

An aerial photograph of Santa Maria, Brazil, showing a dense urban area with numerous high-rise buildings in the foreground. The city is surrounded by green hills and a vast, flat landscape extending to the horizon under a clear sky. A decorative border of black dots runs along the top edge of the image.

# Planejamento Estratégico para Santa Maria

Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Faculdade de Arquitetura  
Trabalho de Conclusão de Curso - 2014.2  
acadêmica Paula Bellé  
orientação Prof. Dr. Leandro M. Andrade

pesquisa .....	01
tema .....	01
desenvolvimento de projeto .....	04
definições gerais .....	05
programa .....	06
levantamento .....	07
condicionantes legais .....	19
portfolio .....	21
projeto um .....	21
projeto dois .....	21
projeto três .....	21
urbanismo um .....	22
urbanismo dois .....	22
projeto quatro .....	23
projeto cinco .....	23
urbanismo três .....	24
projeto seis .....	24
urbanismo quatro .....	25
projeto sete .....	25
histórico escolar .....	26
bibliografia .....	27
referências bibliográficas .....	27

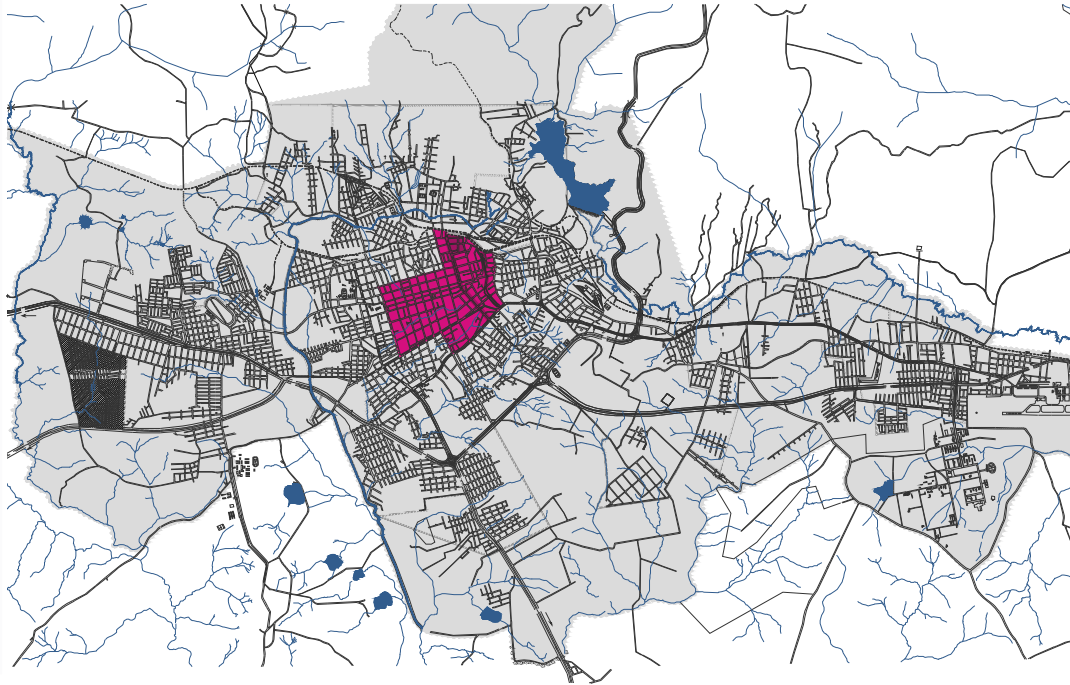
## Justificativa e definição

### 01. A Cidade

Santa Maria possui localização estratégica, está no centro do Estado e foi rota histórica de viajantes desde 1885, quando a ferrovia fazia conexão da região com a Capital, os extremos do Estado e o centro do país.

Atualmente, a Universidade Federal de Santa Maria-UFSM, os quartéis do exército, o comércio e os serviços trazem movimento para a região, mas grande parte de sua relevância se perdeu com a desativação do transporte ferroviário.

Este trabalho pretende trazer importância para a cidade com planejamento estratégico e criação de espaços de qualidade para as pessoas, resgatando questões históricas e ambientais, criando uma nova imagem para Santa Maria: um lugar onde muitas pessoas queiram viver.



### 03. A Gare da Estação e a Vila Belga

A Gare está localizada na extremidade norte da Av. Rio Branco, tendo uma localização estratégica em relação ao centro da cidade.

Após o encerramento da circulação de passageiros através da ferrovia, em 1995, a Gare ficou abandonada. Porém, nos últimos anos, o espaço tem sido ocupado com eventos culturais que, apesar de serem montados de maneira improvisada, atraem grande público.

Junto ao largo da Gare, está a Vila Belga, unidade residencial que foi construída no começo do século XX como moradia para os trabalhadores da ferrovia. Tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado-IPHAE, boa parte do conjunto está restaurada, e pode servir como pólo atrativo para a Gare e vice-versa, com a qualificação da primeira e integração de ambas de maneira a tornarem-se um pólo cultural e turístico.

### 04. A Avenida Rio Branco

A Av. Rio Branco conecta a Gare da Estação com a Rua do Acampamento, principal eixo comercial da cidade.

Como eixo histórico mais importante de Santa Maria, a avenida concentra edificações históricas no seu percurso, e tem proporções monumentais, com 04 a 05 pistas de rolamento em cada sentido e canteiro central chegando a 15 metros de largura em alguns trechos.

O canteiro central abrigou por anos bancas de vendedores informais, que foram transferidas para uma edificação em 2010. Após a remoção, foi executado um projeto de redesenho dos espaços abertos, porém o fluxo de pessoas diminuiu muito.

O canteiro como espaço de comércio permanece no imaginário da cidade, e pretende-se fazer uma releitura do espaço englobando o potencial do conjunto histórico que circunda a avenida.

### 05. A Rua do Acampamento

A ocupação que originou a cidade, no fim do século XVIII, era formada por militares que montaram um acampamento no divisor de águas da região, onde hoje fica a rua batizada conforme sua origem histórica.

Até hoje chamado de Rua do Acampamento, o eixo foi o centro a partir do qual a cidade se expandiu. Atualmente a rua é um eixo comercial de grande importância e a única via com pista segregada para ônibus.

Apesar disso, a rua está visualmente degradada, com muita poluição visual e problemas na compatibilização de fluxos - grande número de pedestres com passeios reduzidos e problemas de congestionamento.

Para completar o eixo histórico Gare - Av. Rio Branco, pretende-se criar uma identidade visual compatível para a rua, além de ajustar os espaços para os diferentes fluxos.

### 02. O Centro

O bairro Centro concentra edificações históricas de Santa Maria. Tem grande importância para a cidade, pois abriga a maior parte dos comércios e serviços, além do único parque urbano da zona urbana consolidada, o Parque Itaimbé.

Para qualificar o centro da cidade, esse projeto pretende criar regras de ocupação com foco nos espaços gerados pelas massas construídas, normatizando as relações dos volumes construídos com os espaços abertos.

Na Av. Rio Branco, que concentra a maior parte das edificações históricas, na Rua do Acampamento - local onde a cidade começou, na Gare da Viação Férrea e na Vila Belga, pretende-se criar projetos de desenho urbano e paisagismo, gerando um sistema de espaços abertos.

### 06. Parque Itaimbé

O Parque Itaimbé é o único parque urbano da cidade, e se organiza de maneira linear paralelo à Avenida Rio Branco e à Rua do Acampamento.

A lenda que conta sobre a origem de Santa Maria fala do amor entre a índia Imembuí e o soldado Morotin, que se apaixonaram nas margens do Arroio Itaimbé - hoje canalizado sob o parque.

Apesar da importância no imaginário da cidade, o parque não faz referência ao arroio que corre canalizado. Somado a isso, existe uma imagem de insegurança no parque, que o faz pouco frequentado pela população.

Para resgatar a relação do centro da cidade com a natureza, pretende-se recuperar o arroio e redesenhar o parque, completando o sistema de projetos do eixo histórico-comercial e do pólo cultural-turístico com o eixo ambiental, que se conecta no extremo norte com a Gare da Estação.

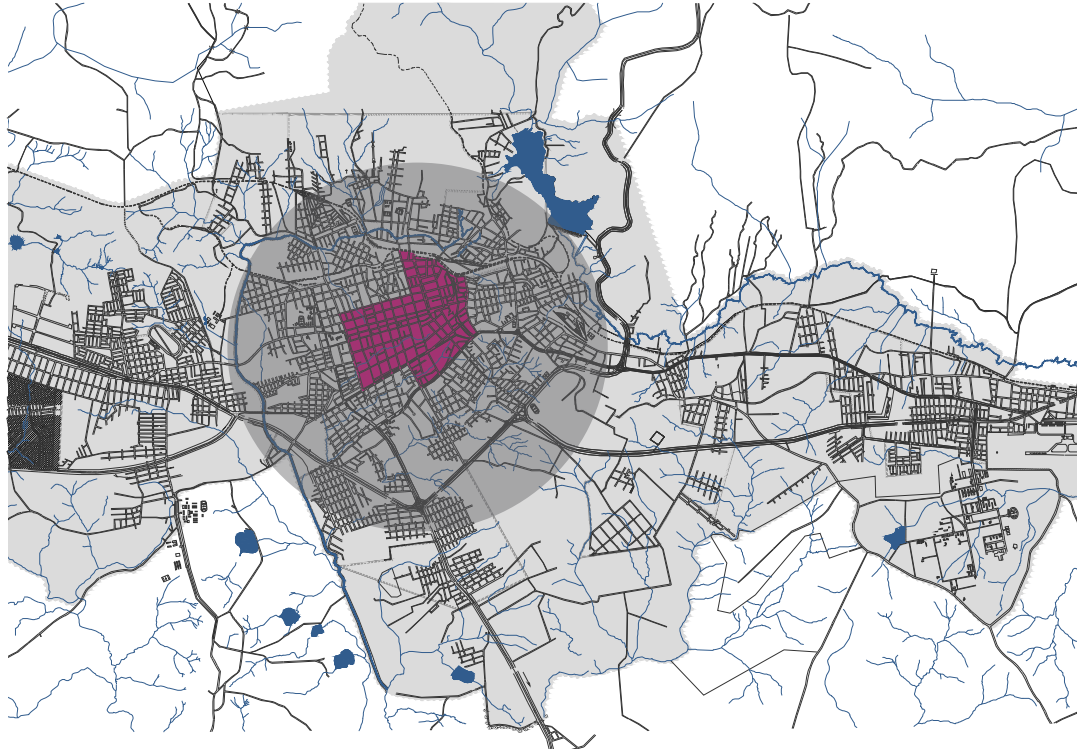
## Programa, tecido, sítio urbano e objetivos

### 01. Macroescala . Plano Estratégico

O perímetro urbano de Santa Maria é formado por um polígono alongado no sentido leste-oeste, que se estende, na área central, no sentido norte-sul. Além do formato pouco compacto, a densidade construtiva na área central é baixa, considerando a zona urbana de uma cidade de médio porte. Com isso, a cidade acaba perdendo eficiência pela falta de compacidade.

Nessa escala, se pretende criar diretrizes para um plano estratégico, definindo uma zona prioritária de ocupação no centro urbano, para aumentar a compacidade com maior densificação e preenchimento dos vazios. Essa zona será definida através de um anel verde, limitado pelo Arroio Cadena a oeste e pela topografia nos outros sentidos. Fora desse anel, serão criadas diretrizes de ocupação diferentes, priorizando a ocupação mais dispersa.

Na área central, o tecido urbano é ortogonal e o traçado viário não leva em conta a topografia - herança histórica do traçado do início da povoação. Apesar da ortogonalidade, algumas leves mudanças de ângulo acontecem ao longo da malha que, somadas à topografia acidentada, dificultam a clareza de entendimento do centro como uma unidade.



Gare da Estação e Vila Belga

Avenida Rio Branco

Rua do Acampamento

Parque Itaimbé

## 02. Mesoescala . Forma e uso da área central

A intervenção em mesoescala pretende requalificar área central da cidade, através da integração e normatização da ocupação. Além da falta de clareza na leitura da região como uma unidade em função do traçado e da topografia, não existe uma identidade que agrupe as tipologias construtivas, dificultando a leitura dos eixos integradamente. Nesse sentido, pretende-se criar um conjunto de form-based codes para ajustar as proporções de espaços abertos e espaços construídos, além de regulamentar as relações das fachadas com os espaços públicos.

Em relação ao uso do solo, existe uma predominância de áreas com usos mistos, que são ocupadas de maneira dinâmica ao longo do dia. Nas áreas onde não há a mistura de usos, em geral existem problemas de segurança. Para isso, serão criadas sub-zonas com incentivo a determinados usos e instrumentos para garantia de manutenção de outros conforme as necessidades.

Dentro desse contexto, dois grandes projetos estruturam a requalificação do centro: eixo multifuncional (cultural-histórico-comercial) e Parque Itaimbé.

## 03. Microescala . Eixo multifuncional

Para potencializar a importância da área central, planeja-se integrar e unificar o eixo composto pela Gare da Estação, Avenida Rio Branco e Rua do Acampamento através de criação de diferentes zonas com uma identidade unificando-as. Serão 03 zonas: cultural, histórica e comercial e será criado um percurso através delas, com trechos adaptados às pressões determinadas pelas pré-existências.

Com esses projetos, pretende-se mudar a imagem da cidade, criando uma sensação de pertencimento aos espaços públicos por parte da população. Com isso, se almeja atrair novos habitantes, estimulados pela nova imagem: uma cidade com espaços de qualidade.

Através da criação de infraestrutura e espaços de apoio adequados, pretende-se reconhecer a vocação do espaço da Gare: um centro de cultura e eventos e, com isso, reestabeler a relação da cidade com a Gare e a Vila Belga.

Além de resgatar um espaço historicamente importante que está atualmente abandonado, pretende-se criar um fechamento adequado para o eixo multifuncional, que atraia as pessoas até o fim do percurso proposto.

Na Av. Rio Branco, o objetivo é criar espaços para a contemplação do eixo histórico, com tratamento adequado do canteiro central como espaço de estar. Além disso, pretende-se atrair fluxos para o canteiro, com a criação de espaços de comércio e serviços.

Dessa maneira, pretende-se criar uma conexão entre a Gare e o eixo de comércio, considerando a identidade do eixo multifuncional, mas respeitando as peculiaridade do trecho.

No eixo comercial, planeja-se adaptar a caixa da rua para responder às necessidades existentes, reconhecendo a importância do pedestre nesse trecho e criando espaços mais confortáveis para circulação.

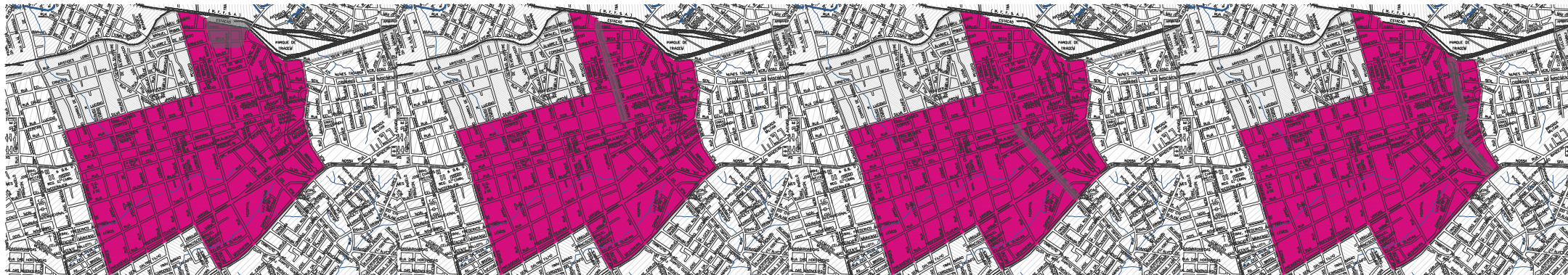
Para qualificar a via como um todo, pretende-se criar normativas para as fachadas, considerando a redução da poluição visual e a integração das fachadas através de uma identidade padronizada.

## .Parque Itaimbé

Para o parque linear, os objetivos são devolver a área para a cidade, com o tratamento das questões de insegurança e a restauração da relação com a água, através da recuperação do Arroio Itaimbé.

A insegurança está associada ao tecido urbano do entorno imediato, que gera muitos fundos de lote fazendo fachada para o parque. Somado a isso, predominam os usos residenciais no entorno, com poucas edificações de serviço distribuídas pelo parque. Ao longo dos anos, a imagem de insegurança foi crescendo e a população passou a usar cada vez menos a área.

Desse modo, com a criação de novas fachadas para o parque e inserção de novos usos e com o redesenho da área focando no curso d'água, planeja-se estabelecer uma nova relação da população com o Parque Itaimbé.





## Níveis de desenvolvimento

### 01. Macroescala . Diretrizes para o Plano Estratégico de Santa Maria

Na escala mais ampla, serão desenvolvidos:

- . zoneamento da área urbana da cidade
- . regras para densidades construtivas nas diferentes zonas
- . instrumentos de incentivo à densificação e à não densificação
- . definição da área do anel verde
- . diretrizes de desenho do anel verde

Além dessas diretrizes, serão desenvolvidas outras questões que se mostrarem pertinentes no processo de desenvolvimento do projeto.

### 02. Mesoescala . Regras para ocupação da área central

Na escala intermediária, serão desenvolvidas regras para qualificação da área central, estimulando alterações nas áreas problemáticas e garantindo a permanência de usos e morfologias existentes que contribuam para a requalificação da área. Além disso, serão criadas soluções-padrão para problemas importantes e/ou recorrentes. Dentro deste contexto, serão desenvolvidos, nos âmbitos de uso do solo, morfologia e meio-ambiente:

- . revisão das regras de uso do solo
- . instrumentos para evitar a gentrificação, como aluguel social e controle através do IPTU
- . reestruturação das linhas de transporte público, com remoção do transporte pesado das vias sobrecarregadas por uso peatonal, e integração de modais para as diferentes necessidades - como o BRT para longas distâncias e maiores fluxos de pessoas, e bonde para circulação na área central, de maneira menos agressiva aos pedestres
- . instrumentos para garantir áreas permeáveis permanentes
- . qualificação de áreas verdes públicas
- . dispositivos para resiliência ambiental - como infraestruturas verdes, compensações ecológicas e incentivo à não-pavimentação via IPTU
- . form-based codes - conjunto de regras baseado em padrões morfológicos para edifícios e padrões para espaços públicos, mapeados em um plano regulador
- . padrões morfológicos para edifícios: regras de ocupação focadas na relação dos espaços construídos com os espaços públicos, normatizando distâncias entre prédios e calçadas, área mínima de esquadrias, altura das esquadrias em relação a rua, quão acessíveis e acolhedoras são as entradas dos edifícios, e onde deve se localizar a área de estacionamento dos prédios
- . padrões para espaços públicos: regras para a forma de ruas e praças

### 03. Microescala . Projetos de desenho urbano e paisagem

Englobando as alterações provocadas pelos regramentos nas outras duas escalas, serão desenvolvidos três projetos de desenho urbano formando um

sistema de espaços abertos na área central. São eles:

- . redesenho da Av. Rio Branco
- . redesenho da Gare e integração com Vila Belga
- . redesenho do Parque Itaimbé com recuperação do Arroio Itaimbé
- . redesenho da Rua do Acampamento

## Metodologia e instrumentos

O desenvolvimento do projeto será feito em três etapas: diagnóstico - que será apresentado neste documento, anteprojeto - com os zoneamentos e diretrizes gerais, e proposta final, com projetos integrados para as áreas determinadas.

Como instrumentos de representação, serão produzidos:

- . plantas-baixas na macroescala, mostrando zoneamento do plano estratégico
- . diagramas das diretrizes do plano estratégico
- . plantas-baixas na mesoescala, mostrando zoneamento dos form-based codes
- . diagramas dos regramentos da mesoescala
- . plantas das soluções-padrão para os form-based codes
- . perfis viários das soluções-padrão para os form-based codes
- . diagramas volumétricos para as soluções dos form-based codes
- . perspectivas das soluções dos form-based codes
- . plantas-baixas dos projetos na microescala
- . elevações dos projetos na microescala
- . diagramas volumétricos dos projetos na microescala
- . perspectivas dos projetos na microescala

Além desses, serão produzidos desenhos complementares que se mostrarem necessários ao longo do desenvolvimento do projeto.

As escalas de apresentação serão compatíveis com as três escalas de projeto, determinadas em função de legibilidade.

# definições gerais

## Agentes de intervenção e financiamento

O poder municipal deve implementar os planos para macro e mesoescala através de licitações ou concursos para execução do Plano Estratégico de Santa Maria e para o Plano de Form-Based Codes do Centro de Santa Maria. As diretrizes fornecidas por esse trabalho devem servir como base para formulação das licitações ou concursos.

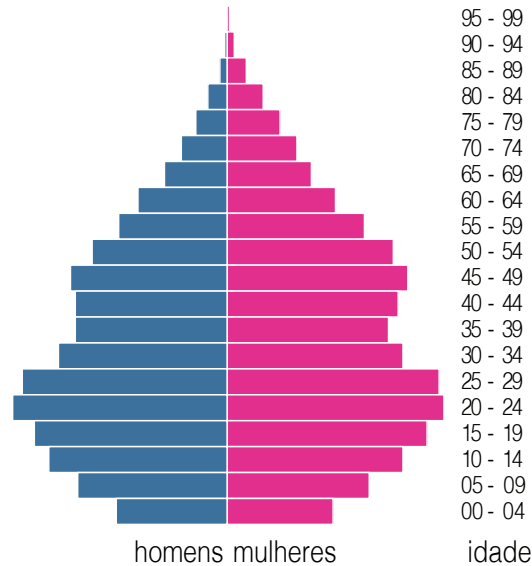
Já os projetos na microescala podem ser implementados pelo poder público ou pela iniciativa privada.

No primeiro caso, os projetos devem ser encabeçados pela prefeitura, e podem ser financiados com parceria entre o poder municipal, estadual e federal, através de programas existentes, como o PAC Cidades Históricas, PAC Mobilidade, financiamento para revitalização de rios e córregos e restauração de mata ciliar do Ministério do Meio Ambiente. Já a iniciativa privada pode executar partes do projeto através de parceria público-privada, com a exploração comercial por determinado número de anos.

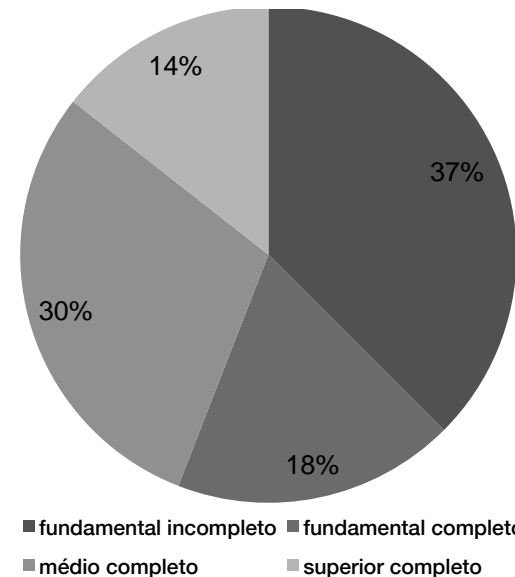
Para garantia da eficiência, é muito importante a fiscalização do poder municipal, sendo ele o ente mais determinante no sucesso da proposta.

## Etapas de implementação

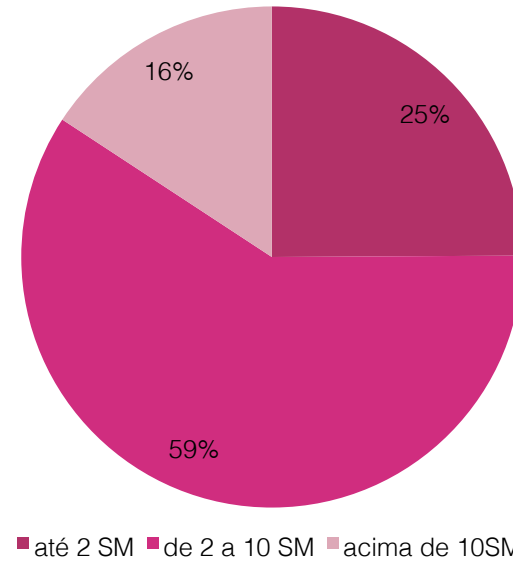
A implementação dos projetos em macro e mesoescala poderá ocorrer simultaneamente, para que o prazo total para finalização da proposta seja reduzido. Já a etapa de desenho urbano deve aguardar a conclusão do Plano de Form-Based Codes para que se adapte às diretrizes estabelecidas por ele.



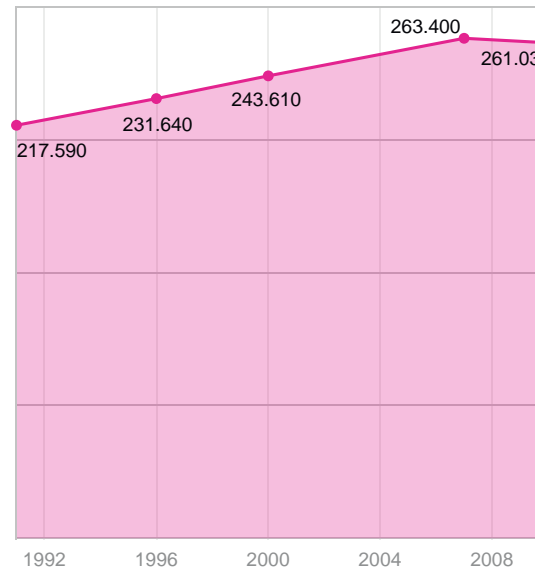
PIRÂMIDE ETÁRIA



NÍVEL DE ESCOLARIDADE



RENDA FAMILIAR (SALÁRIOS MÍNIMOS)



EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO

## População

262.368 pessoas habitam Santa Maria, segundo o Censo 2010. Distribuídas num território de 1.779.556 km<sup>2</sup>, geram uma densidade de 147,43 hab./km<sup>2</sup>. Mais da metade das famílias tem renda acima de 2 salários mínimos, e 16% têm renda inferior a 2 SM.

Considerando o fluxo de jovens gerado pela universidade, a pirâmide etária cresce nas faixas de idade entre os 15 e 29 anos. Em relação ao ensino, mais de metade da população estudou no máximo até o Ensino Fundamental, mostrando que, apesar da universidade, o acesso ao ensino não está universalizado. Seguindo a tendência de redução da taxa de crescimento nas últimas décadas, em 2010 já houve diminuição da população.

## Público Alvo

Considerando a implementação completa desse projeto, o público alvo é formado por toda a população urbana de Santa Maria.

Apesar de fazer uso de instrumentos que beneficiam a população de baixa renda, a qualificação almejada por esse projeto atinge a vida de toda a população urbana, pois envolve a área central da cidade, que tem grande circulação de pessoas e recebe uma parte considerável da população diariamente. Além disso, o centro abriga o único parque da zona urbana consolidada e sua qualificação deve beneficiar toda a população urbana.

A proposta também pretende atrair turistas, através do roteiro histórico-cultural-ambiental, e novos moradores, com a qualificação da cidade em geral.

## Uso do solo, atividades e animação urbana

Planeja-se, com esse projeto, estimular usos mistos e diversificados, com intenção de trazer movimento ao longo de todo o dia, minimizando questões de insegurança.

Além disso, com maior densificação construtiva, se pretende trazer mais habitações para a área central, com aumento de moradias de baixa renda na zona - aluguel social, e estímulo a habitações de faixas de renda mais altas através da qualificação dos espaços públicos, que deixarão a zona mais atrativa.

Na Av. Rio Branco, será construída estrutura no canteiro central para abrigar comércios e serviços, que irão refletir nos usos das fachadas da avenida, aumentando as ocupações mistas, com usos de maior animação nos térreos.

Na Rua do Acampamento, já existem usos animadores nos térreos durante o dia e esse projeto pretende complementar isso com o estímulo de usos noturnos e uma maior ocupação com habitações.

Na Gare de Estação, será criada infraestrutura para atrair eventos. O prédio principal irá abrigar um centro cultural, dada a importância histórica da edificação e de toda a área para a consolidação da cidade.

Considerando as fachadas que fazem frente ao Parque Itaimbé, se pretende remover usos ineficientes - como ferros-velhos e estacionamentos, por construções com térreo animadores. Além disso, serão plugados quiosques de serviços nas fachadas cegas.



Gare da Estação sábado de tarde



morfologia da Gare da Estação



Avenida Rio Branco sábado de tarde



morfologia da Avenida Rio Branco



Rua do Acampamento sábado de manhã



morfologia da Rua do Acampamento



Parque Itaimbé num domingo a tarde



morfologia do Parque Itaimbé

## Requerimentos morfológicos, funcionais e dimensionais dos espaços

Na Gare da Estação existe um grande largo. Esse área é usada atualmente como estacionamento. Porém, pelas suas dimensões e localização, tem potencial para abrigar eventos, com a edificação da Estação funcionando como espaço de apoio (bares, restaurantes, banheiros, galerias) e a área do largo como espaço para o público, tendo proporções suficientes para instalação de palcos.

Na avenida Rio Branco, edificações de diferentes idades e alturas se misturam, com predominância de edifícios históricos de 02 a 06 pavimentos. Os edifícios estão todos no alinhamento do passeio, porém uma parte reduzida possui térreo com atividade animadora, o que cria sensação de insegurança e diminui o fluxo de pedestres na área. A sensação de insegurança se agrava no canteiro central, pois além da inexistência de atividades animadoras, existem estacionamentos em ambos os lados do canteiro em boa parte da via.

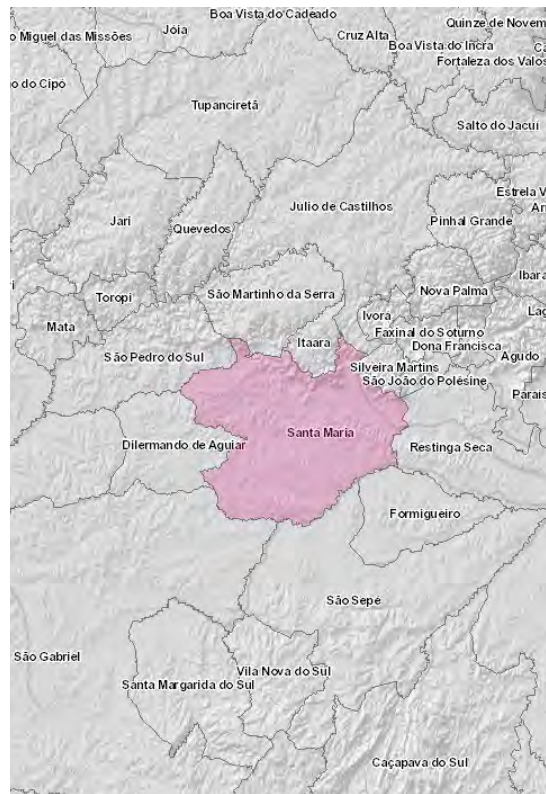
Na Rua do Acampamento, o movimento de pedestres é intenso e as dimensões do passeio ficam deficientes para o fluxo constante. Os edifícios, parte deles históricos, ficam encobertos por publicidades, gerando poluição visual e perda de identidade dos mesmos.

O Parque fica praticamente deserto mesmo aos fins de semana, com poucas atrações. Sua fachadas são compostas por edifícios de até 10 pavimentos. Uma parte deles possui fachada de fundos para o Parque, agravando a situação.





LOCALIZAÇÃO NO ESTADO



REGIÃO

## Inserção urbana

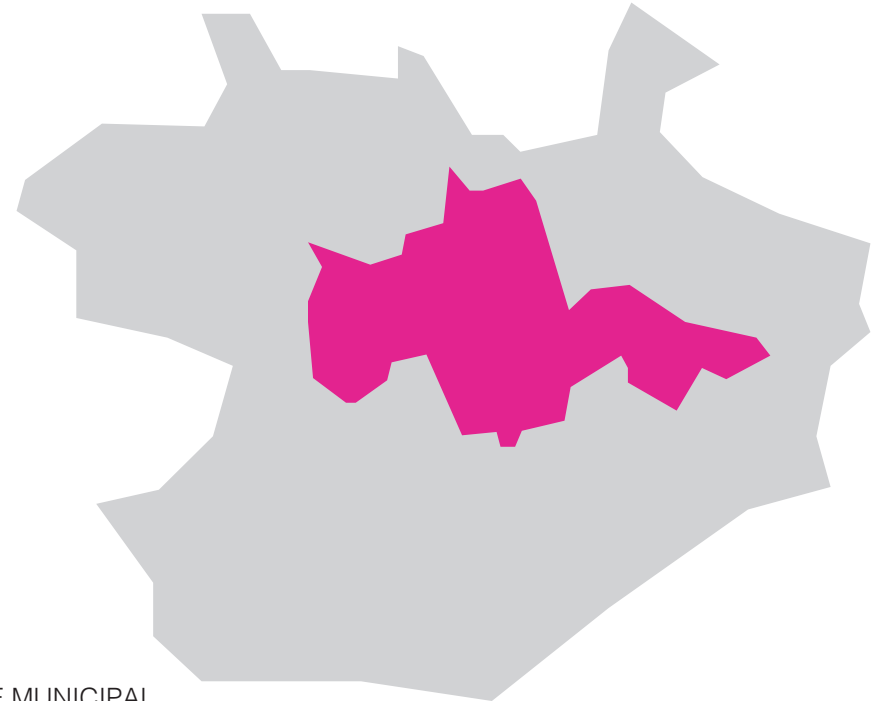
Santa Maria localiza-se no centro geográfico do Rio Grande do Sul e, por isso, tem conexões viárias diretas com os quatro cantos do Estado. A oeste e a sul faz fronteira com o Uruguai e a Argentina, estando a 200km do primeiro e a 350km da última.

Pela sua posição estratégica, abriga mais de 20 quartéis do exército, incluindo a Base Aérea de Santa Maria.

Além da importância militar, a cidade abriga a segunda maior universidade pública do Estado, recebendo mais de 4.500 novos estudantes por ano.

Regionalmente, o município atrai pessoas por diversas razões. São elas: concentração de comércios especializados que não existem nas cidades próximas, escolas qualificadas e cursos preparatórios para ensino superior e concursos, oportunidades de trabalho e maior pólo de saúde da região, com hospitais mais equipados para o tratamento de enfermidades de diferentes complexidades.

Segundo as regiões de influência do IBGE (2007), Santa Maria tem área de influência de âmbito regional, sendo referida, para um conjunto de atividades, por um grande número de municípios. São três cidades de médio porte e mais de trinta cidades pequenas que sofrem influência de Santa Maria.



LIMITE MUNICIPAL

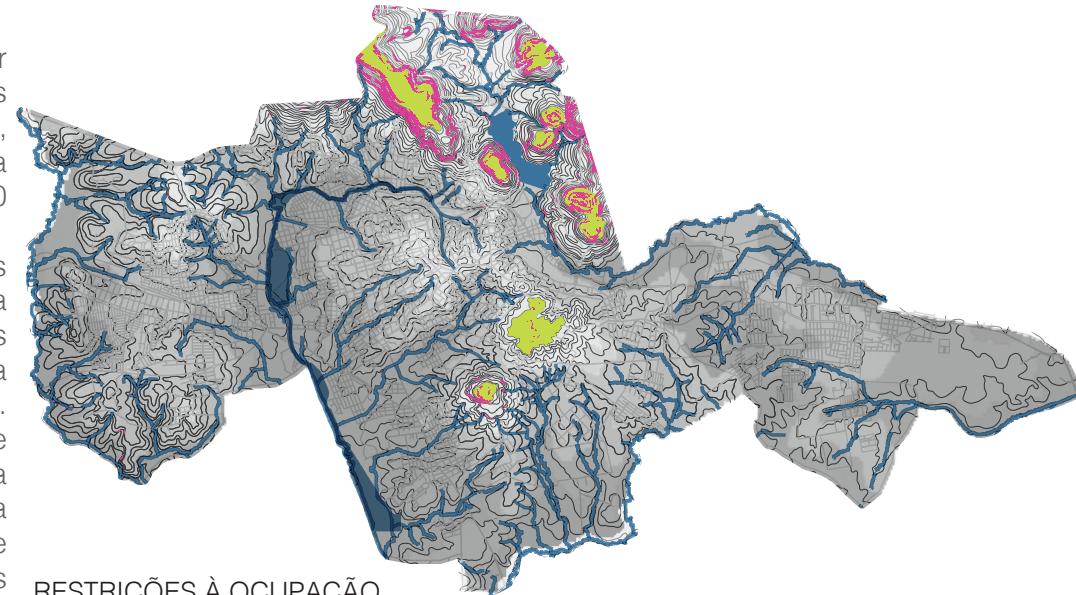


PERÍMETRO URBANO

## Geografia

Santa Maria situa-se em uma região cercada por morros. Os morros, por terem áreas de preservação permanente nos seus topos e em suas encostas com grandes declividades, criam barreiras a norte, leste e sul. Na parte oeste, existem APPs de hidrografia fechando o polígono de restrições à ocupação na área urbana. Dentro desse polígono, existem variações de declividade entre os 0 e 30% por todo o território, criando algumas áreas de difícil ocupação.

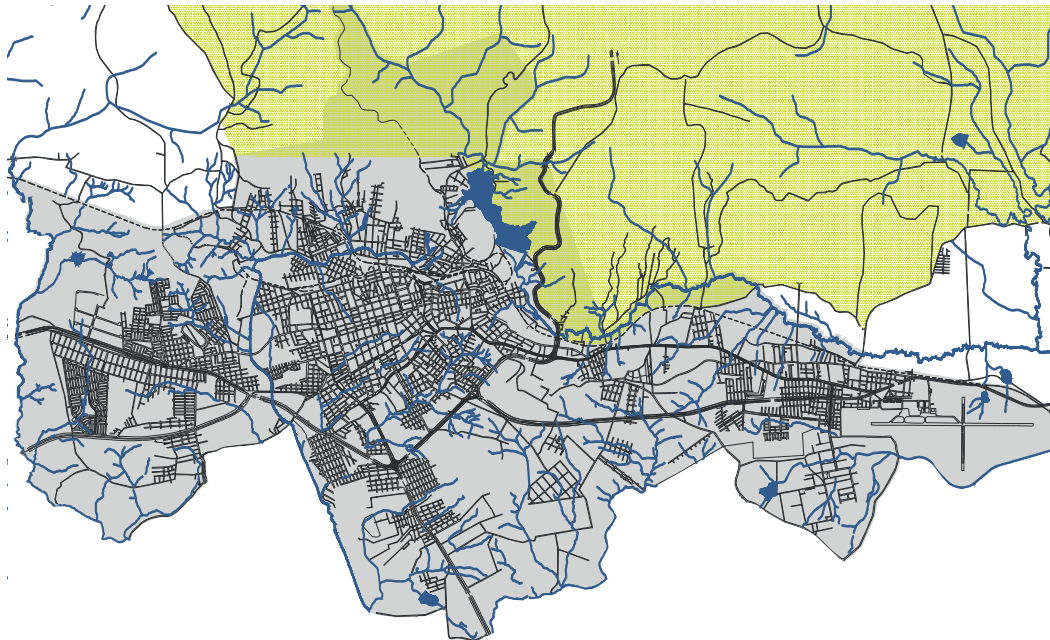
Vários cursos d'água estão presentes na zona urbana de Santa Maria, mas parte deles está canalizada. Apesar disso, o perímetro urbano está todo na área de amortecimento da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e, portanto, esses cursos deverão ser recuperados. Uma Reserva da Biosfera é uma área designada para aliar a conservação ambiental e o desenvolvimento humano sustentável. A reserva em questão é formada por porções de ecossistemas terrestres de remanescentes de Mata Atlântica e tem como objetivo otimizar a convivência homem-natureza em projetos que se norteiam pela preservação, convivência com áreas vizinhas e uso sustentável de seus recursos. Através de centros de monitoramento, pesquisa, educação ambiental e gerenciamento de ecossistemas favorecem a descoberta de soluções para problemas como o desmatamento das florestas tropicais, a desertificação, a poluição atmosférica e o efeito estufa.



RESTRIÇÕES À OCUPAÇÃO

APP topo de morro
  APP declividade >45%
  APP de hidrografia

0 1000 2000 4000



MEIO AMBIENTE

reserva da biosfera
  hidrografia

0 1000 2000 4000



DECLIVIDADES

< 5%
  5 - 12%
  12 - 30%
  30 - 47%
  > 47%

0 1000 2000 4000

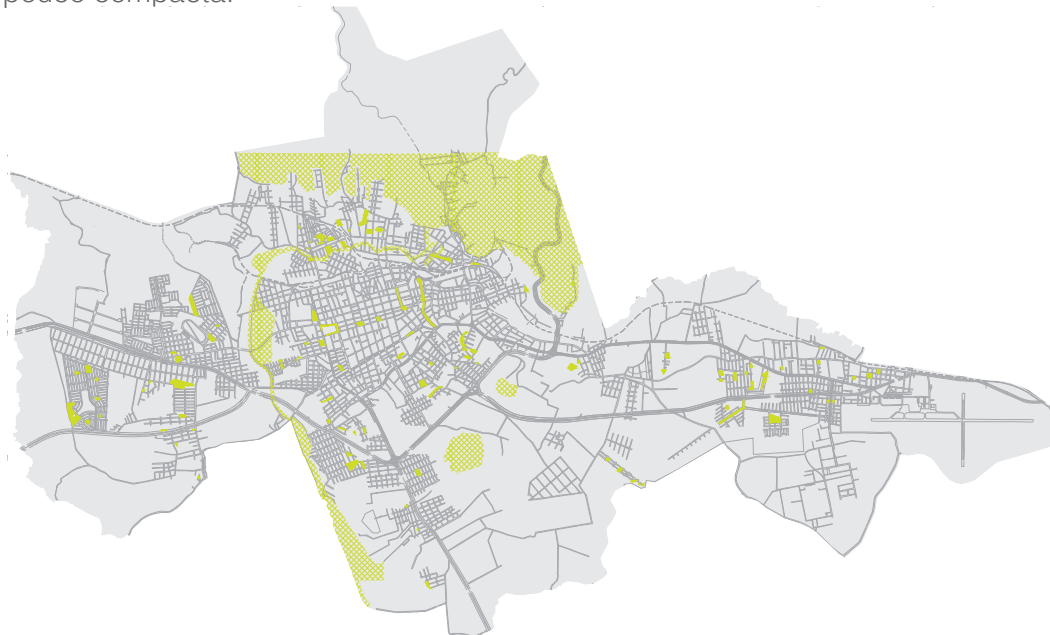
## Morfologia e uso do solo

A área urbana de Santa Maria é composta por muitas vias de mão única, com uma a duas pistas de rolamento e uma ou duas faixas de estacionamento. São raras as vias que não permitem estacionamento. O sistema de vias de mão única é complementado por seis avenidas.

As faixas de preservação dos arroios e os morros funcionam como barreiras, e a cidade se organiza de maneira diferente fora delas. O número de casas de um ou dois pavimentos é bem maior fora desse perímetro, e os lotes são menos ocupados.

Exceto pelas áreas de preservação permanente - que são pouco usufruídas pela população, as áreas verdes são espaços reduzidos distribuídos pontualmente pelo espaço, sem nenhuma espécie de relação entre eles. Como é possível ver no mapa abaixo, dentro do perímetro definido pelas restrições a ocupação, o Parque Itaimbé é a maior área verde, com seu formato alongado no sentido norte-sul.

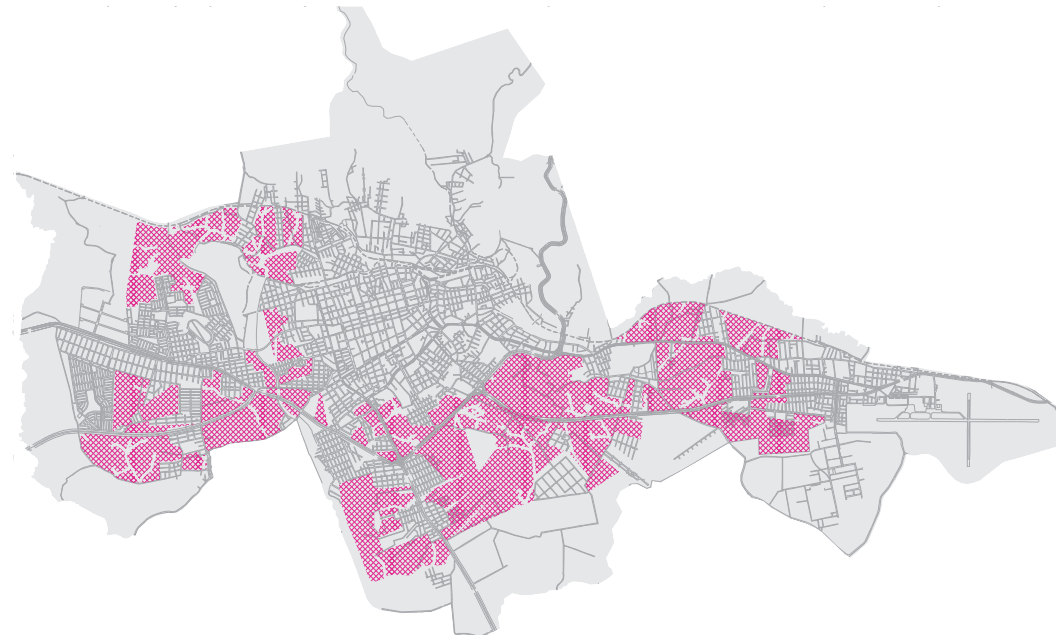
A partir destes limites estabelecidos pelas áreas de preservação, começam a aparecer vazios urbanos de grandes proporções que, segundo o PDDUA atual, serão estimulados a serem ocupados. Esse projeto pretende alterar essa diretriz, levando em conta perda de eficiência da cidade ao se organizar de maneira pouco compacta.



ÁREAS VERDES

áreas de preservação

parques e praças



VAZIOS URBANOS

vazios



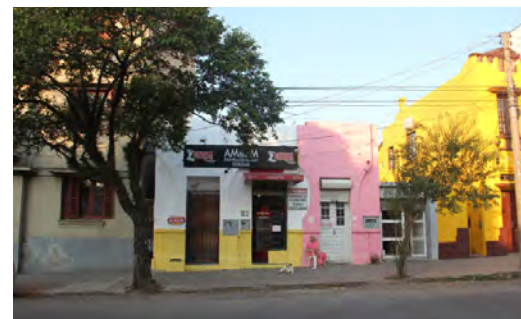
Gare da Estação e Vila Belga



Parque Itaimbé

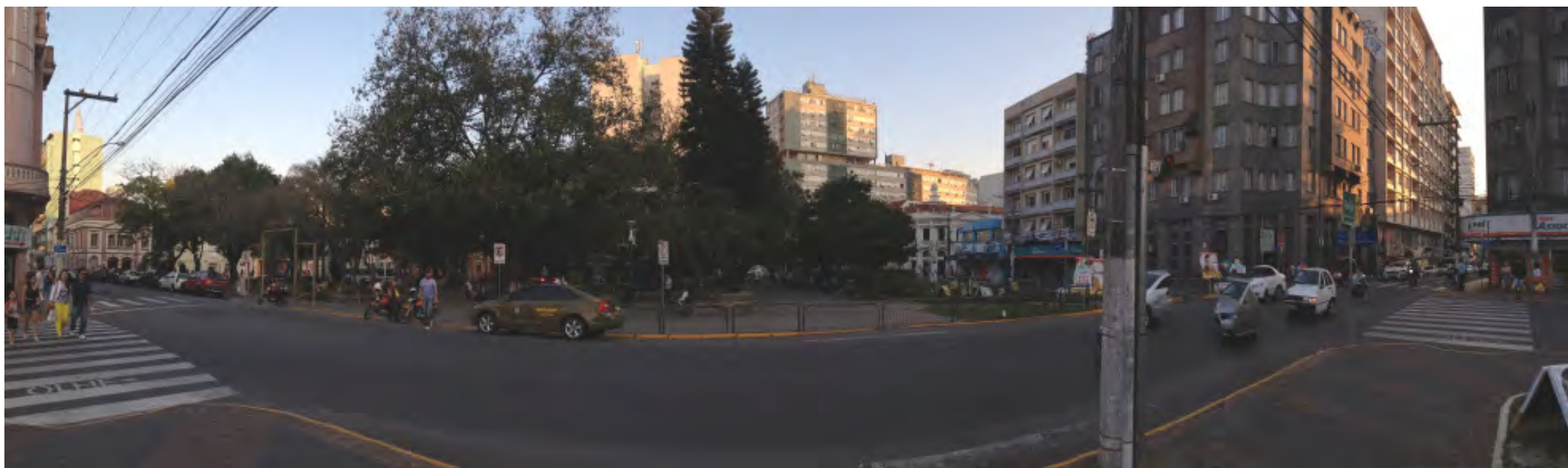


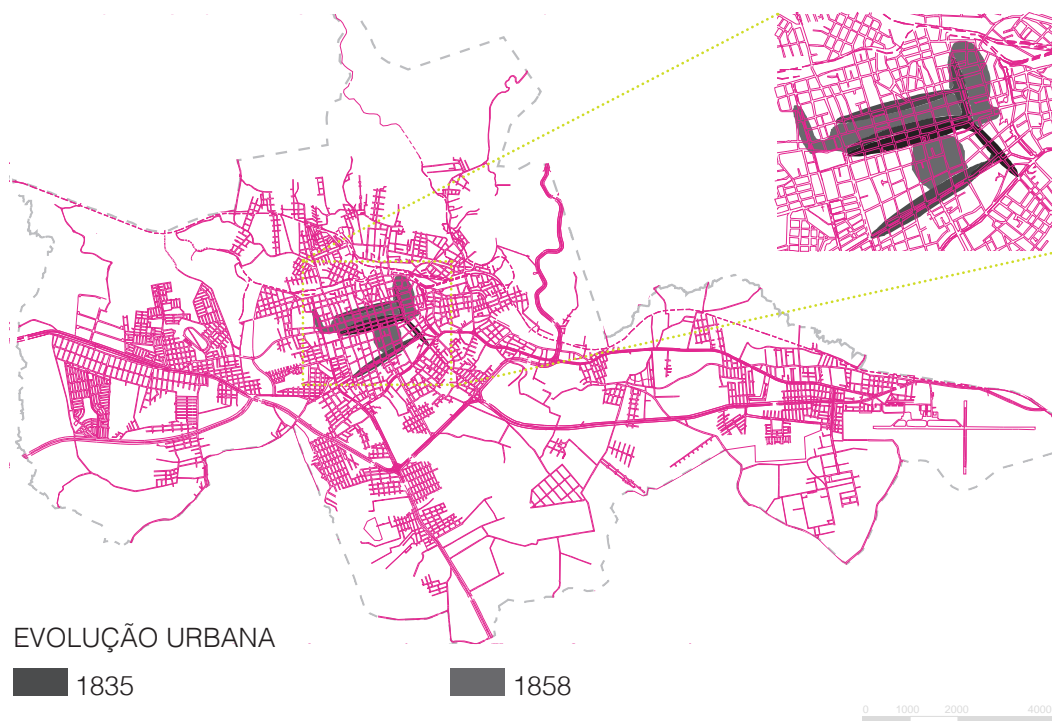
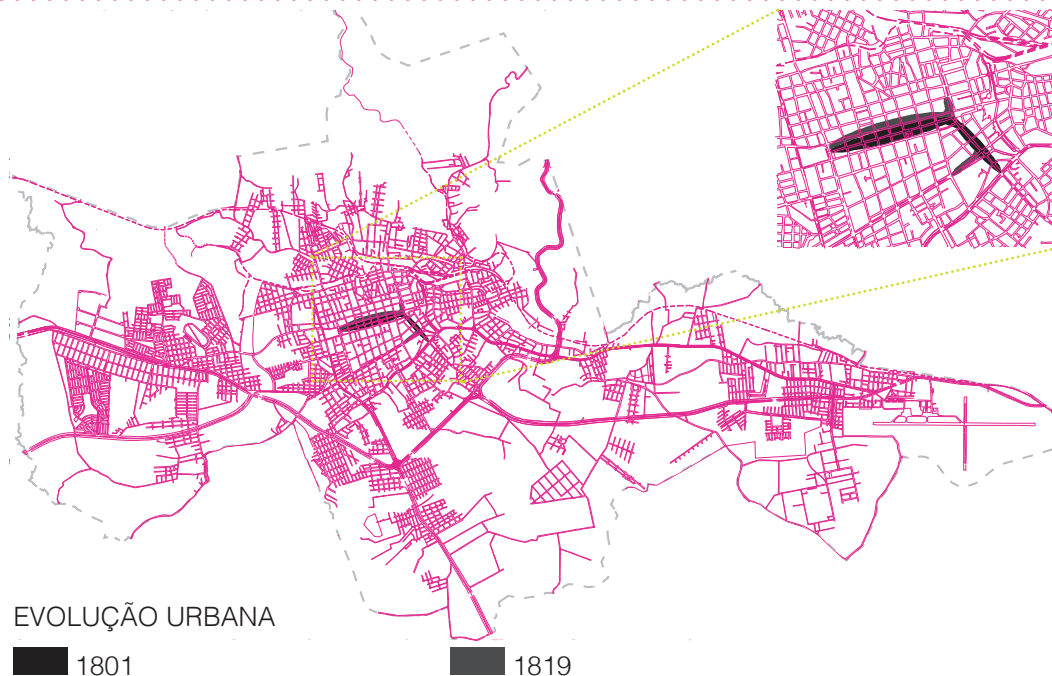
Avenida Rio Branco



Rua do Acampamento







## História e evolução urbana

A região de Santa Maria, até o Tratado de Santo Idelfonso, de 1777, não possuía aglomeração urbana considerável. Com a determinação de fronteiras entre terras Espanholas e Portuguesas pelo tratado, foi iniciado o reconhecimento geográfico e a demarcação das áreas.

A comissão mista, composta por espanhóis e portugueses, foi rompida em Santo Ângelo, em 1797, e a parte portuguesa foi para o Sul. O local escolhido para montar acampamento e concluir os trabalhos foi o da atual Cidade de Santa Maria. O acampamento foi instalado na cota mais alta, ao longo do divisor d'água, configurando a rua do Acampamento, eixo de formação da cidade.

A povoação e a capela que foi construída passaram a atrair moradores das redondezas. Em 1801, havia uma população estimada de 800 habitantes. Em função dos laços familiares dos novos habitantes, o povoado era frequentado por visitantes, que o movimentavam e frequentemente permaneciam. Na esperança de melhorar de vida, muitos açorianos ou descendentes recorreram também ao povoado. O desenvolvimento da região estava baseado no comércio, na pecuária e na agricultura, mas, além disso, houve a colaboração por parte da religião.

Quando Cachoeira do Sul foi elevada à Vila em 1819, Santa Maria tornou-se o quarto distrito. O território, ocupado por 1.550 habitantes, era composto pela Rua do Acampamento, Pacífica (atual Dr. Bozano), da Igreja (R. Venâncio Aires) e trecho inicial da General Rafael Pinto (Av. Rio Branco).

A localização geográfica da cidade já lhe conferia certa importância desde 1800. Nessa época, ela já era frequentada por viajantes, tropeiros, correios militares, que, devido à sua localização e acessibilidade, paravam para pernoitar. Com o passar do tempo, os caminhos que passavam por Santa Maria se tornaram vias municipais e estaduais colaborando para o desenvolvimento da economia regional.

O comércio e a atividade pastoril se desenvolveram e aumentaram a importância econômica do distrito. Ao mesmo tempo, intensificou-se o crescimento urbano, dando origem a novas ruas e prolongamentos das existentes. Em 1835, Santa Maria possuía uma população estimada de 2.290 habitantes.

Com o aumento da população, foram construídas escolas e outros equipamentos, que fizeram o distrito continuar crescendo. Em 1857, Santa Maria emancipou-se e foi elevada a Vila, com 5.110 habitantes, e um grande número de ruas configuradas (vide mapa ao lado).

De 1858 a 1885, não houve um crescimento urbano significativo que se refletisse na configuração de um número considerável de novas ruas. Em 1885, Santa Maria possuía uma população de 8.400 habitantes.



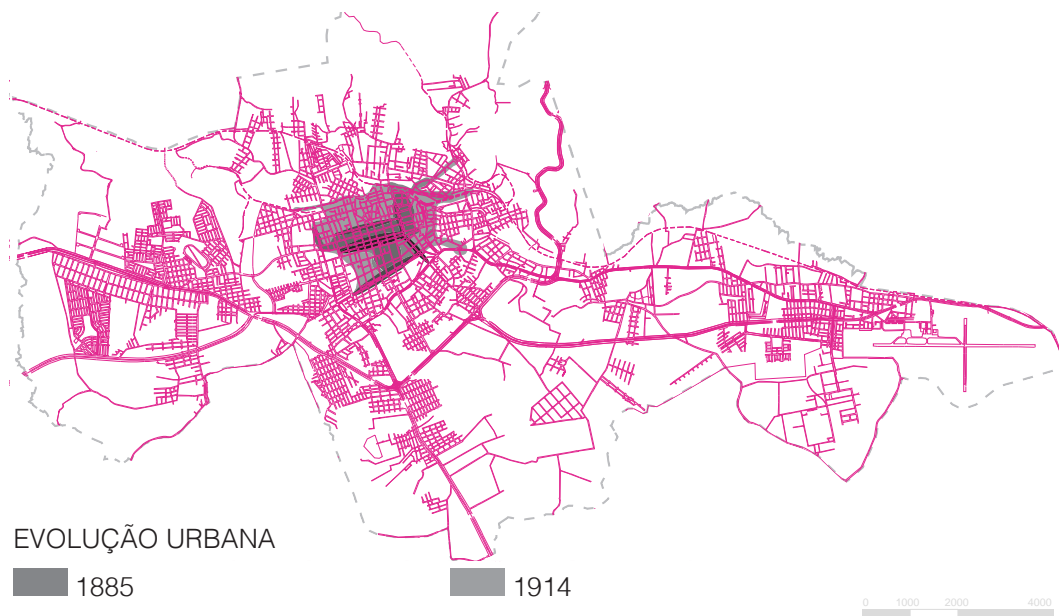
O desenvolvimento da cidade, no fim do século XIX, foi impulsionado pela construção das ferrovias e pela Proclamação da República em 1889, que tinha como projeto maior a valorização da cidade. Com isso, mais pessoas eram atraídas para a área urbana, o que acabava por ampliar seus limites.

A construção da estrada de ferro gerou diversas transformações no espaço urbano, sendo um marco na história da cidade. Com a linha Porto Alegre - Santa Maria, que foi concluída em 1885, o comércio cresceu significativamente, e se estendeu por toda a área urbana.

A cidade ficou mais importante no cenário estadual a partir de 1889, quando chegou a comissão de engenheiros para estudar o traçado da ferrovia que ligaria Rio Grande a São Paulo. As obras de ampliação das estradas de ferro no Estado começaram em 1890 e a inauguração ocorreu por trechos. Com isso, a cidade tornou-se um importante ponto de conexão entre linhas, de parada de viajantes e entreposto comercial entre a região da fronteira, da serra e de Porto Alegre.

Com a rede ferroviária crescendo, integrando e desenvolvendo os lugares por onde passava, a morfologia dos espaços foi se transformando. Em 1913, com a criação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS), e com a construção da Estação Ferroviária, foram criadas escolas, oficinas, armazéns e depósitos. Em busca desses serviços, várias pessoas de cidades próximas passaram a frequentar Santa Maria.

A companhia belga que arrendou a rede ferroviária do Rio Grande do Sul a partir de 1898 - Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil, instalou sua diretoria em Santa Maria.



Rua do Acampamento, 1890. 01ª registro da cidade.



Praça Saldanha Marinho - encontro da Av. Rio Branco com a R. do Acampamento, 1907.

Com isso, a cidade passou a ter função de centro empresarial e tornou-se um centro de controle ferroviário, melhorando o status da cidade e impulsionando a economia. Os funcionários belgas e franceses da empresa mudaram-se para Santa Maria e, entre 1901 e 1903, foi construída a Vila Belga para abrigar os novos moradores.

A via férrea integrava as cidades do Rio Grande do Sul entre elas e com as demais para o Norte do País. Para ir de Porto Alegre, Uruguaiana ou Rio Grande até São Paulo, era preciso passar por Santa Maria.

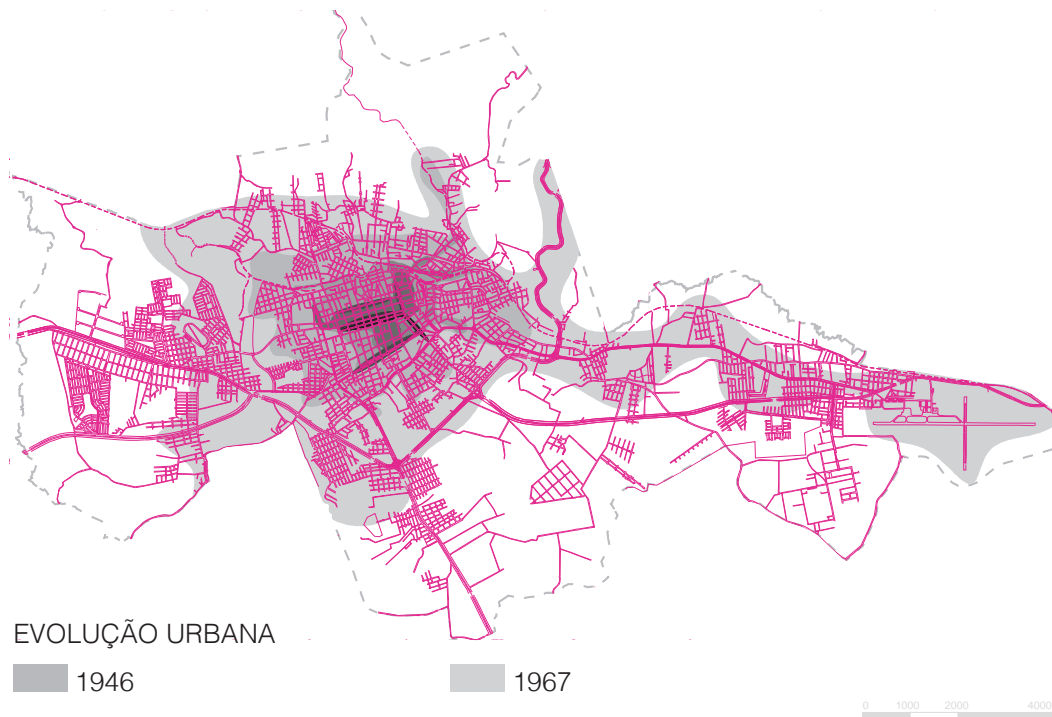
A partir da década de 1950, a importância da ferrovia começou a diminuir, quando o transporte ferroviário entrou em declínio no país. Em 1996, foi encerrado o transporte de passageiros o que ocasionou o abandono das estações.



Vila Belga, 1914.



Vila Belga, 1920.





Rua do Acampamento  
Rua do Acampamento, 1935.



Avenida Rio Branco, 1960.



Avenida Rio Branco, 1955.



Avenids Rio Branco e Rua do Acampamento, 1963.

## Perspectivas: demandas, déficits e potenciais

### Avenida Rio Branco

++

--

.grande número de edificações históricas

.canteiro central largo

.área com vegetação de porte médio a grande

.avenida parcialmente com paralelepípedo

.importância histórica para a cidade

.variedade de usos

.oportunidade para diferentes usos no canteiro central

.projeto do BRT

.ciclistas

.má conservação das edificações históricas

.falta de uso no canteiro central

.preconceito com uso do canteiro central (memória dos camelôs)

.sensação de insegurança

.grande terminal de ônibus no extremo mais central

.terminal de ônibus com equipamentos inadequados em número insuficiente

### Rua do Acampamento

++

--

.movimento de pedestres

.comércio numeroso

.serviços numerosos

.importância histórica

.caixa da rua com proporções agradáveis ao pedestre

.corredor de ônibus em via histórica com grande circulação de pedestres

.poluição visual

.falta padronização nas sinalizações do comércio

.passeio público sobrecarregado

### Parque Itaimbé

++

--

.existência de equipamentos ao longo do parque

.marco para a cidade

.único parque urbano

.localização central

.variabilidade de fachadas

.grandes equipamentos dentro do parque

.vegetação variada e em grande quantidade

.extremos importante: Av. Medianeira - Gare da Viação Férrea

.existência de arroio ao longo do parque

.declividade

.concha acústica

.possível estação de BRT no extremo da Av. Medianeira

.APP no outro lado da Av. Medianeira (possibilidade de conexão)

.equipamentos mal conservados

.sensação de insegurança

.único parque urbano da cidade (não há cultura de parques)

.fachadas cegas

.pouca variação de atividades (predominantemente residencial)

.pouco uso dos equipamentos do parque

.conexão inexistente com os extremos

.Arroio Itaimbé canalizado

.declividade

.inexistência de comércios e serviços ao longo do parque

.relação pobre com o parque nos cruzamentos viários

### Gare da Estação Férrea

++

--

.símbolo histórico para a cidade

.existência de ateliê de esculturas em parte da edificação

.eventos ocasionais geram grande ocupação da área

.espaço usado por skatistas

.má conservação da edificação

.sensação de insegurança

.parte do espaço usada como estacionamento

## Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental

Segundo o PDDUA de Santa Maria, as definições para as macrozonas são:

A. Corredor de Urbanidade - eixo estruturador viário interno: grande avenida com calçada central, com qualidade de urbanidade, acompanhado de edifícios de altura livre e usos miscigenados;

B. Centro - tradicional centro: completar a consolidação de crescimento e a conservação da zona histórica;

C. Cidade Oeste: consolidação urbana dos assentamentos da Tancredo Neves, Pinheiro Machado, Santa Marta e setores lindeiros com centralidade plena de equipamentos e serviços;

D. Cidade Sul: consolidação da periferia em direção sul da cidade, mantendo baixa densidade e evitando dispersão;

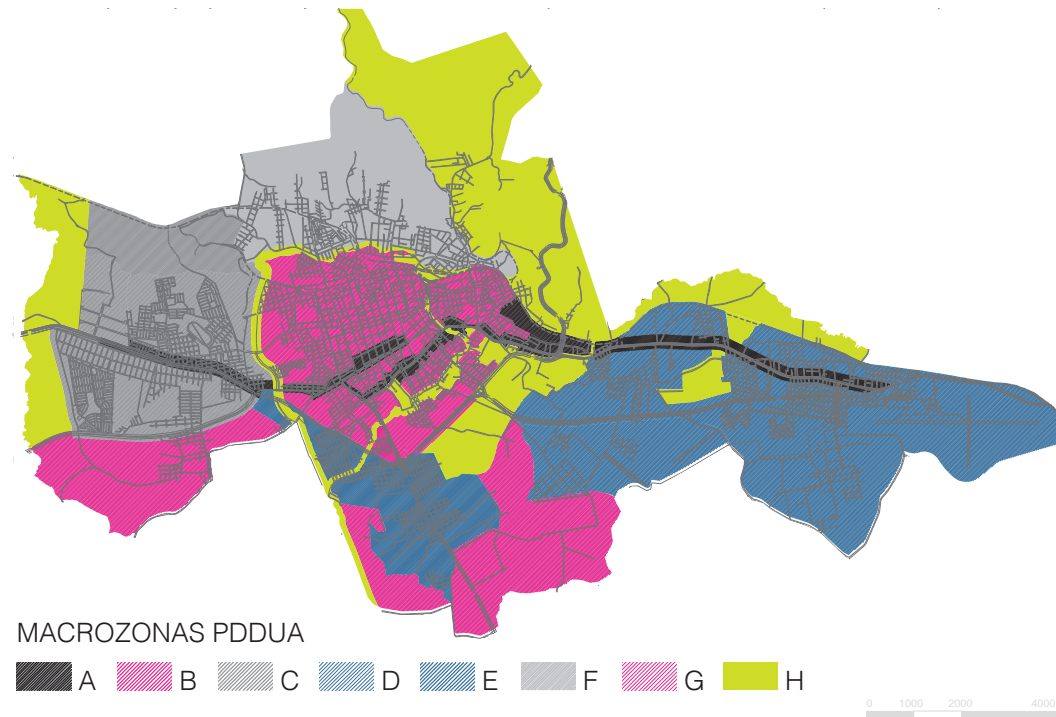
E. Cidade Leste: linearidade leste da cidade, com atrativos naturais, econômicos e culturais existentes, consolidados como cidade estruturada de média e baixa densidade;

F. Encosta da Serra: valorização desta área, como cidade de baixa densidade, onde houver ocupação, evitando impactos sobre a fragilidade ecológica da área ainda não ocupada, destinando áreas vagas para usos recreativos, de lazer e de preservação;

G. Rururbano: zona de grande interesse para a produção agrária intensiva, lazer, condomínios rurais e usos institucionais, todas as atividades compatíveis com a conservação paisagística e ecológica da área;

H. Parques ou áreas naturais de preservação: zona de grande interesse institucional, lazer, paisagístico e de conservação dos recursos naturais, particulares ou públicas, sem interesse de desapropriação, com direito a parcelamentos conforme zona específica e índices determinados.

Além disso, o Plano Diretor não cria mais regramentos de ocupação na zona urbana, apenas estabelece diretrizes amplas, como respeito às crianças e ao meio ambiente. Fala, também, sobre a realização de Estudos de Impacto de Vizinhança para determinados empreendimentos, porém não deixa claro quais são. Para determinação das atividades que necessitam EIV e para regramentos menos abrangentes sobre o uso e ocupação do solo, remete à Lei de Uso do Solo, que será tratada adiante.



Para este projeto, serão consideradas as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor. Porém, será tomada a liberdade de alteração de certas diretrizes que não estejam de acordo com as propostas para qualificação e aumento de eficiência da cidade, como o incentivo ao crescimento da cidade no sentido leste-oeste, medida que gera mais dispersão e diminuição da eficiência da zona urbana.

O Plano Estratégico irá rever as diretrizes que não estiverem em consonância com a proposta e complementar as que se enquadrarem no contexto desse projeto.

Além disso, o plano irá agrupar diretrizes gerais estabelecidas pelo referido PDDUA com as regras da Lei de Uso do Solo, visto que ambas tratam do planejamento em escalas semelhantes e funcionam de maneira mais integrada se trabalhadas como regras de planejamento urbano para a zona urbana da cidade.

## Lei de uso do solo

Levando em conta as áreas de detalhamento deste projeto, se faz importante a consideração das regras determinadas pela lei de uso do solo nas zonas destacadas no mapa ao lado.

A zona 01 engloba as margens do Arroio Cadena, a Gare da Estação Férrea e o Parque Itaimbé. A zona 02 é composta pela Avenida Rio Branco e a Rua do Acampamento, além das quadras adjacentes a essas ruas.

Na zona 01, o Índice de Aproveitamento máximo é de 0,60 e a taxa de Ocupação é de 40%. O Índice Verde mínimo, que é a relação entre a área permeável do terreno e a área total do terreno, é de 0,18 e as alturas não podem passar de 06 metros. Considerando o caráter da zona, que possui importantes áreas verdes, as restrições à construção parecem apropriadas. Além disso, a LUOS atual também não permite a compra de índices construtivos.

Para a zona 02, que é chamada de Centor Histórico, existem regramentos especiais. São eles:

.Índice de Aproveitamento não é fixado, pois será a resultante da Taxa de Ocupação e das alturas máximas permitidas (para fins da transferência total ou parcial do potencial construtivo, o índice de aproveitamento adotado será 4,5);

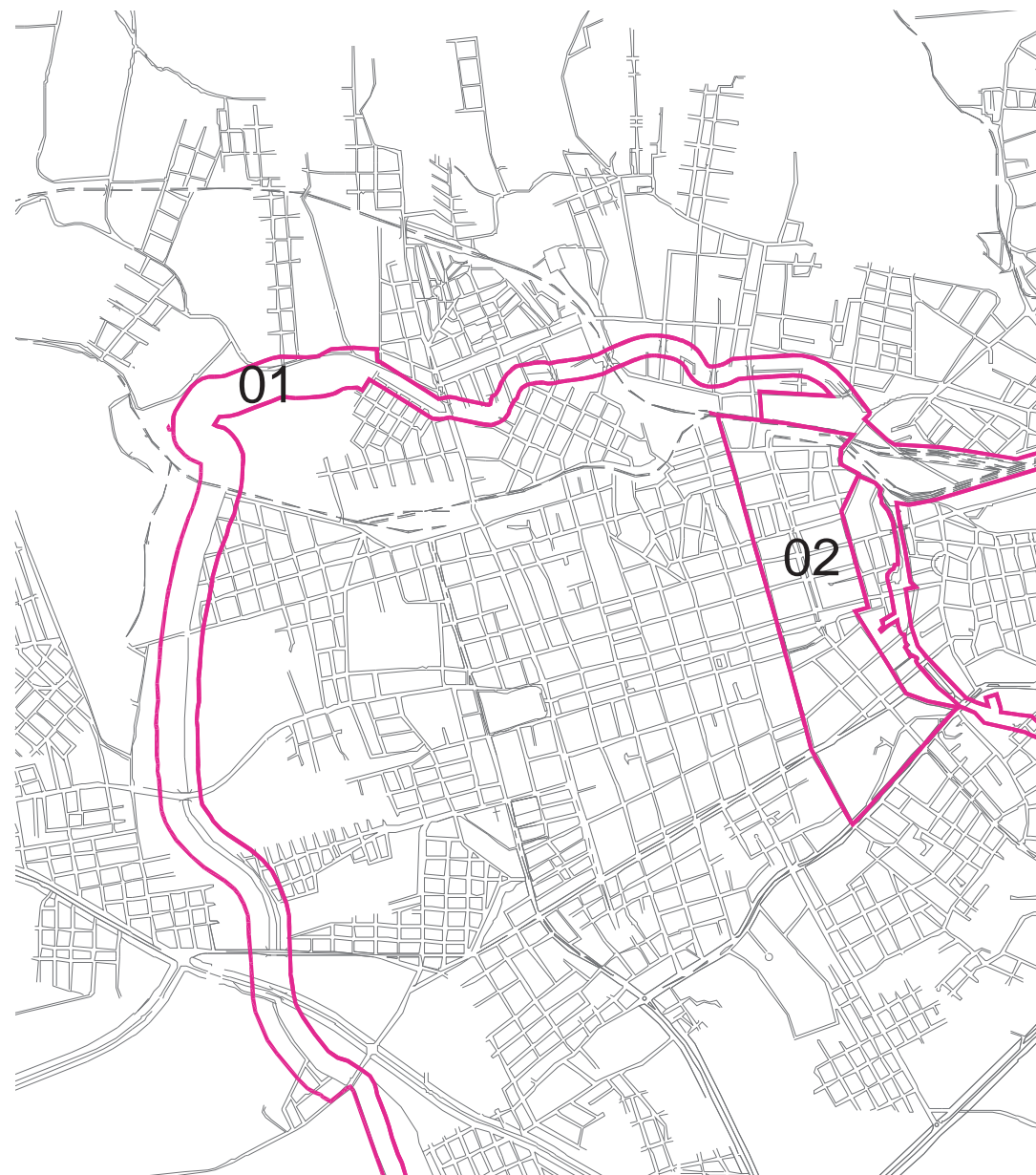
.Taxa de ocupação não é fixada, pois será a resultante da exclusão das áreas necessárias para ventilar e iluminar determinadas pela lei;

.As alturas máximas permitidas variam entre 06 e 23 metros, mudando a cada quadra ao longo dos diferentes eixos;

. O Índice Verde só será exigido se houver vegetação significativa, sendo definido caso a caso.

A partir disso, se percebe que as definições da LUOS complicam o a definição de regras para a zona 02, criando relações entre diferentes índices porém de maneira segregada espacialmente. Isso torna difícil a compreensão das restrições e permissões para a zona.

A proposta de trabalho pretende facilitar o entendimento criando regras mais objetivas e que englobem áreas contínuas.



ZONAS LUOS



# projeto um, projeto dois e projeto três

p1. Projeto de Centro Comunitário no bairro Chácara das Pedras.

Professor Edson Mahfuz

2010/01

p2. Projeto de Biblioteca Pública em Porto Alegre

Professor Paulo Almeida

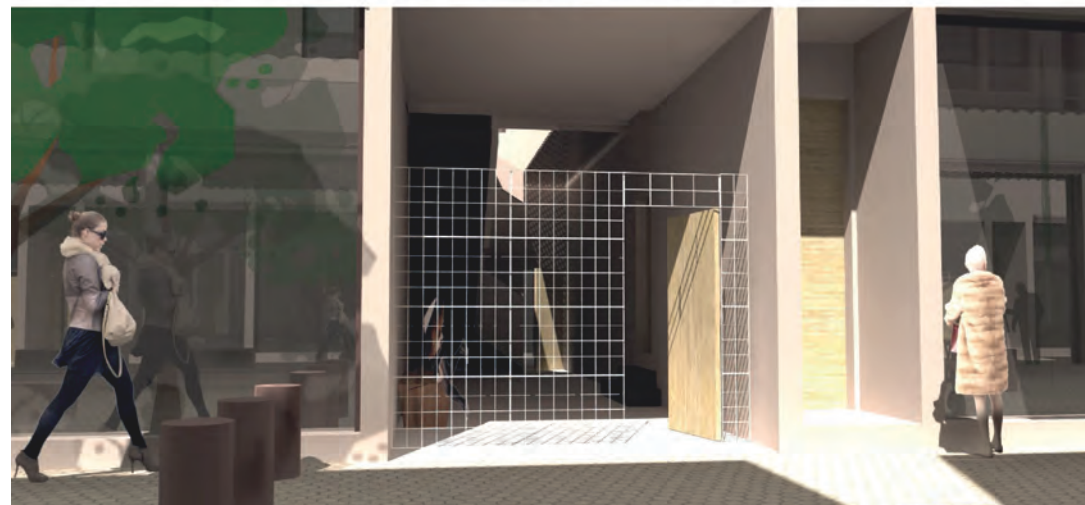
2010/02



p3. Projeto de miolo de quadra com residências e comércio no bairro Cidade Baixa.

Professor Douglas Aguiar

2011/01





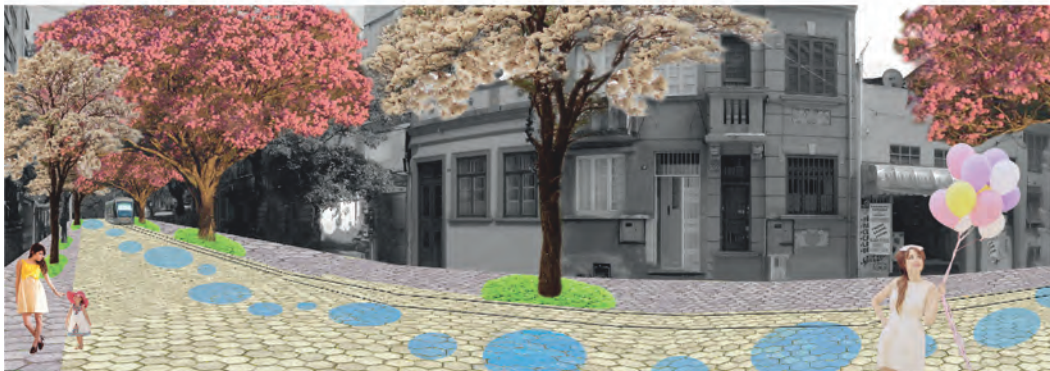
# urbanismo um e urbanismo dois

u1. Projeto de paisagismo e edificações na Rua Duque de Caxias, no trecho entre a Rua Vasco da Gama e Rua Bento Martins.

Professor Carlos Furtado e Claudia Dall'igna

Desenvolvido com Lucas Zimmer

2011/02

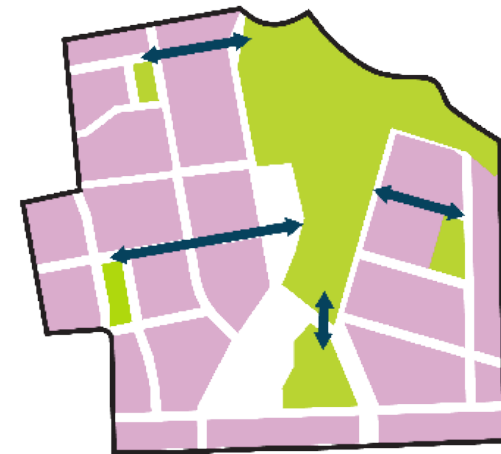
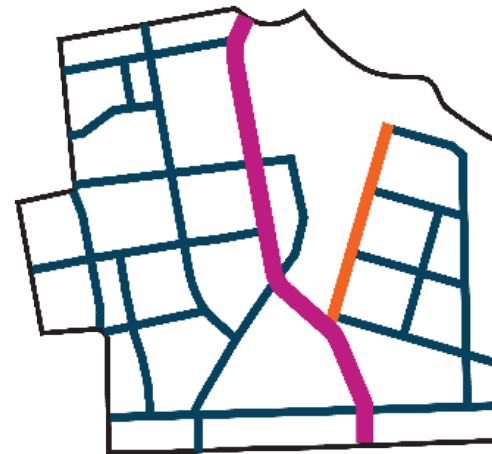
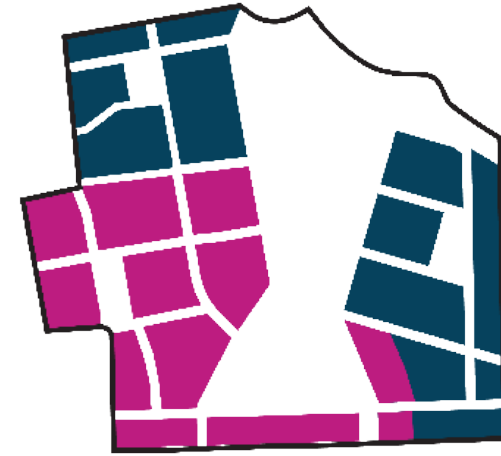
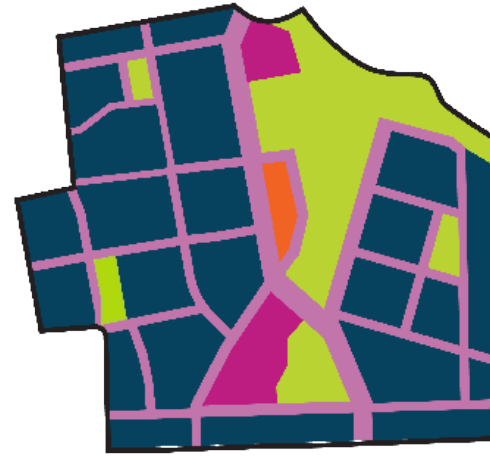


u2. Loteamento na área do Country Club de Porto Alegre

Professora Iara Castello e Clarice Maraschin

Desenvolvido com Eduardo Zdanowicz, Gustavo Schattschneider e Lucas Zimmer

2012/01





# projeto quatro e projeto cinco

p4. Projeto de interiores de apartamento de um jovem casal, na Av. Independência.

Professor Carlos Eduardo Comas

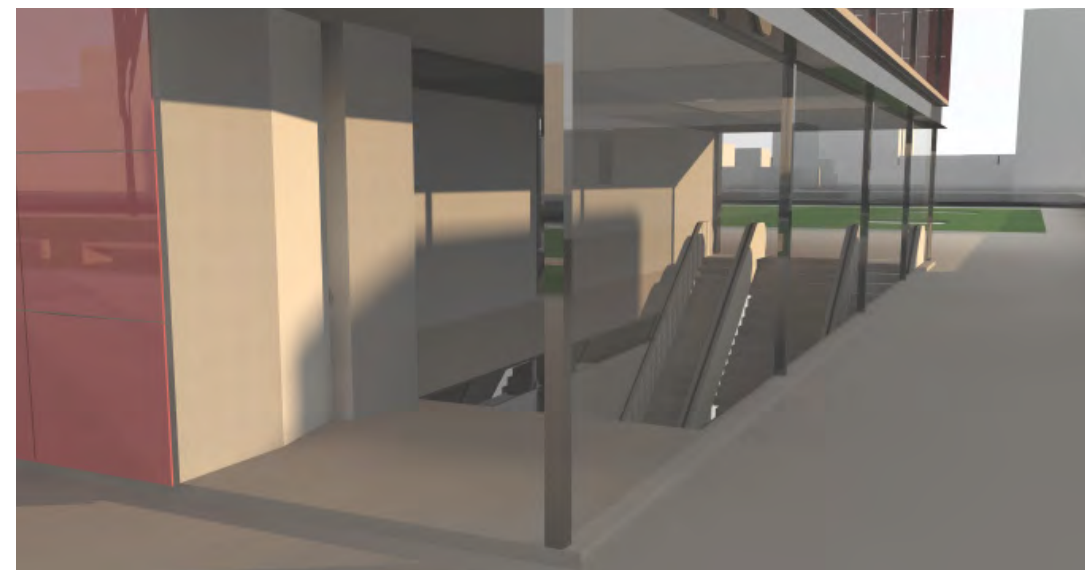
2012/01



p5. Estação de Integração de Transporte Multimodal Cairú

Professor Luís Carlos Macchi

2012/02



# urbanismo três e projeto seis

u3. Plano e projeto de melhoramentos urbanos em Barra do Ribeiro, em macro, meso e microescala.

Professor Leandro Andrade

Realizado com Guilherme Iablonsky

2013/01

p6. Edificação comercial na Av. Mauá, em frente à Estação Rodoviária de Porto Alegre

Professor Sílvio Belmonte de Abreu

Realizado com Jéssica Kichler

2013/01



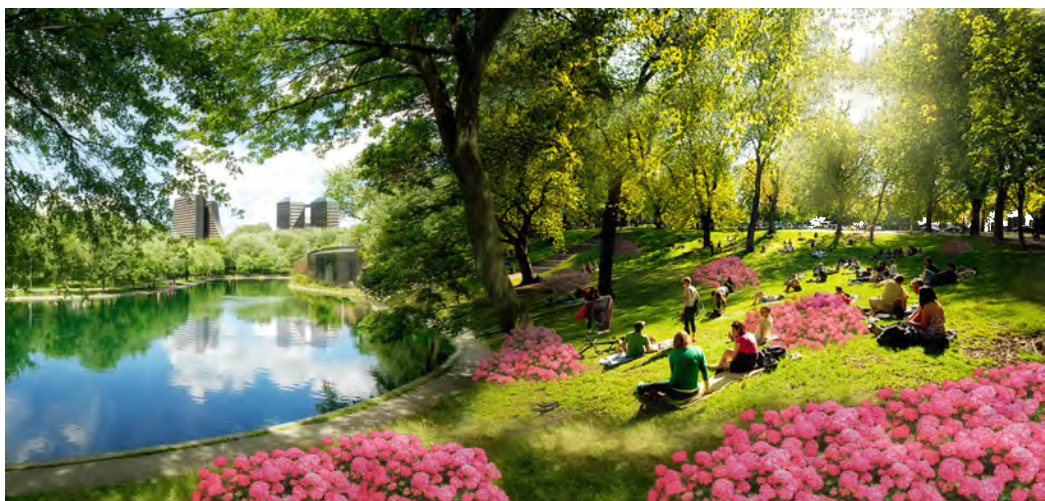
# urbanismo quatro e projeto sete

u4. Projeto de paisagismo e edificações na orla do Guaíba e no Parque Harmonia.

Professora Heleniza Ávila Campos

Realizado com Guilherme Iablonsky, Helena Guedes, Lucas Zimmer e Mauricio Müller.

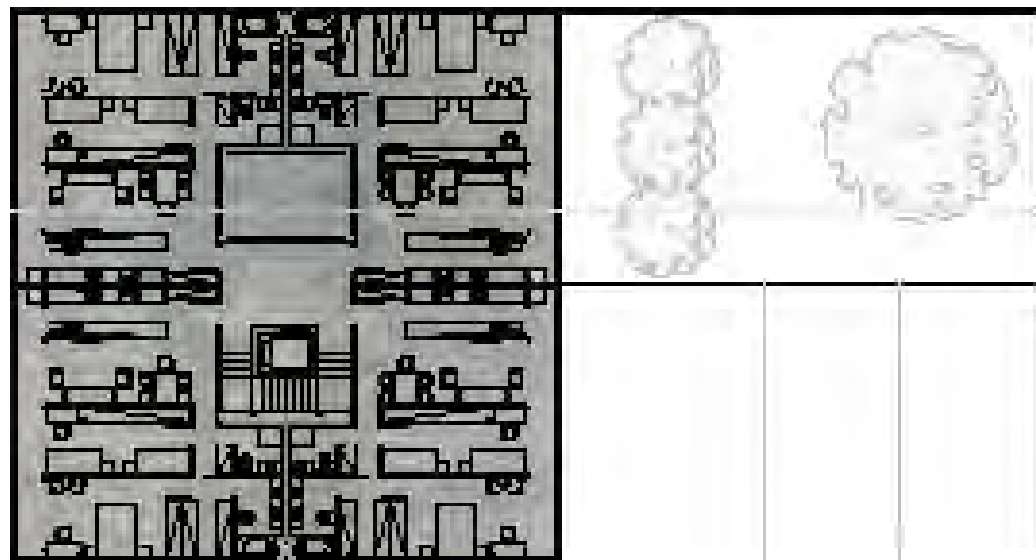
2014/01



p7. Edificação de uso misto na Avenida Mariland, com ênfase na relação dos térreos com o espaço público

Professor Eduardo Galvão

2014/01



Ano Semestre	Atividade de Ensino	Turma	Conceito	Situação	Créditos	Ano Semestre	Atividade de Ensino	Turma	Conceito	Situação	Créditos
2014/1	TÉCNICAS RETROSPECTIVAS	A	C	Aprovado	4	2010/2	EVOLUÇÃO URBANA	A	B	Aprovado	6
2014/1	URBANISMO IV	B	A	Aprovado	7	2010/2	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO A	U	B	Aprovado	4
2014/1	PROJETO ARQUITETÔNICO VII	A	A	Aprovado	10	2010/2	PROJETO ARQUITETÔNICO II	B	B	Aprovado	10
2014/1	GERENCIAMENTO DA DRENAGEM URBANA	U	A	Aprovado	4	2010/2	DESENHO ARQUITETÔNICO III	A	B	Aprovado	3
2014/1	GERENCIAMENTO DA DRENAGEM URBANA	U	A	Aprovado	4	2010/1	MECÂNICA PARA ARQUITETOS	B	A	Aprovado	4
2013/2	CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES URBANOS	U	A	Aprovado	4	2010/1	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE III	A	B	Aprovado	2
2013/2	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA II	C	B	Aprovado	2	2010/1	ARQUITETURA NO BRASIL	U	A	Aprovado	4
2013/2	PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA	A	A	Aprovado	4	2010/1	TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA I	A	B	Aprovado	2
2013/2	LEGISLAÇÃO E EXERCÍCIO PROFISSIONAL NA ARQUITETURA	A	A	Aprovado	2	2010/1	PROJETO ARQUITETÔNICO I	A	B	Aprovado	10
2013/2	ECONOMIA DA CONSTRUÇÃO - ESPECIFICAÇÕES E CUSTOS	U	B	Aprovado	4	2010/1	DESENHO ARQUITETÔNICO II	B	B	Aprovado	3
2013/2	CLIMATIZAÇÃO ARTIFICIAL - ARQUITETURA	U	B	Aprovado	2	2010/1	INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA II	C	A	Aprovado	3
2013/1	ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO B	U	B	Aprovado	4	2009/2	ESTUDO DA VEGETAÇÃO	A	B	Aprovado	3
2013/1	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM OBRA I	B	B	Aprovado	2	2009/2	CÁLCULO E GEOMETRIA ANALÍTICA PARA ARQUITETOS	U	A	Aprovado	6
2013/1	ACÚSTICA APLICADA	U	B	Aprovado	2	2009/2	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE II	B	B	Aprovado	2
2013/1	PROJETO ARQUITETÔNICO VI	C	B	Aprovado	10	2009/2	LINGUAGENS GRÁFICAS II	D	B	Aprovado	3
2013/1	URBANISMO III	B	A	Aprovado	7	2009/2	DESENHO ARQUITETÔNICO I	B	B	Aprovado	3
2012/2	MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA	A	B	Aprovado	4	2009/2	INFORMÁTICA APLICADA À ARQUITETURA I	B	A	Aprovado	3
2012/2	ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO A	U	C	Aprovado	4	2009/2	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO II	C	B	Aprovado	9
2012/2	INSTALAÇÕES ELÉTRICAS PREDIAIS A	U	B	Aprovado	4	2009/2	PRÁTICAS SOCIAIS NA ARQUITETURA E NO URBANISMO	A	A	Aprovado	2
2012/2	TEORIA E ESTÉTICA DA ARQUITETURA II	B	B	Aprovado	2	2009/1	HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE I	A	A	Aprovado	2
2012/2	PROJETO ARQUITETÔNICO V	A	C	Aprovado	10	2009/1	LINGUAGENS GRÁFICAS I	B	B	Aprovado	3
2012/1	ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A	U	B	Aprovado	4	2009/1	GEOMETRIA DESCRITIVA APLICADA À ARQUITETURA	B	C	Aprovado	4
2012/1	HABITABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES	A	C	Aprovado	4	2009/1	MAQUETES	B	B	Aprovado	3
2012/1	PROJETO ARQUITETÔNICO IV	B	B	Aprovado	10	2009/1	TÉCNICAS DE REPRESENTAÇÃO ARQUITETÔNICA	B	C	Aprovado	3
2012/1	URBANISMO II	C	B	Aprovado	7	2009/1	INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I	D	B	Aprovado	9
2011/2	ANÁLISE DOS SISTEMAS ESTRUTURAIIS	U	B	Aprovado	4						
2011/2	ESTABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES	U	C	Aprovado	4						
2011/2	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO C	U	B	Aprovado	4						
2011/2	URBANISMO I	C	B	Aprovado	6						
2011/2	INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS B	A	A	Aprovado	2						
2011/1	RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS	B	B	Aprovado	4						
2011/1	TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO B	U	C	Aprovado	4						
2011/1	PROJETO ARQUITETÔNICO III	C	A	Aprovado	10						
2011/1	TEORIAS SOBRE O ESPAÇO URBANO	A	A	Aprovado	4						
2011/1	INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS A	A	A	Aprovado	2						



## Referências Bibliográficas

COLUSSO, I. Apossamento dos Espaços Públicos Abertos na Área Central de Santa Maria - RS. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

COSTA, R. C. Parques Fluviais na Revitalização de Rios e Córregos Urbanos. Dissertação de mestrado. Fundação Universidade de Rio Grande. Rio Grande: FURG, 2011.

GEHL, Jahn. Cities for People, Copenhagen, 2010.

IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem Populacional 2007 e Censo Demográfico 2010

MELLO, L. F. O Espaço do Imaginário e o Imaginário do Espaço: A Ferrovia em Santa Maria, RS. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

MELLO, S. S. Na Beira do Rio Tem Uma Cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília. Brasília: UNB, 2008.

SANTA MARIA. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental. Lei Complementar N° 034 de 29 de Dezembro de 2005.

SANTA MARIA. Lei de Uso do Solo. Lei Complementar No 072, de 04 de Novembro de 2009

OLIVEIRA, D. T. A Cidade De Santa Maria E O Saneamento De Saturnino De Brito. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2013.

OLIVEIRA, E. L. Áreas De Risco Geomorfológico Na Bacia Hidrográfica Do Arroio Cadena, Santa Maria/Rs: Zoneamento E Hierarquização. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2004.