



VAGA VIVA

Acadêmico Lucas Piccoli Weinmann

Orientadora Marta Peixoto

UFRGS_2014.1

TCC

“Ainda vão me matar numa rua,
quando descobrirem que faço parte
dessa gente que pensa que a rua
é a parte principal da cidade.”

Paulo Leminski

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo o desenvolvimento de um projeto de transformação de um espaço previamente construído, bem como a agregação de novos programas e a valorização de uma oportunidade urbana especial.

O projeto consiste na adequação espacial do Edifício Garagem Mauá, localizado a esquina da avenida Mauá e a rua General Câmara, no Centro Histórico de Porto Alegre/RS, para a incorporação de um programa misto, de caráter habitacional e comercial.



TEMA

1. VAGA VIVA

Este trabalho surgiu a partir do meu envolvimento com um grupo chamado VagaViva(VV), de Porto Alegre, que consiste num conjunto de pessoas que se reúnem em um determinado horário para ocupar o espaço de uma vaga de carro com atividades voltadas para o público: uma sala de estar com poltronas, um espaço para tocar violão, um tapete para aulas de ioga.

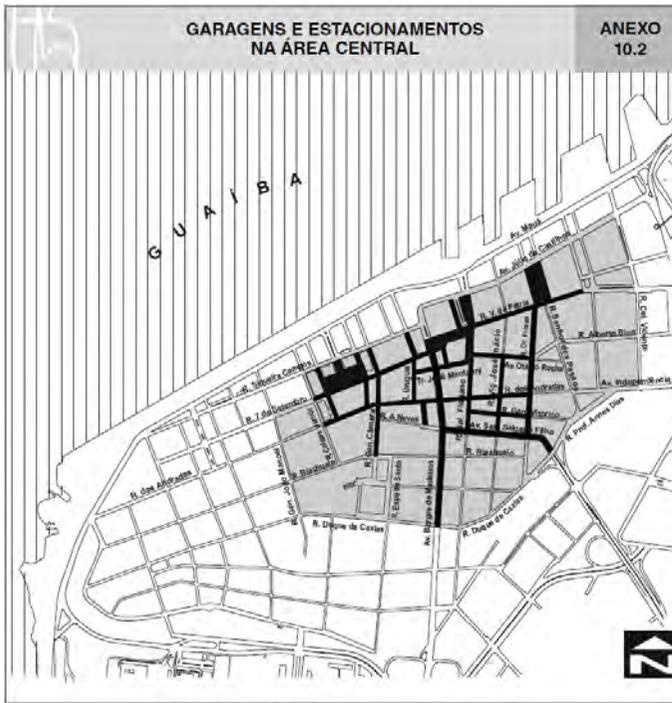
O evento agrega artistas de rua, crianças e os transeuntes para a contemplação de uma possível realidade, em que o carro passe a ocupar não apenas menos o espaço físico da nossa cidade, mas também o nosso cotidiano, nosso espaço emocional enquanto sociedade. Além disso, o VV propõe que esse mesmo espaço possa ser preenchido por outras atividades que envolvam o encontro e o “perderse”, o normativo com a criatividade, a descontração e a reflexão.

O VV não possui datas oficiais aqui em Porto Alegre e pode acontecer várias vezes ao ano. No entanto, no dia 21 de setembro, considerado o Dia Mundial sem Carro, é quase de praxe que o evento aconteça, assim como outros grandes eventos ligados a questão da mobilidade urbana ocorrem em Porto Alegre e em outras cidades

do mundo. O último VV contava com milhares de pessoas na esquina da Avenida Lima e Silva e Rua República e dezenas de vagas ocupadas. Outras cidades como São Paulo, Recife, Belo Horizonte, Pelotas participam da empreitada.

As discussões propostas pelo VV motivaram um quadro evolutivo dos questionamentos sobre a qualidade de nossas cidades e compõem junto com o Movimento Massa Crítica, o Walking Gallery, entre outros, um cenário que empodera o cidadão e busca uma retomada de identidades coletivas, perdidas há certo tempo, nas associações de moradores e os clubes de bairro, tão importantes para a construção de uma cidade mais participativa e que age como uma comunidade.





Vias com Proibição de Acesso a Garagens (1)
 Zona de Construção Facultativa de Garagens
 (1) PODERÁ SER PERMITIDO ACESSO A GARAGENS MEDIANTE PROJETO ESPECIAL DE IMPACTO URBANO CONFORME ART. 131



2. ASCENÇÃO E DECLÍNIO DO USO DO CARRO NOS CENTROS HISTÓRICOS

O centro histórico de Porto Alegre conta com uma expansão e densificação muito antiga, anterior, inclusive, ao 'boom' da indústria automobilística no Brasil. Com isso, boa parte das edificações não contava com garagem, o que demandou durante os anos 60 e 70 após a abertura para tal indústria no governo Juscelino Kubitschek, a edificação de diversos edifícios garagem no centro histórico. Alguns desses edifícios possuem inclusive valor arquitetônico e compoem uma frente do patrimônio moderno portoalegrense.

No entanto, o quadro contemporâneo da mobilidade urbana, não comporta mais a existência e permanência de grandes quantidades de carros no centros históricos. Diversas cidades estão tomando medidas para a restrição do uso do carro. Isso começa por um viés de preservação do patrimônio histórico como é o caso de Roma e Londres, e posteriormente como uma necessidade implacável dadas as proporções dos engarrafamentos: caso do Times Square de Nova York e até mesmo do centro de Buenos Aires.

Este pensamento é corroborado por uma série de teóricos como Jan Gehl em seu Cidade para Pessoas, quando afirma a importância da diversificação dos modais e, antes mesmo dele, por

Jane Jacobs, ao compreender a importância da calçada e do uso dela na ativação da cidade e a quebra da monotonia, como uma crítica ao urbanismo moderno vigente e que de fato ainda vigora nas nossas cidades.

Recentemente, corre um projeto de lei em Porto Alegre (PLL 302/2013), proposto pelo vereador Marcelo Sgarbossa, que fala sobre a criação de um perímetro de restrição para o uso do carro junto ao centro histórico. Com isso, denota-se um quadro de declínio eminente para a economia do carro, não como um cenário hipotético mas de fato como uma mera questão de tempo.



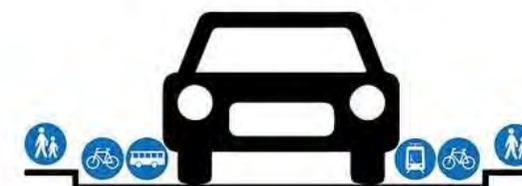
3. CONCLUSÃO

Portanto, em um cenário em que a economia do carro descrece, fica visível a importância de olhar mais uma vez para o tema da garagem não sob a perspectiva de sua morte enquanto programa, mas como pretendemos ressignificar a importância do carro num cotidiano não meramente de mobilidade urbana, mas até mesmo emocional. Dedicamos tanto tempo de nossas vidas pensando aonde deixar o que nos pertence, o carro compõe um stress no nosso cotidiano.

Que cidade indigna é essa que volta suas costas para sua orla sob o argumento do medo de uma enchente? E como se não fosse o bastante, ao mesmo tempo estaciona os carros em edifícios com vista para essa mesma orla. Os carros parados e solitários mirando aquilo que pagamos fortunas para ter em bairros nobres da cidade.

É a metáfora mais triste que podemos ter da nossa incapacidade de desfrutar da beleza do mundo, por conta de nosso medo, insegurança. Precisamos ressignificar a nossa cidade, de modo que o patrimônio humano dialogue com a natureza para atingir plenitude.

Dito isso, meu tema consiste na adaptação programática e espacial de um edifício garagem no Centro Histórico de Porto Alegre.

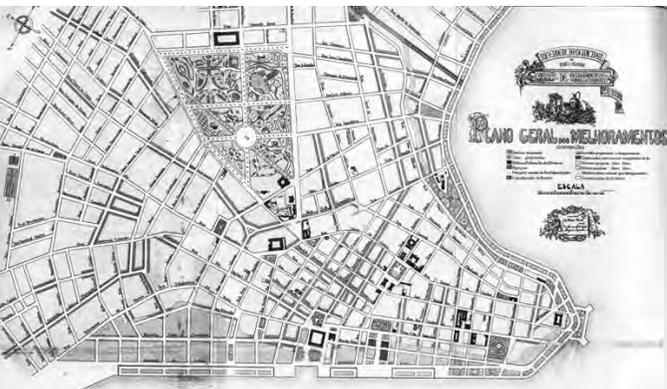


How most traffic engineers see your city



How cities should be designed





SÍTIO

1. CENTRO HISTÓRICO E ORLA

O contexto do centro histórico é necessário para o entendimento deste local. Porto Alegre não apenas cresceu em direção ao continente. Mas assumiu, também, a postura de crescer em direção ao Guaíba, através de sucessivos aterramentos - descritos nos mapas a direita.

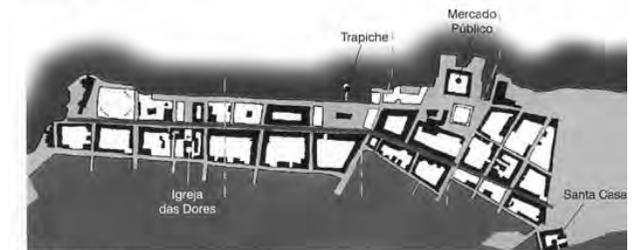
Estes aterros deram origem a área onde está inserido o terreno onde foi construída o edifício garagem objeto de estudo. A antiga Rua do Ouvidor foi prolongada e se tornou Rua General Câmara, e no ponto de cruzamento entre ela e a Avenida Mauá, é onde se dá o terreno em questão.

O edifício em questão é posterior a construção do muro e, portanto, nunca chegou a travar contato franco com a orla. No entanto, essa relação de contato tampouco aconteceria hoje, mesmo sem o muro, dado o uso conferido a edificação.

Desde o Plano Geral de Melhoramentos de Moreira de Maciel, de 1914, estava prevista a criação do terreno. No entanto, não estava prevista nesse plano a grande enchente de 1941, e a consequência principal dela, a construção do Muro da Mauá durante os anos 60.



1839



1857



1916



1990



A imagem ao lado mostra a Avenida Mauá antes e depois do muro. Fica evidente que, com ou sem muro, através de tantos anos, permanece o problema do trânsito. Precisamos de formas alternativas de chegar ao centro.

Além disso, o carro não pode ocupar mais tanto espaço justamente em uma área tão valorizada da cidade. Precisamos encontrar espaço para que as pessoas travem contato com a vista do Guaiaba.



DENSIDADES BRUTAS	REGIME DE ATIVIDADES	ÍNDICES DE APROVEITAMENTO	REGIME VOLUMÉTRICO
19	03	19	19

DENSIDADES BRUTAS	Predominantemente Residencial, mistas, Centro Histórico, Corredor de Urbanidade. Solo Privado e Total: 525 hab/ha e 150 econ/ha
19	
REGIME DE ATIVIDADES	Mista 01
03	
ÍNDICE DE APROVEITAMENTO	IA = 2,4 sem Solo Criado Adensável quota ideal = 75m ²
19	
REGIME VOLUMÉTRICO	A altura máxima para construção no alinhamento é de um pavimento para cada 2m de largura do logradouro no qual faz frente, até o máximo de dez pavimentos.
19	



2. POTENCIAIS

Além de contemplar aquela que talvez seja a melhor vista para o Guaíba e o Cais do Porto de toda a cidade, a Garagem Mauá terá seu terreno valorizado no cenário posterior a Copa do Mundo.

Atualmente, o Centro Histórico assume um caráter fundamentalmente institucional e comercial. Esse fator condiciona uma diversidade de usos, embora não total, uma vez que a questão habitacional não está contemplada. Com isso, a população precisa se deslocar por grandes distâncias para acessar o principal local de trabalho da cidade.

Não obstante, se torna insuficiente pensar apenas numa diversificação de usos, é imperativo que pensemos atividades em horários diferentes. A dinâmica de nosso Centro Histórico se dá em horário comercial, o que contribui significativamente para sua morte durante a noite e os fins de semana.

Fica evidente portanto a necessidade de uma simbiose programática. Ela está prevista no Plano Diretor, que define a área como uma zona de caráter misto. Além disso, o índice de aproveitamento prevê esta como área com maior densidade possível. E o Centro Histórico está bastante aquém desta, com 126hab/ha. O Bom Fim por exemplo conta com 299hab/ha.



MAPA_CULTURA



MAPA_ALTURAS



MAPA_USOS



Outro fator a ser considerado é a existência da tramitação do projeto dos escritórios de Jayme Lerner e B720 para a orla de Porto Alegre.

Embora o muro da mauá permaneça na proposta e a relação da Garagem Mauá com a orla se mantenha negada, o projeto para orla conta com muitas vagas de garagem, o que diminui a necessidade de garagens no entorno imediato.

3. MORFOLOGIA

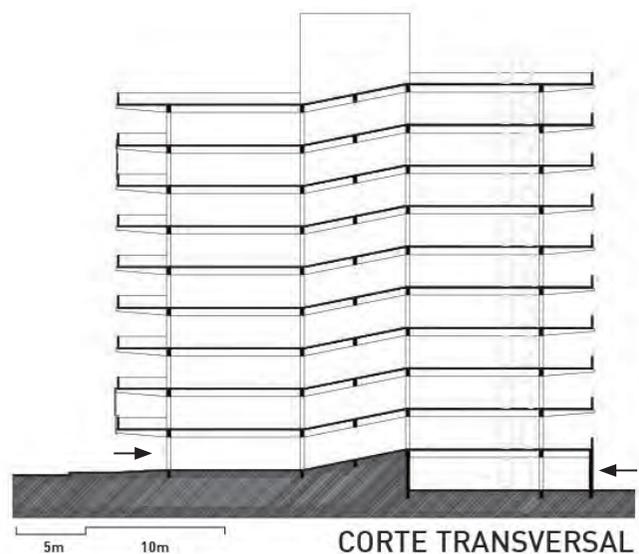
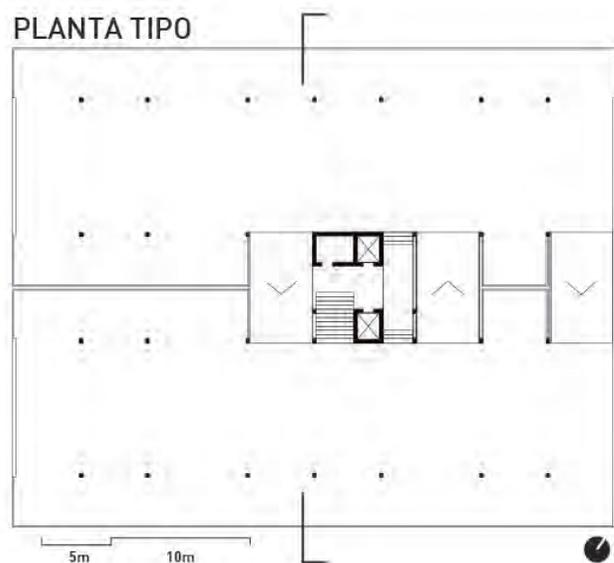
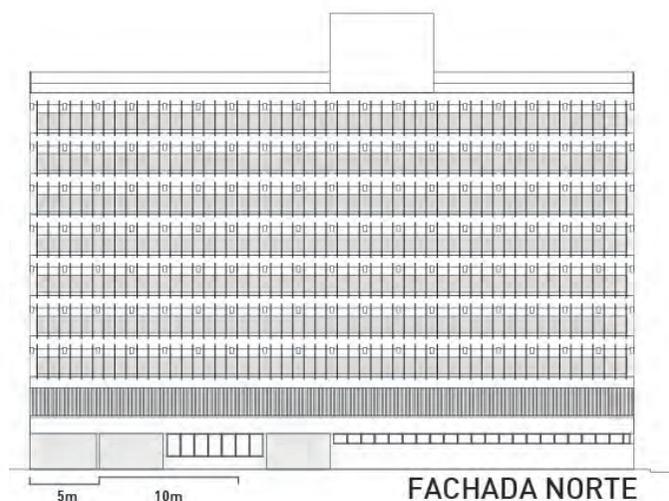
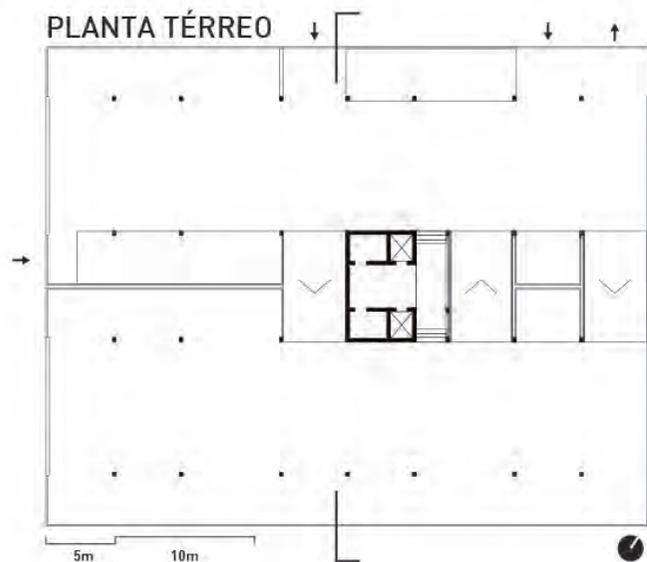
Devido a existência de diversas edificações de grande altura, a “fachada” do Guaíba se consolida como uma sequência de edificações desconexas, sem regulação de altura ou de recuos laterais.

A caixa em frente a Garagem se torna exígua pela barreira formada pela Av. Mauá e o muro, apesar de existir um agradável recuo em frente ao prédio.

A edificação ocupa quase totalmente o terreno a não ser por esse pequeno recuo, que varia em função da diagonal que o edifício estabelece com a calçada. Há ainda um recuo nos fundos do terreno e não existem recuos laterais.

A edificação conta com 11 pavimentos de concreto armado, havendo 1 pavimento de subsolo.





4. EDIFÍCIO

A edificação se dá através de módulos transversais baseados na medida do carro: 2,40. As vigas, em concreto, seguem esse ritmo. No sentido longitudinal, a planta aparece em espelho, com sequencias de 3,70, 9,50 e 3,70.

A edificação é toda feita em concreto, a exceção de poucas paredes existentes, que são de alvenaria. O guardacorpos são em concreto e funcionam como vigas invertidas.

A edificação conta com dois elevadores de 1,25 x 1,25, mas não conta com escada de incêndio, fator a ser considerado na implantação do projeto.

O edifício possui três acessos, dois pela Av. General Câmara (um para carros e outro para pedestres) e um pela Av. Mauá (que compreende todos os modais).

Foi adicionada a posteriori uma cobertura em telha metálica na laje superior, mas foi que foi desconsiderada dada sua condição de preservação precária.



Acesso peatonal a edificação e piso de basalto no térreo

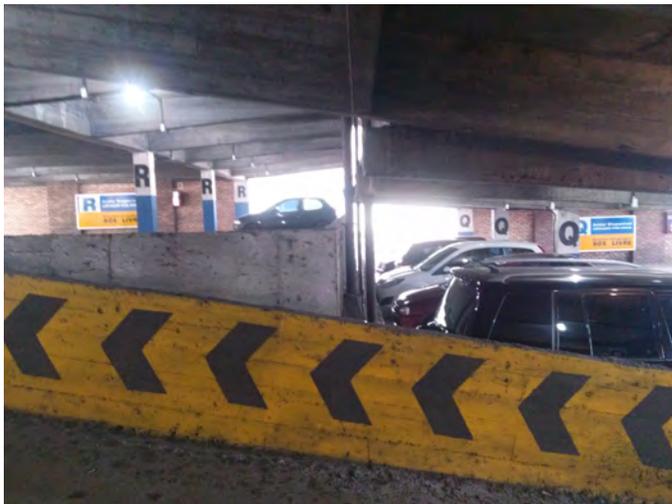


Pé direito aumenta junto as fachadas anterior e posterior



Malha estrutural está modulada em função do carro, contabilizando 2,40 por vaga

Desnível entre os andares que estão em meio-nível um relação ao outro



Modulação das vigas no sentido transversal é de 2,40

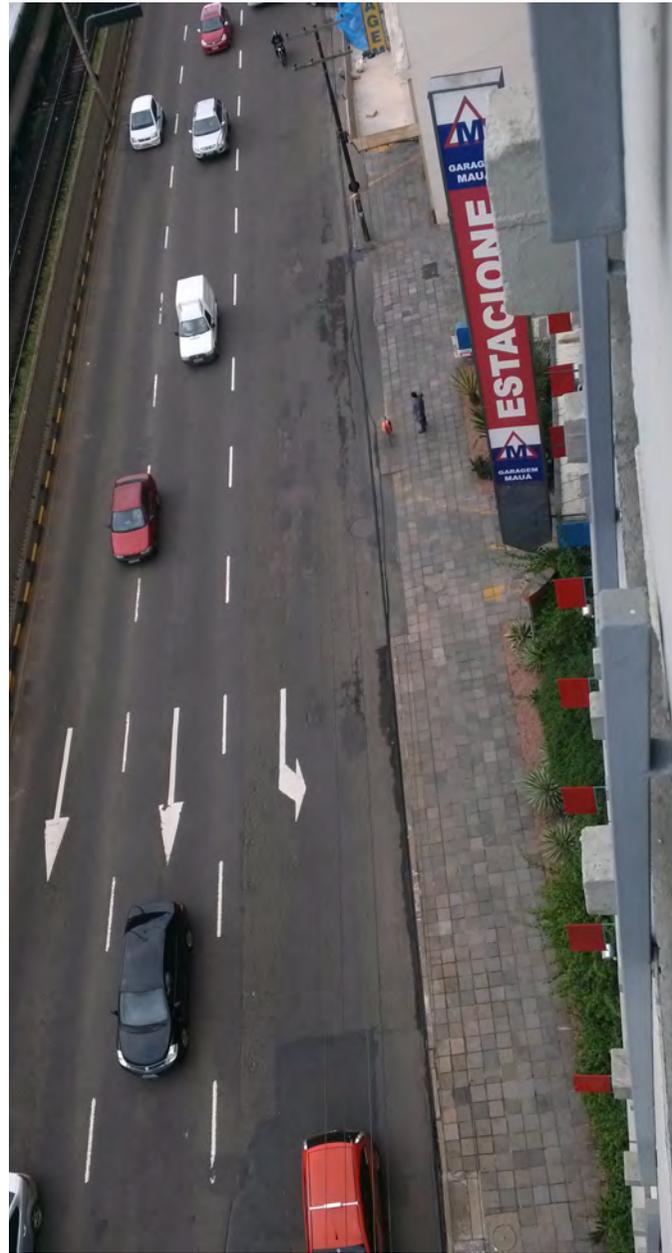


Fosso interno, possível local para execução de um shaft



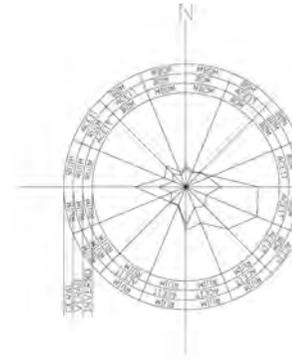




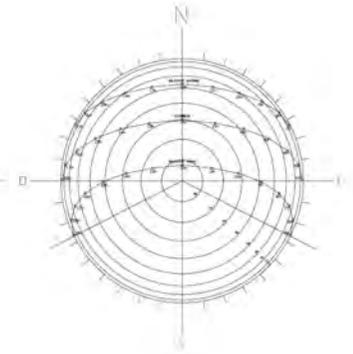




VENTOS
EM PORTO ALEGRE



TRAJETÓRIA SOLAR
EM PORTO ALEGRE



PROGRAMA

1. Descrição geral:

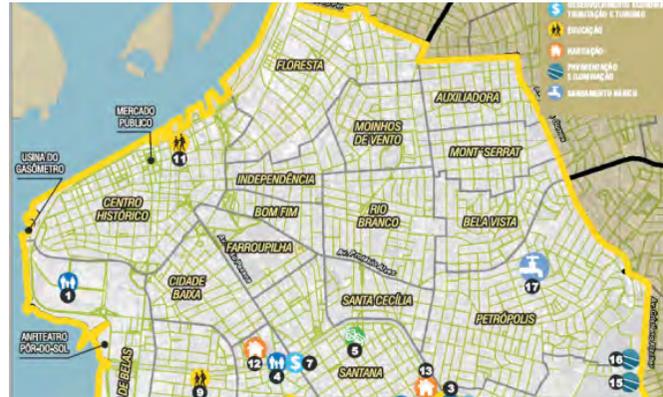
O programa de necessidades se dá em função de dois caracteres: o primeiro de uso residencial multifamiliar, como uso predominante e que receberá maior espaço físico no projeto, e outro, menor, de ordem comercial que atue em simbiose com os apartamentos acima referidos.

2. Diversidade

Para compreender a qualidade do Centro Histórico de Porto Alegre, no que se refere ao uso das calçadas e sua vitalidade, é necessário entender o papel que a diversidade assume na área - e como a ausência dela em determinados momentos decreta sua morte.

O Centro Histórico, em sua porção mais baixa, junto a orla, possui prioritariamente usos comerciais e institucionais. Durante a semana, em horário comercial, ele reúne pessoas de várias partes de Porto Alegre, e até mesmo de sua Região Metropolitana, a fim de trabalhar, consumir, estudar.

No entanto, pela ausência do programa residencial, não existe um estado de permanência

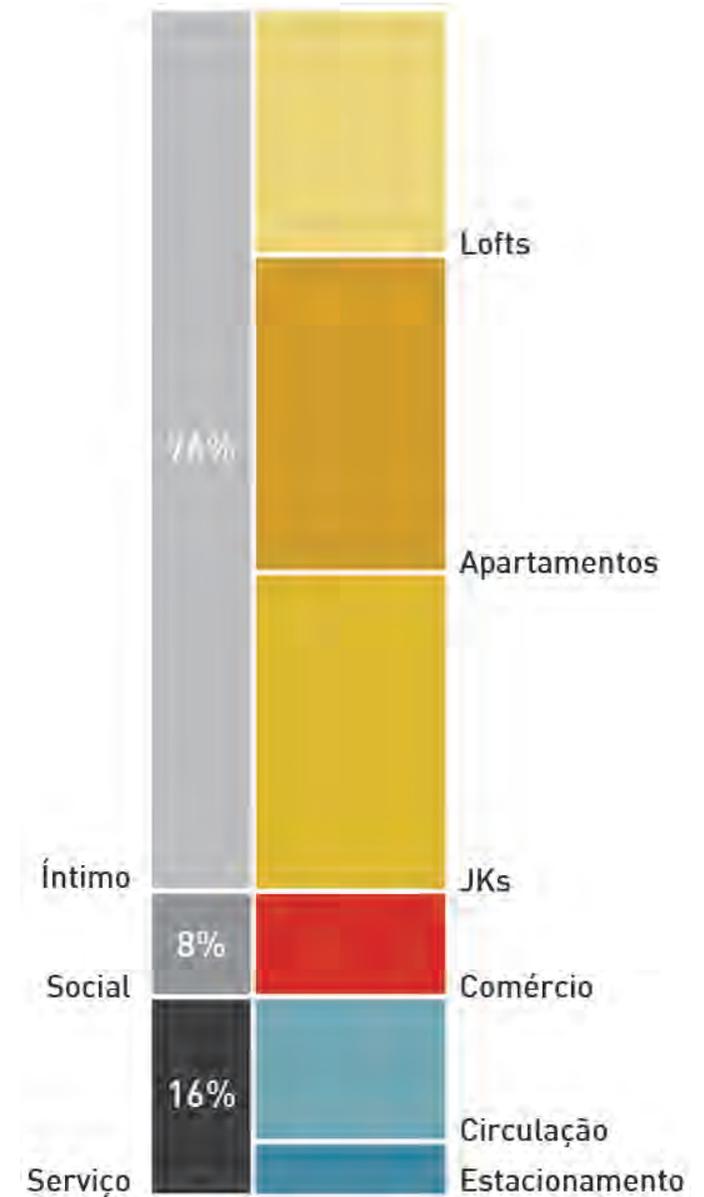


No mapa de demandas do Orçamento Participativo (2010/2011), a única demanda que se dá no Centro Histórico se refere a construção de uma creche. Denota-se uma desarticulação da população pra buscar recursos para uma melhoria na área. Sem moradores, não há demanda para que mudanças sejam feitas.

2008 0818	Projeto em elaboração na SMED para posterior orçamento,
2011 0217	Conveniência de metas - educação infantil para o Amparo da Imaculada Conceição,
2011 0218	Construção anexo II Integração dos Anjos - escola de educação infantil.
2011 0219	Construção de creche em espaço público no Camêlódromo.
2008 0892	Levantamento topográfico e cadastral da Vila Otto Ernesto Meier. 26 Intec. conclusão em 2011



O mapa colaborativo do portoalegre.cc atesta pouquíssimas causas junto ao terreno, sendo que a maior parte delas se referem questões de mobilidade urbana - o que denota o caráter transitório que o espaço tem no cotidiano do portoalegrense.



no Centro em horários diferentes do comercial. Portanto, após o fim da tarde até o começo do dia o local se torna extremamente inóspito, inseguro.

Logo o papel da diversidade não está apenas em uma mudança de usos, mas que estes usos, atinjam horários diversificados também, de forma a garantir a circulação de pessoas e, conseqüentemente, locais mais seguros.

Além disso, a população residente do bairro conta com um percentual significativo de idosos. Por outro lado, o jovem tem papel significativo na construção dessa diversidade.

O jovem assume um papel importante na construção da cidade. Ele é um diversificador natural, utilizando a cidade em horários diversos - principalmente a noite -, ele prioriza o encontro com outras pessoas. Eles são também alavancadores e econômicos e de certa forma pioneiros na valorização de áreas degradadas - caso do Soho em NY, por exemplo.

Essa população se desloca de forma diferente na cidade: usa prioritariamente o transporte público e, em outros contextos, a bicicleta. Ela demanda justamente uma maior peatonalidade da cidade em que se desloca, e faz uso intenso do espaço público.



Porto Alegre

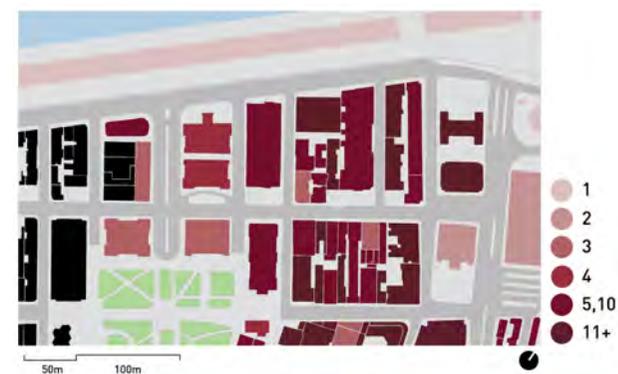
Em 2010, no Município de Porto Alegre, os idosos representavam 15,01% da população residente.

Região	Indicador	Absoluto
Porto Alegre	15,01	211.614
Centro	21,74	60.204
Noroeste	19,80	25.750
Cristal	15,41	4.238
Sul	14,37	12.007
Centro Sul	14,35	15.743
Leste	14,18	16.278
Partenon	13,46	16.063
Humaitá / Navegantes	13,04	5.769
Cruzeiro	12,69	8.364
Eixo Baltazar	12,65	12.377
Glória	12,20	5.199
Extremo Sul	12,11	4.224
Norte	11,85	10.885
Ilhas	9,64	803
Restinga	9,41	5.716
Lomba do Pinheiro	8,57	5.523
Nordeste	6,75	2.471

Porto Alegre em Análise População de idosos



MAPA_MODAIS



MAPA_ALTURAS



MAPA_USOS

Portanto, para poder acolher essa diversidade de públicos o projeto pretende fazer diferentes tipos de apartamentos - de acordo com a capacidade de cada público, seja ele jovem, adulto ou idoso, de acordo com sua faixa de consumo e capacidade de compra de imóveis.

Além disso, é proposto um uso comercial, que haja em simbiose com a parte residencial, pequenas lojas - lavanderia, farmácia, mercado. Também estão contempladas atividades voltadas ao trabalho, de forma que se um morador quiser trabalhar numa sala do prédio, haverá salas para aluguel e reuniões, bem como uma administração gerenciadora de todo o prédio.

3. Agentes

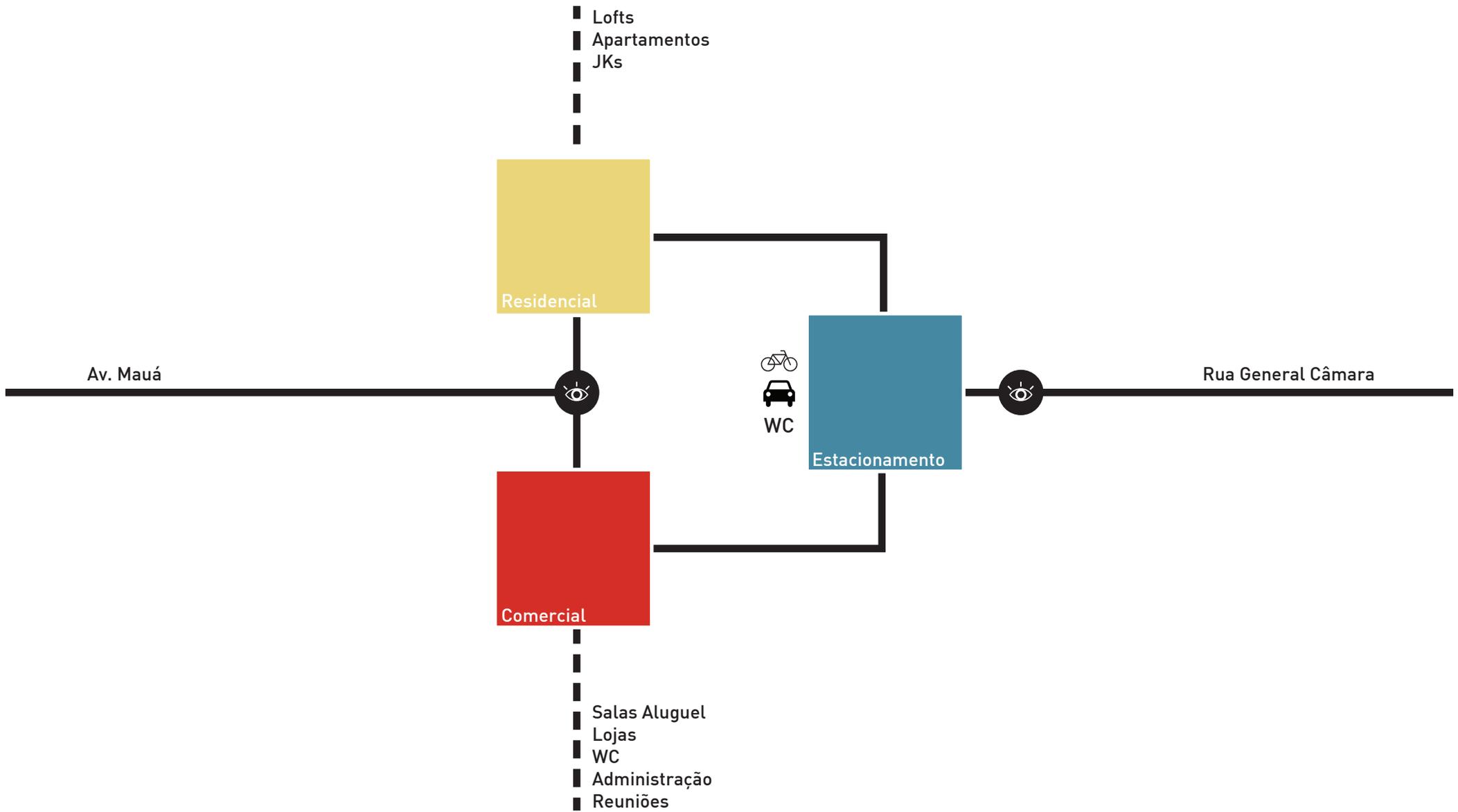
A obra pretende ser um modelo pioneiro para construtoras e incorporadoras, que pode ser replicado em outros edifícios garagem pela cidade. As modulações sempre giram em função do carro, logo, fica fácil reproduzir boa parte do processo.

Pretende-se baixo custo de execução e de tempo de reforma, de modo que em menos de 1 ano o edifício esteja em uso pleno.

	metragem	quantidade	pop fixa	pop variavel	total
residencial					
JK	30	120	1	2	3600
LOFT	200	12	2	4	2400
APARTAMENTOS	60	60	4	6	3600
RECEPCAO	20	1	1	3	20
INFRA	20	1	0	1	20
total					9640
comercial					
LOJAS	60	4	3	10	240
SALAS	30	10	2	4	300
WC	30	1	0	10	30
COPA COMUNITARIA	20	1	0	5	20
REUNIOES	20	2	0	10	20
DEPOSITO	10	1	0	0	10
RECEPCAO	20	1	1	3	20
SEGURANCA	20	1	1	3	20
total					660
estacionamento					
VAGA CARRO	12	15	0	10	180
BICICLETARIO	20	1	0	2	20
WC VESTIARIO	100	1	0	8	100
LIXO	20	1	0	1	20
DEPOSITO	10	1	0	1	10
total					330
TOTAL					9640

4. Programa de Necessidades

Tabulação das áreas e separação por grupo funcional de cada um dos itens que compõe os usos da edificação a ser projetada.



ESTRATÉGIAS

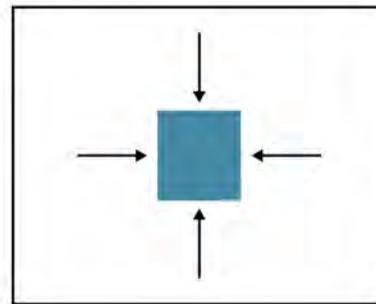
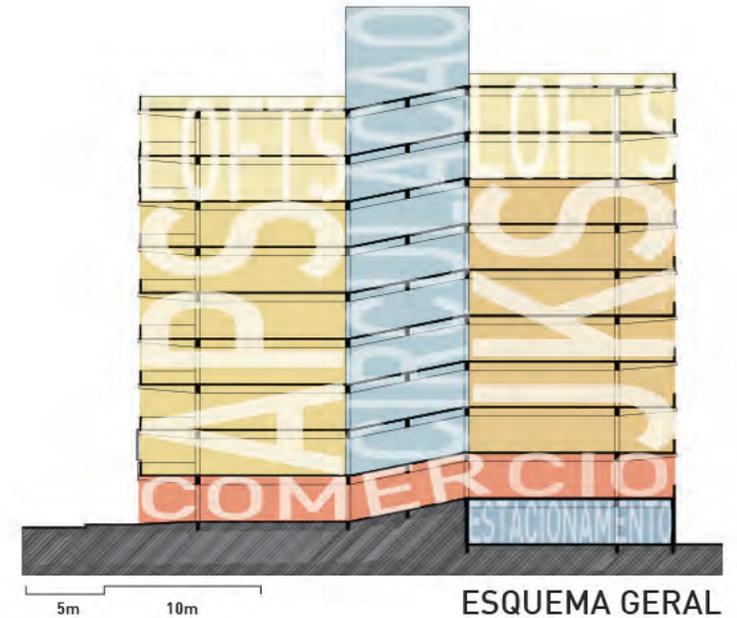
Estima-se um prazo curto para execução da obra. A obra seria feita “ao contrario” de cima para baixo, de forma que os primeiros andares a ficarem prontos seriam os de cima.

Isso ocorre para que uma vez prontos, eles fiquem isolados, e dependendo do caso, possam inclusive ser ocupados.

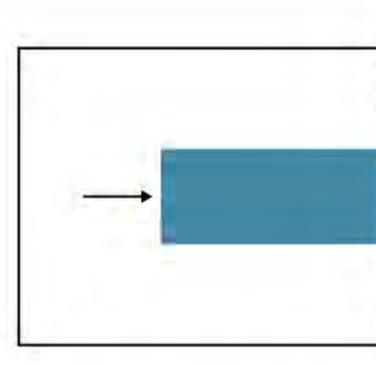
A distribuição do programa se daria de forma vertical, como no esquema ao lado. Sendo os lofts e os apartamentos com vista para o Guaíba.

A ocupação com apartamentos se daria nas bordas enquanto as redes de infraestrutura correm no interior do prédio.

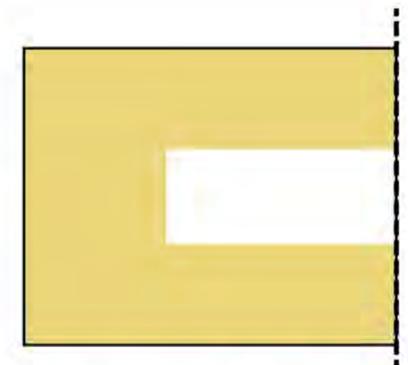
A única fachada cega - fachada leste - é cotada para passagem de redes de infraestrutura também, uma vez que não terá acesso a ventilação e iluminação.



infra no interior



fachada cega



ocupa bordas

LEGISLAÇÃO

CÓDIGO DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO DE PORTO ALEGRE LC 420

TÍTULO II - CAPÍTULO II (Exigências em Edificações de Ocupação Mista) - Art. 29 Para a determinação dos equipamentos de proteção contra incêndio a serem instalados em edificações de ocupação mista, devem ser obedecidas às disposições das Tabelas 5 e 6 para a ocupação predominante de maior grau de risco incêndio e o estabelecido neste Capítulo, consideradas a altura e a área totais da edificação.

TÍTULO II - CAPÍTULO II (Exigências em Edificações de Ocupação Mista) - TABELA 5

Itens necessários

- EXTINTORES
- SINALIZAÇÃO DE SAÍDA
- ILUMINAÇÃO DE EMERGENCIA
- HIDRANTES
- ESCADAS PF-2

TÍTULO III - CAPÍTULO II (Saídas de Emergência) - SEÇÃO IV (Antecâmaras) - Art. 76 Antecâmaras em Escadas Enclausuradas

CODIGO DE EDIFICAÇÕES DE PORTO ALEGRE LC 284/92

Por ser um edifício de uso misto, incidem sobre a proposta diferenças recomendações

TITULO VIII - Materiais e elementos da construção
CAPITULO I - Art. 40, 41 e 42

TITULO IX - Circulações
CAPITULO I - Escadas - Art 72 a 81
CAPITULO III - Corredores - Art 32, 33

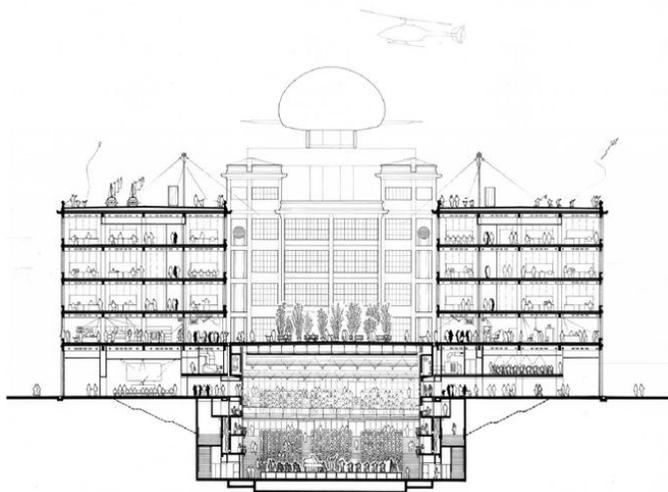
TITULO X - Iluminação e ventilação
CAPITULO I - Vãos - Art 96 a 100

TITULO XI - Tipos de Edifícios e Atividades
CAPITULO I - Edifícios Residenciais
SEÇÃO II - Edifícios Residenciais - Art 115 ao 125
SEÇÃO III - Habitação Coletiva - Art 126
CAPITULO II - Edifícios não-residenciais
SEÇÃO IV - Galerias e Centros Comerciais - Art 137 e 138
SEÇÃO XIII - Edifícios Garagem - Art. 155 a 158

REFERÊNCIAS

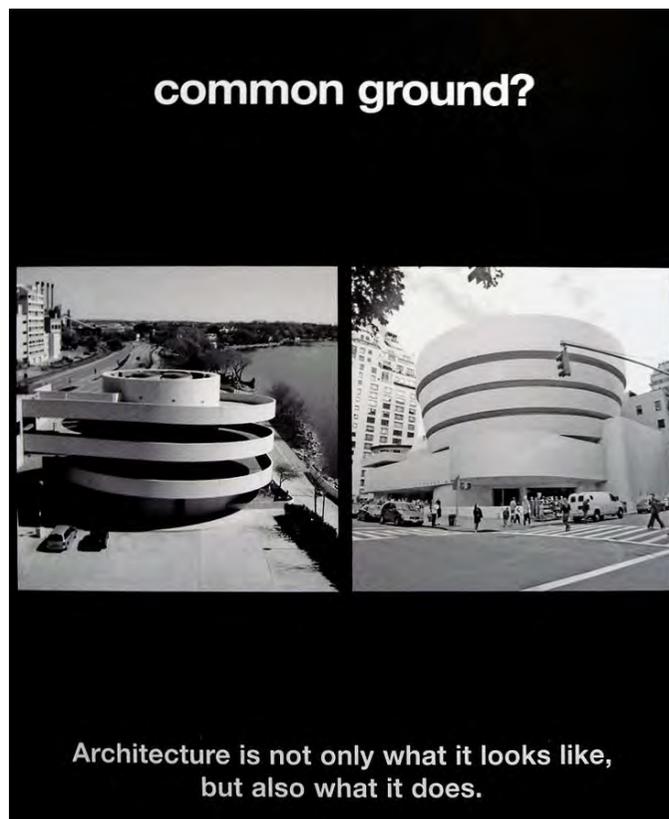
REFORMA LINGOTTO _ RENZO PIANO

Antiga Fábrica da FIAT convertida em Hotel, em Torino, Itália.



MANIFESTOS _ BERNARD TSCHUMI

Série de posters feitos em 1976-1977 por Tschumi como manifestos, que entraram em exposição na Bienal de Arquitetura de Veneza, em 2012.



BIBLIOGRAFIA

PUBLICAÇÕES

GEHL, Jan, *Cities for People*, Copenhagen, 2010.

JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, NY, 1961

MENEGAT, Romualdo; PORTO, Maria Luiza; CARRARO, Clóvis. *Atlas Ambiental de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1998.

NORMAS

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL, *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental*, Porto Alegre, 2009

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL, *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental - Anexo 10*, Porto Alegre, 2009

SITES

ObservaPOA (www.portoalegre.rs.gov.br/observatorio)

POACC (www.portoalegre.cc)

Prefeitura POA (www.portoalegre.rs.gov.br)

CURRÍCULO

- “Pesquisa Unidades de Triagem de Resíduos Sólidos (UTRS), um estudo sobre normativas e proposições arquitetônicas” sob orientação de Fernando Freitas Fuão em 2008 e 2009.

- colaborou com Hype Studio Arquitetura em 2010,

- colaborou com Marta Peixoto Arquitetura em 2011,

- colaborou com Kucha Saatkamp Paisagismo em 2012;

- colaborou com Marta Peixoto Arquitetura em 2013;

- colaborou com Oe1 Arquitetos em 2013;

- colaborou com Arquitetura Pela Rua, Metropolitan Arquitetos e StudioLAM em 2014.

- Monitoria da Disciplina Técnicas Retrospectivas, sob orientação de Luisa Durán Rocca em 2014.

Acadêmico Lucas Piccoli Weinmann

Orientadora Marta Peixoto

Ingresso: 2008.1

TCC: 2014.1



Período Letivo	Disciplina	Conceito	Situação	Créditos
2014/1	[GEO5501] TOPOGRAFIA I	-	Liberação sem crédito	4
2014/1	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO	-	Matriculado	24
2013/2	[ENGO3016] CLIMATIZAÇÃO ARTIFICIAL - ARQUITETURA	B	Habilitado	2
2013/2	[ARQ1015] ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA II	B	Habilitado	2
2013/2	[ARQ1020] PROJETO ARQUITETÔNICO VII	C	Habilitado	10
2013/2	[ARQ1018] TÉCNICAS RETROSPECTIVAS	A	Habilitado	4
2013/1	[ARQ1019] ECONOMIA DA CONSTRUÇÃO - ESPECIFICAÇÕES E CUSTOS	B	Habilitado	4
2013/1	[ARQ1015] ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA II	D	Não habilitado	2
2013/1	[ARQ2006] URBANISMO IV	C	Habilitado	7
2012/2	[ENGO1175] ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO B	C	Habilitado	4
2012/2	[ARQ1017] LEGISLAÇÃO E EXERCÍCIO PROFISSIONAL NA ARQUITETURA	A	Habilitado	2
2012/2	[ARQ2005] PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA	C	Habilitado	4
2012/2	[ARQ1016] PROJETO ARQUITETÔNICO VI	B	Habilitado	10
2012/2	[ARQ1028] TÓPICOS ESPECIAIS EM PROJETO ARQUITETÔNICO I-B	A	Habilitado	4
2012/2	[ARQ2004] URBANISMO III	A	Habilitado	7
2012/1	[ARQ1014] ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA I	B	Habilitado	2
2012/1	[ENGO1174] ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO A	C	Habilitado	4
2012/1	[ARQ2213] MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA	B	Habilitado	4
2012/1	[ARQ1013] PROJETO ARQUITETÔNICO V	B	Habilitado	10
2012/1	[ARQ2003] URBANISMO II	C	Habilitado	7
2011/2	[ENGO3015] ACÚSTICA APLICADA	C	Habilitado	2
2011/2	[ENGO1173] ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A	C	Habilitado	4
2011/2	[ENGO4402] INSTALAÇÕES ELÉTRICAS FREIADAS A	C	Habilitado	4
2011/2	[ARQ1012] TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA II	B	Habilitado	2
2011/2	[ARQ2002] URBANISMO I	C	Habilitado	6
2011/1	[ENGO1170] ESTABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES	C	Habilitado	4
2011/1	[ARQ1011] PROJETO ARQUITETÔNICO IV	A	Habilitado	10
2011/1	[ENGO1176] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO C	C	Habilitado	4
2011/1	[ARQ2002] URBANISMO I	D	Não habilitado	6
2010/2	[ENGO1129] ANÁLISE DOS SISTEMAS ESTRUTURAIS	B	Habilitado	4
2010/2	[ARQ1010] HABITABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES	B	Habilitado	4
2010/2	[ARQ1009] PROJETO ARQUITETÔNICO III	C	Habilitado	10
2010/2	[ENGO1172] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO B	C	Habilitado	4
2010/2	[ARQ2001] TÉCNICAS SOBRE O ESPAÇO URBANO	A	Habilitado	4
2010/1	[ARQ1053] DESENHO ARQUITETÔNICO III	C	Habilitado	3
2010/1	[BIO2224] ESTUDO DA VEGETAÇÃO	A	Habilitado	3
2010/1	[ARQ2201] EVOLUÇÃO URBANA	A	Habilitado	6
2010/1	[ARQ1008] PROJETO ARQUITETÔNICO II	A	Habilitado	10
2010/1	[ENGO1169] RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS	C	Habilitado	4
2009/2	[ARQ1051] DESENHO ARQUITETÔNICO II	B	Habilitado	3
2009/2	[ARQ1052] INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA II	B	Habilitado	3
2009/2	[IPH2045] INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS FREIADAS A	B	Habilitado	2
2009/2	[IPH2046] INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS FREIADAS B	C	Habilitado	2
2009/2	[ENGO1139] MECÂNICA PARA ARQUITETOS	A	Habilitado	4
2009/2	[ENGO1171] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO A	B	Habilitado	4
2009/2	[ARQ1031] TÓPICOS ESPECIAIS EM PROJETO ARQUITETÔNICO II-B	C	Habilitado	4
2009/1	[ARQ1005] ARQUITETURA NO BRASIL	A	Habilitado	4
2009/1	[ARQ1048] DESENHO ARQUITETÔNICO I	C	Habilitado	3
2009/1	[ARQ1004] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE III	B	Habilitado	2
2009/1	[ENGO1139] MECÂNICA PARA ARQUITETOS	D	Não habilitado	4
2009/1	[ARQ1007] PROJETO ARQUITETÔNICO I	B	Habilitado	10
2009/1	[ARQ1006] TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA I	C	Habilitado	2
2008/2	[MAT1339] CÁLCULO E GEOMETRIA ANALÍTICA PARA ARQUITETOS	C	Habilitado	6
2008/2	[ARQ1048] DESENHO ARQUITETÔNICO I	FF	Não habilitado	3
2008/2	[ARQ1003] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE II	A	Habilitado	2
2008/2	[ARQ1050] INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA I	C	Habilitado	3
2008/2	[ARQ1049] INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO II	C	Habilitado	9
2008/2	[ARQ1047] LINGUAGENS GRÁFICAS II	C	Habilitado	3
2008/2	[ARQ2020] PRÁTICAS SOCIAIS NA ARQUITETURA E NO URBANISMO	C	Habilitado	2
2008/1	[ARQ3004] GEOMETRIA DESCRITIVA APLICADA À ARQUITETURA	C	Habilitado	4
2008/1	[ARQ1001] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE I	B	Habilitado	2
2008/1	[ARQ3007] INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I	B	Habilitado	9
2008/1	[ARQ3003] LINGUAGENS GRÁFICAS I	C	Habilitado	3
2008/1	[ARQ3005] MAQUETES	C	Habilitado	3
2008/1	[ARQ3006] TÉCNICAS DE REPRESENTAÇÃO ARQUITETÔNICA	C	Habilitado	3

HISTÓRICO

Acadêmico Lucas Piccoli Weinmann

Orientadora Marta Peixoto

TCC_UFRGS_2014.1

P1_EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS

Orientador: Luis Henrique Luccas

Edifício de escritórios no bairro Menino Deus, em Porto Alegre.



P2_BIBLIOTECA DA CIDADE

Orientador: Paulo Almeida

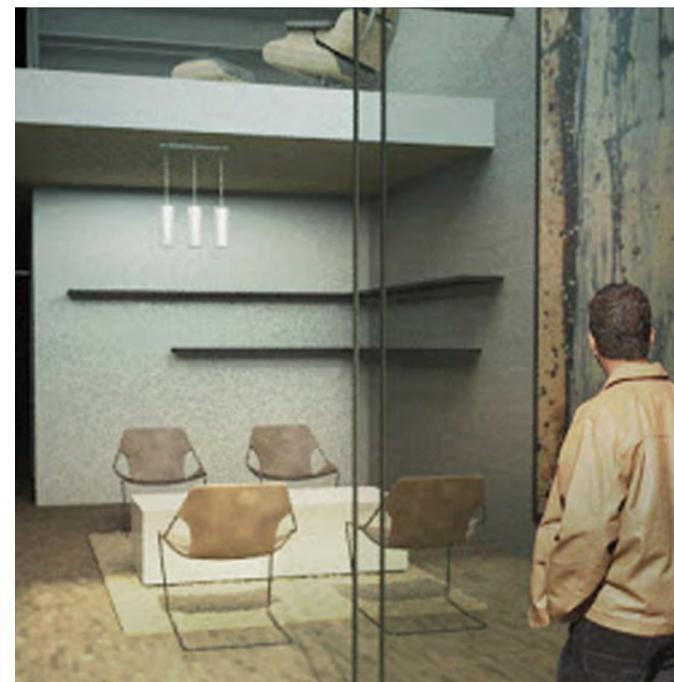
Biblioteca e centro de eventos, junto a Av. Loureiro da Silva, em Porto Alegre.



P3_CONJUNTO PITANGUEIRAS

Orientador: Cláudia Cabral

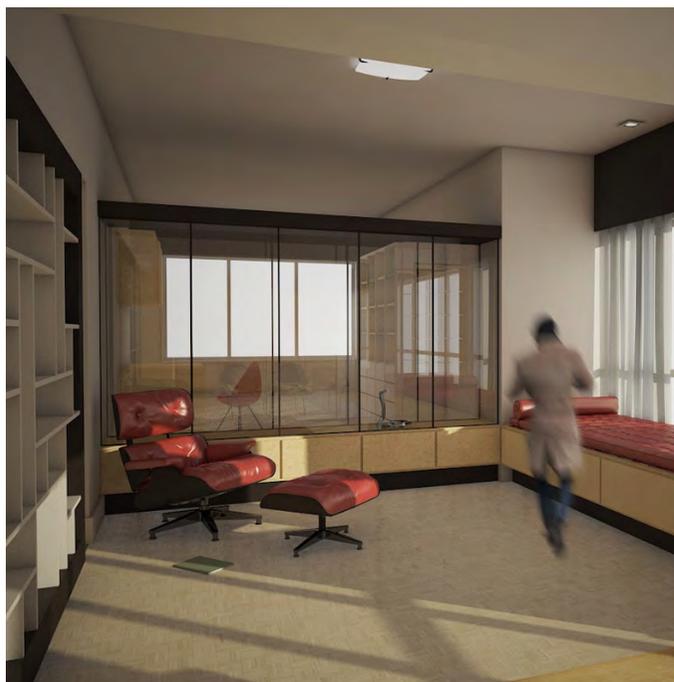
Conjunto de uso misto (residencial e comercial) no bairro Cidade Baixa, em Porto Alegre.



P4_APARTAMENTO ARMÊNIA

Orientador: Marta Peixoto

Projeto de interiores de um apartamento, para uma bióloga, no edifício Armênia, em Porto Alegre.



P5_EIMM + PRAÇA PINHEIRO MACHADO

Orientadores: Sérgio Marques, Luis Carlos Macchi e Betina Martau

Estação de integração multimodal (metrô+ônibus) e praça Pinheiro Machado, na Avenida Farrapos, em Porto Alegre



P6_CONJUNTO USO MISTO

Orientador: Silvio Abreu, Claudio Calovi, Glenis Vianna.

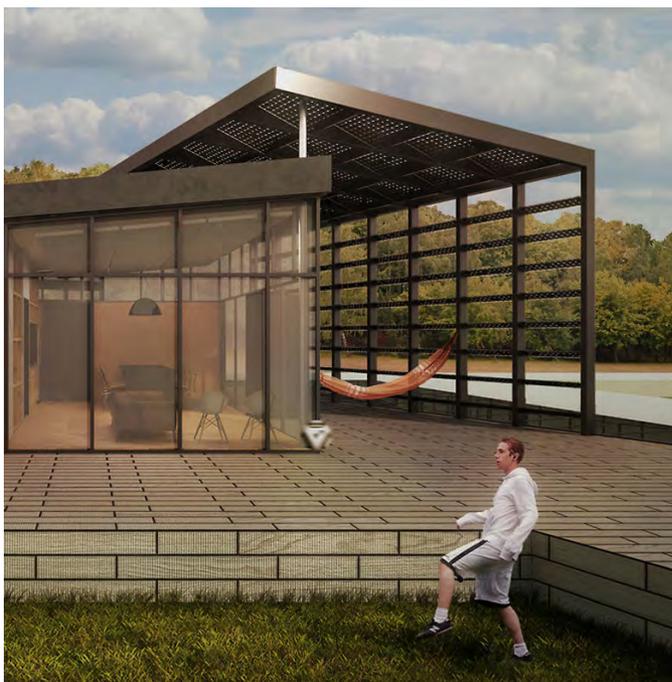
Conjunto de uso misto (residencial e comercial) no Centro Histórico, em Porto Alegre.



P7_CASA GIGOGNE

Orientador: Benamy Turkienicz

Projeto de casa para exposição no Concurso Solar Decathlon, no Parque Harmonia, em Porto Alegre.



U1_ORLA_1

Orientador: Livia Picinini

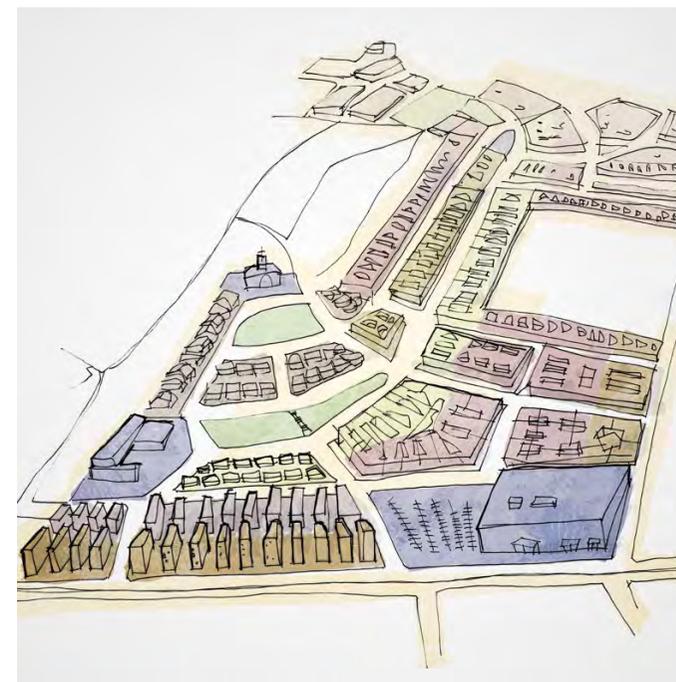
Projeto de desenho urbano para área contígua ao Estádio Beira-Rio e o Morro Santa Tereza.



U2_LOTEAMENTO

Orientador: Décio Rigati

Projeto de loteamento na Zona Norte de Porto Alegre.



U3_BARRA DO RIBEIRO

Orientador: Leandro Andrade

Apreensões, análises e debates, bem como projeto de macro-escala para cidade da Barra do Ribeiro/RS



U4_ORLA_2

Orientadores: Gilberto Cabral e Heleniza Campos

Projeto de desenho urbano para área do aterro junto ao Centro Administrativo de Porto Alegre.



IFHP_MIRADORES

Concurso internacional de estudantes do IFHP, evento internacional de urbanismo, feito pela PUCRS.

Projeto urbano para o Morro Santa Tereza em Porto Alegre.

Coautoria: Lucas Weinmann, Gabriel Johansson e Carlos Eduardo Binato de Castro.

Menção honrosa

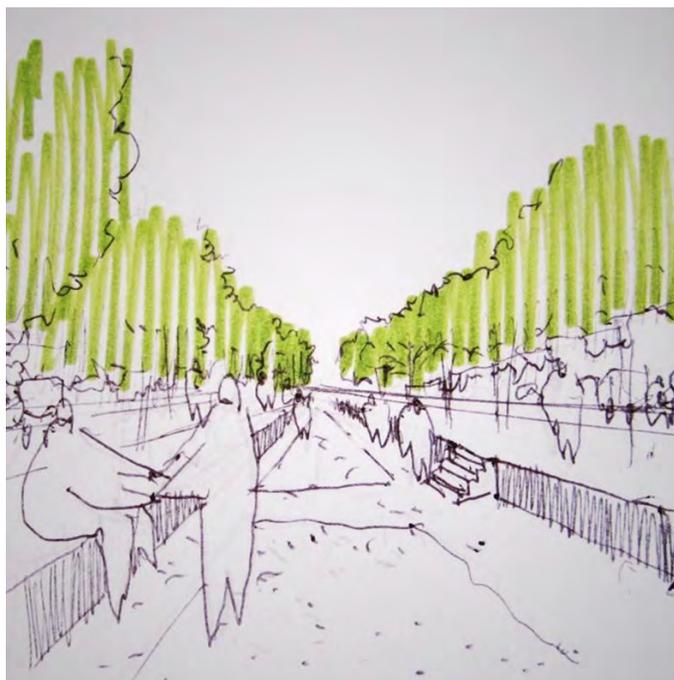


SOS CIUDADES_PARES LINEALES

Projeto desenvolvido para um evento promovido pelo Taller Sudamerica, da Universidade de Buenos Aires (UBA), em Iquitos(Peru), objeto de concurso coordenado por Marcelo Vila e Pablo Ferrero.

Série de análises, pesquisas e projeto em macro-escala para a cidade de Iquitos, em meio a floresta amazônica, no Peru.

Desenvolvido em equipe.



BIENAL_ARQ_SP_FARRAPOS177

Orientador: Marta Peixoto

Projeto para concurso internacional de estudantes da Nona Bienal de Arquitetura de São Paulo. Conjunto de edificações de uso misto que adapta a antiga Sede dos Ferroviários de Porto Alegre, na Av. Farrapos.

Coautoria: Lucas Weinmann, André Thies, Conrado Lang Silva, Carlos Eduardo Binato de Castro, Gabriel de Lorenzi.

Premiado 3º colocação.



SDC_VENTURA

Concurso “Shelter Design Competition”, no Japão, para projetos de casas no “lugar selvagem”, distantes do contato com o homem e a cidade.

Projeto para casa-balão.

Coautoria: Lucas Weinmann, Gabriel Johannson e Carlos Eduardo Binato de Castro.

