma via predominantemente comercial responsável por coletar o trânsito dos condomínios e distribuí-lo para a DF-150. Também é um corredor de utilidades por onde passam energia elétrica, esgoto e comunicação para os lotes.

Sua extensão é de 2,6 km e abriga uso misto, comercial e residencial. É uma pista simples com duas faixas de tráfego e com sentido duplo ao longo de todo seu percurso.



Legenda

Avenida São Francisco



Mapa 15 - Avenida Grande Colorado. Fonte: Google Earth

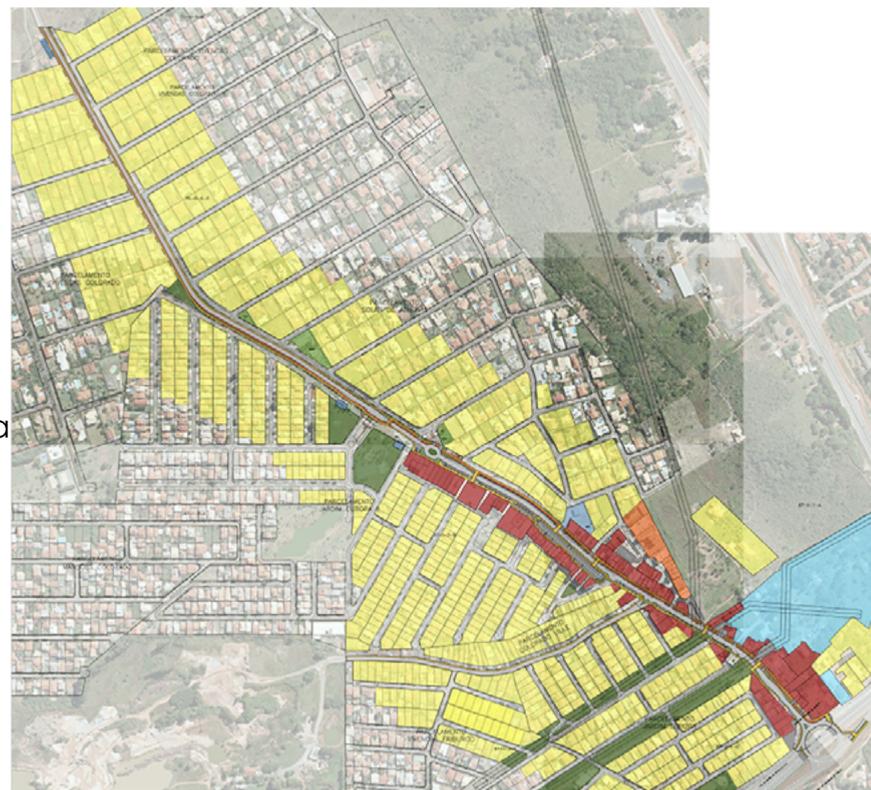
Imagem 70 - Avenida São Francisco. Fonte: Baseado na imagem da UPSA

# Avenida São Francisco

# UPSA

A Urbanizadora Paranoazinho é uma sociedade anônima que tem como objetivo a regularização fundiária e o desenvolvimento imobiliário dentro dos limites da Fazenda Paranoazinho, da qual é dona. Atualmente, ela está trabalhando na regularização dos parcelamentos do Grande Colorado. Esse setor já possui projetos preliminares de drenagem, parcelamento e uso do solo, mas que só poderão ser executados a partir do momento que 50%+1 dos lotes forem regularizados.

O projeto preliminar da Avenida São Francisco buscou atender as necessidades de seus usuários implantando calçadas, ciclovias, arborização, organizando estacionamentos. Ele valoriza a estrutura viária e só apresenta um espaço de convívio comunitário na própria avenida por limitar-se aos muros dos condomínios, que são barreiras segregadoras.



Mapa 16 - Projeto preliminar da Avenida São Francisco. Fonte: UPSA

No dia 4 de junho foi realizada a Oficina Revitalização da Avenida São Francisco na qual as pessoas que utilizam a via, sejam moradores ou comerciantes, puderam opinar e se familiarizar com o projeto que será implantado. Foram realizadas atividades em que elas podiam opinar no que consideravam bom e ruim na avenida (mostradas nas imagens a baixo), onde seriam locadas as paradas de ônibus, faixas de pedestres, posto de polícia, correio e posto médico. Essa foi mais uma etapa complementar a uma pesquisa realizada previamente.



Imagem 71 e 72 - Cartazes com aspectos negativos e positivos nos quais as pessoas colavam 3 adesivos no que elas consideravam mais relevante

Na pesquisa realizada em 2015, 227 pessoas foram entrevistadas. Dos entrevistados, 24% sente desconforto ao transitar pela avenida, seguido de risco de acidentes, com 23%. 29% tem interesse em usar a bicicleta como meio de locomoção e 27% em utilizar o ônibus. Quanto às características que devem ser mantidas, 18% votou em manter o comércio e 15% afirma que não têm interesse em manter nada no local.

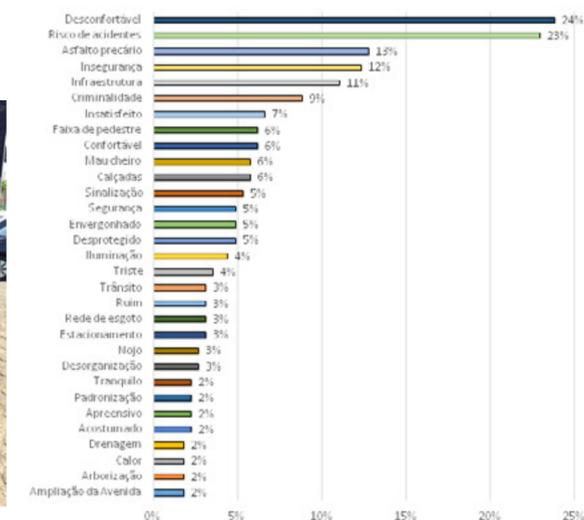


Gráfico 1 - Sentimento ao se trafegar pela Avenida São Francisco. Fonte: UPSA

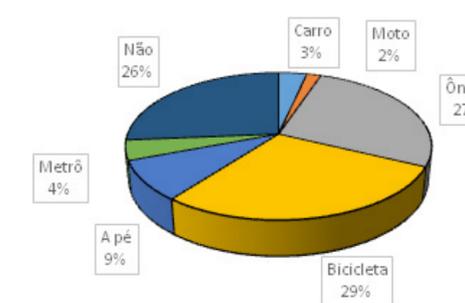


Gráfico 2 - Interesse pelo uso de outro meio de locomoção. Fonte: UPSA

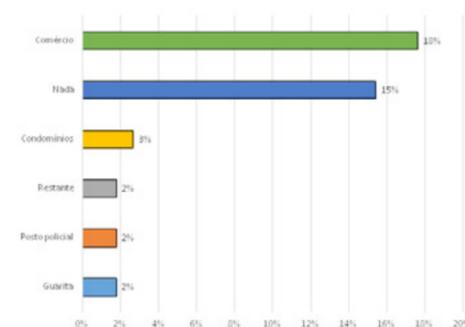


Gráfico 3 - O que gostaria de manter na Avenida São Francisco. Fonte: UPSA

# Avenida São Francisco



Imagem 73 - Avenida São Francisco. Fonte: <http://siturb.segeth.df.gov.br/>

# hierarquia



Mapa 17 - Avenida São Francisco hierarquia viária.

## Legenda

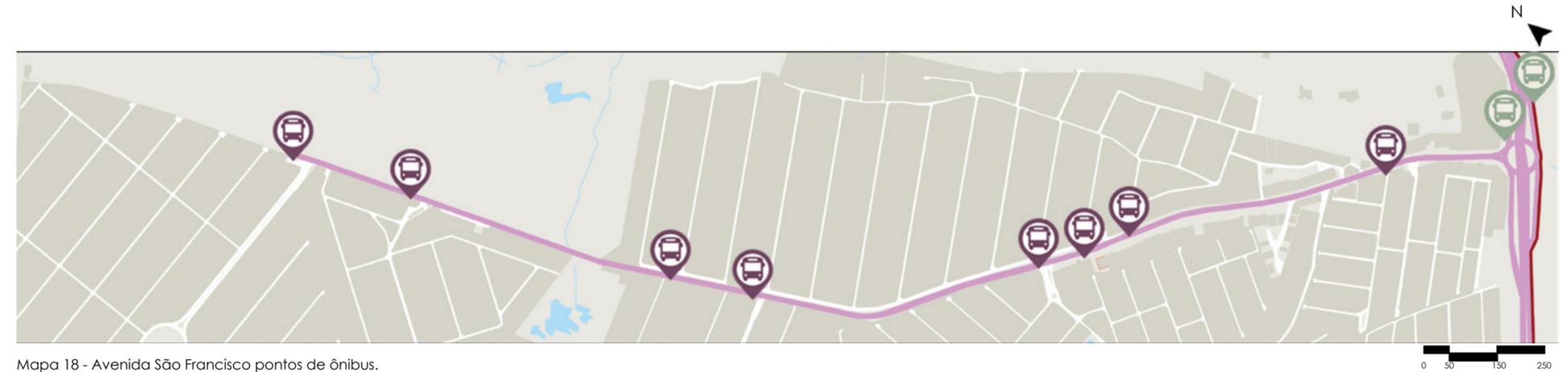
-  Sentido via arterial primária
-  Sentido via coletora

Via de tráfego de passagem, comércio e residência. Velocidade regulamentada de 50 km/h. Faixas de rolamento que variam de 3,1m, 3,5m e 5,3m o que acaba gerando problemas de visualização e circulação do trânsito.



Imagem 74 - Entrada do Grande Colorado.

# transporte público



Mapa 18 - Avenida São Francisco pontos de ônibus.

## Legenda

-  Sobradinho I e II/ Setor Hoteleiro Quadra Central Brasília
-  Sobradinho I e II/Grande Colorado/ Setor Oeste de Sobradinho

A via possui 8 pontos de ônibus e em sua maioria, eles se localizam em frente às portas dos condomínios. Existem ainda paradas irregulares ao longo do caminho, o que demonstra a necessidade de organizar esse equipamento urbano. As linhas de ônibus que passam por ela realizam viagens para Sobradinho I, Rodoviária do Plano Piloto, DF- 425, DF-150 e Condomínio RK. São utilizados tanto ônibus básicos urbanos, ônibus escolares e micro-ônibus.



Imagem 75 - Parada de ônibus.

# circulação



Mapa 19 - Avenida São Francisco Análise operacional.

## Legenda

-  Lombada
-  Faixa de pedestres
-  Estacionamento

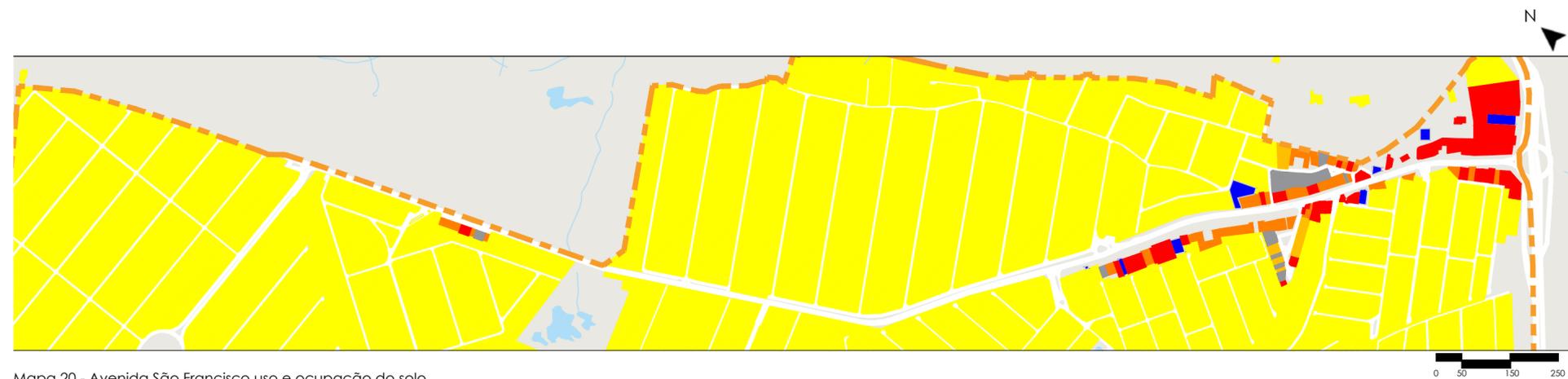
A travessia de pedestres é realizada por meio de 4 faixas ao longo do percurso, não existem semáforos. Para diminuir a velocidade dos motoristas, existem 8 lombadas. Tanto as faixas de pedestres, quanto as lombadas estão mal sinalizadas: sem placas ou com a pintura desgastada.

As áreas de estacionamento encontram-se em frente ao comércio local e não possuem um padrão. São mal sinalizadas e existem barreiras que os delimitam.



Imagem 76 - Faixa mal sinalizada.

# uso do solo



Mapa 20 - Avenida São Francisco uso e ocupação do solo.

## Legenda

-  Habitação unifamiliar
-  Habitação multifamiliar
-  Comércio
-  Misto
-  Institucional
-  Vazios Urbanos

Essa área é majoritariamente destinada a uso residencial unifamiliar. Entretanto é permitido usos compatíveis com a escala residencial como comércio, uso misto e residências multifamiliares em edificações de até cinco pavimentos



Imagem 77 - Comércio e residência.

# barreiras



Mapa 21 - Avenida São Francisco mapa de permeabilidade.

## Legenda

- Barreiras
- Reserva Biológica da Contagem

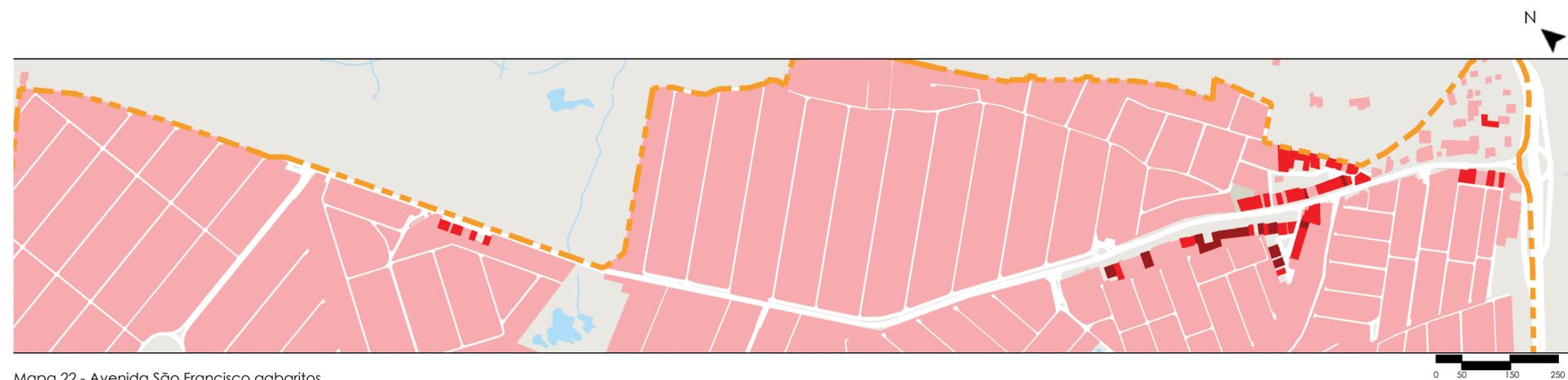
Dos 2,6km de extensão da Avenida São Francisco, 46% dele possui barreiras do tipo muro cego. Existem ainda barreiras tipo grade, cerca viva e cerca de arame farpado. O pedestre demora cerca de 36 minutos, partindo dos pontos mais extremos da via, para percorrê-la. Todos esse trecho é feito sem arborização e cercado por muros.

Essas barreiras impedem a ligação direta entre os parcelamentos, criando uma área fragmentada e insegura para o pedestre que circula pela via.



Imagem 78 - Muro e cerca.

# gabaritos



Mapa 22 - Avenida São Francisco gabaritos.

## Legenda

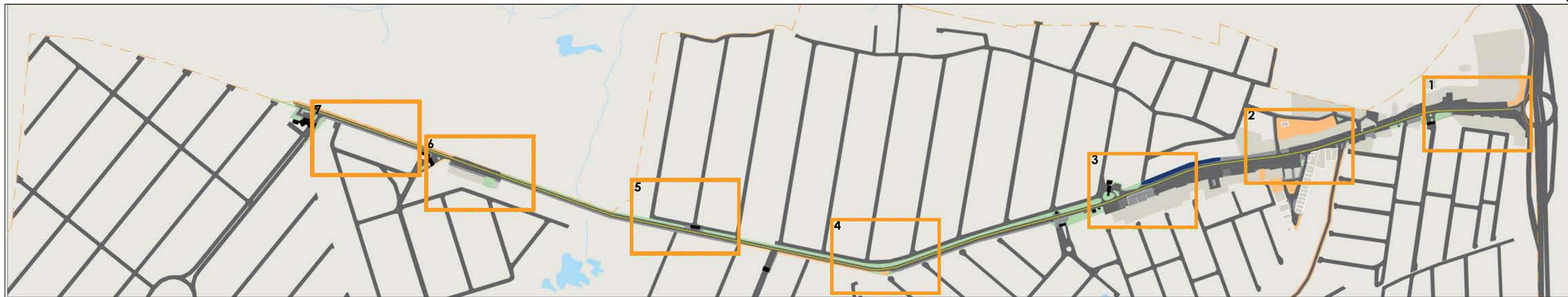
- 1 ou 2 pavimentos
- 3 ou 4 pavimentos
- 5 pavimentos

É possível perceber a verticalização da via em contraste com a horizontalidade dos condomínios horizontais. Do comércio local, 73% possui 1 pavimento e dos edifícios de uso misto, 46% possuem 3 pavimentos e 36% 4 ou mais pavimentos.



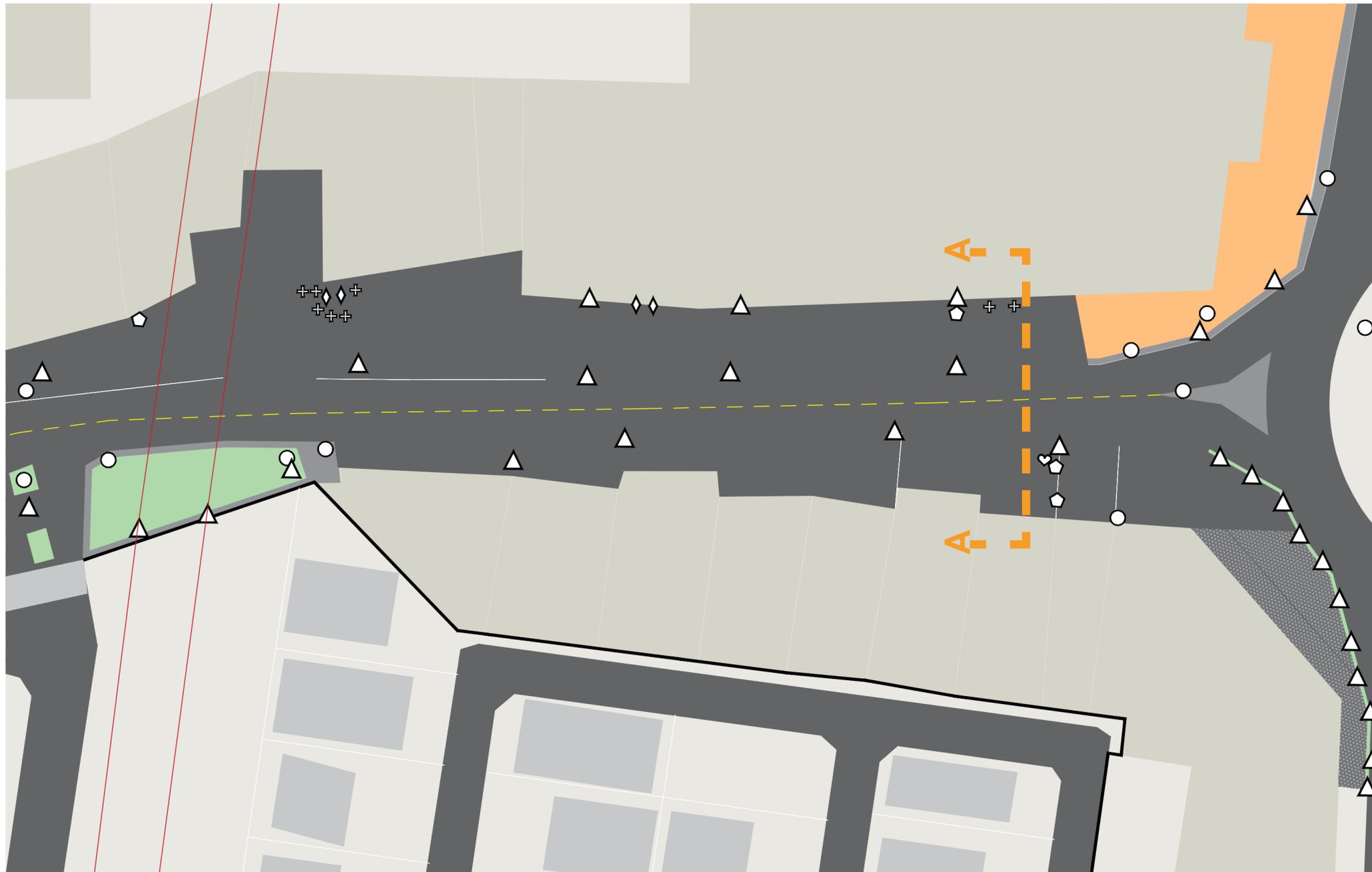
Imagem 79 - Edifícios de uso misto.

# trechos tipo



Mapa 23 - Avenida São Francisco: Pavimentação e trechos tipo.

0 50 150 250



Mapa 24 - Trecho 1 Avenida São Francisco

70

Escala 1/500



# trecho tipo 1

## Legenda pavimentação

- grama
- concreto
- asfalto
- terra
- meio-fio
- piso intertravado
- barreira
- fio de alta tensão

## Mobiliário

### 1- Básico suporte



### 2- engenhos publicitário



### 3- elemento de separação



### 4- elementos paisagísticos



Imagem 80 - Trecho tipo 1. Fonte: SITURB - SEGETH



Imagem 81 - Trecho 1, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora

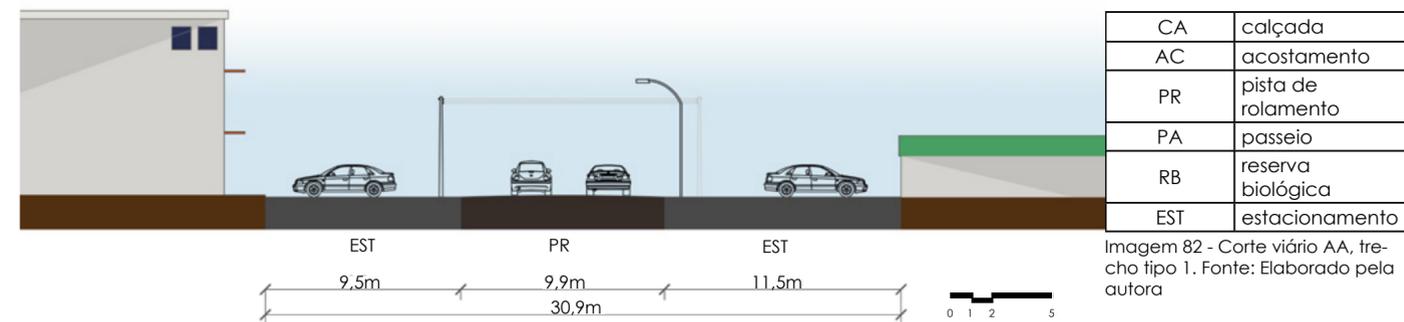
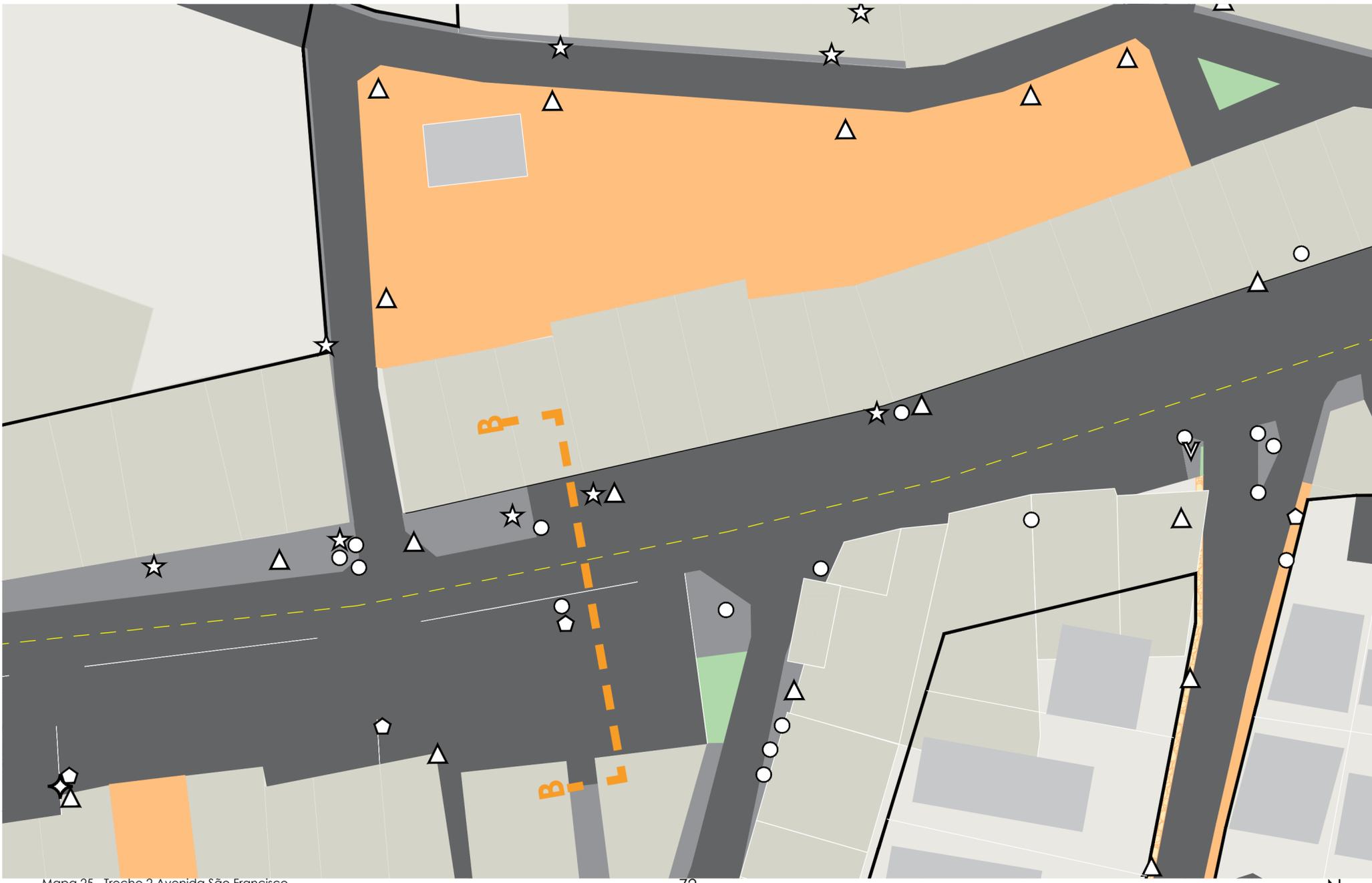


Imagem 82 - Corte viário AA, trecho tipo 1. Fonte: Elaborado pela autora



Mapa 25 - Trecho 2 Avenida São Francisco

72

Escala 1/500

N

## trecho tipo 2

### Legenda pavimentação



### Mobiliário

#### 1- Básico suporte



#### utilitário



#### 2- engenhos publicitário



#### 3- equipamento de recreação



#### 4- elemento de separação

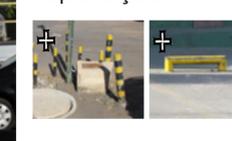
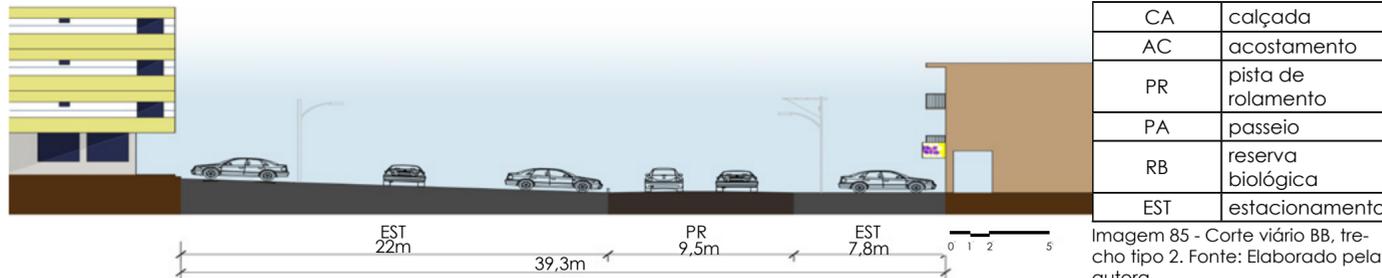


Imagem 83 - Trecho tipo 2. Fonte: SITURB - SEGEIH



Imagem 84 - Trecho 2, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora



CA	calçada
AC	acostamento
PR	pista de rolamento
PA	passaio
RB	reserva biológica
EST	estacionamento

Imagem 85 - Corte viário BB, trecho tipo 2. Fonte: Elaborado pela autora

73



Mapa 26 - Trecho 3 Avenida São Francisco



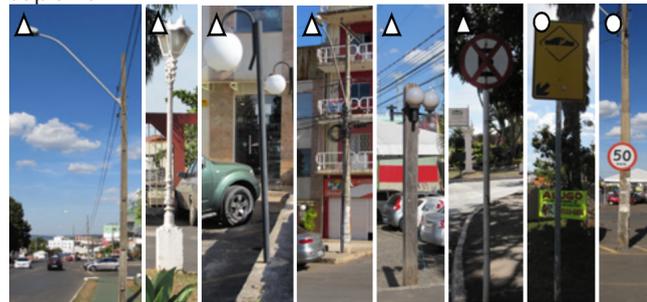
## trecho tipo 3

### Legenda pavimentação

- grama
- concreto
- asfalto
- meio-fio
- brita
- piso intertravado
- barreira

### Mobiliário

#### 1- Básico suporte



#### utilitário



#### 2- engenhos publicitário



#### 3 - Cabine fixo



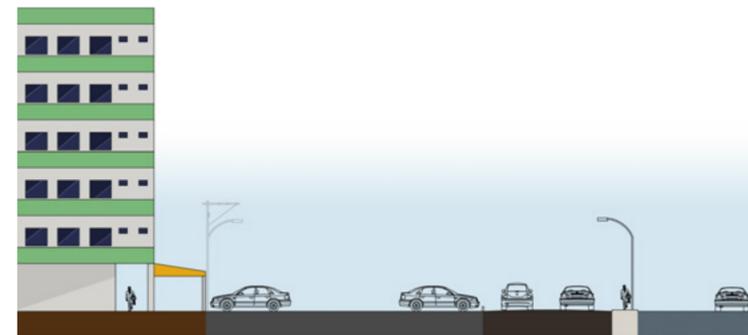
#### móvel



Imagem 86 - Trecho tipo 3. Fonte: SITURB - SEGETH



Imagem 87 - Trecho 3, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora



CA	calçada
AC	acostamento
PR	pista de rolamento
PA	passoio
RB	reserva biológica
EST	estacionamento

#### 4- elementos paisagísticos

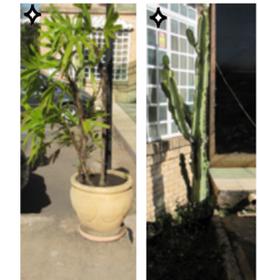


Imagem 88 - Corte viário CC, trecho tipo 3. Fonte: Elaborado pela autora



Mapa 27 - Trecho 4 Avenida São Francisco

76

Escala 1/500



# trecho tipo 4

## Legenda pavimentação

- grama
- concreto
- asfalto
- pedra portuguesa
- barreira

## Mobiliário

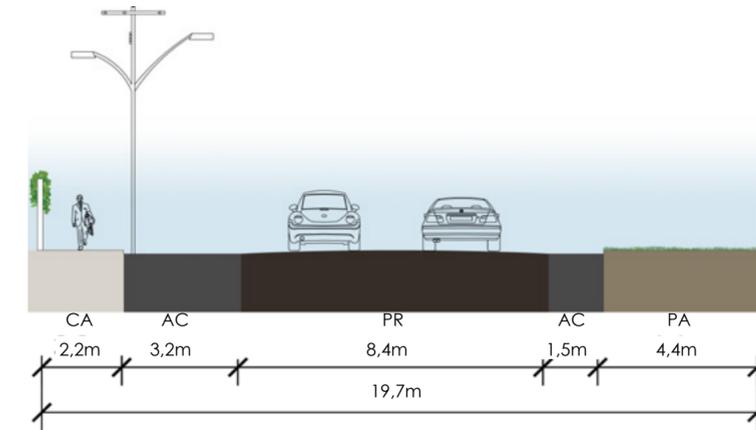
- 1- Básico
- suporte



Imagem 89 - Trecho tipo 4. Fonte: SITURB - SEGETH



Imagem 90 - Trecho 4, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora



CA	calçada
AC	acostamento
PR	pista de rolamento
PA	passeio
RB	reserva biológica
EST	estacionamento

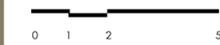


Imagem 91 - Corte viário DD, trecho tipo 4. Fonte: Elaborado pela autora

77



## trecho tipo 5

### Legenda pavimentação



### Mobiliário

#### 1- Básico

##### suporte



##### utilitário



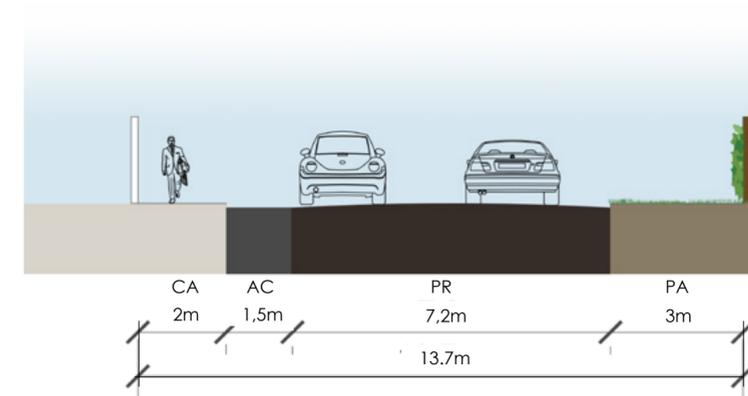
#### 2- equipamento de recreação



Imagem 92- Trecho tipo 5. Fonte: SITURB - SEGETH



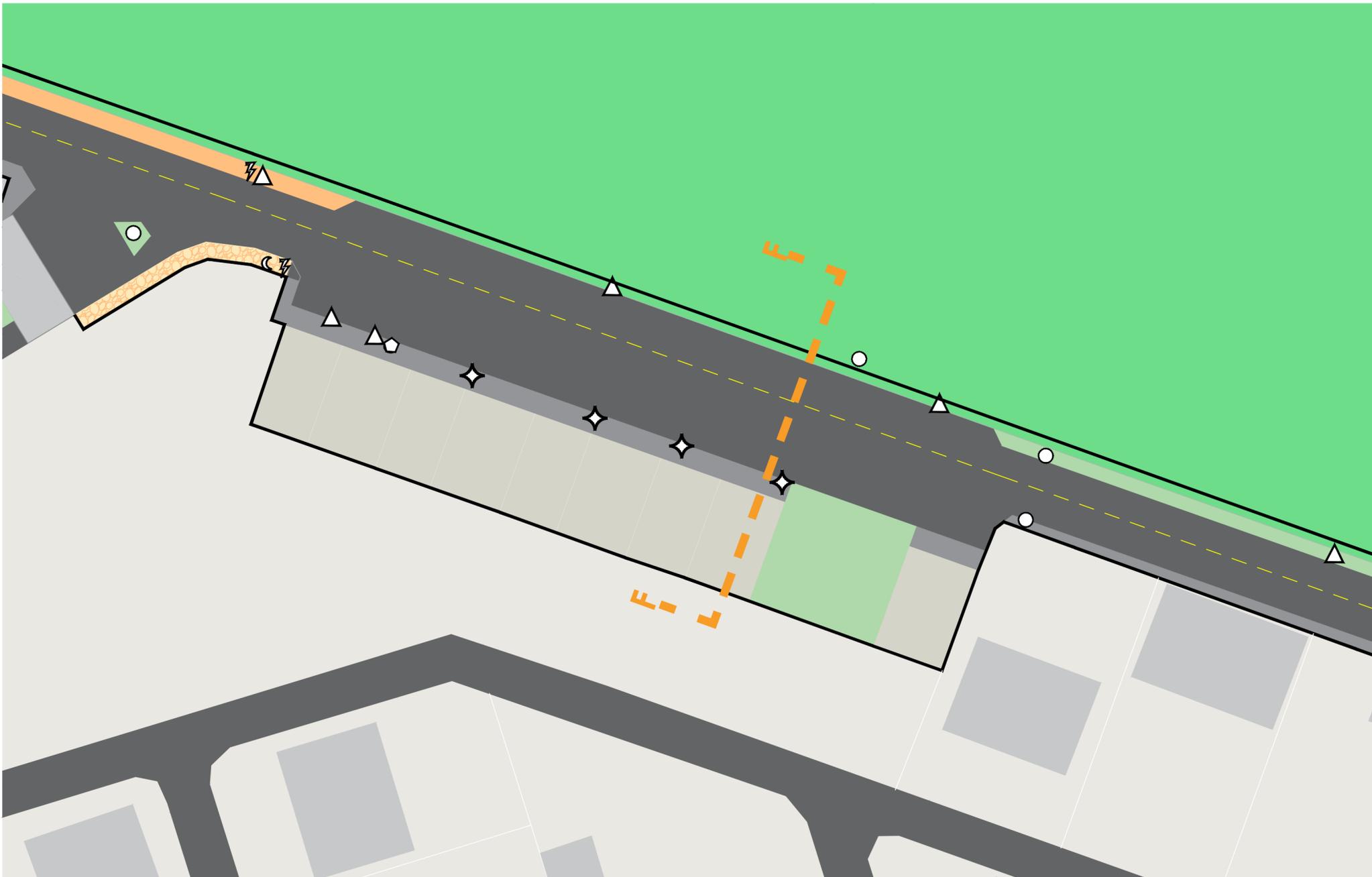
Imagem 93 - Trecho 5, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora



CA	calçada
AC	acostamento
PR	pista de rolamento
PA	passaio
RB	reserva biológica
EST	estacionamento



Imagem 94 - Corte viário EE, trecho tipo 5. Fonte: Elaborado pela autora



Mapa 29 - Trecho 6 Avenida São Francisco



# trecho tipo 6

## Legenda pavimentação

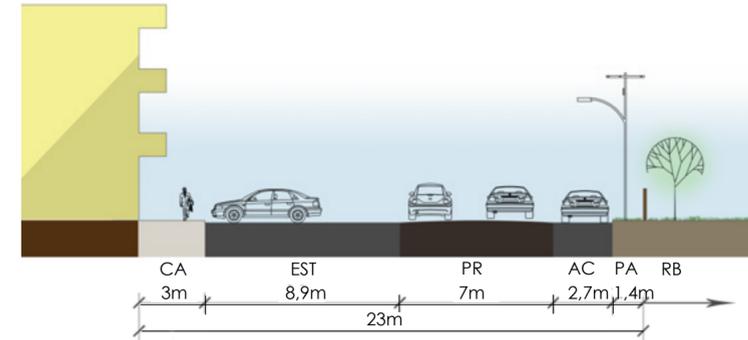
- grama
- concreto
- asfalto
- pedra portuguesa
- terra
- cerrado
- barreira



Imagem 95 - Trecho tipo 6. Fonte: SITURB - SEGETH



Imagem 96 - Trecho 6, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora



CA	calçada
AC	acostamento
PR	pista de rolamento
PA	passoio
RB	reserva biológica
EST	estacionamento

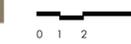


Imagem 97 - Corte viário FF, trecho tipo 6. Fonte: Elaborado pela autora

## Mobiliário

### 1- Básico

#### suporte



#### utilitário



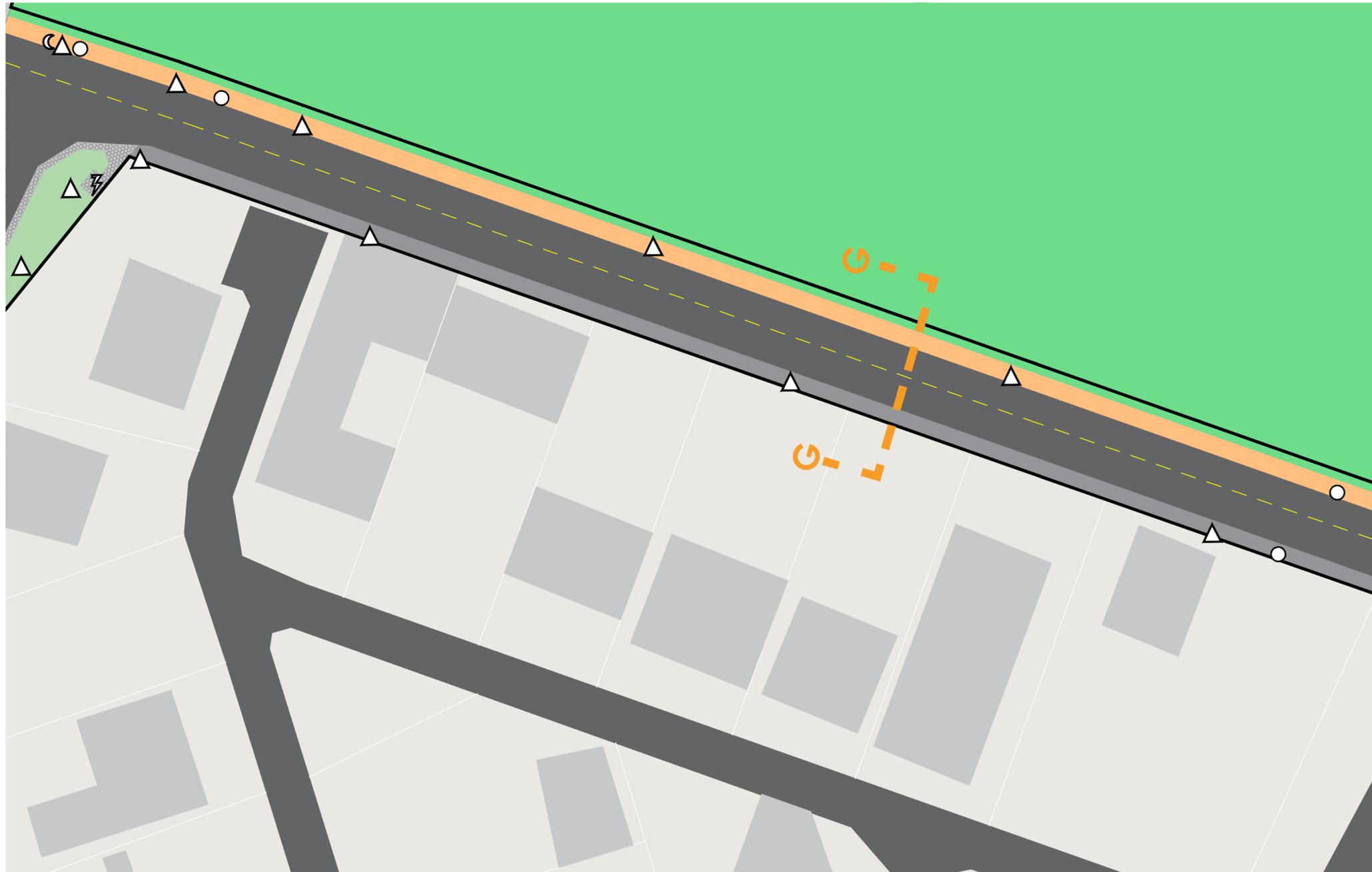
#### acessório



### 2 - engenhos

#### publicitário





Mapa 30 - Trecho 7 Avenida São Francisco



# trecho tipo 7

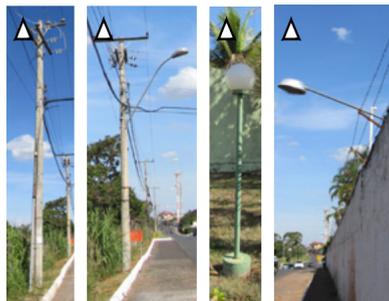
## Legenda pavimentação

- grama
- concreto
- asfalto
- terra
- cerrado
- barreira

## Mobiliário

### 1- Básico

#### suporte



#### utilitário



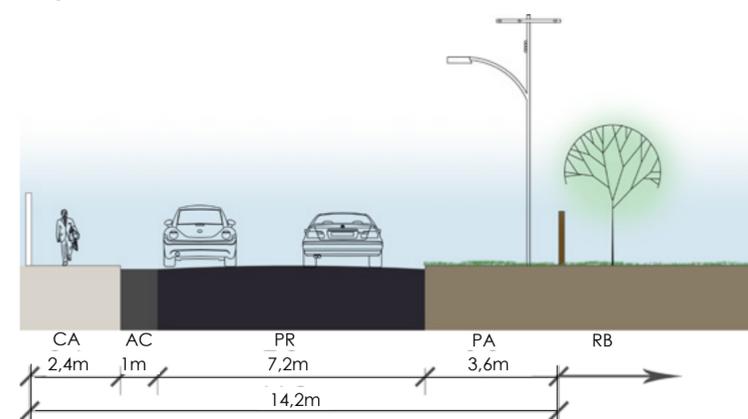
#### acessórios



Imagem 98 - Trecho tipo 7. Fonte: SITURB - SEGETH



Imagem 99 - Trecho 7, vista do pedestre. Fonte: Elaborado pela autora



CA	calçada
AC	acostamento
PR	pista de rolamento
PA	passaio
RB	reserva biológica
EST	estacionamento

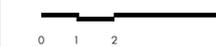


Imagem 100 - Corte viário GG, trecho tipo 7. Fonte: Elaborado pela autora

# 05

## diagnóstico

## espaço viário

### funcional

O espaço viário foi pensado para o veículo individual. Os pedestres e os ônibus disputam espaço com os carros. Existem pontos de conflito entre pedestres e veículos. Não há recuo de ônibus e para conter a velocidade dos veículos, são utilizadas lombadas.

### estrutura

Todo o percurso da Avenida é de pista simples com duas faixas de tráfego e com sentido duplo. É a única via que liga os condomínios à DF-150, não existem rotas alternativas. A ciclovia mais próxima é a ciclovia da DF-150 e ela não se conecta a nenhuma outra; na Avenida São Francisco não existe ciclovia. Das 9 paradas de ônibus em sua extensão, 7 se encontram na frente das entradas de condomínios. O maior raio de abrangência de uma parada de ônibus é de 597m e o menor é 86m. Existem muito poucos mobiliários urbanos que são desorganizados e sem padrão. Inexistência ou inadequação de dispositivos de acessibilidade.

### forma

O desenho da via não é igual ao longo de todo seu percurso, existem trechos em que a largura da via varia. Existe cerca de 1km da via sem calçada e os que possuem, são mal dimensionados e mal cuidados. Os estacionamentos são superdimensionados e ocupam o espaço do pedestre, além de apresentarem barreiras ao acesso universal como meio-fios altos e diferentes alturas. Não existem baias para ônibus, portanto o embarque e desembarque conflita com a passagem de veículos.

### bioclimático

Espaço não convidativo para o pedestre. Na via não há vegetação arbórea, a vegetação existente consiste em vegetação ornamental das entradas dos condomínios e da Rebio, que os moradores não tem acesso. Existem problemas de macrodrenagem, ausência de bocas de lobo, bueiros e o abastecimento de água é feito por poços artesianos.

### econômico

Dos seus 2,6km de extensão, 1km é predominantemente comercial e de uso misto. Essa característica traz mais vitalidade para a avenida, é o local onde há maior interação entre a população. É responsável por grande circulação de pessoas, bens e serviços. O gabarito máximo de 5 pavimentos incentiva a já existente verticalização da via, gerando um aumento populacional. Os edifícios residenciais podem ser quitinetes ou apartamentos de até 2 quartos. Costumam ser imóveis mais baratos que contrastam com os condomínios horizontais do entorno, que possuem lotes com tamanho médio de 500m<sup>2</sup> e casas com valores de 1 milhão.

### estético

Pavimentação desorganizada, de baixa qualidade e baixa conservação causando desconforto para o usuário. Os comércios possuem letreiros sem padronização, que acabam gerando uma poluição visual, e as lojas avançam na calçada, dificultando a passagem de pedestres. As calçadas de cada comércio possuem pisos e alturas diferentes, o que acaba criando uma "colcha de retalhos" e dificultando a acessibilidade.

### sociológico/topoceptivo

Não possui nenhum atrativo, falta segurança (46% por cento do percurso é murado) e falta policiamento (existe um posto policial que está fechado), o que torna o espaço não convidativo ao usuário. Os espaços ao longo da avenida variam entre estreitamento e alargamento. Não existe um marco que caracteriza o lugar e que crie um interesse visual à paisagem.



Imagem 101 - Pavimentação em alturas diferentes e ausência de calçada.

# espaço de ocupação

## funcional

A via é de uso predominante comercial e habitacional. As habitações multifamiliar encontram-se ao longo da via, que faz divisa com os condomínios residenciais horizontais. O que separa esses espaços são os muros cegos e as grades. A parte mais movimentada é a parte do comércio e serviços e o período diurno é de maior atividade. Não existem muitas atividades noturnas, a não ser algumas pequenas lanchonetes e bares.

## abrangência

O comércio e as instituições da área são de abrangência local. Eles servem diretamente às necessidades básicas dos moradores da área, como pequenas mercearias, padarias, cabeleireiros e um pequeno supermercado. Para outras atividades de maior porte e de entretenimento, os moradores ainda se deslocam para as RA's mais próximas como Sobradinho e Brasília.

## gabarito

Na Avenida São Francisco já é possível perceber o processo de verticalização dos edifícios residenciais e comerciais. O PDOT Delimita essa verticalização a 5 pavimentos ou 19,5m de altura. Entretanto essa diferença faz com que, prédios com a mesma quantidade de pavimentos tenham tamanhos diferentes, o que acaba por criar um espaço desordenado.

## bioclimático

Como não existe arborização no percurso podemos perceber o uso de toldos fixos e móveis e marquises que avançam de maneira irregular e sem padrão sobre as calçadas. Os lotes lindeiros que tem 100% de ocupação não possuem cercamentos e, em sua maioria, são geminados, permitindo janelas somente na fachada frontal e posterior dos edifícios.

## estético

A avenida tem ocupação quase que completa, com poucos vazios urbanos. Os edifícios possuem padrões contemporâneos de fachada, com padrões diferentes e sem valor arquitetônico. A maior parte das áreas públicas são mal conservadas ou abandonadas.

## sociológico/topoceptivo

Os espaços são visualmente desagradáveis, entretanto é uma área democrática, por onde todos os moradores circulam e convivem.



Imagem 102 - Verticalização da Avenida São Francisco.



Imagem 103 - Falta de organização de estacionamentos.



Imagem 104 - Falta de acessibilidade universal.



Imagem 105 - Esgoto correndo pela rua.



Imagem 106 - Falta de segurança.



Imagem 107 - Acessibilidade mal projetada.



Imagem 108 - Estacionamento mal projetado e calçada mal cuidada.

## Diretrizes

### curto prazo

As diretrizes de curto prazo visam ordenar o uso e ocupação do solo na via, embelezá-la, recuperar espaços livres e de uso público e proporcionar à população uma área de convívio, aplicar instrumentos urbanísticos para garantir o acesso de todos a esse espaço, indicar um traçado viário e criar um espaço seguro e agradável para o pedestre.

Medidas:



Implantação e uniformização do mobiliário



Implantação de vegetação arbórea



Implantação de ciclovia



Implantação de acessibilidade universal



Implantação e uniformização de calçadas



Organização de redes de infraestrutura urbana



Padronizar pista de rolamento



Criar espaços de convívio



Organizar áreas de estacionamento



padronizar fachadas e letreiros



determinar padrões de uso e ocupação do solo

### médio prazo

As diretrizes de médio prazo buscam definir soluções e intervenções necessárias para criar maior integração entre os espaços existentes (comércio, moradias, instituições e REBIO) com as áreas públicas, melhorar a segurança do pedestre, conectar as vias de circulação, proporcionar espaços agradáveis e de lazer para a população.

Medidas:



Retirar muros dos condomínios



Implantação de via paisagística

### longo prazo

As diretrizes de longo prazo são indicações para a iniciativa privada e tem como intenção valorizar o espaço urbano, diminuir a poluição visual, organizar a área comercial, melhorar a comunicação visual e embelezar a via.

Medidas:

Com base no diagnóstico podemos perceber que a área carece de um planejamento urbano, então o projeto para a Avenida São Francisco surgiu da necessidade de solucionar esse problema. O projeto foi dividido em três partes para facilitar a sua implantação e para que seja possível tentar solucionar os problemas mais imediatos.

De acordo com o PDOT, a população máxima admitida no Grande Colorado é de 28.548 moradores. Atualmente a população é de 10.780 habitantes, o que significa que ela pode crescer até 164% a mais do que a população atual do setor. Esse dado, juntamente com a verticalização dos edifícios da avenida (são permitidos a construção de 5 pavimentos) demonstram o crescente aumento populacional dessa área. Se as medidas de melhoramento urbano não forem implantadas, então problemas como insegurança, segregação, intensificação do trânsito, poluição e desorganização do espaço urbano, se intensificarão ao decorrer do tempo e tomarão proporções maiores.

# 06

## projeto

### trecho tipo 2 - Fase 1

**Trecho atualmente:** Grandes áreas de estacionamento, ausência de calçadas, acessibilidade e ciclovia, Pista de rolamento com variação de tamanho



Mapa 32 - Trecho tipo 2 atualmente

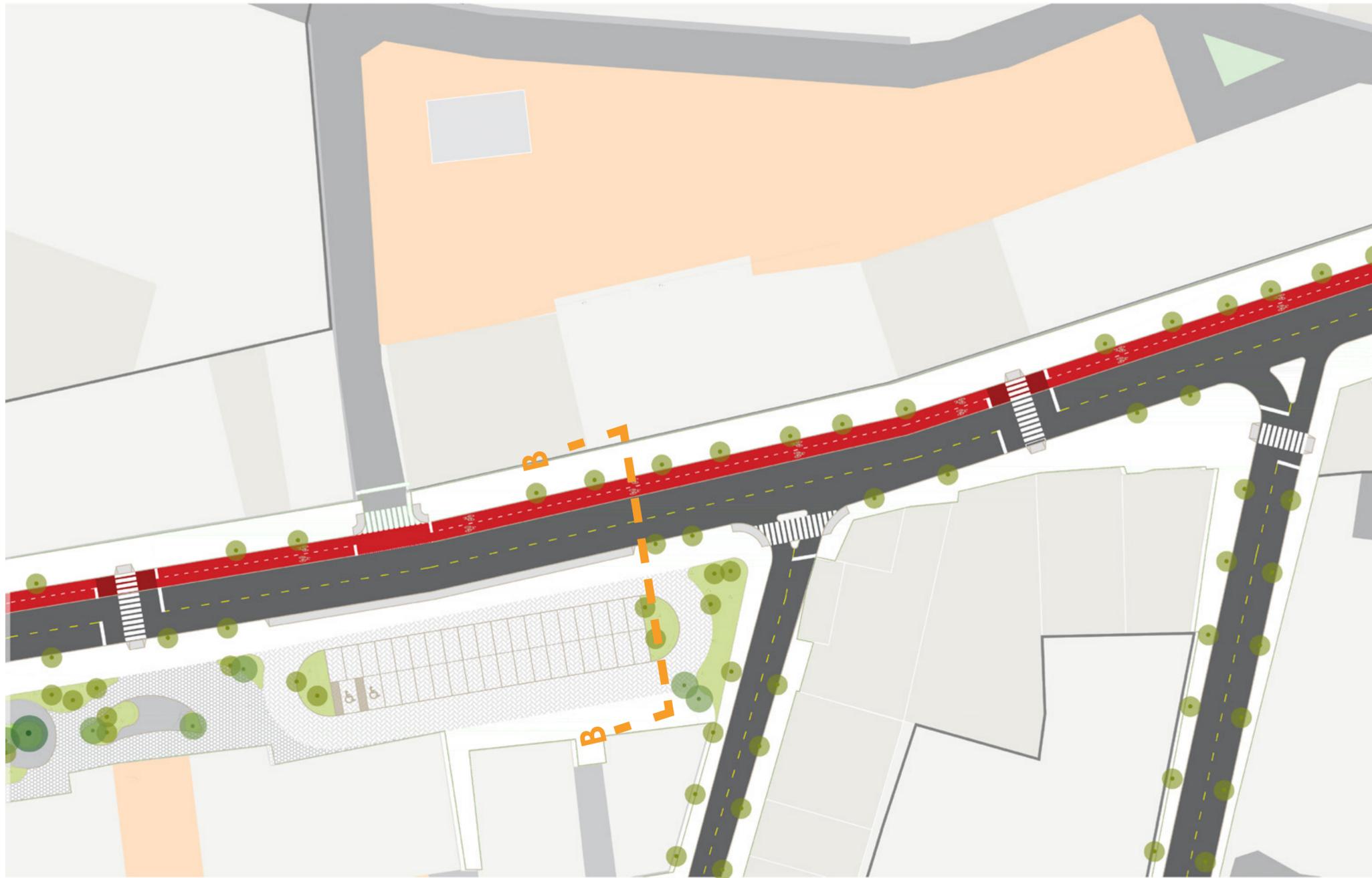
- grama
- asfalto
- meio-fio
- concreto
- terra

**Trecho construir e demolir com proposta de curto prazo:** Intervenção somente na parte pública; Redesenho viário.



Mapa 33 - Trecho tipo 2 construir e demolir: curto prazo

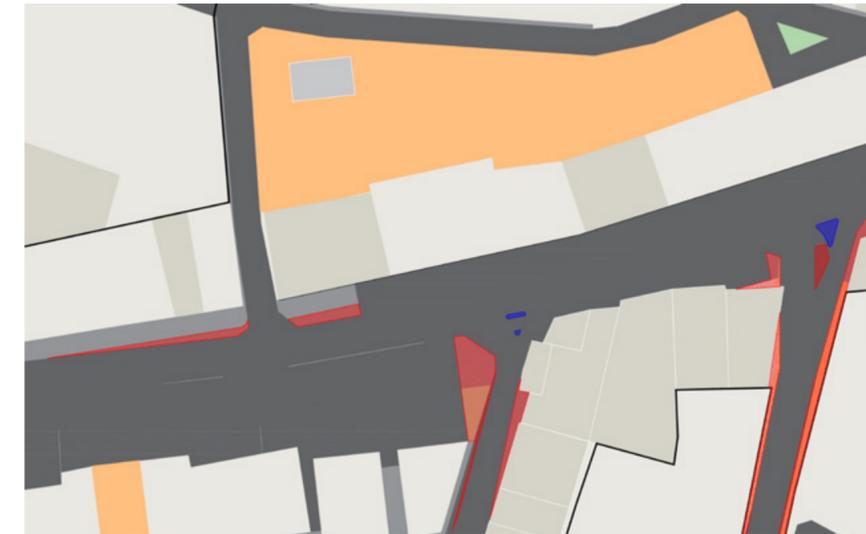
- construir
- demolir



Mapa 34 - Trecho tipo 2 proposta de curto prazo

## trecho tipo 2 - Fase 2

**Trecho construir e demolir com proposta de curto prazo:** Intervenção somente na parte pública; Redesenho viário.



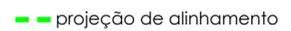
Mapa 33 - Trecho tipo 2 construir e demolir: curto prazo

 construir  
 demolir

**Trecho construir e demolir com proposta de médio prazo:** Intervenção na parte pública e interface entre público e privado: retirada de muros e alinhamento das fachadas.



Mapa 35 - Trecho tipo 2 construir e demolir: médio prazo

 construir  
 demolir  
 projeção de alinhamento



Mapa 36 - Trecho tipo 2 proposta de médio prazo

Escala 1/500

- Ciclovia
- Arborização
- Criação de praça
- Diferenciação de piso
- Acessibilidade universal
- Organização de estacionamentos
- Padronização da pista de rolamento
- Implantação e padronização das calçadas
- Integração dos condomínios ao sistema viário

CA	calçada
FMA	faixa de mobiliário urbano e arborização
PR	pista de rolamento
CV	ciclovia
RB	reserva biológica
EST	estacionamento

antes

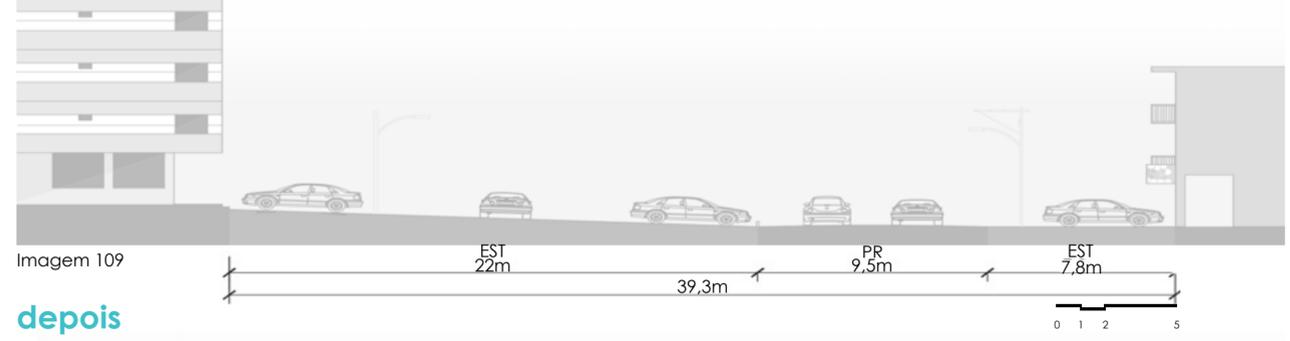


Imagem 109

depois

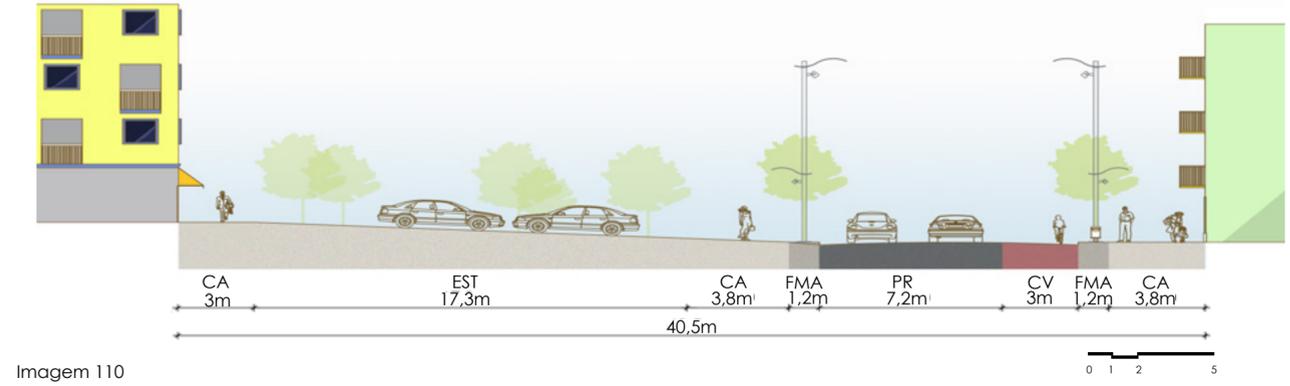


Imagem 110

Imagem 109 e 110 - Corte viário atual BB e proposto BB

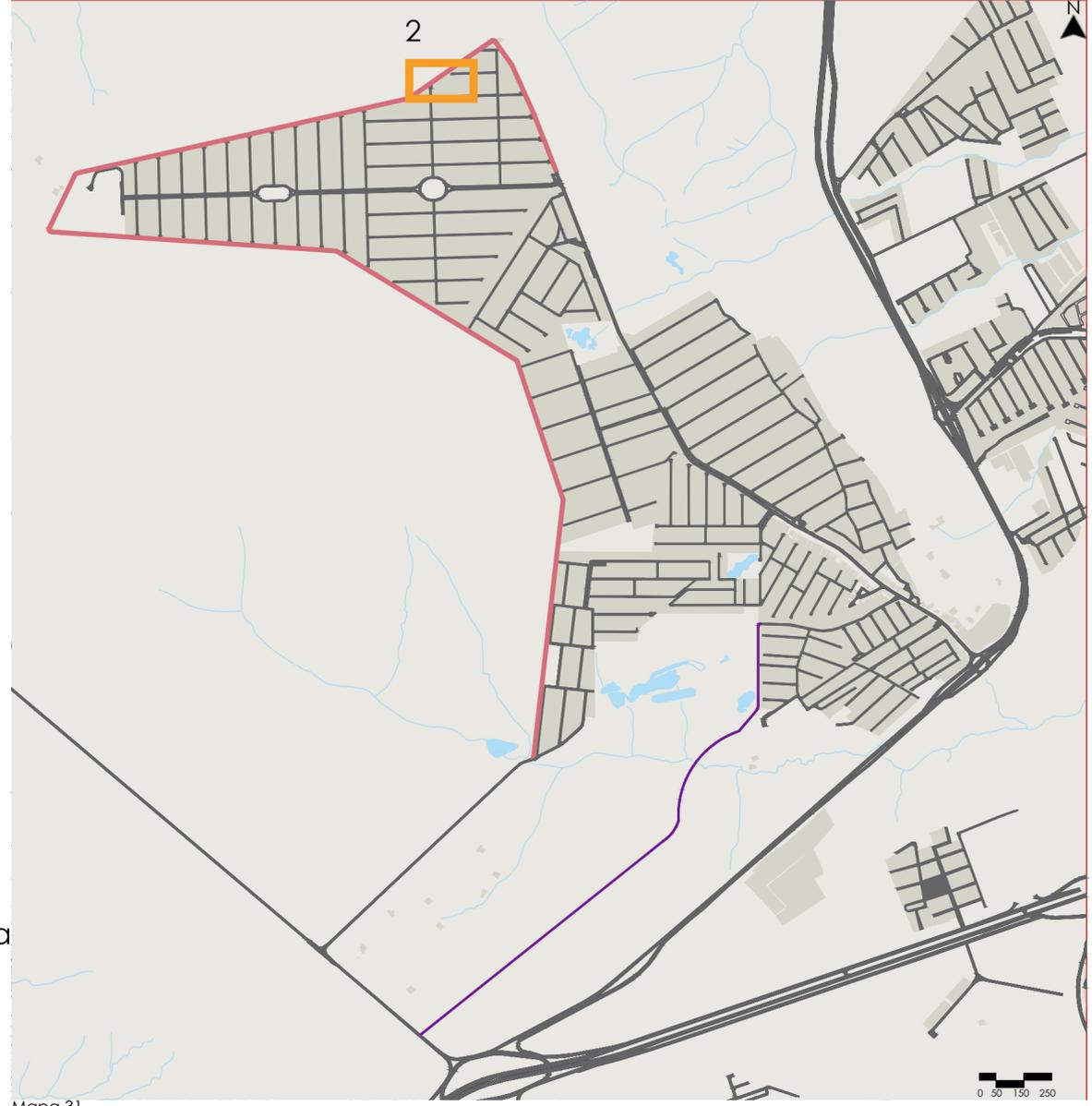


Imagem 111 - Piso intertravado de concreto utilizado nos estacionamentos para demarcá-los e para facilitar a absorção de água. Fonte: <http://abnt.org.br/>



Imagem 112 - Trecho tipo 2 atualmente. Maior parte dele é ocupado por estacionamentos

# novas vias



Legenda

- Via Paisagística
- Via de circulação (proposta no DIUR - 2014)
- Trecho Via paisagística

Mapa 31  
Mapa 31 - Mapa de novas vias.



Mapa 37 - Via paisagística

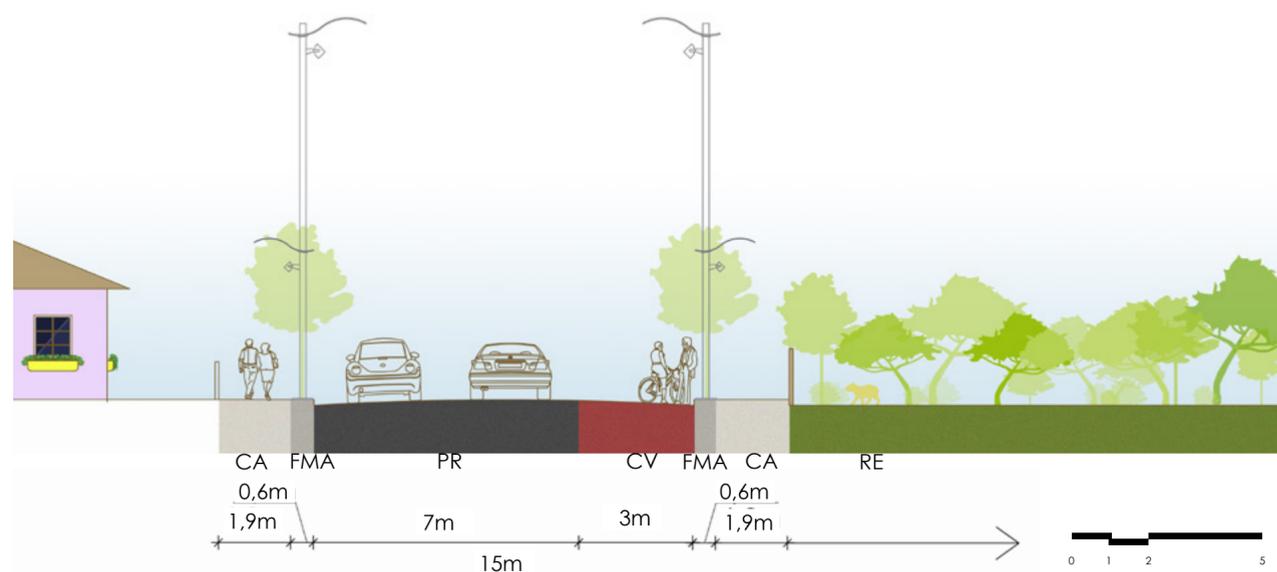


Imagem 113 - Corte viário da nova via Paisagística HH

A atual legislação brasileira define a Reserva Biológica da Contagem como área de conservação integral, o que significa que não pode sofrer interferência humana direta ou nenhuma modificação ambiental, que não seja medidas de recuperação do seu ecossistema. Portanto essa proposta de via paisagística, atualmente, não seria possível, mas ela tem

como objetivo mostrar as vantagens dessa solução: ser uma rota alternativa de trânsito, mas principalmente se tornar um instrumento de desenvolvimento sustentável, devido a sua importante biodiversidade e recursos naturais, podendo ainda ser um espaço de lazer.



Imagem 114 - Utilização de uma cerca entre a via e a Reserva Biológica para evitar acidentes com animais. Fonte: <http://www.nbcnews.com/>



Imagem 115 - Atual trecho da Reserva Biológica. Já existem um caminho de terra de 4m utilizado para a passagem de carros. A vegetação arbórea é escassa. Fonte: <http://siturb.segeth.df.gov.br/>

## trecho 2



Imagem 116 - Nova praça do trecho 2 da Avenida São Francisco



Imagem 117 - Nova proposta do trecho 2 da Avenida São Francisco

## via paisagística

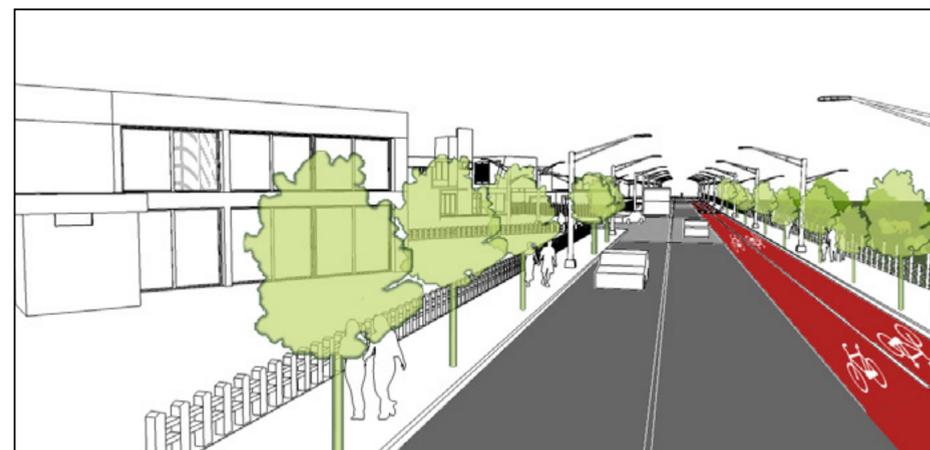


Imagem 118 - Via paisagística



Imagem 119 - Abertura de muros para a via paisagística

AKISHINO, P. **Um processo Sintetizado para Planejamento de Transportes Urbanos**. São Paulo, 2002. 195 p.

CABRAL, L. **A rua no imaginário social**. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (60). Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-60.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2016

CUTLER, Laurence Stephan; CUTLER, Sherril Stephens. **Recycling cities for people: The urban design process**. 2. ed. New York: Van Nostrand Reinhold, 1982. 296 p.

GDF. **Diretrizes Urbanísticas: Região de Sobradinho e Grande Colorado**. GDF. 2014.

GDF. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal**. GDF. Brasília. 2009.

GDF. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno**. GDF. Brasília. 2010.

GDF. **Pesquisa Distrital por amostra de domicílios**. GDF. BRASÍLIA. 2015.

GEHL, J. **Cities for people**. Melbourne Town Hall: Cidade de Melbourne, 2 maio. 2011. Palestra ministrada para a população de Melbourne.

Gehl, J. **Cities for people**. Washington, DC: Island Press, 2010.

GESP – **Desenho universal Habitação de interesse social**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo.

GONDIM, M. **A travessia no tempo: homens e veículos, da mitologia aos tempos modernos**. Doutor—[s.l.] Universidade de Brasília, 2014.

INR - Instituto nacional para a reabilitação. **Acessibilidade - Desenho universal - INR**. Disponível em: <<http://www.inr.pt/content/1/5/desenho-universal>>. Acesso em: 19 maio. 2016.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO; EMBARQ. **Vida y muerte de las autopistas urbanas**. México, 2012. Disponível em: <<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Vida-y-muerte-de-las-autopistas-urbanas.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

ITE - INTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS. Fact Sheet 6 - **Designing Avenues and Streets in Residential Areas**. Jan, 2000. Disponível em: <<http://library.ite.org/pub/e1cfdc96-2354-d714-5167-79f3d6719128>>. Acesso em: 22 abr. 2016.

JACOBS, J. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Vintage Books, 1961.

NASCIMENTO, S. **Acessibilidade e Desenho Universal Conceitos, Tendências e Desafios**. Disponível em: <[http://www.confrea.org.br/media/palestra\\_acessibilidade\\_sergiopaulodasilveira.pdf](http://www.confrea.org.br/media/palestra_acessibilidade_sergiopaulodasilveira.pdf)>. Acesso em: 19 maio. 2016.

OLIVEIRA, A. **Crônicas absolvidas**. Ribeirão Preto: Migalhas, 2013.

LARANJEIRA, Nina Paula Ferreira; MOURÃO, Lais. **Conflito socioambiental no setor habitacional Grande Colorado, APA de Cafurinda, DF**. In: THEODORO, S. Mediação de conflitos socioambientais. Rio de Janeiro: Garamond, 2005. p. 220

SAMPAIO, Danusa Teodoro. **Sustentabilidade Urbana: Conceitos e Controvérsias**. In: **V Encontro Nacional e III Econtro Latino-Americano sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis**. Anais. Recife, 28-30 Outubro 2009. Disponível em: <[http://www.iau.usp.br/pesquisa/grupos/habis/biblioteca/digital/artigos/sustentabilidade/Artigo\\_ELECS2009\\_Sustentabilidade%20Urbana\\_conceitos%20e%20controversas\\_Sampaio.pdf](http://www.iau.usp.br/pesquisa/grupos/habis/biblioteca/digital/artigos/sustentabilidade/Artigo_ELECS2009_Sustentabilidade%20Urbana_conceitos%20e%20controversas_Sampaio.pdf)>. Acesso em: 30 mar 2016

VELASCO, Diego. **Boulevards and Parkways**. Open Space Seattle 2100, 1-6, City of Seattle, WA: 2002. Disponível em: <[http://nacto.org/docs/usdg/boulevards\\_parkways\\_velasco.pdf](http://nacto.org/docs/usdg/boulevards_parkways_velasco.pdf)>. Acesso em: 15 mar. 2016.

YÁZIGI, E. **O Mundo das Calçadas**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000.