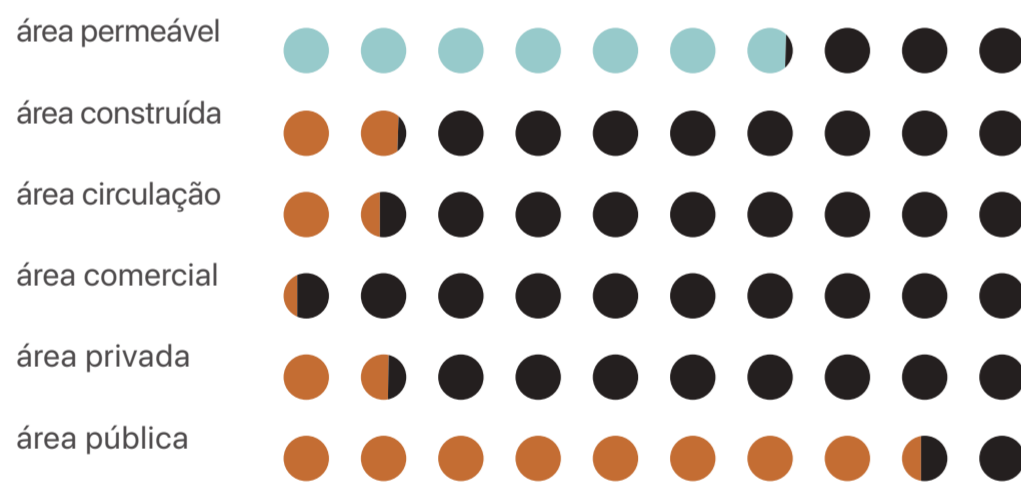




COMPLEXO JATOBA

O projeto integrado de arquitetura e urbanismo **Complexo Jatobá** é fruto de uma reestruturação urbana possibilitada a partir da união de propostas complementares de diferentes temáticas e matrizes. Tem como objetivo principal articular a Linha 2, proposta de ampliação do eixo ferroviário prevista no PDDI, com a trama de mobilidade metropolitana. Após o estudo dos modais de transporte, a proposta do projeto é apoiada pela utilização das linhas de Veículos Leve Sobre Trilhos (VLTs), assim o Complexo se torna o nó conector entre os VLTs que estão localizados sob a Linha 2 e o Anel Rodoviário.



00 | hipóteses

Visando a identificação das dinâmicas urbanas da área de estudo, foi realizado uma leitura técnica e integrada do entorno em uma análise multiescalar. Assim, pôde-se levantar hipóteses sobre como o urbano irá se desempenhar a partir das novas proposições projetuais, elevando as potencialidades de conexão em diferentes grandezas.

hipótese macro

Para facilitar o acesso entre as municipalidades da região metropolitana e a capital Belo Horizonte, pólo de serviços, equipamentos urbanos e lazer, aderiu-se uma rede de modais intencionados. Observa-se a implementação dos projetos de desvio do fluxo de cargas - FerroAnel e RodoAnel, que possibilitam a liberação do Anel Rodoviário para a incorporação de um eixo ferroviário leve (VLT), bem como na Linha 2. Para melhor atender os deslocamentos pendulares, amplia-se o corredor rodoviário (BRT) de Contagem até a regional Barreiro e, também é inserido o projeto de metrô subterrâneo na região Centro-Sul, interligado pela implantação de um corredor BRT na MGO40. Ainda nesse sentido, é ampliado a Linha 1 do metrô para regional do Barreiro até a cidade de Ibituripe. Além disso, objetivando a promoção do turismo verde, é criada uma linha

Pensando nas diferentes escalas de impacto, apresenta-se as principais proposições que o projeto pretende alcançar em cada eixo temático.

I CRESCIMENTO URBANO



Potencialização das relações e fluxos metropolitanos, que podem formentar o aparecimento de novas centralidades e, conseqüentemente, o crescimento econômico da região.

I MOBILIDADE URBANA



Maior eficiência dos deslocamentos regionais e micro através da formulação de ligações intermodais e da expansão de linhas.

I PAISAGEM E AMBIENTE

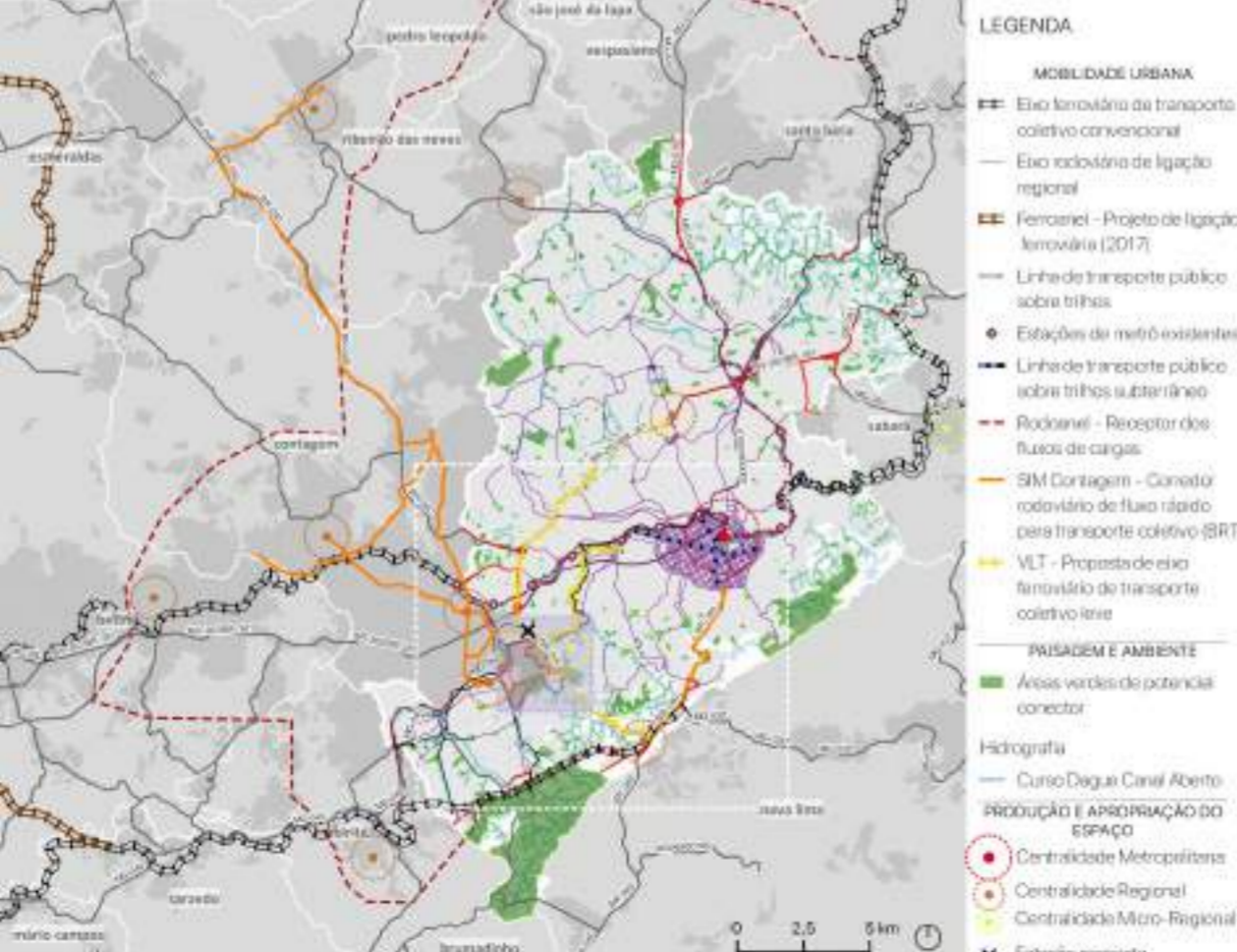


Ampliação da trama verde através da criação de zonas pa-1 e parques lineares

I PROD. E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO



Melhoria da situação de moradia da população vulnerável, através da inserção de programas de habitação de interesse social e criação de espaços de lazer propostos pelo projeto arquitetônico implantado.



hipótese meso

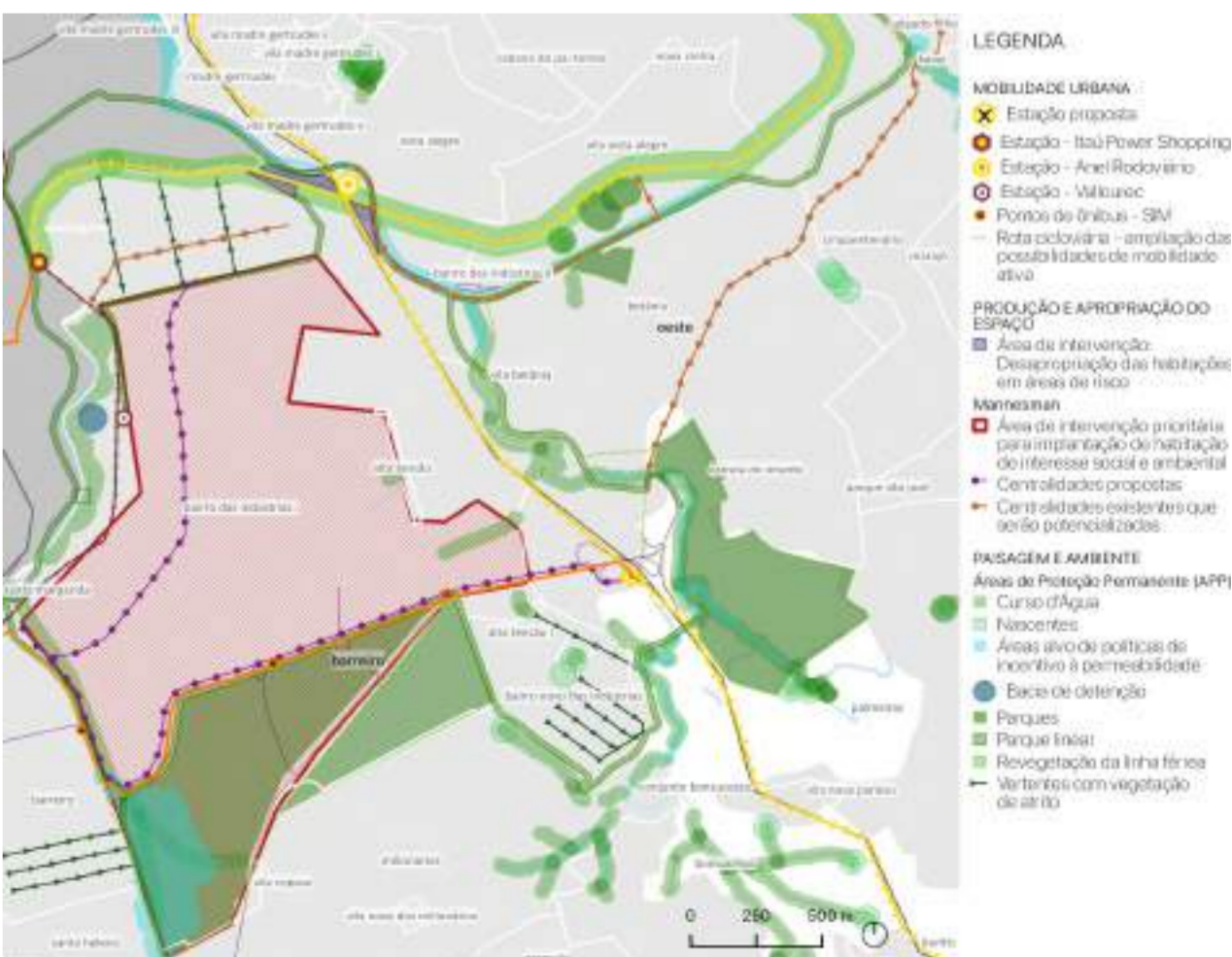
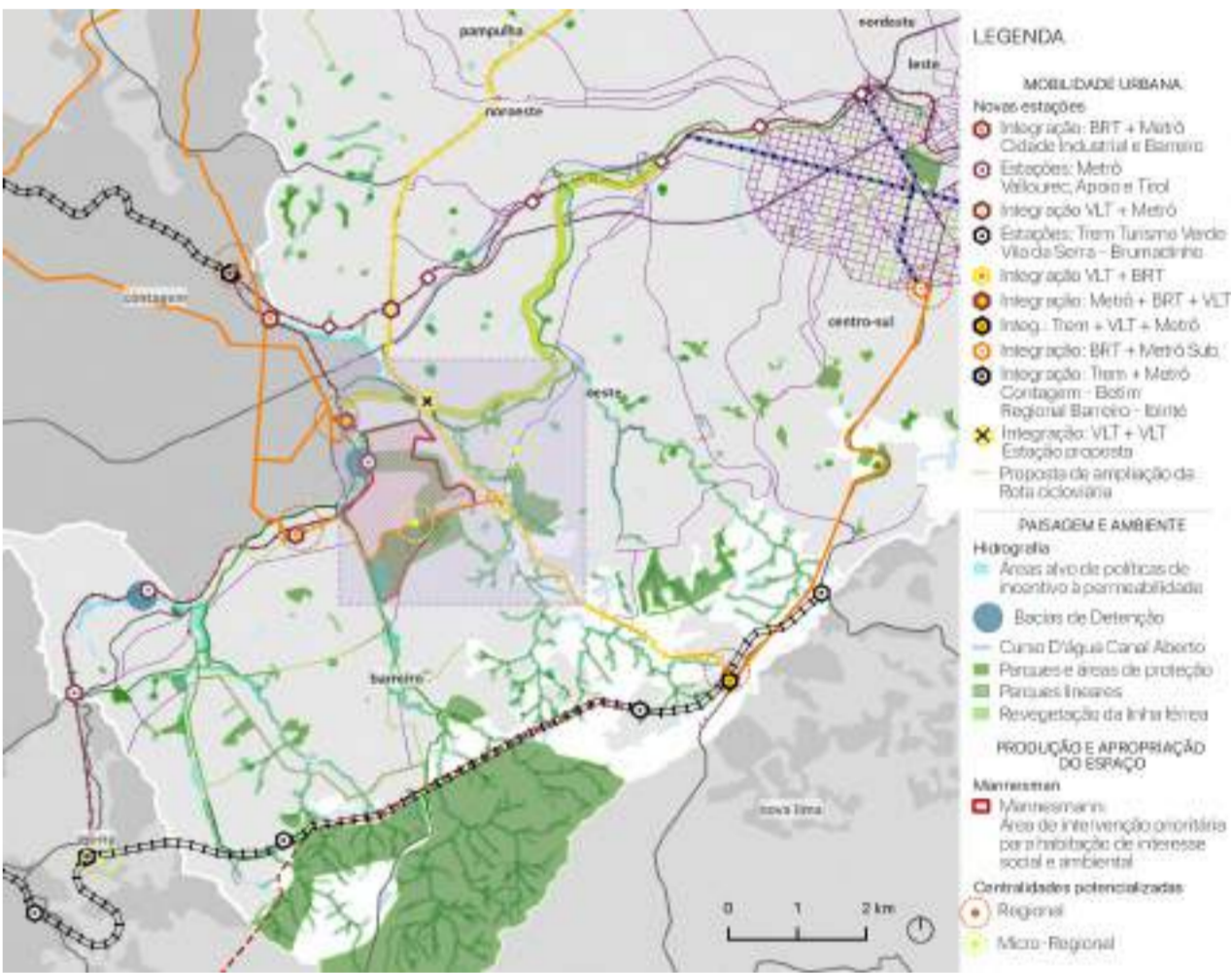
Na escala meso, o enfoque se dá para as estratégias de cunho ambiental e mobilidade regional, inseridas entre as localidades Centro-Sul, Oeste e Barreiro e a interface com a cidade de Contagem. A partir das interpolações dos eixos viários, criam-se nós articuladores de 2 ou até 3 modais distintos que possibilitam mais facilidade no deslocamento. No eixo da mobilidade ativa, promove-se a continuidade e ampliação das ciclovias, que juntamente dos parques lineares propostos, seguem até a Serra do Rola Moça, produzindo, assim, uma conectividade de locomobilidade e rede verde em todos os eixos de orientação. No âmbito das estratégias ambientais, tem-se além de um programa de recuperação da drenagem de águas urbanas, a partir da implantação de bacias de retenção nas áreas inundáveis, a criação de parques na região da Mannesmann, que atualmente se articula como elemento de barreira para a transição de espécies.

hipótese micro

Por fim, em uma escala aproximada, a proposta intenciona a conexão das comunidades do entorno, por meio da implantação de um modal leve no eixo existente. Portanto, com a utilização dos Veículos Leves Sobre Trilhos, os eixos de mobilidade que antes atuavam como entraves na comunicação entre vizinhanças, possibilitam usos de permanência e lazer na superfície da linha, que atuarão como ponto de encontro da população do entorno.

Ademais, para que a proposta seja viabilizada, faz-se necessário uma intervenção na área da Mannesmann, que será utilizada como área passível de implantação de habitações de interesse social, como forma de cumprimento com as desapropriações realizadas das moradias em situação de risco e, também como área de intervenção ambiental já mencionado anteriormente.

Em relação aos impactos de todas essas transformações no crescimento urbano da região, entende-se que as centralidades existentes serão potencializadas e 2 outras terão mais incentivos para sua ocorrência, sendo elas a Av. Dep. Álvaro Antônio, na qual passará o BRT de Contagem, e outra via dentro da Mannesmann que se tornará pública. Dentro da temática de estratégias de sociambientais, demarca-se as vias que conterão os elementos de Vegetação de Chuva, para que promovam o retardamento do fluxo das águas pluviais em direção ao fundo do vale, mitigando os impactos ambientais nesses espaços.

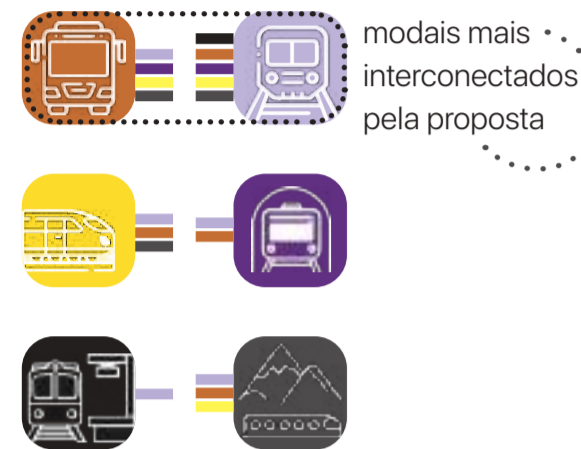


01 | planos de mobilidade

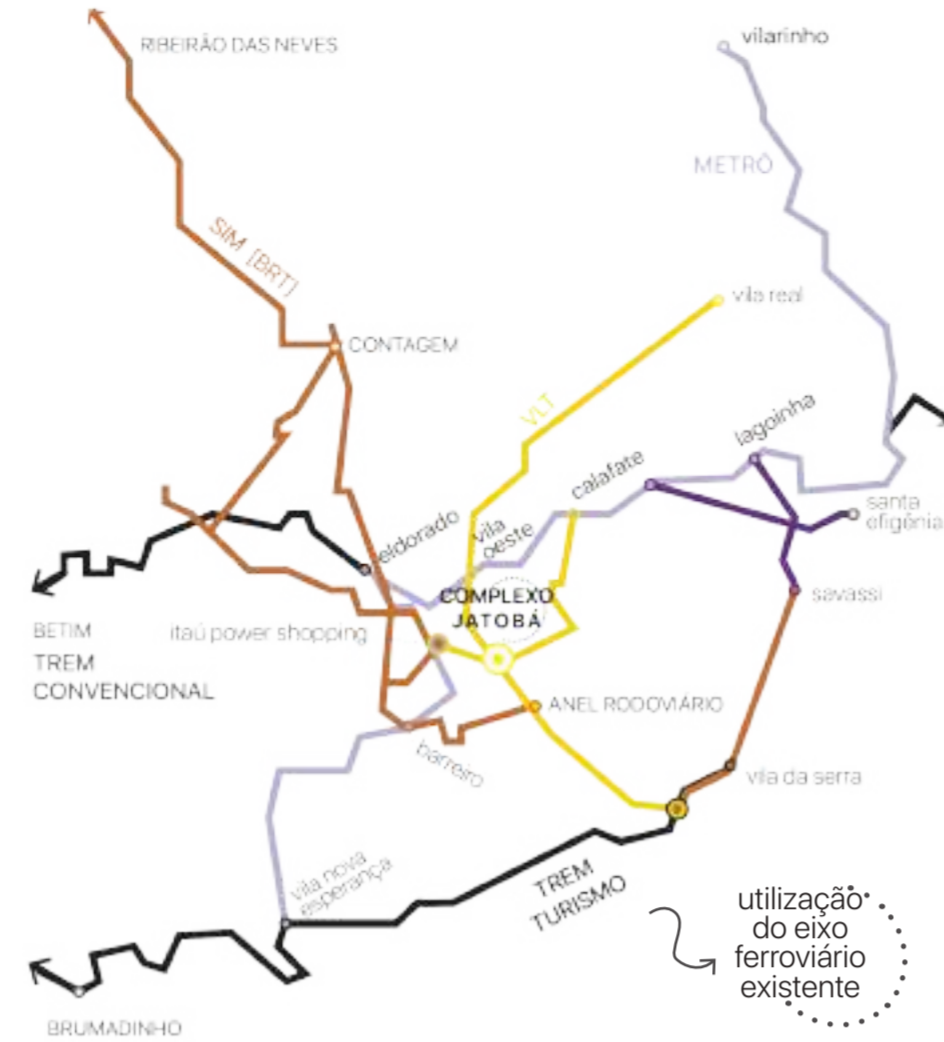
Para estruturar os novos modais implantados e melhorar a integração dos espaços urbanos da região, desenvolveu-se um Plano de Mobilidade, visando tanto a mobilidade ativa, que impacta diretamente os pedestres e ciclistas numa escala mais local, quanto a passiva, que gera repercussões em uma escala mais ampliada.

plano de mobilidade passiva

A fim de melhorar o fluxo de transportes entre bairros e demais regiões, implantou-se como cerne da proposta as **múltiplas conexões intermodais**.



DADOS QUANTITATIVOS:
AMPLIAÇÃO DAS LINHAS EXISTENTES:
 BRT **14.5 km**
 METRÔ **13.2 km**
INSERÇÃO DAS NOVAS LINHAS:
 METRÔ SUB. **8.4 km**
 VLT - Anel Rodoviário **18.5 km**

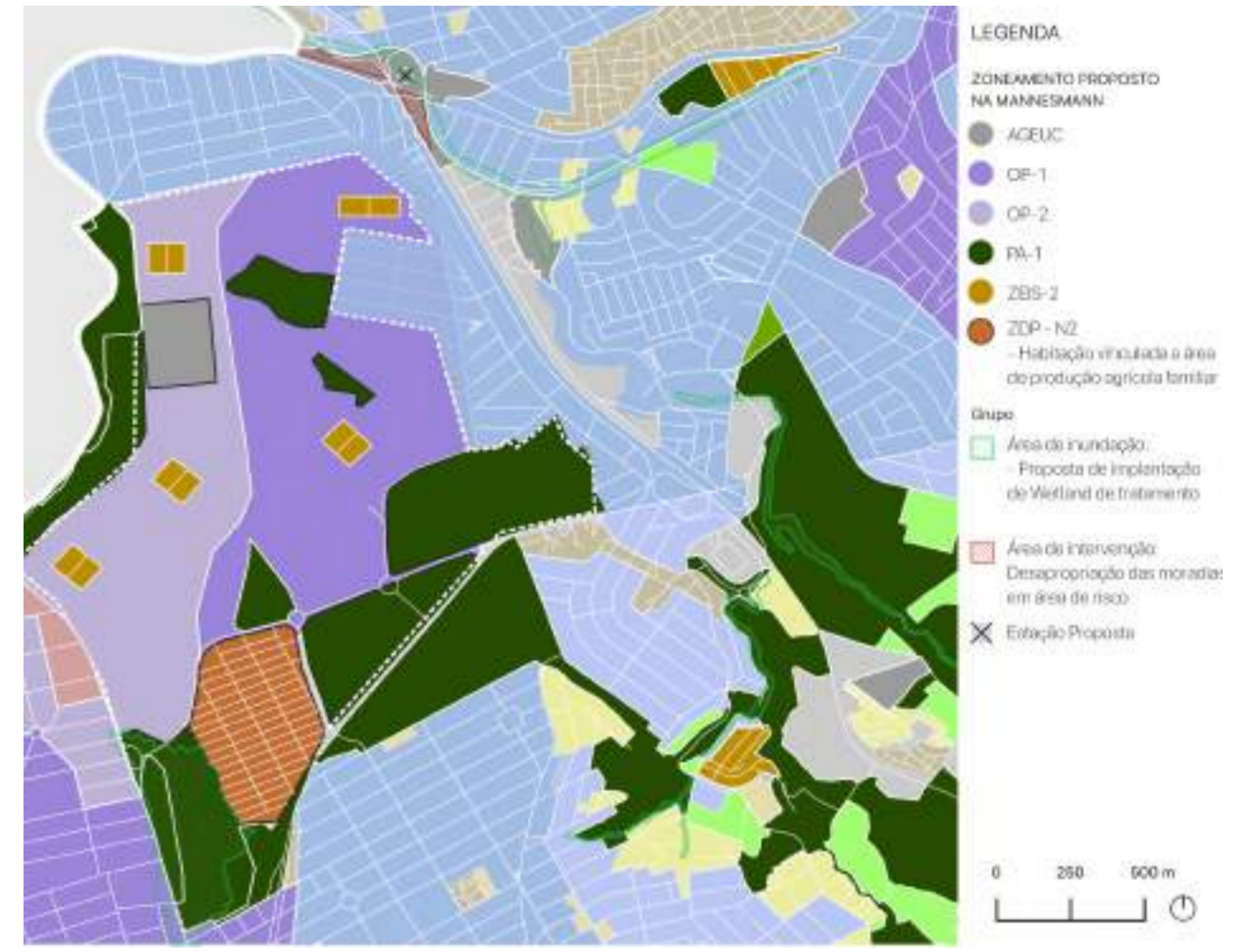


02 | instrumentos urbanísticos

Com o intuito de amparar as transformações que serão geradas com o impacto do projeto proposto, configura-se um novo zoneamento na região onde está localizada a Mannesmann, além de outros instrumentos que visam assegurar a população, em especial de baixa renda, que irá usufruir dessa localidade.

Para isso, é considerado a prolongação do fluxo de comércios que partem da regional Barreiro, respaldados pela continuação do zoneamento OP-2, até o limite próximo da centralidade consolidada do bairro das Indústrias I - Rua Presidente Costa e Silva. Com o tecido urbano sendo irrigado por novos usos e serviços, o projeto tem como prioridade **contemplar a permanência e subsistência da população de menor poder aquisitivo**, que ao longo do tempo, poderiam ser repelidas do território com as transformações geradas pela implantação da nova estação.

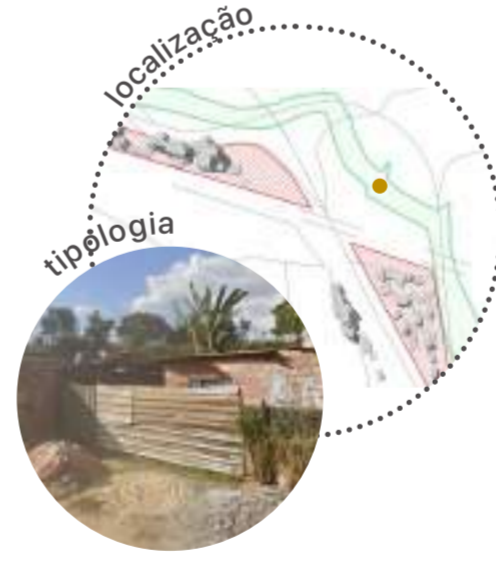
A fim de **garantir o direito à moradia através de programas de habitação de interesse social**, foram criadas, não somente, ZEIS-2 diluídas pelo território, como também o novo zoneamento ZDP- N2, que além de prever o programa de habitação de interesse social, está atrelada ao incentivo à agricultura familiar, que proporciona geração de renda e segurança alimentar, impactando numa melhora da qualidade de vida dessa população.



Apesar do grande adensamento gerado decorrente das novas proposições, destina-se uma grande área para proteção ambiental, demarcada pela presença de topos de morro, proximidade com recurso hídrico e áreas de proteção permanente, que estabelece assim uma continuidade com a trama verde e um **modelo de urbanização sustentável**.

PARAMÊTROS URBANÍSTICOS

	ageuc	op - 1	op - 2	pa - 1	zeis 2	zdp n2	NOVO
Ca _{bas}	1,0	1,0	1,0	0,05	1,0	0,3	
Ca _{max}	4,0	2,0	3,5	0,3	-	1,0	
QT _{m²/un}	-	30	17	2.500	-	200	
TX Permeab. mínima (%)	-	20	20	95	30	85	



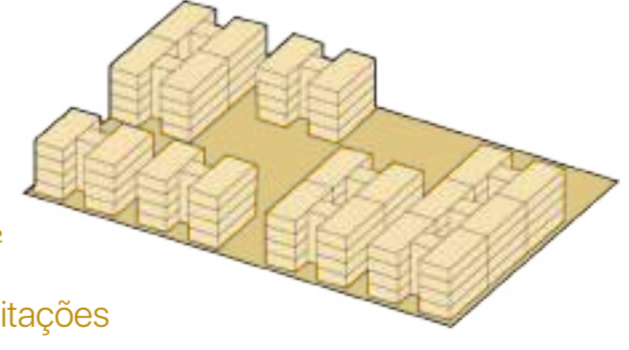
DESAPROPRIAÇÕES:

130 unidades

NOVAS HAB. AO TODO:

65.000m²

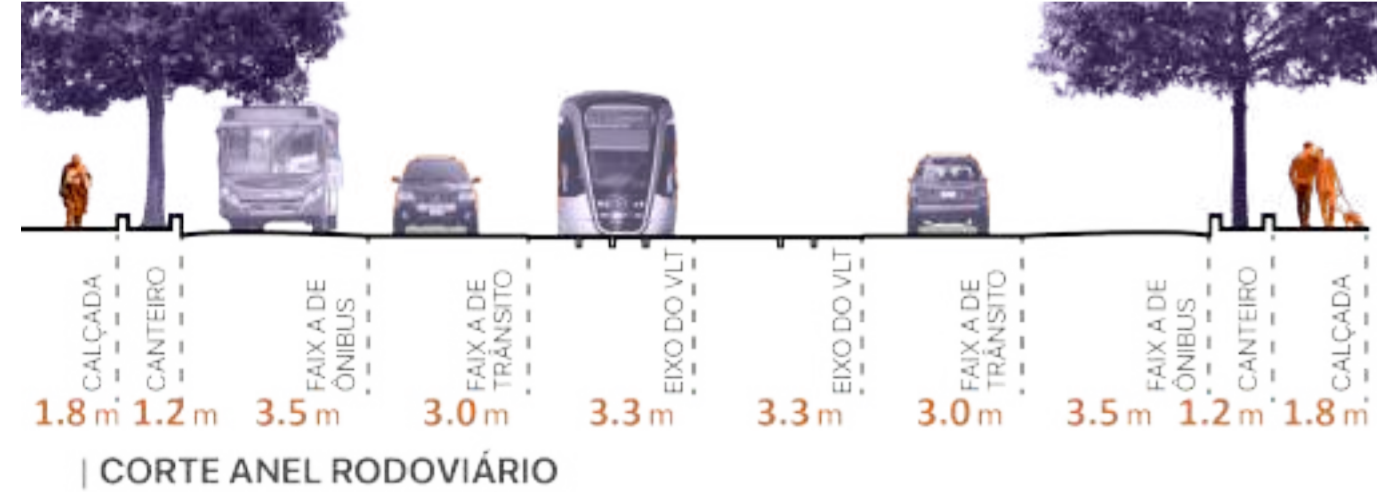
1.400 habitações



plano de mobilidade ativa

O Plano de Mobilidade Ativa prevê medidas distintas, porém complementares para pedestres e ciclistas presentes nas comunidades da região e entorno. Para os pedestres, prevê-se a implementação de mobiliários urbanos, a devida melhoria da iluminação pública e da pavimentação das calçadas. Para os ciclistas, propõe-se a criação de novas ciclovias, bicicletários e paraciclos, juntamente com a ampliação e melhoria dos já existentes. Por fim, é necessário, também, uma **redefinição das vias estruturantes**, que por sua vez acarretam uma mudança no desenho das calçadas e melhoria da qualidade da caminhabilidade dos trechos.

De toda forma, tem-se a criação de parques lineares, contidos no redesenho desses eixos que, mas não somente, melhoram a qualidade do percurso para os transeuntes. Por fim, cria-se uma abertura de via entre a Rua Pátio da Estação e Prof. Milton Francisco, utilizando-se do instrumento de desapropriação das moradias residentes ali, o eixo criado objetiva a conexão livre com o elemento articulador das vizinhanças e parque da ferrovia.



sistema agroeconômico familiar

Como mencionado anteriormente, uma porção do loteamento será destinada para a implantação de habitação atrelada a produção de alimento, nesse sentido, a chamada **Zona de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 02** foi o instrumento de escolha para sustentar esse novo uso no local. O projeto comunitário de geração de renda e sistema alimentar de subsistência sustentável é pensado para **combater a vulnerabilidade social da população** do entorno e, visa a transmissão das práticas e saberes presentes no território.

GERAÇÃO DE RENDA E MORADIA:
65 famílias PARA CADA NÚCLEO FAMILIAR:
aprox. 3.500 m²

adensamento

A partir da implantação da Estação Vallourec no trecho ampliado da linha 01 de metrô, possibilita-se o fortalecimento dessa região enquanto uma centralidade local. Essa centralidade poderá ser ampliada com a continuidade da concentração comercial da regional Barreiro, através do zoneamento **OP-2** e pelo ampliado da linha de BRT do SIM - Contagem, que deslocará fluxos regionais para essa região. Possibilitado pelas novas conexões micro e regionais, o território contará com um adensamento expressivo que gerará renda, multiplicidade de serviços e urbanidade para a população.

habitações de interesse social

De forma a garantir a segurança das famílias em situação de risco às margens do Anel Rodoviário, cativas do fluxo intenso de cargas pesadas e áreas de alagamento, faz-se uso do instrumento de desapropriação e realocação dessa população e, ao todo, estima-se a retirada de aproximadamente 130 moradias irregulares. Para minorar os impactos dessa remoção, a restituição será feita na área da Mannesmann, que garante além de proximidade com a antiga habitação, suporte para acesso a novas centralidades a partir dos programas implementados.

Além disso, através das **ZEIS-2** vinculadas ao plano de habitação de interesse social, foram delimitados módulos de conjuntos habitacionais referenciados por um projeto de 6.500m² com 140 unidades habitacionais cada. Assim, esses módulos que serão distribuídos pelo novo loteamento, visam a possibilidade de adicionar mais de 1.400 novas moradias de interesse social.

wetland de tratamento

Wetland é um ecossistema natural que permanece inundado e pode ser utilizado pela sua característica de **filtração física e biológica**, que através de um sistema de tratamento, produz efluentes totalmente clarificados. Pensando nisso, propõe-se a implantação de um sistema de tratamento de água na área de inundação adjacente a **ZDP - N2**, intencionando que a água tratada seja **reutilizada na irrigação do sistema agroeconômico** adjacente. Assim, cria-se um **sistema sustentável circular** no território.

03 | A proposta

O projeto arquitetônico se localiza entre o Anel Rodoviário e a Avenida Tereza Cristina. Denominado Complexo Jatobá, em decorrência das múltiplas espacialidades criadas não somente no terreno, mas que expandem-se pelo bairro. De forma a localizar a estrutura e todos os integrantes que configuram a síntese orquestrada, tem-se o mapa-chave a seguir:



ativar o anel rodoviário
Busca a criação de espaços públicos para retomada dos vínculos comunitários.

1. A galeria
2. O terreno frontal
 - 2.1. Playground
 - 2.2. Fonte
3. A praça do bairro

as estações
Nós de articulação do modal VLT.

1. Estação Anel Rodoviário
2. Estação Vista Alegre

elementos-chave
Instalações que estruturam o projeto.

1. Rampa de acesso + UAI
2. Rampa helicoidal + Comércio
3. Parque linear da ferrovia

equipamentos urbanos e complementares

1. Pontos de ônibus - Tereza Cristina
2. Ciclovia
3. Atividade comercial (Nível + 3.00)
4. Quiosques

medidas socioambientais

1. Trilha na mata e inserção de leito
2. Regeneração das encostas
3. Abertura de via para facilidade de acesso ao parque - praça.
4. Quiosques

árvore em extinção que nomeia o complexo

03 | ativar o anel rodoviário

Como plano de reestruturação urbana, o Complexo projeta uma série de respiros verdes e áreas de lazer de uso público com o potencial de conectar a comunidade local. Assim, ativar o anel rodoviário é possibilitar outros usos de permanência e bem viver em seus espaços, para além do caráter de trânsito rápido presente na via. Além da revegetação do eixo ferroviário que perpassa todo o terreno de implantação do programa de modo aéreo, outros 03 ambientes são elaborados, ao nível do solo, para ampliar a trama de usos do território: a galeria, o terreno e a praça.

| A galeria disposta no nível (+3.00) tem a qualidade de ligar a Av. Tereza Cristina com o Anel Rodoviário, possibilitando fruição, para mais do que caminhabilidade, a partir dos usos comerciais, lazer e serviços sociais com a adição de uma Unidade de Atendimento Integrado (UAI). Entende-se que as porções inferiores dos viadutos são territorialidades marcadas pela marginalização e, servem como espaços de manifestação dos grupos igualmente marginalizados. Pensando nisso, propõe-se espaços abertos para potenciais expressões artísticas e a permanência.

| No terreno frontal a dinâmica é alterada, na qual as possibilidades de caminhabilidade são ampliadas e o usufruto da ambientação criada vem da conexão com a terra e a prática de esportes leves através da implantação de pistas de caminhada e ciclovias. A alta taxa de permeabilidade do complexo visa a drenagem do solo, que é atravessado por uma mancha de ocorrência de inundação.

| A praça do bairro das Indústrias I é um elemento articulador da população do entorno, que possibilita encontros entre os moradores da vizinhança e um convite para caminhar pelo parque do eixo ferroviário, com uma parada de ônibus no limite do lote que indica um fluxo de pedestres transversal ao longo do terreno até o parque. Assim, o elemento possibilita novos usos de lazer que alimentam a trama criada pelo Complexo.

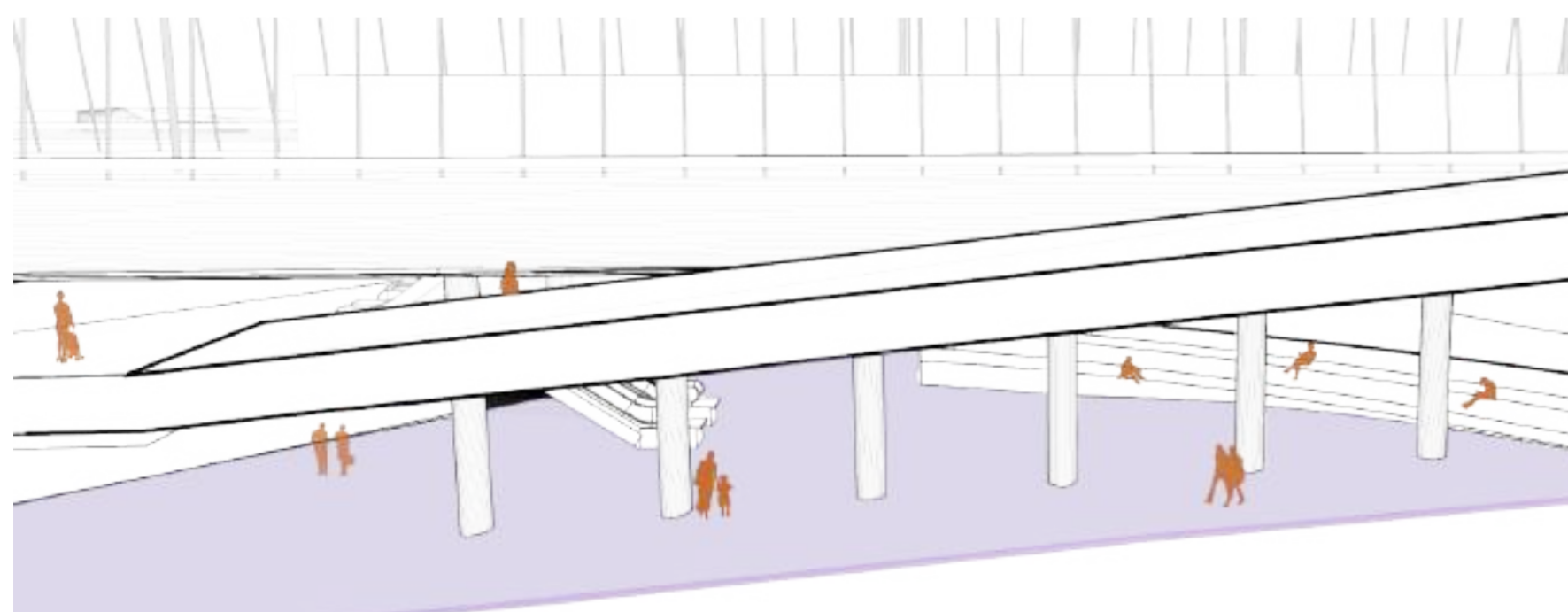
CAMINHAR
DESCANSAR

início do
escalonamento

+ terreno frontal (+ 3,00) |

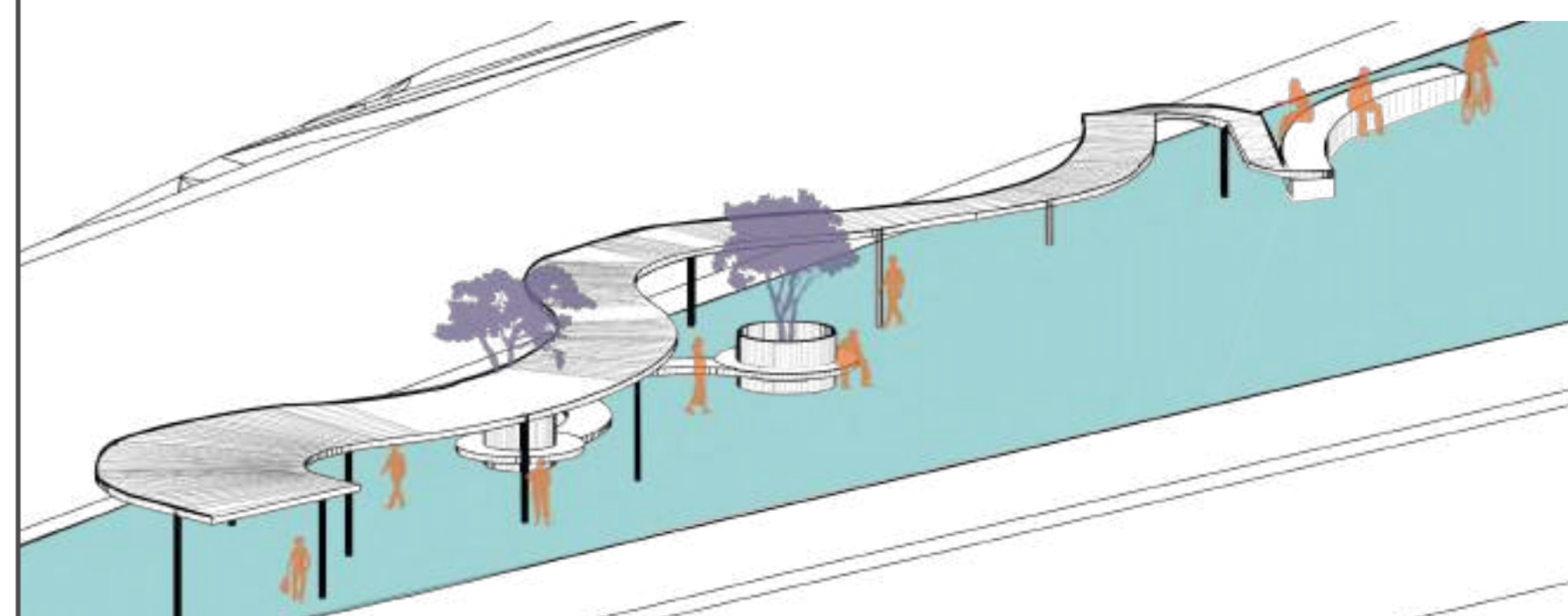


+ galeria (+ 3,00)



ATENDER
EXPERIENCIAR

CONECTAR
DIVERTIR



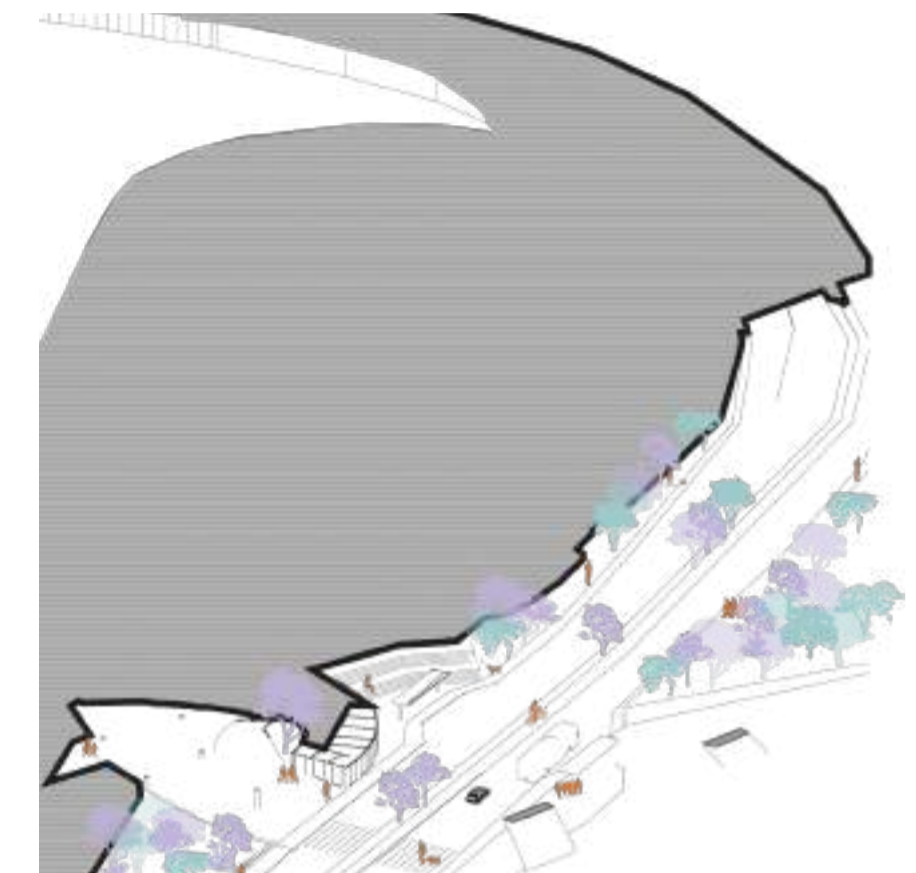
+ praça do bairro (+ 15,00) |

04 | desníveis e acessos do projeto

I ACESSO TEREZA CRISTINA (0)

O projeto convida a entrada do usuário por meio de um piso levemente inclinado, nessa trajetória ele encontra espaços reservados para a fachada ativa de pequenos comércios, que atendem, também, ao ponto de ônibus adjacente.

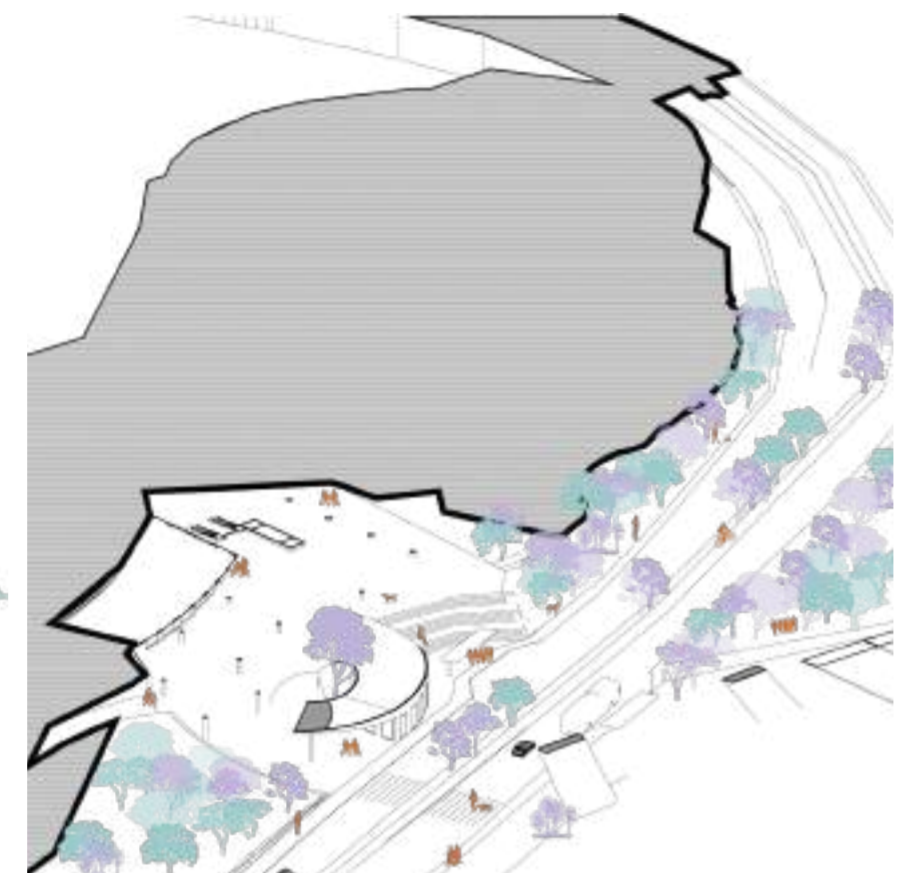
Como segunda alternativa de acesso, pensou-se em uma escadaria que funciona como arquibancada, direcionado ao parque linear implantado na Avenida Tereza Cristina.



I GALERIA E COMÉRCIO (+3)

Esse mesmo piso inclinado dá acesso à uma grande área coberta pela estrutura do viaduto. A galeria propõe a dinamização do espaço público, podendo ser ocupada por estabelecimentos de estadia prolongada como bares e restaurantes.

Entre este nível e o anterior, cria-se um talude com inclinação para acesso a Avenida Tereza Cristina, integrado por meio de revegetação e implantação de uma trilha de caminhada em meio às árvores.



I ESTAÇÃO ANEL RODOVIÁRIO E PRAÇA (+6)

O projeto opta por manter o Anel Rodoviário como uma via expressa, portanto, a Estação não possui saídas em nível e conta com elementos de circulação vertical como escadas convencionais e rolantes e elevadores de acesso ao pavimento do parque linear aéreo.

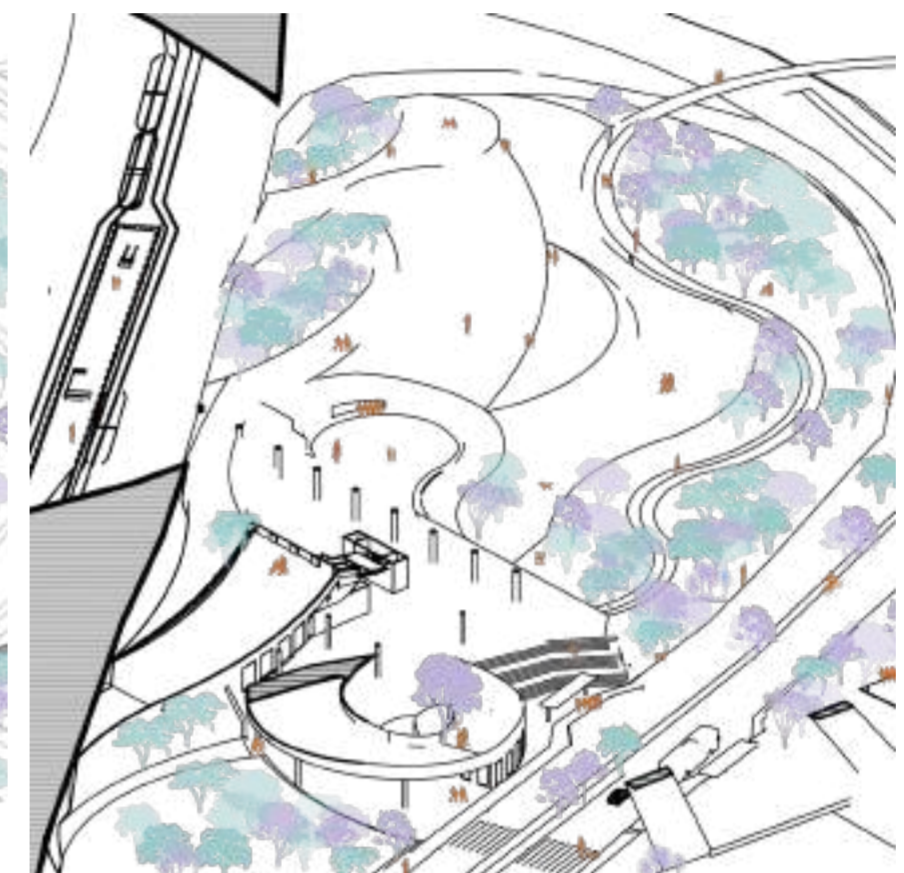
Ainda no mesmo nível, articulado pela galeria, tem-se o acesso à praça pública, que conta com uma área ampla permissiva ao uso em eventos, atividade física e brincadeiras, através das áreas da fonte e playground.



I ACESSO ANEL, UAI E RAMPA LATERAL (+9)

Para dinamizar o fluxo do espaço, uma das prerrogativas do projeto foi estabelecer variadas formas de acesso e circulação. O ingresso à plataforma pode ser feito de forma rápida, por meio das escadas rolantes, ou compassada, aproveitando a ambiência local por meio de rampas vegetadas e suas visadas.

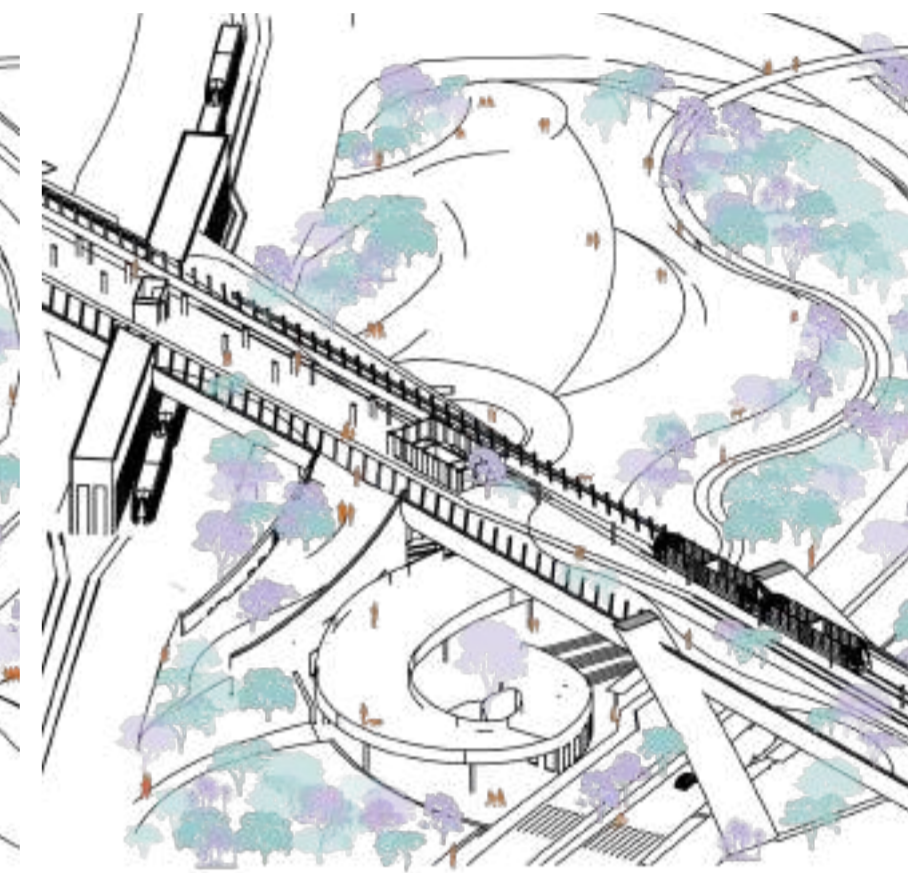
Visando o maior proveito da área construída, o projeto propõe, na rampa de acesso do Anel Rodoviário, a instalação de uma Unidade de Atendimento Integrado.

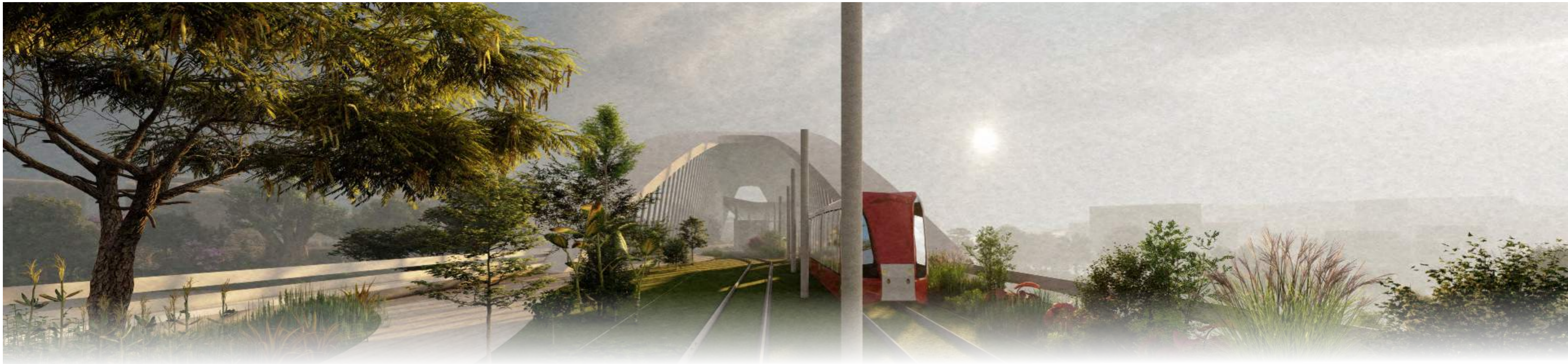


I PARQUE ELEVADO E ESTAÇÃO VISTA ALEGRE (+15)

Por meio da revegetação da antiga ferrovia subutilizada, cria-se um parque linear elevado. Este possui infraestrutura de banheiros e área destinada ao comércio.

O acesso à Estação do Anel Rodoviário se dá pelo parque elevado, no qual a plataforma da Estação Vista Alegre permanece permeável para que os usuários desfrutem dos benefícios do parque, ali localizado.





05 | as estações

As estruturas propostas participam, da reestruturação urbana exposta, como elementos-chave para expansão das potencialidades das dinâmicas locais e regionais. Para isso, as Estações extrudam o campo do objeto arquitetônico e expandem-se para a qualidade de nós amplificadores dos vínculos, através da trama de programas ambientais e de mobilidade criadas. Esse dado também é refletido pela disposição de apenas 18% de área construída frente à 84% de uso público em relação à área total.



| estação vista alegre

Anexada ao parque linear do viaduto, a Estação Vista Alegre possui um caráter convidativo, que atua como elemento articulador da relação usuário - parque, através dos seus espaços amplos e abertos voltados para esta área verde criada. A materialidade proposta objetiva reafirmar o livre trânsito por meio da permeabilidade visual criada, fato que é aludido na nomenclatura da Estação.

Assim, pautada nos ideais do direito à urbanidade de qualidade, a Estação Vista Alegre intenciona promover a mobilidade juntamente à animação pública.



| estação anel rodoviário

Já os espaços da Estação do Anel, por sua vez, possuem outros aspectos, dado o cunho expresso do eixo viário adjunto. Em contrapartida à fruição e espaços de permanência da Estação Vista Alegre, a Estação do Anel visa a praticidade do vínculo usuário - trajeto, de forma a se encaixar nas dinâmicas que já ocorrem nessa localidade.

Entende-se que dadas propostas não se colidem, mas se interseccionam para criarem uma trama de sistemas complexos, que visam atender as diferentes demandas e usuários.

